



Partie 2

DÉFIS ET COHÉSION DES ESPACES FRANÇAIS

A Les territoires français face aux mutations économiques
et à la crise de 2008

B Défi agricole et alimentaire dans les territoires

C Services à la population, accessibilité et cohésion territoriale

D Evolution des mobilités et processus d'inégalités spatiales

E Interdépendance et cohésion des espaces
à différentes échelles

F Les défis territoriaux des changements climatiques,
de la préservation de la biodiversité et de la maîtrise
de l'énergie

G Potentiel d'innovation et diversité
des schémas de localisation

H La diversité des atouts et trajectoires des territoires

D Évolution des mobilités et processus d'inégalités spatiales

La mobilité des Français a crû à un rythme plus modéré entre 1994 et 2008 qu'entre 1982 et 1994. Cette tendance masque toutefois des contrastes territoriaux importants, avec le recours inégal à différents modes de transport à l'intérieur des aires urbaines d'une part, entre les aires urbaines et régions du territoire métropolitain d'autre part. La localisation résidentielle introduit de fortes variations dans l'existence et l'utilisation d'alternatives à l'automobile pour les trajets domicile-travail, qui restent le motif structurant de la mobilité des Français. Si l'automobile reste le véhicule adapté aux zones moins denses, où elle est vectrice d'une homogénéisation relative des pratiques de mobilité, la dépendance à l'automobile soulève en revanche d'importants enjeux de cohésion sociale. Les populations éloignées des ressources urbaines et limitées dans leurs possibilités de déplacement (personnes âgées, handicapées, mineures, à revenus modestes) sont particulièrement concernées.

142

1 | L'évolution de la mobilité des Français

La mobilité a continué de croître, mais à un rythme ralenti depuis 1994

La mobilité des résidents français a continué d'augmenter entre 1994 et 2008. Mais comparativement à la période antérieure (1982-1994), l'enquête nationale de 2008 sur les transports et déplacements montre que son rythme de croissance s'est considérablement ralenti, même si la hausse spectaculaire de la période précédente se situait dans la moyenne des pays européens [1]. Un retournement de tendance apparaît même aux alentours de 2005 : pour la première fois depuis 1974, la circulation automobile a baissé dans les grandes agglomérations comme Lille et Lyon. Il est donc vraisemblable que la croissance de la mobilité en France ait connu un maximum entre les deux dernières enquêtes nationales et que son évolution à court terme soit aujourd'hui davantage orientée à la baisse que ne l'indiquent les points de mesure de 1994 et 2008 [2].

Chaque jour de semaine ouvrée, les Français de 6 ans et plus effectuent au total 177 millions de déplacements locaux en 2008, contre 168 en 1994 : cette progression de 5,3 % de la mobilité en nombre est en fait majoritairement due à la croissance démographique. L'allongement des distances est l'autre facteur de progression des mobilités sur le territoire national : les trajets au quotidien sont toujours plus longs, en particulier pour se rendre au lieu d'emploi. Tous motifs confondus, les individus parcouraient en moyenne chaque jour de semaine 17,4 km en 1982, 23,1 km en 1994, 25,2 km en 2008. La hausse n'est pas négligeable sur les années récentes (+0,7 % par an de 1994 à 2008), mais elle était nettement plus élevée auparavant (+2,3 % par an entre 1982 et 1994).

► MOBILITÉ ET ACCESSIBILITÉ : DE QUOI PARLE-T-ON ?

La mobilité retenue ici, au sens des déplacements des individus, est déterminée, entre autres, par différents paramètres et des valeurs sociales. La mobilité spatiale constitue en effet « un concept englobant dont il importe de décliner toutes les notions qui en découlent (déplacement, transport, migration, etc.) [...] Parce qu'il y a de l'espace, les individus et les groupes humains sont confrontés à l'exigence de maîtrise de la distance par la mobilité. Celle-ci ne se limite pas au déplacement physique et à ses techniques [...], mais embrasse les idéologies et les technologies en cours dans une société ». L'analyse de la mobilité permet la lecture des processus territoriaux, elle rend compte en particulier des formes d'organisation des territoires.

Mobilité avérée, mobilité potentielle et accessibilité : des relations complexes

La mobilité se mesure le plus souvent à l'aune de mouvements réels, bien qu'ils ne forment pas nécessairement un indicateur précis de la possibilité de se mouvoir, « premièrement, parce que les mouvements potentiels peuvent dépasser les mouvements réels [...]. Deuxièmement, parce que l'augmentation du nombre de mouvements réels peut entraîner une diminution du nombre de mouvements potentiels », comme c'est le cas lorsque des réseaux de transport sont saturés.

Pour chaque acteur, la mobilité est influencée par la possibilité d'accéder aux lieux qui motivent le déplacement. La mesure de l'accessibilité comporte un facteur de coût ou de temps nécessaire pour atteindre une destination, et un facteur d'attractivité, reflétant les qualités des destinations potentielles. Plus le choix est large en destinations et modes de transport, plus l'accessibilité générale sera importante. Ainsi, les politiques qui visent à améliorer la mobilité améliorent aussi l'accessibilité par la réduction des difficultés à atteindre une destination. Pourtant, à une bonne accessibilité ne correspond pas nécessairement une bonne mobilité : l'exemple en est donné par des quartiers embouteillés mais à proximité de pôles d'emploi ou de services. À l'inverse, des quartiers bien desservis par des réseaux routiers de qualité, peuvent être faiblement pourvus en équipements ou dotés de destinations « inadéquates » par rapport à celles recherchées par leur population.

Depuis 1850, le nombre d'individus, d'objets matériels et immatériels en mouvement croît à un rythme exponentiel, car les sociétés industrielles ont modifié les conditions de vitesse des déplacements, imposant des logisti-

ques de plus en plus sophistiquées. Mais plus la vitesse devient un enjeu pour faciliter les échanges entre des espaces différents, et plus cette croissance des mobilités s'accompagne dans le même temps d'une augmentation des disparités d'accessibilité. La mobilité des personnes est dès lors discriminée par la répartition des lieux d'habitat, d'emplois, d'équipements ou de services, parallèlement à des déterminants démographiques, sociaux et économiques.

Jean-Pierre Orfeuil souligne qu'en France comme dans d'autres pays d'Europe, « l'accord entre les pouvoirs publics [...] et un certain consentement à payer pour la vitesse de la part des couches moyennes et supérieures de la population » ont contribué à l'efficacité des systèmes de transport et encouragé l'accès d'une proportion croissante des ménages à l'automobile. Ces évolutions se traduisent par une amélioration de l'accessibilité en temps de parcours, au moins pour la partie de la population qui peut utiliser une automobile régulièrement. Dans le même temps, les grands acteurs privés de l'urbain ont intégré cette accessibilité et sa composante automobile dominante dans leur stratégie de maillage du territoire. « C'est pourquoi le diagnostic de progrès, peu discutable pour les classes moyennes et supérieures si l'on excepte les questions d'environnement, peut-être plus réservé pour certaines parties de la population : personnes âgées à mobilité progressivement réduite, ménages dont le revenu ne permet pas de posséder une voiture. Au-delà des aspects économiques, l'aptitude culturelle à la mobilité peut être invoquée ».

L'Enquête nationale sur les transports et déplacements (ENTD), réalisée régulièrement (1982, 1994, 2008) auprès des ménages, par le Service de l'Observation et des statistiques (SOEs) du ministère de l'Écologie, l'Insee et l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS), est l'une des principales sources de connaissance des mobilités des Français, avec le recensement de la population. Cette enquête fournit un panorama des différents aspects de leur mobilité. On y distingue deux types principaux de mobilité, la mobilité locale et la mobilité à longue distance. La mobilité locale est définie comme l'ensemble des déplacements que les individus réalisent dans un rayon de 80 kilomètres autour de leur domicile et sur le territoire national. Elle concerne essentiellement les déplacements quotidiens pour aller travailler, étudier, faire ses courses, ses démarches administratives, accompagner quelqu'un, se rendre sur un lieu de loisir, etc. La mobilité à longue distance comprend des voyages à plus de 80 kilomètres du domicile, à titre professionnel ou personnel.

LEVY Jacques et LUSSAULT Michel (dir.), 2003. « Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés ».

Conférence européenne des ministres des transports, 2002. « Politiques spatiales et transports : le rôle des incitations réglementaires et fiscales », Rapport de la 124^e table ronde d'économie des transports, conférence européenne des ministres des Transports, 7-8 novembre.

ORFEUIL Jean-Pierre (dir.), 2004. « Accessibilité, mobilité, inégalité : regards sur la question en France aujourd'hui », in *Transports, pauvretés, exclusions*.

MEDDTL – CGDD, 2010. « Introduction in La mobilité des Français : panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements », Revue du CGDD, décembre.

Tableau 1 ► Evolution de la population et du volume des déplacements locaux (moyenne jour ouvrable de semaine : 1982-1994-2008)

	1982	1994	2008	Evolution moyenne (en % et par an)	
				82-94	94-08
Population (6 ans ou plus en millions)	49	53,1	56,2	0,6	0,4
Déplacements (millions) jour de semaine, mobilité locale	163,6	167,7	176,7	0,2	0,4
Déplacements quotidiens par personne (*)	3,3	3,2	3,2	-0,4	0
Temps quotidien passé en déplacement par personne (en min)	54,8	54,7	56,3	0	0,2
Distances quotidiennes parcourues par personne (en km)	17,4	23,1	25,2	2,3	0,6
Durée moyenne d'un déplacement (en min)	16,4	17,3	17,9	0,4	0,2

Champ : individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine

* calculé sur l'ensemble des individus mobiles ou non le jour ouvrable de référence

Source : SOeS, Insee, Inrets : enquêtes nationales transports et déplacements 1982, 1994, 2008

En outre, le temps consacré aux déplacements gagne 1,6 minute en moyenne nationale de 1994 à 2008. Face à l'allongement des distances parcourues en mobilité locale, la hausse des vitesses moyennes pratiquées sur un déplacement (de 19 à 25 km/h) avait permis entre 1982 et 1994 de maintenir constant le temps passé en transports à 54,7 minutes par jour. Mais lors de la dernière période, la vitesse moyenne a augmenté moins rapidement que les distances, passant à 26,5 km/h en 2008. A nombre de déplacements constants, il en résulte donc un léger accroissement de la durée quotidienne passée dans les transports, qui atteint 56,3 minutes en 2008.

En revanche, en 2008, chaque personne effectue quotidiennement autant de déplacements locaux qu'en 1994, soit en moyenne 3,15 déplacements par jour. Cette stabilité intervient après une baisse, le nombre de déplacements par individu étant de 3,34 en 1982 [3].

L'augmentation des mobilités à longue distance se fait en revanche en nombre plutôt qu'en distance. Chaque année, les Français réalisent 358 millions de voyages à plus de 80 km de leur domicile, contre 293 millions en 1994, soit un rythme d'augmen-

tation de 1,5% par an, porté par la hausse de la population française et celle du nombre moyen de déplacements de plus de 80 km par individu (6,4 voyages par personne en 2008 contre 5,5 en 1994). Entre 1982 et 1994 cependant, cette croissance s'élevait à 4,2% en moyenne annuelle. En revanche, la distance moyenne des déplacements à longue distance s'avère remarquablement stable : 944 km en 2008, contre 947 km en 1994. 40% des voyages longs effectués pour des motifs privés sont réalisés sur des distances de moins de 400 km, aller et retour (60% vont au-delà), et plus de 50% des voyages d'ordre professionnel se situent également en-dessous du seuil des 400 km aller et retour.

Enfin, les Français font plus de voyages que par le passé, mais de plus courte durée : la durée moyenne d'un voyage en 2008 est de 4,16 nuitées hors du domicile, contre 4,95 en 1994. Le temps annuel moyen passé hors du domicile par un individu se stabilise autour de 27 nuitées en 2008, comme en 1994. Les navettes domicile-travail de plus de 80 km et les voyages professionnels, représentant 20% de l'ensemble des déplacements de longue distance, consistent de plus en plus en des allers-retours dans la journée (66% en 2008, 59% en 1994), grâce au recours au TGV et au développement des liaisons aériennes entre les grandes villes.

Le rôle toujours structurant de l'emploi, des études et des achats dans les déplacements quotidiens

Alors qu'entre 1982 et 1994, l'ensemble des motifs de déplacements concourait à l'accroissement des distances parcourues, seuls les déplacements contraints domicile-travail et domicile-étude continuent aujourd'hui de s'allonger de manière conséquente sur tout le territoire. Ils contribuent substantiellement, par l'intermédiaire de la population scolaire ou active, à l'augmentation des distances parcourues en zone peu dense, tandis

qu'ils limitent la baisse en zone dense. Les distances des autres déplacements ont tendance à se stabiliser, surtout dans les plus grandes agglomérations.

Le travail et les achats constituent toujours les principaux motifs de déplacement des Français : 46% du total en 2008 contre 44% en 1994. Si la part des courses augmente de près

de deux points, celle du travail est stable à 27 %. Or, durant les années 1982-1994, le poids de la mobilité liée au travail avait tendance à baisser, en raison de la forte croissance des trajets locaux pour loisirs ou affaires personnelles. Cela pouvait laisser penser que le travail ne serait plus un motif structurant de la mobilité. Entre 1994 et 2008, la mobilité contrainte par le travail progresse en raison de l'augmentation de la part des actifs occupés dans la population (41 % en 1994, 45 % en 2008). Or la distance moyenne pour se rendre au travail a augmenté de 2,7 km par rapport à 1994 pour atteindre 14,7 km en 2008. Et comme la longueur des déplacements domicile-travail est plus

élevée que la moyenne des autres motifs de déplacement, ces derniers représentent un cinquième du total des déplacements et 41 % des distances parcourues.

Quant aux déplacements domicile-étude, les croissances les plus fortes observées entre 1994 et 2008 concernent les plus jeunes (collégiens, lycéens), alors que la longueur moyenne des déplacements effectués par les étudiants tend à baisser, bien qu'ils continuent de parcourir environ trois fois plus de distance que les enfants en primaire. La part des activités de loisirs ou visites diminue légèrement [4].

2 | Les disparités territoriales induites par les mobilités des Français

Divergences des comportements de mobilité au sein des aires urbaines

Tableau 2 ► Déplacements quotidiens par personne et répartition modale selon le lieu de résidence (2008)

Type d'espace	Voiture (en %)	Deux-roues motorisés (en %)	Transports en commun (en %)	Vélo (en %)	Autre (en %)	Marche (en %)	Nombre de déplacements locaux quotidiens	Population (en milliers)
Espace à dominante rurale	75	1	3	3	0	17	3,0	10 078
Communes polarisées d'aires urbaines < 100 000 habitants	85	1	4	1	0	9	2,9	2 337
Pôles urbains d'aires urbaines < 100 000 habitants	70	1	4	3	1	21	3,3	6 273
Communes multipolarisées	78	0	4	4	0	14	3,0	3 241
Communes polarisées d'aires urbaines ≥ 100 000 habitants (hors Paris)	78	1	5	2	1	13	3,1	5 987
Banlieue de pôles urbains d'aires urbaines ≥ 100 000 habitants (hors Paris)	70	3	6	2	0	19	3,3	9 196
Centre de pôles urbains d'aires urbaines ≥ 100 000 habitants (hors Paris)	50	2	10	4	1	34	3,4	8 459
Communes polarisées de l'aire urbaine de Paris	71	3	9	2	0	15	3,0	1 382
Banlieue parisienne	47	2	19	2	0	31	3,0	7 196
Paris	12	4	33	3	1	46	3,0	2 019
Ensemble	65	2	8	3	1	22	3,2	56 172

Champ : déplacements locaux un jour de semaine ouvré des individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine

Source : SOeS, Insee, Inrets : enquête nationale transports et déplacements 2008

Les différences de comportements de mobilité locale entre ménages se cristallisent sur les lieux de résidence qui procurent un accès variable aux transports en commun urbains, à des voies non congestionnées et au stationnement des véhicules, de façon plus marquée qu'en 1994.

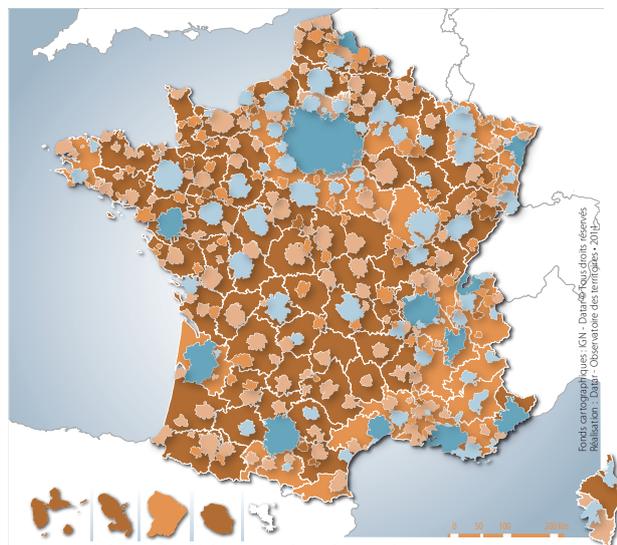
A l'échelle des aires urbaines, la taille et surtout la répartition spatiale et fonctionnelle des territoires les plus denses (en particulier les grands pôles d'emploi) déterminent les niveaux et les formes de la mobilité. Dans celles de plus de 100 000 habitants en effet, le nombre de déplacements par individu diminue très légèrement ; le temps quotidien passé en transport est stable et les distances parcourues progressent peu. Dans le reste de la France au contraire, le temps quotidien passé à se déplacer augmente et les distances parcourues progressent. Plus la taille de l'agglomération s'accroît, moins la voiture est employée (de 85 à 50% en province, 12% dans Paris).

Dans les faits, la stabilité des mobilités dans les territoires denses des aires urbaines (pôles urbains) s'explique par le recours à des transports en commun plus performants par rapport à la voiture, dont l'usage est en outre souvent dissuadé dans les centres.

C'est dans les communes des couronnes périurbaines que le recours à la voiture est prépondérant en raison de la faiblesse de l'offre de transports en commun. Si l'on s'en tient à la période 1994-2008, la part des déplacements en voiture a continué d'augmenter, sauf dans l'agglomération parisienne et dans les pôles des aires urbaines de plus de 100 000 habitants. La progression de l'automobile s'est certes infléchi, passant de + 14 points durant la période 1982-1994 à + 3,7 points entre 1994 et 2008. Mais ce mode de déplacement conserve une part de 72,3% en 2008, loin devant les transports en commun (train, tramway, métro, bus) dont la part s'est abaissée à 13,3%.

Entre 1999 et 2006, la part modale de la voiture a continué d'augmenter nettement dans les zones les moins denses, en premier lieu dans l'espace à dominante rurale (à l'exception de certaines petites villes ou bourgs) et dans les couronnes périurbaines : la croissance démographique s'y conjugue à l'allongement des déplacements et à la multi polarisation des flux, notamment domicile-travail, liée à la multiplication des pôles d'emploi, vers lesquels l'offre de transport en commun est faible voire inexistante. Le trafic automobile y a crû de 30% en 14 ans, et plus des trois quarts des déplacements se font en voiture.

Cartes 1 et 2 ► Variation de la part des déplacements domicile-travail en voiture et en transport en commun (1999-2007)

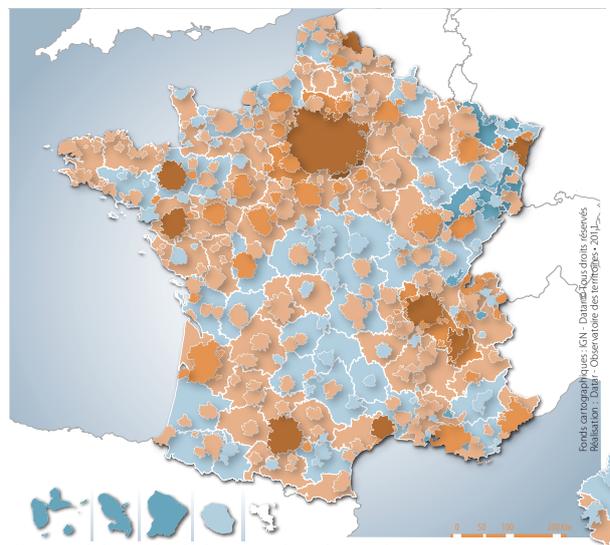


Variation de la part des déplacements domicile-travail en voiture entre 1999 et 2007
(par aire urbaine et département hors aire urbaine, en points de %)

- de 4,3 à 8,4
- de 2,0 à 4,3
- de 0 à 2,0
- de -3,8 à 0
- de -9,3 à -3,8

France : - 1,2 point de %
France métropolitaine : - 1,4 point de %

Données DOM au niveau départemental



Variation de la part des déplacements domicile-travail en transport en commun entre 1999 et 2007
(par aire urbaine et département hors aire urbaine, en points de %)

- de 3,6 à 7,4
- de 1,5 à 3,6
- de 0 à 1,5
- de -1,0 à 0
- de -4,6 à -1,0

France : 2,5 points de %
France métropolitaine : 2,6 points de %

Données DOM au niveau départemental

Source : Insee, RP 1999 et 2007

A l'inverse, une tendance favorable aux modes actifs, appelés aussi modes doux, en centre-ville se confirme depuis le milieu des années 2000. Après une forte baisse de 1982 à 1994, la part de la marche à pied ou du vélo dans les déplacements quotidiens des individus se stabilise : ces modes représentent respectivement 22 % et 3 % des déplacements en semaine en 2008, et le parc de vélos pour adultes a augmenté d'un quart entre 1994 et 2008. Le vélo progresse fortement à Paris et dans les métropoles régionales entre 1994 et 2008, notamment grâce à la mise en place de systèmes de vélos en libre-service et au développement des pistes cyclables en ville. Les longs trajets en transport en commun sont aussi l'apanage des grandes villes : en province, 15 %

des déplacements domicile-travail en transport en commun font plus de 15 km, alors que cette part monte à 31 % en Ile-de-France. A partir de 2 km, pour la moitié des habitants des communes les moins denses, plus de 9 trajets sur 10 sont réalisés en automobile.

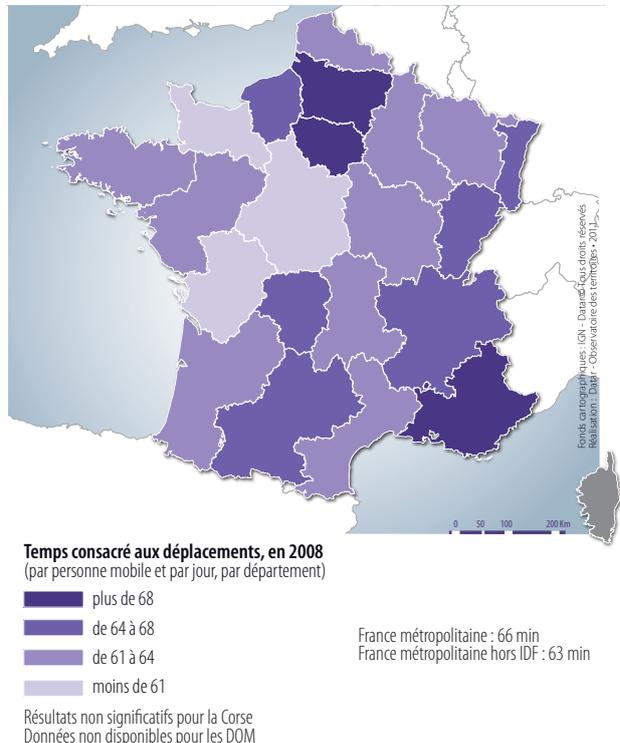
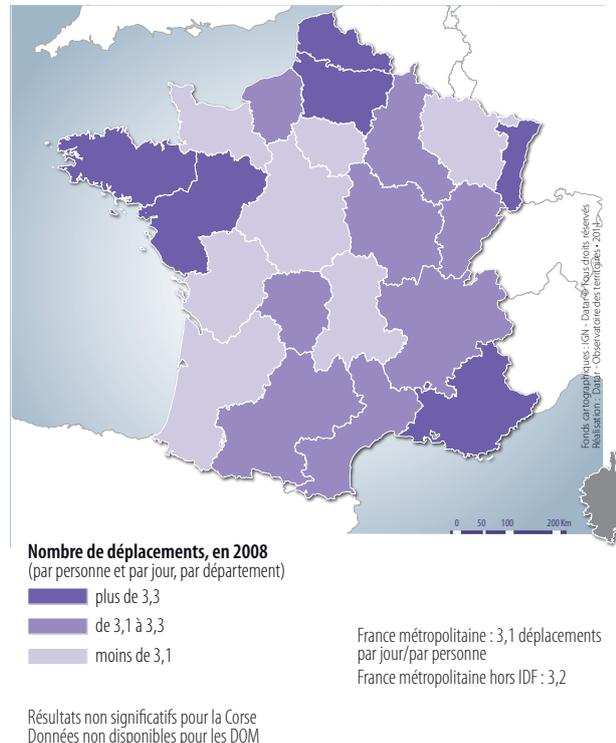
En outre, en lien avec le degré d'urbanisation, la part des ménages qui ont un seul véhicule ou pas du tout s'accroît avec la proximité d'un arrêt de transport en commun autour du domicile. Alors que 71 % des ménages habitent à moins de 600 m d'un arrêt de bus, tramway, station de métro ou gare d'autocar, 85 % des ménages non motorisés se situent dans cette zone de couverture des transports en commun [5].

Différenciation des pratiques à l'échelle régionale

L'Ile-de-France se différencie nettement des autres régions françaises par les modes de déplacement que pratique sa population. Sa forte densité et son maillage en matière de transports

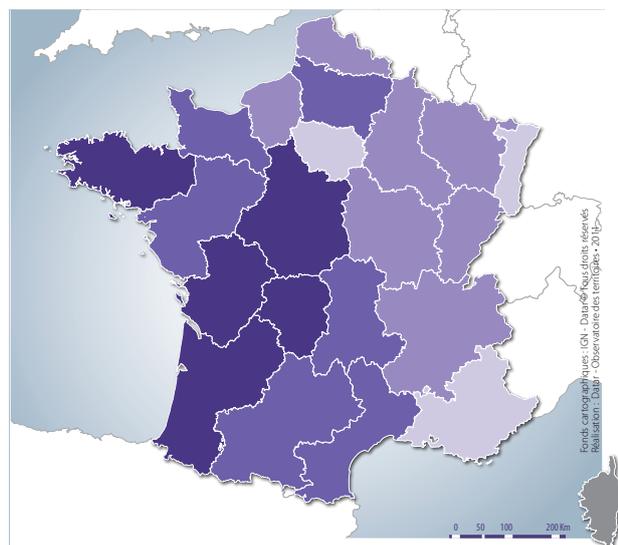
en commun sont les deux critères qui expliquent ce clivage. Le nombre de déplacements, tout d'abord, y est légèrement inférieur à la moyenne nationale : de 2,99 à 3,02 par jour et par

Cartes 3 et 4 ► Nombre et temps de déplacement (2008)



Source : SOeS, Insee, Inrets : enquête nationale transports et déplacements, 2008 - d'après la revue La mobilité des Français - CGDD, SOeS - décembre 2010

Cartes 5 et 6 ► Part des déplacements en voiture et en transports collectifs (2008)

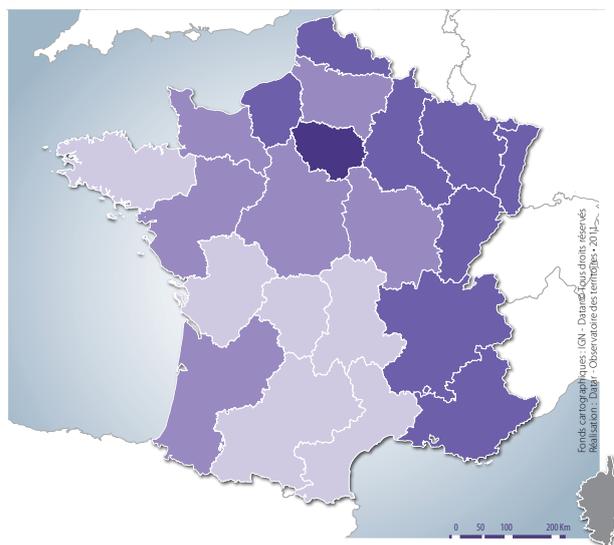


Part des déplacements en voiture dans le total des déplacements, en 2008
(en %, par département)



France métropolitaine : 64,5 %
France métropolitaine hors IDF : 69,2 %

Résultats non significatifs pour la Corse
Données DOM non disponibles



Part des déplacements en transport collectif dans le total des déplacements, en 2008
(en %, par département)



France métropolitaine : 8,2 %
France métropolitaine hors IDF : 5,6 %

Résultats non significatifs pour la Corse
Données DOM non disponibles

Source : SOeS, Insee, Inrets : enquête nationale transports et déplacements 2008 – d'après la revue La mobilité des Français - CGDD, SOeS – décembre 2010

personne, contre 3,29 à 3,99 dans les autres aires urbaines de plus de 100 000 habitants, tandis que le nombre de déplacements journaliers le plus faible se situe en zone rurale peu dense (2,98).

En Ile-de-France, la marche, le vélo, les deux-roues motorisés et surtout le transport collectif sont surreprésentés dans les déplacements totaux par rapport à la moyenne nationale : 30 % des Parisiens se déplacent exclusivement à pied et le recours aux transports en commun domine les échanges entre Paris et ses couronnes. 32 % des ménages franciliens ne disposent pas de voiture. Durant la semaine, 43 % des déplacements des Franciliens sont effectués en voiture, alors que cette proportion atteint 65 % au niveau national.

En raison de leur recours à des modes de transport relativement moins rapides et de la moindre fluidité du trafic routier, les Franciliens consacrent nettement plus de temps à leurs trajets que les autres : seulement 41 % des Franciliens consacrent moins d'une heure par jour à leur déplacement (53 % des provinciaux). Passer plus de deux heures dans les déplacements quotidiens est une réalité pour 22 % de Franciliens, soit environ deux fois plus qu'en province (12 %). C'est ce temps passé en transport qui les incite à réduire leurs déplacements en nombre, à ne pas rentrer déjeuner

chez eux (ce qui est plus fréquent en province) et à enchaîner, dans le cadre d'une migration domicile-travail, des déplacements secondaires pour les achats ou d'autres démarches.

Hors Ile-de-France, le nombre moyen de déplacements quotidiens par personne varie de 2,68 à 3,55. Le maximum est atteint par l'Alsace, il est plus faible en Basse-Normandie, en Poitou-Charentes et, dans une moindre mesure, en Aquitaine. Des spécificités modales émergent : l'usage préférentiel du véhicule individuel en Bretagne, Pays de la Loire ou Limousin, s'oppose à l'usage fréquent du transport collectif dans le Nord-Pas-de-Calais et l'est du territoire français, celui-ci étant très sous-représenté dans les régions Centre, Corse et Poitou-Charentes. Outre l'Ile-de-France et l'Alsace, il est plus fréquent de marcher à pied en Rhône-Alpes, mais pas en Aquitaine, Limousin ou Poitou-Charentes.

La part la plus importante des populations retraitées ou en vacances (résidences secondaires) explique en partie ces écarts modaux entre régions, tout comme la place plus ou moins structurante de l'emploi dans la mobilité quotidienne. Si le premier motif de déplacement reste d'ordre professionnel dans toutes les régions, le travail représente moins d'une raison sur trois de se déplacer en Languedoc-Roussillon [6].

Banalisation de la motorisation et homogénéisation des comportements de mobilité

La voiture est utilisée pour 65 % des déplacements réalisés, sur 83 % des distances parcourues en mobilité locale comme à longue distance. La motorisation poussée par l'extension territoriale et la croissance démographique des couronnes périurbaines, est partiellement atténuée par une propension à délaissier la voiture dans les zones urbaines denses et bien desservies en transports en commun. Ainsi, le parc d'automobiles des ménages est passé de 18,8 millions d'unités en 1982 à 26,1 millions en 1994 et 32,7 millions en 2008, soit une croissance de 1,6 % par an de 1994 à 2008, contre 2,7 % pour la période antérieure. La part des ménages non motorisés recule en valeur absolue et relative : 19 % d'entre eux ne disposent pas de véhicule en 2008 (24 % en 1994). A l'opposé, 36 % des ménages possèdent désormais au moins deux véhicules.

La poursuite de la domination de l'automobile dans les déplacements quotidiens vient de ce qu'elle représente l'outil le plus adapté aux zones moins denses, « sauf à remettre en cause l'accès à la mobilité » [7]. Les chiffres récents montrent la démocratisation de cet équipement, dont la non-possession relève plus souvent que par le passé d'un choix délibéré, en particulier dans Paris intra-muros ou au centre des métropoles régionales. Le multiéquipement, qui s'est largement accru dans les zones les moins denses, n'implique pas pour autant une hausse du kilométrage en voiture de chaque ménage. Avec 20 200 km par an et par voiture en 2008, celle-ci a même légèrement reculé depuis 1994 car chaque véhicule est moins fréquemment employé.

Conjuguée à l'urbanisation de zones situées auparavant en dehors des grandes aires urbaines, la motorisation participe d'une homogénéisation des pratiques de déplacement, grâce à la plus grande mobilité de catégories de population peu mobiles durant les périodes d'enquêtes antérieures. Elle rapproche aussi les pratiques de mobilité des zones rurales de celles des grandes agglomérations, bien que la motorisation des zones moins denses épouse une tendance opposée à celle en cours dans les pôles urbains.

Les écarts de mobilité entre générations se réduisent

Le premier indicateur de réduction des écarts concerne l'âge. 85 % des Français se déplacent en 2008, contre 84 % en 1994, cette proportion ayant fortement progressé parmi les personnes de plus de 60 ans, qui restent cependant la catégorie d'âge la moins mobile (surtout dans les régions rurales). La progression de la mobilité à longue distance pour motifs privés est particulièrement soutenue pour les individus de 55 à 74 ans : la moindre propension à voyager recule vers des âges plus élevés qu'en 1994. Les retraités effectuent 4,6 voyages annuels en 2008, contre 5,4 pour les actifs. Et à l'inverse des actifs qui s'orientent davantage vers le train et l'avion, la hausse du nombre de voyages effectués par les retraités est presque intégralement le fait de la voiture.

Tableau 3 ► Equipement automobile des ménages (1982-1994-2008)

	Effectif (en milliers) et ratio			Evolution			
	1982	1994	2008	en % sur la période		en % par an	
				1982-1994	1994-2008	1982-1994	1994-2008
Parc automobile à l'usage des ménages	18 844	26 183	32 718	38,9	25,0	2,7	1,6
Nombre de ménages	19 465	22 840	26 753	17,3	17,1	1,3	1,1
Nombre de voitures par ménage	1,0	1,2	1,3	18,6	8,7	1,4	0,6
Nombre d'adultes	39 738	43 946	46 998	10,6	6,9	0,8	0,5
Nombre de voitures par adulte	0,5	0,6	0,7	25,6	16,8	2,0	1,1
Nombre de ménages non motorisés	5 898	5 385	5 083	-8,7	-5,6	-0,7	-0,4
Nombre de voitures par ménage motorisé	1,4	1,5	1,6	7,9	3,3	0,6	0,2

Champ : voitures particulières (VP) et véhicules utilitaires légers roulants (VUL)

Source : SOeS, Insee, Inrets : enquêtes nationales transports et déplacements 1982, 1994, 2008

Les femmes effectuent un peu plus de déplacements quotidiens que les hommes

Les écarts hommes-femmes dans l'accès aux moyens de transport se sont réduits. L'accès des femmes à l'automobile a longtemps été limité par la mainmise régulière des hommes sur l'unique véhicule du ménage et par un faible taux de possession du permis de conduire. Sans atteindre le niveau actuel des hommes, 76% des femmes ont obtenu le permis, contre 64% en 1994, notamment parmi les plus de 55 ans. 80% des femmes disposant d'un permis conduisent régulièrement, contre 77% en 1994. Dans le même temps, la part des hommes est demeurée stable (87% de conducteurs réguliers). Désormais, elles effectuent un peu plus de déplacements quotidiens que les hommes, mais à plus courtes distances car elles habitent plus près de leur lieu d'emploi (12,9 km en moyenne contre 16,5 km pour les hommes) mais assument en contrepartie plus de déplacements liés aux tâches domestiques et familiales (comme l'accompagnement des enfants), passant au final moins de temps qu'eux dans les transports. La généralisation de l'emploi féminin est à l'origine de ce plus grand usage de la voiture, en créant un besoin de déplacement et en permettant de financer le multi-équipement [8].

Enfin, la motorisation différencie moins les catégories socio-professionnelles que par le passé. Bien que les cadres effec-

tuent toujours les plus grandes distances en voiture, ils sont rattrapés par d'autres catégories d'actifs pour plusieurs raisons. En premier lieu, la concentration des emplois qualifiés dans des zones soumises à une plus forte congestion automobile et/ou mieux desservies par les transports en commun incite les cadres à réduire la part modale de l'automobile, surtout en Ile-de-France et dans les pôles des aires urbaines où de nouveaux modes de transport diversifiés sont proposés (métro, tramway). Ensuite, à côté de certaines professions plus enclines à utiliser la voiture en raison de leurs contraintes de déplacement (artisans, commerçants, chefs d'entreprise), les ouvriers et employés recourent préférentiellement à la voiture en raison de leur localisation dans les zones périurbaines où les coûts du logement sont plus abordables.

Cependant, des extrêmes persistent en proportion significative au sein de la population totale. Ainsi, les 25% des individus les plus mobiles couvrent près de la moitié des déplacements et 70% des km parcourus. Ce sont le plus souvent des femmes, des personnes de 36 à 45 ans, des actifs occupés et des personnes ayant suivi des études supérieures. A côté de ces « hypermobiles », 15% de personnes, interrogées un jour ouvré de référence dans le cadre de l'enquête nationale de 2008 sur les transports et déplacements, ont déclaré ne pas se déplacer ce jour-là, pour des raisons liées à un handicap permanent ou provisoire (23%) ou un problème ponctuel de santé. Une fois sur quatre, cette immobilité vient d'une absence de besoin de sortir.

Tableau 4 ► Kilométrage annuel moyen parcouru par les véhicules des ménages (1994-2008)

	Km annuels des véhicules en 2008		Km annuels des ménages		
	1 ^{er} rang	rang inférieur	1994	2008	évolution (en %)
Agriculteurs exploitants	13 442	10 899	25 576	23 937	-6,4
Artisans, commerçants et chefs d'entreprise	16 182	14 087	32 399	27 718	-14,4
Cadres	16 290	13 291	27 539	25 387	-7,8
Professions Intermédiaires	15 422	12 746	24 751	23 719	-4,2
Employés	14 444	12 606	19 446	20 319	4,5
Ouvriers	14 414	12 752	21 457	22 458	4,7
Retraités	9 579	8 467	12 783	12 757	-0,2
Autres inactifs	12 052	10 975	16 057	14 481	-9,8
Ensemble	13 521	12 080	20 950	20 186	-3,6

Source : SOeS, Insee, Inrets : enquêtes nationales transports et déplacements 1994, 2008

3 | La cohésion territoriale mise en jeu par les disparités de mobilités, facteurs d'inégalités environnementales et d'accès aux ressources urbaines

Des temps et distances d'accès à l'emploi et aux services très variables selon les localisations résidentielles

Premiers indices d'éloignement des résidents aux ressources urbaines, l'augmentation du temps et de la distance nécessaires pour accéder à un lieu d'emploi s'est poursuivie entre 1994 et 2008.

Ainsi, un trajet domicile-travail sur deux en 2008 est d'au moins 10 km contre un trajet sur trois en 1982, tandis que ceux de 20 à 40 km ont doublé, atteignant 20% du total. À l'inverse, les trajets de moins de 5 km, qui représentaient la moitié des déplacements en 1982, ne représentent plus que 28% de l'ensemble.

Cet accroissement général de la distance entre lieu de travail et lieu de résidence sur le territoire français s'explique par le desserrement plus rapide de l'habitat que de l'emploi, et par la concentration persistante de 70% des emplois (contre 58,8% des actifs) dans les pôles des aires urbaines en 2008 [9].

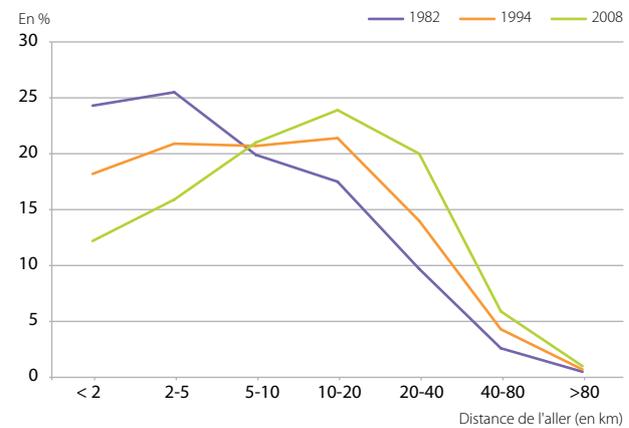
Entre 1999 et 2008, les pôles urbains (dont la surface s'est étendue de 22%) ont gagné 2 millions d'emplois et 1,3 million de population active résidente, de sorte qu'en 2008, ils concentrent 18 millions d'emplois, dont 14 millions sont occupés par leurs résidents, et 4 millions par les habitants de l'espace périurbain (couronnes et communes multipolarisées des grandes aires urbaines). Ce dernier, à l'inverse, sur 38,1% du territoire français, rassemble 23,8% de la population mais 14,5% des emplois recensés.

C'est pourquoi environ trois-quarts des salariés travaillent en dehors de leur commune de résidence aujourd'hui. Ce mouvement concerne moins de 60% des salariés vivant dans le pôle d'une aire urbaine de moins de 200 000 habitants ou dans un pôle d'emploi de l'espace à dominante rurale, mais plus de 90% des actifs domiciliés dans l'espace périurbain.

C'est pour les résidents parisiens et des centres des pôles urbains des agglomérations de plus de 100 000 habitants que les distances parcourues pour se rendre au travail sont les plus courtes (moins de 10 km). À l'inverse, elles sont plus élevées dès lors que la résidence se situe dans la couronne d'un pôle urbain ou dans une commune multipolarisée [10].

La durée moyenne pour se rendre au travail sépare deux populations bien distinctes : les résidents d'Ile-de-France qui y consacrent en moyenne 31 à 36 minutes, et ceux des autres régions

Graphique 1 ► Répartition des actifs selon la distance du trajet pour se rendre au travail (1982-1994-2008)



Champ : actifs ayant un lieu de travail fixe hors de leur domicile

Source : SOeS, Insee, Inrets : enquêtes nationales transports et déplacements 1982, 1994, 2008

Tableau 5 ► Densité au centre et éloignement moyen par rapport au centre de l'aire urbaine dans les 10 plus grandes aires urbaines (1968-2007)

	Densité à moins de 5 km du centre (habitants/km ²)		Eloignement moyen par rapport au centre de l'aire urbaine (en km)	
	Population		Population	
	1968	2007	1968	2007
Paris	24 580	20 807	12,9	17,1
Lyon	8 097	7 823	6,4	9,7
Marseille-Aix	3 695	3 542	6,9	11,5
Lille	5 118	5 136	7,7	8,1
Toulouse	2 781	3 354	7,5	10,1
Nice	4 158	4 520	10,1	13,0
Bordeaux	4 265	4 164	7,1	9,5
Nantes	3 397	3 813	5,9	7,9
Strasbourg	3 046	3 418	6,1	7,1
Toulon	2 853	3 069	7,2	9,5

Champ : les vingt aires urbaines les plus peuplées (dans leurs contours de 1999)

Source : Insee, RP 1968 - 2007, in « La connaissance de l'étalement urbain », revue du CGDD n°X, MEEDTL (à paraître)

qui mettent, selon les zones d'habitat, entre 18 et 23 minutes. En revanche, les communes multipolarisées de l'aire urbaine de Paris ont des durées de transport à peine plus élevées du fait de vitesses plus rapides tant pour les usagers de la voiture que des transports en commun.

Importance de la localisation des pôles secondaires

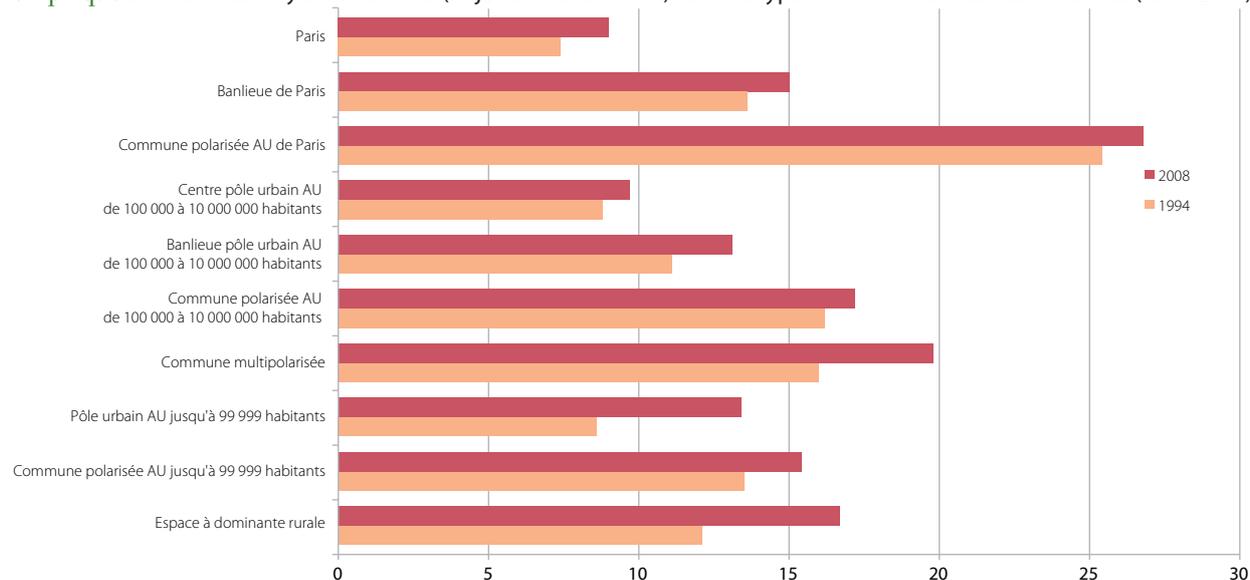
D'après les résultats des dernières enquêtes transport, le périurbain semble toutefois trouver une dynamique qui le fait évoluer vers un polycentrisme plus complexe, du fait de la densification des premières couronnes des grandes aires urbaines et de la création de pôles d'emploi secondaires en dépit de leur desserrement limité [11]. A la ville polycentrique est souvent associée une organisation plus favorable aux mobilités que dans la ville étalée. L'observation au sein des sept principales aires urbaines de France, très différentes en taille et organisation des déplacements domicile-travail, montre qu'elles expérimentent toutes un double phénomène d'étalement et de concentration dans des pôles secondaires ou le long d'axes de transport, les polarités peinant chacune à résister à la dissociation montante entre habitat et emploi [12]. Faute d'une autonomisation des pôles secondaires des grandes agglomérations, le nombre, la localisation des pôles et leur positionnement par rapport au centre se révèlent importants. L'exemple de Paris, où existent un grand nombre et une

relativement bonne distribution spatiale des pôles périphériques, induit un fonctionnement en sous-marchés de l'emploi et donc des distances de migrations quotidiennes relativement réduites par rapport à la taille de l'aire urbaine. Si, ramenées au rayon de l'aire urbaine, l'aire de Lyon produit en moyenne des migrations plus courtes que celles de Lille, c'est pourtant cette dernière qui permet d'atteindre un volume global (en km) de migrations alternantes plus faible, la tripolarité avec Tourcoing et Roubaix conduisant à une meilleure maîtrise de l'étalement et à un volume total de déplacements plus faible [13].

Un temps d'accès à l'emploi plus long à Paris

Les difficultés physiques d'accès à l'emploi selon un gradient centre-périphérie – que pose l'éloignement des éventuels demandeurs résidant dans des lieux distants des zones d'emploi – peuvent être nuancées par l'étonnante surreprésentation des chômeurs au cœur de certaines agglomérations, comme Paris où le nombre de demandeurs d'emploi représente 9,1 % de la population active en 2010 (contre 8,3% en Ile-de-France). D'après Yannick L'Hority et Florent Sari, ce phénomène touche tous les arrondissements de Paris, alors qu'il affecte peu les localités extra muros, et il concerne autant les demandeurs d'emploi inscrits à Pôle emploi que les allocataires du RSA, quels que soient leurs âge, sexe, nationalité, niveau d'éducation, situation matrimoniale, nombre d'enfants, type de contrat recherché, métier recherché et motif d'entrée en chômage. Résider à Paris ne serait pas pour eux une localisation

Graphique 2 ► Distance moyenne de l'aller (trajet domicile-travail) selon le type urbain du domicile de résidence (1994-2008)



Champ : actifs ayant un lieu de travail fixe hors de leur domicile

Source : SOeS – Insee – Inrets, enquêtes nationales transports et déplacements 1994, 2008

optimale du point de vue du retour à l'emploi, malgré le dynamisme et la densité du bassin d'emploi parisien [14].

Cette situation s'explique par le fait que les caractéristiques des emplois offerts à ces chômeurs parisiens ne correspondent pas à celles des emplois demandés. En outre, les offres d'emploi qui correspondent effectivement aux caractéristiques des deman-

deurs sont, en règle générale, en périphérie intermédiaire de l'agglomération parisienne, c'est-à-dire assez loin de Paris intra muros. Les demandeurs parisiens subissent donc un temps de recherche d'emploi plus long que les chômeurs d'autres villes et départements. Au milieu des années 2000, la durée du chômage était de 14 mois à Paris, contre 11,5 mois dans l'ensemble de la région Ile-de-France et 10,5 mois dans la France entière.

Facteurs et formes de relégation dans les espaces éloignés des pôles d'emploi

Outre l'accès à l'emploi, l'éloignement des services de proximité fait l'objet d'une attention particulière hors des agglomérations denses. Au début des années 2000, le temps d'accès moyen des habitants des bassins de vie ruraux à l'ensemble des ressources (commerces, services, éducation, emploi), dans le bassin ou non, était de 16 minutes et supérieur à 21 minutes en moyenne pour un quart de la population [15]. Cette valeur moyenne masque néanmoins des différences notables selon l'implantation des types de commerces et services.

Si une grande majorité des services accessibles en milieu urbain existent en milieu rural, certains sont situés dans des bourgs ou à l'entrée de bourgs, comme les hypermarchés, dont l'accès depuis les villages (hors des pôles d'emploi de l'espace rural) n'est pas aisé : c'est le cas de certains commerces alimentaires, des agences de Pôles Emploi, de magasins d'équipements et d'établissements de santé de la gamme intermédiaire.

Dans les zones peu denses, l'accès à l'emploi et aux services repose sur des déplacements quotidiens en voiture, dont le

coût vient grever le budget des ménages. Un ménage est dit « vulnérable » à la hausse du prix des carburants s'il dépense plus de 18 % de ses ressources à se déplacer, ce qui est le cas de 9 millions de Français en 2009 [16]. Or la part du revenu familial affectée au transport dans les années 2000, est inférieure à 10 % en zone dense mais égale à 25 % pour un locataire et à 30 % pour un propriétaire en zone moins dense. Dans certains cas, les ménages entretenant deux voitures dépensent autant dans leurs déplacements que dans le remboursement de leur emprunt immobilier. Or, si le prix des carburants a baissé en valeur réelle entre 1973 et 2007, il a augmenté en valeur nominale durant les dernières années, tout comme le prix d'entretien et de réparation des véhicules (+35 % depuis 1998).

Ce coût explique pourquoi le nombre de déplacements quotidiens par personne en voiture varie aujourd'hui de 1 à 2,4 entre les plus bas et les plus hauts revenus, abstraction faite des ménages disposant des plus hauts revenus (plus de 3 000 € par unité de consommation). Ces derniers utilisent moins la voiture, étant très concentrés en Ile-de-France et en particulier à Paris

Tableau 6 ► Répartition des déplacements quotidiens selon le revenu par unité de consommation (UC) du ménage et selon le mode de transport (1994-2008)

Revenus par UC du ménage (en %)	Voiture	Deux roues motorisés	Transport collectif	Vélo	Autre mode mécanisé	Marche	Ensemble
Moins de 500€	36	2	18	3	0	41	100
500 à 999€	52	2	10	3	1	32	100
1 000 à 1 499€	68	2	8	2	0	20	100
1 500 à 1 999€	70	1	7	3	0	18	100
2 000 à 2 999€	73	2	7	2	0	16	100
Plus de 3 000€	67	2	9	2	1	20	100
Ensemble	65	2	8	3	1	22	100

Champ : déplacements locaux un jour de semaine ouvré des individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine

Source : SOeS, Insee, Inrets : enquêtes nationales transports et déplacements 1994, 2008

(38 % d'entre eux y résident, contre 19 % de la population française totale).

Face au coût des déplacements automobiles, les ménages à faibles revenus ou non motorisés circonscrivent leur mobilité à des espaces familiers en zone dense comme en zone non dense, et déploient un ensemble de pratiques pour faire face aux difficultés liées à la dépendance automobile [17]. Ils sont cependant plus exposés à la relégation sociale et à l'isolement physique dans les zones périurbaines à plus de 40 km des pôles urbains ou les zones rurales isolées. Ainsi, selon le Rapport sur l'étalement urbain et les changements climatiques, le coût de la mobilité est sous-estimé et mal évalué dans le budget des ménages vivant en milieu périurbain. « Alors que l'ADEME estime le coût de la possession d'une voiture à 330 € par mois pour une petite voiture à essence, 540 € pour un diesel moyen et 830 € pour un monospace diesel, les ménages l'évaluaient en 2008 à 185 euros par mois » [18].

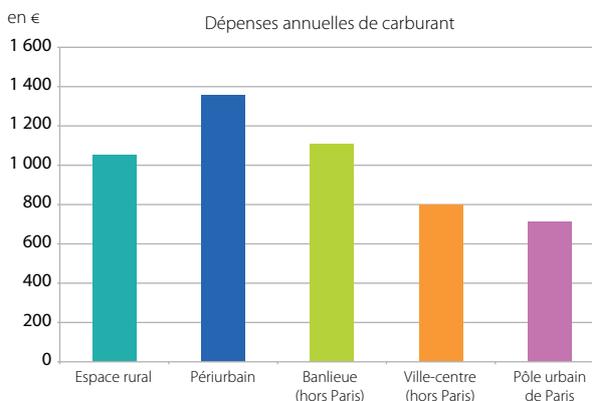
En moyenne, les dépenses de carburant automobile représentent entre 3 et 4 % des dépenses de consommation des ménages. Mais des études récentes confirment les différences nettes dans l'utilisation de la voiture et donc dans le budget carburant selon la localisation du logement. Les dépenses annuelles de carburant sont ainsi beaucoup plus élevées dans l'espace périurbain que dans les banlieues et dans les villes-centres.

Il s'avère en effet que la consommation de carburant des ménages est principalement déterminée par la densité, mesurée par le nombre d'habitants par commune rapporté à la surface urbanisée. Jusqu'alors, les catégories modestes ont eu tendance à opter pour des lieux de résidence plus éloignés de leur lieu de travail, nécessitant aussi le recours à la voiture pour l'accès aux équipements et services. Ce choix, fondé sur un arbitrage entre coût du foncier et coût de la distance, pourrait dans un avenir assez proche conduire à des situations de précarité énergétique si le renchérissement de l'énergie devait s'accélérer.

Les ménages non-motorisés tendent à fuir la dépendance à l'automobile, quand ils le peuvent

Il apparaît que les ménages d'actifs non-motorisés tendent à « fuir » les territoires les plus dépendants de l'automobile, plus que les ménages retraités dont la non-motorisation recule fortement [19]. Selon Benjamin Motte-Baumvol, les ménages actifs non-motorisés changeraient plus souvent de commune de résidence que les autres actifs, pour se rapprocher des centres : près de 51 % des ménages non-motorisés qui ont quitté la grande couronne francilienne entre 1999 et 2006 sont venus s'installer à Paris ou en petite couronne. Ce constat est toutefois nuancé par la mise en évidence, dans certains territoires, des fortes dis-

Graphique 3 ► Dépenses de carburant en fonction de la localisation (2008)



Source : Insee, enquête Budget de famille 2006 et SOeS-Insee-Inrets, enquête nationale transports et déplacements 2008, calculs CGDD

parités de mobilité que subissent les ménages modestes, pourtant motorisés, par rapport aux ménages les plus favorisés [20]. En effet, les ménages les plus aisés, face à une offre locale de commerces et de services réduite, augmentent peu leur niveau d'équipement automobile déjà relativement élevé mais ont surtout un niveau de mobilité automobile très élevé. Ce modèle est également à des degrés différents celui des ménages de retraités. Les ménages modestes, face à des ressources locales réduites, sont contraints d'augmenter leur niveau d'équipement automobile relativement bas mais n'augmentent que très faiblement la fréquence de leurs déplacements automobiles.

Dans les zones rurales isolées, certains habitants n'ont pas les moyens financiers ou physiques (personnes âgées) d'avoir une voiture et de la faire circuler, tandis que les transports en commun non urbains ou express régionaux (TER) sont éloignés, peu nombreux, lents, peu fréquents voire inexistants [21]. La pauvreté en milieu rural, de niveau similaire à celui des milieux urbains (en pourcentage de ménages vivant sous le seuil de pauvreté), est plus hétérogène : aux processus d'aggravation de disqualifications antérieures (déclin d'activités, faibles qualifications et chômage) s'ajoutent des processus de précarité résultant des interactions entre espace urbain et espace rural (migrations d'urbains que le coût de la vie a repoussé de la ville). De manière significative, des initiatives associatives comme les « Solidarius » du Secours populaire ou les épiceries sociales mobiles y sont très appréciées. Ce type d'isolement social et culturel existe dans des départements très ruraux comme la Creuse ou l'Ariège, mais aussi dans le Cambrésis, à proximité de la métropole lilloise, ainsi que dans des secteurs de l'est de la Seine-et-Marne, à deux pas de zones d'activités et de vie de l'agglomération parisienne (Disney Paris, zone aéroportuaire, zones de logistiques, etc.). Or, pour la population concernée, cette situation est défavorable à la recherche et à la reprise d'un emploi.

Dans son étude des mobilités des RMIstes de la Thiérache, située au nord-est du département de l'Aisne, Emmanuelle Bonerandi insiste sur le rôle joué par la disqualification spatiale sur la disqualification sociale en milieu rural isolé. L'étroitesse du marché local de l'emploi, qui s'explique de façon combinée par la ruralité et par la dégradation du système productif local, y conduit au départ des populations en recherche de qualification vers des centres urbains pourvoyeurs d'emplois. Toutefois, pour les populations les plus en difficulté, la nécessité de déménager est une solution coûteuse financièrement mais aussi en termes de rupture du lien social. « On pourrait ne considérer ici que

le manque de ressources à la fois physiques, économiques et sociales, pour expliquer la faible mobilité envisagée par les allocataires du RMI. [...] Le choix de la non-mobilité, du maintien sur place ou d'une mobilité limitée au territoire vécu, peut alors se lire comme la juste évaluation du rapport coût-bénéfice. » Ainsi, on assisterait à une adaptation des populations socialement disqualifiées à un contexte de disqualification spatiale. C'est pourquoi « derrière la non-mobilité apparente et effective, se cachent des stratégies positives en termes de qualité de vie, que ces stratégies soient clairement assumées ou inconsciemment construites » [22]. ■

Bibliographie

- [1] ORFEUIL Jean-Pierre (dir.), 2004. « Accessibilité, mobilité, inégalité : regards sur la question en France aujourd'hui », in *Transports, pauvretés, exclusions*.
- [2] PAPON Francis, 2010. « Les modes actifs : marche et vélo de retour en ville », *La mobilité des Français : panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008*, Revue du CGDD, décembre.
- [3] et [8] ARMOOGUM Jimmy, HUBERT Jean-Paul, ROUX Sophie, LE JEANNIC Thomas, 2010. Introduction. « Plus de voyages, plus de kilomètres quotidiens : une tendance à l'homogénéisation des comportements de mobilité des Français, sauf entre ville et campagne », Revue du CGDD, décembre.
- [4] QUETELARD Bernard, 2010. « Se rendre au travail ou faire les courses motive toujours un déplacement quotidien sur deux. Le recours à la voiture se stabilise », Revue du CGDD, décembre.
- [5] ROBIN Marina, 2010. « La motorisation des ménages continue de s'accroître au prix du vieillissement du parc automobile », Revue du CGDD, décembre.
- [6] PALLEZ Dominique, 2010. « Utilisation quotidienne de la voiture en Languedoc-Roussillon : entre choix et contraintes », in *La mobilité des Français : panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008*, Revue du CGDD, décembre.
- [7] PAPPALARDO Michèle, 2010. Editorial in *La mobilité des Français : panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008*, Revue du CGDD, décembre.
- [9] FLOCH Jean-Michel, LEVY David, 2011. « Le nouveau zonage en aires urbaines de 2010 », Insee Première n° 1 375, octobre.
- [10] FRANCOIS Dominique, 2010. « Se rendre au travail : distances et temps de transport s'allongent », Revue du CGDD, décembre.
- [11] HUBERT Jean-Paul, DELISLE François, 2010. « L'allongement des déplacements quotidiens contribue à l'émergence d'espaces urbains multipolaires, tandis que la mobilité baisse au centre des grandes villes », Revue du CGDD, décembre.
- [12] et [13] AGUILERA Anne *et al.*, 2006. « Formes de la croissance urbaine et mobilités : une comparaison Lille – Lyon – Marseille », rapport intermédiaire du Programme GRRT Socioéconomie, septembre.
- [14] L'HORTY Yannick et SARI Florent, 2010. « Pourquoi tant de chômeurs à Paris ? », Centre d'Étude de l'Emploi, document de travail n° 136, décembre.
- [15] HILAL Mohamed, 2007. « Temps d'accès aux équipements au sein des bassins de vie des bourgs et des petites villes », *Economie et Statistiques* n° 402.
- [16] et [18] MEEDTL – Réseau Action Climat - France, 2011. *Rapport sur l'étalement urbain et les changements climatiques : états des lieux et proposition*, août.
- [17] COUTARD Olivier, DUPUY Gabriel, FOL Sylvie, 2002. « La pauvreté péri-urbaine : dépendance locale ou dépendance automobile ? », *Espaces et Sociétés*, 2002, n° 108-109.
- [19] et [20] MOTTE-BAUMVOL Benjamin, 2007. « Les populations périurbaines face à l'automobile en grande couronne francilienne », *Norois* n° 205.
- [21] IGAS, 2009. Rapport « Pauvreté, précarité, solidarité en milieu rural », n° RM2009-102P, septembre.
- [22] BONERANDI Emmanuelle, 2007. « Disqualification spatiale, disqualification sociale : corrélation ou renversement des valeurs à travers le rapport à la mobilité des RMIstes de Thiérache », Colloque pluridisciplinaire « Espaces hérités, espaces enjeux » Caen, 8-9-10 novembre 2007.