

Étalement urbain et coût de la mobilité individuelle

Document introductif à l'observatoire mobilités modes de vie

Mars 2009



Sommaire

Cadrage	5
Synthèse	7
Partie 1 – Causes et conséquences de l'étalement urbain	8
1.1 Une artificialisation de la bande rétro-littorale	8
1.2 La croissance automobile et un nouveau rapport à l'« espace-temps »	9
1.3 La maison avec jardin, une tendance lourde	11
1.4 Eloignement des pôles d'emploi et des pôles d'habitat	13
1.5 Pression immobilière et foncière : le littoral de moins en moins accessible	14
1.6 Nouveaux modes de vie et nouveau rapport au territoire	16
1.7 Demandes croissantes des habitants	16
Conclusion : cinq enjeux majeurs pour les collectivités	17
Partie 2 – Coût de la mobilité individuelle et conséquences	21
2.2 Dépenses liées à la voiture et arbitrages des ménages	23
2.3 Des conséquences immédiates pour les ménages les plus précaires	24
2.4 Des arbitrages résidentiels interrogés ?	25
3.1 La voiture reste privilégiée y compris quand les alternatives existent	29
Partie 3 - Les solutions alternatives à l'usage de la voiture individuelle	29
3.2 Exemples de leviers législatifs et réglementaires	31
3.3 Exemples d'initiatives pour se déplacer autrement	32
3.4 La condition préalable : une chaîne de transport performante	33
Annexe 1 : les principales sources de données sur la mobilité	36
Annexe 2 : mesurer l'étalement urbain : quels outils ?	38
Lexique	40
Définitions	40

Cadrage

Le thème de la mobilité se situe à la croisée de plusieurs enjeux :

- **enjeu urbain et d'aménagement du territoire**, dans un contexte de périurbanisation accrue,
- **enjeu social** d'accessibilité à l'emploi, aux équipements, aux services, aux loisirs,
- **enjeu économique** d'attractivité du territoire mais aussi de coût des transports dans les budgets des ménages et des collectivités locales, de performance des modèles alternatifs à la voiture individuelle,
- **enjeu environnemental et de santé publique** de réduction des émissions des gaz à effets de serre et de nuisances sonores, d'amélioration de la qualité de l'air, de moindre consommation d'espace.

Le thème de la mobilité se situe également à l'articulation de plusieurs échelles territoriales. On peut ainsi distinguer trois niveaux de la mobilité qui comportent des enjeux spécifiques et appellent des réponses différenciées en terme de politique publique. Il s'agit de :

- **la mobilité de proximité** qui structure l'armature urbaine,
- **la mobilité d'agglomération** (au sens large du terme) qui structure le bassin de vie et d'emploi,
- **la mobilité métropolitaine** qui structure des échanges inter-agglomérations.

Loin d'épuiser un vaste sujet, ce document constitue une **introduction au nouvel observatoire « modes de vie, mobilités »**. L'objectif de cet observatoire sera d'analyser les dynamiques urbaines, résidentielles, sociologiques, économiques liées à la mobilité et le rapport des habitants au « territoire vécu » (pratiques de loisirs, de consommation, aire d'influence des pôles urbains, des pôles d'emploi, des pôles touristiques...). L'échelle du bassin de vie est privilégiée car la plus pertinente pour appréhender ces questions.

Il est important de préciser que **l'observation des flux, des motifs et des modes de déplacements à grande échelle** nécessite le recours à des **dispositifs d'enquêtes** généralement coûteux et/ou complexes à mettre en œuvre parmi lesquels les « enquêtes ménages », l'enquête nationale sur les transports et les déplacements ou le recensement rénové de la population.

En l'absence de données actualisées à l'échelle du bassin de vie, cette étude s'appuie notamment sur une documentation abondante relative au phénomène d'étalement urbain et au coût de la mobilité, sur des enquêtes et des données chiffrées nationales, autant de points de repères qui permettent d'éclairer localement les enjeux de la mobilité.

Synthèse

Causes et conséquences de l'étalement urbain

La première partie dresse un tableau synthétique du phénomène périurbain de manière à dégager des pistes d'observation et de réflexion.

L'usage massif de l'automobile a profondément modifié le rapport au temps, à l'espace et à la notion d'autonomie. L'accès à la vitesse « bon marché », l'aspiration à la propriété et à la maison individuelle ont favorisé l'étalement urbain. Le renchérissement des prix immobiliers et fonciers a accéléré ce processus en contraignant les ménages les moins aisés à s'éloigner des centres urbains. Ce phénomène d'étalement n'a pas épargné les activités économiques qui se sont aussi spatialement diluées le long des principaux axes de communication. Une des conséquences a été une dissociation croissante du lieu d'habitat et du lieu de travail mais aussi des pôles d'équipements, de services, de commerces. L'étalement urbain a ainsi bouleversé des équilibres spatiaux avec la constitution d'un « tiers espace » entre l'espace rural et l'espace urbain.

La consommation d'espaces naturels et agricoles pour satisfaire l'étalement urbain est un problème largement identifié et sa limitation une des principales préoccupations affichées dans les documents d'urbanisme. Au-delà de la problématique foncière, l'étalement urbain porte en lui des impacts à retardement comme le coût croissant de la mobilité dans le budget des ménages, le vieillissement des premières générations périurbaines ou la production de gaz à effet de serre.

Le coût de la mobilité individuelle : des arbitrages à interroger

La deuxième partie traite du coût de la mobilité et de ses conséquences.

L'étalement urbain a conduit à la domination quasi-exclusive du mode automobile pour les déplacements quotidiens. Or la mobilité coûte de plus en plus cher et génère, pour ceux qui n'en ont pas les moyens, des difficultés d'accès à l'emploi, aux services, aux équipements.

Le coût lié à la voiture dans le choix de localisation a souvent été occulté, bien que représentant selon l'INSEE le deuxième poste budgétaire des ménages. Dans un contexte de renchérissement du cours des matières premières, ce « coût caché de la périurbanisation » réinterroge les trajectoires résidentielles et professionnelles.

Quelles solutions alternatives à l'usage de la voiture individuelle ?

La troisième partie dresse un état des lieux des principaux leviers d'action à disposition des collectivités ou des acteurs économiques.

Des « cadres » existent pour les collectivités de manière à mieux articuler politiques d'urbanisme et de transports : plan de déplacement urbain, schéma de cohérence territoriale, premières mesures du Grenelle de l'environnement...

Par ailleurs, la boîte à outils pour se « déplacer autrement » s'étoffe : auto-partage, covoiturage, plan de déplacements d'entreprises.

La condition préalable d'un report modal de la voiture individuelle vers des modes alternatifs repose sur la performance de la chaîne des transports et donc sur la coordination entre les différents opérateurs/acteurs des politiques de transport.

Partie 1 – Causes et conséquences de l'étalement urbain

A l'œuvre depuis les années 1960-70, le phénomène d'étalement urbain, qui désigne le développement des surfaces urbanisées en périphérie des villes, n'a cessé de s'amplifier. Ce phénomène a abouti à la création de plusieurs couronnes périurbaines et au «mitage» des campagnes.

Les mécanismes conduisant à la diffusion résidentielle et à la délocalisation périphérique des activités sont connus et ont déjà fait l'objet de nombreuses analyses. L'étalement urbain résulte d'une conjonction de facteurs liés à la fois aux aspirations des habitants, à l'évolution des technologies et des modes de vie et aux contraintes foncières et financières.

Les retours d'expériences sur les modes de vie et les profils socio-démographiques du périurbain sont par ailleurs riches d'enseignement sur les enjeux territoriaux à moyen terme.

Le phénomène périurbain/étalement urbain mérite donc d'être abordé sous différents angles d'analyse ainsi identifiés par le Certu¹ :

- Approche morphologique : analyse des formes urbaines, de la consommation d'espace.
- Approche « structuration du territoire » : analyse des pôles d'emploi et de services, des migrations domicile travail. A cet égard, le constat est posé d'une méconnaissance de la mobilité des non actifs ou des mobilités du temps libre liées aux pratiques de loisirs et de consommation.
- Approche « spécificité des conditions de vie » : analyse du taux d'activité des communes, répartition des groupes sociaux, besoins spécifiques des nouveaux arrivants – interpellation des trajectoires résidentielles, lieux fréquentés, endroits de rencontre, ...
- Approche « qualité du cadre de vie des populations périurbaines » : bien-être des populations, accès aux équipements et aux services.

¹ «Le périurbain, quelle connaissances, quelles approches ?» - Certu - INRETS - avril 2007

1.1 Une artificialisation de la bande rétro-littorale

Phénomène d'ampleur nationale, l'étalement urbain n'épargne pas la région nazairienne ainsi que l'atteste l'évolution de la tache urbaine depuis 1984.

La poursuite de l'urbanisation littorale, désormais continue de Donges au Croisic, et l'artificialisation de la bande rétro-littorale et des pourtours du marais

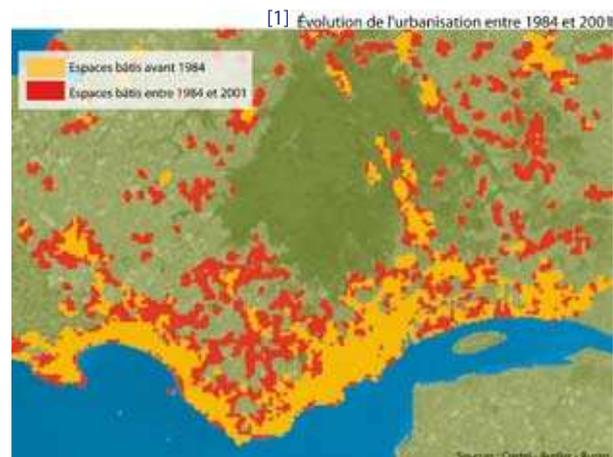
de Brière caractérisent cet étalement urbain [1]. Les résultats du dernier recensement (2006) confirment cette tendance (cf. point 1.4).

Les conséquences de cette évolution sont connues :

- consommation foncière au détriment des espaces naturels et agricoles,
- fragilisation des activités économiques agricoles liée à un morcellement des parcelles,
- mutation socio-démographique des territoires ruraux,
- impact environnemental lié aux transports (infrastructures, émissions de CO₂).

La protection de la biodiversité, des ressources en eau, des paysages et la limitation des gaz à effets de serre imposent de lutter contre l'étalement urbain, *a fortiori* dans un espace littoral très convoité, fragile et contraint.

Depuis les lois Solidarité et Renouveau Urbains de 2000, Urbanisme et Habitat de 2003, cette préoccupation est désormais au cœur des documents d'urbanisme. Pour exemple, le SCoT de la métropole Nantes Saint-Nazaire affiche un objectif de réduction de 10% de la consommation annuelle foncière (estimée actuellement à 370 ha par an).



Questions

- Comment mettre en pratique les objectifs de limitation de l'étalement urbain, affirmés et réaffirmés depuis dix ans ?
- Quelle gestion des conflits d'usage entre espaces naturels, espaces agricoles et espaces urbanisés, notamment en lisière des villes et dans le secteur périurbain ?

1.2 La croissance automobile et un nouveau rapport à l'« espace-temps »

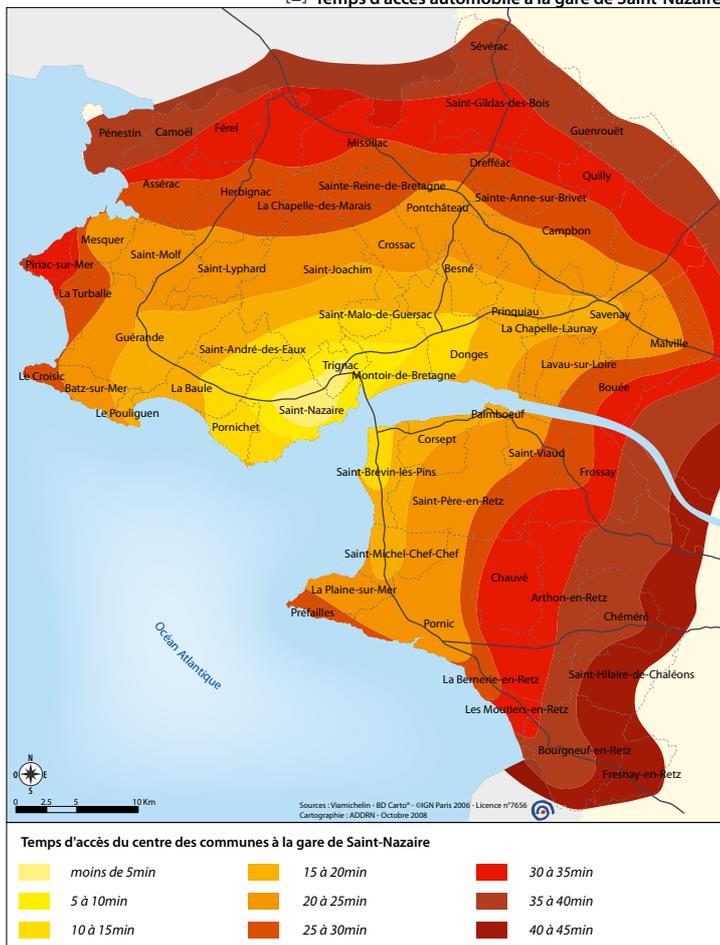
Le phénomène d'étalement urbain est intrinsèquement lié à la « révolution automobile » qui a permis une large diffusion résidentielle, toujours plus loin des grands centres urbains.

■ Le temps de parcours plus déterminant que la distance kilométrique

La démocratisation de l'équipement automobile et le développement d'infrastructures routières rapides ont totalement modifié le rapport au temps et à l'espace. Elles ont permis pour la même durée de déplacements quotidiens de s'installer de plus en plus loin. Autrement dit, l'augmentation de la vitesse a permis l'accès à de nouveaux territoires pour les ménages, tout en conservant un « budget-temps déplacement » constant.

Marc Wiel résume ainsi la situation : « Les villes du passé ne furent édifiées denses et compactes qu'en raison du coût élevé de la mobilité... Les trois composantes du coût de la mobilité sont le temps, l'argent, le confort ou la fatigue. L'accès à la vitesse « bon marché », en diminuant le temps de déplacement nécessaire, explique cet effondrement¹ du coût de la mobilité.

[2] Temps d'accès automobile à la gare de Saint-Nazaire



¹ «Vitesse ou densité, est ce la bonne question ?» – Marc Wiel – 29 novembre 2007 – colloque « Nouvelles densités et formes urbaines » organisé par les agences d'urbanisme de Montbéliard, Besançon, Mulhouse et Belfort

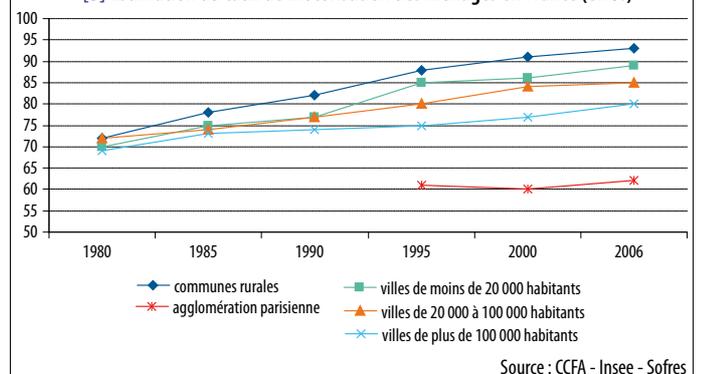
■ La multimotorisation, indicateur plus significatif que la motorisation

En France, le taux d'équipement des ménages en automobile est passé de 50% en 1968 à 82% en 2006².

Le taux de motorisation varie logiquement en fonction de la taille de la famille, de l'âge, de la catégorie socioprofessionnelle et du lieu d'habitation. D'une manière générale, on observe que ce taux est légèrement plus élevé en milieu rural et périurbain en raison de la dispersion des services qui rend les habitants dépendants de l'automobile pour tous leurs déplacements. En zone urbaine, les effets de congestion automobile, les offres alternatives de transport, les difficultés de stationnement peuvent avoir un effet dissuasif.

Mais à l'exception de l'agglomération parisienne, le taux d'équipement des ménages reste élevé (à minima 80%) et la voiture demeure de très loin le mode de transport privilégié. [3]

[3] Estimation du taux de motorisation des ménages en France (en %)



² Source : comité des constructeurs français-CCFA

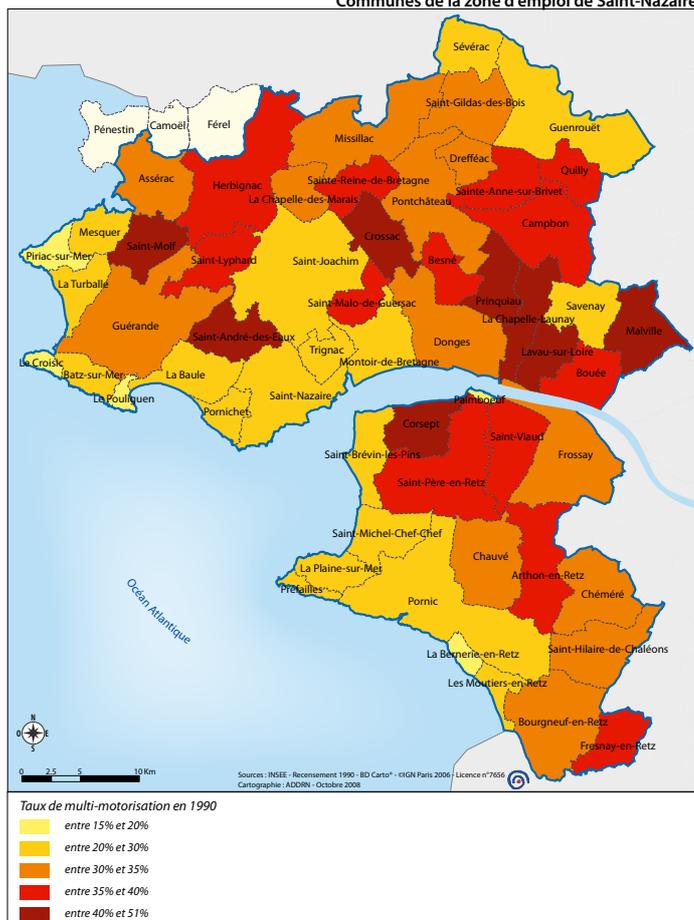
Plus significatif, le taux de multimotorisation (au moins deux véhicules pour un ménage) continue d'augmenter. En France, en 2006, 36% des ménages était multi-motorisés (26% en 1990 et 16% en 1980). La multimotorisation est un phénomène fréquent dans le secteur rural et périurbain. Dans la zone d'emploi de Saint-Nazaire, en 1999, « seuls » 25% des ménages de la ville centre disposaient d'au moins deux véhicules alors que la moyenne des ménages multi-motorisés dans la zone d'emploi était de 40%. [4] [5]

Cette augmentation est directement corrélée à l'extension périurbaine mais aussi à la part croissante des ménages biactifs et du nombre de « conductrices » (elles représentent 44% des conducteurs). La biactivité s'accompagne d'un meilleur niveau de vie permettant d'assumer le coût d'achat et d'usage de deux véhicules, souvent nécessaires pour l'accès à l'emploi des deux conjoints.

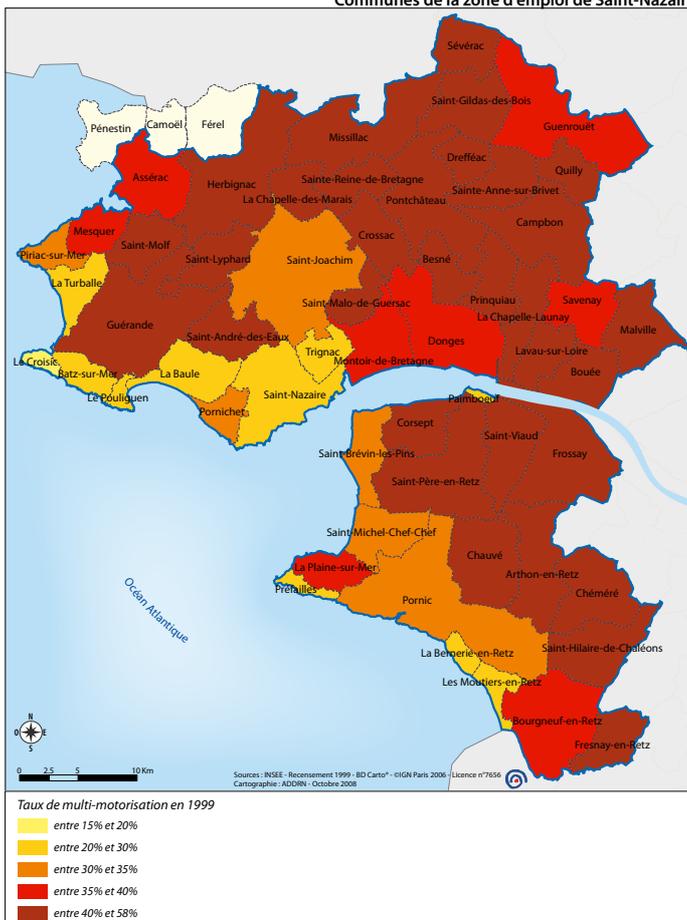
Questions

- Dans quelle mesure l'exclusion du système automobile (pour cause de précarité, de non possession du permis de conduire) se traduit-elle par une exclusion plus générale (accès aux services, à l'emploi) ?
- Le renchérissement du coût de la mobilité peut-il pénaliser à terme des ménages vulnérables localisés dans le périurbain et totalement dépendants de ce mode de déplacement ?
- Quel est le réel degré d'autonomie des personnes non motorisées vivant en secteur périurbain ?

[4] Taux de multi-motorisation en 1990
Communes de la zone d'emploi de Saint-Nazaire



[5] Taux de multi-motorisation en 1999
Communes de la zone d'emploi de Saint-Nazaire



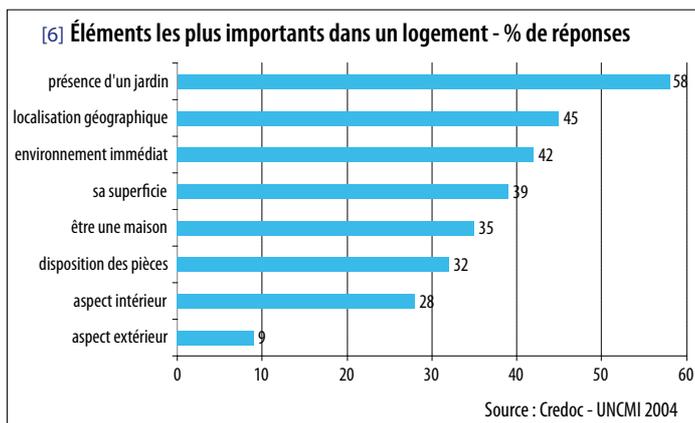
1.3 La maison avec jardin, une tendance lourde

L'étalement urbain est aussi la résultante d'une forme urbaine plébiscitée par les habitants : la maison individuelle.

■ **Le mode de résidence « idéal » pour 80% des français**

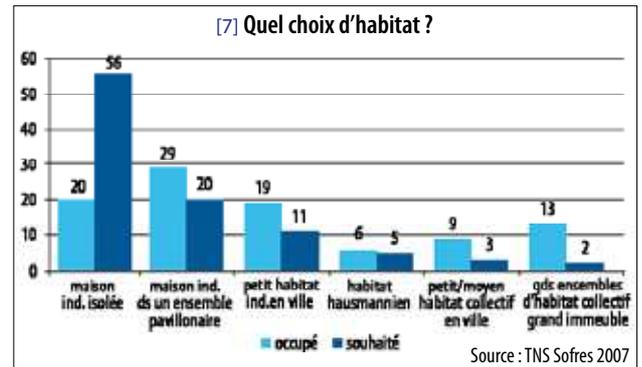
L'aspiration individuelle des ménages à l'accession à la propriété de préférence sous forme de « maison avec jardin » constitue une tendance lourde de la société française.

Une étude du Credoc³ a révélé en 2004 que « la maison individuelle représentait le logement idéal pour 82% des français et qu'être propriétaire de sa maison constituait la combinaison parfaite pour 77% d'entre eux ». La dimension patrimoniale (« penser à l'avenir ») est une des motivations premières de l'accession à la propriété.[6]



Plus récemment, le cabinet TNS Sofres⁴ s'est interrogé sur la perception de la densité et des formes d'habitat. Selon cette étude, l'habitat individuel a toujours la faveur de 85% des français. La maison individuelle isolée reste le premier choix (56% d'entre eux) mais cette aspiration varie selon l'âge (71% des jeunes familles et 39% des « 65 ans et plus »).

Le changement de résidence serait principalement motivé par la possession d'un jardin et d'un logement plus spacieux. [7]



Enfin, à la question « où souhaiteriez vous habiter ? », il ressort que 64 % des personnes interrogées affichent leur préférence pour un mode de vie non urbain. [8]



La conclusion de l'étude Sofres est que les français souhaitent bénéficier des « qualités d'espace, de lumière, d'accès à la nature, qui sont autant de traits types de la maison ». Mais, parallèlement s'exprime « une forte demande de services urbains, de proximité et de mouvement qui caractérisent plutôt le tissu urbain dense ».

³ « Etre propriétaire de sa maison, un rêve largement partagé, quelques risques ressentis » - CREDOC - n°77 - septembre 2004

⁴ « Les français et leur habitat, perception de la densité et des formes d'habitat » - Sondage TNS Sofres pour l'Observatoire de la Ville - janvier 2007



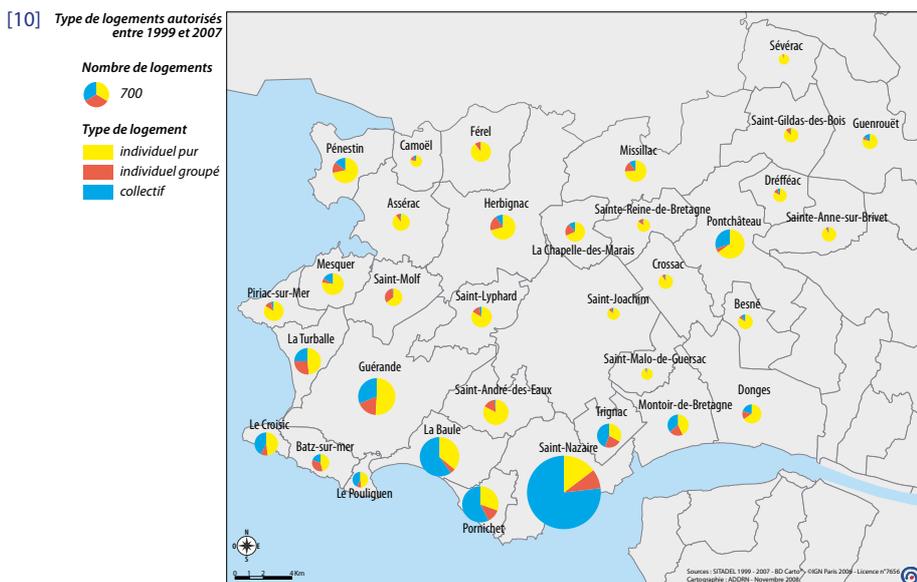
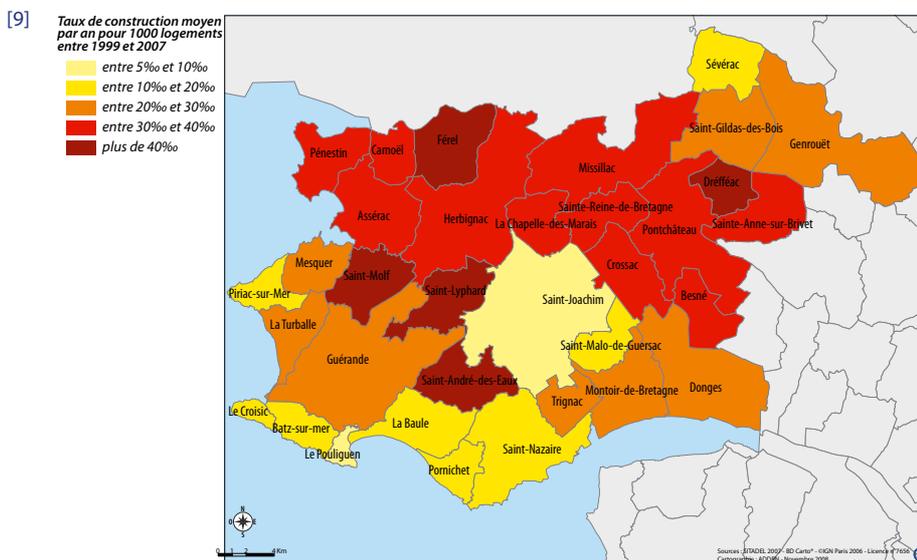
■ Le logement individuel : une part importante dans la construction neuve

Notre territoire n'échappe pas au plébiscite de la maison individuelle. Ainsi, sur la période 2002 - 2007, plus de la moitié des permis de construire autorisés dans les intercommunalités de la Carene, Cap Atlantique et Pontchâteau Saint-Gildas-des-Bois ont concerné des logements individuels isolés⁵. On note toutefois des différences entre intercommunalités : Carene (31 %), Saint-Gildas-des-Bois Pontchâteau (78 %) et Cap Atlantique (59 %). [9]

Cette forme d'habitat est fortement consommatrice d'espace: la superficie de terrain consommée par une maison individuelle « pure » dépasse en moyenne 1 000 m², soit plus de deux fois que celle utilisée pour une maison individuelle groupée. Sur notre territoire, il est à noter que le taux de construction⁶ est plus élevé dans les communes périurbaines, en rétro-littoral. [10]

Questions

- Comment concilier des aspirations apparemment contradictoires entre habitat individuel à la campagne ou en secteurs périurbains et demande de services urbains ? La question du niveau de service en milieu rural et périurbain, et du coût induit pour les ménages et les collectivités, est posée.
- Comment proposer des formes urbaines en phase avec les désirs et les capacités financières des habitants et répondant tout à la fois à des objectifs de densification et de moindre consommation foncière ?
- Quel accompagnement pédagogique mettre en œuvre tant auprès des habitants que des promoteurs et des collectivités pour relayer les modèles d'habitat alternatifs à la maison individuelle ? Ce discours reste encore très confidentiel.



⁵ «Production de logements neufs entre 2002 et 2007 – Carene, Cap Atlantique, CC Pontchâteau Saint-Gildas-des-Bois» – Tendances Habitat – Adrn – juin 2008 et «Parc de logements et profils des habitants sur le territoire de la Carene» – Adrn – octobre 2008

⁶ Le taux de construction est le rapport entre le nombre de logements commencés entre 1999 et 2007 sur le nombre total de logements existants en 1999, en millier de logements et rapporté à l'année.



1.4 Eloignement des pôles d'emploi et des pôles d'habitat

La démographie⁷ continue de progresser dans les communes périurbaines, celles-là mêmes qui enregistrent les plus forts taux de construction.

■ Croissance démographique en zone rétro-littorale

Le dernier recensement montre une **progression de la population dans la région nazairienne**, avec toutefois un rythme différencié pour chacune des intercommunalités entre 1999 et 2006 : + 0,8 % pour la Carene et + 1,3 % pour Cap Atlantique, en croissance annuelle.

Les évolutions les plus significatives se situent en zones rétro-littorales (jusqu'à + 4,8 % pour la commune de Saint-André-des-Eaux et + 4,4 % pour la commune de Saint-Molf) et au sud de la Loire.

L'attractivité s'explique par le **double effet « littoral et métropolitain »** qui allie qualité de vie et large bassin d'emploi à l'échelle de Nantes Saint-Nazaire.

La croissance démographique des communes est aussi directement liée aux politiques municipales de maîtrise foncière de l'urbanisation, politiques jusqu'à présent peu contraintes dans les communes périurbaines. [11]

■ Forte concentration des emplois sur la bande littorale

On observe parallèlement au mouvement de dispersion de l'habitat, une concentration des emplois sur une bande littorale qui s'étend de Trignac à Guérande. Les pôles d'emploi de Pontchâteau et de Pornic constituent des pôles secondaires conséquents. A noter également l'affirmation des pôles de Saint-Brévin et d'Herbignac. [12]

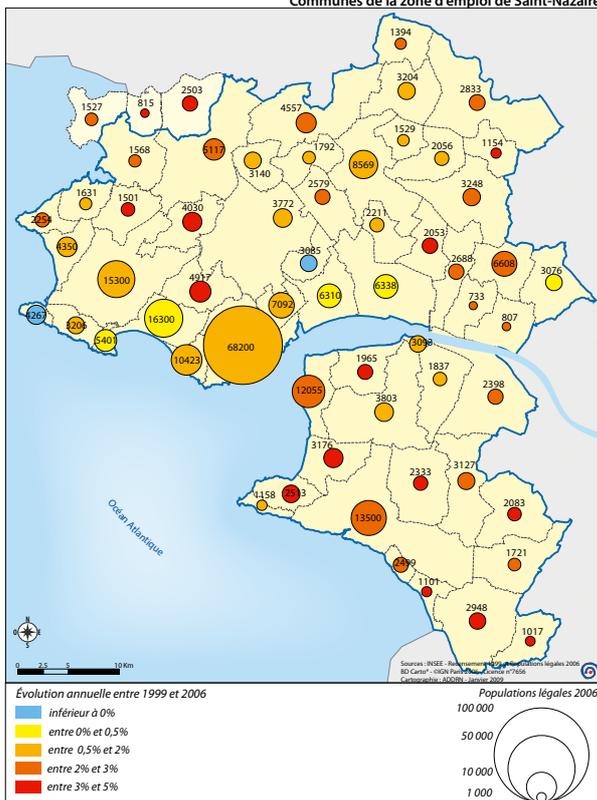
Le desserrement rapide de l'habitat et donc de la population active vers les zones périurbaines et la concentration des emplois dans les agglomérations renforcent les migrations domicile travail⁸.

Les données du recensement rénové, disponibles à partir de juillet 2009, permettront de redéfinir la part de la population active dans la population totale ainsi que le ratio emploi/actifs occupés, autant d'éléments révélateurs du mouvement de résidentialisation déjà perceptible dans certaines communes de la région nazairienne.

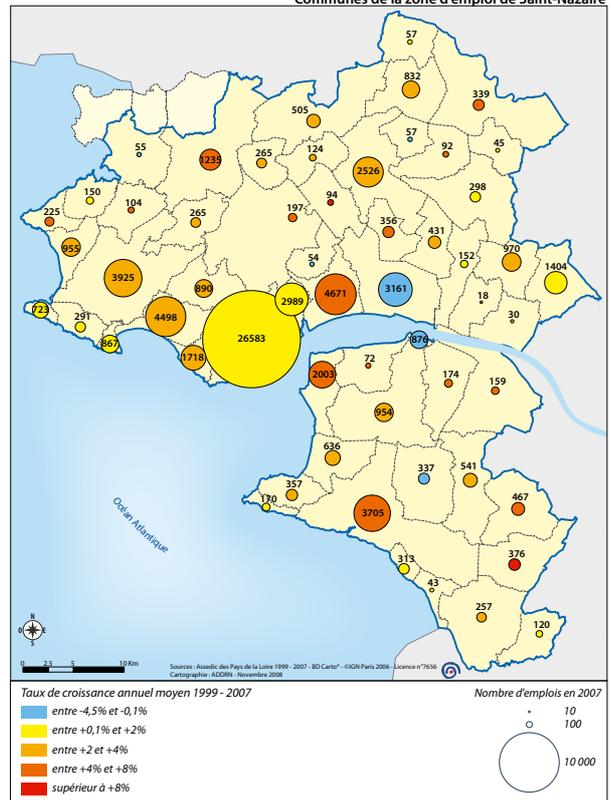
Questions

- Quelles conséquences de la dissociation croissante entre lieu de résidence et lieu de travail en terme de coût pour les ménages et de coût pour l'environnement ?
- Les actifs auront-ils encore le moyen de s'installer dans les zones littorales ou rétro-littorales ? Quel équilibre économique du territoire à moyen terme ?

[11] Populations légales 2006 et évolution annuelle depuis 1999
Communes de la zone d'emploi de Saint-Nazaire



[12] Localisation des emplois salariés privés et évolution annuelle 1999 - 2007
Communes de la zone d'emploi de Saint-Nazaire



⁷ «Tendances Démographie n°2» – Adrrn – janvier 2009

⁸ «Les déplacements entre domicile et travail 1990-1999» – Bassin d'emploi de Saint-Nazaire – DDRN - 2002

1.5 Pression immobilière et foncière : le littoral de moins en moins accessible

La périurbanisation résulte aussi d'un arbitrage des ménages qui n'ont plus les moyens financiers de se loger dans les espaces centraux de l'agglomération et dans les quartiers littoraux.

■ Une flambée des prix immobiliers...

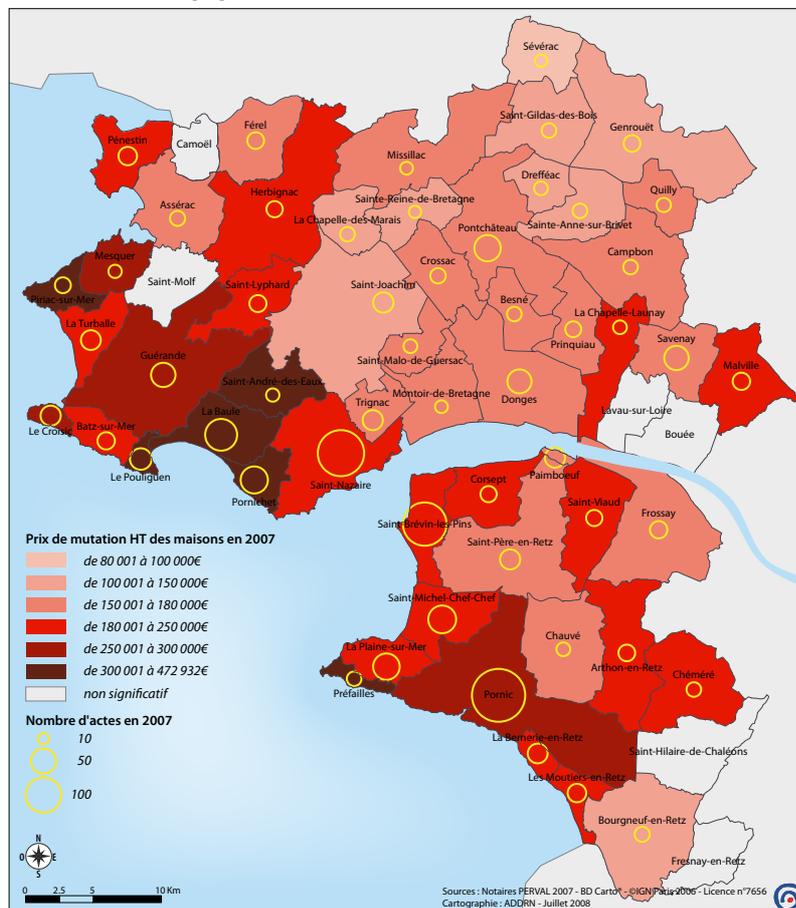
La flambée des prix immobiliers et fonciers dans la ville centre, mais aussi en première, voire deuxième couronne des agglomérations a contraint les ménages les plus modestes, ou les familles en quête d'espace, à l'éloignement des centres pour acquérir un bien immobilier. Dans ce contexte, les différents

dispositifs étatiques d'aide à l'accession (Prêt à Taux Zéro, la « maison à 100 000 euros »...) ont eu pour effet d'accentuer le phénomène d'étalement urbain conduisant les ménages éligibles à s'installer en périphérie.

Dans la région nazairienne, la flambée des prix immobiliers a gagné la bande rétro-littorale. [15]

Le logement neuf n'est pas en reste puisque pendant cette même période le prix moyen au m² est passé de 2 180 € en 2004 à 2 500 € en 2007 à Saint-Nazaire et de 3 480 € en 2004 à 4 440 € en 2007 dans la Presqu'île guérandaise.

[15] Prix des maisons anciennes vendues en 2007



■ ...sans proportion avec la capacité financière des ménages

La capacité financière des ménages est directement interpellée.

Selon le BIPE⁹, la hausse des taux depuis 2005 a amputé la capacité d'achat des ménages de 12%.

Pour une mensualité de 1 000 euros sur 20 ans :

L'état du crédit aux particuliers

Date	Taux moyen	Capacité d'emprunt
Octobre 2005	3,50%	172 426 €
Juin 2006	4,05%	164 307 €
Juin 2007	4,50%	158 065 €
Avril 2008	4,80%	154 093 €
Juin 2008	5,00%	151 525 €

Source : Bipe - Empruntis

Avec les hausses des taux d'intérêt et des prix immobiliers, un **ménage biactif** (deux salaires et un revenu net mensuel oscillant entre 3 000 et 3 500 euros) dispose d'une capacité d'emprunt d'environ 150 000 €.

Dans le collectif neuf, à raison d'un prix moyen au m² de 2 500 € (Saint-Nazaire - Enquête sur la Commercialisation des Logements Neufs), ces couples pourraient prétendre à l'acquisition d'un bien de 60 m² environ, soit des logements type 2-3 ne correspondant pas aux besoins des familles avec enfants.

La hausse des prix conjuguée à l'aspiration des ménages à la maison individuelle a pour conséquence une pression sur le marché immobilier rétro-littoral, une forte demande de construction en zone pavillonnaire et donc une poursuite de l'étalement urbain.

Questions

- Quels sont aujourd'hui les parcours résidentiels possibles pour les ménages ?
- A partir de quel niveau de revenu peut-on désormais accéder à la propriété ? en centre urbain ? en périphérie ?
- L'accès à la propriété en périphérie toujours plus lointaine est-elle économiquement viable à moyen ou long terme pour les ménages ?

⁹ « Coup de frein sur l'immobilier ? » - BIPE-Empruntis – www.bipe.fr

1.6 Nouveaux modes de vie et nouveau rapport au territoire

Les arbitrages dans les choix de localisations résidentielles sont multiples et les sensibilités aux contraintes différentes en fonction du niveau de vie des ménages.

Entrent aussi en ligne de compte les profondes modifications des modes de vie intervenues depuis les « Trente Glorieuses ». Ces mutations modifient le rapport au territoire, qui ne peut plus être appréhendé par le seul prisme des migrations pendulaires domicile-travail, utilisées par l'INSEE pour définir les aires urbaines. La notion de « territoire vécu » émerge en même temps que celle de bassin de vie (cf. annexe p 37).

Pour ne citer que quelques exemples de ces mutations :

- des rythmes de travail différenciés (multiplication des temps partiels, horaires décalés...) qui ne permettent plus d'appréhender la mobilité domicile-travail de façon uniforme.
- une place accrue du temps libre, des loisirs, des vacances qui génère une mobilité du temps libre indépendante de la mobilité domicile travail. L'enquête ménage déplacements réalisée en 1996 montre qu'un déplacement sur quatre seulement est lié au motif travail.
- une augmentation de la biactivité (travail pour les deux conjoints) pouvant conduire à la recherche d'une commune de résidence permettant de minimiser le temps de transport de chacun des conjoints.
- un phénomène de multi-résidence vécu comme un avantage pour ceux qui le choisissent et disposent des moyens économiques en conséquence (ex : transformation des résidences secondaires en résidences semi permanentes) ou vécu comme une dépense imposée (deux emplois, deux lieux de résidence).
- mais aussi l'augmentation des logiques « d'entre soi » et de mise à distance volontaire avec le lieu de travail.

Questions

- Quelles nouvelles pratiques territoriales, pour quels usages ?
- Quelle aire d'influence des équipements (commerce, culture...)?

1.7 Demandes croissantes des habitants

La dynamique d'étalement urbain est telle qu'aucune collectivité inscrite dans la sphère d'influence d'une agglomération n'échappe au phénomène.

Dans certaines communes, l'étalement urbain a pu être encouragé par l'ouverture de terrains à l'urbanisation car considéré comme une réelle opportunité de développement : revitalisation et animation des centres bourgs, amélioration des ressources fiscales, « rentabilisation » d'équipements existants, taux d'occupation des écoles.

Dans d'autres communes, le phénomène périurbain a été subi en l'absence de documents d'urbanisme suffisamment prescriptifs en matière de densité et d'économie de l'espace.

Dans d'autres cas encore, la mise en place d'une politique de densification ambitieuse portée par le SCoT, le schéma de secteur et les PLU permet de mieux maîtriser l'urbanisation.

Quel que soit le cas de figure, les collectivités en milieu rural ou périurbain doivent faire face à la demande croissante des habitants en qualité de services et d'infrastructures, proche de celle qu'ils pourraient trouver dans les grandes agglomérations : offre de transports, services éducatifs et sociaux, offre culturelle et commerciale. Leurs budgets peuvent s'en trouver fortement impactés, si budget il y a.

Tout l'enjeu consiste donc à proposer un développement maîtrisé de l'urbanisation en privilégiant notamment des formes urbaines compactes (maisons de bourgs, logements individuels groupés, petits collectifs...) proches des équipements.

Questions

- Quel aménagement équilibré et solidaire du territoire (les réseaux -voirie, transports, assainissement- ne pouvant être étendus indéfiniment) ?
- Quelle traduction de la notion de « développement urbain maîtrisé » dans les PLU des communes périurbaines ?



Conclusion : cinq enjeux majeurs pour les collectivités

1. Le coût de la mobilité

Un des principaux moteurs de la périurbanisation réside dans la possibilité d'échapper à un prix du foncier élevé tout en conservant une bonne accessibilité aux services et aux équipements grâce à la mobilité individuelle. Ce modèle présente aujourd'hui des limites.

Les inégalités d'accès aux services et à l'emploi ainsi que l'émergence d'une génération d'exclus de la mobilité ont été mises en évidence dans diverses études et ouvrages. Jean Viard et Laurent Davezies évoquent une révolution silencieuse liée à la mobilité dont les perdants seraient « d'un côté les immobiles que l'exclusion sociale et économique assigne à résidence et, de l'autre, les hypermobiles qui paient le prix fort de la péri-urbanisation »¹⁰.

Avec l'augmentation du coût de la mobilité, ce phénomène risque de s'étendre au-delà des populations déjà fragilisées : les classes moyennes sont aussi directement concernées.

2. La ségrégation spatiale

Une autre conséquence directe de l'étalement urbain est le risque de voir s'accroître le clivage entre le centre et les périphéries : le centre attirant tout particulièrement les retraités (recherche des services de proximité), les personnes seules et des ménages aisés.

Le terme de « gentrification » désigne précisément le retour de groupes sociaux plus aisés dans le centre des villes. Ce phénomène s'observe en particulier dans des quartiers centraux populaires ayant pour effet le départ progressif des populations en place devant la hausse des prix du logement.

Ce phénomène est qualifié par Jacques Donzelot de « ville à trois vitesses¹¹ » avec un triple mouvement de séparation : « la gentrification ou embourgeoisement des centres-villes, la périurbanisation des classes moyennes dans un espace moins coûteux et protégé et la relégation des cités d'habitat social ».

Dans la région nazairienne, le changement socio-démographique de certaines communes est d'ores et déjà perceptible. L'évolution du revenu par unité de consommation¹² constitue un indicateur intéressant.

¹⁰ « Territoires : nouvelles mobilités, nouvelles inégalités » - Pierre Veltz, Laurent Davezies, - Le Monde - 21 mars 2006.

¹¹ « La Ville à trois vitesses » - revue Esprit - Jacques Donzelot - mars 2004

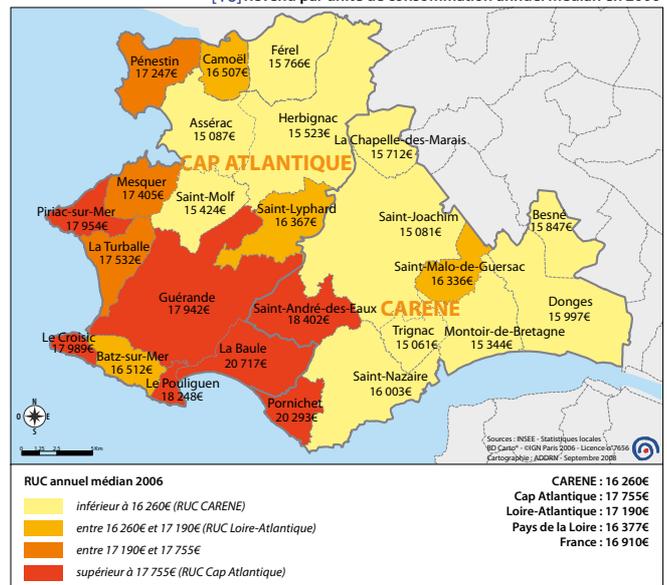
¹² Le RUC permet de comparer des niveaux de vie de ménages de taille ou de composition différente. Il est égal au revenu total (revenu brut + ensemble des prestations) rapporté au nombre d'unités de consommation (UC). L'échelle utilisée est la suivante : 1 UC pour le premier adulte du ménage ; 0,5 UC pour les autres personnes de 14 ans ou plus ; 0,3 UC pour les enfants de moins de 14 ans.

On observe par exemple une forte croissance du RUC dans les communes du Nord de Cap Atlantique traduisant l'attractivité récente des communes rétro-littorales qui résulte des coûts prohibitifs du logement sur la façade littorale. Une analyse plus fine des revenus, croisée aux données du recensement permettra de mieux qualifier ces évolutions socio-démographiques. [16] [17]

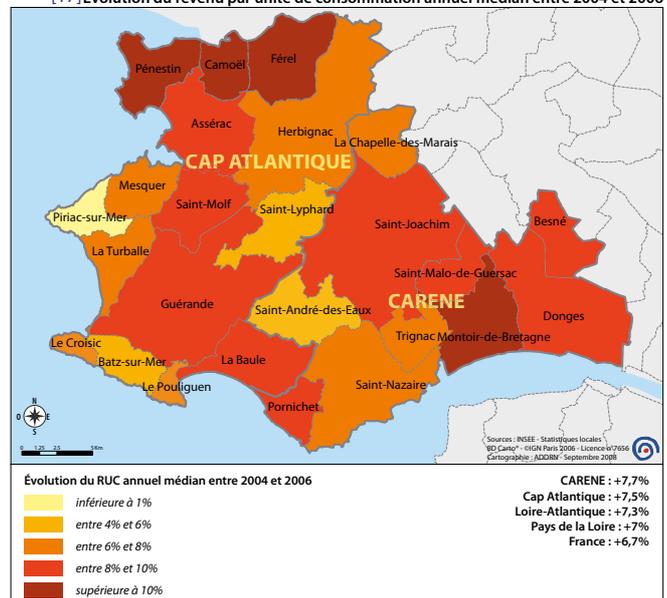
Questions

- Quel écho cette problématique trouve-t-elle en région nazairienne ?
- Quelles sont les conséquences du changement d'image de la ville centre (liée à une politique urbaine ambitieuse et à une volonté de diversification économique engagée depuis 20 ans) ?
- Comment maintenir un équilibre social et générationnel du territoire ?

[16] Revenu par unité de consommation annuel médian en 2006



[17] Évolution du revenu par unité de consommation annuel médian entre 2004 et 2006



3. Le vieillissement du périurbain

Le dernier recensement confirme que **les régions littorales**, à l'exception de celles du nord du pays, connaissent les plus fortes augmentations de population.

La progression démographique se double inéluctablement d'un **vieillissement de la population** (fort attrait littoral pour les seniors, vieillissement de la population en place). Le modèle de prévision Omphale de l'INSEE prévoit que les plus de 60 ans représenteront plus d'un tiers de la population de la Carene et près de la moitié de la population de Cap Atlantique en 2030.

Toutefois, en **dehors des zones littorales**, la migration résidentielle des personnes âgées ne doit pas être surestimée. Les ménages migrants sont en général les ménages aisés (qui envisagent le retour en centre ville ou sur la frange littorale), les autres vieillissant là où ils ont vécu. Le milieu périurbain n'est pas forcément considéré comme hostile ou déficitaire en services. C'est en tout cas ce que démontre une étude du Cete menée en Région Rhône Alpes (encadré).

Par ailleurs, l'âge de perception de la vieillesse étant sans cesse repoussé, il convient désormais d'établir une distinction entre au moins deux tranches d'âge : les jeunes seniors sont dans une logique de « construction d'une nouvelle vie » et les seniors plus âgés (à partir de 75-80 ans) dans une logique de « repli » et de gestion de la dépendance. [18]

Étude de cas en Rhône Alpes

Les intentions de déménager après 60 ans restent faibles qu'on habite le centre ou la périphérie des villes. A contrario, les professionnels de l'immobilier mettent en évidence la mobilité des personnes âgées dans les villes ou centres bourgs (anticipation de la dépendance, recherche d'une qualité et proximité de services). Il y a donc une divergence d'appréciation qui résulte peut-être tout simplement d'un effet d'optique entre l'exception, la mobilité résidentielle des plus de 60 ans qui fait néanmoins un marché et l'immense majorité des ménages de plus de 60 ans dont la règle est la stabilité... La satisfaction dans le logement et un attachement aux lieux habités réduisent à une très faible proportion les perspectives réelles de mobilité.

Source : Importance et conséquences du vieillissement de la population en milieu périurbain- Cete

Questions

- Quelles ruptures dans les stratégies résidentielles des ménages de plus de 60 ans, quels besoins, quels services ?
- Quelle sera l'attitude des générations de baby boomers, première génération réellement « mobile » et première génération de l'étalement urbain ? L'enjeu d'une adaptation des communes aux besoins d'une population massivement plus âgée est posé.
- Quelle pérennité des modèles de parcours résidentiels identifiés à l'époque du faible coût de la mobilité ?

4. Une gouvernance adaptée au territoire vécu

La multi-appartenance territoriale est liée à la ségrégation fonctionnelle des espaces (le lieu où on consomme, le lieu où on habite, le lieu où on travaille...). Elle rend plus complexe les questions de gouvernance, la taille de la commune ne correspondant plus à la réalité du territoire vécu. Pour en rendre compte, Jean Viard a utilisé la métaphore de République du sommeil (traduction : « on vote où on dort »).

Cette multi-appartenance territoriale peut aller jusqu'à la multi-résidence. L'exemple le plus fréquent est celui de jeunes retraités qui partagent leur temps entre résidence secondaire et résidence principale, même si cela ne concerne qu'une faible part de la population. Les communes littorales sont particulièrement touchées par ce phénomène.

Questions

- Quelle gouvernance pour quel territoire vécu ?
- Quelles conséquences spécifiques pour le littoral, marqué par la forte représentation des résidences secondaires ?

5. Le devenir d'un espace rural sous pression

Un dernier enjeu concerne le devenir de l'espace rural qui a connu de profondes mutations depuis les « Trente Glorieuses » avec la fin de l'exode rural et le début de l'exode urbain et la transformation des modes de vie. Sous l'effet de la périurbanisation, l'imbrication entre espace urbain et espace rural est croissante.

L'INRA¹³ a construit quatre scénarios sur l'évolution de la ruralité dans les territoires et ses conséquences pour l'agriculture, à l'horizon 2020. Deux scénarios amplifient des évolutions déjà en cours : périurbanisation dans un cas, développement de mobilités ville-campagne dans l'autre. Les deux autres scénarios sont des scénarios de rupture basés sur une crise énergétique dans un cas, sur une gouvernance territoriale forte dans l'autre. Cette prospective montre que de nouvelles formes de ruralité apparaissent et sont étroitement liées aux dynamiques urbaines.

Dans l'agglomération nazairienne, la question du devenir des espaces ruraux se pose avec d'autant plus d'acuité que le territoire est composé d'un écosystème fragile (marais, Estuaire, Brière) et contraint par de nombreux périmètres de protection environnementale. Les espaces littoraux sont convoités pour l'urbanisation ; et l'agriculture fragilisée par la périurbanisation galopante.

Les documents d'urbanisme permettent d'apporter une réponse en matière de préservation des espaces agricoles. Ainsi, le SCoT de la métropole Nantes Saint-Nazaire et le schéma de secteur de la Carene ont identifié des espaces agricoles pérennes à plus de 20 ans.

L'espace rural convoité : trois figures de la campagne en tensions

Campagne Ressource	Campagne Cadre de vie	Campagne Nature
Le rural productif L'espace support d'activités économiques	Le rural résidentiel et récréatif L'espace consommé L'économie résidentielle	Les espaces ruraux comme espaces naturels L'espace réservé : Conservation, Préservation, Prévention.

Source : Philippe Perrier-Cornet - Quelles perspectives pour les campagnes françaises ?
La prospective rurale 2020 – INRA - 2007

¹³ « Les nouvelles ruralités en France à l'horizon 2030 » – Rapport du groupe de travail « Nouvelles ruralités » - INRA – Juillet 2008

Les 4 scénarios de la prospective « nouvelles ruralités »

> Scénario 1 : les campagnes de la diffusion métropolitaine

Étalement des grandes villes, intenses mobilités des résidents périurbains, agriculture localisée dans les interstices de ce tissu métropolitain, développement d'espaces naturels sanctuarisés.

> Scénario 2 : les campagnes intermittentes des systèmes métropolitains

Très grande mobilité ville-campagne des individus ; territoires ruraux attractifs pour des flux d'urbains ; multiplication des usages de ces espaces, parfois source de conflits ; l'agriculture a un rôle essentiel d'entretien des paysages et de gestion des écosystèmes.

> Scénario 3 : les campagnes au service de la densification urbaine

Les mobilités sont limitées par la hausse du coût de l'énergie. Concentration des populations dans les villes qui se densifient. Les grandes villes intègrent des formes de micro-campagnes intra-urbaines (parcs, bois, espaces agricoles). Dualités des campagnes entre agriculture et espaces protégés.

> Scénario 4 : les campagnes dans les mailles des réseaux de villes

Les mobilités se portent vers les villes, petites et moyennes, et les bourgs qui attirent de nouveaux résidents par leur qualité de vie. Différentes agricultures coexistent, enchevêtrées avec des espaces naturels protégés.

Source : INRA

Questions

- Quels conflits d'usage entre campagne ressource, campagne cadre de vie et campagne nature ?
- Quelle gestion des interfaces entre ville et campagne ?



Partie 2 – Coût de la mobilité individuelle et conséquences

La hausse du prix des carburants intervenue au cours de l'année 2008¹⁴ a remis sur le devant de la scène médiatique le **coût des déplacements automobiles dans le budget des ménages**, coût généralement **sous-estimé** au regard de l'ensemble des dépenses liées à la possession et l'usage d'une voiture.

Le facteur « coût du carburant » et la prise de conscience environnementale ont engendré des **modifications dans le comportement** des automobilistes. Ce mouvement déjà perceptible depuis une dizaine d'années réinterroge aujourd'hui les modèles de développement urbain et nos pratiques en matière de déplacement.

2.1 Coût perçu et coût réel d'une voiture : quelques repères

Le **coût réel** de possession et d'usage d'un véhicule comprend le prix du carburant, l'amortissement du véhicule, les dépenses d'entretien et de réparation, l'assurance...

L'estimation du coût réel dépend de la **méthode de calcul** utilisée mais aussi des **caractéristiques du véhicule** (kilométrage, type de carburants, puissance...) et de son usage (milieu urbain, longs trajets...). Pour donner un point de repère, on peut estimer que le coût global au Km avoisine 0,50 €.

Or ce coût réel est souvent méconnu. Corollaire de l'augmentation du prix du carburant, les ménages ont revu à la hausse **l'estimation du coût mensuel d'utilisation de leur voiture** qui est passé de 146 euros en 2005 à 185 euros en 2008 (sondage CSA réalisé en octobre 2008).

Cette estimation est en deçà du coût réel puisque le **budget mensuel moyen d'un automobiliste serait de l'ordre de 450€¹⁵**. A noter que le carburant ne représenterait que 15% des dépenses afférentes à l'automobile. Il constitue pourtant un facteur essentiel dans les arbitrages des ménages.

Sur 100 euros dépensés, l'automobiliste consacre :

- 43€ à l'amortissement de l'achat de la voiture
- 15€ au carburant
- 12€ à l'entretien
- 10€ au garage de la voiture
- 6€ aux frais financiers
- 3€ aux péages

Source : Automobile Club – estimation réalisée pour une Clio essence / 10 000 km/an

Coût annuel d'une voiture

- Petite voiture essence : 4 000 euros, soit 330 € par mois
- Voiture diesel moyenne : 6 500 euros, soit 540 € par mois
- Monospace diesel : 10 000 euros, soit 830€ par mois

Coût moyen annuel calculé sur 4 années d'usage pour un véhicule parcourant 15 000 km par an (40% en ville, 35% sur route, 15% sur autoroute)

Source : Ademe

¹⁴ Un coût majoré de + 30% (essence) à + 45% (gazole) de janvier 2007 à mai/juin 2008

¹⁵ « Budget de l'automobiliste français » – Automobile Club - octobre 2008

Méthode : comment calculer le coût de revient de possession et d'usage d'un véhicule ?

Deux approches développées par le Certu et l'Ademe sont présentées ci-dessous. Ces outils permettent d'obtenir des ordres de grandeur en termes de coût monétaire mais aussi de coût environnemental en comparant différents modes de transport. Ils comportent une vertu pédagogique certaine.

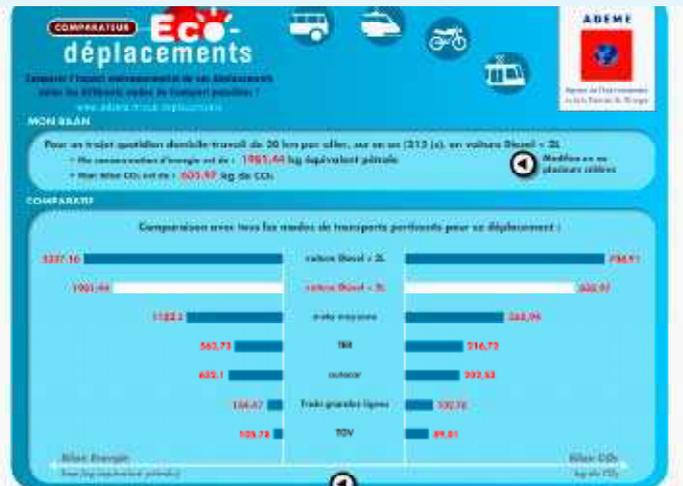
> **Le Certu**, dans son ouvrage « Estimation du volume des déplacements automobiles sur les aires urbaines », propose deux approches d'estimation des coûts supportés par les ménages pour leur mobilité locale en voiture.

- la méthode basée sur les comptes déplacement locaux détermine des ratios de coût pour divers postes de dépenses à partir de sources nationales (coût d'un contrôle technique, d'une assurance...) puis corrèle ces données au nombre de véhicules et à l'estimation du nombre de Kms parcourus pour calculer le coût global.
- la méthode basée sur les coûts DGI détermine un ratio de coût au kilomètre à partir du barème proposé par la DGI et qui prend en compte la dépréciation du véhicule, les primes d'assurance, les frais de réparation et d'entretien, les dépenses pneumatiques, la consommation de carburant.

Le coût moyen « DGI » au Km est :

- fixe pour les distances inférieures à 5 000 Km, soit 0,50 €
- variable et décroissant pour les distances parcourues entre 5 000 et 20 000 Km
- fixe si la distance est supérieure à 20 000 Km, soit 0,34 €

> **L'Ademe a mis au point une calculette éco-déplacement et un éco-comparateur .**



Le comparateur éco-déplacement évalue les impacts environnementaux des différents modes de transport : bilan CO₂ et bilan énergie.



Comme le comparateur éco-déplacements, la calculette évalue les consommations d'énergie et les émissions de CO₂ pour les trajets annuels domicile-travail, en fonction du mode de transport utilisé. Elle calcule et compare en outre les dépenses annuelles allouées aux déplacements.

<http://www2.ademe.fr/calcullette-eco-deplacements/>

2.2 Dépenses liées à la voiture et arbitrages des ménages

■ Des prix en hausse mais un budget des ménages « automobile » stable...

Le budget transport est le **poste de dépense le plus élevé après le logement et devant l'alimentation**. En 2004, l'INSEE estimait que les français consacraient 15% de leur budget aux transports (automobile, services de transports collectifs et taxis, deux roues). Dans ce budget, l'automobile représentait plus de 80% des dépenses, soit en moyenne 4 300 euros de dépenses annuelles.

De 1990 à 2005, les prix des carburants mais aussi des réparations et des pièces détachées ont progressé plus fortement que l'inflation. Or selon l'Insee¹⁶, la part des dépenses liée à la voiture est restée stable. Elle représentait **en moyenne 12 % du budget des ménages en France entre 1998 et 2006**, soit une part identique à celle enregistrée sur la période 1990-1997.

■ ... lié à un ajustement dans les comportements : arbitrage budgétaire et changement de culture

Les principales tendances à l'œuvre ont été constatées dans diverses études et enquêtes de l'INSEE, du Certu, et du SESP. S'agissant d'un phénomène nouveau, l'ensemble des tendances présentées ci-dessous méritent d'être suivies dans la durée pour vérifier s'il s'agit d'une donne conjoncturelle ou structurelle.

La grande **enquête nationale sur les transports** et les déplacements, réalisée en 2007-2008 par l'INSEE et dont les résultats seront communiqués en 2009, permettra de mieux appréhender les évolutions. La dernière enquête à cette échelle date de 1994.

Nouvelles pratiques d'achat et de conduite

Les ménages ont **ajusté leurs comportements** à la hausse des prix : achat de voitures diesel plus économes (70% des immatriculations actuelles), moindre rotation des véhicules (gardés 7,7 ans en moyenne en 2005), augmentation des ventes d'occasion, changement dans les comportements de circulation (éco-conduite et réduction de la vitesse), utilisation d'autres modes (doux ou collectifs), développement du covoiturage.

Les **incitations** à un changement dans les comportements de la mobilité sont désormais nombreuses. A titre d'exemple, la **semaine de la mobilité durable et la journée du transport public** qui se déroulent chaque année en septembre sont l'occasion pour les collectivités locales de donner un écho aux problématiques de déplacements.

Baisse de la circulation automobile

Cette inflexion dans les comportements de mobilité a été constatée par le SESP¹⁷ : en 2005 et pour la première fois depuis 1974, année du premier choc pétrolier, **la circulation automobile a baissé**. Un ralentissement était observé depuis les années 2000. La faible croissance du parc automobile, comparable à celle du nombre de ménages français, et la baisse des parcours annuels moyens par véhicule expliquent cette situation.



Baisse de la mobilité en voiture

Par ailleurs, pour la première fois depuis 30 ans, le CERTU¹⁸ a constaté dans les enquêtes ménages déplacements à Lille et Lyon (2006) puis à Rennes, Reims et Rouen (2007) une baisse de la mobilité totale et une baisse de la mobilité en voiture. Trois facteurs explicatifs sont évoqués : augmentation du coût des carburants, succès des politiques de transports engagées depuis plusieurs années (métros et trams urbains, TGV, TER) et vieillissement de la population, les personnes âgées étant moins mobiles que les actifs.

Nouvelle valeur accordée à l'objet « voiture »

Si ces tendances se confirment, on assisterait aux prémices d'un découplage entre la possession et l'usage de la voiture, révélateur d'un profond changement de culture vis-à-vis de l'automobile. La voiture en tant que symbole de statut social tend à s'estomper : pour 8 français sur 10, il n'est pas important d'avoir une belle voiture et ils ne sont plus que 38% à adhérer à l'idée que la voiture reflète le niveau social de son propriétaire¹⁹.

¹⁶ « Le budget transports des ménages depuis 40 ans » – Insee - Insee Première – n°1039 - septembre 2005

¹⁷ « Evolution contrastée de la mobilité des français en 2005 » – Service Economique, statistique et prospective – Sesp en bref n°10 - août 2006

¹⁸ « La mobilité urbaine des années 2000 : vers un découplage entre la possession et l'usage de la voiture ? » – Certu - octobre 2007

¹⁹ « Le rapport des français à l'automobile à la suite de la hausse des prix du carburant » – Sondage CSA – octobre 2008

2.3 Des conséquences immédiates pour les ménages les plus précaires

Comme évoqué ci-dessus, la stabilité du budget automobile des ménages est acquise notamment au prix d'une réduction de l'usage de son véhicule. Celle-ci est liée soit à un report sur un autre mode de transport mais aussi à un arbitrage individuel dans les trajets effectués (au détriment des trajets « loisirs »).

A l'avenir, la question est de savoir jusqu'à quel point les ménages devront ou pourront ajuster leurs comportements pour compenser la hausse des coûts et avec quelles conséquences.

Repères

En 2004, près de 3 salariés sur 4 quittaient leur commune de résidence pour aller travailler¹ dans une autre commune.

Au plan national, en 1960, un actif parcourait 3 km par jour en moyenne. En 2000, ce chiffre est passé à 40 km, avec une explosion très nette dans les années 1970-1980 au moment de la motorisation accrue des ménages².

En 2008, le trajet moyen parcouru chaque jour par les ligériens entre leur lieu de travail ou d'étude était de 30 km, pour une durée moyenne de déplacements de 37 minutes³.

Pour le Pôle emploi, une offre d'emploi est jugée « raisonnable » dans un rayon d'une heure de transport ou de 30 km du domicile.

¹ Les déplacements domicile travail amplifiés par la périurbanisation, INSEE Première n°1129 – mars 2007

² Les Echos - 12 février 2008

³ Transports, espaces naturels : ce que veulent les ligériens, CESR - n°37 – décembre 2008

■ Baisse du pouvoir d'achat

Les changements de comportements intervenus depuis la récente hausse du prix des carburants ne sont pas uniformes et restent liés au **pouvoir d'achat des ménages et à leur lieu de résidence**.

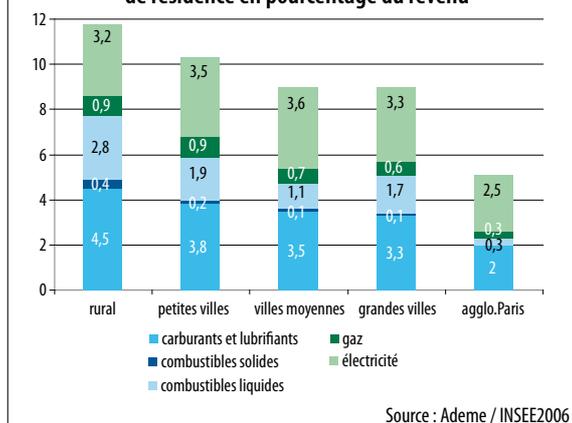
Dans une étude consacrée au « *Poids des dépenses énergétiques dans le budget des ménages* »²⁰, l'Ademe constate que la part des dépenses d'énergie (c'est-à-dire électricité, gaz, combustibles, carburants) dans le revenu des ménages les plus pauvres est passée de 10 à 15% entre 2001 et 2006, tandis que cette part a diminué dans le revenu de la population la plus aisée (6% en 2006).

Les inégalités sont aussi plus marquées en milieu rural qu'en milieu urbain. La part des dépenses énergétiques dans le budget d'un citadin reste inférieure de près d'un quart à celle d'un rural. [19]

Les ménages les plus fragiles apparaissent donc doublement pénalisés : ils occupent souvent des logements peu performants sur le plan énergétique et excentrés, en raison du coût du foncier. En état de dépendance par rapport à la voiture, ils pourraient être sujets à une hausse conséquente de leur facture énergétique.

Selon un sondage de l'institut CSA²¹ réalisé en septembre 2008, 57% des personnes disposant de moins de 1 000 euros par mois affirment avoir changé leur comportement suite à la hausse du prix des carburants, contre 20% des personnes disposant de revenus supérieurs à 4 500 euros.

[19] Dépenses énergétiques des ménages selon leur commune de résidence en pourcentage du revenu



²⁰ « Le poids des dépenses énergétiques dans le budget des ménages en France » - Ademe - Stratégie et Etudes - n°11 – avril 2008

²¹ « Les français et l'automobile » - Sondage réalisé auprès d'un échantillon représentatif de 1 000 personnes âgées de 18 ans et plus. Disponible sur le site Internet de l'institut CSA

■ Des parcours professionnels entravés

Le coût de la mobilité affecte particulièrement les personnes les plus précaires et comporte des conséquences directes sur leur accessibilité à l'emploi. On peut citer :

- les salariés les moins qualifiés qui cumulent à la fois des possibilités d'emplois excentrés (ex : secteur des services à la personne en milieu rural), à des horaires décalés et avec des possibilités de déplacements en transports en commun limités.
- les personnes exclues du système automobile (pas de permis, pas de voiture ou pas assez de moyens pour entretenir une voiture) pour lesquelles le « bassin d'emploi potentiel » est réduit... d'autant que le développement des activités économiques le long des principales infrastructures routières s'est effectué la plupart du temps sans souci de leur desserte par les transports en commun.
- les femmes qui adaptent leurs trajectoires professionnelles en fonction des contraintes imposées par le périurbain (emplois de services de proximité et temps partiels plus fréquents, problèmes d'accès aux structures de garde d'enfants).

La question des trajets domicile travail trouve progressivement un écho auprès des acteurs économiques, y compris parce qu'elle commence à peser sur les recrutements. Les entreprises commencent à aborder la question des mobilités par le biais des temps de vie : organisation de la vie quotidienne, gestion des temps de trajet et des déplacements, gestion du temps de travail.

Parmi les initiatives locales récentes, on peut citer les projets de crèche d'entreprises (Villejames), la construction de logements à destination des salariés (hypermarché Leclerc à Saint-Nazaire), le passage à la semaine de quatre jours (entreprise mayennaise).

Notons également qu'au-delà de la problématique domicile travail (trajets incompressibles), ce sont les trajets « loisirs » et vacances²² qui font l'objet d'arbitrages chez les ménages les moins aisés.

²² Par choix ou par contrainte, 21 millions de personnes ne sont pas parties en vacances en 2004, soit 35,4 % de la population qui n'ont pas effectué de séjour d'au moins quatre jours. Parmi eux, un noyau dur de 26,4 % de la population n'est pas parti du tout, ni en court séjour ni en week-end. Ne pas partir en vacances est très lié à la faiblesse des revenus du ménage. (Source : Insee première n°1093 - juillet 2006)

2.4 Des arbitrages résidentiels interrogés ?

Le coût du foncier reste une variable déterminante dans les choix de localisation résidentielle, bien plus que le coût du transport ou la localisation de l'emploi. L'accession à la propriété répond à une logique patrimoniale et « sécurise » dans un contexte d'incertitude latente sur l'emploi et les retraites.

Les ménages arbitrent en fonction de leur budget, de la taille du logement, de l'environnement. Le budget consacré aux déplacements fait partie de l'arbitrage mais est généralement minoré et peu pris en compte par les banques lorsqu'elles évaluent la solvabilité des ménages.

Or le prix moins élevé du m² excentré peut très vite être compensé par les coûts de transport. Dans certains cas les ménages disposant de deux voitures pour assumer les contraintes du mode de vie périurbain dépensent autant dans leur déplacement que dans le remboursement des emprunts immobiliers.

Cette situation a notamment été mise en évidence dans une étude²³ de la Direction Régionale de l'Équipement d'Ile de France (DREIF) et de l'Agence départementale d'information sur le logement 75 (ADIL) montrant que l'éloignement des centres-villes n'était pas forcément rentable.

La zone centrale où le coût du logement est élevé bénéficie de facilités en matière de transport et de dessertes et offre à ses habitants un coût de transport très réduit.

A l'opposé, la zone périurbaine, accessible en matière de coût foncier aux ménages de catégories modestes ou intermédiaires entraîne un surcoût lié aux frais de transports qui peut, dans certains cas, annuler le gain réalisé lors de l'achat du logement. La DREIF et l'ADIL 75 ont édité une plaquette et un logiciel d'estimation du budget transport d'un ménage en Ile-de-France. Ce logiciel mis à disposition des conseillers immobiliers permet d'orienter les ménages en meilleure connaissance de cause.

²³ « La prise en compte des dépenses de transports dans les projets d'accession : une aide à la cohérence des choix résidentiels » – DREIF – ADIL - 2005

En conclusion, le principe « plus loin égale moins cher » mérite donc d'être revisité.

De plus, la crise des sub-primes a révélé aux Etats-Unis et dans une moindre mesure en Europe que la chute des valeurs immobilières était directement proportionnelle à la distance qui sépare les maisons du centre ville. Dans les grandes agglomérations françaises, le lien entre la valeur des logements et leur accessibilité est également établi. Dans le contexte actuel, les biens situés en périphérie se déprécient plus rapidement.

Questions

- Le coût de l'énergie va-t-il constituer une première rupture dans les stratégies résidentielles ? La question de la distance va-t-elle devenir décisive lorsqu'il s'agira de définir des zones de prospection pour l'achat d'un logement ? Les marchés de la périphérie vont-ils devenir difficiles ?

Taux d'effort cumulé consacré au logement et aux transports

Exemple 1

Hypothèses :

Budget du ménage estimé à 3 500 € mensuels nets (couple biactif)

Apport personnel de 20%

Prêt immobilier sur 20 ans à 5 % hors assurance

Taux d'effort limité à 33%

Cas 1 :

Acquisition d'un bien à 170 000 euros en secteur péri-urbain (20 km de la ville centre) : deux voitures sont nécessaires

Monsieur travaille à 20 km = $(20 \times 2) \times 215 \text{ jours travaillés} \times 0,4 \text{ €/km} = 3 440 \text{ €}$ de dépenses annuelles (selon la méthode « DGI »).

Madame travaille à 10 km = $(10 \times 2) \times 215 \text{ jours travaillés} \times 0,5 \text{ €/km} = 2 150 \text{ €}$ de dépenses annuelles

Cas 2 :

Acquisition d'un bien à 210 000 euros en secteur urbain = possibilité de marche à pied et d'utilisation des transports en commun

Monsieur travaille à 5 km = $(5 \times 2) \times 215 \text{ jours travaillés} \times 0,5 \text{ €/km} = 1 075 \text{ €}$ de dépenses annuelles

Madame travaille en centre ville = abonnement mensuel bus = $30 \text{ €} \times 12 = 360 \text{ €/an}$

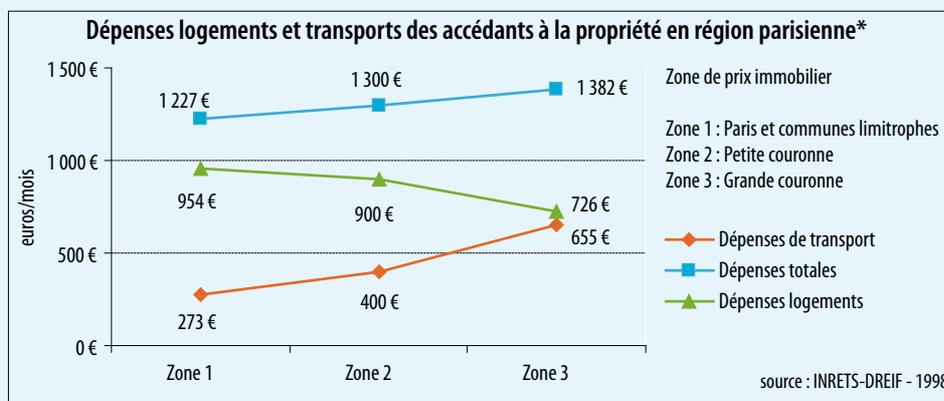
Cas	Prix du logement	Transports Mensualité	Logements Mensualité	Dépenses Logements+Transports	Part Transports	Part Logements	Part Logement+Transports
Cas 1	170 000 €	465 €	920 €	1 385 €	13 %	26 %	39 %
Cas 2	210 000 €	120 €	1 120 €	1 240 €	3 %	32 %	35 %

NB : Seuls les déplacements domicile travail sont pris en compte. On estime qu'un déplacement sur quatre seulement est lié au motif travail. La part du budget transport est calculé ici «a minima».



Exemple 2

- En Ile de France, la Direction Régionale des Transports et de l'Équipement et l'INRETS ont identifié les dépenses de logement et de transports moyennes selon la zone de résidence des accédants à la propriété. Chez les ménages accédants de la zone périphérique, les dépenses de déplacement rejoignent celles du logement.



- L'application de ce schéma à l'échelle locale permet une première approche du coût global transport et habitat selon la commune de résidence et la distance à Saint-Nazaire.

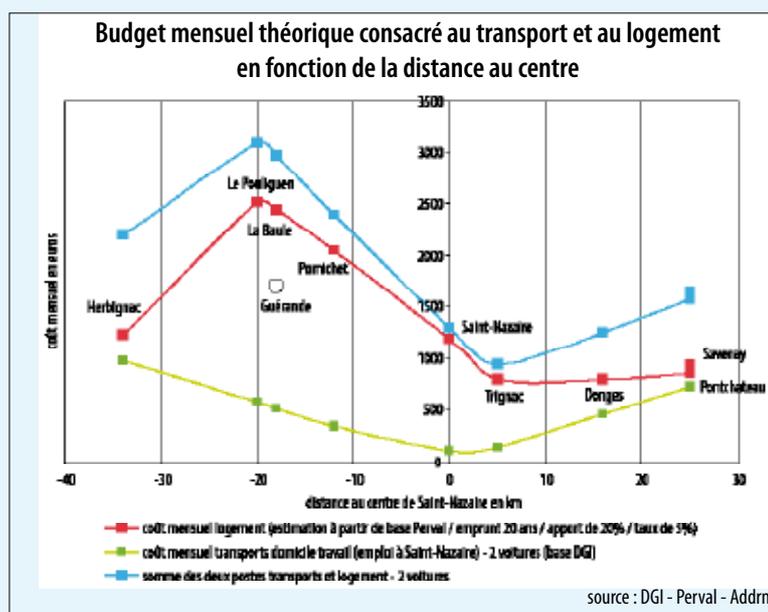
Il s'agit d'un exercice théorique fondé sur les hypothèses suivantes :

- possession de deux voitures et calcul du coût de transport sur la base des trajets domicile travail (emplois localisés à Saint-Nazaire pour les deux membres couple),
- prix des logements anciens et estimation des mensualités pour un emprunt contracté sur 20 ans à un taux de 5%, avec un apport personnel de 20% ; les taxes d'habitation et taxes foncières ne sont pas répercutées.

S'il ne donne que des ordres de grandeur, le graphique ci-dessous met en évidence une logique est-ouest doublée d'une logique centre-périphérie.

Le coût global est le plus élevé du Pouliguen à Pornichet. Il décroît dans le secteur périurbain (Herbignac à l'ouest, Pontchâteau à l'est).

C'est entre Saint-Nazaire et Montoir Donges que le coût global logement et transport apparaît aujourd'hui le moins élevé.



* « Pour un nouvel urbanisme, la ville au cœur du développement durable » - Denis Clerc, Claude Chalon - édition Yves Michel - 2008



Partie 3 - Les solutions alternatives à l'usage de la voiture individuelle

La promotion des modes de transport alternatifs apparaît de plus en plus dans la législation et les choix d'aménagement du territoire. Des dispositions légales encadrent la mobilité et favorisent le développement des transports doux et des transports en commun. Pour rappel :

- la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI - 1982) qui définit entre autres les périmètres de transports urbains (PTU).
- la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE - 1996) qui rend obligatoire la surveillance de la qualité de l'air et a introduit l'obligation pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants de se doter d'un Plan de Déplacements Urbains (PDU).
- la Loi Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU - 2000) qui prône un développement urbain maîtrisé en cohérence avec les politiques de transports.

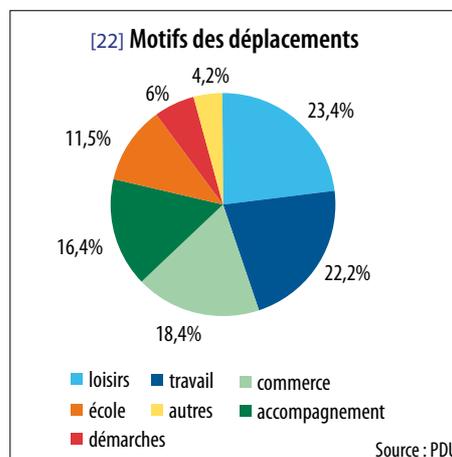
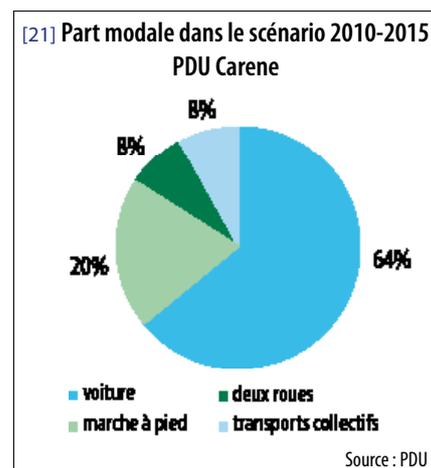
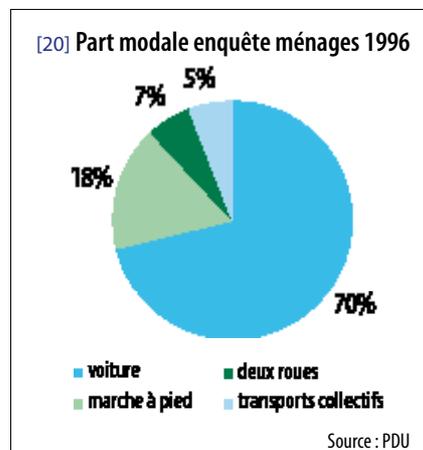
Pour être efficaces, ces dispositifs doivent trouver leur mise en œuvre concrète via la promotion d'outils tels que le co-voiturage, l'auto-partage, les plans de déplacements d'entreprise (PDE)...

La communication sur les modes alternatifs à la voiture individuelle est capitale, de même que l'éducation à la mobilité dès l'enfance pour sortir du réflexe « tout voiture ».

3.1 La voiture reste privilégiée y compris quand les alternatives existent

Les dernières données disponibles sur la part modale et les motifs de déplacement dans la région nazairienne datent de 1996²⁴. Presque 3 déplacements sur 4 étaient réalisés en voiture à raison de 672 000 déplacements par jour. [20]

Dans son Plan de Déplacement Urbain, la Carene vise la répartition modale suivante. [21]



²⁴ « Comment se déplacent les habitants de la Région nazairienne ? » - résultats des enquêtes de déplacements réalisées en 1996 - INSEE - Cete de l'Ouest

La distance parcourue par déplacement en voiture est un indicateur complémentaire intéressant. L'exercice a été conduit par le Cete et l'agence d'urbanisme de Strasbourg (Adeus)²⁵ à partir des enquêtes ménages déplacements réalisées en 1997 à Strasbourg et en 2006 à Lille et à Lyon. Il ressort de cette étude que deux déplacements sur trois font moins de trois kilomètres mais que un sur deux est pourtant réalisé en voiture (réflexe, confort, accompagnement, ...). Pourtant, jusqu'à 3 km, le report modal vers le vélo ou le transport collectif est tout à fait envisageable. [23] [24]

Repères

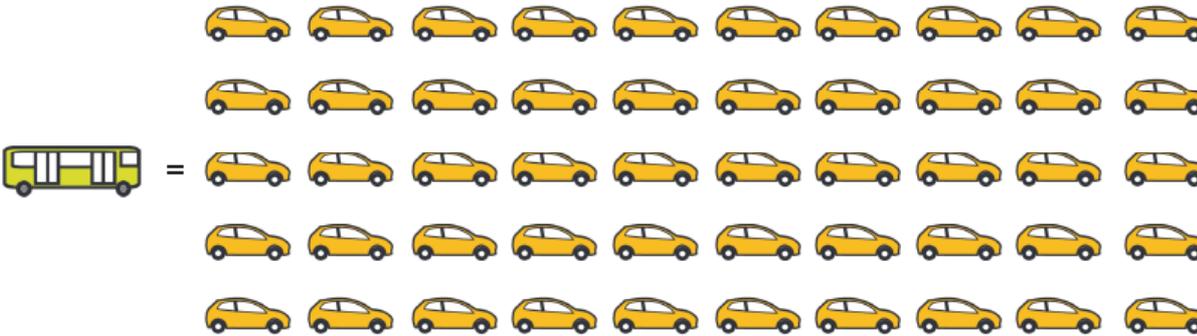
Il faut ¼ d'heure pour faire 1 km à pied.

Il faut ¼ d'heure pour faire 3 km à vélo et en ville.

La carte scolaire montre que 90% des écoles en France sont en moyenne à moins d'1 km du domicile.

Source : Ademe

[23] Un bus = 50 voitures



Source : Ademe

[24] Une place de stationnement voiture = 10 vélos



Source : Ademe

²⁵ « Distance de déplacements et effet de serre » – fiche mobilité n°4 – Certu – novembre 2008



3.2 Exemples de leviers législatifs et réglementaires

■ Le plan de déplacement urbain

La loi LAURE, puis la loi SRU ont donné aux plans de déplacement urbain (PDU) des orientations précises :

- diminuer le trafic automobile pour contribuer notamment à la réduction de la pollution atmosphérique ;
- développer les transports collectifs, la marche à pied et le vélo ;
- aménager et exploiter au mieux le réseau routier existant ;
- organiser le stationnement ;
- réduire les nuisances du transport des marchandises en ville ;
- établir des plans de mobilité pour inciter les employeurs à faciliter l'usage, pour leur personnel, des transports en commun et du covoiturage ;
- améliorer la sécurité de tous les déplacements en définissant un partage équilibré de la voirie entre chaque mode et pour chaque usager ;
- mettre en place une tarification et une billetterie intégrées pour l'ensemble des déplacements ;
- mettre en place des outils d'aide à la décision publique et privée.

La Carene a approuvé son PDU en 2006. Celui-ci doit être compatible avec la DTA de l'Estuaire de la Loire, le SCoT, le Schéma de secteur, le Plan pour la qualité de l'air...

Les grandes lignes du PDU de la Carene :

- un urbanisme favorisant les centralités ;
- promouvoir les transports collectifs urbains ;
- développer l'intermodalité ;
- maîtriser le stationnement ;
- encourager l'usage du vélo et améliorer sa sécurité ;
- valoriser et sécuriser la marche à pied et les déplacements des personnes à mobilité réduite ;
- partager la rue, améliorer la sécurité et qualifier les entrées de villes ;
- aménager le réseau de voiries ;
- organiser le transport de marchandises ;
- développer le management de la mobilité ;
- mettre en place un observatoire de la mobilité.

■ L'articulation des politiques d'urbanisme et de transports au cœur des documents d'urbanisme

Au cours des dernières décennies, la nécessité d'articuler les politiques d'urbanisme et de transports s'est imposée avec la prise de conscience des enjeux liés au développement durable. Les lois SRU et Urbanisme et Habitat ont affirmé clairement la nécessité de conjuguer l'ensemble de ces enjeux sur un même territoire. Les SCoT, Schéma de secteur, PLU ont précisément été créés pour renforcer l'articulation et l'interaction des politiques urbaines et territoriales trop souvent traitées de manière sectorielle. Le lien urbanisme et déplacements est précisément un des fils conducteurs des documents d'urbanisme.

A titre d'exemple, le SCoT métropolitain, approuvé en mars 2007, consacre dans son Document d'Orientations Générales deux chapitres à ce sujet :

Le chapitre 4 « Organiser la mobilité : les objectifs relatifs à la cohérence entre l'urbanisation et les transports » s'adresse aux schémas de secteur et PLU ainsi qu'aux PDU des agglomérations. Il traite notamment du développement du mode ferroviaire, de la place des modes doux dans les orientations d'aménagement, de l'utilisation de la voiture en zone urbaine dense (rationalisation du stationnement et interface avec d'autres modes, fluidité du trafic, partage de la voirie, sites propres pour les transports collectifs...)...

Le chapitre 5 « Relier urbanisme et déplacements : les conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs » apporte un complément sur le volet urbain. Il prône notamment la construction de logements, de services, d'activités tertiaires et d'équipements en priorité à proximité des stations et axes de transports collectifs et le traitement des gares et des principaux points d'échanges de transports collectifs en pôles de centralité.

Au-delà, cette problématique interpelle en effet l'ensemble des politiques sectorielles, avec en toile de fond la volonté d'une maîtrise de la périurbanisation (desserte des zones d'activités par les transports en commun, conditionnement de l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation à la desserte en transports en commun...).

■ Le Grenelle de l'environnement

Loi d'orientation, le « Grenelle 1 » fixe une série de grands objectifs qui seront déclinés dans le « Grenelle 2 » relatif aux bâtiments et aux transports puis dans le « Grenelle 3 » relatif à l'agriculture et à la gouvernance.

Le « Grenelle 1 » affiche un objectif de diminution des gaz à effet de serre de 20 % d'ici à 2020 afin de les ramener à cette date au niveau qu'elles avaient atteint en 1990. Il définit en outre des objectifs à moyen terme sur les secteurs clés que sont le logement, l'énergie et les transports de marchandises et de voyageurs.

En matière d'urbanisme, le « Grenelle 1 » cite plusieurs préoccupations qui devront désormais être intégrées dans le droit de l'urbanisme : lutte contre la régression des surfaces agricoles et naturelles, lutte contre l'étalement urbain, gestion économe de la ressource espace, harmonisation des documents, continuité écologique pour préserver la biodiversité.

Il prévoit que les régions, les départements et les communes de plus de 50 000 habitants établissent des plans climat-énergie territoriaux avant 2012.

Le développement des transports collectifs des personnes est affiché comme une priorité du « Grenelle 1 ». A cet effet, l'Etat :

- développera les lignes ferrées à grande vitesse,
- encouragera la mise en place, dans le cadre des PDU, de plans de déplacements d'entreprise, d'administration, d'école ou de zones d'activité, ainsi que le développement du co-voiturage, de l'auto partiage et du télétravail,
- soutiendra les innovations technologiques réduisant la pollution et la consommation des véhicules,
- incitera les entreprises et les collectivités à se doter de parcs de véhicules performants,
- favorisera le développement des transports collectifs en site propre, participant notamment au désenclavement des quartiers sensibles.

Le projet de loi « Grenelle 2 » dit de « transition environnementale » précise les objectifs fixés dans le cadre du « Grenelle 1 », détaille les moyens pour les atteindre et modifie pour cela certaines réglementations actuelles et modes de gouvernance.

Parmi les principales mesures concernant le transport, on peut citer l'amélioration des transports alternatifs à la route (fiscalité poids lourds, levée des freins juridiques rencontrés pour le développement des transports collectifs urbains et périurbains, promotion de l'autopartage, malus pour les voitures polluantes).

3.3 Exemples d'initiatives pour se déplacer autrement

L'auto-partage permet de disposer d'un véhicule en libre service pour les trajets ponctuels, de courte distance et de courte durée, sans formalité et sur simple adhésion. Il constitue une alternative intéressante à l'achat d'un véhicule. Ce service se développe actuellement dans les grandes villes (à Nantes, le service Marguerite a été mis en place en 2008).

Le co-voiturage consiste à partager son véhicule personnel avec d'autres usagers pour effectuer un trajet en commun régulier ou non. La Carene propose un service de co-voiturage²⁶ avec inscription gratuite (800 inscrits en 2008) et a d'ores et déjà mis à disposition deux parkings de co-voiturage (zones d'activités des Six Croix et de Brais). Six autres sont en projets et un jalonnement spécifique est prévu.

The screenshot shows the website for 'La CARENE' (Carpooling). The main heading is 'Le covoiturage : Cliquez...roulez !'. Below this, there is a map of the Nantes region with several locations marked. Text on the page includes: 'Vous ne pouvez pas vous passer de votre voiture ? Vous cherchez une place dans une voiture ?'. It also lists benefits: 'Dans le cadre de sa politique de déplacements, la CARENE propose un service de covoiturage gratuit à destination de tous les usagers (Saint-Nazaire, Pornic, Tugay, covoiturage depuis Nantes, covoiturage en Loire Atlantique ou sur toute la France au départ de la France de la CARENE). Le service s'adresse : - aux automobilistes souhaitant partager leur frais de transport - aux personnes sans voiture et dépourvues des transports en commun'. A phone number '0820 820 138' is displayed. At the bottom, it states: 'Ainsi, que vous soyez usager ou conducteur, que vous souhaitiez pratiquer le covoiturage entre Saint-Nazaire, Pornic... ou covoiturage depuis Nantes, le covoiturage en Loire Atlantique ou sur toute la France s'inscrit dans l'objectif de réduire les émissions de CO2 et de limiter le coût de la mobilité.' The footer of the page contains the URL 'Site Internet : www.covoiturage-carene.com'.

²⁶ Site Internet : www.covoiturage-carene.com



Le **Plan de déplacements d'entreprise** (PDE) a pour objectif de rationaliser l'organisation des déplacements liés à l'activité de l'entreprise (trajets domicile-travail des salariés et autres déplacements professionnels des fournisseurs, des clients, des visiteurs).

Les actions d'un PDE visent à limiter le recours à la voiture individuelle par le développement des offres alternatives (marche, vélo, transports en commun, covoiturage et auto partages) et permettre ainsi la réduction des coûts de déplacement, la mutualisation des moyens et une meilleure valorisation du foncier de l'entreprise (gestion du stationnement).

La mise en place d'un PDE s'appuie sur un diagnostic préalable (flux générés, trafics visiteurs, accès au site, part d'utilisation de la voiture par les employés).

Il existe aussi des plans de déplacements pour les zones d'activité, pour les administrations (PDA), ou pour les établissements scolaires (PDES). Dans ce dernier cas, peuvent être mis en place des Carapattes ou Pedibus (ligne de ramassage scolaire pédestre encadrée par des parents d'élèves) ou des Caracycles (avec pour but l'initiation des enfants à la sécurité et la mobilité en vélo, l'encadrement se fait avec l'aide d'associations locales).

Le premier PDE a vu le jour en 1998 sur le site de STMicroelectronics à Grenoble.

Confronté à un problème de places de parking dû à un doublement de ses effectifs en 10 ans, STM a fortement incité ses salariés à utiliser des transports alternatifs : distribution de kit vélo (casque, lumière...) et construction d'un garage à vélo couvert, mise en place d'une navette privée toutes les 10 minutes aux heures de pointe pour relier la gare routière et ferroviaire au site, incitation au co-voiturage grâce à un site Internet dédié. Résultat : 54% des 2 400 salariés utilisent un mode de transport alternatif à la voiture individuelle.

3.4 La condition préalable : une chaîne de transport performante

La mise en œuvre d'une politique de transport performante à l'échelle du bassin de vie comme à l'échelle communale nécessite une action coordonnée entre les différents niveaux décisionnels :

- pour répondre aux enjeux d'une cohérence urbanisme/transports énoncés de façon prescriptive dans le SCoT métropolitain, le Schéma de Secteur de la Carene (documents avec lesquels les PLU devront se mettre en compatibilité) mais aussi dans les politiques sectorielles que sont les PDU et PLH.
- pour garantir l'efficacité socio-économique des transports collectifs, celle-ci ne pouvant être améliorée qu'en corrélant le niveau d'offre de transports à une politique de densité ambitieuse, et au-delà en menant une réflexion sur l'aménagement de la ville (centralités, polarités, axes de rabattement). Le transport à la demande permet quant à lui de desservir des zones d'habitat peu denses et pour lesquelles la mise en place d'une ligne régulière n'est pas envisageable (économiquement non viable).
- pour actionner l'ensemble des leviers nécessaires au report modal vers le transport collectif. La qualité de l'intermodalité et l'accessibilité des pôles d'emploi et d'habitat « jusqu'au bout » sont des paramètres fondamentaux. La gestion du « porte à porte » et du « premier et du dernier km » se pose en effet lorsque le maillage du territoire par les réseaux de transport est lâche.

La gestion de l'intermodalité comprend à la fois l'aménagement des lieux (stationnement, parcs relais, aménagement des espaces publics, sécurisation des circulations douces...), la mise à disposition de matériel (vélos), la coordination entre les différents modes (horaires, cadencement, interconnexions entre les réseaux de transport), la communication (lisibilité du réseau, centrale de mobilité) et l'incitation tarifaire.

Les autorités compétentes

L'organisation des transports collectifs a été fixée par la loi Loti en 1982. A l'échelle locale, trois acteurs interviennent en tant qu'autorité organisatrice des transports de voyageurs (AOT).

Les communes et les intercommunalités, désignées autorités organisatrices de transports urbains (AOTU) doivent organiser les transports publics de personnes à l'intérieur d'un périmètre de transports urbains (PTU). Le PTU correspond également à la zone sur laquelle les AOTU prélèvent un versement transport, impôt payé par les entreprises de plus de 9 salariés au profit du développement des transports collectifs. Le PTU correspond au périmètre de la Carene. Le réseau de transport urbain est géré par la STRAN.

Les départements organisent les transports routiers non urbains d'intérêt départemental (Lila).

Les régions sont chargées de l'organisation des transports ferroviaires régionaux de voyageurs par les TER ainsi que des transports routiers d'intérêt général.

Enfin, la politique de stationnement, la mise en place de plans vélos, la gestion des voiries, le management de la mobilité... relèvent encore d'autorités différentes.

Les transports en commun et notamment les transports urbains sont organisés sur des périmètres institutionnels qui correspondent très rarement aux territoires vécus.

L'enjeu consiste donc à connecter entre eux les différents modes de transport de manière à rendre performante la chaîne des déplacements aux différentes échelles de territoire vécu (du quartier au bassin de vie).



Annexes



ANNEXE 1 - Les principales sources de données sur la mobilité

- **Les enquêtes ménages déplacements (EMD)** permettent à une autorité organisatrice de transports d'obtenir une connaissance fine des pratiques de déplacements et de disposer d'éléments de comparaison avec d'autres agglomérations. Réalisées selon une méthode standard, homologuée par le Certu, elles constituent une base de données intéressante sur les caractéristiques du ménage, les habitudes d'utilisation des transports (motifs, modes, heures . . .), les aspirations des habitants. Ces enquêtes peuvent être subventionnées par l'Etat (de 20% à 30%).
- **L'enquête nationale sur les transports et les déplacements (ENTD)**, renouvelée en 2008, a pour objectif la connaissance des déplacements des ménages résidant en France et de leur usage des moyens de transport tant collectifs qu'individuels.

Périmètre de l'enquête ménages de 1996 et périmètre de transports urbains



- périmètre enquête ménages 1996
- périmètre de transports urbains

Périmètre de l'enquête ménages

L'enquête ménages conduite en 1996 constitue la seule source de données actuellement disponible sur les modes et motifs de déplacement à l'échelle d'un bassin de vie élargi.

Périmètre de transports urbains (PTU)

La loi sur l'air de 1996 a introduit l'obligation pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants de se doter d'un Plan de Déplacements Urbains (PDU). Le PTU est le périmètre d'application du PDU. Elaboré en concertation avec la Région, le Département, la commune, les services de l'Etat et les associations, le PDU de la Carene a été approuvé en juin 2006.

Il s'agit de la seule enquête sur la mobilité réalisée à cette échelle et qui décrit tous les déplacements, quels que soient le motif, la longueur, la durée, le mode de transport, la période de l'année ou le moment de la journée. Elle permet donc d'observer les comportements de mobilité des habitants de toutes les tailles d'agglomérations et de les comparer avec les résultats des enquêtes précédentes (1967-1974-1982-1994). L'ENTD s'intéresse également aux possibilités d'accès aux transports collectifs et aux moyens de transports individuels dont disposent les ménages.

Dans la Région des Pays de la Loire, cinq périmètres géographiques ont fait le choix d'un sur-échantillonnage, de manière à disposer de résultats plus fins : Région, département de Loire-Atlantique, DTA Estuaire de la Loire, SCoT de la métropole Nantes Saint-Nazaire, communauté urbaine de Nantes. Ce n'est pas le cas pour la Carene et Cap Atlantique. Les résultats de l'ENTD seront disponibles en 2009.

- **L'exploitation des Déclarations Annuelles de Données Sociales (DADS)**

Les DADS permettent de disposer d'informations sur la localisation des établissements et des emplois ainsi que sur l'âge, le sexe, la profession, le type de contrat et le lieu de résidence des salariés.

L'Adrn conduira en 2009 une étude avec l'INSEE sur les problématiques d'étalement urbain. Cette étude s'appuiera notamment sur l'exploitation du fichier DADS, afin de mieux appréhender les caractéristiques des navetteurs de la zone (direction, distance, composition des flux), les pôles émetteurs et récepteurs de flux... et *in fine* de redessiner une aire urbaine théorique (aire de rayonnement de la région nazairienne).

- **Les résultats du recensement**

Le dernier recensement date de 1999. Les données sur le taux de motorisation des ménages, les migrations domicile travail sont donc relativement anciennes. A partir de juillet 2009, l'INSEE mettra progressivement en ligne les résultats du recensement rénové permettra d'obtenir des indicateurs actualisés.

- Par ailleurs, les collectivités, les autorités organisatrices de transport ou les exploitants peuvent mettre en place des **dispositifs plus ponctuels et ciblés** (enquêtes origine destination, enquêtes cordon...).
- Enfin, des **analyses prospectives** sont menées dans le domaine des transports. A titre d'exemple, la DRE des Pays de la Loire a engagé une réflexion sur l'évolution des déplacements de personnes au niveau régional aboutissant à la construction de 4 scénarios à l'horizon 2025 (scénario de la croissance durable, scénario de la crise et du repli territorial, scénario de la métropolisation et scénario du développement endogène)¹.

¹ « Etude prospective démographie et déplacements - Pays de la Loire 2025 » - DRE - Cete de l'Ouest – novembre 2007

ANNEXE 2 - Mesurer l'étalement urbain : quels outils ?

Différents outils peuvent être utilisés selon que l'on s'intéresse à l'occupation du sol ou à l'évolution de la population. La prise en compte d'un seul indicateur (que ce soit la continuité du bâti, la forme d'habitat, l'intensité des migrations pendulaires, l'évolution de l'emploi ...) ne saurait rendre compte à lui seul de la complexité du phénomène périurbain.

Par ailleurs, la pertinence des sources utilisées est fonction des échelles et des axes d'observation. On peut distinguer :

- ➔ **Les bases de données d'occupation des sols** (Corine Land Cover réalisée à partir d'images satellites ou la BD Topo issue de photos aériennes) permettent de mesurer l'extension de l'urbanisation. Toutefois, ces bases présentent des limites : absence de nomenclature commune, pas de prise en compte du bâti en deçà d'un certain seuil, périodicité des mises à disposition. A titre d'exemple Corine Land Cover permet seulement de visualiser les unités de plus de 25 ha.
- ➔ **Les bases de données socio-économiques** de l'INSEE, du Ministère (Filocom, Sitadel, DGI...) permettent un autre type d'approche : évolution de la population et du nombre de logements, surfaces consommées, prix des transactions ...
- ➔ Enfin, **les zonages de l'INSEE** construits à partir des recensements présentent l'avantage d'être une référence nationale (carte ci-contre).

- **Unité urbaine (1954)** : l'unité urbaine est un ensemble d'une ou plusieurs communes présentant une continuité du tissu bâti (moins de 200 m entre deux constructions) dont la population compte au moins 2 000 habitants. Utilisée dès 1954, l'unité urbaine privilégie un critère morphologique (continuité du bâti).
- **Zone de Peuplement Industriel et Urbain (1962)** : au recensement de 1962, l'INSEE a défini des ZPIU, l'unité urbaine ne suffisant plus à rendre compte du phénomène d'étalement urbain. La ZPIU est déterminée à partir des migrations quotidiennes domicile-travail, de l'importance de la population non agricole ainsi que du nombre et de la taille des établissements industriels, commerciaux et administratifs.
- **Zonage en aires urbaines et en aires d'emploi de l'espace rural (1997)** : cette nomenclature spatiale a pour but de donner une définition précise des villes et de leur zone d'influence.

L'espace à dominante urbaine :

- pôle urbain : unité urbaine offrant 5000 emplois ou plus et n'appartenant pas à la couronne périurbaine d'un autre pôle urbain ;
- couronne périurbaine : ensemble des communes de l'aire urbaine à l'exclusion de son pôle urbain ;
- communes multipolarisées : communes ou agglomérations situées hors des aires urbaines dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans plusieurs aires urbaines différentes, sans atteindre ce seuil avec une seule d'entre elles, et qui forment avec elles un ensemble d'un seul tenant.

Une aire urbaine est composée d'un pôle urbain et de sa couronne périurbaine. L'analyse à partir des aires urbaines privilégie une approche économique de la ville en se restreignant à la prise en compte des déplacements domicile travail. Elle permet toutefois une meilleure compréhension des dynamiques territoriales.

L'espace à dominante rurale :

Il se définit comme l'ensemble des communes qui ne se situent pas dans l'espace à dominante urbaine.

- pôle d'emploi de l'espace rural : commune ou agglomération n'appartenant pas à l'espace à dominante urbaine et offrant 1500 emplois ou plus ;
- couronne d'un pôle d'emploi de l'espace rural : ensemble des communes ou agglomérations n'appartenant pas à l'espace à dominante urbaine dont 40 % ou plus des actifs résidents vont travailler dans le reste de l'aire d'emploi de l'espace rural ;
- autres communes de l'espace rural.

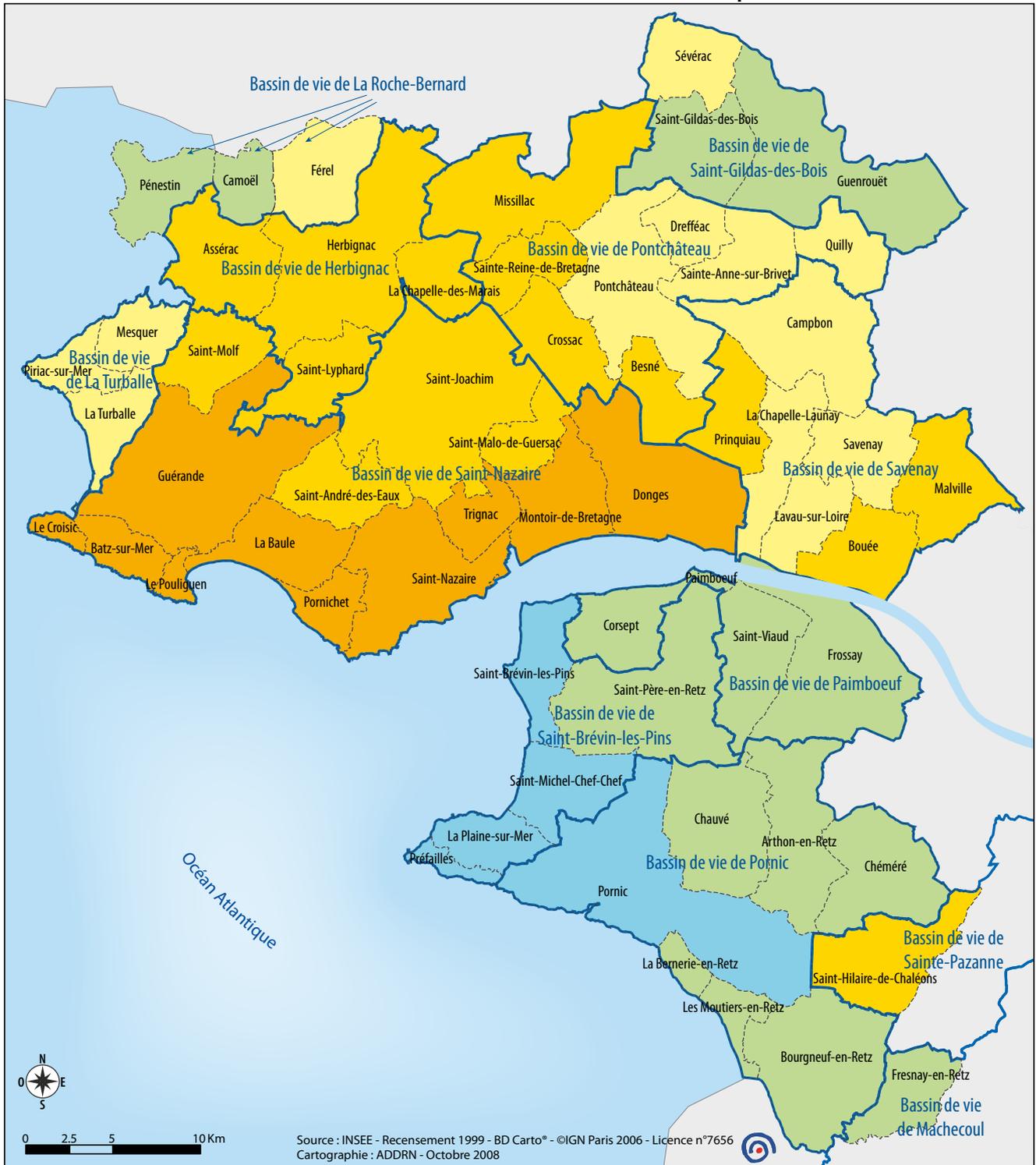
Une aire d'emploi de l'espace rural est composée d'un pôle d'emploi de l'espace rural et de sa couronne.

- **Bassin de vie** : la notion de bassin de vie est apparue en 2003-2004. Un bassin de vie désigne la « plus petite maille territoriale » à l'autonomie plus ou moins marquée, où s'organise la vie quotidienne des habitants (accès à l'emploi et accès aux services : commerces, établissements scolaires, équipements de santé). Le bassin de vie peut donc être considéré comme l'espace délimité par l'aire d'influence d'une ville et le territoire vécu. Il permet de rendre compte de la structuration de l'espace rural.

Définitions INSEE



Les bassins de vie et la typologie urbain/rural de la zone d'emploi de Saint-Nazaire en 1999



Typologie urbain/rural en 1999

- Pôle urbain
- Couronne périurbaine
- Commune multipolarisée
- Pôle d'emploi de l'espace rural
- Autre commune de l'espace rural

Lexique

ADEME : Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie

CERTU : Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques

CETE : Centre d'Études Techniques de l'Équipement

CREDOC : Centre de Recherche pour l'Étude et l'Observation des Conditions de Vie

INRA : Institut National de la Recherche Agronomique

INRETS : Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité

Loi LAURE : Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie

Loi LOTI : Loi d'Orientation des Transports Intérieurs

Loi SRU : Loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains

PLH : Programme Local de l'Habitat

SCOT : Schéma de COhérence Territoriale

SESP : Service Économie, Statistiques et Prospective

TNS SOFRES, anciennement SOFRES : SOciété FRançaise d'Études par Sondages

Définitions

Déplacement : mouvement d'une personne (de plus de 5 ans), effectué pour un certain motif, sur une voie publique, entre une origine et une destination, selon une heure de départ et une heure d'arrivée, à l'aide d'un ou plusieurs moyens de transport.

Intermodalité : combinaison de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement en lieu et place du « tout automobile ». Par exemple :

- Vélo + transports publics
- Voiture + parking relais + transports publics
- Voiture + parking + vélostation
- TER + tramway (ou métro)

Mobilité : nombre moyen de déplacements effectués par une personne quotidiennement (y compris les enfants de plus de 5 ans).

Modes : le ou les moyens de transport utilisés pour réaliser un déplacement (marche, deux roues, transports en commun, voiture).

Motif : raison pour laquelle est effectué le déplacement (loisirs, travail, commerce...).

Multimodalité : présence en un même lieu de plusieurs moyens de transport.

Taux de motorisation : taux d'équipement en véhicule des ménages.





Directeur de publication : Jean Haëntjens
Rédaction : Claire Victoire
Cartographie : Alice Loiseau
Photographie : Addrn
Infographie : Sandra Biguet

Mars 2009

addrn - 109 Centre République - BP 326 - 44615 Saint-Nazaire Cedex
Tél : 02.40.00.36.99 Fax : 02.40.66.50.05 E-mail : contact@addrn.fr Site : www.addrn.fr