

*Les individus ont tendance à se déplacer de plus en plus souvent et de plus en plus loin, mais cela pourrait bien s'inverser avec la raréfaction des énergies fossiles. Les territoires dont les habitants parcourent actuellement de grandes distances en voiture pour accéder à l'emploi ou aux services seraient alors particulièrement vulnérables. Les populations vieillissantes ou à faible revenu seraient les plus durement touchées, les zones touristiques verraient leur économie se dégrader. L'arrière-pays méditerranéen cumule toutes ces fragilités. Les zones périurbaines, côtières ou alpines sont également concernées, alors que les territoires urbains paraissent plus robustes.*

Clément Gass

Ce numéro de La Lettre-Analyses est téléchargeable à partir du site Internet [www.insee.fr/rhone-alpes](http://www.insee.fr/rhone-alpes), à la rubrique « Publications ».

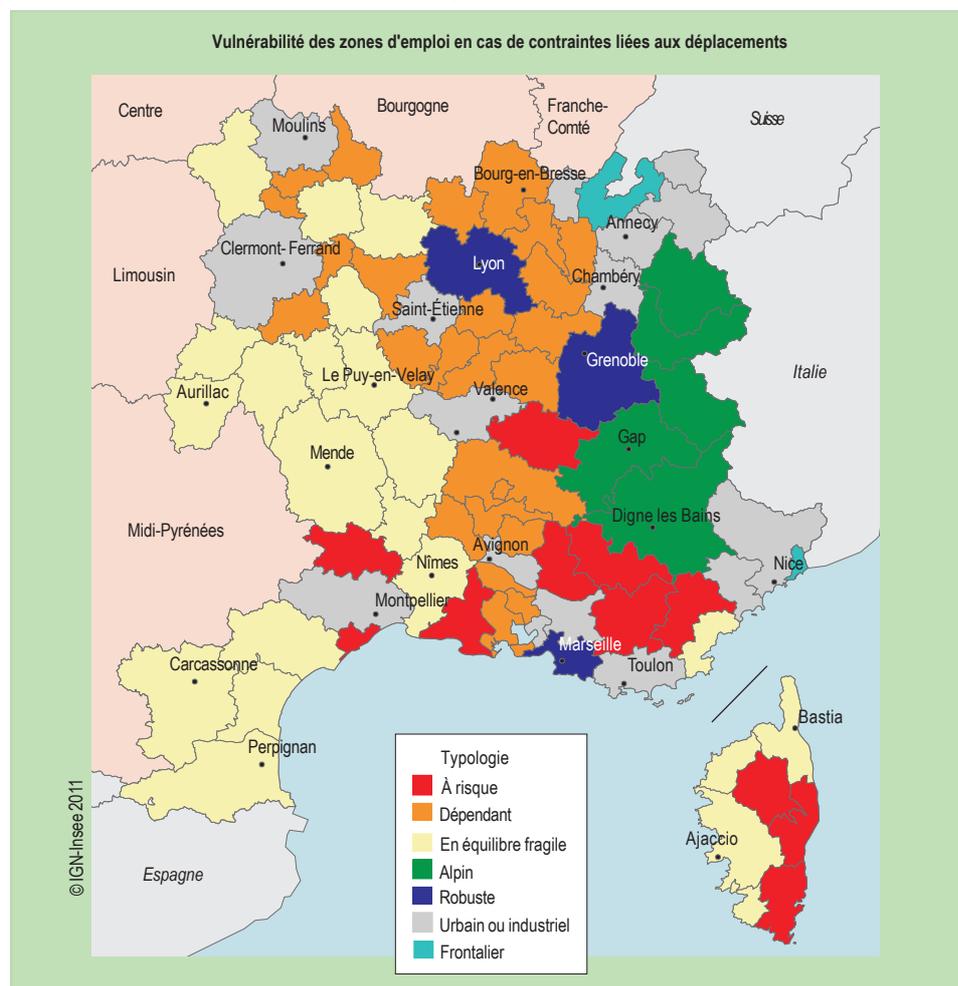
## Grand Sud-Est<sup>(1)</sup> : sept types de vulnérabilité des territoires en cas de contraintes aux déplacements

Un cadre de vie jugé plus attractif et des prix immobiliers plus favorables amènent les actifs à résider de plus en plus loin des pôles urbains, le surcoût engendré par l'allongement de la distance domicile-travail n'étant pas déterminant jusqu'à présent. Pour cette étude, l'hypothèse retenue est la suivante : la raréfaction des énergies fossiles et

d'éventuelles politiques de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> se traduiront certainement par une hausse du coût des déplacements, entraînant des contraintes sur la mobilité. Les déplacements pourraient être plus limités parce que plus chers ; les bassins d'habitat, d'emploi et de vie seraient impactés, tout comme les pratiques de loisirs et de

<sup>(1)</sup> Le Grand Sud-Est comprend les régions Rhône-Alpes, Auvergne, Languedoc-Roussillon, Provence-Alpes-Côte d'Azur, et Corse. Il est analysé ici suivant le découpage en 83 zones d'emploi.

### Les territoires les plus vulnérables sont situés à l'est de la Corse et dans l'arrière pays méditerranéen



## Onze zones d'arrière-pays cumulent mobilité non durable, risques économiques et démographiques

tourisme ; l'accès aux services à la population serait remis en question tant pour certains territoires que pour certaines catégories de personnes.

Des indicateurs de fragilité des territoires vis-à-vis de ces phénomènes ont été identifiés. Ils ont trait à l'ampleur des déplacements et aux modes de transports utilisés, à la densité de la population, de l'emploi et des services, à la structure socio-démographique de la population (âge, revenu), au tourisme et au type d'économie (cf. choix et interprétation des indicateurs utilisés pour la typologie). Au sein du Grand Sud-Est, sept groupes de territoires homogènes selon ces indicateurs peuvent être mis en évidence.

■ **Les zones "à risque"** sont de loin celles où la situation serait la plus critique en cas de contraintes plus fortes à la mobilité. Dans ce type de territoires, un quart des actifs travaillent en dehors de leur zone de résidence. Comme le taux de couverture de l'emploi est faible, il semble difficilement envisageable qu'ils travaillent plus près de leur domicile. La densité de services à la population y est faible (20 emplois présents pour 100 personnes présentes) car les actifs qui le peuvent s'équipent sur leur lieu de travail, les autres devant effectuer des déplacements supplémentaires. En plus d'être nombreux, les déplacements sont particulièrement longs avec une moyenne de 14 km, valeur record parmi les sept groupes de territoires. La part des déplacements effectués en voiture est très élevée, ce qui, combiné aux facteurs précédents, constitue un risque majeur

en cas de raréfaction des énergies fossiles. La faible densité de population n'a logiquement pas favorisé l'implantation de transports en commun.

Par ailleurs, le niveau de vie de la population de ces zones est largement inférieur à la moyenne et la part de la population âgée de plus de 60 ans est forte (26 %). Or une augmentation du prix de l'énergie est évidemment plus préjudiciable pour les populations les moins aisées et un durcissement des conditions de mobilité plus préoccupant pour les personnes âgées.

L'économie de ces territoires se caractérise par une prédominance marquée de la sphère présentielle (74 % de l'emploi), en partie dépendante d'un tourisme très saisonnier et donc peu favorable au développement de l'économie et des infrastructures locales. Les touristes constituent ici un apport de population supplémentaire correspondant en moyenne à 17 % de la population résidente, et leur impact en termes de revenu est encore supérieur puisque les résidents ne sont pas des plus aisés. L'économie de ces zones serait sensible à une modification des pratiques de tourisme.

Toutes les zones de ce groupe font partie de la moitié est de la Corse ou de l'arrière-pays méditerranéen, sauf celle de Sète, qui est un peu atypique, dans la mesure où elle a un faible taux de couverture de l'emploi (80 %), malgré une très forte densité de population (415 hab./km<sup>2</sup>), liée à la proximité de Montpellier.

## Des indicateurs qui déterminent sept types de territoires dans le Grand Sud-Est

Les indicateurs de fragilité de chaque groupe de territoires

	Part d'actifs travaillant hors de leur commune mais dans leur zone d'emploi de résidence (en %)	Part d'actifs travaillant hors de leur zone d'emploi de résidence (en %)	Distance moyenne des déplacements domicile-travail, avec correction d'effet taille (en km)	Part des déplacements effectués en voiture (en %)	Part de la voiture dans les déplacements intercommunaux (en %)	Densité de population (en h/km <sup>2</sup> )	Part des plus de 60 ans (en %)	Population moyenne/population résidente	Population touristique du mois le plus élevé/population touristique moyenne	Taux de couverture de l'emploi	Nombre d'emplois présents pour 100 personnes présentes	Part de l'emploi présentiel (en %)	Part des cadres des fonctions métropolitaines (en %)	Revenu fiscal médian par unité de consommation (en euros)
■ À risque	24,1	25,0	14,0	78,7	93,4	72,9	26,4	117,2	337,1	0,88	20,4	74,1	4,7	14 996
■ Dépendant	31,2	32,6	13,4	81,3	93,1	102,4	23,4	101,6	272,6	0,87	20,4	58,3	4,7	16 013
■ En équilibre fragile	39,3	10,7	9,9	77,0	94,3	63,9	28,1	115,0	338,4	0,98	22,7	70,0	3,9	14 798
■ Alpin	37,4	8,5	9,6	72,9	93,5	25,3	23,1	157,6	232,9	1,02	22,8	78,6	3,8	16 443
■ Robuste	45,1	7,8	9,4	66,8	83,2	691,4	20,3	99,5	226,5	1,07	28,1	64,9	11,5	17 688
■ Urbain ou industriel	41,9	15,8	9,9	76,9	90,2	236,6	22,1	105,2	261,0	1,04	26,6	65,2	7,5	17 314
■ Frontalier	19,9	53,0	11,5	65,8	82,7	289,5	22,0	108,1	252,1	0,57	18,2	76,7	6,0	19 592
<b>Grand Sud-Est</b>	<b>35,1</b>	<b>20,7</b>	<b>11,4</b>	<b>77,5</b>	<b>92,3</b>	<b>135,3</b>	<b>24,6</b>	<b>111,4</b>	<b>291,8</b>	<b>0,94</b>	<b>22,6</b>	<b>66,7</b>	<b>5,2</b>	<b>15 979</b>

Sauf mention contraire, les données sont de 2006

Moyennes arithmétiques simples pour chaque ensemble de zones

Source : Insee, RP 2006 - Odomatix, Inra - Direction du Tourisme

## Zones périurbaines : dépendance économique et mode de vie gourmand en énergie

■ Les principaux risques pour les zones périurbaines "dépendantes" sont liés à l'impérative nécessité qu'ont ses habitants de se déplacer. La mobilité des actifs, les distances parcourues, les densités d'emplois et de services sont proches de celles observées dans le groupe à risque. La part des déplacements effectués en

voiture est encore plus élevée en raison de la très faible proportion d'actifs travaillant dans leur commune de résidence (à peine 36 %). Avec la périurbanisation, ce groupe a connu le plus fort allongement des déplacements depuis 1999.

Si la situation est proche du groupe à risque pour ce qui concerne les déplacements, il n'en va pas

### Une démarche prospective sur la vulnérabilité des territoires

Cette étude s'inscrit dans le cadre du projet "Économie présentielle, mobilité contrainte et services à la population dans le Grand Sud-Est" conduit par la Mission d'études et de développement des coopérations interrégionales et européennes (MEDCIE). Ce dispositif est piloté par la DATAR et les préfetures des régions concernées.

La typologie des zones d'emploi présentée ici permettra la sélection des territoires représentatifs des types les plus vulnérables, qui feront l'objet de monographies à visées diagnostique et prospective.

## L'économie fondée sur le tourisme : le talon d'Achille des zones alpines ?

## Zones côtières ou centrées sur des villes moyennes : un équilibre fragile

de même pour les autres indicateurs, notamment en raison d'une plus forte proximité avec les grandes agglomérations. La densité de population est moyenne, donc plus favorable à l'implantation de transports en commun que dans le groupe à risque. L'âge et le revenu de la population sont aussi dans la moyenne, et l'économie bénéficie de la déconcentration de certaines fonctions productives à la recherche de coûts fonciers plus faibles, surtout pour les fonctions de fabrication et de logistique.

C'est dans ce groupe que la part d'emplois non présentiels est la plus élevée avec une densité d'emplois productifs qui reste assez forte, malgré le faible taux de couverture de l'emploi. L'économie productive repose plus largement sur des emplois industriels (ou agricoles dans les zones de l'Allier), alors que celle des zones urbaines dotées de fonctions métropolitaines est plus tournée vers les services aux entreprises.

L'enjeu dans ces territoires où affluent de nombreux migrants en provenance des villes est de concentrer les logements neufs à proximité des gares ferroviaires, afin que les résidents puissent continuer à travailler et s'équiper dans les agglomérations voisines, même en cas de restriction des déplacements en voiture. C'est d'ailleurs toute l'activité économique qui devrait se développer prioritairement dans ces pôles secondaires, car la fonction productive de ces zones, qui fournissent produits manufacturés ou agricoles aux villes, les rend aussi dépendantes des conditions de transport des marchandises.

■ **Les 22 zones "en équilibre fragile"** sont assez dispersées sur le plan géographique mais proches selon la plupart des indicateurs étudiés. On retrouve ici de nombreuses zones centrées sur des agglomérations de taille intermédiaire (50 à 100 000 habitants). Certaines d'entre elles sont en crise ou en manque d'attractivité (Roanne, Vichy, Montluçon), d'autres sont fortement attractives mais dépendent d'activités résidentielles et touristiques (Narbonne, Calvi, Fréjus, Aubenas...), d'autres encore bénéficient d'une part élevée d'emploi public grâce à la présence d'une préfecture (Ajaccio, Carcassonne, Aurillac). On retrouve aussi les zones de Nîmes et Perpignan, construites autour d'agglomérations plus importantes mais dont le rayonnement économique est relativement faible tout comme le sont le niveau de vie, la part d'emplois hautement qualifiés et la desserte en transports collectifs.

Les principaux facteurs de risque dans ce groupe sont la part la plus élevée de personnes âgées de plus de 60 ans parmi les sept groupes et la prédominance marquée de la voiture dans les déplacements intercommunaux, combinée à une densité de population faible (64 hab./km<sup>2</sup>). On peut y ajouter une économie sensible aux contraintes de mobilité, assez similaire à celle des zones du groupe à risque.

Cependant, la mobilité limitée des actifs, due au bon taux de couverture de l'emploi, et une densité de services présentiels acceptable confèrent un certain équilibre à ces zones. La moitié des actifs travaillent dans leur commune et les neuf dixièmes dans leur zone d'emploi de résidence, ce qui permet d'obtenir des distances domicile-travail plus courtes de 26 % que dans le groupe "dépendant". La longueur des déplacements est alors proche de celle observée dans les zones plus urbaines.

■ Le tourisme occupe une place importante dans **les zones de haute montagne** puisqu'il est directement à l'origine de 15 % des emplois (de 8 % dans les zones de Digne et Gap à 22 % en Tarentaise). La part de l'activité qui dépend directement ou indirectement du tourisme est encore bien plus élevée car le nombre de touristes représente en moyenne 57 % du nombre de résidents permanents. Cette activité est plutôt régulière grâce à l'existence de deux saisons touristiques : le nombre de touristes présents est deux fois plus élevé en haute saison qu'en moyenne annuelle, alors que ce coefficient atteint quatre dans les zones côtières.

La dépendance au tourisme peut être un facteur de fragilité en cas de frein à la mobilité, d'autant plus que 36 % des touristes présents dans le Grand Sud-Est et 47 % dans le département des Hautes-Alpes sont des étrangers. En raison du solde touristique excédentaire de la France, une moindre propension des touristes français à quitter leur pays ne compenserait pas une baisse d'affluence de touristes étrangers.

Pour l'instant, le haut niveau et la double saison du tourisme alpin permettent à l'économie locale de se développer, puisqu'on ne retrouve dans ces zones que les avantages des territoires à dominante présentielle (emplois de proximité, distances domicile-travail du même ordre que dans les zones urbaines, forte part d'actifs travaillant dans leur commune de résidence), et pas les inconvénients souvent liés à ce type d'économie (faible revenu, population âgée, faible taux de couverture de l'emploi...).

Cependant, le potentiel touristique de ces zones semble déjà très fortement exploité et la marge de progression paraît faible. En effet, le groupe alpin est celui où la croissance de l'emploi rapportée à celle de la population a été la plus forte entre 1975 et 1999, mais depuis cette date, il ne se situe plus qu'au cinquième rang sur sept.

La double saison du tourisme alpin lui procure un avantage supplémentaire : il est plus rentable d'investir dans des transports en commun s'ils sont utilisés une bonne partie de l'année (avec cependant la restriction liée au terrain accidenté, qui peut malgré tout être surmontée comme le démontrent les bus et chemins de fer suisses ou le tramway du Mont-Blanc). Le revenu plutôt élevé de ces zones pourrait leur permettre d'investir dans ce type d'équipement.

## Lyon, Grenoble et Marseille : mieux équipées pour faire face à des contraintes aux déplacements

### Un risque modéré dans seize autres zones urbaines ou industrielles

Les transports en commun sont plus développés en Tarentaise que dans les autres zones alpines : leur part dans les déplacements domicile-travail y atteint 5 % pour des valeurs deux fois plus faibles dans les autres zones des Alpes, ce que l'on peut attribuer à une meilleure desserte ferroviaire (ligne Chambéry-Bourg-Saint-Maurice) et un réseau d'autocars.

Pour le tourisme hivernal, le risque principal de ces zones réside dans le déficit d'enneigement qui pourrait résulter du réchauffement climatique et qui fragiliserait l'économie des stations de moyenne altitude.

■ **Lyon, Grenoble et Marseille** sont les trois zones "robustes" du Grand Sud-Est où l'offre de transports collectifs est la plus développée. Les actifs utilisent moins la voiture pour aller travailler que ceux des autres zones, même si ce mode de transport reste majoritaire (66 % de l'ensemble des déplacements domicile-travail, 48 % des déplacements intracommunaux). Les alternatives à la voiture sont d'autant plus crédibles que les actifs résidant dans ces zones ne travaillent que rarement en dehors et parcourent des distances faibles.

La population relativement jeune bénéficie d'une forte densité de services présents. Le revenu

médian est élevé et on trouve de nombreux emplois très qualifiés, 12 % des postes étant occupés par des cadres des fonctions métropolitaines.

Si les déplacements devenaient plus contraints, les actifs résidents en subiraient moins les conséquences puisqu'ils trouvent de l'emploi près de chez eux. En revanche, les nombreux emplois occupés par des résidents extérieurs à la zone seraient plus difficiles à pourvoir, ce qui fragiliserait l'économie et provoquerait des tensions sur le marché du travail. Pour y remédier, une solution envisageable serait de densifier l'habitat, tout en développant un logement social de qualité, à même d'accueillir les actifs périurbains qui souhaiteraient revenir au cœur des agglomérations.

■ Le sixième groupe, "urbain", contient **les zones des autres grandes agglomérations et pôles industriels** du Grand Sud-Est. De nombreuses caractéristiques les rapprochent du type "robuste" : population jeune, densité de services présents et taux de couverture de l'emploi élevés, distances domicile-travail plus courtes que la moyenne, nombreux emplois non présents. Cependant ces tendances sont moins marquées que dans le groupe des zones les plus robustes.

Les différences les plus nettes concernent l'offre de transports collectifs et la qualification des emplois,

#### L'évolution démographique risque d'aggraver la situation des zones les plus fragiles

D'ici à 2031, la population du groupe à risque devrait augmenter de 26 %. Parmi les types les moins vulnérables, seul le groupe frontalier devrait connaître une hausse supérieure (+ 33 %), alors que les groupes urbain et robuste plafonneraient à + 13 %. Les autres groupes devraient connaître des hausses comprises entre 17 et 22 %. Entre 1975 et 2006, le groupe "à risque" a déjà connu une forte croissance démographique, mais elle l'était aussi dans le groupe urbain ou industriel, alors que le groupe robuste était déjà en retrait.

Par ailleurs, les groupes les plus vulnérables devraient aussi être les plus touchés par le vieillissement de leur population. La part de résidents âgés de plus de 60 ans atteindrait 34 à 37 % dans les groupes alpin, à

risque et en équilibre fragile, soit une progression de 10 points par rapport à 2006. C'est dans ces mêmes groupes que la part de la population âgée de plus de 75 ans devrait être la plus élevée, progressant de 5 points pour atteindre 14 à 16 %. Mais sur ce dernier élément les groupes urbain et dépendant les talonneraient de près.

Le fait que le vieillissement touche davantage les groupes à risque, alpin et en équilibre fragile est particulièrement préoccupant car il s'agit des territoires les moins bien couverts par l'offre de santé de proximité : le temps d'accès moyen aux équipements de santé de proximité y est 50 % plus élevé que dans le groupe dépendant et trois fois plus que celui observé dans le groupe urbain.

## Le groupe à risque est particulièrement concerné par la croissance démographique et le vieillissement de la population

Indicateurs sur l'ensemble de la population de chaque groupe de territoires										
	Population			Évolution annuelle		Part de la population (en %)				Croissance de la population âgée de plus de 75 ans entre 2006 et 2031
	1975	2006	Projection 2031	1975-2006 (en %)	2006-2031 (en %)	âgée de plus de 60 ans en 2006	âgée de plus de 60 ans - projection 2031	âgée de plus de 75 ans en 2006	âgée de plus de 75 ans - projection 2031	
■ À risque	466 466	719 938	910 200	1,4	0,9	25,6	34,9	9,8	14,3	85,3
■ Dépendant	1 769 843	2 375 496	2 889 600	1,0	0,8	22,3	31,3	8,4	12,9	86,9
■ En équilibre fragile	2 392 431	2 887 729	3 392 500	0,6	0,7	27,3	36,6	11,0	15,8	68,6
■ Alpin	288 879	366 005	436 400	0,8	0,7	23,2	34,1	8,9	14,0	86,2
■ Robuste	2 956 419	3 401 764	3 824 300	0,5	0,5	20,1	25,7	7,7	11,0	60,3
■ Urbain ou industriel	3 702 494	4 897 107	5 529 700	0,9	0,5	23,1	31,3	9,0	13,7	71,1
■ Frontalier	225 397	352 759	470 000	1,5	1,2	18,8	27,0	6,9	10,7	105,2
<b>Grand Sud-Est</b>	<b>11 801 929</b>	<b>15 000 798</b>	<b>17 452 700</b>	<b>0,8</b>	<b>0,6</b>	<b>23,1</b>	<b>31,3</b>	<b>9,0</b>	<b>13,3</b>	<b>72,5</b>

Source : Insee, Recensement de la population 2006 - Omphale 2010

## Le Genevois français et Menton : des zones urbaines privées de leurs villes-centres

bien moins avantageuses ici. Ainsi la part de la voiture atteint 77 % soit 10 points de plus que dans le groupe robuste. La part de cadres des fonctions métropolitaines y est beaucoup plus faible.

Si ces zones sont assez proches du type robuste, toutes ont une fragilité. Dans la zone de Nice, la part des transports en commun est à peine plus faible que celle de Grenoble, mais il y a moins d'emplois que d'actifs occupés qui y résident, la population est âgée et l'activité économique dominante est présentielle (76 % d'emplois présentiels dont 7 % d'emplois touristiques).

La zone de Montpellier est proche du type robuste en ce qui concerne l'âge de la population, les fonctions métropolitaines et le rayonnement en termes d'emplois et de services. Mais le revenu médian est relativement faible et surtout la part de la voiture est encore trop élevée. L'offre de transports urbains est dense à Montpellier

(présence d'un tramway), mais la desserte ferroviaire ou par autocar reste très limitée dans l'arrière-pays.

■ **Les zones frontalières** sont atypiques. 42 % des actifs résidant dans le Genevois français et 46 % de ceux de Menton travaillent à l'étranger, respectivement en Suisse et à Monaco. Les modes de transport domicile-travail, l'âge et la densité de la population y sont caractéristiques des zones urbaines. Par contre, la densité de services présentiels, le taux de couverture de l'emploi, les parts d'emploi productif et de cadres des fonctions métropolitaines sont faibles en raison de la localisation de la ville-centre au delà de la frontière.

Le revenu médian est extrêmement élevé du fait de la rémunération et de la qualification des emplois occupés par les actifs frontaliers. En intégrant les villes-centres, ces zones seraient donc très proches du type robuste. ■

### Définitions et méthodes :

#### Taux de couverture de l'emploi

Il s'agit du rapport entre le nombre d'emplois comptabilisé au lieu de travail et le nombre d'actifs occupés comptabilisé au lieu de résidence.

#### Touristes présents

Il s'agit du nombre de touristes en équivalent habitants permanents et non du nombre de visiteurs différents. Un touriste présent un mois de l'année est compté pour un douzième d'habitant permanent. Ces données proviennent des enquêtes Suivi de la Demande Touristique (SDT) de 2003 à 2005 réalisées par la Direction du tourisme.

#### Économie présentielle

C'est l'ensemble des activités mises en œuvre localement pour la production de biens et de services visant la satisfaction des besoins des personnes présentes dans la zone, qu'elles soient résidentes ou touristes.

#### Équipements de santé de proximité

Ils recouvrent les médecins généralistes, dentistes, infirmiers libéraux, kinésithérapeutes et pharmaciens. L'indicateur retenu pour évaluer l'accessibilité de la population est la moyenne des temps nécessaires en heures creuses pour consulter le professionnel le plus proche, dans chacune de ces catégories. Le temps d'accès est considéré comme nul lorsque le service est situé dans la même commune.

#### Choix et interprétation des indicateurs utilisés pour la typologie

Les indicateurs sélectionnés ont tous un lien avec la problématique des conditions de mobilité. Ils ont été choisis parmi des variables dont le caractère discriminant s'était avéré lors des précédentes phases de l'étude "Économie présentielle, mobilité contrainte et services à la population dans le Grand Sud-Est". Les indicateurs statiques ont été privilégiés de façon à classer les zones suivant leur situation actuelle et non suivant leur trajectoire tendancielle, hypothèse étant faite que les conditions de mobilité vont se durcir, ce qui constituerait une rupture de la tendance actuelle qui va dans le sens d'une amplification des mobilités. Des indicateurs dynamiques, dont des projections démographiques, ont aussi été analysés, mais a posteriori. Ils n'ont pas servi à constituer les groupes mais apportent des informations complémentaires pour les décrire.

Par souci de pertinence de la typologie, les 14 indicateurs de fragilité listés ci-dessous sont relativement indépendants et leur nombre est équilibré suivant les trois thèmes auxquels on souhaitait donner le même poids dans l'analyse : déplacements, population résidente et population présente, économie et services.

#### Déplacements

- Part des actifs travaillant hors de leur zone de résidence : mesure des flux longs. Plus l'indicateur est élevé, plus la zone est fragile en cas de contrainte.

- Part des actifs travaillant hors de leur commune mais dans leur zone (selon le zonage utilisé = zone d'emploi) de résidence : indicateur des flux de taille intermédiaire. La combinaison de ces deux indicateurs détermine la part d'actifs travaillant dans ou hors de leur commune de résidence.

- Distance moyenne domicile-travail, à l'exclusion des déplacements intracommunaux ou de plus de 150 km : indicateur de l'éloignement au lieu de travail. Les flux intracommunaux ont été exclus de sorte à obtenir un indicateur complètement indépendant de la part d'actifs travaillant dans leur commune de résidence, mais la variable utilisée a posteriori pour la description des groupes est bien la distance domicile-travail moyenne pour l'ensemble des flux après correction de l'effet taille des communes. Le distancier utilisé ne fournissant pas d'information infracommunale, les distances sont supposées nulles pour les actifs travaillant

.../...

.../...

dans leur commune de résidence ce qui, en l'absence de correction, raccourcit artificiellement les distances dans les zones comprenant majoritairement des communes de grande étendue.

- Part de la voiture dans les déplacements domicile-travail : préférée à la part des transports en commun, car cela permet de séparer la voiture, mode le plus gourmand en énergie fossile, de l'ensemble des autres modes de transport (marche, deux-roues, transports en commun).

- Part de la voiture dans les déplacements domicile-travail intercommunaux : cet indicateur peut être élevé dans une zone même lorsque le précédent est faible. C'est notamment le cas lorsque les transports urbains sont plutôt développés et la desserte TER inexistante.

#### Population résidente et population présente

- Densité de population résidente : plus elle est élevée, plus la mise en place de transports en commun est rentabilisée rapidement.

- Population présente moyenne / population résidente : mesure de l'apport de population dû au tourisme. La population touristique est à prendre en compte lors de la planification d'infrastructures, mais elle ne joue pas le même rôle que la population résidente. De plus la pérennité de la population touristique n'est pas assurée en cas de limitation des déplacements.

- Nombre d'entrants (i.e. de touristes) du mois durant lequel il est maximal / nombre d'entrants moyen (grandeurs exprimées en équivalent habitants permanents) : mesure de la saisonnalité du tourisme. Plus cet indicateur est élevé, moins la population touristique permet aux infrastructures locales de se développer.

- Part des plus de 60 ans dans la population résidente : les personnes âgées sont moins mobiles mais ont des besoins incompressibles en services, des conditions de mobilité défavorables les rendraient donc particulièrement vulnérables en les empêchant d'accéder à ces services (ou en empêchant les services de venir jusqu'à elles). Par ailleurs on dépend davantage des transports collectifs lorsque l'on atteint un âge auquel on n'est plus capable de conduire (plutôt après 80 ans, mais la part des plus de 80 ans est assez fortement corrélée avec celle des plus de 60 ans).

#### Économie et services

- Taux de couverture de l'emploi : lorsqu'il est faible, il est impossible pour une partie des actifs résidents de trouver du travail plus près de chez eux, ce qui est une fragilité en cas de mobilité restreinte.

- Densité d'emplois présents par rapport à la population présente = nombre d'emplois présents / population présente moyenne (incluant les touristes) : il s'agit d'une approximation indirecte de l'offre de services. Plus cet indicateur est élevé à densité de population et à distances égales, plus il est facile pour la population de se procurer des services, moins elle est vulnérable face à des contraintes de mobilité. Les distances domicile-travail et domicile-pôle de services sont nécessairement corrélées à l'échelle d'un maillage territorial large. Comme les distances domicile-travail et la densité de population sont déjà prises en compte, l'intégration d'une mesure directe de l'offre de services aurait été quelque peu redondante en vue d'une typologie. L'accès aux services à la population dans le Grand Sud-Est sera détaillé dans une étude à venir.

- Part de l'emploi présentiel dans l'emploi total (complémentaire à celle de l'emploi productif) : le risque est différent suivant le type d'économie d'une zone. D'une part, l'emploi productif est un facteur de stabilité car il ne dépend pas de transferts de revenus ou de l'apport (et donc du déplacement) de populations extérieures. Les emplois productifs sont en général mieux rémunérés et moins précaires que ceux de l'économie présentielle. D'autre part, l'emploi productif est un facteur de fragilité car il est délocalisable, mais si la mobilité des personnes se réduisait, celle des marchandises se restreindrait aussi (peut-être plus modérément), et les délocalisations deviendraient plus difficiles (en particulier celles qui amènent à produire dans un autre pays que celui dans lequel on vend).

- Part des cadres des fonctions métropolitaines dans l'emploi total : ce sont les emplois les plus concentrés, ce qui est une force face aux contraintes à la mobilité sachant qu'ils se localisent dans des secteurs densément peuplés. De plus, ces emplois sont très bien rémunérés. La densité de population permet de faire la distinction urbain-rural, la part des cadres des fonctions métropolitaines permet d'identifier les zones urbaines ayant vraiment une fonction de métropole. Parmi les zones à économie non présentielle, celles qui ont peu de fonctions métropolitaines sont plutôt orientées vers la production industrielle.

- Revenu fiscal médian par unité de consommation : indicateur de niveau de vie. Plus il est élevé, moins les habitants sont vulnérables en cas d'augmentation du prix de l'énergie, et plus les collectivités sont susceptibles d'avoir des recettes fiscales pour investir dans des infrastructures durables.

#### INSEE Rhône-Alpes

165, rue Garibaldi - BP 3184  
69401 Lyon cedex 03  
Tél. 04 78 63 28 15  
Fax 04 78 63 25 25

#### Directeur de la publication :

Vincent Le Calonnec

#### Rédacteur en chef :

Thierry Geay

#### Pour vos demandes d'informations statistiques :

- site [www.insee.fr](http://www.insee.fr)
- n° 0 972 724 000 (lundi au vendredi de 9h à 17h)
- message à [insee-contact@insee.fr](mailto:insee-contact@insee.fr)

Imprimeur : Graphiscann

Dépôt légal n° 1004, mars 2011

© INSEE 2010 - ISSN 1763-7775

#### Pour en savoir plus :

- "Grand Sud-Est : les distances domicile-travail s'allongent, la voiture reste prépondérante", Insee Rhône-Alpes, *La Lettre Analyses* n° 139, mars 2011.
- "Une forte croissance démographique dans le Grand Sud-Est à l'horizon 2031", Insee Rhône-Alpes, *La Lettre Analyses* n° 136, décembre 2010.

● "Les dépenses d'énergie des ménages depuis 20 ans : une part en moyenne stable dans le budget, des inégalités accrues" *Insee Première* n° 1315, octobre 2010.

● "Grand Sud-Est : l'économie présentielle stimulée par la croissance démographique et le tourisme", Insee Rhône-Alpes, *La Lettre Analyses* n° 131, septembre 2010.