



Déplacements domicile-travail dans la Meuse :

peu de concurrence à la voiture

■ Pierre-Yves BERRARD

Huit travailleurs meusiens sur dix se rendent sur leur lieu de travail en voiture. Comme dans le reste de la France, cette proportion tend à s'accroître depuis 10 ans. De fait, le nombre de voitures par ménage augmente, non sans effet sur les rejets de gaz à effet de serre. Dans un territoire rural dont le réseau de transport manque de densité, l'usage des transports en commun arrive en dernière position (environ 2% des déplacements). Les habitants des agglomérations principales de Verdun et de Bar-le-Duc utilisent peu les transports urbains pour aller travailler.

En 2009, plus de 78 000 actifs occupés résident dans la Meuse. Huit sur dix travaillent dans le département, parmi lesquels 26 800 vivent et travaillent dans la même commune. À cela s'ajoutent 6 250 personnes résidant en dehors du département et travaillant dans la Meuse. L'équipement du département en matière de transports et le développement de la périurbanisation ne sont pas sans incidence sur les modes de déplacement de ces navetteurs.

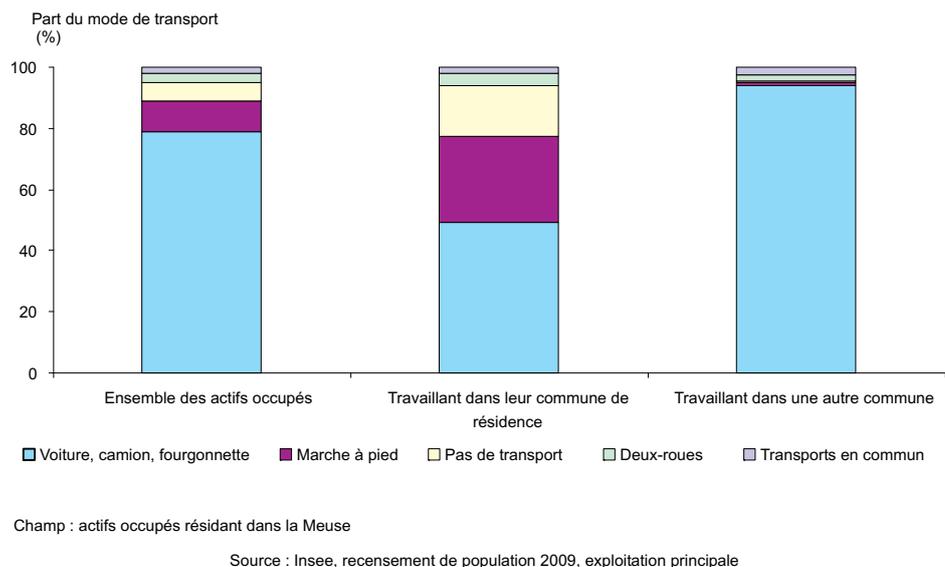
Trajets en voiture pour 79% des travailleurs meusiens

À l'instar du reste de la France, dans la Meuse, le véhicule motorisé (voiture, camion ou fourgonnette) reste le mode de transport dominant pour se rendre sur son lieu de travail : environ huit travailleurs résidant dans le département sur dix le privilégient. Cette proportion est identique à celle de la Lorraine et très proche de celle du reste de la France (hors Île-de-France). L'usage du deux-roues (motorisé ou non) est très marginal : 2,8% des modes de transport.

Les transports en commun sont utilisés par seulement 2,3% des travailleurs meusiens. C'est le moyen de transport le moins utilisé dans le département. Dans le reste de la France (hors Île-de-France), les transports en commun concernent environ 7% de la population. Particularité meusienne, un travailleur meusien sur dix préfère la marche à pied (7,5% en France de province). Cela représente presque la moitié des navettes domicile-travail, hors quatre-roues. Les personnes travaillant dans leur commune sont même 28% à choisir la marche (26% en Lorraine et 19% en France de province).

Par choix ou par contrainte, les actifs meusiens résident fréquemment assez près de leur lieu de travail. Ainsi, pour un tiers d'entre eux, le domicile et le lieu de travail sont localisés dans la même commune. En Meurthe-et-Moselle, un quart des travailleurs seulement sont dans cette situation. De plus, 6% de travailleurs meusiens déclarent ne pas se déplacer. Cette proportion constituée principalement des travailleurs à domicile est nettement plus importante que dans le reste de la région (3,3%).

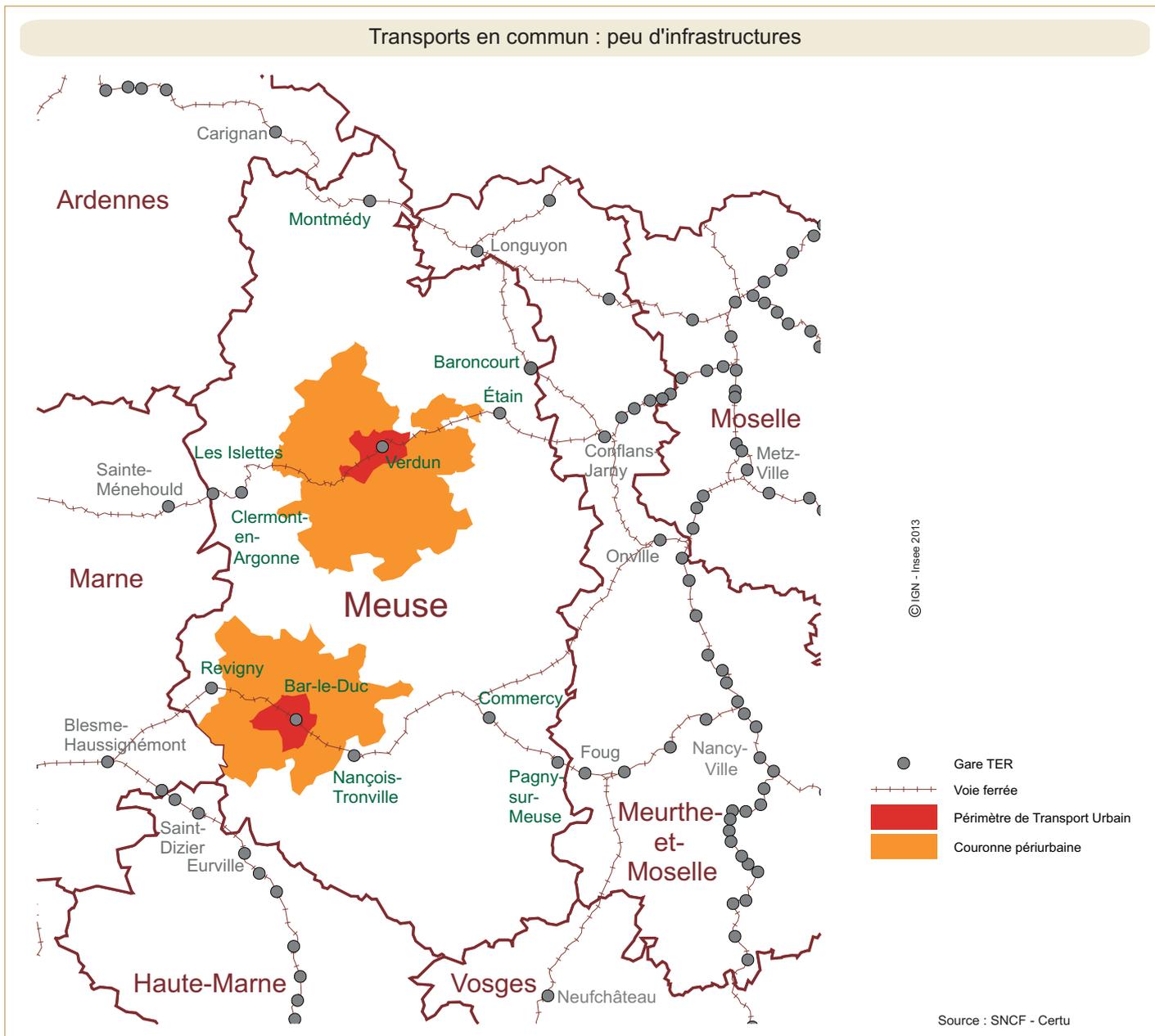
Faible utilisation des transports en commun



Un réseau de transports en commun trop clairsemé

La faible proportion de travailleurs utilisant les transports en commun dans la Meuse peut s'expliquer par la dominante rurale du département. Ainsi, à peine un tiers de la population meusienne réside dans une commune disposant soit d'une gare de voyageurs, soit de transports urbains (compagnies de bus). Cette accessibilité est deux fois inférieure à celle observée dans l'ensemble de la Lorraine. Les deux périmètres de transports urbains se limitent en effet aux agglomérations de Verdun et de Bar-le-Duc, soit six communes regroupant 22% de la population du département.

Transports en commun : peu d'infrastructures



Le réseau ferroviaire ne comporte que douze gares (hors Meuse-TGV). Par conséquent, 60% seulement de la population se situe à moins de 10 minutes d'une gare, contre 73% en Lorraine (et même 78% en Meurthe-et-Moselle). Toutefois, disposer d'une gare dans sa commune de résidence ne suffit pas, il faut aussi en disposer dans sa commune de travail : 27% des actifs occupés résidant dans la Meuse sont dans ce cas, mais 4% d'entre eux seulement prennent le train. Pour les autres, cette proportion se réduit à 1%. Pour les habitants de communes situées à moins de 10 minutes d'une gare, cette proportion est de 3%.

Phénomène aggravant, le réseau ferroviaire meusien est schématiquement constitué de deux lignes parcourant le département d'est en ouest, ce qui ne favorise pas les déplacements à l'intérieur du département, notamment les échanges nord-sud. Avec la ligne TGV, qui suit la même orientation, la Meuse apparaît comme un lieu de passage entre régions plus peuplées et non comme une zone bien quadrillée par les voies de chemin de fer.

Le recours à la voiture ne faiblit pas

En 2009, près de 79% des actifs occupés résidant dans la Meuse utilisent leur véhicule personnel pour se rendre au travail, contre 75% en 1999*. L'augmentation se fait au détriment du deux-roues et surtout de la marche à pied.

*en faisant l'hypothèse que les personnes ayant déclaré plusieurs modes de transport en 1999 se répartissent de la même façon que ceux n'ayant déclaré qu'un mode de transport unique

Ce phénomène est à associer à la périurbanisation croissante en Meuse comme dans le reste de la France. La distance moyenne entre lieu de résidence et de travail est ainsi passée de 14,5 kilomètres à 17,1 kilomètres en moyenne en l'espace de dix années. La distance au lieu de travail joue en effet un rôle crucial. La moitié des personnes résidant et travaillant dans la même commune utilisent leur voiture, mais l'usage du véhicule personnel frôle les 95% dès lors que communes de travail et de résidence diffèrent.

Davantage de voitures par ménage

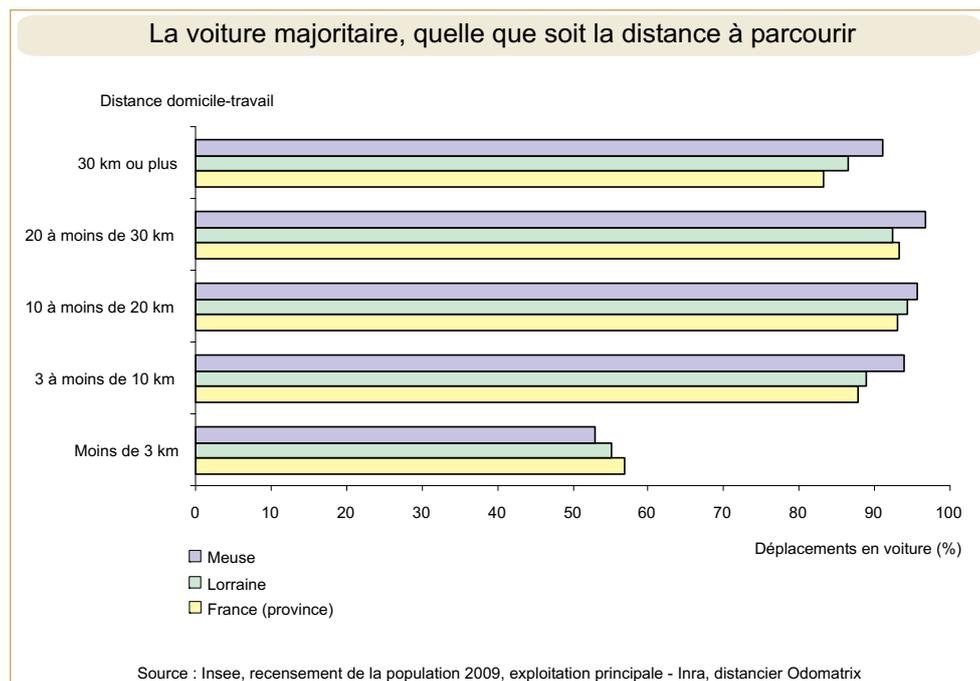
L'équipement des ménages en automobile s'accroît en conséquence. En 2009, sur les 82 200 ménages vivant dans la Meuse, 84% possèdent au moins une voiture, soit 4 points de plus que dix ans auparavant. L'évolu-

tion est similaire au niveau national, où le taux d'équipement est également de 84% en 2009. La part des ménages possédant au moins deux voitures augmente de façon plus importante : 38% en 2009 contre 31% dix ans plus tôt.

Dans la Meuse, les déplacements en voiture et à moto comptent pour 96% dans les émissions de CO₂ dues aux navettes domicile-travail (90,5% en France métropolitaine). Dans ses déplacements domicile-travail, le travailleur meusien rejette en moyenne 824 kg de CO₂ par an. C'est beaucoup plus qu'en Lorraine (739 kg) et qu'en France métropolitaine (625 kg).

Des transports en commun à développer autour des agglomérations

Les personnes résidant et travaillant dans les agglomérations de Bar-le-Duc et de Verdun, donc susceptibles



Plus fort recours aux transports en commun dans l'agglomération de Bar-le-Duc

	Effectifs	Mode de transport (%)			
		Voiture, camion, fourgonnette	Transports en commun	Autres	
Agglomération de Bar-le-Duc	Actifs occupés au lieu de résidence	7 900	71,3	6,2	22,5
	Travaillant dans l'agglomération	5 757	66,7	4,3	29,0
	dont travaillant dans leur commune de résidence	4 545	60,7	4,4	34,9
	Travaillant en dehors de l'agglomération	2 143	83,7	11,4	4,9
Agglomération de Verdun	Actifs occupés au lieu de résidence	9 938	71,4	3,3	25,3
	Travaillant dans l'agglomération	7 909	66,5	2,7	30,8
	dont travaillant dans leur commune de résidence	5 810	59,0	3,1	37,9
	Travaillant en dehors de l'agglomération	2 029	90,2	5,5	4,3

Source : Insee, recensement de la population 2009, exploitation principale

Savoir plus :

- Les déplacements domicile-travail dans les Ardennes, Insee Flash n°146, juin 2012

www.insee.fr/fr/themes/document.asp?reg_id=13&ref_id=18750

- Les déplacements domicile-travail dans la Haute-Marne, Insee Flash n°139, décembre 2011

www.insee.fr/fr/themes/document.asp?reg_id=13&ref_id=18134

- Déplacements des actifs du Nord lorrain vers le Luxembourg : pour une mobilité transfrontalière durable, Économie Lorraine n°294, octobre 2012

www.insee.fr/fr/themes/document.asp?reg_id=17&ref_id=19150

- Transports et émissions de CO₂ : enjeu de la mobilité durable en Lorraine, Économie Lorraine n°271, novembre 2011

www.insee.fr/fr/themes/document.asp?reg_id=17&ref_id=18067

- Site internet : www.insee.fr



Insee

Institut National de la Statistique et des Études Économiques

Direction Régionale de Lorraine

15, rue du Général Hulot

CS 54229

54042 NANCY CEDEX

Tél : 03 83 91 85 85

Fax : 03 83 40 45 61

www.insee.fr/lorraine

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION

Christian TOULET

Directeur régional de l'Insee

COORDINATION RÉDACTIONNELLE

Bertrand KAUFFMANN

Jean-Jacques PIERRE

RESPONSABLE ÉDITORIALE

ET RELATIONS MÉDIAS

Brigitte VIENNEAUX

RÉDACTRICE EN CHEF

Agnès VERDIN

RÉALISATION DE PRODUITS

ÉDITORIAUX

Édith ARNOULD

Marie-Thérèse CAMPISTROUS

ISSN : 0293-9657

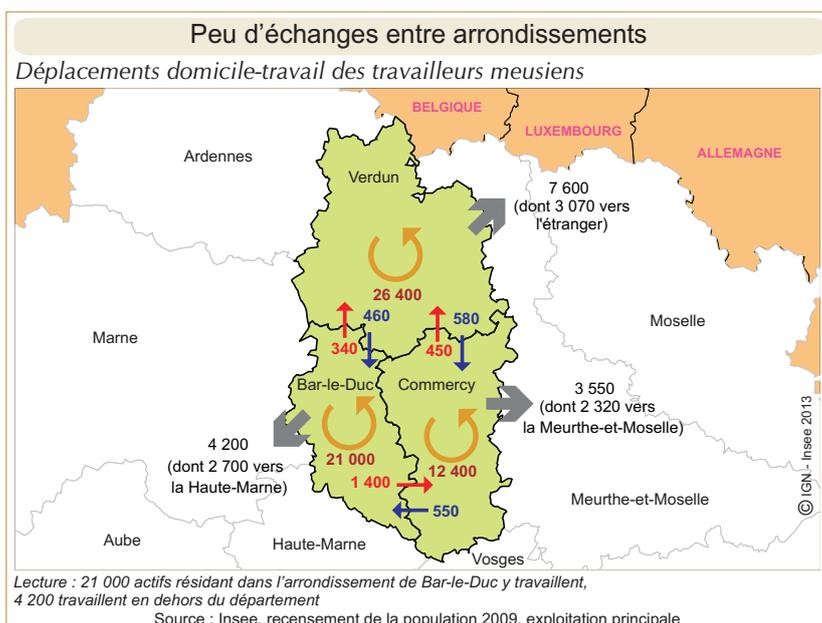
© INSEE 2013

d'emprunter les transports urbains, ne sont respectivement que 4,3% et 2,7% à choisir les transports en commun. Le périmètre de transport n'a donc que peu d'impact sur le choix du mode de transport. Dans les deux agglomérations, la voiture est privilégiée dans deux cas sur trois.

Dans les couronnes périurbaines des deux principales agglomérations meusiennes, la voiture est reine : 96% des résidents l'utilisent. Les habitants de ces couronnes, qui travaillent majoritairement dans l'agglomération, ne bénéficient pas des transports urbains dont ils sont trop éloignés, et ne sont pas concernés par le transport ferroviaire.

6 250 travailleurs entrants

Aux 78 350 actifs résidant dans la Meuse s'ajoutent 6 250 personnes résidant en dehors du département mais y travaillant. Près de 90% d'entre eux vivent dans des départements limitrophes, en particulier 40% viennent de Meurthe-et-Moselle. Sans surprise, la voiture reste prédominante (90% des modes de transport). L'usage des transports en commun y est légèrement plus important (6%), probablement du fait de l'usage du train pour des déplacements plus longs.



Méthodologie

Les données sur les modes de déplacement proviennent des déclarations des personnes recensées sur leur mode principal de transport. Les travailleurs effectuant des trajets multimodaux remplissent ainsi une seule modalité, qui peut différer entre deux individus selon leur interprétation de la question : moyen de transport permettant de parcourir le plus de distance, nécessitant le plus de temps... De plus, entre 1999 et 2009, le questionnement sur le mode de transport domicile-travail a évolué. Pour permettre les comparaisons, la rubrique «plusieurs modes de déplacement» issue du recensement de 1999, qui n'existe plus au recensement de 2009, a été ventilée entre les diverses rubriques «un seul mode de déplacement», au prorata des valeurs de celles-ci.

La population active occupée (ou population active ayant un emploi) comprend, au sens du recensement de la population, les personnes qui déclarent l'une des situations suivantes :

- exercer une profession (salarisée ou non), même à temps partiel ;
- aider une personne dans son travail (même sans rémunération) ;
- être apprenti, stagiaire rémunéré ;
- être chômeur tout en exerçant une activité réduite ;
- être étudiant ou retraité mais occupant un emploi.

Elle diffère de la population active au sens du Bureau International du Travail.