



n° 146 - Juin 2012



### Les déplacements domicile-travail dans les Ardennes

L'usage de la voiture progresse sauf au sein de l'agglomération de Charleville-Mézières



[www.insee.fr](http://www.insee.fr)

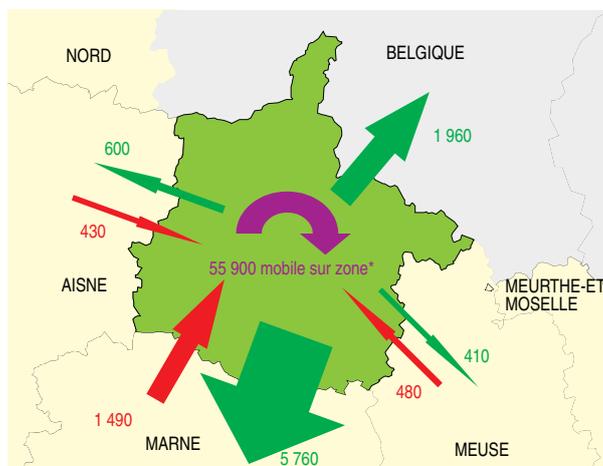
Les actifs ardennais sont de plus en plus nombreux à changer de commune pour se rendre sur leur lieu de travail. En s'installant dans le périurbain, ils parcourent aussi des distances plus longues. Ainsi, entre 1999 et 2006, le nombre de kilomètres liés aux déplacements domicile-travail augmente de 16 %. Pour effectuer ce trajet, 78 % des actifs utilisent la voiture et seulement 3 % recourent aux transports en commun.

Avec les lois Grenelle et les objectifs de réduction des gaz à effet de serre, les déplacements des ménages deviennent une préoccupation majeure. Dans les Ardennes, plusieurs projets visent à développer l'offre de transports en commun afin de réduire l'usage de la voiture et son impact sur l'environnement. Le plan de déplacements urbains de la communauté d'agglomération de Charleville-Mézières (Cœur d'Ardenne), révisé en 2011, prévoit la création d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) et le développement des mobilités douces (marche, vélo). Dans le Pays sedanais, le conseil de la communauté de communes a acté, en 2011, la création d'un périmètre de transport urbain (PTU) couvrant les 23 communes du Pays et la commune de Bazeilles.

Dans les Ardennes, comme dans de nombreux territoires, la dissociation entre lieu de travail et lieu de résidence est forte. En 2006, les trois pôles urbains de Charleville-Mézières, Sedan et Reethel regroupent 50,9 % des emplois pour 33,7 % des actifs occupés. Dans l'espace périurbain, le déséquilibre s'inverse : les communes des couronnes périurbaines et les communes multipolarisées rassemblent 34,2 % des actifs ardennais et 19,2 % des emplois.

Cette dissociation entre emploi et habitat génère de nombreux déplacements. En 2006, parmi les 108 600 actifs résidant dans les Ardennes, 66 600 quittent leur commune de résidence pour se rendre au travail, soit une proportion d'actifs mobiles (61,3 %) équivalente à celle de France de province (61,1 %). Cependant, entre 1999 et 2006, le taux de mobilité (c'est-à-dire la part des actifs changeant de commune pour travailler) augmente plus fortement dans les Ardennes qu'au niveau national (+ 4,8 points contre + 3 points). Cette hausse de la mobilité est portée par une évolution sensible des déplacements entre deux communes du département (+ 9,9 %) et par une forte progression des sorties du territoire (+ 45,9 %).

### Flux domicile-travail des actifs mobiles occupés résidant ou travaillant dans les Ardennes en 2006



Note : ne sont pas représentés sur cette carte : les actifs résidant et travaillant dans la même commune des Ardennes (42 000 actifs) ; les actifs résidant dans les Ardennes et travaillant dans un département non-limitrophe (1 670 actifs dont 330 à Paris) ; les actifs résidant dans un département non limitrophe et travaillant dans les Ardennes (1 210 actifs) ; les actifs résidant en Belgique et travaillant dans les Ardennes.

\* : les « actifs mobiles sur zone » sont les actifs mobiles qui résident et travaillent dans les Ardennes.

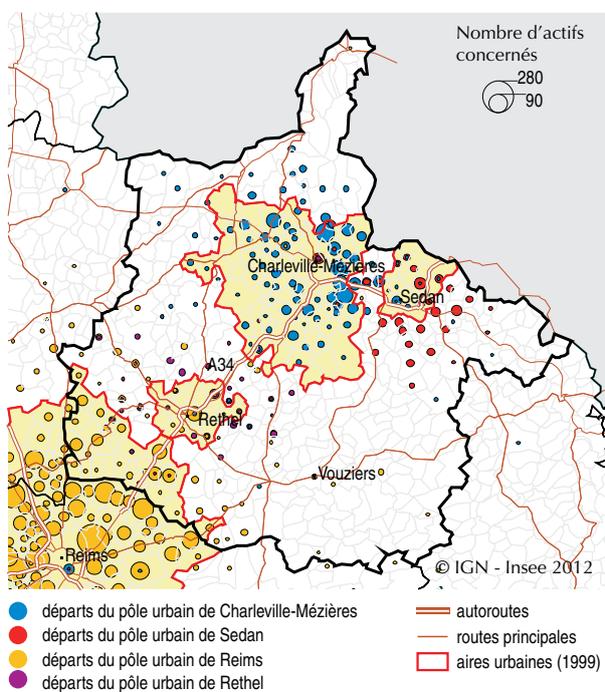
Source : Insee, recensement de la population 2006, exploitation complémentaire

## Un espace périurbain attractif

L'augmentation des mobilités internes s'explique principalement par la périurbanisation. Dans un département en déclin démographique (baisse de 1,5 % du nombre d'habitants entre 1999 et 2006), l'espace périurbain est le seul territoire dont la population croît fortement (+ 3,7 %) au détriment des pôles urbains (- 4,4 %). En effet, de nombreux actifs quittent la ville pour s'installer dans la périphérie proche : entre 2001 et 2006, 2 250 actifs ont déménagé des pôles de Charleville-Mézières, Sedan ou Reims tout en continuant d'y travailler. La majorité d'entre eux (2 000) s'est installée dans une commune périurbaine ou dans une commune multipolarisée. Le phénomène de périurbanisation sera sans doute accentué, dans les années à venir, par la mise en service de l'A304, en prolongement de l'A34. En effet, cette autoroute gratuite pourra favoriser, à l'horizon 2016, l'attractivité de communes situées à proximité de son tracé entre Charleville-Mézières et Rocroi.

En s'éloignant de leur lieu de travail, les actifs privilégient, dans leur choix résidentiel, l'accès à la propriété d'une maison individuelle, la recherche d'une meilleure qualité de vie et un prix du foncier plus abordable. De fait, les prix des terrains à bâtir, élevés dans les pôles urbains de Charleville-Mézières et Sedan, le sont moins en périphérie et diminuent avec l'éloignement aux villes.

### Les migrations résidentielles des actifs occupés



Lecture : les ronds rouges indiquent le nombre d'actifs recensés au cours de la période 2004-2008, ayant déclaré habiter une commune du pôle urbain sedanais 5 ans auparavant et déclarant travailler dans le pôle urbain lors de leur recensement.

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

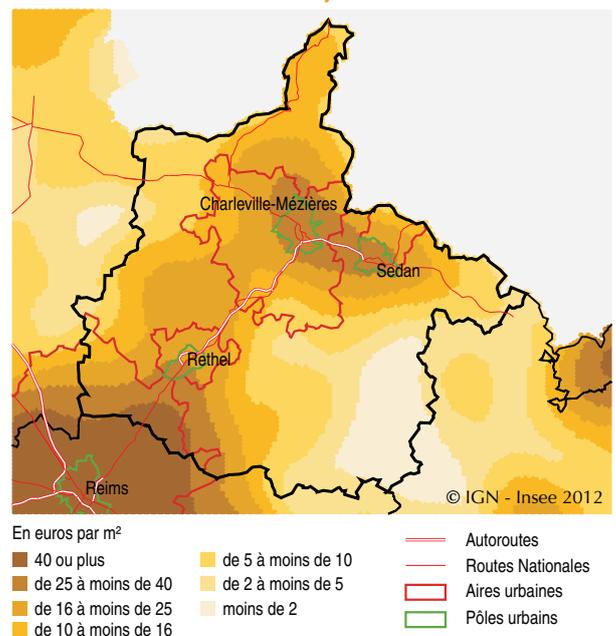
Le phénomène de périurbanisation se traduit aussi par l'installation de nombreux actifs marnais dans le sud-ouest du territoire ardennais. Entre 2001 et 2006, 1 200 actifs ont quitté la Marne pour résider dans les Ardennes tout en continuant de travailler dans leur département d'origine, attirés par le prix des terrains à bâtir moins onéreux. Certaines communes, comme Asfeld, Avaux, Le Chatelet-sur-Retourne, Neufelize ou Tagnon connaissent, grâce à ces arrivées, un regain démographique. En 2006, en comptant les emménagements antérieurs à 2001, 5 800 résidents ardennais exercent leur emploi dans la Marne.

## 1,8 million de kilomètres parcourus chaque jour pour les déplacements domicile-travail

En 2006, un actif résidant et travaillant dans les Ardennes parcourt, en moyenne, 9,1 kilomètres pour se rendre sur son lieu de travail avec un temps de trajet moyen de 15 minutes. Ces indicateurs sont logiquement

## Prix médian des terrains à bâtir achetés en 2006

Carte lissée dans un rayon de 15 kilomètres



Note : Le prix des terrains à bâtir représenté ici n'est pas la valeur ponctuelle attachée à une commune mais une "moyenne" calculée dans un rayon de lissage de 15 km. La carte estompe ainsi les disparités locales pour montrer les grandes tendances spatiales.

Source : DREAL, enquêtes prix des terrains à bâtir 2006

moins élevés pour les actifs travaillant dans leur commune de résidence (2,1 km et 10 mn) que pour ceux travaillant dans une autre commune (14,3 km et 19 mn). Comme les emplois sont fortement localisés dans les pôles urbains, ces moyennes sont aussi moins importantes pour les actifs résidant dans les pôles (6,1 km et 13 mn) que pour ceux résidant dans les couronnes périurbaines (10,6 km et 16 mn) ou dans les communes multipolarisées (11,2 km et 15 mn).

Entre 1999 et 2006, avec la périurbanisation, la distance domicile-travail moyenne s'est allongée de 1 kilomètre et le nombre de déplacements entre deux communes a augmenté. En conséquence, le nombre de kilomètres parcourus pour se rendre au travail croît de 15,8 % en sept ans. En 2006, les actifs résidant et travaillant dans les Ardennes parcourent, chaque jour, 1,8 million de kilomètres, dont 91,7 % en voiture. Cette évolution n'est pas sans conséquences économiques et environnementales puisqu'elle génère des nuisances supplémentaires (émissions de CO<sub>2</sub>, bruit), accroît les coûts de déplacements et les risques d'accidents. Pour les actifs résidant dans les Ardennes et travaillant dans un autre département, les distances et temps de trajet sont, de fait, plus longs. Par exemple, ceux qui travaillent dans la Marne parcourent en moyenne 45 kilomètres pour une durée de 53 minutes, en équivalent route.

## Forte progression de l'usage de la voiture dans le département

En 2006, 77,7 % des actifs ardennais utilisent leur voiture pour se rendre sur leur lieu de travail, soit un point de plus que les actifs de France de province. Ce constat masque des disparités selon le lieu de résidence. Dans les couronnes périurbaines et les couronnes des pôles d'emploi de l'espace rural, 85 % des actifs utilisent leur automobile ; dans les villes-centres ils ne sont plus que 70 %.

La voiture est le mode de transport dont l'usage progresse le plus entre 1999 et 2006 : + 3,1 points. En France de province, cette hausse est beaucoup moins marquée (+ 0,6 point) et, surtout, la part des transports en commun connaît la plus forte progression (+ 1,5 point). Si l'usage des transports collectifs progresse également, dans les Ardennes (+ 0,4 point), il reste limité : 3,2 % des actifs ardennais les utilisent en 2006, soit une proportion deux fois moins élevée qu'au niveau national. Le taux d'utilisation des transports en commun est particulièrement bas chez les actifs résidant dans les couronnes périurbaines (1,7 %). À l'inverse, les actifs allant travailler dans la Marne les utilisent plus souvent (7,8 %).

## Répartition des actifs occupés résidant dans les Ardennes selon le mode de transport en 2006

Unité : %	pas de transport	à pied	deux roues	quatre roues	transport en commun	Total
Pôle urbain	3,5	14,1	3,3	73,6	5,5	100,0
Ville-centre	3,6	16,7	3,4	70,1	6,2	100,0
Banlieue	2,9	5,4	3,2	85,6	2,9	100,0
Couronne périurbaine	5,0	5,2	2,2	85,9	1,7	100,0
Commune multipolarisée	6,1	7,5	2,7	81,9	1,8	100,0
Pôle d'emploi de l'espace rural	4,5	16,9	3,7	71,5	3,4	100,0
Couronne d'un pôle d'emploi rural	5,2	3,8	2,5	87,9	0,6	100,0
Autres communes de l'espace rural	9,4	10,4	2,7	75,5	2,0	100,0
<b>Ardennes</b>	<b>5,4</b>	<b>10,8</b>	<b>2,9</b>	<b>77,7</b>	<b>3,2</b>	<b>100,0</b>

Champ : actifs occupés résidant dans les Ardennes

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

### De nombreuses communes desservies par les transports en commun

L'usage modéré des transports en commun ne s'explique pas par un défaut d'offre car le maillage du territoire est dense. En effet, les lignes régulières d'autocars desservent 340 communes, les lignes TER, 26 communes et le périmètre de transport urbain (PTU) de la communauté d'agglomération de Charleville-Mézières (Cœur d'Ardenne) couvre 24,1 % des actifs occupés du département. De plus, la ligne TGV Sedan-Paris qui dessert les communes de Charleville-Mézières et Rethel rapproche de nombreux actifs ardennais de la région parisienne avec un temps de trajet de deux heures entre Sedan et Paris.

Le réseau TER ardennais compte deux lignes principales dont les arrêts sont répartis le long du « Y » ardennais. Du sud à l'est du département, la ligne reliant Paris à Metz dessert 12 communes du département (dont Rethel, Charleville-Mézières, Sedan et Carignan). Au nord, la ligne Charleville-Mézières/Givet dessert 14 communes (dont Charleville-Mézières, Bogny-sur-Meuse, Nouzonville, Fumay, Revin et Givet). Néanmoins, parmi les 9 000 actifs résidant et travaillant dans deux communes des-

servies par la même ligne TER, seulement 6,2 % utilisent les transports en commun. Ainsi, un potentiel d'usagers du TER existe et, dans les années à venir, avec le renchérissement du coût des carburants, les actifs pourraient se reporter sur ce mode à condition que le réseau réponde à leurs attentes en termes d'horaires, de régularité, d'accès ou de stationnement aux gares (parking relais) et d'interconnexion des réseaux ferroviaire et urbain pour faciliter les trajets entre gares et lieu de travail.

### Au sein du PTU de Cœur d'Ardenne, l'usage de la voiture recule

L'utilisation des transports en commun pour les déplacements domicile-travail est peu fréquente même au sein du PTU de la communauté d'agglomération carolomacérienne. En 2006, la communauté de « Cœur d'Ardenne » compte 9 communes (une dixième commune, Gespunsart, a intégré la communauté d'agglomération le 31 janvier 2011). Elle rassemble un quart de la population, un quart des actifs occupés et plus d'un tiers des emplois du département. Seulement 6,3 % des actifs résidant dans le PTU utilisent les transports collectifs contre 10,3 % des actifs de France de province résidant dans une commune intégrée dans un PTU. Cette moindre utilisation des transports en commun ne signifie pas pour autant une plus large utilisation de la voiture car les actifs résidant au sein du PTU de Cœur d'Ardenne utilisent leur voiture dans les mêmes proportions que ceux résidant au sein des PTU de France de province (73 %). Par contre, les actifs du PTU de Cœur d'Ardenne utilisent plus souvent les modes « doux », comme la marche ou les deux roues (21 %), que les actifs résidant dans les PTU de France de province (17 %).

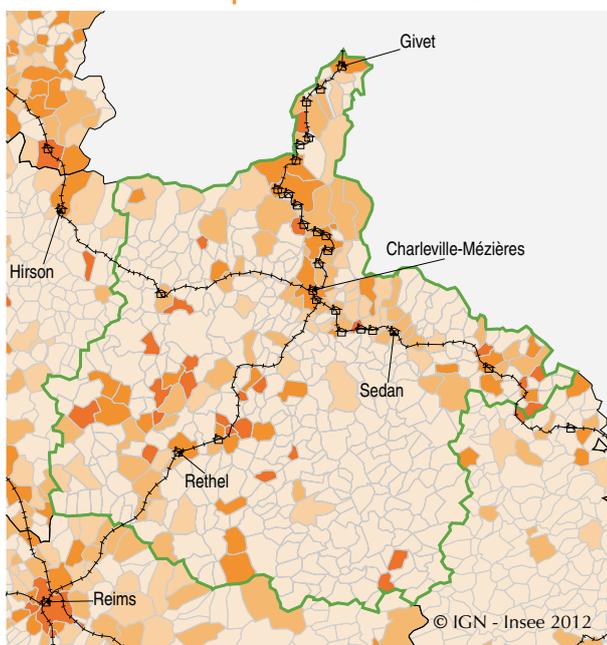
Depuis 1996, Cœur d'Ardenne s'est engagé dans un plan de déplacements urbains (PDU) dont les mesures visent à favoriser les modes de transport alternatifs à la voiture, conformément aux préconisations des lois Grenelle. Ces mesures commencent à produire leurs effets : entre 1999 et 2006, même si l'usage des transports en commun reste faible, il progresse (+1 point) tandis que l'usage de l'automobile recule (-1,7 point).

Le temps de trajet, de porte à porte, entre le domicile et le lieu de travail motive souvent le choix entre la voiture et les transports collectifs. Or, à l'intérieur du PTU de Cœur d'Ardenne, plus la distance est longue et plus la voiture permet un gain de temps sur les transports en commun : 90 % des actifs résidant et travaillant dans le PTU qui parcourent plus de 5 kilomètres utilisent leur voiture contre 64 % de ceux qui parcourent moins de 5 kilomètres.

Le plan de déplacements urbains de la communauté d'agglomération, actualisé en 2011, projette de réduire les temps de trajet en transports collectifs en améliorant la rapidité et la régularité des bus. Il réaffirme ainsi l'enjeu du développement durable et la volonté de réduire la part modale de la voiture.

Les objectifs et actions retenus par ce nouveau PDU portent notamment sur la restructuration des transports collectifs urbains autour d'un projet phare de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) et le développement des mobilités douces (par le développement du réseau cyclable et des amé-

### Part des actifs occupés mobiles utilisant les transports en commun pour aller travailler en 2006



en %  
 ■ 12 ou plus  
 ■ de 6 à moins de 12  
 ■ de 3 à moins de 6  
 ■ de 1 à moins de 3  
 ■ moins de 1

△ Gare  
 +---+ Voie ferrée  
 ■ Ardennes  
 □ Limites départementales  
 □ Limites communales

Champ : actifs occupés résidant dans les Ardennes travaillant dans une commune autre que celle de résidence.

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

## Modes de déplacement des actifs occupés ardennais selon leur lieu de résidence

	2006 (en %)			Variation 1999-2006 (en points)		
	4 roues	Transports en commun	Pas de transport, à pied ou deux roues	4 roues	Transports en commun	Pas de transport, à pied ou deux roues
Communes dans le PTU de Cœur d'Ardenne	73,0	6,3	20,7	-1,7	1,0	0,7
Communes ardennaises hors du PTU	79,1	2,2	18,7	4,6	0,2	-4,8
<b>Ardennes</b>	<b>77,6</b>	<b>3,2</b>	<b>19,2</b>	<b>3,1</b>	<b>0,4</b>	<b>-3,5</b>

Source : Insee, recensements de la population 1999 et 2006, exploitations complémentaires

nagements pour les piétons). Le projet de BHNS s'articule autour de deux mesures : l'aménagement d'un tronc commun en site propre de toutes les lignes de l'agglomération avec priorité aux carrefours (déclenchement de feux verts à l'approche des bus) et la redéfinition des lignes pour faciliter l'accessibilité au réseau.

### Mise en place d'un PTU dans le Pays sedanais

En 2006, la communauté de communes du Pays sedanais (CCPS) compte 16 100 actifs occupés, soit 15 % des actifs résidant dans les Ardennes. Parmi ces actifs, faute d'un réseau reliant les différentes communes de la CCPS, 80 % utilisent leur voiture pour se rendre au travail et seulement 2 % recourent aux transports en commun.

Fin 2011, le conseil de la CCPS donnait son accord de principe pour la création d'un périmètre de transport urbain couvrant les 23 communes du Pays et la commune de Bazeilles. Ce projet vise à bâtir une offre de transport à l'horizon 2013 autour de lignes interurbaines régulières et de circuits scolaires. Les objectifs principaux de ce nouveau PTU sont de relier la quasi-totalité des communes de la CCPS à la gare de Sedan et d'augmenter l'accessibilité aux principaux équipements intercommunaux et pôles générateurs (hôpital, établissements scolaires, centres commerciaux, quartiers fragiles, zones d'activités). ■

Jean-Pierre Bini, Raphaël Lambin, Hervé Loiseau



### Méthode et définitions

#### • Distances et temps de trajet

Les distances et temps de trajet (en équivalent route) entre deux communes différentes sont calculés avec le distancier Odomatrix de l'Inra. Ils ne correspondent donc pas à des distances ou des temps de trajet déclarés. Les distances routières sont exprimées en kilomètres et en temps de trajet aux heures de pointe, elles sont établies entre mairies de communes.

Odomatrix intègre une base de données routières codifiées constituée à partir de couches d'informations géographiques décrivant le réseau routier et l'environnement géographique. La base contient pour chaque tronçon routier, les identifiants des sommets (nœuds routiers), la longueur des tronçons, après correction planimétrique, et la vitesse de circulation en tenant compte de l'environnement géographique et des effets de la sinuosité. Les conditions de circulation liées à la congestion du réseau sont partiellement prises en compte.

Les distances infra-communales sont estimées à partir de la source DADS ou à partir de la surface de la commune.

#### • Mode de transport utilisé

Entre les recensements de 1999 et celui de 2006, 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 2006, a été ventilée entre les diverses rubriques « un seul mode de déplacement », au prorata des valeurs de celles-ci.

#### • Les périmètres de transports urbains

Les périmètres de transports urbains (PTU) sont définis par l'article 27 de la Loi d'orientation sur les transports intérieurs (LOTI) : « le périmètre de transports urbains comprend le territoire d'une commune ou le ressort territorial d'un établissement public ayant reçu mission d'organiser les transports publics de personnes. [...] Le périmètre de transports urbains peut également comprendre le territoire de plusieurs communes adjacentes ayant décidé d'organiser en commun un service de transports publics de personnes ».

#### • Les plans de déplacements urbains

Selon la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (loi Laure), le PDU « définit les principes de la circulation et du stationnement, dans le périmètre de transports urbains ». Le PDU vise à assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès d'une part et de protection de l'environnement et de la santé d'autre part. Il a pour objectifs de coordonner l'usage de tous les modes de déplacements, notamment par une affectation appropriée de la voirie ainsi que la promotion des modes les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie.

#### • La définition du zonage en aires urbaines et aires d'emploi de l'espace rural est consultable sur [www.insee.fr](http://www.insee.fr), dans la rubrique « Définitions et méthodes ».

Cette publication est la synthèse d'une étude réalisée en partenariat entre la Direction régionale de l'Insee et la Direction départementale des territoires des Ardennes.

Consulter le rapport en ligne : « [Les déplacements dans les Ardennes 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  
Rédaction en chef : Sandrine Rigollot  
Secrétaire de fabrication : Audrey Egalgi - Création de l'image visuelle : 5pointcom  
Imprimeur : Le Réveil de la Marne, 51204 Épernay  
© INSEE-2012 ISSN 1277-5649 - Dépôt légal 2012

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