



LA MOBILITÉ LOCALE SELON LES AIRES URBAINES, NOUVEAU ZONAGE STANDARD D'OBSERVATION

François LEBRUN, Hubert PODEVIN

Cette note de synthèse fait suite à la note n°119 décrivant la mobilité locale par taille de zones de peuplement industriel ou urbain (ZPIU) et son évolution de 1982 à 1994. Elle décrit les principaux comportements en matière de déplacements locaux selon le nouveau zonage institué par l'INSEE, les aires urbaines¹. Ces travaux ont été entrepris dans le cadre de la séparation entre transports urbains et transports non urbains de la partie « route » du compte satellite des transports.

Le phénomène de périurbanisation apparu en France dès la fin des années soixante avait amené l'INSEE à définir les zones de peuplement industriel ou urbain. Intégrant cette nouvelle forme de peuplement, les ZPIU aggloméraient unités urbaines, communes rurales accueillant des emplois non agricoles et communes rurales peuplées de résidents travaillant en ville. Le reste du territoire composait alors le « rural hors ZPIU ». Mais la société évoluant toujours, les ZPIU finirent par recouvrir 75 % du territoire et rassembler 96 % de la population, alors qu'à l'origine, seuls 24 % du territoire et 74 % de la population entraient dans cette catégorie.

C'est pourquoi l'INSEE, désireux de suivre au mieux ces évolutions, a récemment instauré un nouveau découpage : le zonage en aires urbaines.

C'est dans ce nouveau découpage que sont replacés les principaux résultats de l'enquête « transports et communications », réalisée en 1993-1994 par l'INSEE auprès de 14 000 ménages. On ne s'intéresse ici qu'aux déplacements de courte distance (c'est-à-dire à moins de 100 km du domicile, soit 80 km à vol d'oiseau).

Le nombre total de déplacements de cette nature, en semaine ou en week-end, s'est élevé à 44 milliards en 1994 (hors marche à pied), soit une progression de 16 % par rapport à 1982, date de la précédente enquête.

La ventilation du nombre et de la distance parcourue lors de ces déplacements selon la taille d'aire urbaine de résidence permet d'analyser l'impact des changements récents de la localisation de l'habitat sur la mobilité quotidienne. Le phénomène de périurbanisation a engendré une forte mobilité de la part de ces « nouveaux ruraux » désireux de vivre à la campagne mais continuant souvent à se rendre en ville pour y travailler. Ils habitent loin de la ville-capitale, mais près d'une route nationale... ou de l'autoroute... Ce phénomène va de pair avec le renforcement des infrastructures.

En effet, près de 29 % des déplacements motorisés ont été réalisés par un habitant d'une zone rurale ou d'une commune multipolarisée², alors que la population de ces zones ne représente que 27 % de la population métropolitaine. Ce phénomène s'observe également dans les aires urbaines de petites tailles. A l'inverse, les personnes résidant dans l'aire urbaine de Paris se déplacent proportionnellement moins. Alors que près de 20 % des Français habitent l'aire urbaine de Paris (ville de Paris, banlieue et couronne), ils ne représentent que

¹ Voir encadré.

² Les communes multipolarisées ont été rattachées aux zones rurales, leur problématique « transport » se rapprochant beaucoup plus de celle de ces dernières que de celle des aires urbaines.

MOBILITÉ

16 % des déplacements. De façon identique, la part des déplacements due aux habitants des autres aires urbaines de plus de 700 000 habitants (i.e. les cinq aires urbaines de Lyon, Marseille - Aix-en-Provence, Lille, Bordeaux et Toulouse) est inférieure à leur proportion dans la population française.

Cette « sur-mobilité » des habitants des zones rurales ou des aires urbaines les plus faiblement peuplées n'est cependant pas due aux seuls trajets domicile-travail. En effet, un certain nombre de services (commerce, santé, éducation) ou de loisirs n'existent pas sur place et nécessitent de se rendre à la ville voisine. D'autre part, rappelons que les déplacements à pied (plus rares dans les zones rurales) ne sont pas pris en compte dans la présente note.

Déplacements de courte distance, semaine et week-end (hors marche à pied) en 1994

	Population	Déplacements motorisés	dont en voitures particulières	Voyageurs-km	dont en voitures particulières
Zones rurales et communes multipolarisées	27,1%	28,6%	88,1%	33,1%	90,8%
Aires urbaines inférieures à 25 000 habitants	4,2%	4,8%	90,5%	4,7%	93,5%
Aires urbaines de 25 000 à 50 000 habitants	5,4%	5,9%	92,3%	5,3%	92,5%
Pôle	6,0%	5,2%	87,0%	4,6%	89,0%
Aires urbaines de 50 000 à 100 000 habitants					
Couronne	1,8%	1,8%	87,5%	1,9%	90,4%
Aires urbaines de 100 000 à 300 000 habitants	11,7%	13,4%	84,7%	11,0%	88,8%
Couronne	3,5%	3,6%	87,5%	3,9%	91,2%
Aires urbaines de 300 000 à 700 000 habitants	10,1%	10,0%	81,8%	8,5%	87,0%
Couronne	2,2%	2,5%	90,1%	2,7%	91,5%
Aires urbaines de plus de 700 000 habitants (hors Paris)	8,4%	6,8%	80,0%	5,9%	85,9%
Pôle					
Couronne	1,4%	1,4%	83,0%	1,9%	81,9%
Aire urbaine de Paris	3,8%	3,0%	46,2%	2,3%	56,4%
Ville de Paris					
Banlieue et Couronne	14,4%	13,0%	75,0%	14,3%	70,9%
Niveaux (population en millions, déplacements et voyageurs-km en milliards)	100,0%	100,0%	84,3%	100,0%	86,4%
	56,615	44,0	37,1	431,9	373,2

Source : Enquête « transports et communications » 1993-1994, RP 1990

L'immense majorité des déplacements motorisés s'effectue en voiture, puisque ce mode est utilisé dans plus de 84 % des déplacements hors marche à pied. En 1982, cette part était inférieure à 77 %. Ce développement de l'automobile s'est fait au détriment des deux roues, dont la part a été divisée par deux au cours de la période (passant de 11 % à 5,5 %), alors que la part dévolue aux transports collectifs n'a enregistré qu'une faible baisse.

Cette prédilection pour la voiture est presque partout présente. Cependant, elle s'accroît d'autant plus que la zone est de petite taille. La part des déplacements en voiture approche ou dépasse même 90 % pour les zones rurales ou les aires urbaines inférieures à 50 000 habitants, alors qu'elle est plus proche de 80 % pour les aires les plus peuplées, où le réseau de transports en commun est plus dense, et que seuls sept déplacements sur dix s'effectuent en voiture dans l'aire urbaine de Paris. La ville de Paris constitue même une exception puisque les transports collectifs y font jeu égal avec l'automobile dans les déplacements des résidents. Si cette dernière est souvent privilégiée comme moyen de locomotion en province, elle est parfois jugée comme un handicap à Paris (difficultés de stationnement, congestion...). Quant au nombre de déplacements réalisés en deux roues dans la capitale, il apparaît très faible en 1994 (environ 2 % des déplacements).

MOBILITÉ

Plus loin en voiture

La distance moyenne parcourue par déplacement a sensiblement augmenté entre 1982 et 1994, passant de 8,2 km à 9,8 km, soit un accroissement de 20 %. Cet allongement des distances est principalement dû aux déplacements en voitures particulières, le nombre de kilomètres parcourus en moyenne par les usagers de transports collectifs demeurant stable. Non seulement l'automobile est de plus en plus utilisée, mais encore les distances parcourues en voiture s'allongent.

Ce phénomène est lié à la séparation géographique croissante des divers lieux d'activités et de résidence. Le choix de vivre dans un habitat périurbain n'est pas le seul facteur explicatif. Avec la généralisation de l'usage de la voiture, les implantations des zones d'activités commerciales ou industrielles, des sites d'enseignement supérieur ou de loisirs se font fréquemment « au loin », à proximité d'axes routiers. Par exemple, si l'entreprise se déplace, le salarié, pour qui l'achat d'un logement est souvent irréversible, parcourra une plus grande distance...

Les déplacements sont plus longs pour les habitants des couronnes que pour les personnes résidant dans les pôles urbains. Dans les pôles urbains de petite taille (inférieurs à 100 000 habitants), les transports collectifs sont utilisés pour parcourir de plus grandes distances. En revanche, dans les pôles de plus grande taille, les distances les plus grandes sont couvertes en voiture. Quelle que soit la taille de l'aire, les distances moyennes parcourues en transports collectifs sont plus importantes que celles parcourues en voiture dans les couronnes périurbaines.

Parallèlement, le temps consacré à se déplacer n'a guère évolué entre 1982 et 1994. Cela indique donc un accroissement de la vitesse des usagers.

Le volume de transport croît plus vite que le nombre de déplacements, en raison de l'allongement de la distance moyenne parcourue en voiture

Le nombre total de voyageurs-kilomètres est de 432 milliards en 1994, soit une progression de 39 % par rapport à 1982.

Pour les transports collectifs, la progression du nombre de voyageurs-kilomètres est sensiblement égale à celle du nombre de déplacements effectués, soit 7 % entre 1982 et 1994. Ils représentent environ 12 % du nombre total de voyageurs-kilomètres en 1994, contre 15 % douze ans plus tôt.

En revanche, l'augmentation du nombre de voyageurs-kilomètres en automobile est largement supérieure à celle du nombre de déplacements : le nombre de voyageurs-kilomètres a enregistré une augmentation de 50 % entre les deux dates, alors que le nombre de déplacements effectués en voiture n'a progressé que de 27 %. Cela est dû à l'allongement de la distance moyenne d'un déplacement parcouru en automobile. Désormais, la part de l'automobile atteint 86 % du nombre de voyageurs-kilomètres.

Comme pour les déplacements, la part de l'automobile dans le nombre de voyageurs-kilomètres transportés est d'autant plus importante que l'aire est de petite taille (supérieure à 90 % dans les zones rurales et les aires de moins de 50 000 habitants). A Paris, le mode automobile ne concerne que 56 % du nombre de voyageurs-kilomètres en 1994. Cette proportion était de 60 % en 1982.

Un taux de remplissage des véhicules stable

Entre 1982 et 1994, les taux de remplissage des véhicules sont restés stables : en moyenne 1,3 personne par voiture et 1,04 en deux roues. Ces taux sont à peu près identiques quelle que soit la taille de la zone, dans les pôles comme dans les couronnes.

Exprimés en nombre de véhicules-kilomètres, les trafics de voitures particulières ont crû de 53 %, soit une croissance moyenne de 3,6 % par an. Le volume total des trafics automobiles est de 287 milliards de véhicules-kilomètres en 1994. Inversement, le trafic des deux roues a diminué de 4,5 % par an, atteignant 8,6 milliards de véhicules-kilomètres en 1994.

MOBILITÉ

Les tendances sont identiques à celles des voyageurs-kilomètres, le taux de remplissage des véhicules ne variant guère.

La présentation des motifs des déplacements nécessite de différencier les déplacements de la semaine de ceux du week-end, les motifs étant par trop différents.

Déplacements de semaine : les déplacements pour affaires personnelles ou professionnelles sont majoritaires

Le nombre de déplacements de semaine (du lundi au vendredi, tous modes, y compris marche à pied) a augmenté de 3 % entre 1982 et 1994, atteignant près de 44 milliards (33,8 milliards hors marche).

L'évolution de la répartition par motif des déplacements en semaine se traduit par une baisse des déplacements domicile-travail directs et des déplacements secondaires au profit des déplacements domicile-affaires (professionnelles ou personnelles). Ces derniers représentent désormais plus de la moitié des motifs de déplacements, 53 % contre 48 % il y a douze ans.

La proportion des déplacements domicile-école reste identique à celle de 1982, soit 12 %.

Cette part des déplacements liés aux motifs scolaires ne varie guère en fonction de la taille de la zone. En revanche, on observe une part des déplacements domicile-travail plus importante dans les couronnes périurbaines que dans les pôles, quelle que soit la taille de l'aire considérée. Ceci provient du déséquilibre habitat-emploi entre pôles et couronnes et de la méthode de construction des aires urbaines, puisqu'une commune appartient à la couronne périurbaine d'un pôle si au moins 40 % de ses actifs vont y travailler (voir encadré). De la même façon, la part des déplacements secondaires est plus importante pour les couronnes périurbaines que pour les pôles : nombre de personnes sortant de leur lieu de travail situé dans le pôle ne regagnent pas directement leur domicile mais peuvent, par exemple, effectuer des achats, aller voir des amis...

Déplacements de courte distance, en semaine (y compris marche à pied) en 1994

	Domicile-Travail	Domicile-Ecole	Domicile-Affaires	Secondaire	Ensemble
Zones rurales et communes multipolarisées	16,1%	10,2%	56,8%	16,9%	100,0%
Aires urbaines inférieures à 25 000 habitants	21,1%	10,5%	52,6%	15,8%	100,0%
Aires urbaines de 25 000 à 50 000 habitants	16,0%	12,0%	56,0%	16,0%	100,0%
Pôle	17,4%	13,0%	52,2%	17,4%	100,0%
Aires urbaines de 50 000 à 100 000 habitants	14,3%	14,3%	57,1%	14,3%	100,0%
Pôle	14,8%	11,5%	54,1%	19,7%	100,0%
Aires urbaines de 100 000 à 300 000 habitants	20,0%	13,3%	46,7%	20,0%	100,0%
Pôle	18,2%	11,4%	52,3%	18,2%	100,0%
Aires urbaines de 300 000 à 700 000 habitants	22,2%	11,1%	44,4%	22,2%	100,0%
Pôle	16,1%	16,1%	51,6%	16,1%	100,0%
Aires urbaines supérieures à 700 000 habitants (hors Paris)	16,7%	16,7%	50,0%	16,7%	100,0%
Ville de Paris	11,8%	11,8%	52,9%	23,5%	100,0%
Aire urbaine de Paris	18,0%	14,8%	50,8%	16,4%	100,0%
Banlieue et Couronne	18,0%	14,8%	50,8%	16,4%	100,0%
Ensemble (en milliards)	7,4	5,1	23,3	7,9	43,7

Source : Enquête « transports et communications » 1993-1994.

MOBILITÉ

**L'allongement
plus marqué
des trajets
domicile-travail
fait qu'ils
représentent
une part
importante
des voyageurs-
kilomètres**

Les distances moyennes les plus longues sont celles des trajets domicile-travail (9,4 km en moyenne), puis les déplacements ayant un motif secondaire (7,9 km), les déplacements à motif domicile-affaires (6,9 km) et enfin les déplacements domicile-école (4,8 km). Cette hiérarchie des distances ne varie guère selon la taille des aires (à l'exception cependant des aires urbaines de moins de 25 000 habitants et des pôles des aires de 100 000 à 300 000 habitants, où les déplacements domicile-travail sont plus courts que les déplacements secondaires).

Quel que soit le motif, les distances à parcourir sont toujours plus longues dans les couronnes périurbaines que dans les pôles. Cela est particulièrement vrai pour les trajets domicile-travail, cette distance étant même deux fois plus importante dans les couronnes périurbaines des aires les plus peuplées (supérieures à 300 000 habitants) que dans les pôles correspondants. La définition des aires urbaines à partir des migrations alternantes explique également en partie cette situation.

Les distances les plus courtes concernent les trajets domicile-école, car l'immense majorité des parents (environ 80 % d'après l'enquête Education INSEE/INED de 1992) inscrivent leurs enfants dans l'établissement scolaire le plus proche de leur domicile.

Le nombre annuel de voyageurs-kilomètres en semaine est de 317 milliards en 1994, ce qui représente une augmentation de 43 % par rapport à 1982. Les parts respectives de chaque zone sont semblables à ce qui a été observé pour le total des voyageurs-kilomètres annuels, en raison du fort poids des jours de semaine dans le total annuel.

En raison de la plus grande distance parcourue pour les trajets domicile-travail, la part réservée à ce motif atteint 22 % du nombre de voyageurs-kilomètres en semaine. Inversement, les motifs scolaires ne concernent que 8 % des voyageurs-kilomètres, les distances étant nettement plus courtes. Les parts des motifs domicile-affaires et secondaires sont similaires à leurs parts dans le nombre de déplacements (soit respectivement 51 et 19 %).

**Des déplacements
plus longs
le week-end**

Le nombre annuel de déplacements de fin de semaine a crû de 5 % entre 1982 et 1994, soit le même rythme d'accroissement que celui de la population entre ces deux dates. Les Français ont ainsi effectué 10,5 milliards de déplacements le week-end en 1994 (hors marche), soit environ un peu moins de 24 % des déplacements de courte distance.

Les parts des différentes aires dans ces déplacements sont proches de celles de leur population dans le total.

Les déplacements se caractérisent par une forte stabilité de l'importance relative de leurs motifs entre 1982 et 1994. Tout au plus peut-on noter une légère baisse des déplacements ayant pour destination un commerce et une hausse des déplacements ayant pour but de rendre visite à des parents ou à des amis.

MOBILITÉ

Déplacements de courte distance, le week-end (hors marche à pied) en 1994

	Domicile	Commerce	Visite	Autres	Ensemble
Zones rurales et communes multipolarisées	43,9%	10,5%	20,2%	25,4%	100,0%
Aires urbaines inférieures à 25 000 habitants	41,5%	12,8%	20,8%	24,8%	100,0%
Aires urbaines de 25 000 à 50 000 habitants	43,5%	10,4%	20,5%	25,5%	100,0%
Pôle	41,2%	11,1%	24,5%	23,2%	100,0%
Couronne	42,4%	12,8%	22,7%	22,1%	100,0%
Aires urbaines de 50 000 à 100 000 habitants	39,1%	10,7%	25,0%	25,2%	100,0%
Pôle	42,9%	12,3%	21,1%	23,8%	100,0%
Aires urbaines de 100 000 à 300 000 habitants	40,5%	12,2%	23,2%	24,2%	100,0%
Pôle	42,0%	10,3%	23,6%	24,0%	100,0%
Couronne	40,7%	12,8%	23,4%	23,1%	100,0%
Aires urbaines de 300 000 à 700 000 habitants	40,9%	11,0%	19,9%	28,0%	100,0%
Pôle	34,6%	8,4%	26,5%	30,4%	100,0%
Aires urbaines supérieures à 700 000 habitants (hors Paris)	43,0%	13,5%	19,9%	23,6%	100,0%
Couronne	41,9%	11,4%	21,9%	24,8%	100,0%
Ville de Paris					
Aire urbaine de Paris					
Banlieue et Couronne					
Ensemble (en milliards de déplacements)	4,4	1,2	2,3	2,6	10,5

Source : Enquête « transports et communications » 1993-1994.

Les distances moyennes parcourues en 1994 sont toutes plus importantes que les distances parcourues en 1982, quel que soit le motif. Le motif « commerce » a connu l'allongement le plus important, avec une augmentation de 29 % de la distance moyenne. Cependant, la distance parcourue pour rejoindre un commerce demeure toujours la plus faible (7,2 km en moyenne), les distances moyennes des autres motifs étant comprises entre 12 km et 13 km.

Environ 123 milliards de voyageurs-kilomètres ont été parcourus pendant les week-ends de 1994, soit une augmentation de 23 % par rapport à 1982. La distance parcourue pour rejoindre un commerce étant plus courte, ce motif de déplacement ne représente que 7 % des voyageurs-kilomètres. En revanche, le motif « visite », qui nécessite de parcourir une distance plus longue, rassemble 24 % du nombre de voyageurs-kilomètres.

Les distances parcourues en fin de semaine sont plus longues en moyenne de 3 kilomètres que les distances parcourues en semaine (hors marche). Elles sont généralement plus longues dans les couronnes périurbaines des aires que dans les pôles, mais les écarts observés entre couronnes et pôles sont moindres durant le week-end que durant la semaine.

Changer d'aire

L'INSEE a défini 361 aires urbaines, destinées à remplacer les zones de peuplement industriel ou urbain, dont les critères de définition sont devenus caducs.

Le noyau de ces aires urbaines est constitué d'un **pôle urbain**. Celui-ci se définit comme une unité urbaine (commune ou ensemble de communes qui repose sur la notion de continuité de l'habitat et ayant au moins 2 000 habitants) offrant au moins 5 000 emplois au recensement de 1990 (on entend par emplois les actifs ayant un emploi, comptabilisés sur leur lieu de travail) et n'appartenant pas à la couronne urbaine d'un autre pôle urbain.

Une **aire urbaine** est constituée d'un pôle urbain auquel on a agrégé les communes rurales ou unités urbaines qui y envoient au moins 40 % de leurs actifs. Dans un second temps, un processus itératif permet d'agréger les autres communes rurales ou unités urbaines envoyant au moins 40 % de leurs actifs vers cet ensemble en cours de constitution. Lorsque le processus itératif ne permet plus d'agréger de commune rurale ou d'unité urbaine supplémentaire, l'ensemble formé par le pôle urbain et les communes sélectionnées à toutes les étapes est corrigé à la marge par élimination des communes qui rempliraient les conditions mais qui ne seraient pas contiguës à cet ensemble et, a contrario, par inclusion des communes qui ne rempliraient pas les conditions mais qui se retrouveraient encloses au sein de cette aire urbaine. On obtient ainsi une aire urbaine d'un seul tenant et sans enclaves, composée d'un pôle urbain et d'une couronne périurbaine, constituée des communes monopolarisées.

Il existe également des communes rurales et de petites unités urbaines envoyant 40 % de leurs actifs vers plusieurs aires urbaines sans atteindre ce seuil avec une seule d'entre elles. Ces communes sont définies comme communes multipolarisées.

Un **espace urbain** multipolaire est défini comme l'ensemble constitué de plusieurs aires urbaines et des communes multipolarisées attirées par celles-ci. Cet espace urbain forme un ensemble connexe. L'INSEE a donc éliminé les communes envoyant plus de 40 % de leurs actifs vers les aires urbaines appartenant à cet ensemble mais non contiguës et a considéré comme en faisant partie les communes enclavées au sein de cet espace urbain. Une aire urbaine n'appartenant à aucun espace urbain multipolaire constitue un espace urbain monopolaire.

L'ensemble des espaces urbains, multipolaires ou monopolaires, forme l'espace à dominante urbaine.

L'**espace à dominante rurale** est formé, quant à lui, des communes ou petites unités urbaines n'appartenant pas à l'espace à dominante urbaine.

Il a été découpé en rural sous faible influence urbaine, pôles ruraux, périphérie des pôles ruraux et rural isolé, en prenant en compte également le nombre d'emplois et les migrations domicile-travail.

Toutes les communes de France métropolitaine ont été classées dans une des différentes catégories. Ce zonage en aires urbaines sera redéfini à chaque recensement.

Récapitulatif du découpage

	Nombre de communes	Population en 1990 (en milliers)
Pôles urbains (361 pôles)	2 813 *	34 372
Couronnes périurbaines	7 893	6 906
Communes multipolarisées	2 537	1 956
<i>Espace à dominante urbaine</i>	13 243	43 234
Rural sous faible influence urbaine	8 880	5 058
Pôles ruraux (335 pôles)	594	2 114
Périphérie des pôles ruraux	2 935	1 145
Rural isolé	10 918	5 064
<i>Espace à dominante rurale</i>	23 327	13 381

* Chaque arrondissement de Paris est comptabilisé comme une commune.

Pour en savoir plus : « Pôles urbains et périurbanisation, Le zonage en aires urbaines »
Thomas LE JEANNIC et Joëlle VIDALENC, INSEE Première, n° 516, avril 1997.

Définitions

Modes de transports agrégés :

- Deux roues : regroupe les bicyclettes et les deux-roues motorisés
- Voiture particulière : regroupe tous les déplacements effectués à bord d'une voiture particulière proprement dite ou d'un véhicule utilitaire léger en qualité de conducteur ou de passager (hors taxis)
- Transports collectifs : regroupe les modes de transports non individuels (transports publics, transports employeurs, trains, taxis...)

Motifs de déplacements :

- Domicile-Travail : déplacement dont l'origine ou la destination sont le domicile et le lieu de travail habituel. Ce motif peut être sous-estimé en cas de déplacement intermédiaire entre le domicile et le lieu de travail, déplacement alors considéré comme secondaire
- Domicile-Ecole : déplacement ayant pour destination ou origine l'école, le collège, le lycée ou l'université
- Domicile-Affaires : déplacement ayant pour destination ou origine un lieu autre que le lieu de travail fixe ou l'école, c'est-à-dire lieu de travail non fixe, commerces, affaires personnelles ou professionnelles
- Secondaire : déplacement non lié au domicile. Par exemple, déplacement école-travail, déplacement professionnel des non professionnels du transport, comme les déplacements de voyageurs VRP...