

RHÔNE-ALPES

Aménagement du territoire

www.insee.fr/rhone-alpes

N° 141 - avril 2011

En Rhône-Alpes, comme dans la plupart des autres régions, les déplacements domicile-travail se sont allongés depuis 1999. Ceci résulte du mouvement de périurbanisation qui conduit un nombre croissant d'actifs à résider dans des communes éloignées de leur lieu de travail. La grande majorité des navettes se fait en voiture, les transports en commun restant minoritaires. Cependant, on constate depuis 2006 un regain des transports en commun. Le développement de l'offre, conjugué à d'autres facteurs, semble être à l'origine de cette évolution qui est plus nette en zone urbaine.

Luc Rigollet

Ce numéro de *La Lettre-Analyses* est téléchargeable à partir du site Internet www.insee.fr/ra, à la rubrique « Publications ».

À la même rubrique, se trouvent le rapport d'étude, ainsi qu'une cartographie des PTU et des aires urbaines.

Les navettes domicile-travail s'allongent, les transports en commun gagnent du terrain

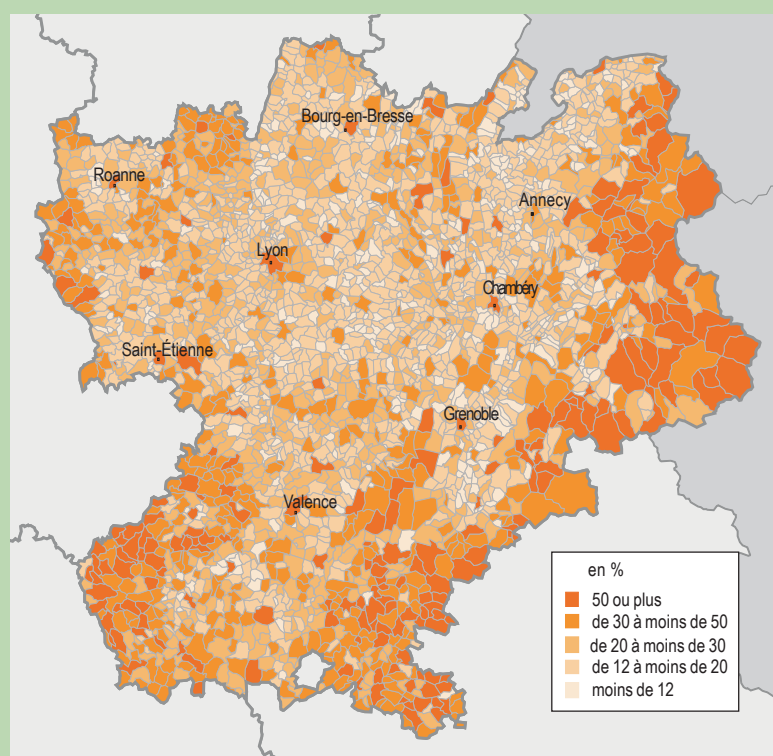
En Rhône-Alpes, les déplacements domicile-travail ont augmenté entre 1999 et 2007. En 1999, 38 % des actifs occupés résidant dans la région travaillaient dans leur commune ; ils ne sont désormais plus que 33 %. En 1999, la moitié des actifs parcourait moins de 4,9 km pour se rendre au travail, en 2007 la moitié parcourt plus de 6,2 km. Pour les actifs travaillant hors de leur commune, cette distance médiane est passée de 10,2 km à 11,3 km. L'augmentation des distances moyennes s'explique par celle de la part des actifs parcourant entre 10 et 50 km ; 17 % parcourent entre 10 et 20 km en 1999, 19 % en 2007 ; 10 % parcourent entre 20 et 50 km en 1999, 13 % en

2007. En revanche, la part des actifs parcourant de très longues distances, qui ne sont pas nécessairement des trajets quotidiens, reste à peu près stable (3 % à plus de 80 km en 1999, 3,2 % en 2007). Ainsi, la part des actifs de Rhône-Alpes travaillant en Île-de-France est passée de 0,41 % à 0,44 %.

Les résidents de l'espace à dominante rurale sont les plus touchés par cet allongement des trajets domicile-travail : la part des actifs qui travaillent dans leur commune de résidence a ainsi diminué de 9 points (passant de 44 % à 35 %), tandis que celle des actifs parcourant de 20 à 50 km a augmenté de 5 points (passant de 14 % à 19 %).

En zone de montagne, plus d'actifs travaillent dans leur commune

Part des actifs travaillant dans leur commune de résidence en 2007

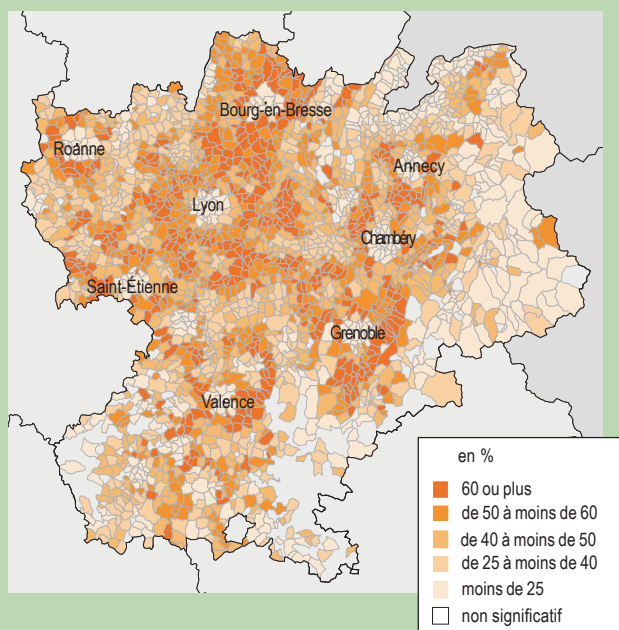


© IGN - INSEE 2011

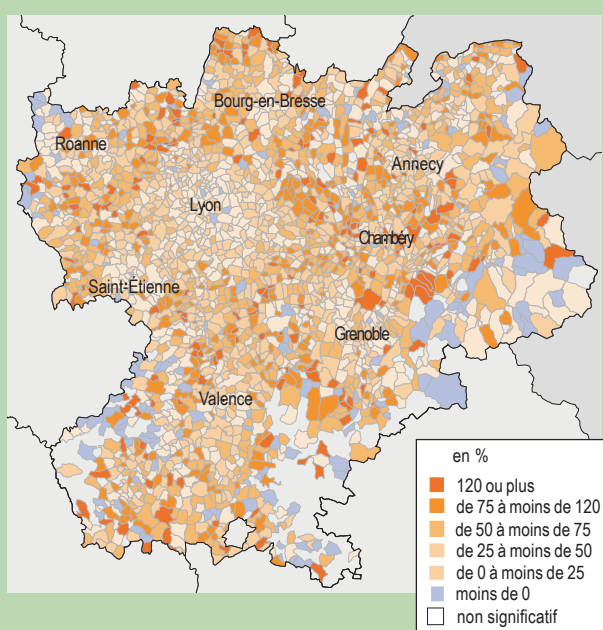
Source : Insee, Recensement de la population 2007

Les navettes s'allongent avec l'étalement urbain

Part des actifs parcourant de 10 à 50 km en 2007 par commune



Évolution du nombre d'actifs parcourant de 10 à 50 km de 1999 à 2007 par commune



Source : Insee, Recensement de la population 2007, Odomatix

Source : Insee, Recensements de la population 1999 et 2007, Odomatix

Cette évolution, qui traduit l'extension de la périurbanisation, doit être reliée au phénomène de métropolisation, plaçant les métropoles régionales comme moteurs de la croissance économique. Les mouvements de population qui en découlent sont essentiellement de deux natures : un regain démographique des villes centres, à la suite de la diminution des emprises industrielles et de leur relocalisation en périphérie des villes, libérant des surfaces pour la construction de logements, et une poursuite de l'étalement urbain, de plus en plus loin, du fait de la raréfaction de l'offre de maisons individuelles et du renchérissement du coût du foncier à proximité des villes.

L'augmentation du nombre de logements dans les villes centres pourrait contribuer à faire diminuer les distances parcourues entre le domicile et le travail, sous réserve que l'emploi se localise au coeur des agglomérations. A contrario la périurbanisation les fait augmenter, qui plus est de façon très dispersée. Ces éléments contradictoires rendent difficile l'organisation de l'offre de transports en commun.

L'aire urbaine de Lyon a gagné 15 % d'emplois entre 1999 et 2007, mais le nombre des actifs qui y vivent et y travaillent n'a augmenté que de 12 %. Dans le même temps, le nombre des actifs qui travaillent dans cette aire urbaine et résident en dehors a augmenté de 42 %. Les communes situées hors de l'aire urbaine de Lyon ont ainsi absorbé 30 % de l'augmentation du nombre d'actifs y travaillant. Ce phénomène de périurbanisation lointaine (au delà des limites actuelles de l'aire urbaine), avec forte hausse du nombre d'actifs parcourant de plus longues distances pour se rendre au travail, se répète à l'identique dans toutes les grandes aires urbaines de Rhône-Alpes. En contrepartie, la part des déplacements internes à

un pôle urbain diminue de 1999 à 2007, passant de 52 % à 49 % de l'ensemble des déplacements domicile-travail. Les trois principales aires urbaines de Rhône-Alpes (Lyon, Grenoble et Saint-Étienne) rassemblent 43 % de la population et 47 % des emplois de la région. Par ailleurs, l'attraction de la métropole genevoise a encore progressé, la part des actifs de Rhône-Alpes travaillant en Suisse passant de 2,3 % à 3 % entre 1999 et 2007 (le nombre de ces actifs a augmenté de 50 % sur la période).

Dans la mesure où la plus grande partie des navettes se fait en voiture particulière, cette évolution des déplacements domicile-travail est préoccupante car elle contribue à la congestion routière et à une croissance de la pollution. La voiture particulière représente 74 % de ces déplacements pour les résidents de Rhône-Alpes en 2007. Les transports en commun en représentent 10 %. Compte tenu de l'offre de transports en commun, plus développée dans les zones denses, leur utilisation dépend essentiellement des lieux d'habitation et de travail des actifs, le facteur déterminant étant la localisation de l'un ou de l'autre dans un pôle urbain.

Les plus gros utilisateurs de transports en commun sont les actifs qui vivent et travaillent dans un pôle urbain (15 % lorsqu'il s'agit du même pôle urbain, 16 % lorsqu'il s'agit de deux pôles urbains différents), puis viennent ceux qui résident hors d'un pôle urbain et y travaillent ou inversement qui résident dans un pôle urbain mais n'y travaillent pas (6 % d'utilisateurs de transports en commun dans les deux cas).

Enfin, les actifs qui résident et travaillent hors d'un pôle urbain utilisent très rarement les transports en commun dans leurs navettes domicile-travail (moins de 2 % d'entre eux).

**Les trois quarts
des navettes
se font en voiture**

Le recours aux transports en commun plus fréquent dans les grandes villes

Les autres modes de transport que sont les deux roues et la marche à pied représentent 16 % des déplacements. Ils concernent essentiellement des déplacements à l'intérieur d'une même commune.

Les modes de transport utilisés dépendent également de la distance parcourue. Pour l'ensemble de la région, 6 % des actifs qui parcourent entre 10 et 20 km effectuent le trajet en transports en commun, alors qu'ils sont 8 % entre 20 et 50 km et 16 % entre 50 et 80 km. Les écarts se retrouvent quel que soit le lieu d'habitation, mais avec des différences de niveau : 10 % des habitants d'un pôle urbain parcourant entre 10 et 20 km utilisent les transports en commun, 11 % entre 20 et 50 km et 21 % pour ceux parcourant entre 50 et 80 km. Pour les couronnes périurbaines ils sont respectivement de 3 %, 8 % et 12 %.

L'organisation des transports en commun fait l'objet d'un découpage en "périmètres de transports urbains" (PTU), qui coïncident le plus souvent avec les territoires des intercommunalités. Les PTU couvrent 59 % de la population de la région. Ces périmètres couvrent des réalités très différentes en termes de niveau de développement des réseaux de transport, de volume, de densité et de répartition de la population, et l'utilisation des transports en commun est très nettement liée à un effet de taille. Les actifs qui résident ou travaillent dans les plus grandes villes sont en effet beaucoup plus utilisateurs de ces transports (25 % à Lyon, 20 % à Grenoble, 12 % à Saint-Étienne). Ce facteur n'explique cependant pas la totalité des différences, puisque les actifs qui résident et travaillent dans le PTU de Chambéry sont 9 % à utiliser les transports

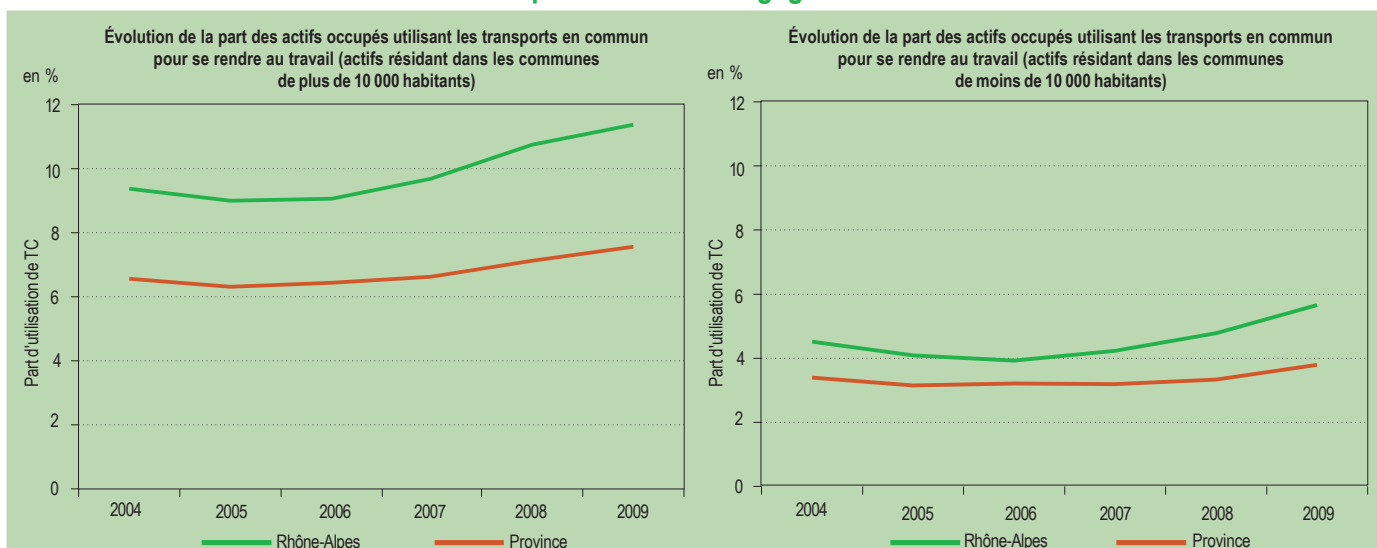
en commun, nettement plus qu'à Valence (5 %) qui est pourtant de taille comparable.

L'utilisation des transports en commun dans certains PTU est encore très peu développée, comme par exemple dans la communauté d'agglomération d'Albertville qui ne compte que 130 déplacements domicile-travail/jour effectués par ce mode (1 %), et celle de Loire-Foréz, qui n'en compte que 190 (1 % également).

Les déplacements interurbains étant beaucoup moins nombreux que les déplacements internes aux PTU, les flux les plus importants se rencontrent entre des zones voisines : entre le Pays du Grésivaudan et Grenoble (20 000 personnes dans ce sens, 10 000 dans l'autre sens), entre Voiron et Grenoble (12 000 et 4 000) et entre Saint-Étienne et Lyon (9 000 et 2 000). Le recours aux transports en commun est extrêmement variable selon les PTU. Ainsi, 51 % des trajets s'effectuent en transport en commun entre le PTU d'Ambérieu et celui de Lyon (vraisemblablement en TER), 43 % entre Roanne et Lyon, et seulement 4 % entre Loire-Foréz et Saint-Étienne, la population de Loire-Foréz étant beaucoup moins concentrée que celle d'autres communautés d'agglomération.

Les habitudes de déplacements à l'intérieur des PTU peuvent être parfois sensiblement différentes. En ce qui concerne l'utilisation des deux-roues, le PTU de Grenoble arrive en tête dans la région avec 8 % des déplacements domicile-travail internes, soit plus qu'à Lyon (4 %) et nettement plus que dans le PTU de Saint-Étienne (2 % des déplacements). ■

Les transports en commun gagnent du terrain



La part des déplacements internes aux pôles urbains diminue (ceux qui sont le plus souvent effectués en transports en commun), pendant que la part des déplacements entre zones périurbaines et pôles urbains augmente (alors qu'ils sont rarement effectués en transports en commun). On pourrait donc s'attendre à une baisse globale de l'utilisation des transports en commun.

On observe, au contraire, de façon plus marquée dans les communes de plus de 10 000 habitants de la région, un regain de l'utilisation des transports en commun pour les déplacements domicile-travail. Le retournement s'est effectué entre 2005 et 2006, et fait augmenter la part des transports en commun de 2,4 points entre 2006 et 2009. Il concerne presque toutes les régions de France, mais est plus fort dans les régions les plus urbanisées, en particulier Rhône-Alpes. Le développement de l'offre dans les grandes agglomérations, conjugué à d'autres facteurs économiques et culturels, semble à l'origine de ce renouveau. Dans les zones moins urbanisées, les efforts de la Région et des Départements pour le développement des offres TER et inter-urbaines semblent produire des effets similaires puisque l'on constate également un retournement de tendance pour les communes de moins de 10 000 habitants.

Source : Insee, Enquêtes Annuelles de Recensement (EAR) de 2004 à 2009

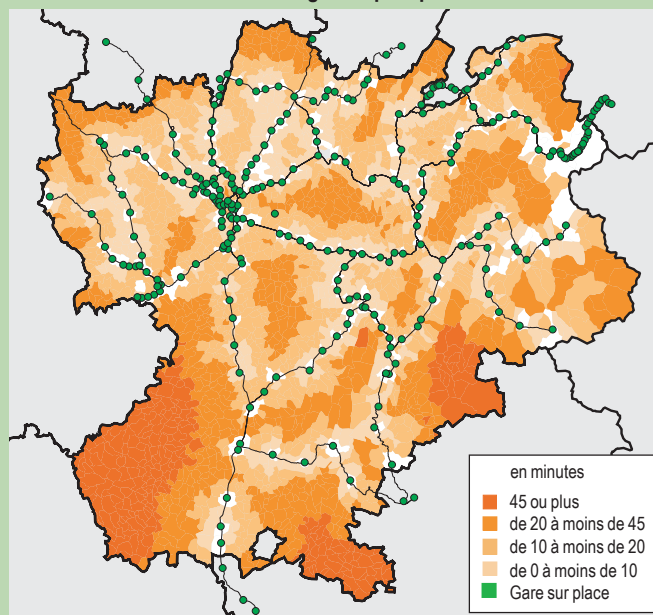
La proximité d'une gare favorise le recours aux transports en commun

7 % des communes de Rhône-Alpes sont équipées d'une gare. Ces communes concentrent 40 % de la population et 52 % des emplois. 61 % des actifs résident à moins de 10 minutes en voiture d'une gare. La présence ou l'absence d'une gare dans la commune est déterminante pour le recours aux transports en commun dans les déplacements domicile-travail. Ainsi, en dehors des actifs qui résident et travaillent dans le même PTU, 9 % de ceux qui résident dans une commune dotée d'une gare utilisent les transports en commun pour se rendre au travail, tandis qu'ils ne sont que 5 % si la commune n'en est pas équipée, mais située à moins de 10 minutes de la gare la plus proche, et 4 % lorsqu'elle est à plus de 10 minutes.

Les communes les plus éloignées des gares ferroviaires sont pour la plupart situées en Ardèche (où une offre en car TER vient en partie compenser cette absence) et dans les zones de montagne, relativement peu peuplées. Cependant, les zones de Crémieu et de la Bièvre, qui présentent une densité de population relativement élevée, ont aussi la particularité d'être éloignées des dessertes ferroviaires.

Plus près de Lyon, les communes de l'est du département du Rhône, autour de Saint-Laurent-de-Mure, sont particulièrement peu utilisatrices de transports en commun. On y trouve le plus gros déficit d'utilisation de ce type de transport dans les échanges avec Lyon par rapport aux autres communes situées à une distance comparable. Ce déficit provient très largement d'une absence d'offre en transports collectifs urbains.

Distance à la gare la plus proche



Source : Région Rhône-Alpes, Odomatix

© IGN - INSEE 2011

Mode de transport : des comportements différents selon le sexe, la catégorie socio-professionnelle et la sphère d'activité

Les hommes sont 69 % à travailler hors de leur commune, contre 63 % des femmes. Ils utilisent plus souvent leur voiture particulière (78 % contre 71 %). La différence provient essentiellement des déplacements à l'intérieur d'une commune qui sont effectués en voiture par 58 % des hommes et seulement 46 % des femmes. Les hommes sont également plus largement utilisateurs de deux-roues (catégorie qui regroupe le vélo et la moto) que les femmes (5 % des déplacements contre 2 %). Les actifs de moins de 25 ans utilisent également plus fréquemment les transports en commun.

On relève également des différences par catégorie socioprofessionnelle. Les employés et les cadres sont les plus gros utilisateurs de transport en commun (13 % et 12 % respectivement), tandis que les ouvriers les utilisent moins (8 %), tout comme les artisans, commerçants et chefs d'entreprises. Ces différences sont probablement en lien avec la localisation des lieux de travail (les ouvriers travaillent plus fréquemment dans des zones industrielles peu desservies, et les

cadres plus souvent dans des pôles urbains, tandis que les commerçants ou artisans résident plus souvent à proximité de leur lieu de travail). Les horaires de travail (travail en poste par exemple pour les ouvriers) et l'outil de travail (artisans) peuvent également expliquer ces différences.

Les actifs travaillant dans la sphère présentielle utilisent davantage les transports en commun (11 % contre 8 % dans la sphère non présentielle). Les distances parcourues sont plus courtes, mais quelle que soit la distance, le recours au transport en commun est supérieur pour eux, ce qui peut s'expliquer par la localisation des emplois. De même, les femmes sont plus nombreuses dans la sphère présentielle et, en général, elles parcourent des distances plus courtes. Mais dans tous les cas, à distance égale et sphère identique, les femmes utilisent davantage les transports en commun. De la même manière, à distance égale et même sexe, les actifs de la sphère présentielle utilisent davantage les transports en commun.

Méthodologie :

Déplacements pris en compte : les déplacements domicile-travail (ou **navettes**) ne sont pas nécessairement quotidiens. Ils sont déterminés en rapprochant le lieu de travail déclaré au recensement de la résidence principale de l'actif considéré. Certains actifs peuvent disposer par ailleurs d'un logement occasionnel situé à proximité de leur lieu de travail.

Actif occupé : actif ayant un emploi, salarié ou non salarié, à temps plein ou à temps partiel. Le concept d'emploi a évolué depuis le recensement de 1999. Dans le nouveau recensement, afin de se rapprocher des définitions internationales, les retraités ou étudiants occupant un emploi de façon réduite sont comptabilisés comme actifs occupés.

Modes de transports : les questionnaires du recensement ayant évolué depuis 1999, aucune comparaison sur les modes de transports n'est possible entre l'ancien et le nouveau recensement. Les modes des transports identifiés dans le recensement sont les suivants : pas de transport, marche à pied, deux-roues, voiture, camion ou fourgonnette, transports en commun.

Le distancier ODOMATRIX utilisé résulte d'une convention passée entre l'INRA, le Certu et l'Insee. Les distances et temps de trajet ont été modélisés à partir de la base de données Route 500 de l'IGN. Les distances et temps de trajet sont calculés entre chefs-lieux des communes.

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.
- "Dans les grandes agglomérations, la mobilité quotidienne des habitants diminue, et elle augmente ailleurs", *Insee Première* n° 1252, juillet 2009.

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
- n° 0 972 724 000 (lundi au vendredi de 9h à 17h)
- message à : insee-contact@insee.fr

Imprimeur : Graphiscann

Dépôt légal n° 1004, avril 2011
© INSEE 2010 - ISSN 1763-7775