



n° 123 - Juillet 2010

Les déplacements domicile-travail dans la Marne La périurbanisation favorise l'usage de la voiture

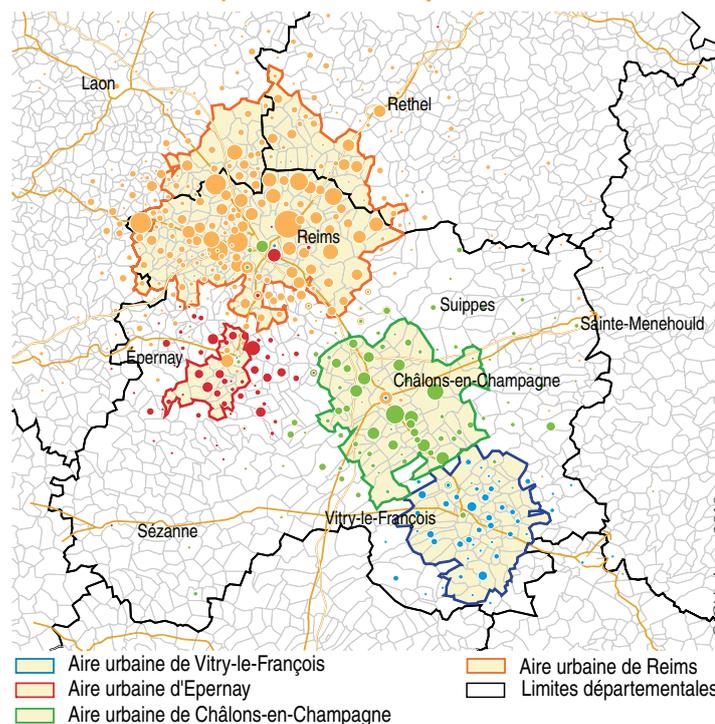


Chaque jour dans la Marne, la moitié des 242 600 personnes en activité quittent leur commune de résidence pour se rendre au travail. Les actifs qui résident dans les couronnes périurbaines, moins bien pourvues en emplois, sont les plus mobiles. Au contraire, ceux qui résident dans une ville-centre changent moins souvent de commune pour travailler, mais lorsqu'ils le font, ils parcourent des distances plus longues. Le phénomène de périurbanisation génère un accroissement des flux, renforce la mobilité et favorise l'utilisation de la voiture. Et même lorsque des alternatives existent, dessertes TER ou transports urbains, l'usage de la voiture reste largement prédominant.

En 2006, dans les communes périurbaines de la Marne, pour 100 actifs en activité professionnelle, on compte seulement 54 emplois. Au contraire, les villes-centres présentent un fort excédent d'emplois, avec 132 emplois pour 100 actifs. La dissociation du lieu de résidence et du lieu d'emploi est en grande partie la conséquence des déménagements d'habitants des villes-centres vers leur périphérie. Parmi les 18 500 nouveaux emménagés dans la couronne périurbaine rémoise, 8 700 résidaient cinq ans auparavant à Reims et 1 100 dans son agglomération. En s'éloignant des pôles urbains, les périurbains s'éloignent de leur lieu de travail mais aussi des équipements et services dits « supérieurs », qui nécessitent un potentiel de clientèle de grande ampleur, tels les hypermarchés, les lycées, les hôpitaux ou les médecins spécialisés. Dans la Marne, 10% des habitants résident à plus de 20 minutes par

la route de l'ensemble de ces équipements, proportion supérieure de quatre points à la moyenne nationale. Néanmoins, compte tenu de la qualité du réseau de transport routier dans les espaces périurbains, les Marnais les plus éloignés de ces équipements restent ceux des espaces ruraux et peu denses situés au nord de Sézanne et entre Suippes et Sainte-Menehould.

Lieu de résidence des actifs occupés ayant quitté le pôle urbain tout en y travaillant



Lecture : les ronds oranges correspondent au nombre d'actifs recensés au cours de la période 2004-2008, ayant déclaré, simultanément, habiter une commune du pôle urbain rémoise 5 ans auparavant et déclarer travailler dans le pôle urbain.

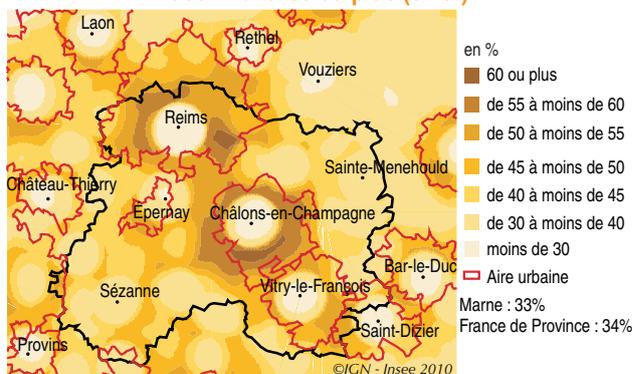
Source : Insee, recensements de la population 1999 et 2006, exploitations complémentaires

Le nombre de voitures augmente plus vite que le nombre de ménages

La périurbanisation, l'accroissement de l'activité professionnelle des femmes, les mutations du marché du travail (mobilité professionnelle, temps partiel, horaires atypiques), favorisent l'équipement en automobiles. Aussi, entre 1999 et 2006, le parc de voitures augmente plus vite que le nombre de ménages. En 2006, dans la Marne pour 100 ménages, on compte 119 voitures. En 1999, c'était 112 voitures pour 100 ménages. Toutefois, cette croissance est de moindre ampleur qu'au niveau France métropolitaine hors Île-de-France où le taux d'équipement est passé de 112 à 122 en sept ans. La Marne classée au 66^e rang des 88 départements de France de province en 1999 pour le taux d'équipement des ménages en voitures passe au 77^e rang en 2006.

Si dans les villes-centres pourvues d'un transport urbain, 13,2 % des ménages comptant au moins un actif occupé ne possèdent pas de voiture, dans les couronnes périurbaines seulement 1,6 % des ménages avec actifs ne sont pas équipés en automobile. Entre 1999 et 2006, la part des ménages non équipés évolue peu, sauf dans les villes-centres où elle perd deux points. Ainsi, c'est la présence de plusieurs automobiles au sein d'un même ménage qui contribue à faire augmenter le parc de véhicules. En 2006, 44,2 % des ménages comptant au moins un actif occupé sont équipés de deux voitures, voire plus. Dans les couronnes périurbaines, le multi-équipement est le plus fréquent avec deux ménages sur trois concernés. Il est à mettre en relation avec la présence de plusieurs actifs au sein d'un même ménage : dans les couronnes périurbaines, un ménage sur deux compte au moins deux actifs occupés. Dans les villes-centres, ces ménages multi-actifs ne représentent qu'un ménage sur quatre.

Part des ménages équipés de deux voitures ou plus (en %)



Champ : ensemble des ménages

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

La périurbanisation génère un accroissement de la mobilité et un accroissement des flux

En 2006, parmi les 242 600 actifs occupés résidant dans la Marne, 122 600 travaillent dans leur commune de résidence, 104 600 dans une autre commune du département et 15 400 sortent du département. Ainsi, chaque jour, 49,5 % des actifs marnais quittent leur commune de résidence pour aller travailler. Hormis dans les communes des banlieues, à vocation davantage résidentielle que la moyenne des banlieues de France de province, la mobilité des Marnais est moins élevée que celle des provinciaux. La mobilité est moins élevée dans les villes-centres, lieux de concentration des emplois, avec 26 %

des résidents en activité quittant la ville pour aller travailler. Elle est maximale dans les couronnes périurbaines où elle concerne, dans la Marne, 78 % des actifs occupés.

Avec l'accélération du phénomène de périurbanisation, la mobilité des actifs augmente, passant de 47 % en 1999 à 49,5 % en 2006. Le nombre d'actifs marnais changeant de commune pour travailler augmente de 6,2 % en sept ans, représentant 12 000 navetteurs supplémentaires.

La mobilité des actifs occupés

Unités : nombre et %	Marne			France de province
	Actifs occupés	Mobiles	Part des mobiles / Actifs occupés	Part des mobiles / Actifs occupés
Pôle urbain	131 300	45 830	34,9	52,7
Ville-centre	109 340	28 440	26,0	34,4
Banlieue	21 960	17 390	79,2	74,0
Couronne périurbaine	52 630	41 050	78,0	79,5
Commune multipolarisée	11 200	8 010	71,5	76,1
Pôle d'emploi espace rural	14 350	5 080	35,4	49,5
Couronne pôle d'emploi espace rural	2 560	2 000	78,1	79,2
Autre commune de l'espace rural	30 550	18 050	59,1	63,6
Marne	242 590	120 020	49,5	61,1

Note : les mobiles sont ceux qui quittent leur commune de résidence pour aller travailler
Source : Insee, recensement de la population 2006, exploitation complémentaire

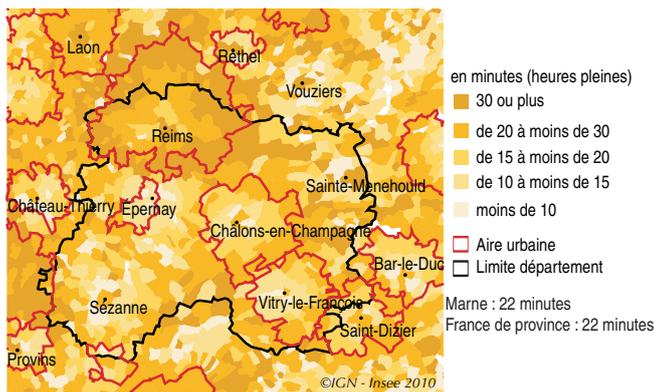
Le travail se situe à 32 minutes en moyenne du domicile

L'installation dans des communes de plus en plus éloignées des centres urbains se traduit par des distances « équivalent route » à parcourir parfois longues. En 2006, en ne considérant que les actifs qui changent de commune pour aller travailler, la distance routière domicile-travail moyenne parcourue est de 26,4 km, correspondant à un temps de trajet en heure pleine de 32 minutes. La moitié de ces actifs parcourt plus de 12,3 km, soit un déplacement dépassant 22 minutes, comme au niveau France métropolitaine hors Île-de-France.

L'éloignement au lieu de travail est plus important dans les villes-centres du fait de la présence dans ces espaces de nombreux actifs se rendant vers les destinations les plus éloignées et desservies par des trains (Paris en particulier). En effet, 49 % des actifs mobiles se déplaçant au delà du département de la Marne et de ses départements limitrophes résident dans les villes-centres, alors que celles-ci accueillent 23 % de l'ensemble des actifs mobiles de la Marne.

Hors villes-centres, l'éloignement au lieu de travail est en moyenne moins important dans les communes périurbaines que dans les communes rurales situées dans les territoires peu denses et moins bien desservis par les réseaux routiers et ferroviaires. Néanmoins, dans les communes périurbaines de l'aire urbaine de Reims, la plus étendue des quatre aires urbaines du département, de nombreux actifs résident à plus de 30 minutes de leur lieu de travail, correspondant souvent au pôle rémois. En raison de l'étendue de l'aire urbaine rémoise et des phénomènes de congestion, le temps de trajet moyen aux heures de pointe des résidents de l'espace périurbain rémois est de 3 minutes plus élevé que celui des résidents de l'ensemble des communes périurbaines du département.

Temps médian de trajet domicile-travail en « équivalent route » des actifs changeant de commune pour travailler



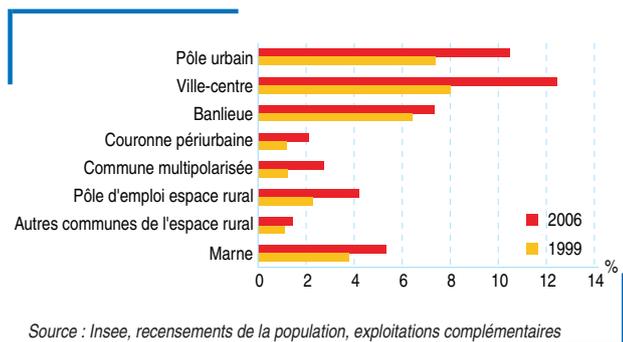
Lecture : une durée médiane de 15 minutes signifie que pour la moitié des navetteurs le temps de trajet pour se rendre au travail dépasse 15 minutes, en heure pleine.
Source : Insee, recensement de la population 2006, exploitation complémentaire

La périurbanisation favorise l'usage de la voiture, mais la part des transports en commun augmente

La dissociation du lieu de résidence et du lieu de travail favorise l'usage de l'automobile au détriment des transports en commun. Néanmoins, entre 1999 et 2006 en même temps que le nombre de déplacements domicile-travail ayant lieu entre deux communes augmente de 107 300 à 120 000, l'usage des transports collectifs se répand. En sept ans, la part des transports en commun dans les déplacements domicile-travail entre deux communes est passée de 3,8 % à 5,3 % dans la Marne. La progression de cette part modale a été de même ampleur au niveau national (5,1 % à 6,5 %). Mais en 2006, comme en 1999, l'usage des transports collectifs reste légèrement moins fréquent dans la Marne qu'en France de province.

L'utilisation des transports en commun a le plus progressé pour les actifs résidant en villes-centres (avec une utilisation des transports urbains pour se rendre dans une autre commune du périmètre de transport urbain, une utilisation du réseau TER ou SCNF, et du réseau autocar), la part des transports collectifs passant de 8 % en 1999 à 12,4 % en 2006. Au niveau des villes-centres de France de province, cette augmentation a été de moindre ampleur (9 % à 12,5 %). Au contraire, la part de la voiture pour les déplacements vers une autre commune des actifs résidant en ville-centre a diminué de quatre points, passant de 86,4 % en 1999 à 82,4 % en 2006, baisse légèrement plus importante qu'au niveau national (85,6 % en 1999 à 82,1 % en 2006).

Part du transport en commun dans les déplacements domicile-travail dans la Marne, navettes intra communales exclues



Si l'usage de la voiture des actifs résidant dans une ville-centre marnaise est toujours prépondérant, leurs déplacements en voiture vers une autre commune sont restés stables (23 400 déplacements en 1999 et 2006).

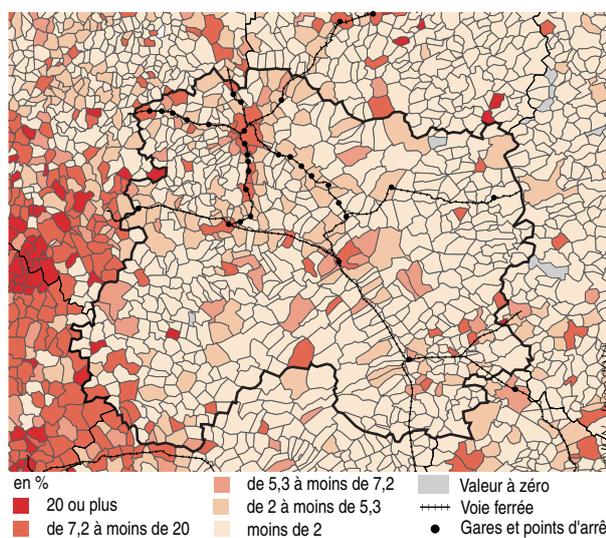
Au contraire, pour les actifs des couronnes périurbaines et changeant de commune pour travailler, la part de la voiture diminue très légèrement, mais les flux de déplacements en voiture augmentent passant de 34 000 en 1999 à 39 300 en 2006.

La voiture reste largement utilisée même quand des alternatives existent

Selon les résultats de l'enquête nationale sur les déplacements des personnes, les trajets domicile-travail ne représentent, en France, qu'un cinquième de l'ensemble des déplacements. Néanmoins, en étant majoritaires aux heures de pointe et se faisant sur des distances plus importantes que les autres déplacements (scolaires, loisirs, achats, soins, démarches administratives), ils sont déterminants sur les choix opérés en matière d'infrastructure, de gabarit des voies, ou de desserte en transports publics.

En raison d'une urbanisation diffuse, les couronnes périurbaines du département sont moins denses qu'au niveau national - 40 habitants par km² contre 71 en France de province. La moindre densité ne favorise pas la mise en place de transports collectifs alternatifs à la voiture : il est plus difficile d'assurer au meilleur coût de fonctionnement une qualité de services suffisante, tant en fréquence qu'en nombre de points d'arrêt. Mais même lorsque des gares ou points d'arrêt TER existent dans la commune de résidence, l'usage de la voiture individuelle reste largement prédominant. Parmi les actifs résidant dans une des cinq communes desservies par la liaison TER Reims-Fismes et travaillant à Reims, seulement 6 % déclarent utiliser un mode de transport collectif. Sur les autres liaisons TER telle Reims-Châlons-en-Champagne avec sept points d'arrêt ou Reims-Épernay avec six points d'arrêt, l'utilisation des transports en commun par les actifs allant travailler à Reims, Épernay ou Châlons-en-Champagne est encore moins courante avec respectivement 3,5 % et 5,5 % des déplacements.

Part des actifs occupés « mobiles » utilisant les transports en commun pour aller travailler et desserte TER



Champ : actifs occupés résidant dans la Marne travaillant dans une commune autre que celle de résidence

Source : Insee, Recensement de la population 2006, Exploitation complémentaire



Des périmètres de transport urbain très peu étendus aux communes périurbaines

Les orientations du Grenelle de l'Environnement, retiennent le développement des transports collectifs urbains comme moyen incontournable pour réduire à terme les émissions des gaz à effet de serre, favoriser le report modal de la voiture particulière sur le transport collectif et lutter contre la congestion urbaine.

La Marne compte quatre périmètres de transports urbains (PTU), dont un est mono-communal avec une desserte ciblée sur les jeunes et les personnes âgées (Sainte-Menehould). Les quatre périmètres de transports urbains couvrent 56 % de la population du département et la même proportion d'actifs occupés.

Parmi les actifs qui résident et travaillent dans un même PTU, 11,9 % utilisent pour leur déplacement les transports en commun, que ce déplacement ait lieu entre deux communes du PTU ou au sein de la même commune. En ville, l'utilisation des transports en commun est liée à la performance de l'offre en termes de fréquence, horaire et points d'arrêt : les plus grandes villes présentent des taux d'utilisation supérieurs. Dans le département, le maximum est atteint dans le PTU de Reims avec une utilisation des transports urbains pour 15,3 % des déplacements domicile-travail internes au PTU, qu'il y ait changement de commune ou pas. Dans ce même PTU, 65,4 % des navetteurs utilisent la voiture et 18,6 % se déplacent à pied, en vélo ou travaillent à domicile (cas des commerçants, artisans par exemple). À dimension et infrastructures comparables à celle de l'agglomération rémoise, les parts modales dans le PTU du Havre sont respectivement de 66,3 % pour la voiture et de 11,9 % pour les transports collectifs. Au contraire dans les PTU de Sainte-Menehould et d'Épernay, l'utilisation des transports urbains est très faible, mais l'usage des modes alternatifs, vélo ou marche à pied, avec un déplacement sur trois est plus fréquent, en raison de distances à parcourir moins importantes. Dans le PTU de Châlons-en-Champagne, l'usage de la voiture est le plus répandu des quatre PTU avec près de 70 % des déplacements. Entre 1999 et 2006, sauf à Sainte-Menehould, la part de la voiture dans les déplacements domicile-travail internes à un même PTU recule. La baisse la plus forte est enregistrée à Reims (-4,3 points), qui connaît une hausse significative de la part des transports en commun (+2,4 points). Dans le PTU de Reims, non seulement la part de la voiture individuelle diminue, mais aussi les flux internes utili-

sant ce mode de transport ; entre 1999 et 2006, les flux internes totaux augmentent de 2 500 et ceux utilisant la voiture diminuent de 1 400. Avec la mise en service du tramway au printemps 2011, l'utilisation des transports collectifs devrait encore s'accroître.

Mais les évolutions à l'œuvre posent le problème de la maîtrise de la circulation automobile à des échelles de plus en plus larges, au delà des seuls périmètres des villes-centres et de leur agglomération : chaque jour, près de 20 000 périurbains viennent travailler dans le pôle d'emploi rémois. Les périmètres de transport urbain sont loin de coïncider avec les aires d'attraction des pôles d'emploi. Dans le PTU de Reims, circonscrit au territoire de la communauté d'agglomération, seule une commune de la couronne périurbaine, Bezannes (600 actifs), est prise en compte. A contrario, deux communes du pôle urbain en sont exclues, Taissy avec 1 100 actifs et Saint-Léonard (moins de 100 actifs). Witry-les-Reims, commune périurbaine située à seulement 5 km de l'entrée de Reims et qui envoie travailler chaque jour 1 300 actifs dans le pôle urbain rémois, ne bénéficie pas davantage de la desserte urbaine. ■

Audrey Déjoie-Larnaudie, Gaëlle Génin, Sandrine Rigollot

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 Marne.

Consulter le rapport en ligne :

« Les déplacements dans la Marne pour l'accès à l'emploi et aux équipements »



> MÉTHODOLOGIE ET DÉFINITIONS

Distances et temps de trajet

Les distances et temps de trajet en équivalent route sont des temps 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 routière codifiée 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.

Mode de transport utilisé

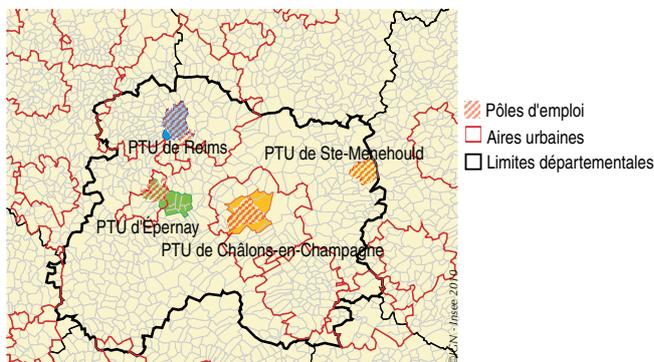
Entre 1999 et 2006 le questionnement sur le mode de transport domicile-travail a évolué. Pour permettre les comparaisons, la rubrique « plusieurs modes de déplacement » issue du recensement de 1999, qui n'existe plus au recensement de 2006, a été ventilée entre les diverses rubriques « un seul mode de 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 ».

La définition du zonage en aires urbaines et aires d'emploi de l'espace rural est consultable sur insee.fr, rubrique définitions et méthodes.

Les quatre périmètres de transport urbain dans la Marne



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
Rédacteur en chef - Communication externe : Sandrine Rigollot
Secrétaire de fabrication : Audrey Egalgi - Création de l'image visuelle : 5pointcom
Imprimeur : Le Réveil de la Marne, 51204 Épernay
© INSEE-2010 ISSN 1277-5649 - Code SAGE : FLA10C360 - Dépôt légal 2010



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