



n° 139 - décembre 2011



## Les déplacements domicile-travail dans la Haute-Marne

### La ruralité à l'épreuve de la mobilité

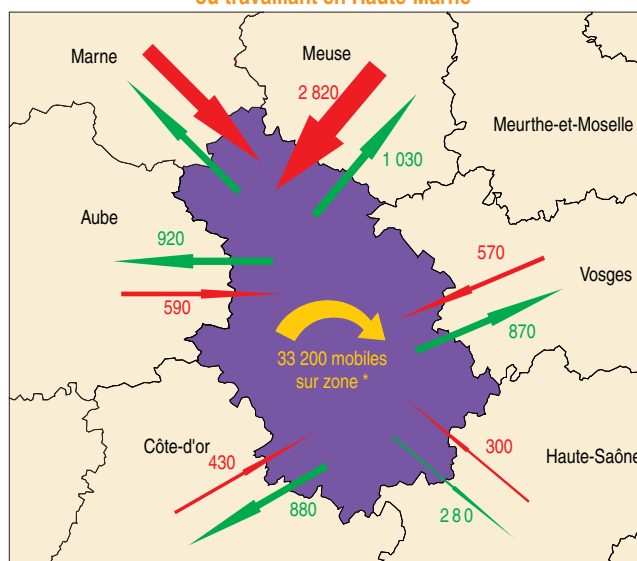
Les actifs haut-marnais sont de plus en plus nombreux à se déplacer pour se rendre sur leur lieu de travail. En s'installant dans l'espace périurbain, ils effectuent aussi des trajets plus longs. Ainsi, en sept ans, le nombre de kilomètres parcourus quotidiennement a augmenté de 10 %. Dans un département rural, peu densément peuplé, où l'offre en transport collectif, tant urbain qu'intercommunal, est peu développée, l'usage de la voiture progresse.

Dans les années à venir, les préoccupations environnementales, portées par les lois Grenelle, et le renchérissement du coût de l'énergie pourront avoir une incidence sur le comportement des ménages. Les plus vulnérables pourraient se rapprocher de leur lieu de travail ou utiliser plus régulièrement les transports en commun. L'élargissement des périmètres de transports urbains aux périphéries des villes-centres, la valorisation du réseau TER existant, la redensification des villes seraient alors des réponses à ces évolutions.

En 2006, 75 200 actifs occupés résident en Haute-Marne. Parmi eux, 39 500 travaillent en dehors de leur commune de résidence, dont 6 300 au-delà des limites du département. En ajoutant les actifs résidant dans un autre département, mais travaillant en Haute-Marne, le nombre de déplacements domicile-travail entre deux communes s'élève à 47 600. Entre 1999 et 2006, le nombre d'actifs mobiles, ceux dont la commune de travail diffère de la commune de résidence, a augmenté de 12,6 %.

Parallèlement, le nombre d'actifs stables, résidant et travaillant dans la même commune, a diminué de 7 %. Dès lors, la part des actifs mobiles a sensiblement progressé de 48,1 % en 1999 à 52,5 % en 2006. Néanmoins, les actifs haut-marnais sont moins mobiles que les actifs résidant en France de province (61,1 %). Cette moindre mobilité s'explique par une plus forte localisation des emplois dans l'espace à dominante rurale (36 % en Haute-Marne contre 19 % en France de province) et par la forte proportion, dans cet espace, d'actifs qui travaillent dans leur commune de résidence (agriculteurs, commerçants, autres non-salariés). Par ailleurs, seulement 3,4 % de la population haut-marnaise résident en banlieue, où la mobilité est forte, contre 23,9 % en France de province.

Les flux domicile-travail des actifs mobiles occupés résidant ou travaillant en Haute-Marne



Note : ne sont pas représentés sur cette carte les actifs résidant et travaillant dans la même commune de Haute-Marne (35 700 actifs), les actifs résidant en Haute-Marne et travaillant dans un département non-limitrophe (1 460 actifs dont 200 sur Paris) ainsi que les actifs résidant dans un département non limitrophe et travaillant en Haute-Marne (1 500 actifs).

\* : les « mobiles sur zone » sont les actifs mobiles qui résident et travaillent en Haute-Marne.  
Source : Insee, recensement de la population 2006, exploitation complémentaire

## Davantage de mobilité interdépartementale

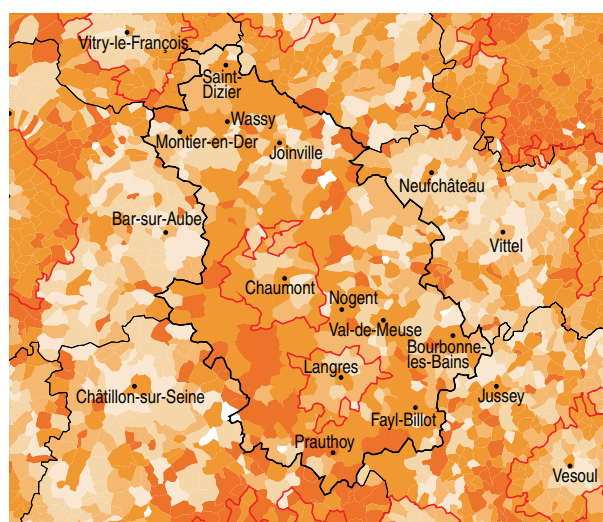
Entre 1999 et 2006, les déplacements d'actifs entre deux communes différentes du département ont nettement augmenté (+ 10 %). La progression est encore plus forte (+ 19 %) pour les déplacements entre une commune de la Haute-Marne et une commune d'un autre département. De plus, comme le nombre d'emplois localisés dans le département (77 000 emplois) est supérieur au nombre d'actifs occupés résidents, les flux entrants sont plus importants que les flux sortants.

Les principaux flux inter-départementaux ont lieu dans le nord de la Haute-Marne, avec la Meuse (4 000 flux) et la Marne (2 700 flux). Ces flux sont principalement entrants : 2 800 Meusiens et 1 900 Marnais travaillent en Haute-Marne. La situation géographique de Saint-Dizier, aux confins de ces deux départements, explique l'importance de ces déplacements : l'aire urbaine de Saint-Dizier polarise, à elle seule, 57,1 % des flux entrants.

## Avec la périurbanisation, la mobilité progresse

Le choix résidentiel des actifs explique l'augmentation des déplacements domicile-travail. En effet, le département de la Haute-Marne, rural et en forte baisse démographique (- 3,7 % entre 1999 et 2006), est aussi concerné par le phénomène de périurbanisation. Les actifs sont de plus en plus nombreux à s'installer dans les périphéries, parfois lointaines, des pôles urbains (Saint-Dizier, Chaumont, Langres). Entre 2001 et 2006, 2 000 actifs ont déménagé d'un pôle urbain vers sa périphérie, tout en continuant de travailler au sein du pôle. La majorité des déménagements ont lieu vers des communes proches des villes-centres, à l'intérieur des périmètres des aires urbaines. Cependant, beaucoup d'actifs des pôles urbains de Chaumont et de Langres ont choisi des lieux de résidence plus éloignés. La volonté des ménages d'accéder à la propriété d'une maison individuelle avec un jardin, le prix du foncier, plus abordable en périphérie, la recherche d'une meilleure qualité de vie sont autant de facteurs qui favorisent ce phénomène de périurbanisation. L'inadéquation du parc immobilier des villes-centres aux besoins des actifs en constitue peut-être un autre au regard de la part importante des logements vacants à Saint-Dizier, Chaumont et Langres (9,7 % du parc contre 6,3 % en France de province).

## Temps de trajet médian des actifs occupés mobiles



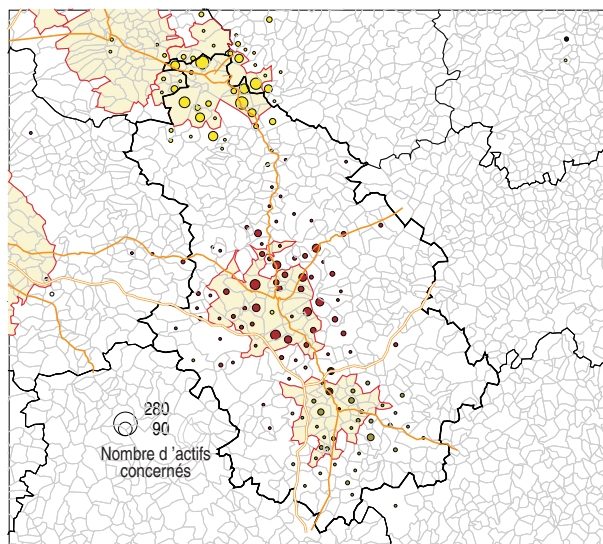
En minutes (heures pleines) :  
 ■ 30 ou plus  
 ■ de 20 à moins de 30  
 ■ de 15 à moins de 20  
 ■ de 10 à moins de 15  
 ■ moins de 10

□ Aire urbaine

Champ : actifs occupés mobiles (y compris ceux travaillant en dehors de la Haute-Marne)  
 Note : le temps médian est tel que la moitié des actifs occupés mobiles parcourt moins que ce temps et l'autre moitié parcourt davantage.

Source : Insee, recensement de la population 2006, exploitation complémentaire

## Lieu de résidence des actifs occupés ayant quitté un pôle urbain entre 2001 et 2006 tout en continuant d'y travailler



● départs du pôle urbain de Chaumont  
 ● départs du pôle urbain de Saint-Dizier  
 ● départs du pôle urbain de Langres

— routes principales  
 — autoroutes  
 □ aire urbaine

Lecture : les ronds jaunes correspondent aux actifs qui travaillent dans le pôle urbain de Saint-Dizier et qui y résidaient cinq ans auparavant.

Source : Insee, recensement de la population 2006, exploitation complémentaire

## Entre 1999 et 2006, le nombre de kilomètres parcourus augmente de 10 %

Comme la moitié des emplois haut-marnais sont localisés dans les villes-centres, la plupart des déplacements domicile-travail ont, pour lieu de départ ou d'arrivée, Saint-Dizier, Chaumont ou Langres. La moitié des déplacements inter-communaux liés au travail (51,5 %) ont lieu de ou vers une de ces trois villes. De même, la moitié des actifs stables (52,5 %) résident dans une de ces trois communes.

Les actifs mobiles résidant et travaillant en Haute-Marne parcourent, en moyenne, 15,5 km pour se rendre sur leur lieu de travail. Comme les emplois sont peu nombreux en banlieue, les actifs résidant en ville-centre et travaillant dans une autre commune de Haute-Marne, se déplacent souvent au-delà des communes proches. De ce fait, ils parcourent, en moyenne, des distances plus longues : 19,5 km. À l'inverse, les actifs résidant en banlieue, qui travaillent le plus souvent dans la ville-centre la plus proche, parcourent des distances plus courtes : 7,1 km en moyenne.

S'ils parcourent une distance moyenne un peu plus longue que les actifs mobiles de France de province (14,6 km), les actifs mobiles haut-marnais mettent un peu moins de temps pour se rendre au travail (19 mn contre 24 mn, en moyenne), ce qui s'explique sans doute par l'absence de grandes agglomérations, lieux d'engorgement du trafic. Le temps de trajet est élevé pour la majorité des actifs mobiles du sud-ouest du département, à cause d'une moins grande densité des infrastructures routières. Au sein des aires urbaines, ce temps médian augmente avec l'éloignement de la ville-centre et est important pour les actifs mobiles résidant en ville-centre. À l'est du département, du fait d'un bon maillage routier, le temps de trajet médian est moins élevé. Pour la moitié des actifs mobiles du département, la distance domicile-travail est inférieure à 12,2 km, soit un trajet à peu près équivalent à celui que doit parcourir la moitié des actifs mobiles de France de province (11,1 km).

Entre 1999 et 2006, du fait de la périurbanisation, les trajets domicile-travail se sont allongés d'un demi-kilomètre en moyenne. Combiné à l'augmentation du nombre de déplacements, cet allongement impacte fortement la somme des distances parcourues, chaque jour, par les actifs. En sept ans, le nombre de kilomètres parcourus, quotidiennement, pour se rendre au travail a augmenté de 10 % ; il s'établit en 2006 à plus d'un million de kilomètres.

## Distances et temps de parcours domicile-travail des actifs mobiles résidant et travaillant en Haute-Marne

	Nombre	Distance routière (km)		Temps heure creuse (mn)		Temps heure pleine (mn)	
		Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane
Pôles urbains	5 403	15,5	10,6	20	17	22	19
Ville-centre	3 667	19,5	15,5	24	21	27	23
Banlieue	1 736	7,1	4,5	11	8	12	10
Couronnes périurbaines	8 800	12,0	10,2	12	10	18	17
Communes multipolarisées	1 527	17,3	16,0	20	21	21	3
Pôles d'emploi de l'espace rural	1 921	15,5	14,9	17	15	18	15
Couronnes des pôles de l'espace rural	436	11,9	7,2	13	8	14	8
Autres communes de l'espace rural	15 149	17,4	14,5	19	17	19	17

Champ : actifs occupés mobiles résidant et travaillant dans la Haute-Marne  
 Lecture : les actifs mobiles sur zone qui résident dans une ville-centre travaillent en moyenne à 19,5 km de leur commune de résidence ; pour la moitié d'entre eux, cette distance est d'au plus 15,5 km.  
 Note : les distances sont calculées en équivalent routier.  
 Source : recensement de la population 2006, exploitation complémentaire - Odomatix, Inra

### L'usage de la voiture augmente

La voiture est le mode de transport privilégié par 75,5 % des actifs pour se rendre sur leur lieu de travail. La part d'actifs stables, plus importante en Haute-Marne qu'en France de province, explique la forte proportion de ceux qui se déplacent à pied pour se rendre au travail (11,5 %), comparativement aux actifs de la France de province (7,9 %). De même, elle explique le plus faible taux d'actifs utilisant leur voiture (76,8 % en France de province). Cependant, en ne considérant que les actifs mobiles, les Haut-Marnais sont proportionnellement plus nombreux à utiliser leur voiture pour se rendre au travail (93,6 %) que les actifs de France de province (89,4 %).

L'usage de la voiture pour le trajet domicile-travail a augmenté entre 1999 et 2006. Cet accroissement est directement lié à la périurbanisation : l'utilisation progresse fortement pour les actifs résidant dans les communes multipolarisées et dans les communes rurales isolées, aux marges des périmètres des aires urbaines. Inversement, l'usage de l'automobile diminue pour les actifs résidant en villes-centres, où l'utilisation des transports en commun a légèrement progressé.

L'installation des ménages de plus en plus loin des villes-centres s'accompagne d'une augmentation (+ 13,7 %) du nombre de voitures particulières entre 1999 et 2006. Cette progression s'explique par l'augmentation du nombre de ménages (+ 2,9 %) et surtout par l'accroissement du taux d'équipement. En effet, la part des ménages possédant au moins une voiture progresse de 2 points entre 1999 et 2006 (de 80,6 % à 82,6 %) et la part des ménages possédant au moins deux voitures progresse de 5 points (de 29,3 % à 34,2 %). Le taux d'équipement dépend du lieu de résidence : dans les villes-centres, où sont fortement localisés les personnes âgées, les étudiants et les jeunes actifs, 76 % des ménages possèdent une voiture. Dans les banlieues, les couronnes périurbaines et les couronnes d'un pôle d'emploi de l'espace rural, le taux d'équipement dépasse 90 %. Le taux d'équipement en automobile augmente aussi en fonction du nombre d'actifs occupés qui composent le ménage : il varie de 65 % pour les ménages sans actif occupé à 90 % pour les ménages avec un actif occupé et 99 % pour les ménages avec deux actifs occupés.

### Peu de déplacements en transports en commun

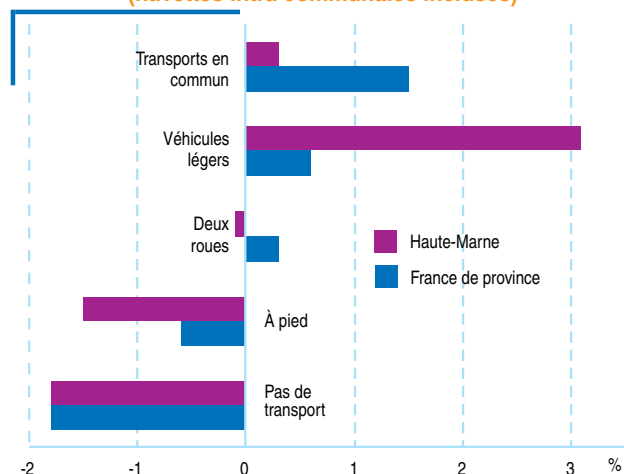
Même si leur usage progresse légèrement entre 1999 et 2006, les transports en commun sont peu usités pour les déplacements domicile-travail. Seulement 2,5 % des actifs occupés haut-marnais les utilisent contre 6,6 % des actifs occupés de France de province. Ce faible usage s'explique avant tout par la forte proportion, en Haute-Marne, d'emplois et de population dans l'espace à dominante rurale, où les transports collectifs sont rares. Il s'explique aussi par la taille des pôles urbains haut-marnais. Ces pôles sont, en effet, de taille moyenne, en termes de population. Or l'étendue des réseaux de transports en commun dépend fortement de la taille des pôles puisque le niveau de population détermine non seulement la demande mais aussi la rentabilité des infrastructures. Au niveau national, l'utilisation des transports en commun varie de 2,5 % pour les petits pôles de moins de 10 000 habitants à 16,8 % pour ceux de Lyon, Marseille et Lille.

En les comparant à des pôles de taille similaire, les pôles urbains haut-marnais présentent de plus faibles taux d'utilisation. Seuls 3,6 % des actifs résidant ou travaillant dans le pôle urbain de Saint-Dizier (33 840 habitants) recourent aux transports en commun contre 4,6 % des actifs résidant ou travaillant dans les pôles de France de province, de 30 000 à 37 000 habitants. Dans le pôle urbain de Langres (9 940 habitants), 2,6 % des actifs utilisent ce mode de déplacement, contre 2,8 % pour les pôles de 9 000 à 11 000 habitants. Seuls les actifs chaumontais utilisent davantage ce moyen de transport (4,4 % contre 3,3 % pour les pôles de 22 000 à 28 000 habitants, le pôle de Chaumont comptant 25 410 habitants).

Cette moindre utilisation trouve, en partie, son explication dans la faible étendue des réseaux de transports urbains. La Haute-Marne compte trois périmètres de transport urbain (PTU). Si celui de Chaumont s'étend sur 19 communes, ceux de Saint-Dizier et Langres ne dépassent pas ou très peu les limites de la ville. Pourtant, nombreux sont les actifs qui travaillent dans ces villes-centres, résident dans des communes proches et sont ainsi des usagers potentiels des transports en commun.

À Saint-Dizier, 54 % des emplois sont occupés par des actifs non résidents. Les mobilités vers cette ville-centre sont importantes et Saint-Dizier polarise 23 % des flux intercommunaux du département. Ces flux proviennent de communes proches dont certaines présentent même une continuité de bâti avec la ville-centre : Ancerville (635 déplacements), Villiers-en-Lieu (390), Eurville-Bienville (370), Bettancourt-la-Ferrée (360) et Eclaron-Braucourt-Sainte-Livière (350). Ainsi, 3 700 actifs travaillant à Saint-Dizier résident dans des communes situées à moins de 10 km de la ville. Faute de réseau suffisamment étendu, moins de 1 % de ces actifs utilise les transports en commun et 97 % d'entre eux prennent leur voiture pour se rendre au travail.

### Évolution des parts modales de transport pour les déplacements domicile-travail entre 1999 et 2006 (navettes intra communales incluses)



Champ : actifs occupés résidant ou travaillant dans la Haute-Marne ; actifs occupés résidant ou travaillant en France de province  
 Source : Insee, recensements de la population 1999 et 2006, exploitations complémentaires

## Principaux déplacements domicile-travail intercommunaux en Haute-Marne (supérieurs à 270 déplacements)

Commune de résidence	Population de la commune (hab.)	Commune de travail	Distance entre les communes (km)	Flux d'actifs (nombre)
Ancerville (Meuse)	2 820	Saint-Dizier	6	630
Villiers-en-Lieu	1 580	Saint-Dizier	6	390
Eurville-Bienville	2 060	Saint-Dizier	10	370
Bettancourt-la-Ferrée	1 890	Saint-Dizier	3	360
Éclaron-Braucourt-Sainte-Livière	1 950	Saint-Dizier	9	350
Chalindrey	2 700	Langres	11	300
Cousances-les-Forges (Meuse)	1 700	Saint-Dizier	12	300
Chaumont	24 360	Bologne	11	280
Chamarandes-Choignes	1 020	Chaumont	3	270

Source : Insee, recensement de la population 2006, exploitation complémentaire

### Un potentiel d'utilisateurs pour le TER

Pour des trajets domicile-travail plus longs, le train constitue souvent une alternative intéressante. Sur l'axe Saint-Dizier - Chaumont, le réseau TER est assez dense puisque 13 communes sont desservies, ce qui représente une gare ou un point d'arrêt tous les 6 kilomètres en moyenne. Le long de cet axe, 5 000 actifs mobiles résident et travaillent à moins de 5 kilomètres d'une gare, soit 15 % des actifs mobiles résidant et travaillant en Haute-Marne. Néanmoins l'utilisation de la ligne est ténue. Seuls 4,8 % de ces 5 000 actifs utilisent le train pour aller travailler. La fréquentation de la ligne dépend fortement de la rapidité et de la facilité d'accès aux gares : la grande majorité des utilisateurs (86 %) réside et travaille dans les communes desservies par la ligne TER. De façon générale, pour certains déplacements entre communes desservies, le recours aux transports collectifs est quasiment nul, malgré des distances importantes. Par exemple, les déplacements entre Chevillon et Saint-Dizier concernent près de 200 actifs. Moins de 1 % d'entre eux utilise les transports en commun et 99 % ont recours à la voiture pour parcourir les 22 kilomètres qui séparent les deux villes.

Les usagers potentiels du TER sont nombreux : outre les 2 700 actifs mobiles résidant et travaillant dans des communes desservies, 1 700 autres actifs mobiles résident à moins de 5 km d'une gare et travaillent dans une commune desservie. Dans les années à venir, avec l'augmentation du prix des énergies fossiles, l'offre TER devrait mécaniquement répondre à une demande plus importante. Travailler à une adaptation de cette offre, notamment les conditions d'accès aux gares, deviendra probablement nécessaire.

### Prévoir les mobilités de demain

Le phénomène de périurbanisation génère une plus grande mobilité des actifs, sur des distances plus longues. L'absence ou l'inadéquation des infrastructures de transports en commun favorise le recours à la voiture. Par conséquent, le nombre de kilomètres parcourus en voiture, pour le trajet domicile-travail, a fortement augmenté, en Haute-Marne, entre 1999 et 2006. Réduire ce nombre constitue un enjeu fort pour les années à venir, afin de minimiser l'empreinte écologique des déplacements domicile-travail, mais aussi pour réduire le nombre d'accidents de la route.

Une des préconisations du Grenelle de l'Environnement, pour restreindre le recours à la voiture, est le développement des transports en commun. Ce développement n'est pas toujours aisé dans des zones à faible densité de population, notamment pour des raisons de rentabilité. Cependant, dans certains territoires, les flux d'actifs semblent suffisants pour étendre les réseaux. Dans l'aire urbaine de Saint-Dizier, par exemple, l'extension du PTU permettrait à beaucoup d'actifs d'envisager un autre mode de transport. De même, le potentiel d'usagers du TER sur l'axe Saint-Dizier - Chaumont est important. Dans les deux cas, en l'absence de politiques plus contraignantes (restriction du stationnement, péages urbains, ...), le report modal de l'automobile sur les transports en commun ne sera envisageable, pour les actifs, que si ce choix est intéressant d'un point de vue financier mais aussi pratique (horaires, régularité, temps de trajet, accès aux gares, stationnement en parking relais, interconnexion des réseaux, notamment entre ferroviaire et urbain pour faciliter les trajets entre gares et lieu de travail).

Avec l'augmentation du prix des énergies fossiles, les aspects financiers risquent de peser de plus en plus lourd dans le choix du mode de transport des ménages. Dans les prochaines années, les coûts en carburant vont sûrement accroître le nombre de ménages énergétiquement vulnérables. Pour réduire la facture, les actifs seront alors plus enclins à emprunter les transports en commun, ou à recourir au covoiturage, qui pourrait être facilité avec la systématisation des plans de déplacements au sein des entreprises et des administrations (PDE).

L'augmentation du prix de l'énergie aura sans doute aussi une incidence sur le choix résidentiel. En effet, certains ménages pourraient, afin de réduire leurs dépenses, décider de se rapprocher de leur lieu de travail. Ce choix risque d'être encore plus incontournable pour les ménages résidant loin de leur lieu de travail, dans de l'habitat ancien puisqu'ils sont alors soumis à une double vulnérabilité énergétique (logement et déplacements). Si les contraintes économiques favoriseront sûrement la redensification des villes-centres, elle doit aussi être recherchée en réponse aux exigences du développement durable (moindre émission de CO<sub>2</sub>, moindre artificialisation des sols, ...). Comme le préconisent les lois Grenelle, la « ré-urbanisation » pourrait aussi être une priorité des documents d'urbanisme (SCOT, PLU, PLH) que mettent actuellement en place les intercommunalités de Haute-Marne.

Jean-Pierre Bini, Raphaël Lambin, Hervé Loiseau

Cette publication est la synthèse d'une étude réalisée en partenariat entre la direction régionale de l'Insee et la direction départementale des territoires de la Haute-Marne.

Consulter le rapport en ligne : [« Les déplacements dans la Haute-Marne pour l'accès à l'emploi et aux équipements »](#)

INSEE, direction régionale de Champagne-Ardenne  
10, rue Edouard Mignot - 51079 Reims Cedex - Tél. : 03 26 48 66 60  
Directeur de la publication : Patrick Redor, directeur régional de l'INSEE  
Chef du Service Études et Diffusion : Françoise Courtois-Martignoni  
Secrétaire de fabrication : Hervé Bourgeois - Création de l'image visuelle : 5pointcom  
Imprimeur : Le Réveil de la Marne, 51204 Épernay  
© INSEE-2011 ISSN 1277-5649 - Code SAGE : FLA11D960 - Dépôt légal 2011



Une version électronique de ce document est disponible sur : [www.insee.fr/champagne-ardenne](http://www.insee.fr/champagne-ardenne)  
Rubrique : produits et services, publications