

# Mobilité dans les villes moyennes

Trois échelles territoriales d'analyse





# Mobilité dans les villes moyennes

*Trois échelles territoriales d'analyse*

**Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement**

Cerema Territoires et ville

2 rue Antoine Charial - CS 33297 - 69426 Lyon Cedex 03

[www.cerema.fr](http://www.cerema.fr)

### La collection « Connaissances » du Cerema

Cette collection présente l'état des connaissances à un moment donné et délivre de l'information sur un sujet, sans pour autant prétendre à l'exhaustivité. Elle offre une mise à jour des savoirs et pratiques professionnels incluant de nouvelles approches techniques ou méthodologiques. Elle s'adresse à des professionnels souhaitant maintenir et approfondir leurs connaissances sur des domaines techniques en évolution constante. Les éléments présentés peuvent être considérés comme des préconisations, sans avoir le statut de références validées.

### Remerciements

Cet ouvrage, œuvre collective du Cerema, a été réalisé à la demande de la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) du ministère de la Transition écologique et solidaire.

Ont principalement contribué à cet ouvrage : Blandine Gibier (Cerema Centre-Est) et Pierre Vacher (alors au Cerema Est), sous la coordination de Julie Péлата (Cerema Territoires et ville).

Est remercié André Nourrisson (au Cerema Sud-Ouest) pour les traitements de données complémentaires qu'il a effectués.

Sont remerciés pour leur accompagnement :

- Cécile Clément (Cerema Territoires et ville)
- Tristan Guilloux (Cerema Territoires et ville en 2016).

Le réseau Voirie pour Tous, piloté par Catia Renesson (Cerema Territoires et ville), a contribué à enrichir les analyses.

Le Cerema tient à adresser ses remerciements à l'ensemble des relecteurs :

- Mounia Moudjed (GART) ;
- Florent Gallet (Agence d'urbanisme Sud Bourgogne – AUSB) ;
- Pierre-Henri Emangard (Mestrans – Université du Havre) ;
- Tristan Guilloux (Grenoble Alpes Métropole) ;
- Nicolas Gillio (Cerema Territoires et ville) ;
- Jean-Luc Reynaud (Cerema Territoires et ville).

## Sommaire

---

Introduction.....	5
1 Contexte et approche méthodologique.....	6
2 L'échelle de l'aire urbaine : une relation étroite avec l'environnement régional.....	15
3 L'échelle du pôle urbain : l'importance de la structure socioéconomique des agglomérations.....	20
4 L'échelle de la ville-centre : un rôle essentiel pour penser la mobilité de demain.....	28
Conclusion.....	33
Annexes.....	34



## Introduction

---

En 2011, un panorama de la mobilité en villes moyennes<sup>1</sup> mettait en évidence l'hétérogénéité de cette catégorie d'agglomérations et des pratiques de mobilité de leurs résidents.

Aujourd'hui, la crise des finances publiques et l'évolution du cadre institutionnel et territorial ajoutent à la complexité de la mise en œuvre d'une politique de mobilité durable. Certaines villes moyennes souffrent également d'une baisse d'attractivité de leur centre-ville et remettent en question les politiques de mobilité des dernières années.

Choisir le bon mode au bon endroit, dans un souci de maîtrise des dépenses publiques et de maintien de l'attractivité des territoires, constitue de fait un des enjeux principaux des prochaines années. Pour ce faire, la connaissance des déplacements et la compréhension des comportements de mobilité sont des informations cruciales pour les collectivités.

Cet ouvrage se veut un éclairage sur la mobilité globale des résidents des villes moyennes. Il ne prétend pas régler le débat récurrent sur le lien entre place de la voiture et dynamisme commercial des centres-villes. Ces interactions complexes touchent autant à l'aménagement de la voirie et de l'espace public qu'à l'urbanisme et à la gestion de l'habitat et du patrimoine. Elles ne sont pas abordées ici.

Une source de données quasi unique est exploitée : les enquêtes ménages-déplacements. L'ouvrage décrit la mobilité d'une quarantaine de villes moyennes, enquêtées entre 2009 et 2014 dans le cadre de programmes ciblés ou plus vastes (à l'échelle du département par exemple).

Pour rendre compte de la complexité de ces territoires, une typologie a été établie, qui distingue les chefs-lieux de département, les agglomérations sous influence métropolitaine, les agglomérations touristiques et les autres polarités économiques.

Certains territoires se reconnaîtront dans cette typologie, d'autres non, mais cet ouvrage se veut aussi une invitation à réaliser des diagnostics spécifiques. Le questionnement multiscalair qui structure l'ouvrage peut ainsi être repris par chacun : quelle est la place de l'aire urbaine au sein de l'armature régionale ? L'agglomération facilite-t-elle la mobilité de l'ensemble des catégories de population ? Dans quelle mesure la ville-centre structure-t-elle au jour le jour les déplacements des habitants ?

À ces trois échelles, l'objectif est de donner à voir quelques-unes des spécificités des villes moyennes, notamment vis-à-vis des grandes agglomérations. Au-delà, la comparaison des villes moyennes entre elles et avec les grandes agglomérations peut servir à fixer des objectifs adaptés au contexte de chaque collectivité et esquisser quelques pistes de travail.

<sup>1</sup> Certu, La mobilité dans les villes moyennes. Exploitation des enquêtes villes moyennes 2000-2010, Collection Connaissances, 2011

# 1 Contexte et approche méthodologique

## A Contexte

### A. 1. Des dynamiques économiques, sociales et urbaines qui impactent la mobilité

Les villes moyennes connaissent un regain d'intérêt dans l'actualité, car elles sont marquées par des dynamiques contradictoires. Certains ont pu annoncer qu'elles constituaient des « espaces en voie de disparition »<sup>2</sup>, alors même qu'elles ont longtemps constitué l'armature urbaine des territoires non métropolisés. Les plus grandes agglomérations ont attiré les actifs, parfois au détriment des villes moyennes, en offrant un bassin d'emploi plus dynamique concentrant des fonctions métropolitaines (conception-recherche, prestations intellectuelles, commerce inter-entreprises, gestion et culture-loisirs)<sup>3</sup>. Certaines agglomérations qui s'étaient développées autour d'un noyau industriel ont été durablement entraînées dans un processus de reconversion qui n'est pas encore partout achevé, tandis que l'État a procédé à une reconfiguration territoriale de ses services en les concentrant dans les centres régionaux.

Depuis quelques années, la presse s'est fait l'écho de la crise qui affecte un nombre croissant de ces agglomérations. Celle-ci se cristallise tout particulièrement autour du déclin des fonctions commerciales des centres-villes. Plusieurs rapports (voir la bibliographie p. 98) sur leur revitalisation mettent en évidence une accélération du phénomène avec un taux de vacance commerciale qui dépassait 11 % en 2016. Les actions qui en découlent (notamment le plan national « Action cœur de ville ») visent, entre autres, à travailler sur l'attractivité de la ville-centre et à trouver un équilibre avec les espaces périphériques tant du point de vue de leur démographie que des activités, deux objectifs auxquels peuvent contribuer les politiques de déplacements.

Les questions sociales ne sont pas en reste comme en témoigne la nouvelle géographie prioritaire de la politique de la ville entrée en vigueur au 1er janvier 2015. Alors que l'État cherche à resserrer son action dans le cadre du Nouveau programme de renouvellement urbain (NPRU), les critères retenus pour la sélection des quartiers prioritaires de la politique de la ville incluent de nouvelles agglomérations, dont essentiellement des villes moyennes<sup>4</sup>. L'ouverture des quartiers et la mobilité de leurs habitants font également partie des objectifs prioritaires.

Les difficultés rencontrées par certaines villes moyennes ne doivent pas occulter que d'autres s'inscrivent dans des dynamiques positives et se trouvent au cœur de territoires très attractifs d'un point de vue démographique. C'est en particulier le cas des villes situées sur le littoral atlantique. De même la reconnaissance de leurs atouts patrimoniaux, culturels ou paysagers a mis en avant plusieurs villes moyennes dont certaines sont classées aujourd'hui au patrimoine mondial de l'Unesco. Pour ces villes, l'économie présente (voir le glossaire p. 96) constitue un atout indéniable et les questions d'accessibilité, de partage de l'espace public et de stationnement doivent être réfléchies en conséquence.

### A. 2. Des politiques de mobilité renouvelées dans un contexte de réforme des compétences

Les récentes réformes territoriales issues de la loi Maptam<sup>5</sup> (2014) et de la loi NOTRe<sup>6</sup> (2015) ainsi que la loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques (2015) et la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte (2015) contribuent à renouveler l'approche de la mobilité dans tous les territoires et en particulier dans les villes moyennes.

<sup>2</sup> Béhar D., Estèbe P., *Les villes moyennes, espaces en voie de disparition ?*, in *Libération*, 12/03/2014.

<sup>3</sup> France Stratégie, *Dynamique de l'emploi et des métiers : quelle fracture territoriale ?*, février 2017

<sup>4</sup> Dupuy Le Bourdellès M., *Villes moyennes : quelle stratégie pour les centres ? L'exemple de Châtelleraut*, in *Métropolitiques*, 18 janvier 2018.

<sup>5</sup> Loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles.

<sup>6</sup> Loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République.



Les intercommunalités connaissent un élargissement de leur périmètre qui va de pair avec la transformation des AOTU<sup>7</sup> en Autorités organisatrices de la mobilité (AOM). Celles-ci voient leur champ d'action étendu aux domaines de l'auto-partage, du covoiturage, des modes actifs et de la logistique urbaine. Certaines sont appelées à intégrer des services de transport de voyageurs interurbains gérés jusque-là par les départements. La mise en place des nouvelles grandes régions conduit de plus à revisiter les « armatures urbaines » héritées des années 70, dans la perspective, entre autres, de renforcer l'intermodalité à l'échelle régionale.

Les élections municipales de mars 2014 ont entraîné un renouvellement significatif des exécutifs tant au niveau communal qu'intercommunal. La presse s'est alors fait l'écho d'une « redéfinition voire d'une remise en question des choix opérés en matière de mobilité »<sup>8</sup> dans un certain nombre d'agglomérations de taille moyenne. Cela a conduit le GART (Groupement des autorités responsables de transport) à publier une étude faisant le point sur l'ampleur de ce mouvement et rappelant « la nécessaire inscription de la mobilité durable dans les politiques à long terme des autorités organisatrices de la mobilité »<sup>9</sup>. Cependant, le renforcement des contraintes financières affectant les collectivités les invite à revoir les politiques de transport mises en place, comme l'indique le rapport réalisé en partenariat entre l'association Villes de France et RATP Dev, en 2015<sup>10</sup>.

Enfin, l'urgence climatique reste d'actualité et les villes moyennes, comme les autres territoires, sont invitées à s'engager dans la transition énergétique. C'est dans cette perspective que l'État a inscrit dans sa feuille de route de la transition écologique, l'adaptation du dispositif des plans de déplacements urbains (PDU) aux agglomérations de moins de 100 000 habitants. Il s'agit à la fois de simplifier un processus conçu pour les grandes agglomérations et d'identifier les thématiques prioritaires à prendre en compte<sup>11</sup>.

## B Données

### B. 1. Les enquêtes ménages-déplacements standard Cerema

Les enquêtes ménages-déplacements sont un outil de connaissance fondamental des déplacements de la population d'un territoire. Élaborée à la fin des années 70, la méthode dite « standard » garantit la comparabilité des données dans le temps et dans l'espace. Elle a évolué depuis pour intégrer les préoccupations spécifiques des villes moyennes et des grandes couronnes périurbaines. L'Enquête ménages-déplacements (EMD) réalisée en face-à-face au domicile des ménages se décline en EDVM (Enquête déplacements villes moyennes) au téléphone ou en EDGT (Enquête déplacements grand territoire) en mixte face-à-face et téléphone.

Les enquêtes ménages-déplacements « standard Cerema » sont réalisées de façon partenariale par les collectivités, le plus souvent sous l'égide d'une AOM. Leur financement est assuré par les collectivités locales (structure intercommunale, Région, Département), en partenariat avec l'État et peut éventuellement inclure d'autres partenaires.

La méthode repose sur le recueil précis de l'ensemble des déplacements d'un échantillon de résidents correctement dispersés dans l'aire d'étude. Tous les déplacements sont relevés, quels que soient la distance parcourue ou le mode de transport utilisé. La collecte a lieu du mardi au samedi sur les déplacements de la veille, hors jours fériés et vacances scolaires, sur une durée suffisante pour caractériser précisément la mobilité d'un jour moyen de semaine (du lundi au vendredi).

Ces renseignements, complétés par des caractéristiques sur les ménages et les personnes, constituent une précieuse ressource pour l'analyse territoriale.

Aujourd'hui, un tiers du territoire est couvert par une enquête « standard Cerema » : cela représente 43 % des communes et 74 % de la population (voir la carte page ci-après).

7 Autorités Organisatrices des Transports Urbains

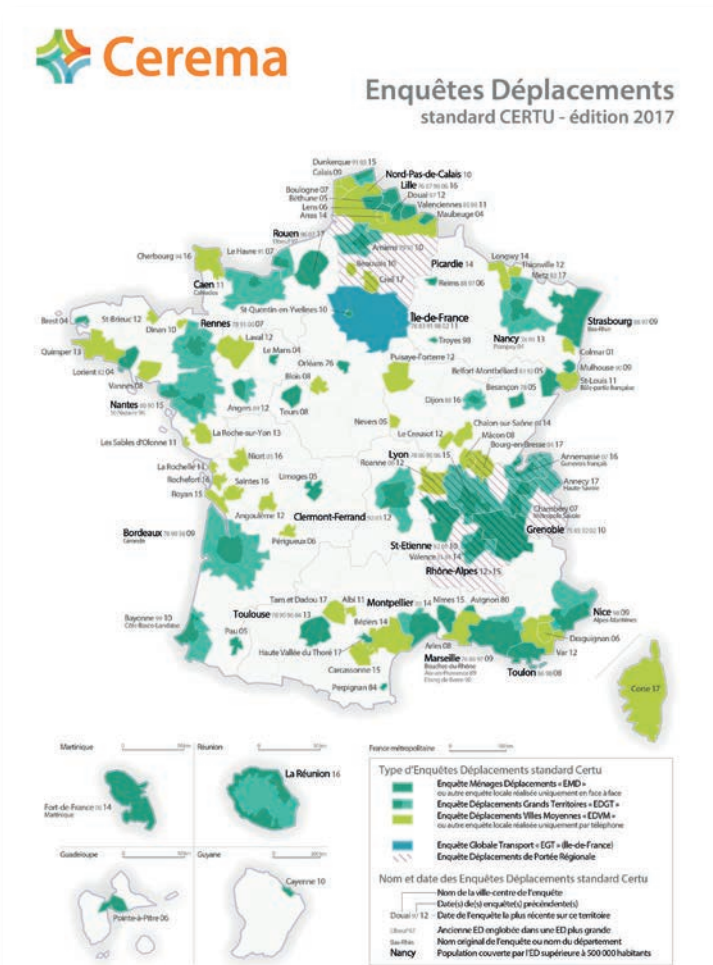
8 GART, *Mobilité et villes moyennes - État des lieux et perspectives*, Les études du GART, septembre 2015, 86 p.

9 Ibid.

10 Villes de France, RATP Dev, *Des transports publics amenés à évoluer - Tendances économiques et nouvelles pratiques de mobilité*, juin 2015, 28 p.

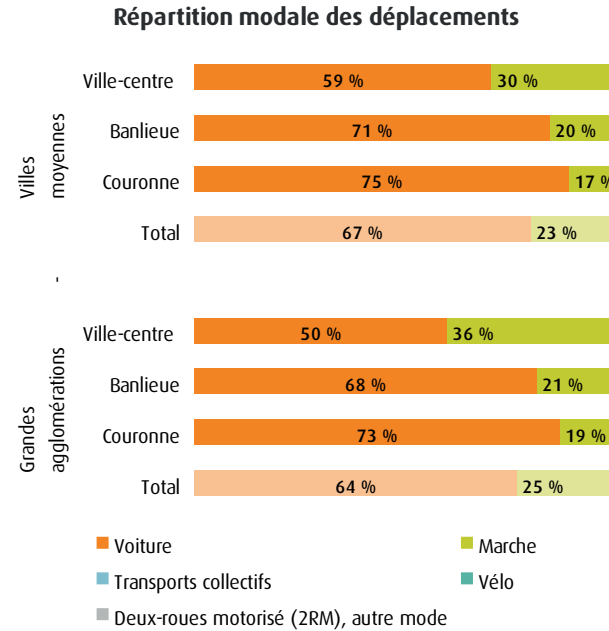
11 Cerema, *Planifier les déplacements dans une ville moyenne*, à paraître en 2019

En 2018, les enquêtes ménages-déplacements évoluent pour devenir les EMC<sup>2</sup> : les Enquêtes mobilités certifiées Cerema. Pour répondre aux besoins spécifiques des collectivités, l'architecture du dispositif devient modulable, avec un cœur optimisé et des options thématiques (mobilité du week-end, zoom sur des populations, des territoires ou des pratiques spécifiques, etc.). Ce cœur commun maintient la comparabilité dans le temps et dans l'espace, qui fait toute la richesse de ces données.



## B. 2. Premières analyses

### ► Partout dans les villes moyennes, l'usage de la voiture prédomine



Source : base unifiée 2009-2014 des enquêtes ménages-déplacements - Champ : population résidente de 11 ans et plus

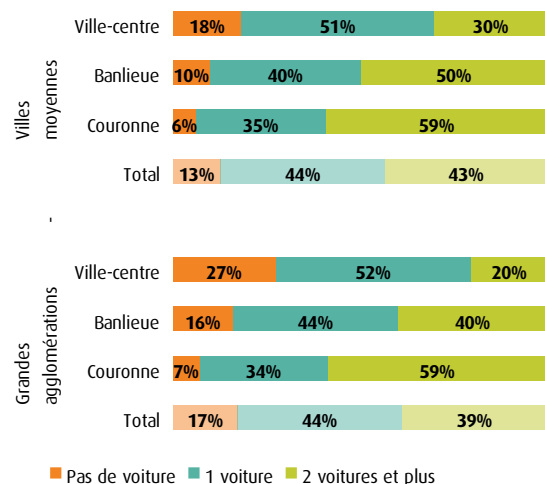
Dans les villes moyennes, plus de deux déplacements sur trois sont effectués en tant que conducteur ou passager d'une voiture.

Au fur et à mesure que l'on se rapproche du centre, l'usage de la voiture diminue pour laisser la place à la marche et aux transports collectifs dans les grandes agglomérations. Mais, dans les villes moyennes, les résidents des villes-centres utilisent tout de même la voiture pour près de 6 déplacements sur 10.

Les spécificités des villes moyennes tiennent ainsi principalement à un usage plus important de la voiture, y compris dans les villes-centres.

## ► Les ménages sont plus motorisés

### Nombre de voitures à disposition des ménages



Source : base unifiée 2009-2014 des enquêtes ménages-déplacements –  
Champ : population résidente de 11 ans et plus

Dans les villes moyennes, on dénombre 80 voitures pour 100 adultes, contre 74 seulement dans les grandes agglomérations. Ces chiffres sont détaillés pour chaque ville moyenne en annexe, p. 40.

Les couronnes périurbaines des villes moyennes et des grandes agglomérations se ressemblent dans la mesure où la multimotorisation est la norme : 59 % des ménages ont plus de deux véhicules à leur disposition.

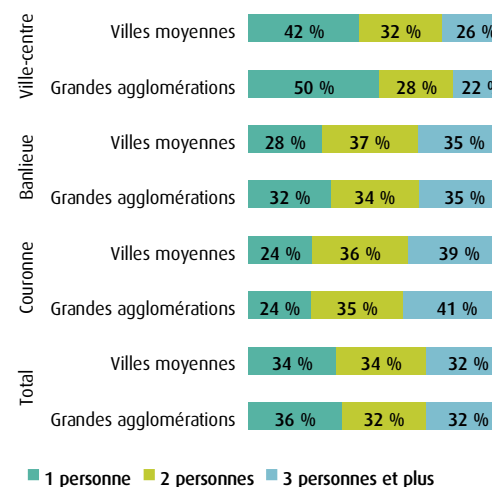
C'est à l'échelle des pôles urbains que se jouent les différences entre villes moyennes et grandes agglomérations. Dans les villes-centres comme dans les banlieues, la part de ménages multimotorisés est largement supérieure dans les villes moyennes (+10 points).

Pour autant, il reste dans tous les territoires une part incompressible de ménages non motorisés, variant de 6 % dans le périurbain à 18 % dans les villes-centres. Même si cette part est plus faible que dans

les grandes agglomérations, les alternatives au tout voiture y sont aussi moins développées. Comment alors faciliter la mobilité de ces ménages dans les villes moyennes ?

## ► La structure des ménages est globalement identique

### Répartition des ménages par taille



Source : base unifiée 2009-2014 des enquêtes ménages-déplacements –  
Champ : ménages résidents

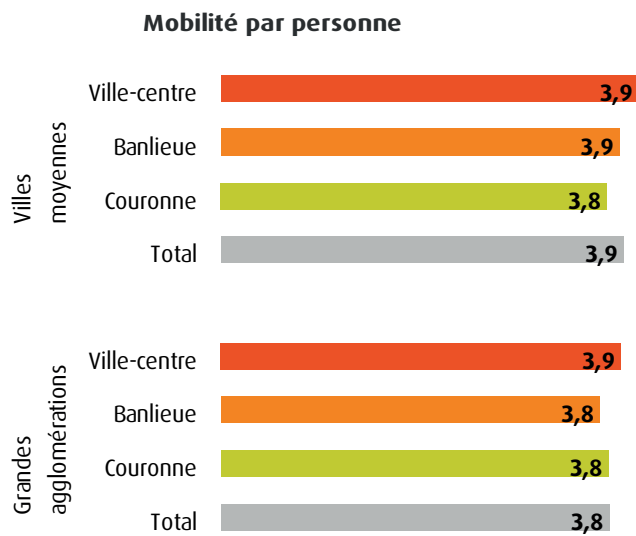
Les différences de motorisation pourraient s'expliquer si les ménages étaient plus grands dans les villes moyennes, mais ce n'est pas le cas. La taille moyenne des ménages est globalement identique (autour de 2,2 personnes par ménage), avec quelques variations territoriales<sup>12</sup>.

Seule différence notable : la part des couples et des familles dans les villes-centres des villes moyennes (2 personnes ou plus), de 8 points supérieure à celle des grandes agglomérations. (58 % contre 50 %).

L'accueil de ces ménages nombreux pose de vraies questions aux villes moyennes, relatives au logement, à l'emploi, aux services, aux loisirs (espaces verts, etc.) et à l'offre de transport proposée.

<sup>12</sup> Voir le détail en annexe p. 41.

## ► Les mobilités se ressemblent



Nombre moyen de déplacements par jour et par personne

Source : base unifiée 2009-2014 des enquêtes ménages-déplacements –  
Champ : mobilité de la population résidente de 11 ans et plus

La mobilité, qui synthétise l'organisation des ménages pour la réalisation de leurs activités quotidiennes (travail, études, achats, loisirs, accompagnement, retour au domicile, etc.) varie peu entre villes moyennes et grandes agglomérations (un peu moins de 4 déplacements par jour pour les personnes de 11 ans et plus). Ces chiffres sont détaillés pour chaque territoire en annexe, p. 42.

Dans les villes-centres, malgré une taille moyenne des ménages plus faible qu'ailleurs, les déplacements peuvent se multiplier dans la proximité, ce qui tend à augmenter – légèrement – la mobilité des résidents. Dans les banlieues et les couronnes, les plus grandes distances parcourues au quotidien incitent les ménages à optimiser un peu plus leurs déplacements, d'où une mobilité sensiblement plus faible.

Semblables dans leur organisation au quotidien, villes moyennes et grandes agglomérations diffèrent toutefois dans leur rapport à la voiture (usage et possession). Pour autant, l'ampleur de la dépendance à la voiture varie selon les territoires, que ce soit au sein des villes moyennes, entre les trois espaces qui constituent les aires urbaines (villes-centres, banlieues et couronnes périurbaines) ou entre villes moyennes.

La partie méthodologique qui suit détaille la manière dont le zonage a été effectué et une typologie de territoires constituée, pour mieux rendre compte des spécificités des villes moyennes, dans toute leur complexité.

## C Méthode

### C. 1. 36 territoires pour prendre le pouls de la mobilité dans les villes moyennes

Ce travail a été mené à partir d'une base dite « unifiée » regroupant l'ensemble des enquêtes ménages-déplacements « standard Cerema » réalisées entre **2009 et 2014**.

Au sein de cette base, 36 villes moyennes ont été retenues selon les critères suivants.

- Les villes moyennes étant caractérisées par un certain degré de polarisation de leurs alentours, seules les unités urbaines principales (ou **pôles d'aires urbaines**) ont été prises en compte.
- En lien avec la population des agglomérations ayant réalisé une EDVM, les unités urbaines sélectionnées ont une population supérieure à **25 000 habitants** (Dinan, enquêtée en 2010) et inférieure à **130 000 habitants** (Thionville, enquêtée en 2012).

Afin de les comparer avec de grandes agglomérations, 8 unités urbaines immédiatement supérieures en taille ont été considérées : Amiens, Angers, Bayonne, Caen, Clermont-Ferrand, Nancy, Saint-Étienne et Valenciennes. Leur population est comprise entre 150 000 et 375 000 habitants.

Pour des questions d'homogénéité, tous les calculs sont réalisés sur la **population âgée de 11 ans et plus**.

### Définitions utilisées (Insee)

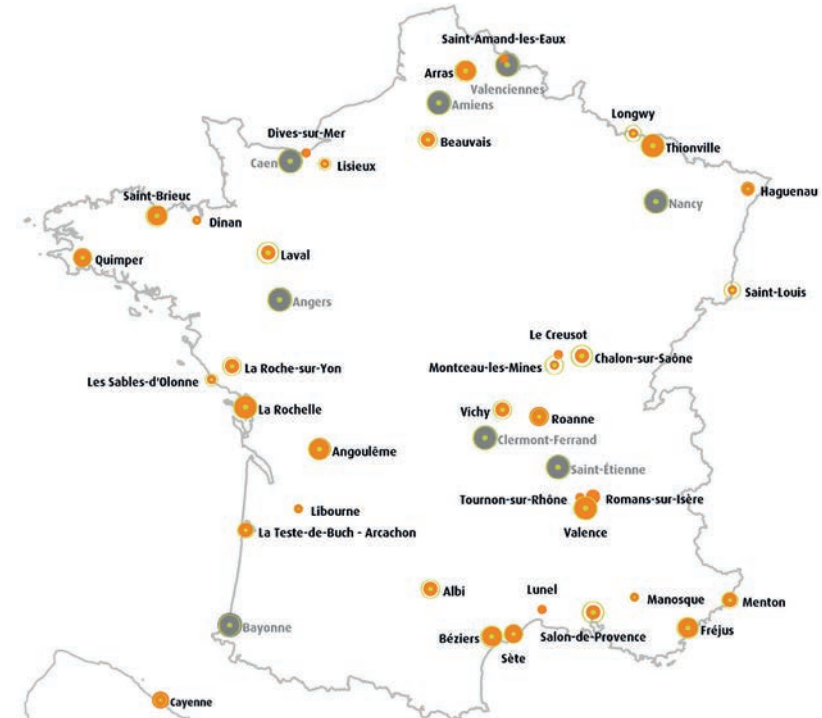
- **Unité urbaine** : on appelle unité urbaine une commune ou un ensemble de communes présentant une zone de bâti continu (pas de coupure de plus de 200 mètres entre deux constructions) qui compte au moins 2 000 habitants.

- **Aire urbaine** : une aire urbaine ou « grande aire urbaine » est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain (unité urbaine) de plus de 10 000 emplois, et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne périurbaine) dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci.

- **Pôle urbain** : le pôle urbain est une unité urbaine offrant au moins 10 000 emplois et qui n'est pas située dans la couronne d'un autre pôle urbain.

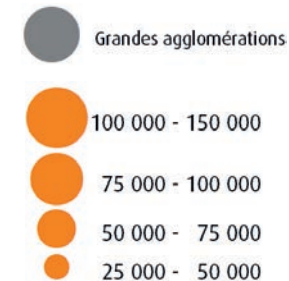
- **Indice de concentration de l'emploi** : l'indice de concentration de l'emploi est égal au nombre d'emplois dans la zone pour 100 actifs ayant un emploi et résidant dans la zone. C'est un indicateur d'autonomie vis-à-vis de l'emploi et de la propension pour une partie des actifs résidents à sortir de la zone pour aller travailler, ce qui peut impliquer de longs déplacements.

### Territoires retenus pour l'analyse (villes moyennes et grandes agglomérations)

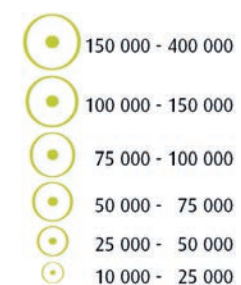


### Légende

Population des unités urbaines (Insee, 2012)

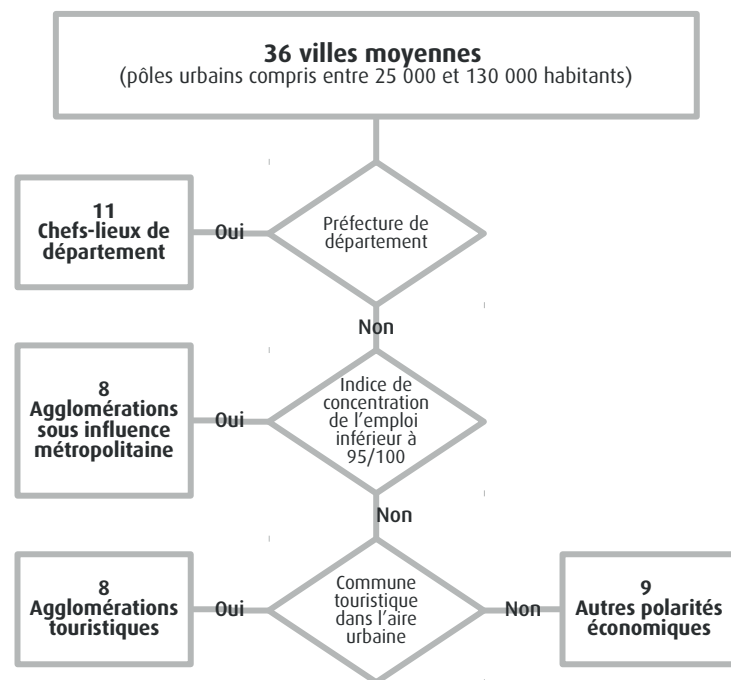


Population des ressorts territoriaux<sup>13</sup> (année de l'enquête)



<sup>13</sup> Les pôles urbains de Dives-sur-Mer, Lunel et Tournon-sur-Rhône ne sont pas couverts par un ressort territorial. Le Creusot et Montceau-les-Mines sont regroupés dans le même. Romans-sur-Isère est couvert par celui de Valence, Saint-Amand-les-Eaux par celui de Valenciennes.

## C. 2. Une typologie basée sur l'emploi et la présence de communes touristiques



Les 36 villes moyennes retenues pour l'analyse ont été réparties en 4 classes, constituées à dire d'experts en fonction de la place présumée de l'agglomération dans l'armature urbaine régionale.

Les **chefs-lieux de départements** ont été isolés, car historiquement, les villes-préfectures se sont progressivement constituées en capitales administratives concentrant démarches administratives, services et emplois publics. Cela concerne 11 villes moyennes.

Pour les autres territoires, l'indice de concentration de l'emploi (voir la définition dans l'encadré) a été calculé à l'échelle de l'aire urbaine (voir le détail en annexe, p. 42). En retenant arbitrairement le seuil de 95 emplois pour 100 habitants actifs occupés, on distingue les **agglomérations sous influence métropolitaine** (indice de concentration

de l'emploi inférieur à 95/100) des agglomérations pour lesquelles ce rapport est plus équilibré. Cela correspond à 8 villes moyennes.

Devant la diversité des profils de territoires retenus comme étant à priori plus autonomes vis-à-vis de l'emploi, leur caractère touristique ou non a été utilisé pour les différencier.

- Les aires urbaines dont au moins une commune est classée comme « commune touristique » ou « station classée » forment les **agglomérations touristiques** (8 villes moyennes)<sup>14</sup>.

- Les agglomérations sans commune de ce type – et par ailleurs avec un caractère industriel marqué pour certaines d'entre elles – forment les **autres polarités économiques** (9 villes moyennes).

Cette typologie est critiquable dans le sens où elle fait abstraction de différences de population importantes, tant pour les aires urbaines (voir le détail p. 44 et p. 45) que pour les ressorts territoriaux (p. 46).

Le choix a été fait de ne s'appuyer que sur des critères fonctionnels, sans distinguer les villes que l'on pourrait qualifier de « petites » (Dinan, Lisieux, etc.) et les agglomérations soumises comme les grandes à l'obligation de réaliser un plan de déplacements urbains (PDU)<sup>15</sup>.

Les collectivités ne s'y sont d'ailleurs pas trompées puisqu'elles intègrent Saint-Amand-les-Eaux au ressort territorial de Valenciennes et Romans-sur-Isère à celui de Valence.

Par ailleurs, comme toute typologie, celle-ci revêt nécessairement des réalités bien différentes.

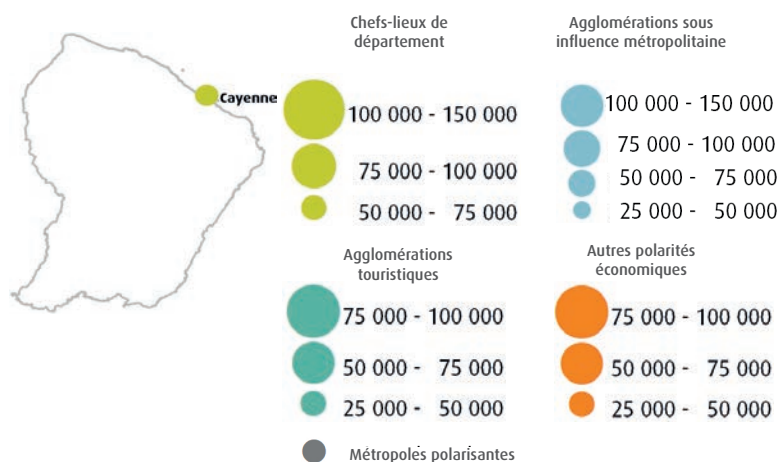
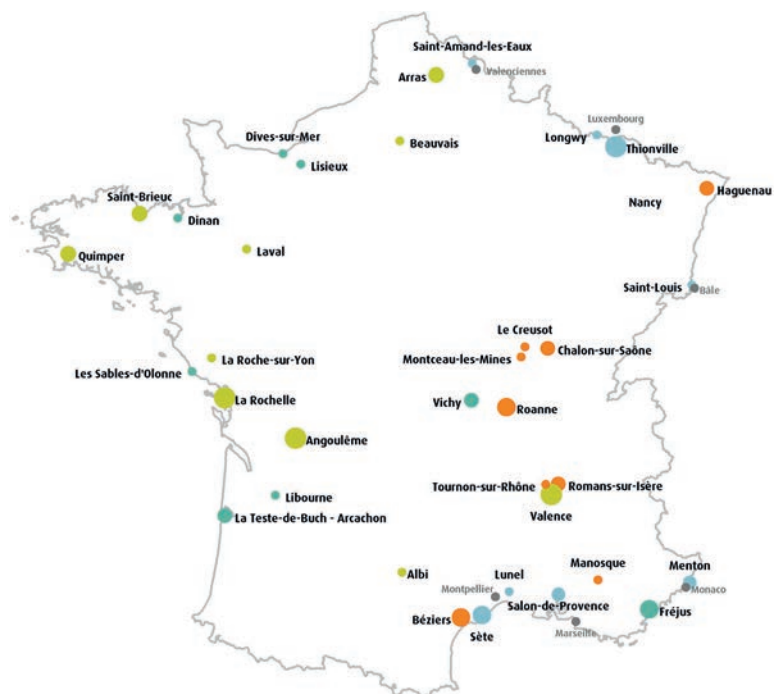
- Libourne, classée agglomération touristique du fait de la présence de Saint-Émilion dans son aire urbaine, abrite aussi de nombreux emplois administratifs dans le grand périurbain bordelais.

- Chalon-sur-Saône est une véritable agglomération alors que Le Creusot et Montceau-les-Mines font partie de la même conurbation, marquée par leur histoire industrielle et minière : les deux aires urbaines sont d'ailleurs regroupées au sein de la Communauté urbaine du Creusot-Montceau et du même ressort territorial.

<sup>14</sup> La liste des communes touristiques est située en annexe.

<sup>15</sup> Selon l'article L1214-3 du Code des transports, « l'établissement d'un plan de déplacements urbains est obligatoire dans les ressorts territoriaux inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants mentionnées au deuxième alinéa de l'article L. 221-2 du Code de l'environnement ou recoupant celles-ci. »

## Typologie des villes moyennes



## C. 3. Trois échelles pour aborder l'analyse de la mobilité dans les villes moyennes

### Zonage retenu pour l'exploitation de l'Enquête déplacements ville moyenne d'Angoulême (2012)



La démarche adoptée est multiscalaire, car il semble vain de penser les agglomérations de taille intermédiaire sans leur relation avec leur centre ou sans les replacer dans leur environnement régional.

Ce document se décompose ainsi en trois parties :

- dans la première, l'échelle est celle du **périmètre total des enquêtes** (comprenant la ville-centre, la banlieue et la couronne périurbaine). L'attention est portée sur l'autonomie de ces territoires et sur les déplacements d'échanges qui peuvent avoir un fort impact sur l'emploi du temps des « grands mobiles » qui sortent tous les jours du territoire pour travailler, étudier ou mener à bien d'autres activités ;

- la deuxième partie se focalise sur les **unités urbaines** – ou « agglomérations » au sens de l’Insee – qui regroupent les villes-centres et les banlieues. Cette échelle, traditionnelle pour la réalisation des Enquêtes déplacements villes moyennes (EDVM), est celle à partir de laquelle la plupart des résultats étaient présentés lors du précédent panorama. C’est à cette échelle que sont calculés les chiffres-clefs classiques (mobilité par motif, répartition modale, répartition horaire, etc.) et comparés à ceux des grandes agglomérations. Cette échelle se confond habituellement avec le périmètre dans lequel la collectivité a structuré une politique de transport, à travers la mise en place de ressorts territoriaux, même si l’on constate depuis peu un élargissement des réseaux de transport collectif au-delà des banlieues, vers les couronnes des aires urbaines. Cette deuxième partie présentera ainsi des focus sur l’usage des transports collectifs urbains ;

- la dernière partie est consacrée aux **villes-centres**, dans lesquelles peuvent se cristalliser les difficultés du tissu commercial. Pour étudier ce qui peut sembler une spécificité des villes moyennes<sup>16</sup>, les déplacements de la population des villes moyennes sont décryptés selon leur rapport avec le centre. Résidents et pendulaires de la ville-centre ont nécessairement une pratique différente de la ville de ceux qui y viennent en simples visiteurs, ce qui implique peut-être des politiques ciblées. Enfin, une analyse à cette échelle, qui est celle de la proximité, montre qu’il reste des marges de manœuvre dans les villes moyennes, où les courtes distances sont souvent parcourues en voiture. Cela interroge les politiques publiques sans pour autant que le « cocktail de mobilité » désirable ne soit forcément le même que dans les grandes agglomérations : celui-ci reste sans doute encore à inventer dans chaque type de ville moyenne, ainsi que le soulignait le GART dans son étude en 2015<sup>17</sup>.

La méthode utilisée pour définir ces trois échelles pour chaque territoire est décrite en annexe, p. 35 et un atlas situé p. 51 reprend, ville par ville, les découpages réalisés.

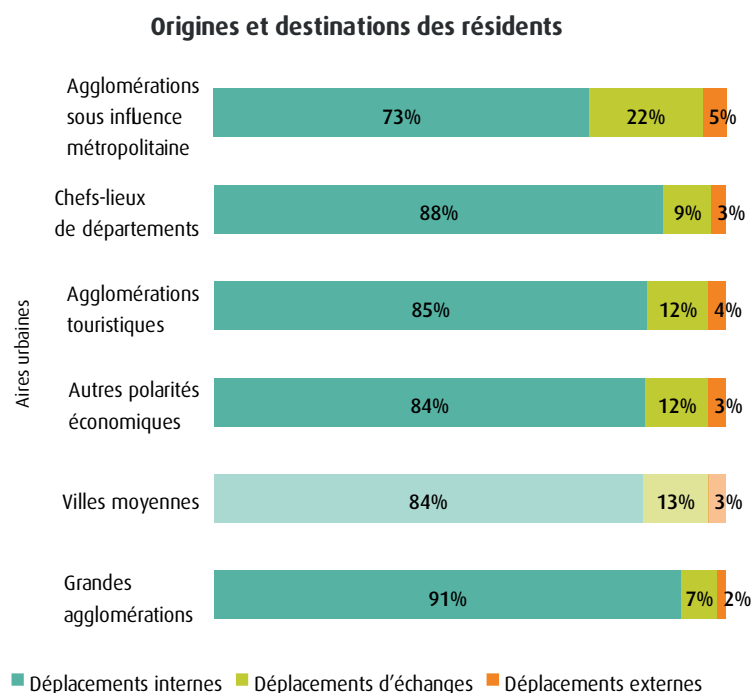
<sup>16</sup> Prudhomme C., *Le déclin commercial des centres-villes s’aggrave*, in *Le Monde Économie*, 20/10/2016.

<sup>17</sup> GART, *Mobilité et villes moyennes – État des lieux et perspectives*, Les études du GART, septembre 2015, 86 p.



## 2 L'échelle de l'aire urbaine : une relation étroite avec l'environnement régional

### A Plus que les grandes agglomérations, les villes moyennes fonctionnent en réseau



Source : base unifiée 2009-2014 des enquêtes ménages-déplacements -  
Champ : déplacements de la population résidente de 11 ans et plus

Un jour moyen de semaine, 16 % des déplacements des résidents des villes moyennes sont en lien avec l'extérieur de l'aire urbaine (déplacements d'échanges et déplacements externes<sup>18</sup>).

Ce lien au reste du territoire varie selon les villes moyennes :

- avec près de 9 déplacements sur 10 réalisés en interne, les chefs-lieux de département ont des caractéristiques similaires aux grandes agglomérations ;
- à l'inverse, dans les agglomérations sous influence métropolitaine, plus d'un déplacement sur 4 est en lien avec l'extérieur de l'aire urbaine.

Il y a un véritable enjeu à se saisir de la question de l'organisation des déplacements d'échanges<sup>19</sup>. Ils concernent en effet dans les villes moyennes 14 % de la population de 11 ans et plus et plus d'un quart (26 %) de la population des agglomérations sous influence métropolitaine<sup>20</sup>.

D'autant plus que d'autres travaux, basés sur les données Insee domicile-travail et domicile-études montrent que ces flux entre aires urbaines, loin d'être à sens unique, sont relativement équilibrés<sup>21</sup>.

18 – déplacements internes : l'origine ET la destination sont situées à l'intérieur du périmètre défini comme le plus proche de l'aire urbaine ;  
– déplacements d'échanges (sortant ou entrant) : l'origine OU la destination sont à l'intérieur de l'aire urbaine. Ce sont les déplacements entrant ou sortant ;  
– déplacements externes : l'origine ET la destination sont situées à l'extérieur du périmètre.

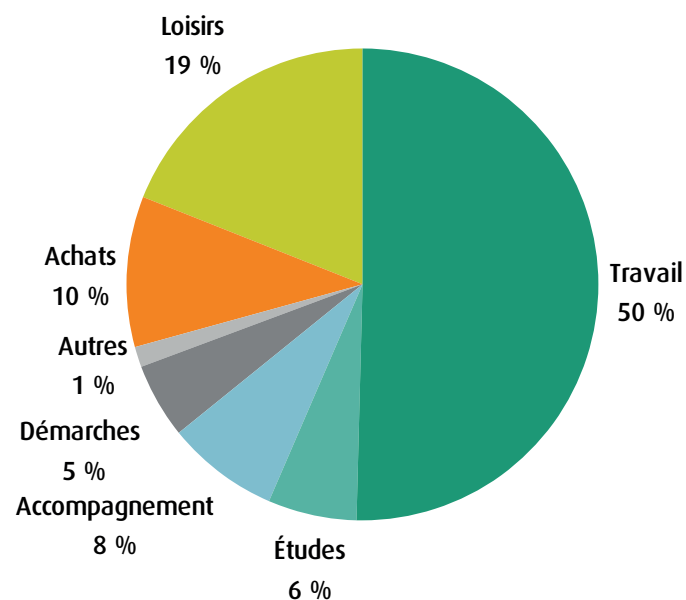
19 Conti Benoit, *La structure des mobilités domicile-travail au départ des villes moyennes : réflexions sur leur durabilité*, in *Recherche Transports Sécurité*, 2015, p. 35-45.

20 La part de la population sortant du périmètre est détaillée en annexe, p. 47.

21 Villes de France, Keolis, *La mobilité au service des territoires*, novembre 2017, 16 p.

## B Le travail n'explique pas toutes les sorties de l'aire urbaine

### Répartition par motif des déplacements des résidents des villes moyennes qui sortent des aires urbaines



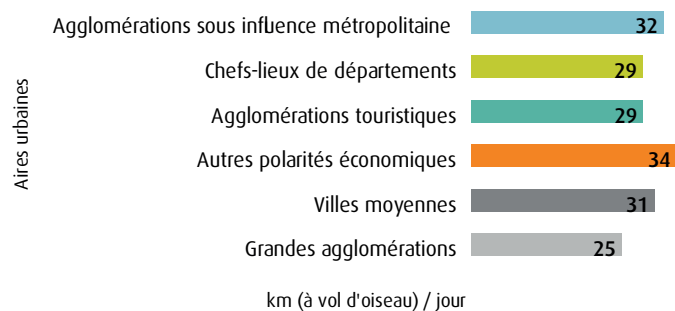
Source : base unifiée 2009-2014 des enquêtes ménages-déplacements – Champ : déplacements de la population de 11 ans et plus (dont l'origine est située dans l'aire urbaine de résidence et la destination à l'extérieur)

Ces déplacements sortants ne sont pas uniquement motivés par le travail ou par les études : plus d'un tiers des activités réalisées hors de l'aire urbaine relèvent de loisirs, d'achats ou encore de démarches.

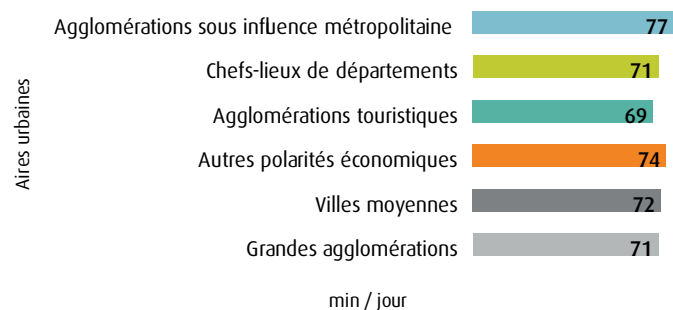
Dans les villes moyennes, l'essor du télétravail, du e-commerce, de la dématérialisation des démarches peut contribuer à faire baisser en volume ces déplacements potentiellement coûteux en temps et en énergie.

## C Au quotidien, des distances plus longues parcourues pour un temps équivalent consacré aux déplacements

### Portée quotidienne des déplacements des résidents



### Durée quotidienne consacrée aux déplacements



Source : base unifiée 2009-2014 des enquêtes ménages-déplacements -  
Champ : population résidente de 11 ans et plus

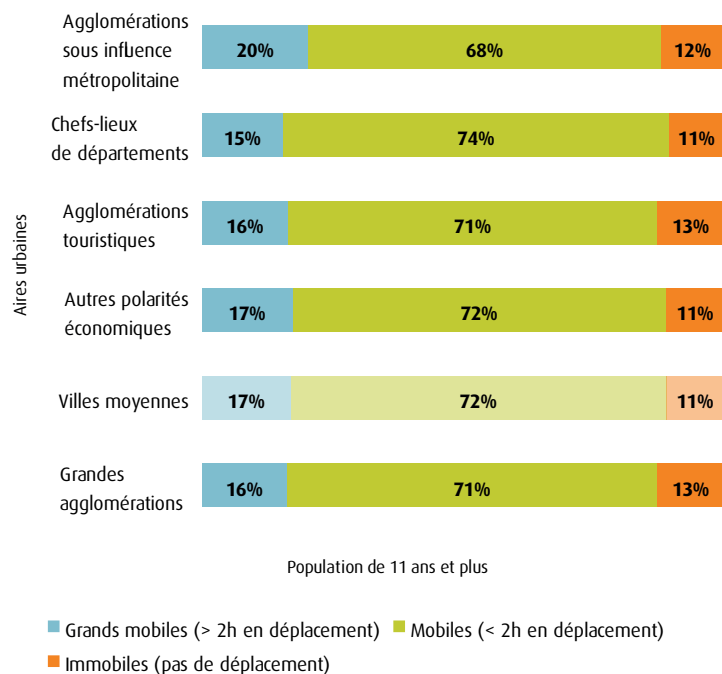
Les habitants des villes moyennes parcourent chaque jour en moyenne une distance plus importante en un temps équivalent aux résidents des grandes agglomérations (autour de 1h10).

Ce sont les résidents des autres polarités économiques qui parcourent le plus de distance, un jour moyen de semaine (34 km). Ils réalisent pourtant bien plus de déplacements internes aux aires urbaines que les habitants des agglomérations sous influence métropolitaine (84 % contre 73 %, cf. p. 15).

Faut-il y voir une plus grande facilité de circulation, une absence de congestion ou de difficultés de stationnement ? À vol d'oiseau, la vitesse moyenne des déplacements quotidiens dans les autres polarités économiques est de 28 km/h, significativement plus haute que pour les autres types de villes moyennes (entre 24 et 25 km/h) ou les grandes agglomérations (21 km/h).

## D Une personne sur six passe plus de deux heures par jour dans les transports

### Répartition de la population selon son temps de transport quotidien



Source : base unifiée 2009-2014 des enquêtes ménages-déplacements – Champ : population résidente de 11 ans et plus

Derrière la moyenne du temps passé chaque jour en déplacement se cachent des réalités bien particulières : dans les villes moyennes comme dans les grandes agglomérations, un habitant sur 6 passe plus de 2 heures par jour dans les transports<sup>22</sup>. Ce sont des « grands mobiles »<sup>23</sup>.

Dans les agglomérations sous influence métropolitaine, une personne sur 5 est concernée.

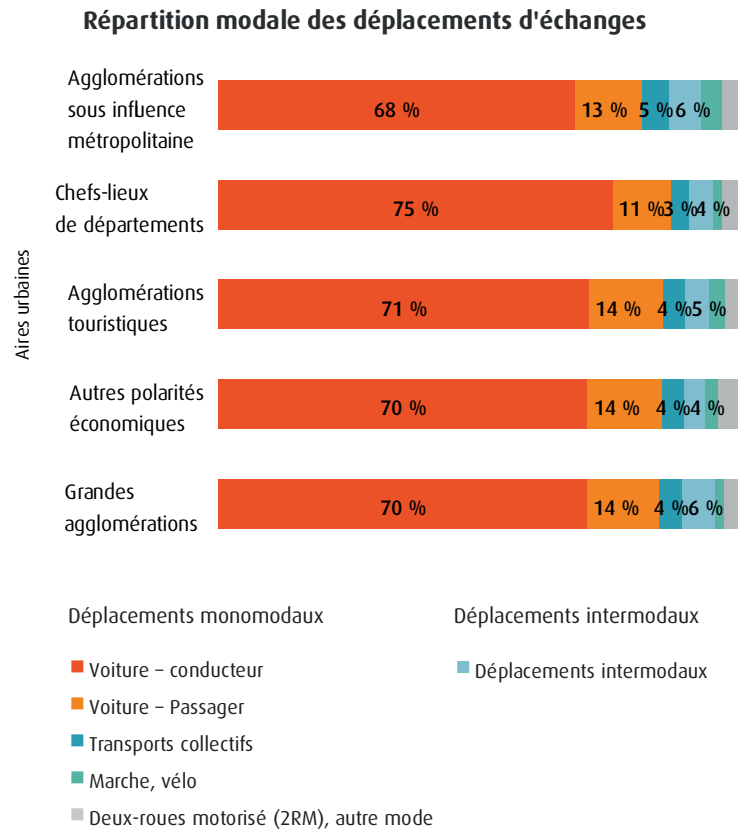
Dans ces territoires, les difficultés individuelles peuvent interroger la collectivité : quelle est la pénibilité des temps de parcours et d'attente ? Quels services proposer – en gare, notamment<sup>24</sup> – pour faire gagner du temps à ceux qui n'en ont pas ? Au-delà, c'est toute la question de l'aménagement des temps et des lieux multiples de travail qui est posée.

<sup>22</sup> Les « immobiles » quant à eux ne se sont pas déplacés la veille du jour d'enquête. Les « mobiles » se sont déplacés pendant moins de 2 h.

<sup>23</sup> Ravalet E., Vincent-Geslin S., Kaufmann V., Leveugle J., *Tranches de vies mobiles*, Éd. Loco, 2014, 120 p.

<sup>24</sup> Cerema, *Développer des services dans les gares TER – Premiers enseignements d'expériences locales*, collection « Expérience et pratiques », avril 2017.

## E Intermodalité et covoiturage : un enjeu pour les déplacements d'échanges



Source : base unifiée 2009-2014 des enquêtes ménages-déplacements –  
 Champ : déplacements d'échanges de la population résidente de 11 ans et plus

Coûteux en temps et en distance pour l'individu, les déplacements d'échanges le sont aussi pour la collectivité.

La prédominance de l'usage de la voiture sur ces liaisons, alliée aux fortes distances parcourues, est responsable d'une part non négligeable de l'ensemble des consommations énergétiques et des émissions de gaz à effet de serre des résidents<sup>25</sup>.

Les politiques de développement de l'intermodalité ciblent ces déplacements de moyenne distance, mais elles n'ont pas encore donné toute leur mesure. La part de déplacements empruntant au moins deux modes de transport varie de 6 % dans les agglomérations sous influence métropolitaine à 4 % dans les chefs-lieux de département et les autres polarités économiques.

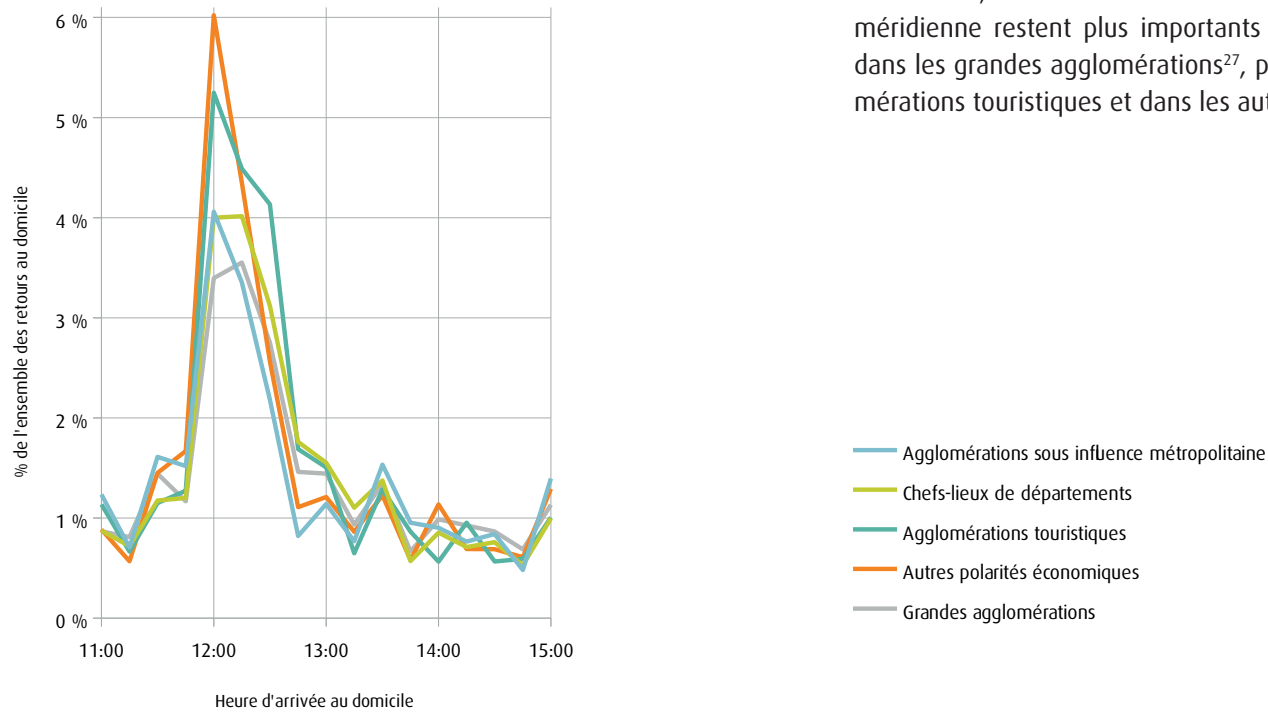
Pour le reste, la voiture règne en maître, représentant plus de 8 déplacements d'échanges sur 10 dans tous les types de villes moyennes. Il y a sans doute un potentiel de plus grand partage de la voiture en lien avec les axes « lourds » de transport collectif, mais ce potentiel reste à calibrer.

<sup>25</sup> Aua/T, *Quel impact de la mobilité sur les émissions de gaz à effet de serre ?*, 2016.

### 3 L'échelle du pôle urbain : l'importance de la structure socioéconomique des agglomérations

#### A Villes moyennes : à chacune son rythme

##### Retour des actifs occupés au domicile à la pause méridienne



Globalement, villes moyennes et grandes agglomérations s'animent aux mêmes rythmes : les heures de pointe du matin et du soir sont à peu près les mêmes. Cette similitude avait déjà été analysée dans le précédent panorama<sup>26</sup>.

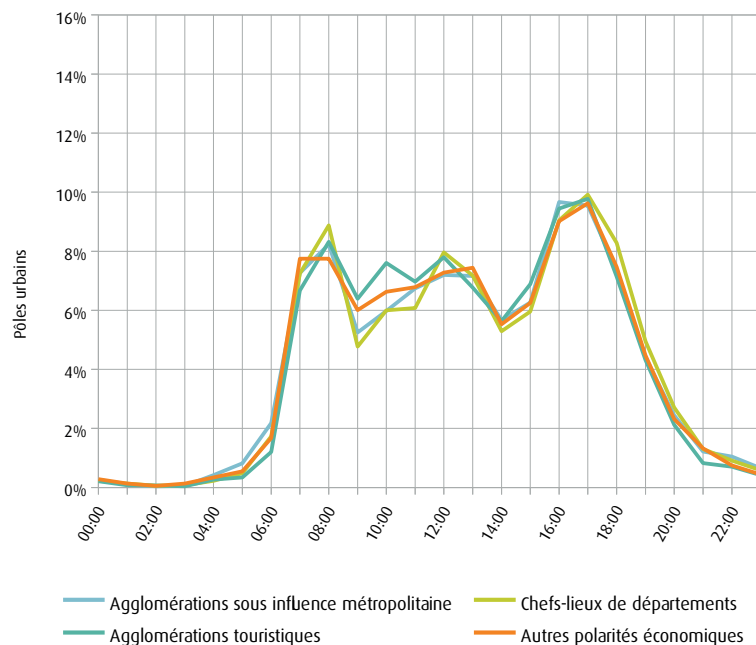
Néanmoins, les retours des actifs à leur domicile pendant la pause méridienne restent plus importants dans les villes moyennes que dans les grandes agglomérations<sup>27</sup>, particulièrement dans les agglomérations touristiques et dans les autres polarités économiques.

<sup>26</sup> Certu, *La mobilité dans les villes moyennes. Exploitation des enquêtes villes moyennes 2000-2010*, Collection Connaissances, 2011.

<sup>27</sup> Hubert J.-P., « Mieux analyser la pointe méridienne pour apprécier l'évolution de la mobilité et comparer les situations locales » in Armoogum J., Guilloux T., Richer C. (dir.), *Mobilité en transitions – Connaître, comprendre et représenter*, Cerema, 2015, p. 163-169.

Source : base unifiée 2009-2014 des enquêtes ménages-déplacements – Champ : déplacements des actifs occupés résidant dans les pôles urbains vers leur domicile

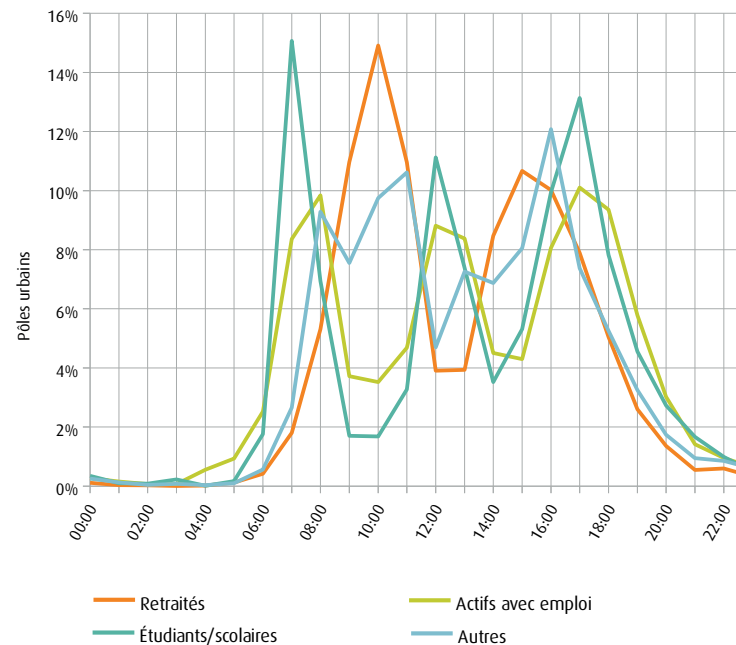
## Répartition horaire des déplacements



Source : base unifiée 2009-2014 des enquêtes ménages-déplacements –  
Champ : déplacements de la population résidente de 11 ans et plus

Agglomérations touristiques et autres polarités économiques connaissent aussi une activité marquée pendant les heures creuses de la matinée.

## Répartition horaire des déplacements selon l'occupation principale



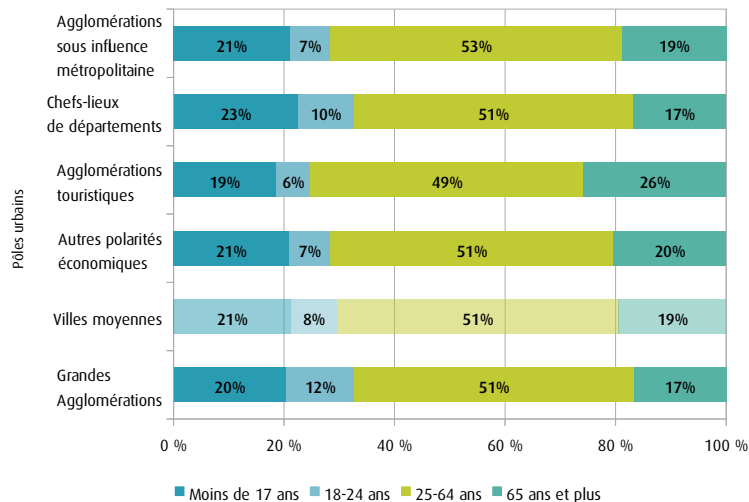
Source : base unifiée 2009-2014 des enquêtes ménages-déplacements –  
Champ : déplacements de la population résidente de 11 ans et plus

Ce regain de déplacements autour de 10 h s'explique par une plus ou moins grande présence de retraités dont les horaires de déplacements, notamment vers les commerces, diffèrent singulièrement du reste de la population.

Dans ces territoires pour lesquels la distinction « heures creuses/ heures de pointe » perd de son importance, quelle permanence de la desserte en transport collectif au long de la journée ? Initialement conçus pour les actifs et les scolaires, certains réseaux vont devoir s'adapter à une population de seniors de plus en plus présente et active.

### L'enjeu du vieillissement de la population : plus marqué dans les villes moyennes

Répartition par âge de la population



Source : base unifiée 2009-2014 des enquêtes ménages-déplacements –  
 Champ : population résidente

La moyenne d'âge est plus élevée dans les villes moyennes que dans les grandes agglomérations : 41 ans contre 39 ans.

Entre types de villes moyennes, les différences sont encore plus importantes : l'âge moyen, de 39 ans dans les chefs-lieux de département, monte à 41 ans dans les agglomérations sous influence métropolitaine, 42 ans dans les autres polarités économiques pour aller jusqu'à 44 ans dans les agglomérations touristiques.

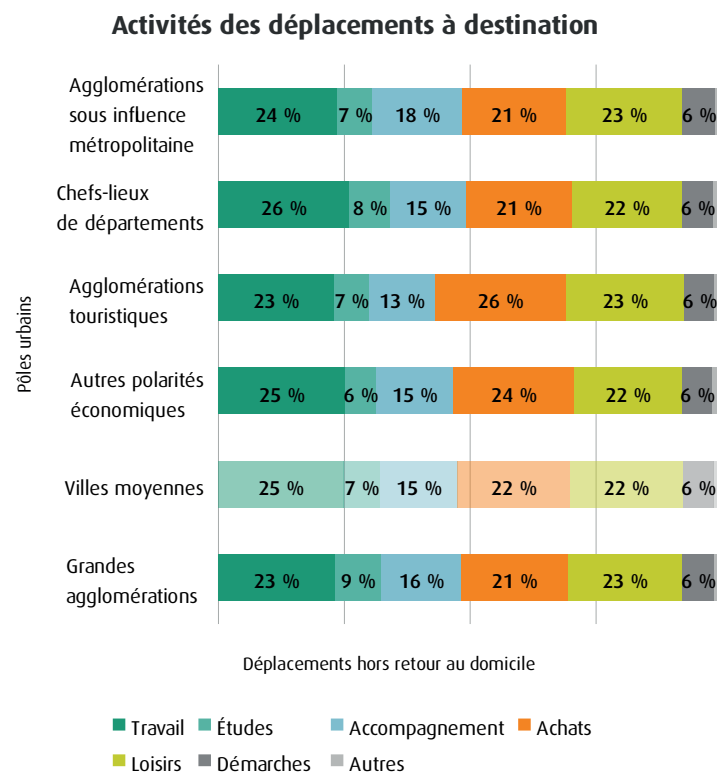
Ainsi, la part de seniors (65 ans et plus) passe de 17 % dans les chefs-lieux de département à 26 % dans les agglomérations touristiques<sup>28</sup>.

Ces différences de profil se retrouvent dans la structure des ménages : la taille de ceux-ci varie de 2,16 personnes par ménage en moyenne dans les territoires touristiques à 2,3 dans les territoires sous influence métropolitaine.

<sup>29</sup> Le détail des chiffres est présenté en annexe, p. 48.



## B Activités des résidents : un lien fort avec la structure socioéconomique



Source : base unifiée 2009-2014 des enquêtes ménages-déplacements – Champ : déplacements (hors retour au domicile) de la population résidente de 11 ans et plus

La desserte d'une agglomération implique de connaître les activités réalisées par ses habitants hors de leur domicile : cela donne un indicateur des lieux à relier et complète la connaissance de la temporalité des déplacements.

Les deux premiers motifs de déplacements sont le travail et les achats, voire les loisirs.

L'analyse des différences entre types d'agglomérations montre que la répartition des motifs varie selon la structure sociodémographique de chaque ville<sup>29</sup>.

- Dans les agglomérations sous influence métropolitaine, 18 % des déplacements sont réalisés pour le compte d'autrui. Cette part plus importante d'accompagnement est liée à une taille des ménages légèrement plus forte, de 2,3 personnes en moyenne.

- Les agglomérations touristiques se distinguent par une moindre part de déplacements vers le travail et une part plus importante de déplacements pour les achats, du fait d'une population retraitée mieux représentée. De même, près d'une activité sur quatre concerne un achat dans les autres polarités économiques.

- La répartition des motifs de déplacements dans les chefs-lieux de départements est très similaire à celle des grandes agglomérations, avec une part de jeunes adultes qui s'en rapproche (voir p. 22).

À chaque fois, cela révèle des enjeux différents.

- Dans les agglomérations sous influence métropolitaine, quelles alternatives à un accompagnement individuel en voiture, notamment des enfants vers l'école ?

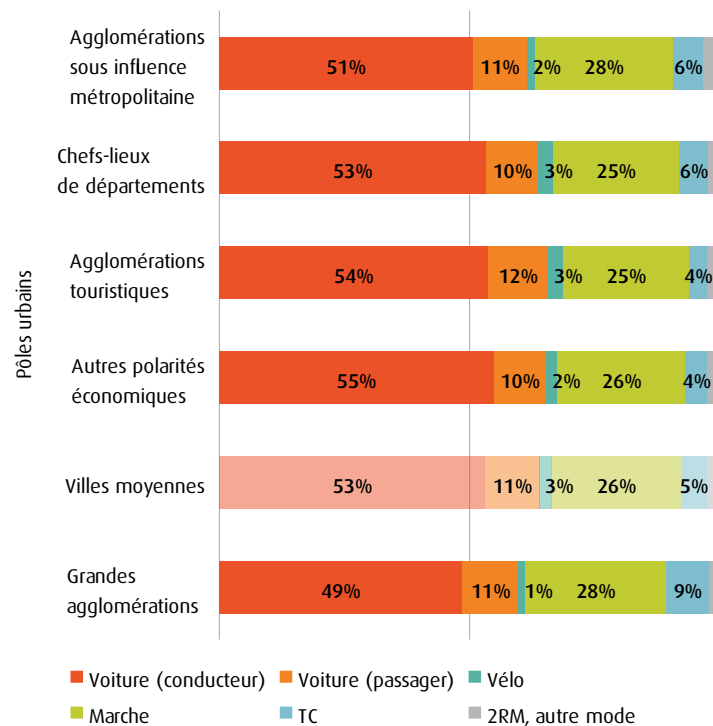
- Dans les agglomérations touristiques et les autres polarités économiques, quelle accessibilité de l'ensemble des commerces à pied, en vélo ou en transports collectifs ?

- Si la structure des déplacements par motif dans les chefs-lieux de département est proche des grandes agglomérations, comment s'en inspirer pour une répartition modale plus équilibrée ?

<sup>30</sup> Leur détail par agglomération est présenté en annexe p. 49.

## C Le vélo, un mode de déplacement pertinent dans les densités intermédiaires

### Répartition modale de la population de 11 ans et plus



Source : base unifiée 2009-2014 des enquêtes ménages-déplacements – Champ : déplacements de la population résidente de 11 ans et plus

Dans les villes moyennes, l'usage de la voiture en tant que conducteur reste au-dessus de la barre symbolique des 50 % (53 %), à la différence des grandes agglomérations (49 %). Ces 4 points d'écart se retrouvent dans l'usage des transports en commun (5 % contre 9 %).

Les modes actifs s'équilibrent eux aussi, avec une part plus faible de déplacements réalisés intégralement à pied dans les villes moyennes (26 % contre 28 % dans les grandes agglomérations), mais une part plus forte de déplacements réalisés à vélo (3 % contre 1 %).

Ce résultat surprenant est peut-être un effet de l'échantillon de territoires retenus dont plusieurs atteignent une part modale vélo de 8 % à l'échelle de l'agglomération<sup>30</sup> (voir le détail en annexe, p. 50) :

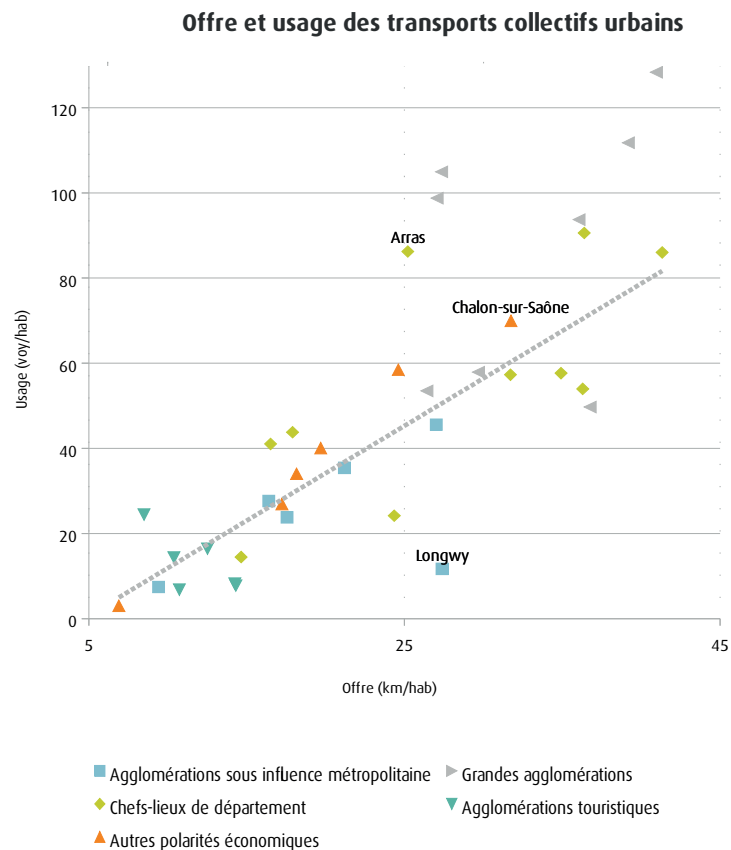
- les villes alsaciennes (Haguenau, Saint-Louis) sont connues pour cette spécificité que l'on retrouve dans les résultats de la dernière Enquête nationale transports et déplacements (ENTD) en 2008 ;
- La Rochelle voit les résultats d'une politique cyclable de très long terme ;
- La Teste-de-Buch – Arcachon obtient une part modale identique en fournissant des vélos aux seniors.

À Cayenne, Libourne et Tournon-sur-Rhône, la part du vélo à l'échelle de l'agglomération est encore de 5 %.

Dans ces territoires où la densité est moindre, les réseaux de transport en commun moins développés et la ville-centre encore structurante, le vélo offre une alternative crédible qui gagnerait à être davantage exploitée.

31 Pour les déplacements de la population de 11 ans et plus.

## D Dans les villes moyennes aussi, des systèmes de transport collectif performants



Source : enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (Cerema, DGITM, GART, UTP) – Les années de référence utilisées pour ce graphique sont celles des enquêtes ménages-déplacements analysées dans le document.

L'offre de transport collectif urbain dans les villes moyennes est disparate et fonction des contextes urbains.

Certains chefs-lieux de départements et – exception notable – Chalon-sur-Saône, n'ont rien à envier à plusieurs grandes agglomérations, tant en termes d'offres que d'usages. Mention spéciale à Arras qui atteint un résultat comparable, avec une offre plus restreinte.

Même dans les agglomérations sous influence métropolitaine, à priori plus difficiles à desservir puisque tournées vers l'extérieur, l'usage est relativement proportionnel à l'offre<sup>31</sup>. Seul Longwy, avec un bon niveau d'offre mais un usage plutôt faible fait figure d'exception.

Les agglomérations touristiques, qui figurent parmi les plus petits ressorts territoriaux de l'échantillon<sup>32</sup>, proposent une offre plus restreinte, sans commune mesure avec les enjeux de mobilité qu'elles rencontrent en saison. Difficile de s'adapter à une demande fluctuante, très saisonnière.

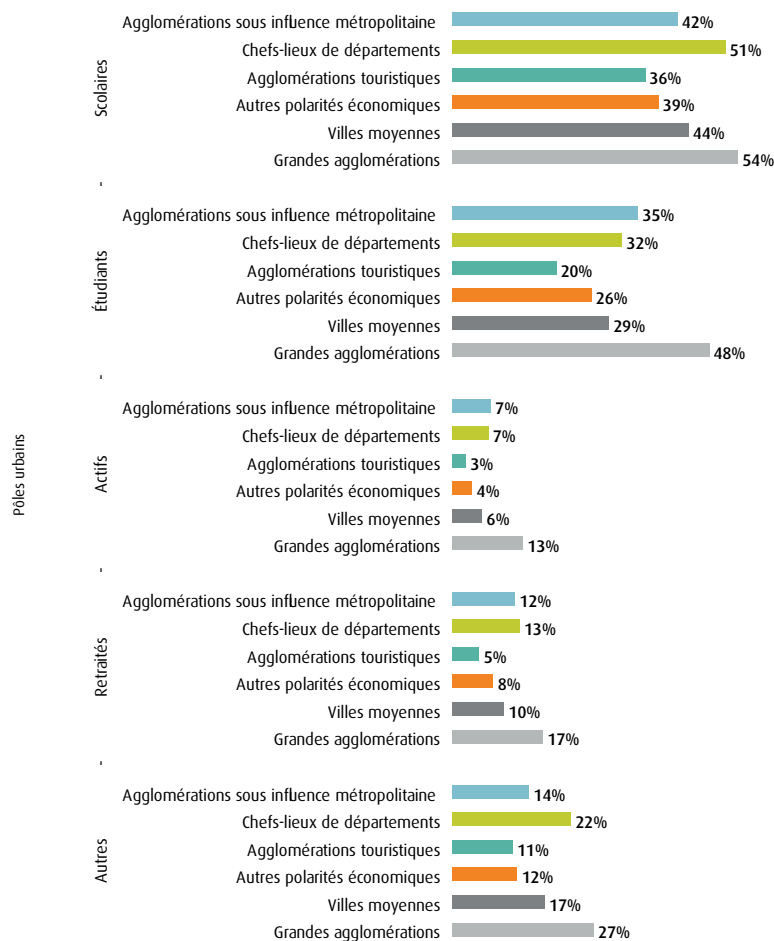
Pourtant, dans les agglomérations touristiques comme dans les autres, une meilleure prise en compte des non-résidents, qu'ils soient excursionnistes, touristes ou professionnels en visite, pourrait permettre d'élargir la clientèle des réseaux de transport en commun.

<sup>32</sup> Les grandes agglomérations ont été exclues de la régression linéaire.

<sup>33</sup> Voir le détail des populations par ressort territorial p. 46.

## E Usagers des transports collectifs : élargir la cible

Part de la population captée par les TCU selon l'occupation principale



Part des usagers réguliers des TCU (au moins 2 déplacements par semaine) dans la population de 11 ans et plus

L'usage régulier<sup>34</sup> des transports collectifs urbains (TCU) dépend de la position dans le cycle de vie. Fréquent pour les scolaires (44 % des enfants de 11 ans et plus dans les villes moyennes), il diminue chez les étudiants pour atteindre son minimum chez les actifs (6 %). Au-delà, les retraités et les personnes au foyer ou en recherche d'emploi (catégorie « autres ») sont peu à compter parmi les habitués des bus des villes moyennes (respectivement 10 % et 17 %).

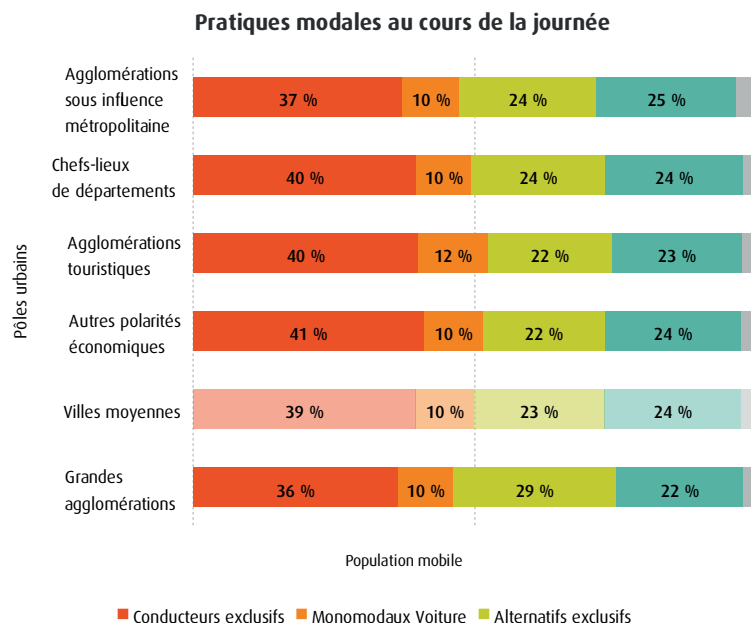
Avant même les actifs, il y a un fort enjeu à développer l'usage des transports collectifs pour ces catégories de population souvent dites « captives ». Mais fidéliser une clientèle autre que scolaire nécessite sans doute d'adapter l'offre.

Certes dans les grandes agglomérations, les scolaires restent les plus nombreux devant les étudiants, les personnes au foyer ou en recherche d'emploi, les retraités et les actifs. La part de la population captée est cependant à chaque fois plus importante. Ces chiffres pourraient peut-être servir d'objectifs aux réseaux qui visent à élargir leur clientèle à d'autres catégories de population.

Source : base unifiée 2009-2014 des enquêtes ménages-déplacements –  
Champ : population résidente de 11 ans et plus

34 Au moins deux fois par semaine.

## F Diminuer l'usage exclusif de la voiture au cours de la journée : un enjeu pour les agglomérations de demain



Source : base unifiée 2009-2014 des enquêtes ménages-déplacements – Champ : population résidente de 11 ans et plus

Pour limiter le recours systématique à la voiture, l'enjeu est de développer la multimodalité. À la différence de l'intermodalité, c'est la combinaison de plusieurs modes au cours de la journée voire de la semaine (et non au cours d'un même déplacement). L'idée, c'est d'utiliser le bon mode au bon moment, chacun sur son domaine de pertinence.

Près de 50 % de la population mobile<sup>34</sup> n'utilise que la voiture pour se déplacer. Si marche il y a, elle n'existe que pour rejoindre son véhicule ou sa destination finale, une fois celui-ci garé. Pour ces personnes, comme pour les immobiles, la sédentarité devient alors un enjeu de santé publique.

À l'inverse, dans les grandes agglomérations, près de 30 % de la population n'utilise que les modes de transports alternatifs à la voiture pour accomplir son programme d'activités quotidien. Pour plus de la moitié, ce sont des marcheurs exclusifs. Les villes moyennes peuvent-elles se fixer des objectifs semblables pour les années à venir ?

En tout état de cause, elles comptent plus de multimodaux, c'est-à-dire de personnes qui combinent l'utilisation de la voiture à d'autres modes pour se déplacer au cours de la journée. Là encore, c'est la marche, qui est le plus souvent utilisée en complément de la voiture.

Selon les territoires, ce sont ensuite le vélo ou les transports collectifs qui sont le plus souvent associés à la voiture. Comme rappelé par le GART<sup>35</sup> en 2015, le « cocktail » multimodal à inventer est propre à chaque territoire, mais la marche doit y tenir une place de choix.

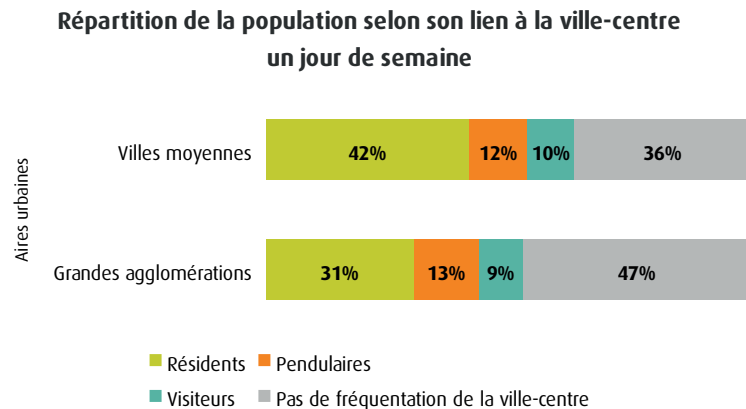
35 Les immobiles, c'est-à-dire les personnes n'ayant déclaré aucun déplacement la veille du jour d'enquête ont été exclus de cette analyse, qui distingue :

- les conducteurs exclusifs : l'ensemble de leurs déplacements de la journée est réalisé en tant que conducteurs de voiture ;
- les monomodaux voiture : sont exclusivement passagers, ou alternativement conducteurs et passagers ;
- les alternatifs exclusifs : utilisent exclusivement la marche, les transports collectifs et le vélo, ou les combinent ;
- les multimodaux : combinent la marche, le vélo et les transports collectifs avec l'utilisation de la voiture ;
- les autres : combinent l'utilisation de la voiture avec celle du deux-roues motorisé ou d'autres modes.

36 GART, *Mobilité et villes moyennes - Etat des lieux et perspectives*, Les études du GART, septembre 2015, 86 p.

## 4 L'échelle de la ville-centre : un rôle essentiel pour penser la mobilité de demain

### A Proportionnellement plus peuplées, les villes-centres sont structurantes au quotidien



Source : base unifiée 2009-2014 des enquêtes ménages-déplacements –  
Champ : population résidente de 11 ans et plus

En population comme en surface, les villes-centres ont un poids plus important dans les aires urbaines des villes moyennes que dans celles des grandes agglomérations. Elles concentrent en moyenne 42 % de leur population, contre 31 % dans les grandes agglomérations.

Leur attractivité est comparable puisque dans les villes moyennes comme dans les grandes agglomérations, 22 % de non-résidents (pendulaires et visiteurs<sup>36</sup>) fréquentent la ville-centre un jour moyen de semaine.

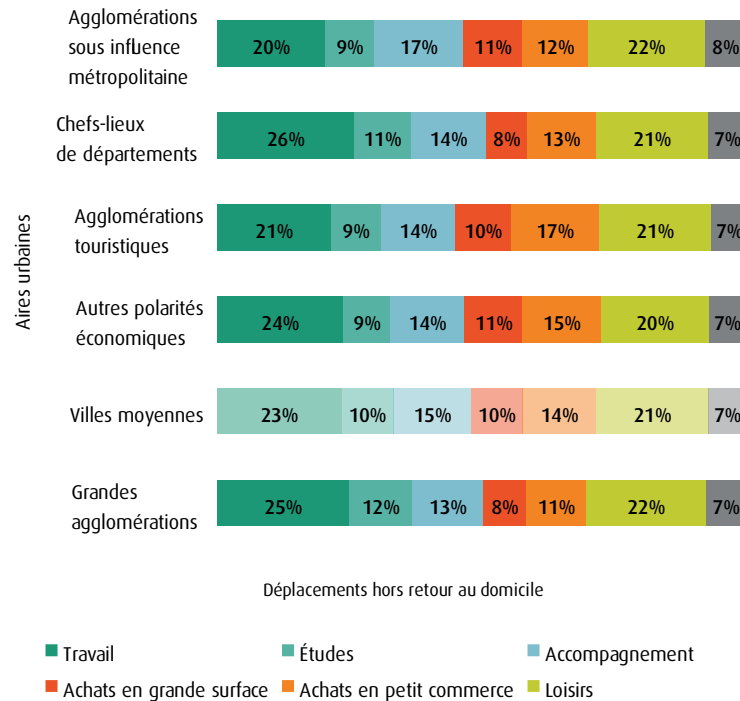
Ces derniers réalisent autour d'1,5 déplacements en moyenne dans la ville-centre quand les résidents effectuent la quasi-intégralité de leur mobilité quotidienne au sein de la ville-centre.

Les villes-centres des villes moyennes jouent donc de fait un rôle plus important dans la structuration des déplacements des habitants de l'ensemble du bassin de vie et constituent encore le cœur des enjeux de mobilité dans ces territoires.

37 Pour cette analyse, on distingue :  
 • les résidents de la ville-centre ;  
 • les pendulaires qui s'y rendent pour travailler ou étudier ;  
 • les visiteurs qui effectuent dans la journée au moins un déplacement vers la ville-centre, sans y habiter ni y travailler ou étudier ;  
 • le reste de la population, qui ne s'y déplace pas.

## B Les villes-centres concentrent des enjeux commerciaux

### Motifs des déplacements à destination de la ville-centre



Source : base unifiée 2009-2014 des enquêtes ménages-déplacements –  
 Champ : déplacements de la population résidente de 11 ans et plus à destination des villes-centres

Les villes-centres, proportionnellement plus fréquentées par les habitants des villes moyennes que ceux des grandes agglomérations, le sont notamment davantage pour les achats. 24 % des déplacements qu'elles attirent ont pour destination un commerce, contre 19 % dans les grandes agglomérations.

Ce constat souligne la spécificité du tissu commercial des centres-villes des villes moyennes, frappés pour certains par d'importants taux de vacance<sup>37</sup> depuis quelques années. Les agglomérations touristiques, moins touchées par ce phénomène, sont aussi celles qui attirent le plus d'achats en petits commerces (17 %).

Pour autant, l'attractivité des villes moyennes pour les déplacements d'achats n'est pas garante du dynamisme de leur centre-ville, et ce pour plusieurs raisons :

- les villes-centres ne sont pas les centres-villes<sup>38</sup> et l'on a vu qu'elles concentraient plus d'usages que dans les grandes agglomérations : une partie de ce surplus de déplacements d'achats peut donc avoir lieu dans des zones dites « périphériques » alors même qu'elles sont situées administrativement dans la ville-centre (comme c'est le cas à La Roche-sur-Yon par exemple) ;

- on ignore le montant des achats réalisés : c'est l'une des limites fortes des enquêtes ménages-déplacements pour ce genre d'analyse.

Une enquête réalisée par la Fubicy pour l'Ademe en 2003<sup>39</sup> montre que les liens entre mobilité pour achats et panier moyen sont complexes : ainsi par exemple, contrairement aux idées reçues, les automobilistes ne dépensent pas plus que les piétons, à l'échelle de la semaine. Ces derniers dépensent d'ailleurs deux fois plus, car, si leur panier moyen est plus faible à chaque visite, ils reviennent plus fréquemment dans les commerces que les automobilistes. De telles enquêtes gagneraient à être actualisées, à défaut d'être systématiquement localisées.

<sup>38</sup> Prudhomme C., *Le déclin commercial des centres-villes s'aggrave*, in *Le Monde Économie*, 20/10/2016.

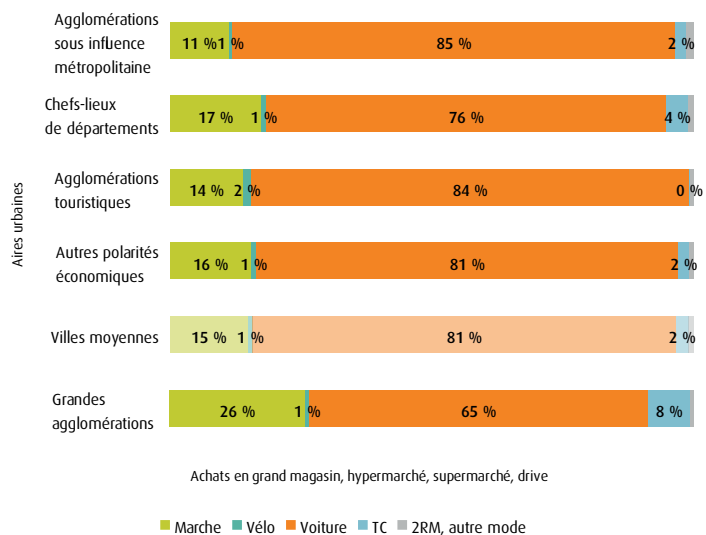
<sup>39</sup> Centres-villes dont la délimitation géographique est par ailleurs difficile à systématiser.

<sup>40</sup> Ademe, Fubicy, « Commerces de centre-ville et de proximité et modes non motorisés », rapport final, publication n°4841, 2003.

Pour poursuivre, les analyses du lien entre vitalité des hypercentres et accessibilité en voiture seraient facilitées par un système d'observation plus complet de la vacance commerciale, ainsi que le suggère le rapport Marcon<sup>40</sup>.

Pour autant, l'analyse des répartitions modales entre villes moyennes et grandes agglomérations, que ce soit à destination des grandes surfaces ou des petits commerces de la ville-centre illustre à quel point l'intégration dans le tissu urbain<sup>41</sup> et la qualité des cheminements sont cruciales pour obtenir un meilleur équilibre entre les modes.

#### Répartition modale des déplacements vers les grandes surfaces des villes-centres

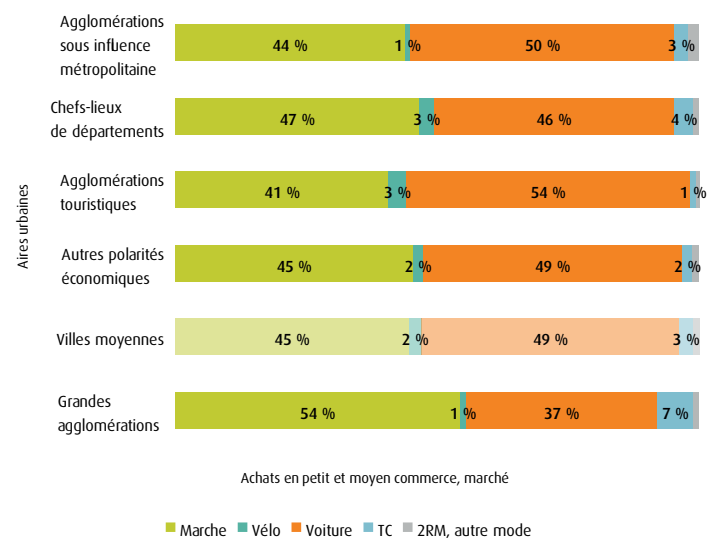


Source : base unifiée 2009-2014 des enquêtes ménages-déplacements - Champ : déplacements de la population résidente de 11 ans et plus à destination des villes-centres

Ainsi, dans les grandes agglomérations, la part modale des modes alternatifs à la voiture pour l'accès aux grandes surfaces atteint 35 %.

Cette part modale pourrait servir à décliner des objectifs réalistes pour les grandes surfaces des villes moyennes, qui accueillent souvent plus de 80 % de leur clientèle en voiture.

#### Répartition modale des déplacements vers les petits commerces des villes-centres



Source : base unifiée 2009-2014 des enquêtes ménages-déplacements - Champ : déplacements de la population résidente de 11 ans et plus à destination des villes-centres

Dans les petits et moyens commerces en revanche, moins d'un déplacement sur deux est effectué en voiture.

Seules les agglomérations touristiques font figure d'exception. Malgré un espace public traité a priori de manière plus qualitative que dans d'autres villes moyennes, il semblerait que ces agglomérations soient dimensionnées pour accueillir une population plus importante que la population résidente.

Ainsi, si la vitesse moyenne porte à porte des déplacements internes en voiture se situe autour de 12-13 km/h dans les autres types de villes moyennes (elle est de 10 km/h dans les grandes agglomérations), elle atteint 18 km/h dans les agglomérations touristiques. Hors saison, il est à la fois très facile de circuler et de stationner dans ces territoires. Dans ces cas-là, la réversibilité d'aménagements saisonniers peut être une piste à explorer<sup>42</sup>.

41 Marcon A., *Mission prospective sur la revitalisation commerciale des villes petites et moyennes*, ministère de la Cohésion des territoires, février 2018.

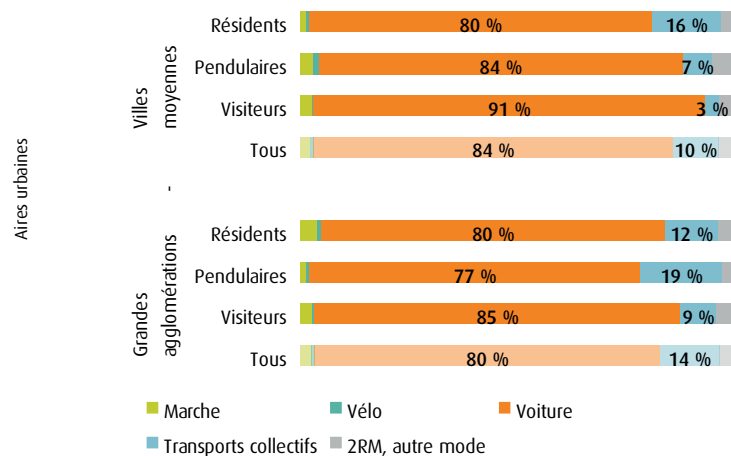
42 Cerema, *Urbanisme commercial - Intégrer les activités commerciales dans le tissu urbain : enjeux et opportunités* collection L'Essentiel, juillet 2016.

43 « Transports urbains et tourisme - Regard sur les villes touristiques moyennes » (Cerema, collection Connaissances, 2015).



## C Le stationnement : un double enjeu d'accès à la ville-centre et à la marche

Répartition modale des déplacements d'échanges avec la ville-centre



Source : base unifiée 2009-2014 des enquêtes ménages-déplacements – Champ : déplacements de la population résidente de 11 ans et plus en échange avec la ville-centre

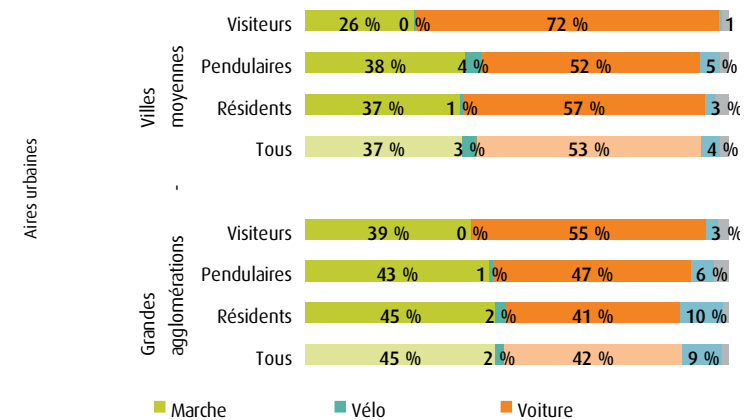
Pour tous les types de population (résidents, pendulaires, visiteurs), l'accès à la ville-centre se fait majoritairement en voiture.

Dans les villes moyennes, les transports collectifs ne sont que peu utilisés par les pendulaires (deux fois moins que les résidents). Ce sont pourtant eux qui les utilisent le plus dans les grandes agglomérations.

Est-ce pour les pendulaires des villes moyennes, la garantie d'une place de stationnement à destination qui induit ces différences de comportement ? Ou une plus grande performance des liaisons radiales en transport collectif dans les grandes agglomérations ?

Les visiteurs, quant à eux, n'utilisent quasiment pas les transports collectifs pour se rendre dans la ville-centre.

Répartition modale des déplacements internes aux villes-centres



Source : base unifiée 2009-2014 des enquêtes ménages-déplacements – Champ : déplacements de la population résidente de 11 ans et plus internes aux villes-centres

Une fois dans la ville-centre, marche et voiture s'équilibrent, particulièrement dans les grandes agglomérations. Dans les villes moyennes, la voiture reste le support de plus d'un déplacement sur deux.

Tout l'enjeu des politiques de stationnement consiste à permettre ce rééquilibrage des modes en diminuant le plus possible la part de la voiture dans les déplacements internes sans obérer la capacité de chacun à accéder relativement rapidement au centre-ville.

La voiture peut alors devenir un mode d'accès à la marche, mais cela implique une gestion ciblée des différentes catégories d'usagers.

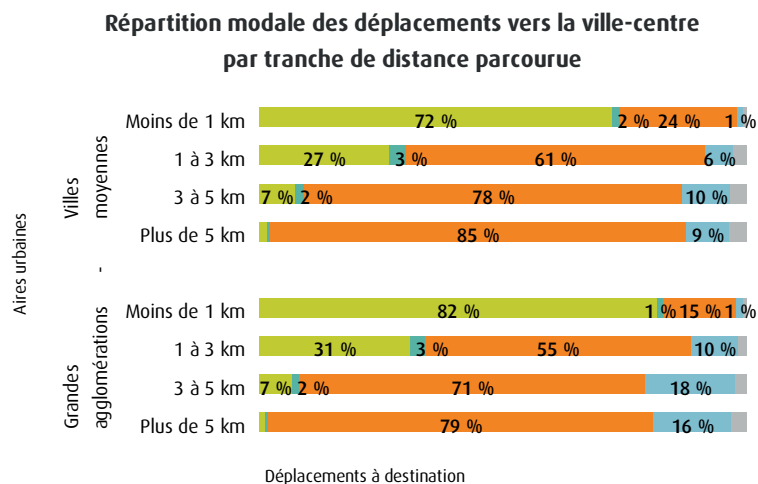
Pendulaires et résidents ont des comportements modaux relativement proches (même s'il reste des marges de manœuvre, à en juger par les résultats des grandes agglomérations) mais qui diffèrent singulièrement des pratiques des visiteurs. Ces derniers, surtout dans les villes moyennes, ont tendance à enchaîner leurs déplacements en voiture et beaucoup moins à pied. Est-ce dû à un défaut de connaissance de la ville, qui pourrait être compensé par une signalétique

piétonne appropriée ? Ou est-ce en raison de la facilité de circulation associée à une offre de stationnement pléthorique aux heures – principalement creuses – auxquelles ils se déplacent ?

Les réponses à donner sont sans doute différentes d'un territoire à l'autre, mais une autre façon de maintenir une bonne accessibilité au centre-ville est de développer un réseau cyclable de qualité. Faciliter les liaisons entre les pôles d'activités et le reste de l'agglomération peut aussi permettre de révéler le potentiel cyclable déjà entrevu pour les villes moyennes (en ciblant les pendulaires notamment).

De fait, la distance moyenne d'accès aux villes-centres des villes moyennes, de 3,7 km est plus faible que dans les grandes agglomérations (4,2 km). Près d'un déplacement sur deux à destination de celles-ci fait moins de 3 km (49 %) quand cette proportion n'est que de 34 % dans les grandes agglomérations.

Pourtant, dans les villes moyennes plus que dans les grandes agglomérations, la voiture est utilisée pour les déplacements de proximité vers la ville-centre, y compris sur des distances parcourues inférieures à 1 km. La voiture devient alors une concurrente directe de la marche, avec tous les problèmes de santé publique et de gestion de l'espace public que cela peut poser.



Source : base unifiée 2009-2014 des enquêtes ménages-déplacements – Champ : déplacements de la population résidente de 11 ans et plus internes aux villes-centres

## Conclusion

Dans leur rythme quotidien, les villes moyennes ne diffèrent pas des grandes agglomérations. Ce qui change, c'est la place de la voiture et un rapport à leurs environs qui varie selon les types de villes moyennes, qu'elles soient métropolisées par des agglomérations plus grandes ou au contraire elles-mêmes « métropoles rurales »<sup>43</sup>. Les villes moyennes ne forment pas une catégorie homogène, c'est ce qui rend leur étude difficile<sup>44</sup>.

Néanmoins quelques traits communs peuvent être soulignés.

La desserte de ces territoires en transport collectif est complexe, d'autant plus que les récentes reconfigurations territoriales ont eu tendance à agrandir le périmètre de leurs ressorts territoriaux dans un contexte financier déjà fragile. Les villes moyennes gagneraient à reconsidérer leurs réseaux en prenant en compte l'ensemble des besoins de la population, aussi divers soient-ils. Ces réseaux pourraient alors être repensés en incluant des solutions de mobilités actives et partagées à côté des solutions classiques de transport public, sous réserve de réfléchir dans le même temps à leurs interconnexions.

De manière inégale selon les villes, les touristes, qu'ils soient visiteurs d'un jour ou d'une semaine, pour des raisons professionnelles ou personnelles, représentent un atout. Cela pose de manière plus générale la question de l'accès à moyenne et longue distances des villes moyennes, de leur inscription dans les réseaux régionaux, comme nationaux. Le développement de l'intermodalité, de cheminements piétons et cyclistes aménagés et sûrs depuis et vers les pôles d'échanges multimodaux peut faciliter les usages touristiques et faire des gares des lieux possibles de densification urbaine<sup>45</sup>. Dans

l'autre sens, ces aménagements profiteront à ces « grands mobiles » qui parcourent chaque jour des distances importantes pour aller travailler hors de leur aire urbaine de résidence.

Les villes-centres des agglomérations de taille intermédiaire structurent leur bassin de vie et concentrent encore énormément d'enjeux, notamment en matière d'émissions de gaz à effet de serre<sup>46</sup>. Toute la difficulté d'une politique de mobilité à cette échelle consiste à intégrer les enjeux de vitalité commerciale en combinant une facilité d'accès (entre autres, par une politique de stationnement adaptée) avec des espaces publics de qualité, favorables à l'apaisement de la circulation et au plaisir de la déambulation. Dans la perspective du vieillissement de la population, cette question des espaces publics est d'autant plus centrale pour faciliter la mobilité piétonne.

Le vélo, dont on a vu qu'il trouvait toute sa pertinence dans ces densités intermédiaires<sup>47</sup>, est l'atout-maître des villes moyennes, le seul mode alternatif pour lequel elles semblent l'emporter sur les grandes agglomérations. Les villes moyennes ont tout à gagner à proposer un réseau cohérent à l'échelle de l'agglomération, notamment pour favoriser les déplacements pendulaires.

À l'heure où le Forum vies mobiles et l'Observatoire société et consommation (ObsCo) constatent une aspiration générale au ralentissement des rythmes de vie<sup>48</sup>, les villes moyennes semblent le lieu idéal pour allier, dans la proximité, qualité de vie et accès à l'ensemble des aménités urbaines. Encore faut-il poser le bon diagnostic<sup>49</sup> et faire preuve de créativité face à leurs problématiques actuelles<sup>50</sup>.

44 « De jeunes architectes du monde entier se penchent sur la "métropole rurale" », article du *Moniteur* du 4 décembre 2015.

45 Demazière, C., *Pourquoi et comment analyser les villes moyennes ? Un potentiel pour la recherche urbaine*, Métropolitiques, 29 janvier 2014.

46 Roudier E., *L'aménagement des pôles gares dans les villes moyennes : un prisme d'analyse des problématiques territoriales et des politiques locales*, in *Regards croisés sur les villes moyennes – Des trajectoires diversifiées au sein des systèmes territoriaux*, CGET, La documentation française, 2018.

47 Certu, *Réduction des gaz à effet de serre liés aux transports : viser juste*, collection L'Essentiel, 2011.

48 SCOT Métropole Savoie, *La relation entre urbanisme et déplacements in Les pratiques de déplacements des habitants sur Métropole Savoie et l'Avant-Pays Savoyard – Analyses complémentaires de l'enquête Ménages Déplacements Grand Territoire de 2007*, juillet 2010.

49 Descarrega B., Moati P., *Modes de vie et mobilité – Une approche par les aspirations*, Phase quantitative – Rapport de recherches du Forum Vies Mobiles, L'Obsoco, Paris, 2016, 160 p.

50 Razemon O., *Comment la France a tué ses villes*, Éd. Rue de l'échiquier, « Diagonales », 2016, 208 p.

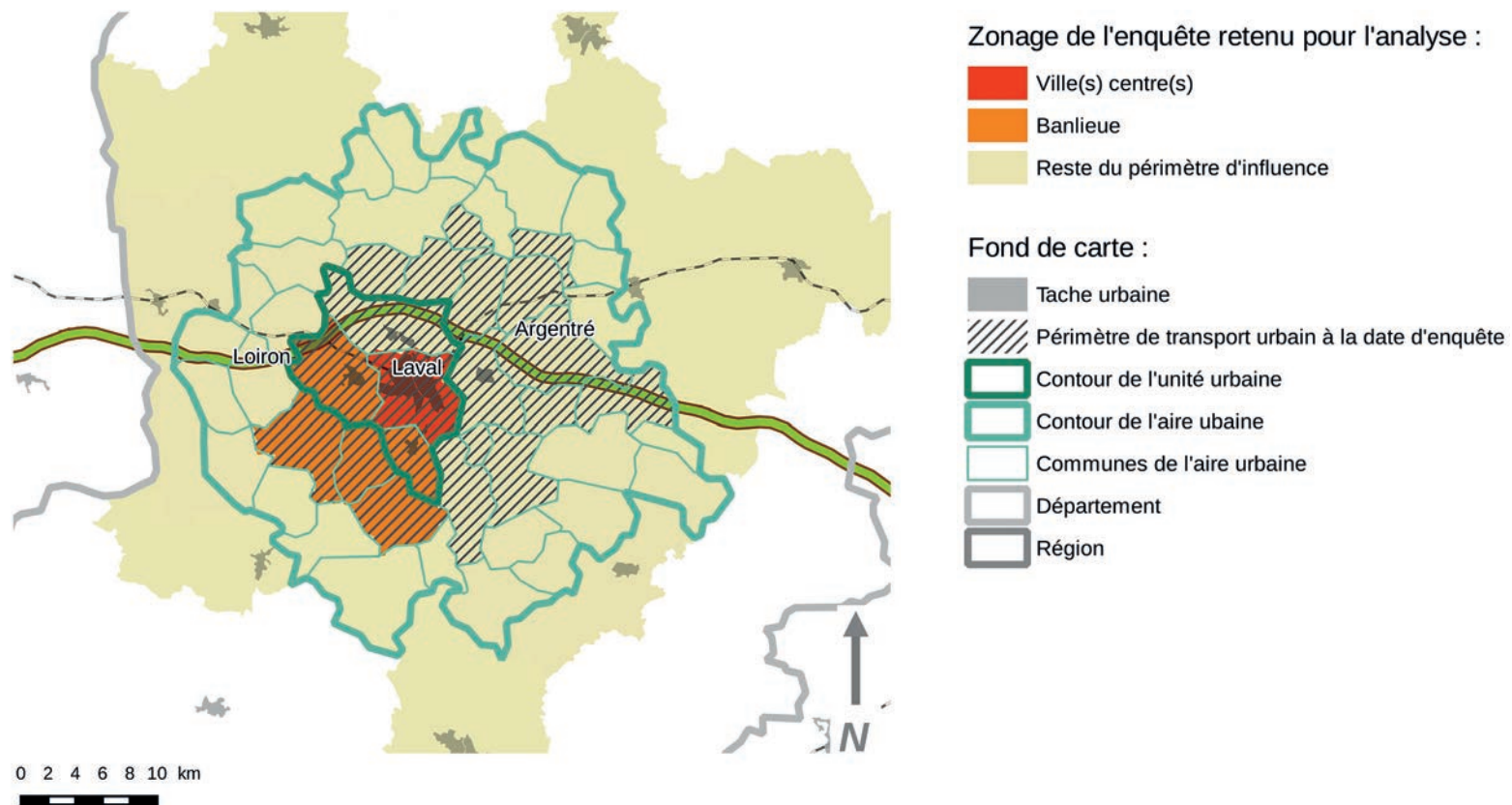
51 Béhar D., *Bricolage stratégique et obligation d'innovation*, in Dossier « Les villes moyennes contre-attaquent », Urbanisme, mai-juin 2011

## Annexes

---

<b>Annexe 1</b> - Zonage .....	35
<b>Annexe 2</b> - Liste des communes touristiques.....	38
<b>Annexe 3</b> - Détail des chiffres présentés.....	39
<b>Annexe 4</b> - Atlas des villes moyennes.....	51
<b>Annexe 5</b> - Glossaire.....	96
<b>Annexe 6</b> - Bibliographie .....	98

## Annexe 1 - Zonage



Toute la difficulté de ce genre d'analyses, déjà relevée dans le précédent panorama, consiste à comparer des périmètres comparables. Or, les découpages des enquêtes ménages-déplacements, financées majoritairement par les collectivités, sont construits sur la base de périmètres administratifs. La référence commune à l'échelle nationale ne peut être que celle des périmètres de l'Insee.

De plus, il est délicat, pour des raisons de significativité statistique, de s'affranchir du découpage en secteurs de tirage. Ces derniers constituent la brique de base de l'enquête : c'est à cette échelle que l'échantillon de ménages est tiré aléatoirement. Ce découpage peut être infra-communal dans les zones denses et intercommunal dans les zones les moins denses pour que les poids de population s'équilibrent.

Le travail préalable à cette analyse a donc consisté à adapter le zonage de chaque enquête au zonage Insee correspondant :

- ville(s)-centre(s);
- banlieue (reste du pôle urbain) ;
- reste du périmètre d'influence (tous les secteurs de tirage qui intersectent la couronne périurbaine).

Lorsque le périmètre de l'enquête allait au-delà des aires urbaines des villes étudiées, les secteurs de tirage situés complètement à

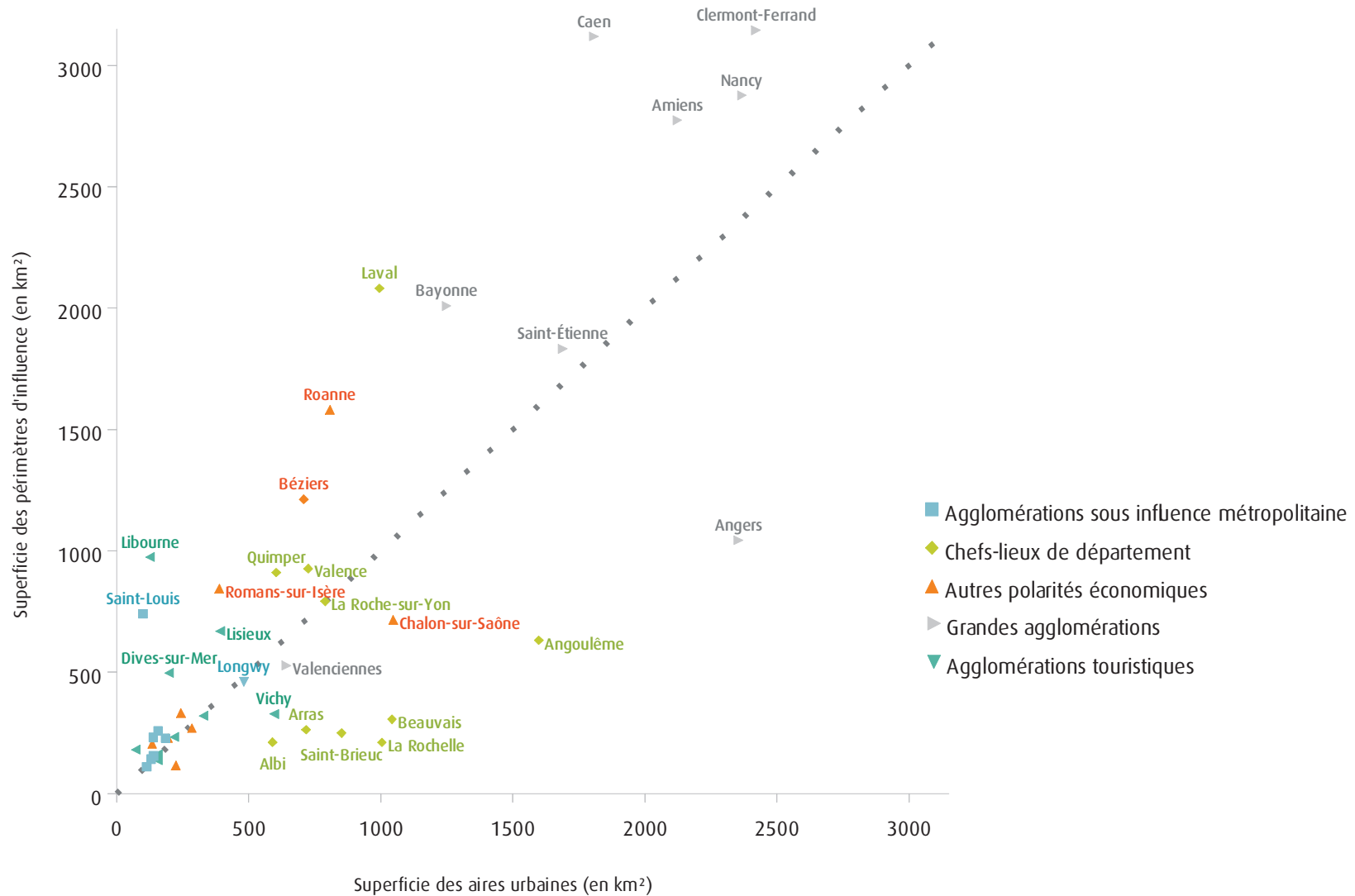
l'extérieur de celles-ci ont été exclus des analyses. Ainsi, la zone de Montchanin, qui abrite pourtant la gare TGV du Creusot – Montceau-les-Mines – Montchanin, mais n'est incluse ni dans l'une ni dans l'autre des aires urbaines du Creusot et de Montceau-les-Mines – car multipolarisée par les deux (sans compter l'aire urbaine de Chalon-sur-Saône, très proche) – n'a pas été prise en compte dans les calculs (voir la carte p. 72).

Pour le reste, les secteurs de tirage intercommunaux situés à cheval sur deux zones Insee (banlieue et couronne périurbaine principalement) ont été attribués à l'une ou à l'autre des deux zones en fonction du poids de population maximum compris à l'intérieur.

La carte ci-contre représente par exemple le zonage adopté pour l'enquête de Laval et l'atlas situé plus loin dans les annexes détaille l'ensemble des zonages correspondant à chaque périmètre.

Le document apparente l'aire urbaine au périmètre d'influence (intersection de l'aire urbaine et du périmètre d'enquête), mais cela n'est qu'une approximation. Le graphique ci-dessous détaille, en superficie, les différences pour chaque enquête entre les deux périmètres. Celles-ci seraient moins flagrantes concernant la population, les couronnes périurbaines étant les moins densément peuplées.

## Différences entre périmètres d'influence et aires urbaines



On note que les périmètres d'influence des agglomérations de Vichy, Le Creusot, Albi, Arras, Saint-Brieuc, Beauvais, Chalon-sur-Saône,

Angoulême et Angers sont moins étendus que leurs aires urbaines respectives.

## Annexe 2 - Liste des communes touristiques

Aire urbaine (Insee, 2010)	Commune touristique (ou station classée) appartenant à l'aire urbaine
Bâle (SUI) – Saint-Louis (partie française)	Ferrette
Dinan	Dinan
Dives-sur-Mer	Blonville-sur-Mer, Cabourg, Deauville, Houlgate, Touques, Trouville-sur-Mer, Villers-sur-Mer, Villerville
Fréjus	Fréjus, Puget-sur-Argens, Saint-Raphaël
La Teste-de-Buch – Arcachon	Arcachon, Gujan-Mestras, Le Teich, La Teste-de-Buch
Les Sables-d'Olonne	Château-d'Olonne, Olonne-sur-Mer, Les Sables-d'Olonne
Libourne	Saint-Émilion, Saint-Sulpice-de-Faleyrens
Lisieux	Lisieux
Menton – Monaco (partie française)	Beausoleil, Cap-d'Ail, Menton, Roquebrune-Cap-Martin
Sète	Frontignan, Sète
Vichy	Vichy



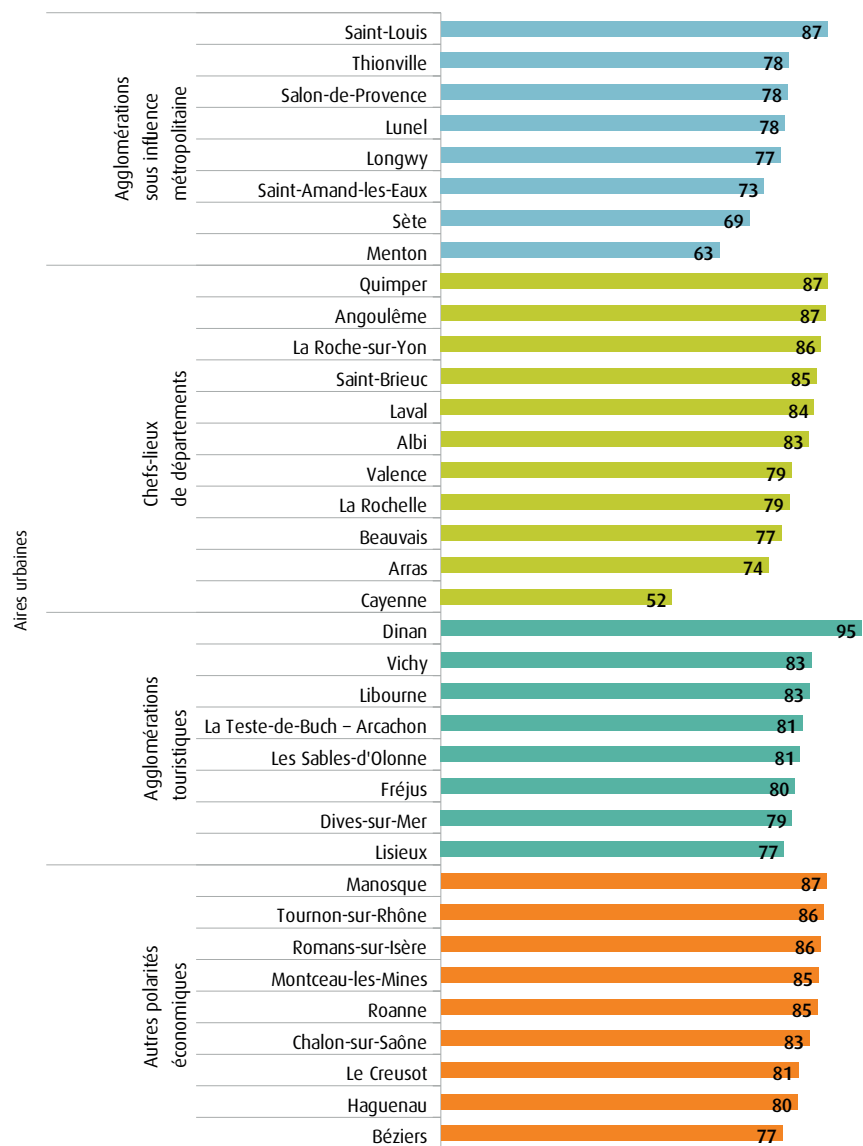
### Annexe 3 - Détail des chiffres présentés

Motorisation des ménages.....	40
Taille moyenne des ménages.....	41
Mobilité.....	42
Indice de concentration de l'emploi.....	43
Population des aires urbaines.....	44
Population des périmètres analysés.....	45
Population des ressorts territoriaux.....	46
Part de la population sortant du périmètre.....	47
Répartition par âge de la population des aires urbaines.....	48
Répartition par motifs.....	49
Répartition modale.....	50

## Motorisation des ménages

Source : base unifiée 2009-2014 des enquêtes ménages-déplacements - Champ : population majeure résidente

### Motorisation des territoires étudiés

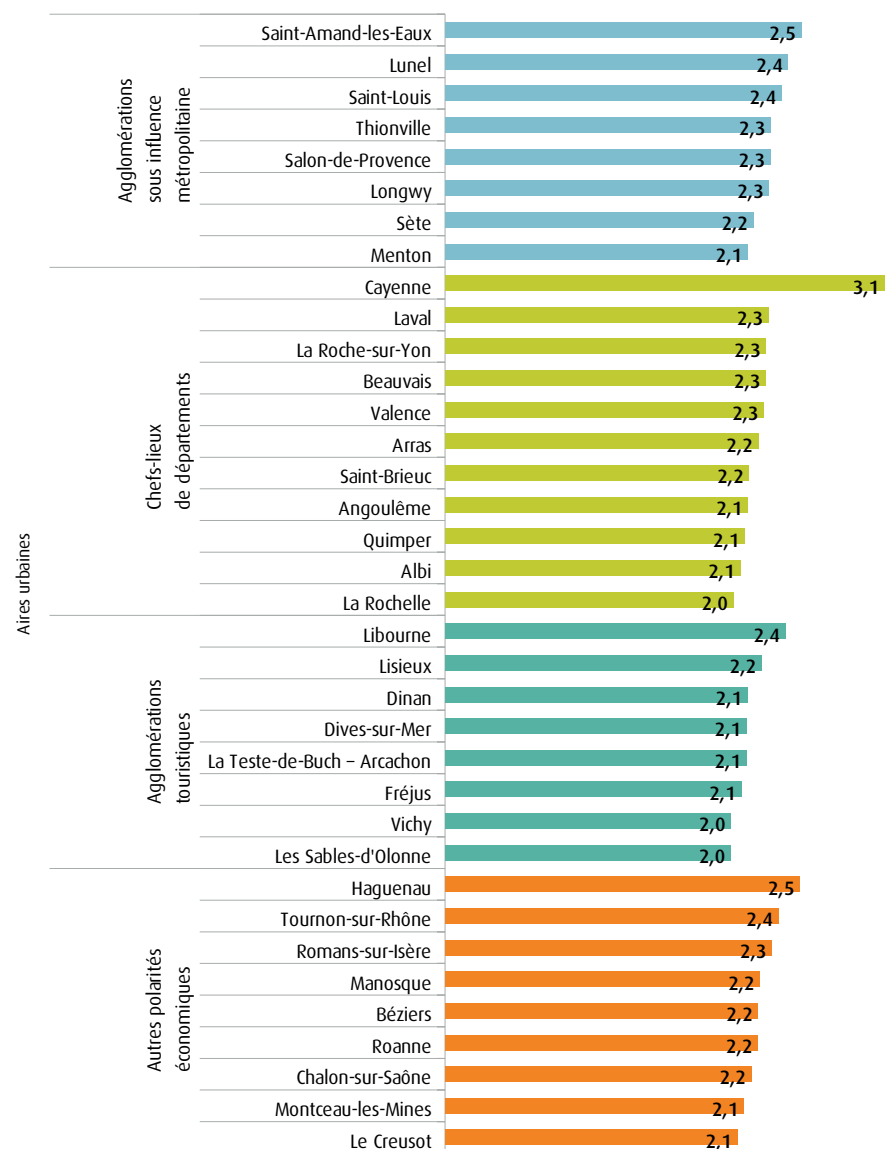


Nombre moyen de véhicules pour 100 personnes en âge de conduite

## Taille moyenne des ménages

Source : base unifiée 2009-2014 des enquêtes ménages-déplacements - Champ : population majeure résidente

### Taille moyenne des ménages dans les territoires étudiés

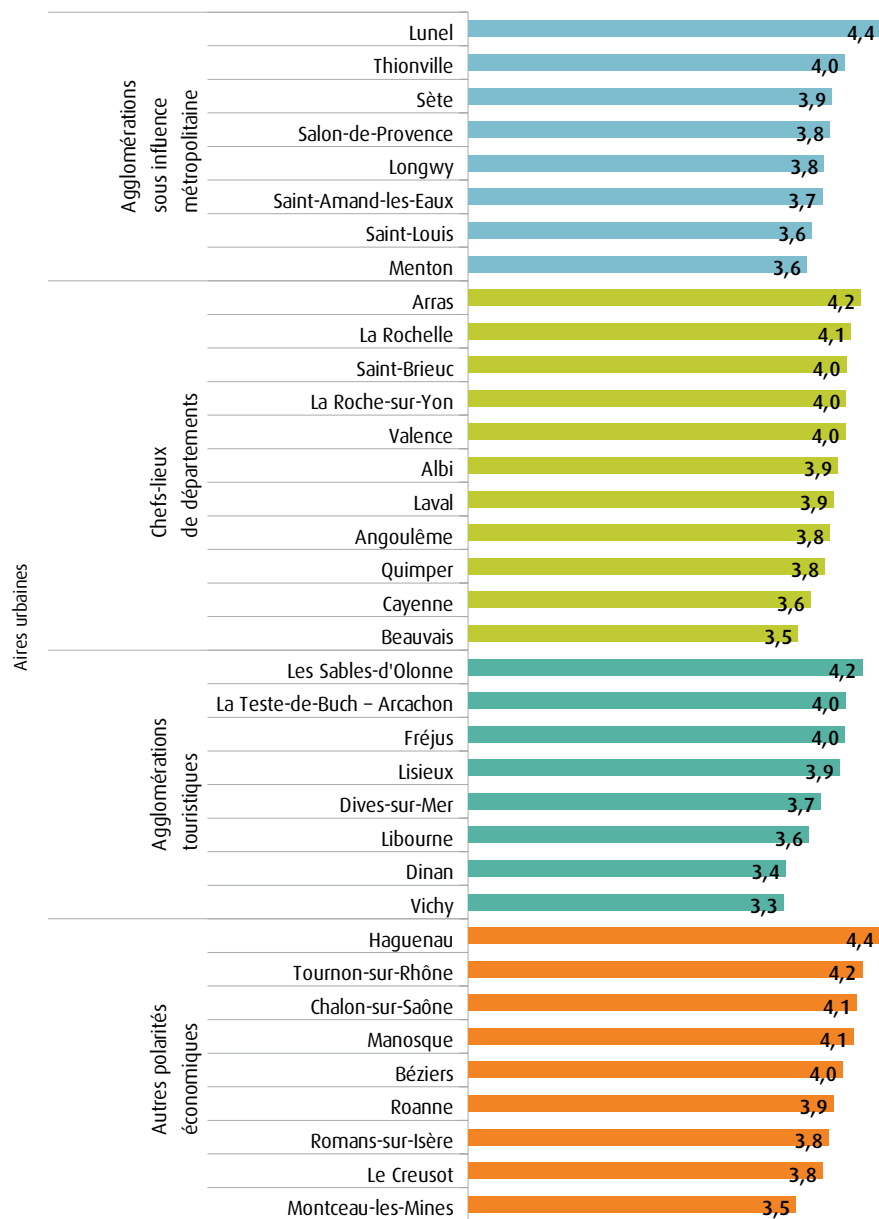


Nombre moyen de personnes par ménage

## Mobilité

Source : base unifiée 2009-2014 des enquêtes ménages-déplacements - Champ : population résidente de 11 ans et plus

### Mobilité des résidents des territoires étudiés

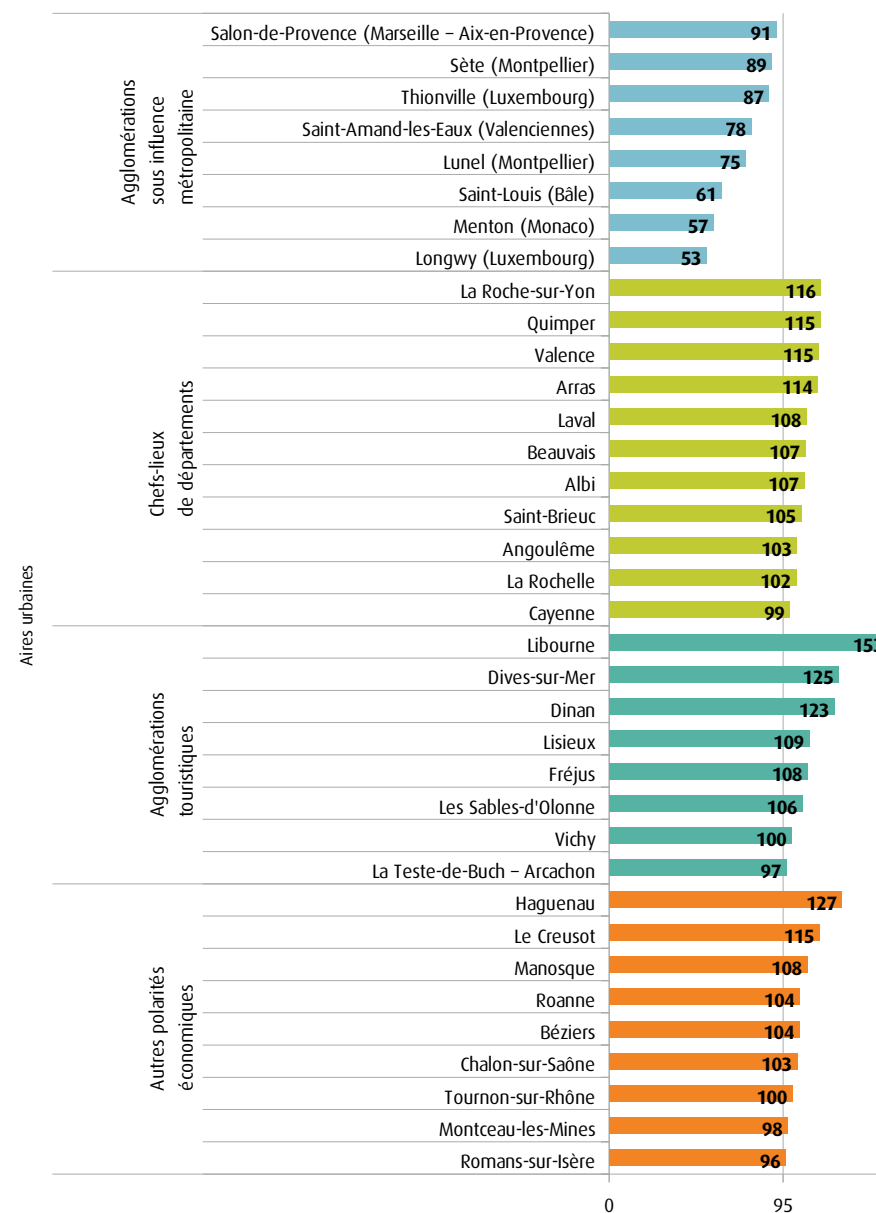


Nombre moyen de déplacements par personne de 11 ans et plus

## Indice de concentration de l'emploi

Source : Insee, 2012

## Concentration de l'emploi dans les territoires étudiés

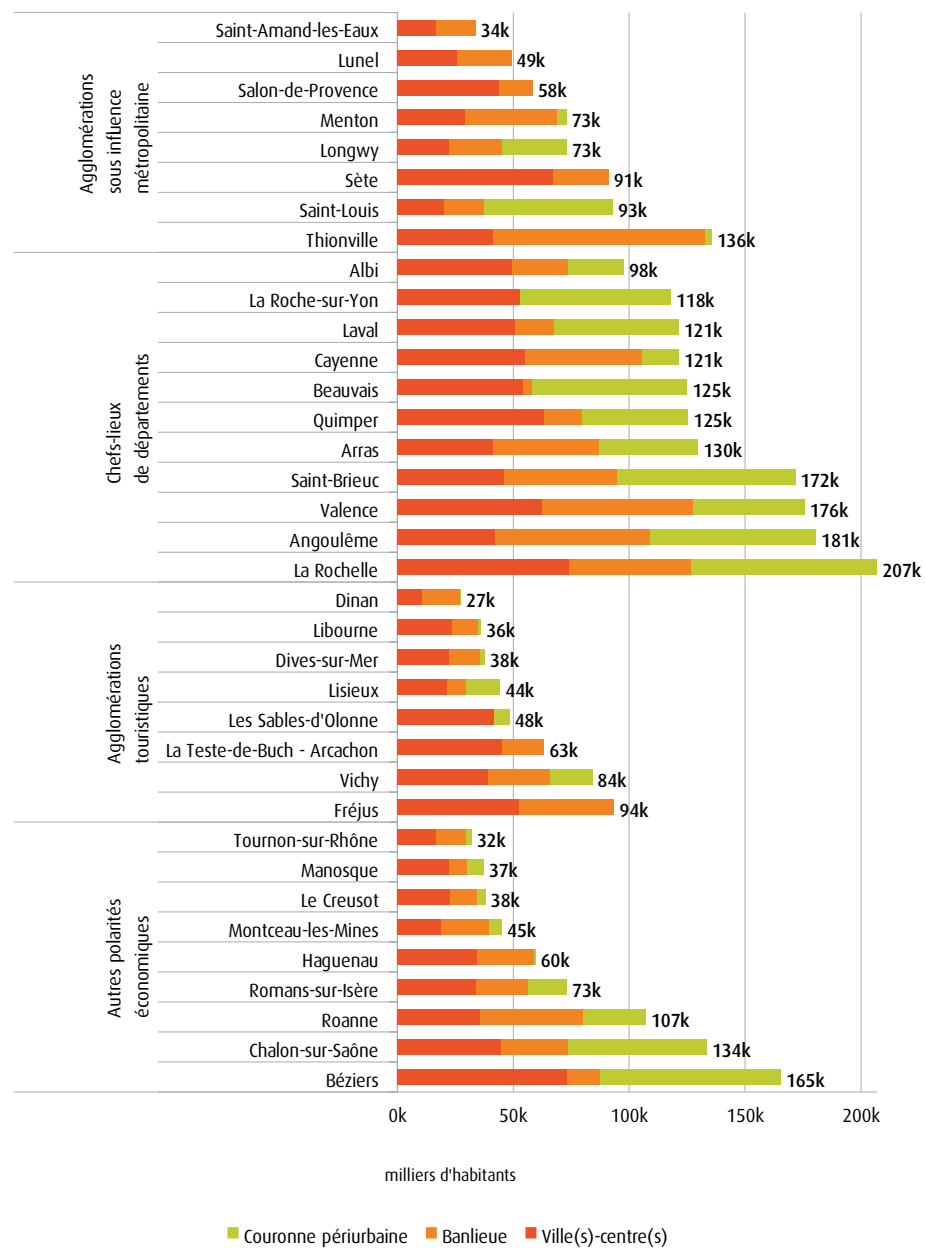


Indice de concentration de l'emploi (nombre d'emplois offerts pour 100 habitants actifs occupés)

## Population des aires urbaines

Source : Insee 2012

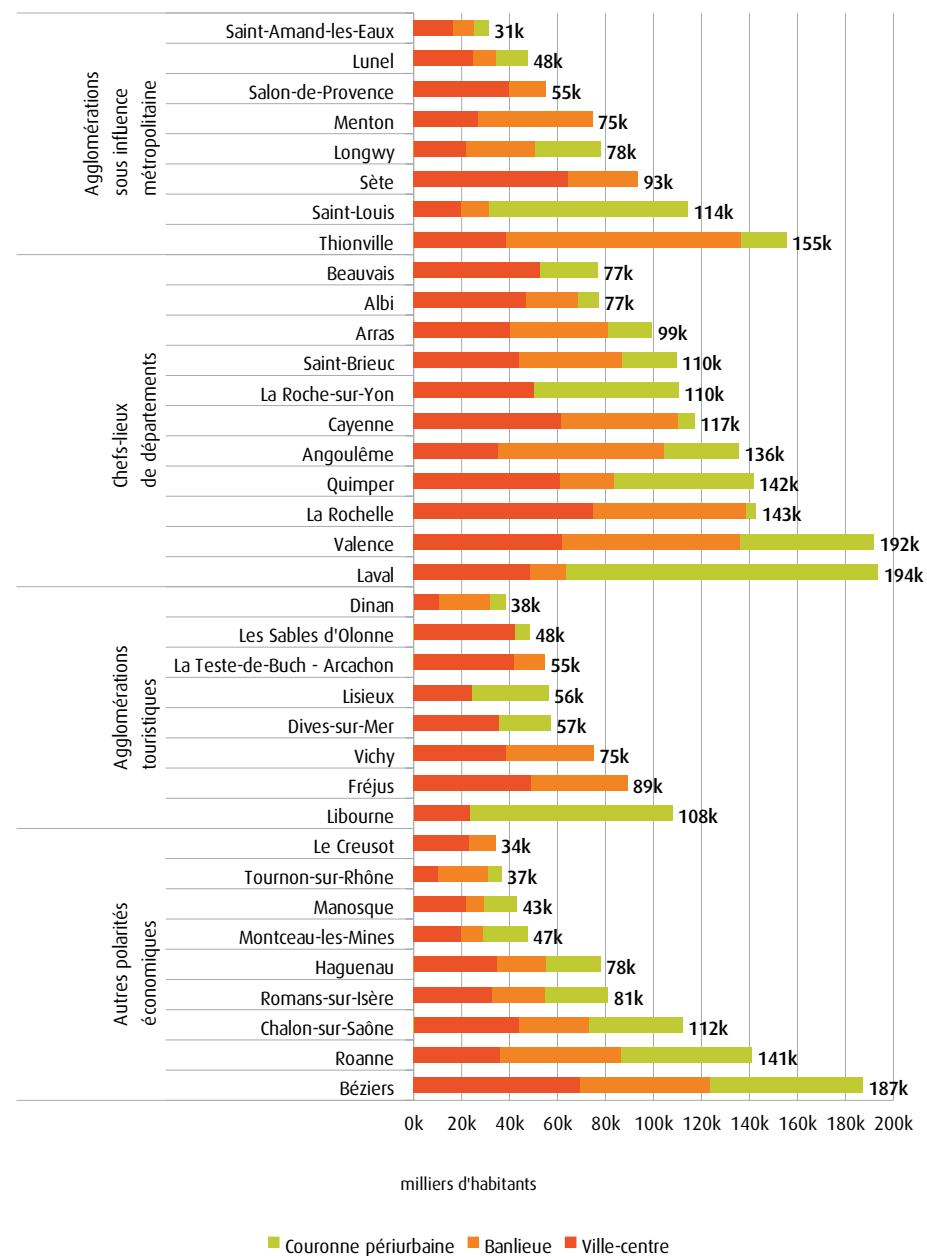
### Population des aires urbaines analysées



## Population des périmètres analysés

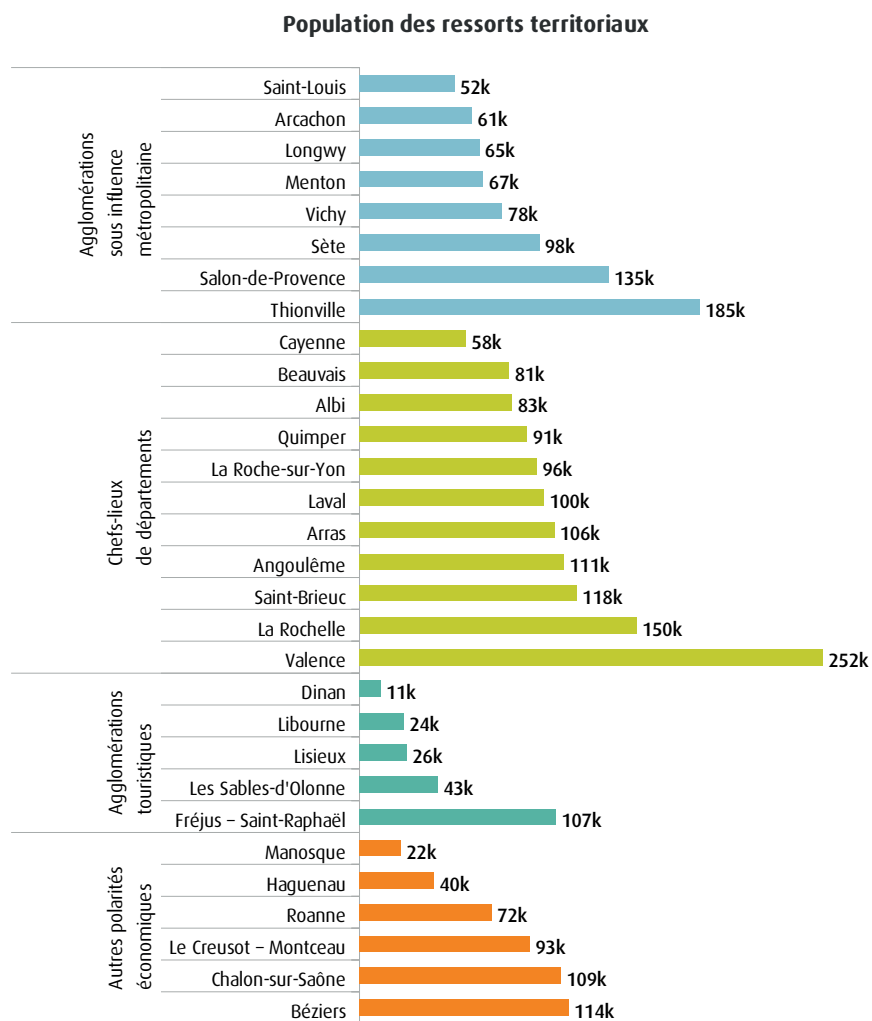
Source : base unifiée 2009-2014 des enquêtes ménages-déplacements - Champ : population résidente

### Population des périmètres analysés



## Population des ressorts territoriaux

Source : enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (Cerema, DIGITM, GART, UTP)



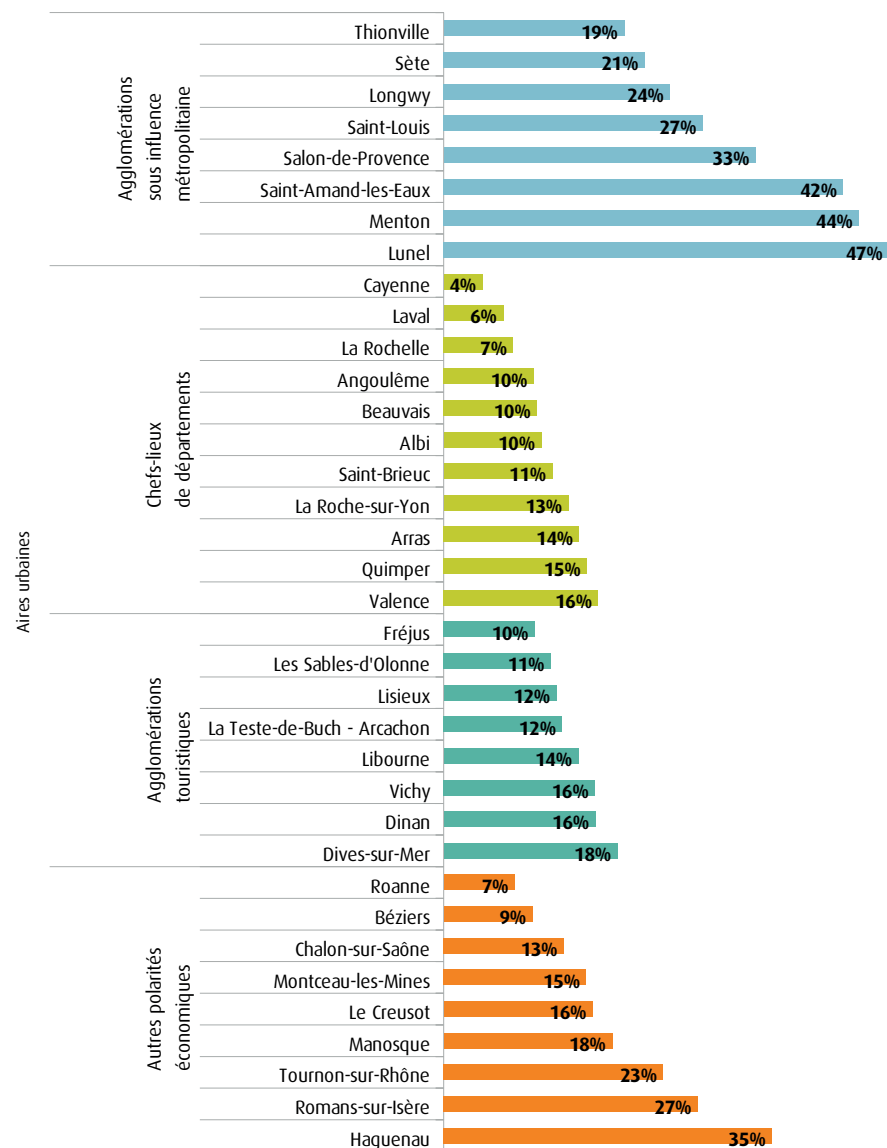
Nombre d'habitants en milliers (l'année de l'enquête)



## Part de la population sortant du périmètre

Source : base unifiée 2009-2014 des enquêtes ménages-déplacements - Champ : population résidente âgée de 11 ans et plus

### Part de la population sortant du territoire un jour moyen de semaine

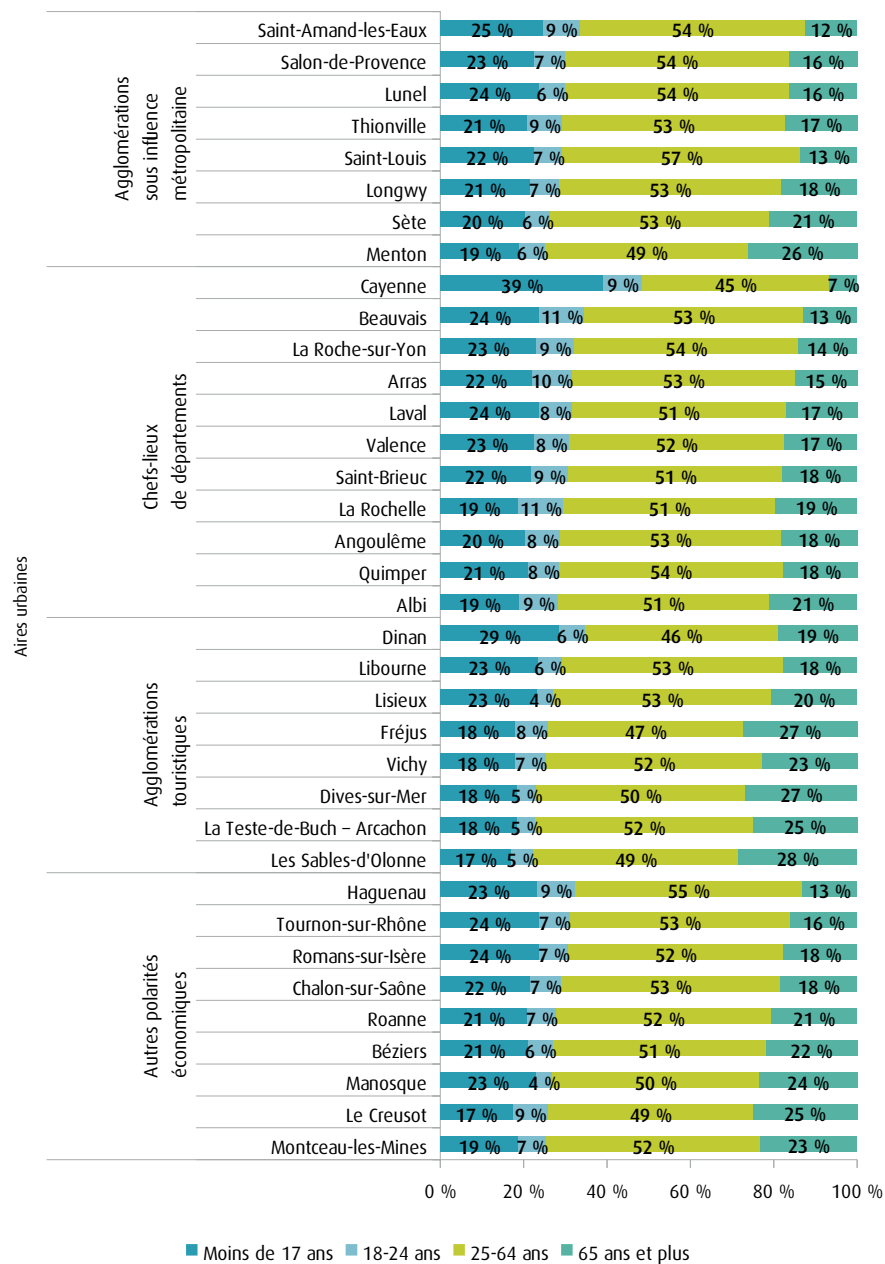


Résidents âgés de 11 ans et plus

## Répartition par âge de la population des aires urbaines

Source : base unifiée 2009-2014 des enquêtes ménages-déplacements - Champ : population résidente

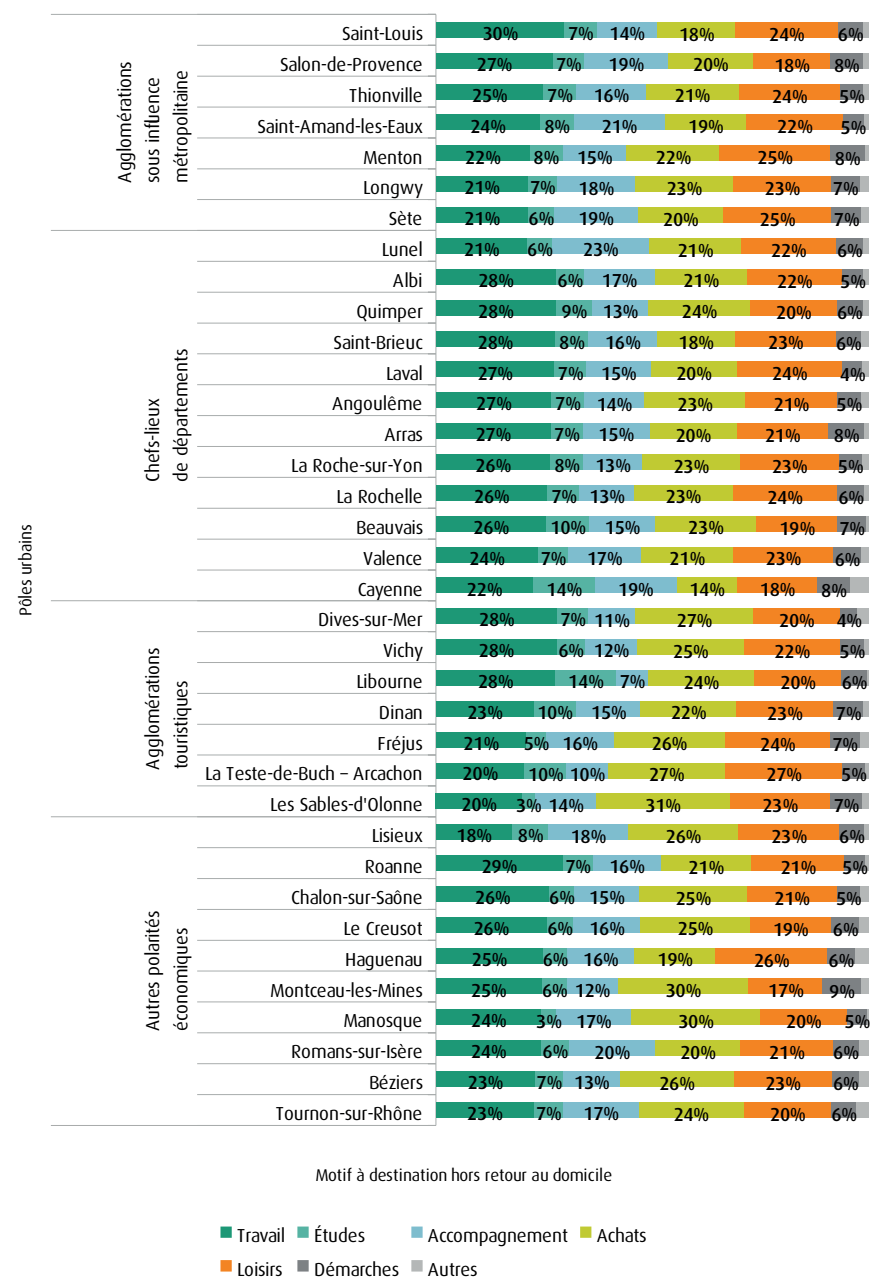
## Répartition de la population par âge



## Répartition par motifs

Source : base unifiée 2009-2014 des enquêtes ménages-déplacements - Champ : population résidente âgée de 11 ans et plus

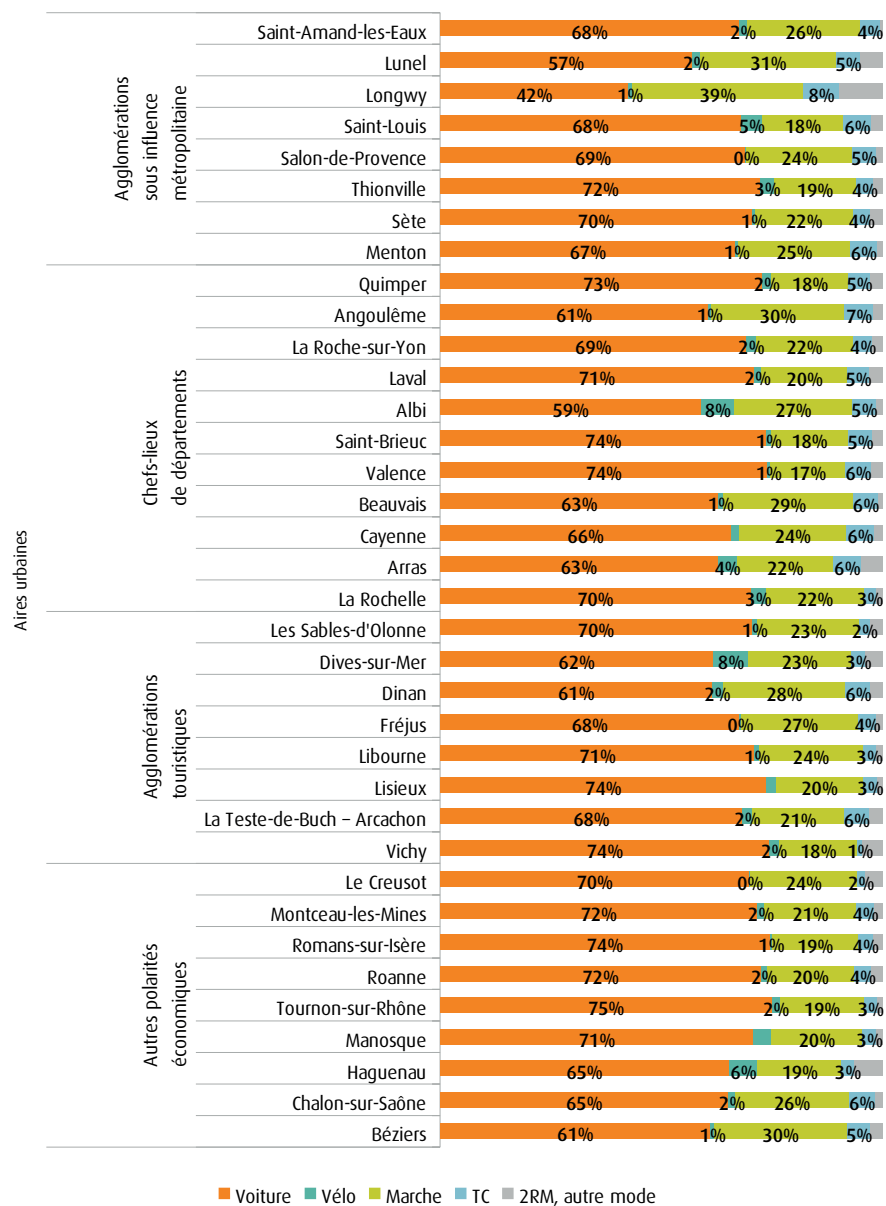
## Activités de la population de 11 ans et plus



## Répartition modale

Source : base unifiée 2009-2014 des enquêtes ménages-déplacements - Champ : population résidente de 11 ans et plus

## Répartition modale de la population de 11 ans et plus



## Annexe 4 - Atlas des villes moyennes

Albi .....	52	Libourne.....	74
Amiens.....	53	Lisieux.....	75
Angers .....	54	Longwy .....	76
Angoulême .....	55	Lunel .....	77
Arras .....	56	Manosque.....	78
Bayonne .....	57	Menton .....	79
Beauvais .....	58	Montceau-les-Mines .....	80
Béziers .....	59	Nancy.....	81
Caen.....	60	Quimper.....	82
Cayenne.....	61	Roanne .....	83
Chalon sur Saône.....	62	Romans-sur-Isère.....	84
Clermont-Ferrand .....	63	Saint-Amand-les-Eaux .....	85
Dinan .....	64	Saint-Brieuc .....	86
Dives-sur-Mer .....	65	Saint-Étienne .....	87
Fréjus .....	66	Saint-Louis .....	88
Haguenau .....	67	Salon-de-Provence .....	89
La Rochelle .....	68	Sète.....	90
La Roche-sur-Yon .....	69	Thionville.....	91
La Teste-de-Buch – Arcachon.....	70	Tournon-sur-Rhône.....	92
Laval .....	71	Valence .....	93
Le Creusot .....	72	Valenciennes .....	94
Les Sables-d’Olonne .....	73	Vichy .....	95

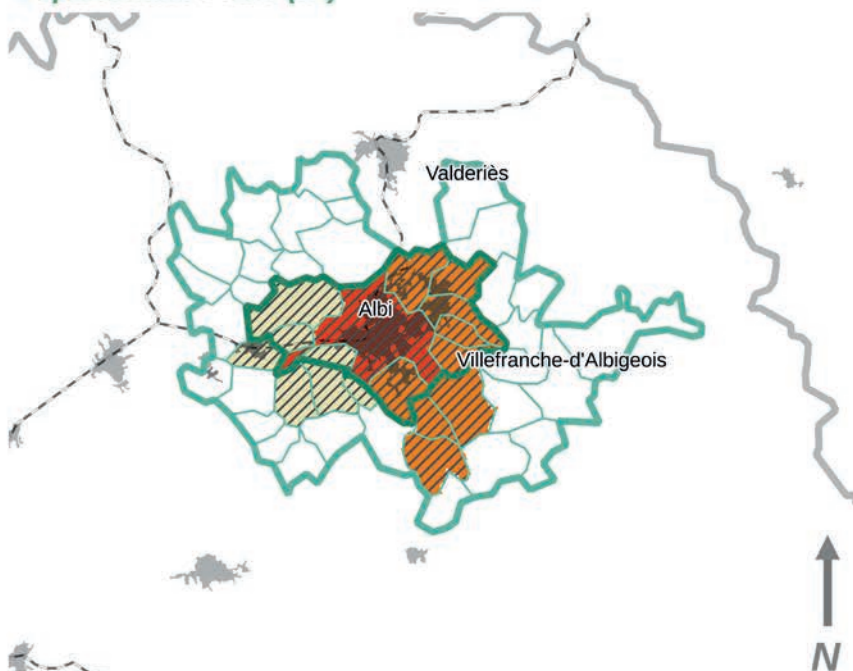
## Albi

PTU : Albi

Enquête : EDVM, 2011

Typologie : chef-lieu de département

Département : Tarn (81)



0 2 4 6 8 10 km

	Population municipale (RP 2012)	Surface (km <sup>2</sup> )	Densité (hab/km <sup>2</sup> )	Nombre de communes
<b>Aire urbaine</b>	97667	594	164	47
<b>Unité urbaine</b>	73510	138	532	10
<b>Ville(s) centre(s)</b>	49231	45	1099	1
<b>PTU</b>	80997	211	384	17

Zonage de l'enquête retenu pour l'analyse :

- Ville(s) centre(s)
- Banlieue
- Reste du périmètre d'influence

Fond de carte :

- Tache urbaine
- Périmètre de transport urbain à la date d'enquête
- Contour de l'unité urbaine
- Contour de l'aire urbaine
- Communes de l'aire urbaine
- Département
- Région

Le périmètre de transports urbains d'Albi a servi de périmètre à l'enquête réalisée par téléphone en 2011. Bien que sa surface soit beaucoup plus réduite que celle de l'aire urbaine, il en concentre 80 % de la population.

L'aire urbaine d'Albi ne comporte aucune commune classée touristique.

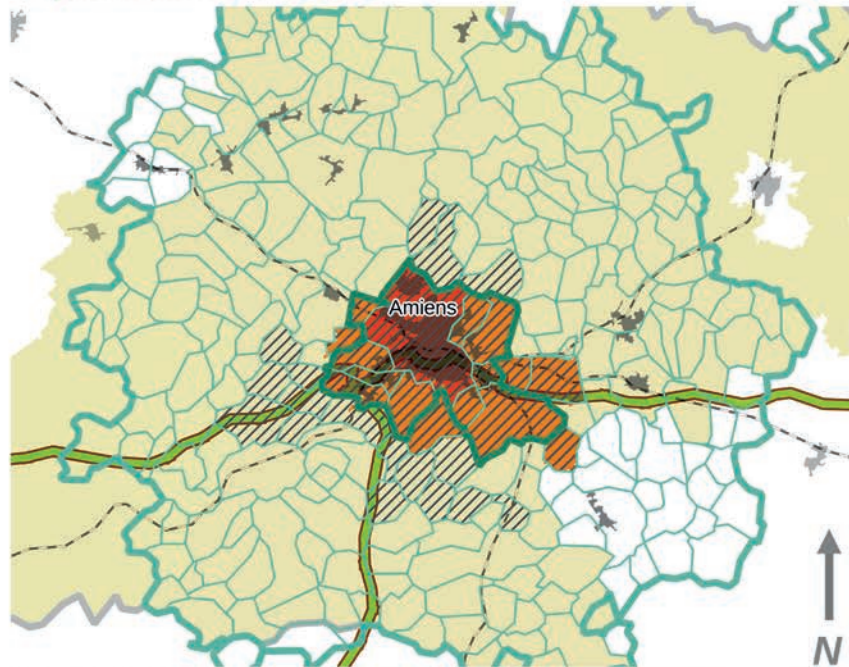
# Amiens

PTU : Amiens

Enquête : EDGT, 2010

Typologie : grande agglomération

Département : Somme (80)



	Population municipale (RP 2012)	Surface (km <sup>2</sup> )	Densité (hab/km <sup>2</sup> )	Nombre de communes
<b>Aire urbaine</b>	293671	2127	138	257
<b>Unité urbaine</b>	162141	138	1174	11
<b>Ville(s) centre(s)</b>	132727	50	2661	1
<b>PTU</b>	174932	312	561	33

Zonage de l'enquête retenu pour l'analyse :

- Ville(s) centre(s)
- Banlieue
- Reste du périmètre d'influence

Fond de carte :

- Tache urbaine
- Périmètre de transport urbain à la date d'enquête
- Contour de l'unité urbaine
- Contour de l'aire urbaine
- Communes de l'aire urbaine
- Département
- Région

Le périmètre de l'EDGT réalisée en 2010 couvre presque totalement l'aire urbaine. Le zonage retenu pour l'analyse correspond sensiblement aux zonages de l'Insee.

Le périmètre intègre des secteurs de densités contrastées : forte dans l'unité urbaine et très faible dans le reste de l'aire urbaine.

L'aire urbaine d'Amiens ne comporte aucune commune classée touristique.

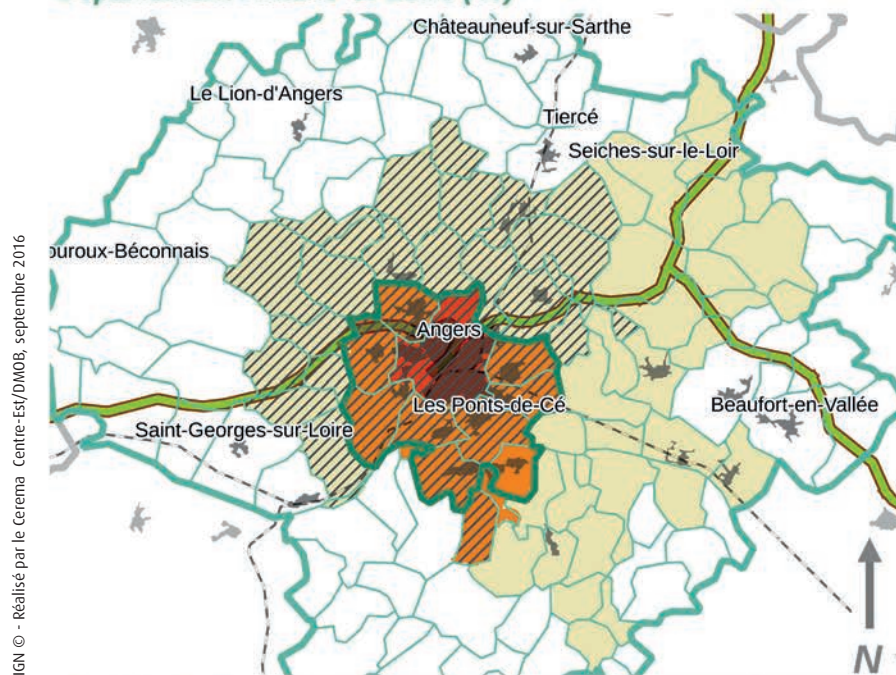
# Angers

PTU : Angers

Enquête : EDGT, 2012

Typologie : grande agglomération

Département : Maine-et-Loire (49)



Route 120, Routs500, BD Cartho et BD Topo IGN © - Réalisé par le Cerema Centre-Es/DMOB, septembre 2016

0 2 4 6 8 10 km

	Population municipale (RP 2012)	Surface (km <sup>2</sup> )	Densité (hab/km <sup>2</sup> )	Nombre de communes
<b>Aire urbaine</b>	403765	2379	170	133
<b>Unité urbaine</b>	218657	190	1152	10
<b>Ville(s) centre(s)</b>	149017	44	3357	1
<b>PTU</b>	269340	548	491	33

Zonage de l'enquête retenu pour l'analyse :

- Ville(s) centre(s)
- Banlieue
- Reste du périmètre d'influence

Fond de carte :

- Tache urbaine
- Périmètre de transport urbain à la date d'enquête
- Contour de l'unité urbaine
- Contour de l'aire urbaine
- Communes de l'aire urbaine
- Département
- Région

L'EDGT d'Angers a été réalisée en face-à-face sur le périmètre de transports urbains de 2012 et par téléphone sur le reste de la zone d'influence.

Le zonage retenu pour l'analyse correspond aux zonages de l'Insee sur la ville-centre et le pôle urbain uniquement.

Comme dans les autres grandes agglomérations, il existe un fort contraste de densité entre la ville centre et son unité urbaine avec le reste de l'aire urbaine.

Angers est une commune classée touristique.



# Angoulême

PTU : Angoulême

Enquête : EDVM, 2012

Typologie : chef-lieu de département

Département : Charente (16)



0 2 4 6 8 10 km

	Population municipale (RP 2012)	Surface (km <sup>2</sup> )	Densité (hab/km <sup>2</sup> )	Nombre de communes
<b>Aire urbaine</b>	180593	1600	113	108
<b>Unité urbaine</b>	108818	202	538	18
<b>Ville(s) centre(s)</b>	42014	22	1937	1
<b>PTU</b>	106353	193	550	16

Zonage de l'enquête retenu pour l'analyse :

- Ville(s) centre(s)
- Banlieue
- Reste du périmètre d'influence

Fond de carte :

- Tache urbaine
- Périmètre de transport urbain à la date d'enquête
- Contour de l'unité urbaine
- Contour de l'aire urbaine
- Communes de l'aire urbaine
- Département
- Région

Angoulême a été enquêtée par téléphone sur l'ensemble de son unité urbaine et une partie seulement de l'aire urbaine.

Le zonage retenu pour l'analyse correspond donc au zonage de l'Insee uniquement sur les parties ville-centre et pôle urbain.

Le zonage retenu ne comprend aucune commune classée touristique.

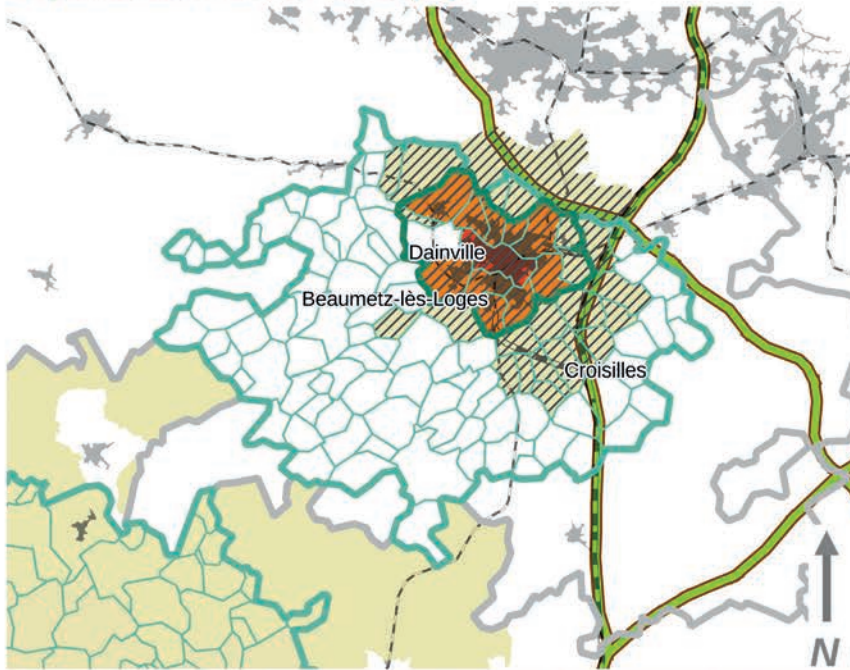
## Arras

PTU : Arras

Enquête : EDVM, 2014

Typologie : chef-lieu de département

Département : Pas-de-Calais (62)



	Population municipale (RP 2012)	Surface (km <sup>2</sup> )	Densité (hab/km <sup>2</sup> )	Nombre de communes
<b>Aire urbaine</b>	129784	718	181	114
<b>Unité urbaine</b>	86902	106	823	15
<b>Ville(s) centre(s)</b>	41239	12	3483	1
<b>PTU</b>	102775	263	391	39

Zonage de l'enquête retenu pour l'analyse :

- Ville(s) centre(s)
- Banlieue
- Reste du périmètre d'influence

Fond de carte :

- Tache urbaine
- Périmètre de transport urbain à la date d'enquête
- Contour de l'unité urbaine
- Contour de l'aire urbaine
- Communes de l'aire urbaine
- Département
- Région

L'enquête 2014 a été réalisée par téléphone sur le périmètre des transports urbains d'Arras.

Comme dans les grandes agglomérations précédentes, le zonage retenu pour l'analyse correspond sensiblement au zonage Insee aux échelles de la ville-centre et du pôle urbain.

Mais si le périmètre d'enquête est plus petit que celui de l'aire urbaine, il inclut néanmoins 80 % de la population.

Le zonage retenu ne comprend aucune commune classée touristique.

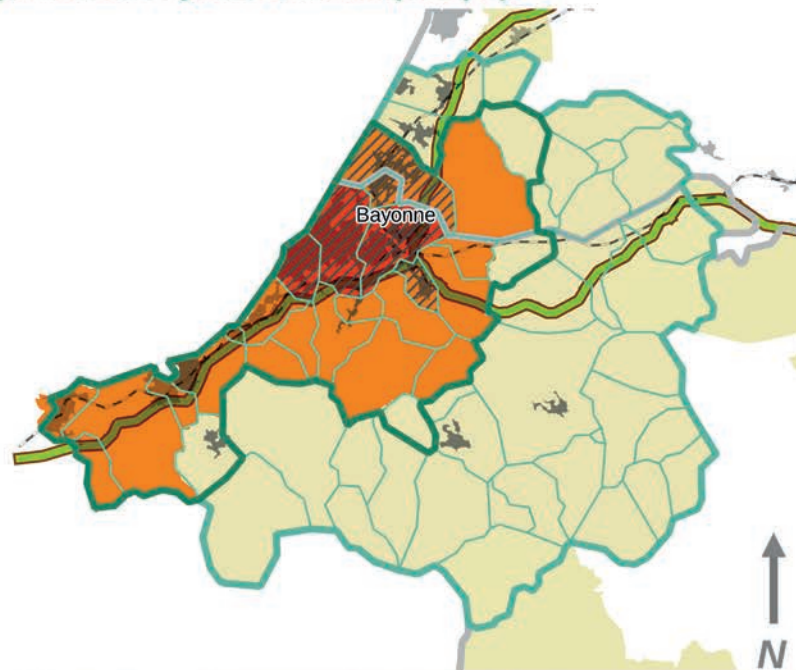
# Bayonne

PTU : Bayonne

Enquête : EDGT, 2010

Typologie : grande agglomération

Département : Pyrénées-Atlantiques (64)



0 2 4 6 8 10 km

	Population municipale (RP 2012)	Surface (km <sup>2</sup> )	Densité (hab/km <sup>2</sup> )	Nombre de communes
<b>Aire urbaine</b>	288359	1262	229	60
<b>Unité urbaine</b>	230850	468	493	27
<b>Ville(s) centre(s)</b>	110408	64	1720	3
<b>PTU</b>	135218	105	1293	6

Zonage de l'enquête retenu pour l'analyse :

- Ville(s) centre(s)
- Banlieue
- Reste du périmètre d'influence

Fond de carte :

- Tache urbaine
- Périmètre de transport urbain à la date d'enquête
- Contour de l'unité urbaine
- Contour de l'aire urbaine
- Communes de l'aire urbaine
- Département
- Région

L'enquête de Bayonne a été réalisée en face-à-face sur les zones les plus denses et au téléphone sur le reste de l'aire urbaine.

Le périmètre est frontalier de l'Espagne au sud et est également marqué par une urbanisation et des axes de transports concentrés sur le littoral atlantique.

Le zonage retenu ne comprend aucune commune classée touristique.

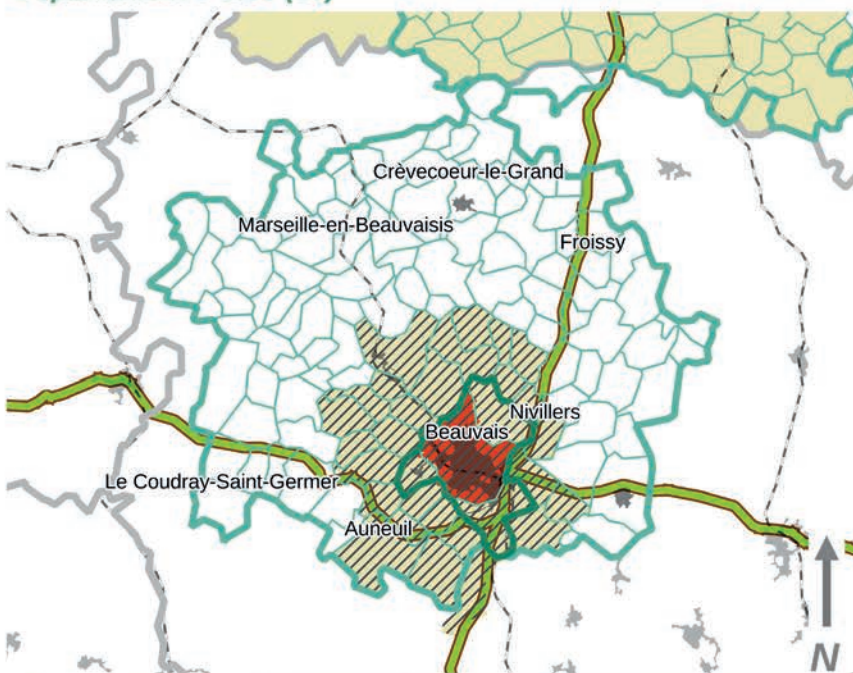
## Beauvais

PTU : Beauvais

Enquête : EDVM, 2010

Typologie : chef-lieu de département

Département : Oise (60)



	Population municipale (RP 2012)	Surface (km <sup>2</sup> )	Densité (hab/km <sup>2</sup> )	Nombre de communes
<b>Aire urbaine</b>	125095	1042	120	126
<b>Unité urbaine</b>	58188	69	839	4
<b>Ville(s) centre(s)</b>	54289	33	1649	1
<b>PTU</b>	78753	306	257	31

Zonage de l'enquête retenu pour l'analyse :

- Ville(s) centre(s)
- Reste du périmètre d'influence

Fond de carte :

- Tache urbaine
- Périmètre de transport urbain à la date d'enquête
- Contour de l'unité urbaine
- Contour de l'aire urbaine
- Communes de l'aire urbaine
- Département
- Région

Le périmètre des transports urbains de Beauvais a été enquêté par téléphone en 2010.

L'organisation des secteurs de tirage sur ce périmètre ainsi que le fait que la ville-centre de Beauvais pèse pour 93 % de la population du pôle urbain impliquent une sectorisation sans zone de banlieue.

Le zonage retenu ne comprend aucune commune classée touristique.

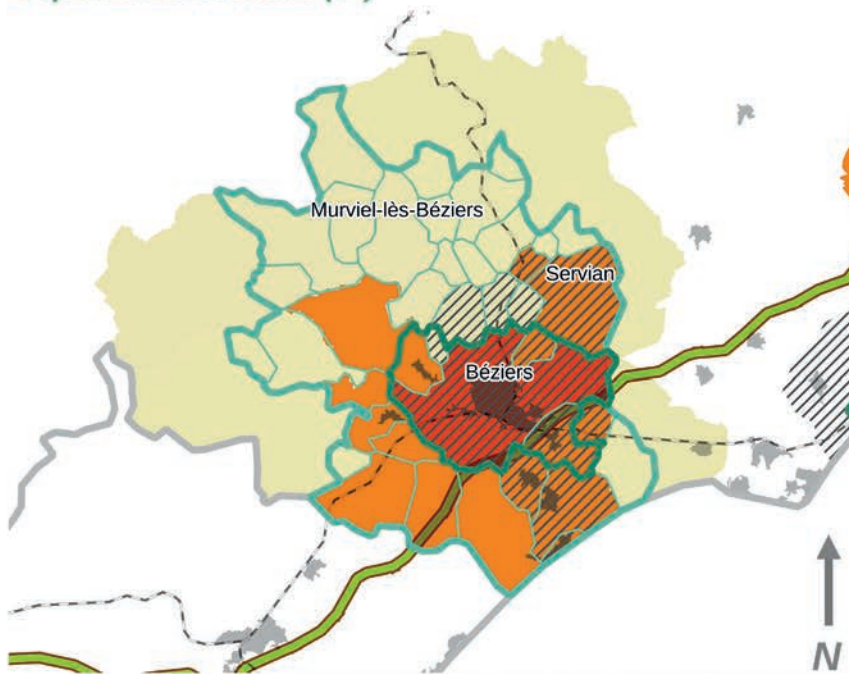
# Béziers

PTU : Béziers

Enquête : EDVM, 2014

Typologie : autre polarité économique

Département : Hérault (34)



	Population municipale (RP 2012)	Surface (km <sup>2</sup> )	Densité (hab/km <sup>2</sup> )	Nombre de communes
<b>Aire urbaine</b>	165498	709	233	40
<b>Unité urbaine</b>	87177	136	642	5
<b>Ville(s) centre(s)</b>	72970	96	764	1
<b>PTU</b>	111250	251	444	13

Zonage de l'enquête retenu pour l'analyse :

- Ville(s) centre(s)
- Banlieue
- Reste du périmètre d'influence

Fond de carte :

- Tache urbaine
- Périmètre de transport urbain à la date d'enquête
- Contour de l'unité urbaine
- Contour de l'aire urbaine
- Communes de l'aire urbaine
- Département
- Région

L'aire urbaine de Béziers a été enquêtée par téléphone en 2014.

La sectorisation du zonage retenu pour l'analyse s'étend au-delà des zonages de l'Insee avec des secteurs de ville-centre couvrant la presque totalité du pôle urbain et des secteurs de banlieue s'étendant largement sur l'aire urbaine.

Le zonage retenu ne comprend aucune commune classée touristique.

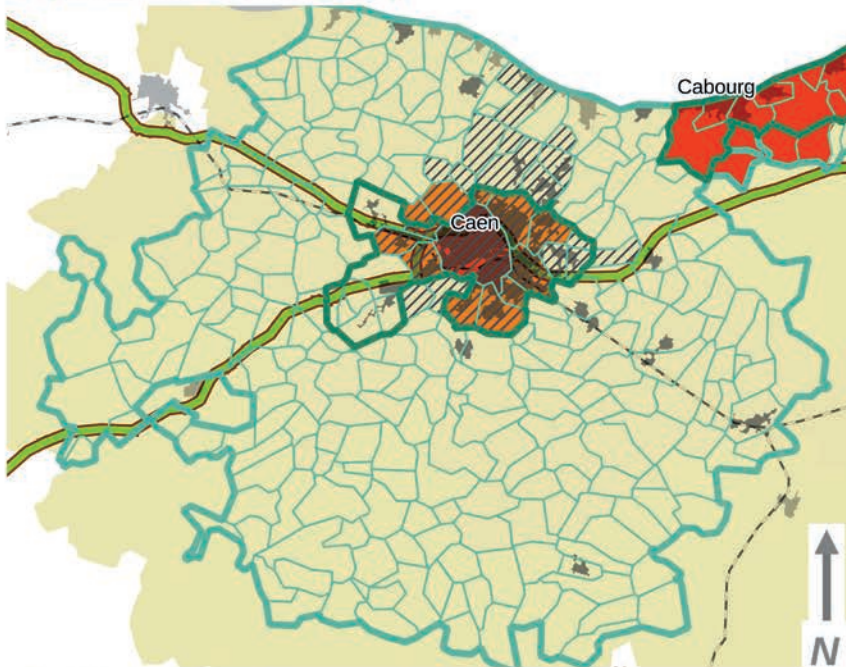
## Caen

PTU : Caen

Enquête : EDGT, 2011

Typologie : grande agglomération

Département : Calvados (14)



0 2 4 6 8 10 km

	Population municipale (RP 2012)	Surface (km <sup>2</sup> )	Densité (hab/km <sup>2</sup> )	Nombre de communes
<b>Aire urbaine</b>	403633	1813	223	268
<b>Unité urbaine</b>	197114	142	1387	21
<b>Ville(s) centre(s)</b>	108365	26	4224	1
<b>PTU</b>	217094	185	1173	29

Zonage de l'enquête retenu pour l'analyse :

- Ville(s) centre(s)
- Banlieue
- Reste du périmètre d'influence

Fond de carte :

- Tache urbaine
- Périmètre de transport urbain à la date d'enquête
- Contour de l'unité urbaine
- Contour de l'aire urbaine
- Communes de l'aire urbaine
- Département
- Région

L'agglomération de Caen a été enquêtée sur la totalité de son aire urbaine et au-delà, en face-à-face et par téléphone en 2011.

La sectorisation retenue pour l'analyse correspond sensiblement à celle de l'Insee.

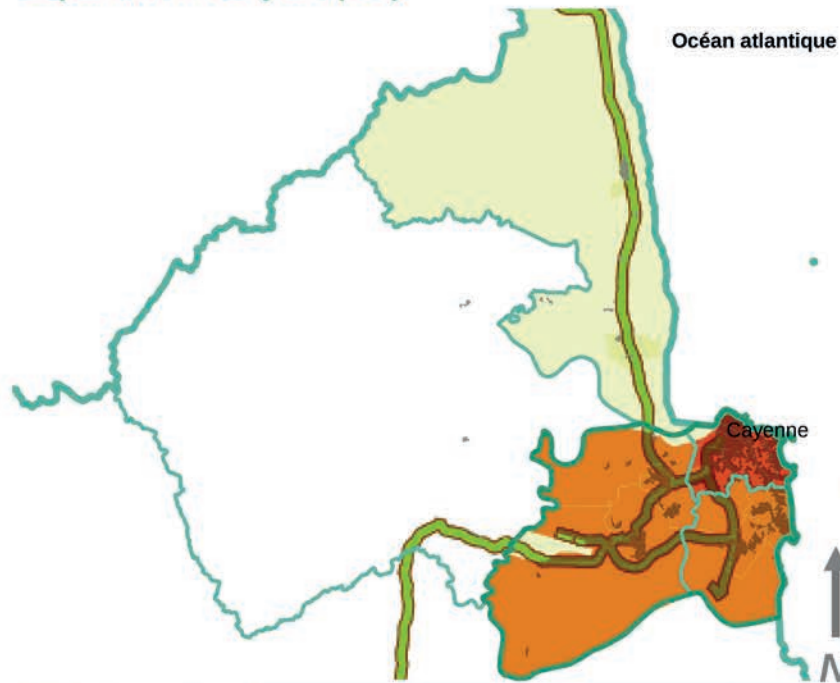
L'aire urbaine de Caen comprend 9 communes touristiques : la ville-centre Caen ainsi que des communes côtières : Bernières-sur-Mer, Courseulles-sur-Mer, Langrune-sur-Mer, Lion-sur-Mer, Luc-sur-Mer, Merville-Franceville-Plage, Ouistreham et Saint-Aubin-sur-Mer.

# Cayenne

Enquête : EMD, 2010

Typologie : chef-lieu de département

Département : Guyane (973)



0 2 4 6 8 10 km

	Population municipale (RP 2012)	Surface (km <sup>2</sup> )	Densité (hab/km <sup>2</sup> )	Nombre de communes
<b>Aire urbaine</b>	121490	1866	65	6
<b>Unité urbaine</b>	105599	88	1206	3
<b>Ville(s) centre(s)</b>	55198	10	5512	21
<b>PTU</b>	Pas de PTU			

Zonage de l'enquête retenu pour l'analyse :

- Ville(s) centre(s)
- Banlieue
- Reste du périmètre d'influence

Fond de carte

- Tache urbaine
- Contour de l'unité urbaine
- Contour de l'aire urbaine
- Communes de l'aire urbaine
- Département

L'aire urbaine de Cayenne est la plus étendue de toutes les agglomérations étudiées mais également la moins dense.

Le périmètre de l'enquête réalisée en face-à-face en 2010 s'étend sur les zones les plus densément peuplées incluant l'unité urbaine de Cayenne et, au nord, la commune de Macouria.

Le zonage retenu pour l'analyse ne couvre pas toute la superficie de l'aire urbaine mais compte la majorité de sa population.

Les secteurs de ville-centre et de banlieue correspondent à la sectorisation de l'Insee.

Il n'y a pas de commune classée comme touristique sur ce territoire.

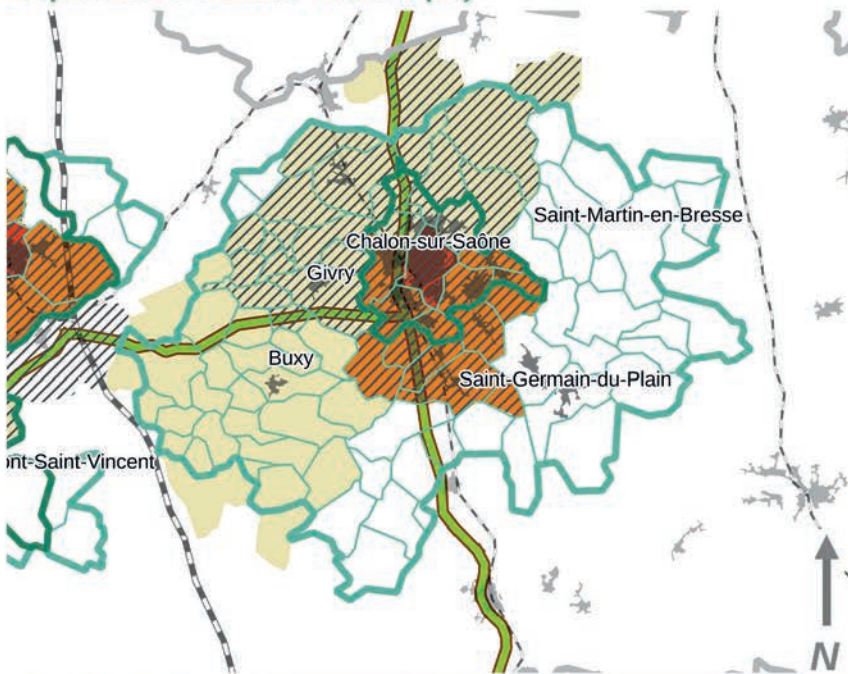
## Chalon-sur-Saône

PTU : Chalon-sur-Saône

Enquête : EDVM, 2014

Typologie : autre polarité économique

Département : Saône-et-Loire (71)



0 2 4 6 8 10 km

	Population municipale (RP 2012)	Surface (km <sup>2</sup> )	Densité (hab/km <sup>2</sup> )	Nombre de communes
<b>Aire urbaine</b>	133557	1050	127	91
<b>Unité urbaine</b>	73509	94	783	11
<b>Ville(s) centre(s)</b>	44564	15	2932	1
<b>PTU</b>	105164	439	239	38

Zonage de l'enquête retenu pour l'analyse :

- Ville(s) centre(s)
- Banlieue
- Reste du périmètre d'influence

Fond de carte :

- Tache urbaine
- Périmètre de transport urbain à la date d'enquête
- Contour de l'unité urbaine
- Contour de l'aire urbaine
- Communes de l'aire urbaine
- Département
- Région

Le territoire de l'enquête réalisée en 2014 par téléphone couvre le périmètre de transports urbains de l'agglomération de Chalon Val de Bourgogne et le territoire de la Communauté de communes Sud Côte Chalonnaise (Buxy).

Ce périmètre intègre la grande majorité de la population de l'aire urbaine définie par l'Insee.

Le zonage retenu ne comprend aucune commune classée touristique.



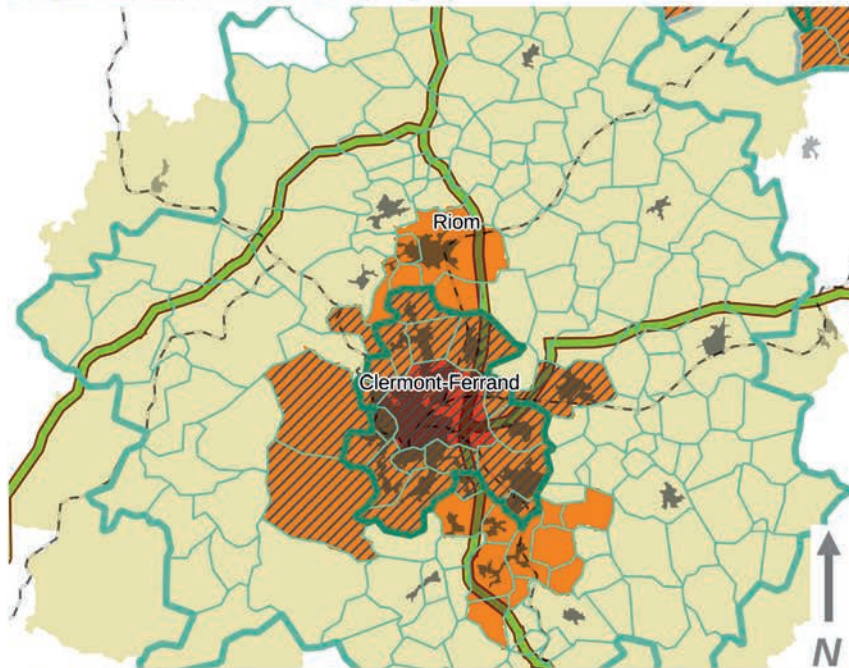
## Clermont-Ferrand

PTU : Clermont-Ferrand

Enquête : EDGT, 2012

Typologie : grande agglomération

Département : Puy-de-Dôme (63)



	Population municipale (RP 2012)	Surface (km <sup>2</sup> )	Densité (hab/km <sup>2</sup> )	Nombre de communes
<b>Aire urbaine</b>	469922	2429	193	185
<b>Unité urbaine</b>	262911	182	1442	17
<b>Ville(s) centre(s)</b>	141569	43	3291	1
<b>PTU</b>	284830	311	917	22

Zonage de l'enquête retenu pour l'analyse :

- Ville(s) centre(s)
- Banlieue
- Reste du périmètre d'influence

Fond de carte :

- Tache urbaine
- Périmètre de transport urbain à la date d'enquête
- Contour de l'unité urbaine
- Contour de l'aire urbaine
- Communes de l'aire urbaine
- Département
- Région

L'aire urbaine de Clermont-Ferrand a été enquêtée en face-à-face et par téléphone en 2012, en même temps que l'aire urbaine de Vichy, située au nord.

Les secteurs de banlieue retenus pour l'analyse s'étendent au-delà du pôle urbain défini par l'Insee et couvrent notamment le périmètre de transports urbains de Riom (PTU non représenté sur la carte).

L'aire urbaine de Clermont-Ferrand comprend 4 communes touristiques : Chamalières, Châtel-Guyon, Pontgibaud et Royat.

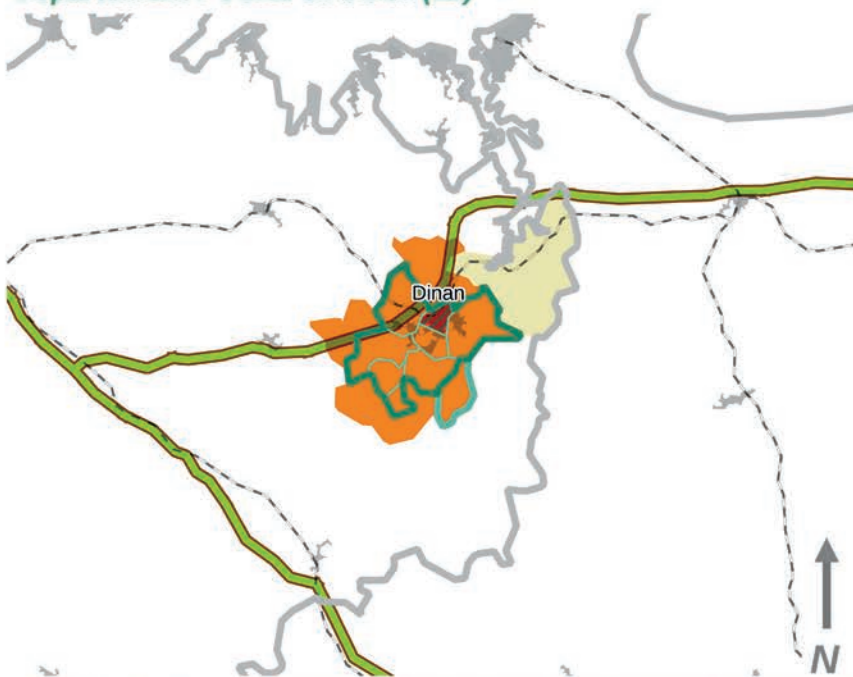
## Dinan

PTU : Dinan

Enquête : EDVM, 2010

Typologie : agglomération touristique

Département : Côtes d'Armor (22)



0 2 4 6 8 10 km

	Population municipale (RP 2012)	Surface (km <sup>2</sup> )	Densité (hab/km <sup>2</sup> )	Nombre de communes
<b>Aire urbaine</b>	27435	73	375	9
<b>Unité urbaine</b>	26748	65	414	8
<b>Ville(s) centre(s)</b>	10768	4	2650	1
<b>PTU</b>	10768	4	2650	1

Zonage de l'enquête retenu pour l'analyse :

- Ville(s) centre(s)
- Banlieue
- Reste du périmètre d'influence

Fond de carte :

- Tache urbaine
- Périmètre de transport urbain à la date d'enquête
- Contour de l'unité urbaine
- Contour de l'aire urbaine
- Communes de l'aire urbaine
- Département
- Région

Le périmètre enquêté autour de Dinan est le plus petit périmètre couvert par une EDVM à ce jour.

L'aire et l'unité urbaines sont presque confondues et très resserrées autour de la commune de Dinan, commune classée touristique.

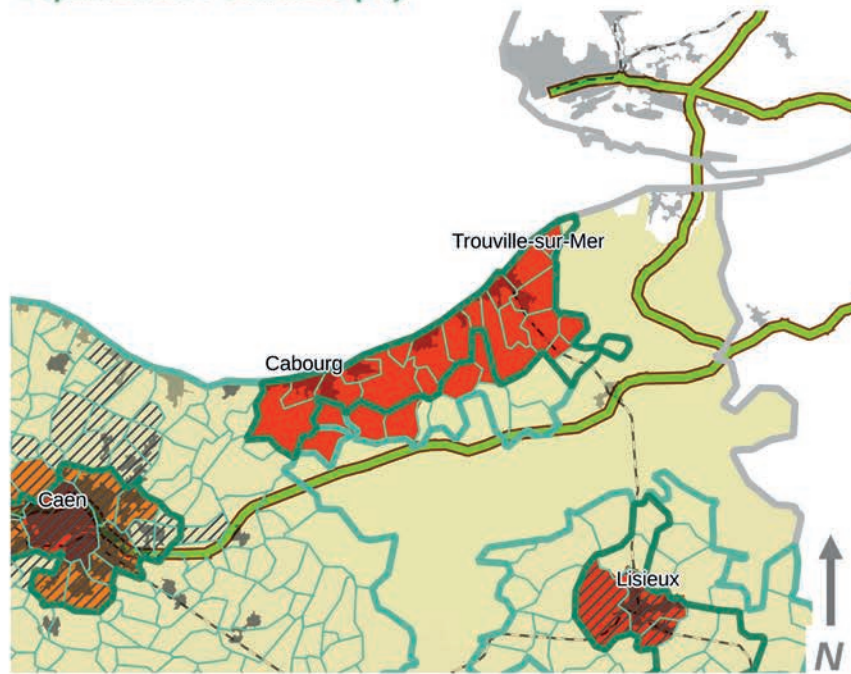
La sectorisation retenue pour l'analyse pèse essentiellement par son pôle urbain avec plus de la moitié de la population du périmètre enquêté.

## Dives-sur-Mer

Enquête : EDGT, 2011

Typologie : agglomération touristique

Département : Calvados (14)



	Population municipale (RP 2012)	Surface (km <sup>2</sup> )	Densité (hab/km <sup>2</sup> )	Nombre de communes
<b>Aire urbaine</b>	37785	200	189	32
<b>Unité urbaine</b>	35450	133	267	22
<b>Ville(s) centre(s)</b>	22032	30	728	5
<b>PTU</b>	Pas de PTU			

Zonage de l'enquête retenu pour l'analyse :

- Ville(s) centre(s)
- Reste du périmètre d'influence

Fond de carte :

- Tache urbaine
- Périmètre de transport urbain à la date d'enquête
- Contour de l'unité urbaine
- Contour de l'aire urbaine
- Communes de l'aire urbaine
- Département
- Région

L'agglomération de Dives-sur-Mer a été enquêtée par téléphone dans le cadre de l'EDGT de Caen, en 2011.

De densité assez faible, cette agglomération compte 8 communes touristiques sur 32 : Blonville-sur-Mer, Cabourg, Deauville, Houlgate, Touques, Trouville-sur-Mer, Villers-sur-Mer et Villerville.

Comme la majorité des agglomérations touristiques étudiées, la sectorisation retenue pour l'analyse ne comporte que deux types de zones, dans ce cas : ville-centre et reste du périmètre d'influence.

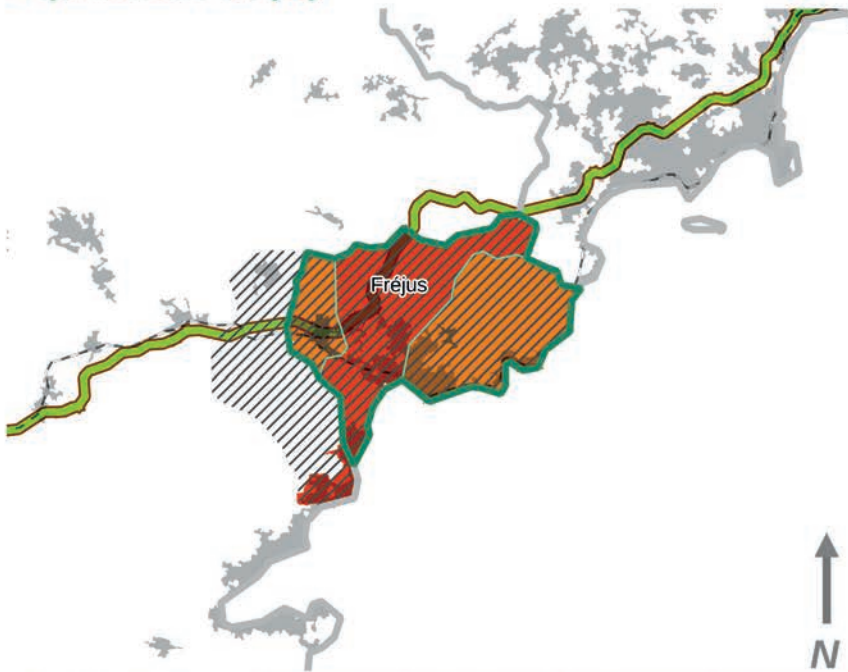
## Fréjus

PTU : Fréjus - Saint-Raphaël

Enquête : EDVM, 2012

Typologie : agglomération touristique

Département : Var (83)



0 2 4 6 8 10 km

	Population municipale (RP 2012)	Surface (km <sup>2</sup> )	Densité (hab/km <sup>2</sup> )	Nombre de communes
<b>Aire urbaine</b>	93562	222	421	3
<b>Unité urbaine</b>	93562	222	421	3
<b>Ville(s) centre(s)</b>	52532	105	502	1
<b>PTU</b>	105717	329	322	4

Zonage de l'enquête retenu pour l'analyse :

- Ville(s) centre(s)
- Banlieue

Fond de carte :

- Tache urbaine
- Périmètre de transport urbain à la date d'enquête
- Contour de l'unité urbaine
- Contour de l'aire urbaine
- Communes de l'aire urbaine
- Département
- Région

L'aire et l'unité urbaines de Fréjus ont été enquêtées par téléphone dans le cadre d'une enquête réalisée sur une partie du département du Var.

La sectorisation couvre totalement le pôle urbain, confondu avec l'aire urbaine de Fréjus. Il n'existe donc pas de périmètre d'influence dans le zonage retenu pour l'analyse.

Le périmètre est entièrement constitué de communes touristiques : Fréjus, Puget-sur-Argens et Saint-Raphaël.

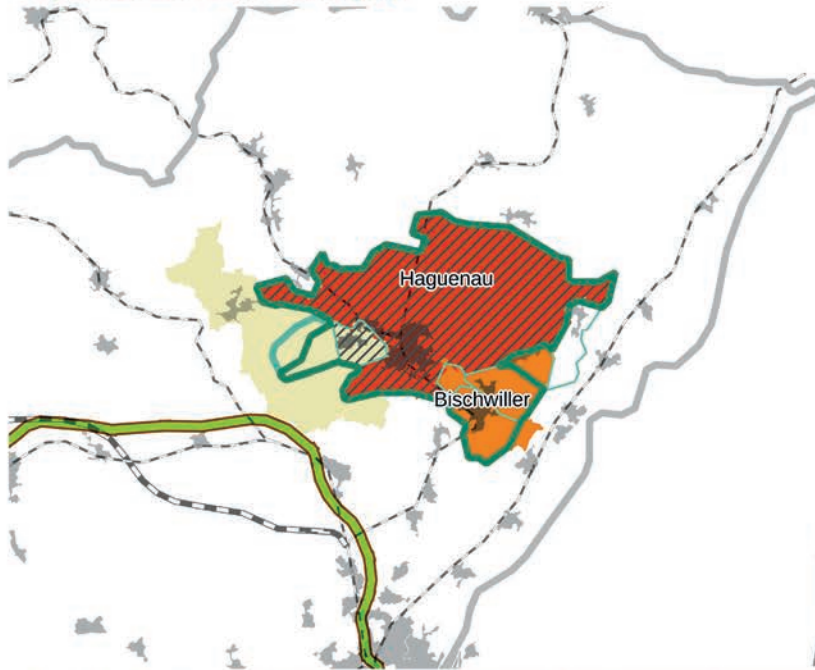
# Haguenau

PTU : Haguenau

Enquête : EMD, 2009

Typologie : autre polarité économique

Département : Bas-Rhin (67)



0 2 4 6 8 10 km

	Population municipale (RP 2012)	Surface (km <sup>2</sup> )	Densité (hab/km <sup>2</sup> )	Nombre de communes
<b>Aire urbaine</b>	59611	244	244	7
<b>Unité urbaine</b>	58909	237	249	6
<b>Ville(s) centre(s)</b>	34406	183	188	1
<b>PTU</b>	39317	193	204	2

Zonage de l'enquête retenu pour l'analyse :

- Ville(s) centre(s)
- Banlieue
- Reste du périmètre d'influence

Fond de carte :

- Tache urbaine
- Périmètre de transport urbain à la date d'enquête
- Contour de l'unité urbaine
- Contour de l'aire urbaine
- Communes de l'aire urbaine
- Département
- Région

L'aire urbaine et l'unité urbaine de Haguenau sont presque confondues et ont été enquêtées en face-à-face dans le cadre de l'enquête réalisée en 2009 sur le département du Bas-Rhin.

Le territoire est marqué par sa position frontalière avec l'Allemagne, au nord et à l'est et par la proximité de Strasbourg, sans pour autant être fortement polarisé.

La ville-centre pèse pour 44 % de la population enquêtée.

Le zonage retenu ne comprend aucune commune classée touristique.

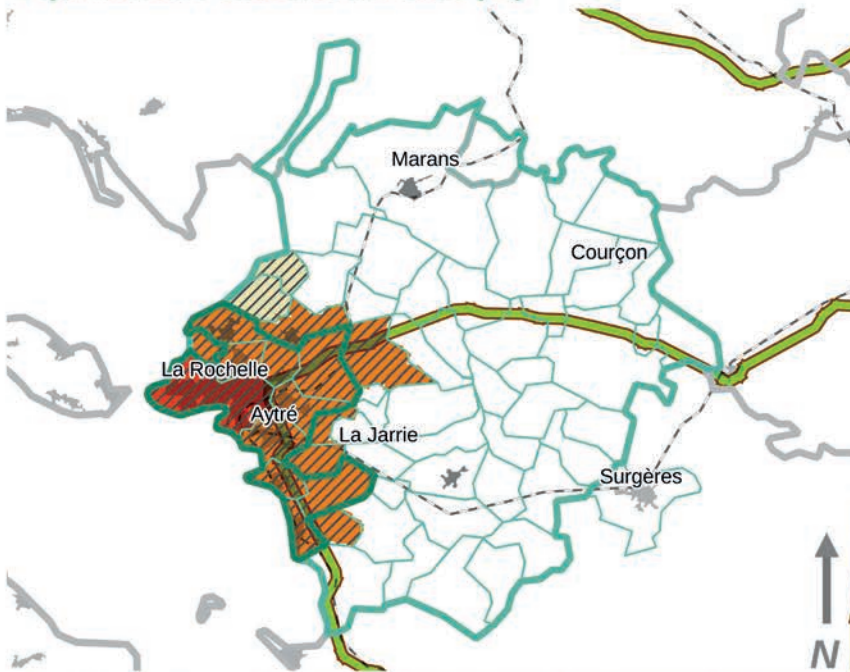
## La Rochelle

PTU : La Rochelle

Enquête : EDVM, 2011

Typologie : chef-lieu de département

Département : Charente-Maritime (17)



	Population municipale (RP 2012)	Surface (km <sup>2</sup> )	Densité (hab/km <sup>2</sup> )	Nombre de communes
<b>Aire urbaine</b>	207211	1010	205	63
<b>Unité urbaine</b>	126435	128	989	10
<b>Ville(s) centre(s)</b>	74123	31	2418	1
<b>PTU</b>	147603	209	706	18

Zonage de l'enquête retenu pour l'analyse :

- Ville(s) centre(s)
- Banlieue
- Reste du périmètre d'influence

Fond de carte :

- Tache urbaine
- Périmètre de transport urbain à la date d'enquête
- Contour de l'unité urbaine
- Contour de l'aire urbaine
- Communes de l'aire urbaine
- Département
- Région

L'agglomération de La Rochelle a été enquêtée par téléphone en 2011 sur le périmètre de transports urbains, zonage qui a été retenu pour l'analyse.

Ce zonage recouvre la totalité du pôle urbain défini par l'Insee et seulement 20 % de la surface de l'aire urbaine mais en regroupe 71 % de la population.

Le périmètre enquêté ne compte aucune commune classée touristique.

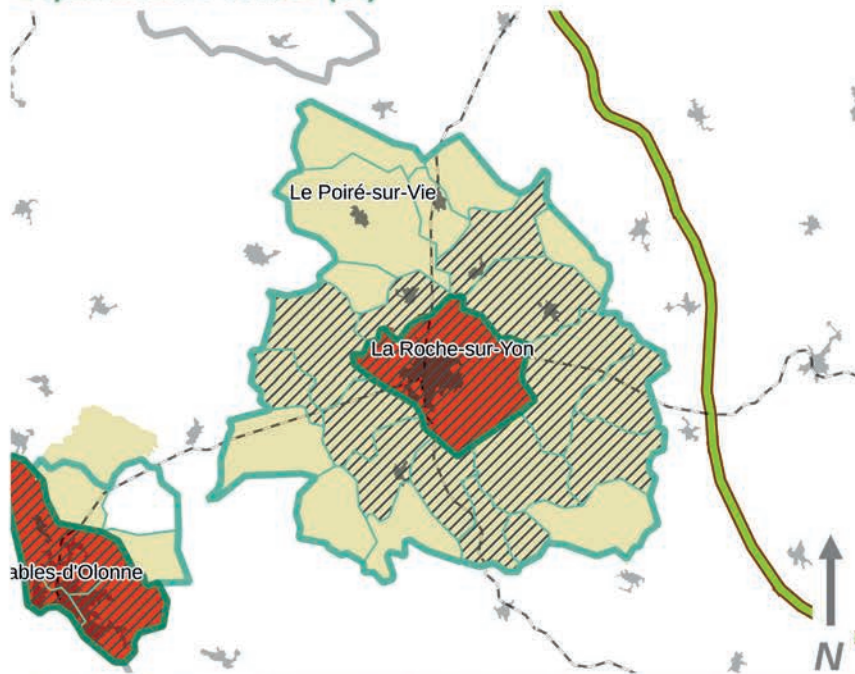
## La Roche-sur-Yon

PTU : La Roche-sur-Yon

Enquête : EDVM, 2013

Typologie : chef-lieu de département

Département : Vendée (85)



	Population municipale (RP 2012)	Surface (km <sup>2</sup> )	Densité (hab/km <sup>2</sup> )	Nombre de communes
<b>Aire urbaine</b>	117965	792	149	25
<b>Unité urbaine</b>	52808	88	602	1
<b>Ville(s) centre(s)</b>	52808	88	602	1
<b>PTU</b>	92606	500	185	15

Zonage de l'enquête retenu pour l'analyse :

- Ville(s) centre(s)
- Reste du périmètre d'influence

Fond de carte :

- Tache urbaine
- Périmètre de transport urbain à la date d'enquête
- Contour de l'unité urbaine
- Contour de l'aire urbaine
- Communes de l'aire urbaine
- Département
- Région

L'ensemble de l'aire urbaine de La Roche-sur-Yon a été enquêté par téléphone en 2013.

La ville-centre de La Roche-sur-Yon est également commune touristique.

Sa sectorisation est d'ailleurs proche de la plupart des agglomérations touristiques avec seulement deux types de zones retenues pour l'analyse : la ville-centre, qui s'étend également sur le pôle urbain défini par l'Insee, et le reste du périmètre d'influence.

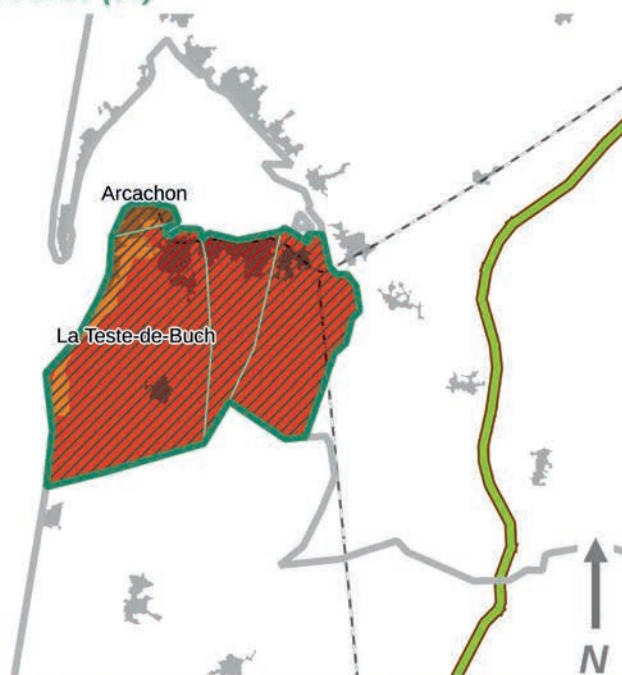
## La Teste-de-Buch - Arcachon

PTU : Arcachon

Enquête : EDGT, 2009

Typologie : agglomération touristique

Département : Gironde (33)



0 2 4 6 8 10 km

	Population municipale (RP 2012)	Surface (km <sup>2</sup> )	Densité (hab/km <sup>2</sup> )	Nombre de communes
<b>Aire urbaine</b>	63286	323	196	4
<b>Unité urbaine</b>	63286	323	196	4
<b>Ville(s) centre(s)</b>	45088	229	197	2
<b>PTU</b>	63286	323	196	4

Zonage de l'enquête retenu pour l'analyse :

- Ville(s) centre(s)
- Banlieue

Fond de carte :

- Tache urbaine
- Périmètre de transport urbain à la date d'enquête
- Contour de l'unité urbaine
- Contour de l'aire urbaine
- Communes de l'aire urbaine
- Département
- Région

L'agglomération de La Teste-de-Buch - Arcachon a été enquêtée par téléphone dans le cadre de l'EDGT du département de la Gironde en 2009.

Le zonage retenu est celui de l'unité urbaine, qui se confond avec l'aire urbaine et qui est entièrement constitué de communes touristiques.

Seuls deux types de zones ont été retenus pour l'analyse : la banlieue qui couvre la ville d'Arcachon et la bordure littorale de la Teste-de-Buch, et la ville-centre qui concentre la plus grande part de la population de La Teste-de-Buch ainsi que les communes du Teich et de Gujan-Mestras.



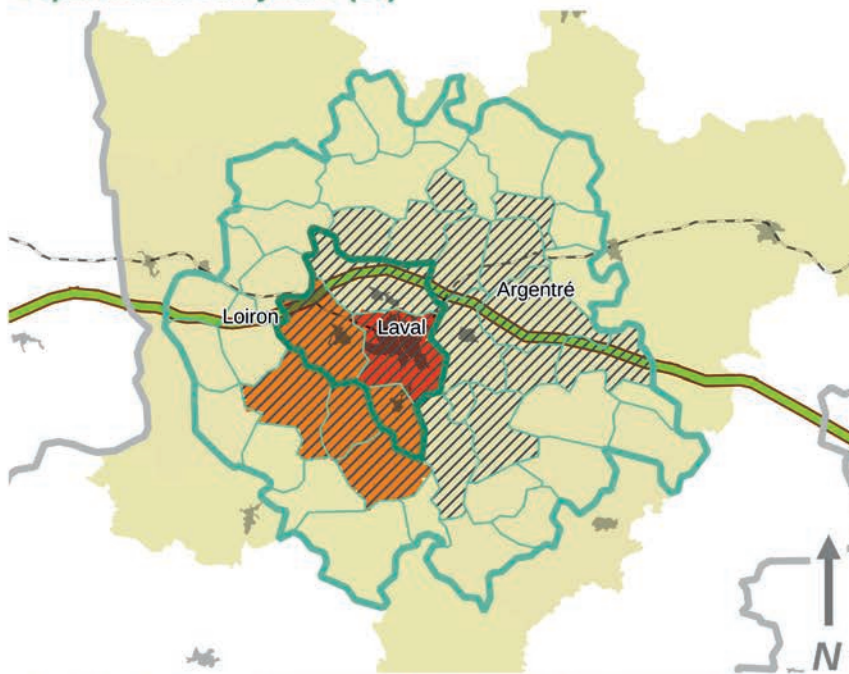
# Laval

PTU : Laval

Enquête : EDVM, 2012

Typologie : chef-lieu de département

Département : Mayenne (53)



	Population municipale (RP 2012)	Surface (km <sup>2</sup> )	Densité (hab/km <sup>2</sup> )	Nombre de communes
<b>Aire urbaine</b>	121399	1004	121	48
<b>Unité urbaine</b>	67699	117	579	4
<b>Ville(s) centre(s)</b>	50658	34	1484	1
<b>PTU</b>	95787	438	219	20

Zonage de l'enquête retenu pour l'analyse :

- Ville(s) centre(s)
- Banlieue
- Reste du périmètre d'influence

Fond de carte :

- Tache urbaine
- Périmètre de transport urbain à la date d'enquête
- Contour de l'unité urbaine
- Contour de l'aire urbaine
- Communes de l'aire urbaine
- Département
- Région

Le périmètre enquêté par téléphone en 2012 s'étend au-delà de l'aire urbaine définie par l'Insee.

Sur ce périmètre, la ville-centre englobe 40 % de la population de l'aire urbaine et 52 % du périmètre des transports urbains.

Par contre, dans le zonage retenu pour l'analyse, la population du périmètre d'influence a plus de poids puisqu'elle atteint 66 % de l'ensemble du périmètre enquêté.

Le territoire analysé ne comprend aucune commune classée touristique.

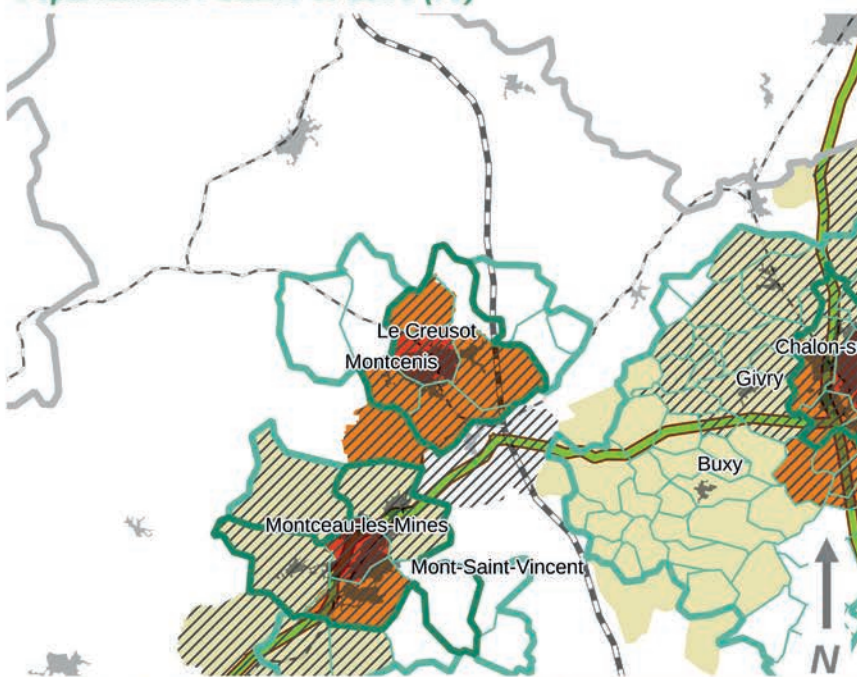
## Le Creusot

PTU : Le Creusot - Montceau-les-Mines

Enquête : EDVM, 2012

Typologie : autre polarité économique

Département : Saône-et-Loire (71)



	Population municipale (RP 2012)	Surface (km <sup>2</sup> )	Densité (hab/km <sup>2</sup> )	Nombre de communes
<b>Aire urbaine</b>	38117	222	172	11
<b>Unité urbaine</b>	34201	109	312	6
<b>Ville(s) centre(s)</b>	22574	18	1248	1
<b>PTU</b>	89331	439	203	19

Zonage de l'enquête retenu pour l'analyse :

- Ville(s) centre(s)
- Banlieue

Fond de carte :

- Tache urbaine
- Périmètre de transport urbain à la date d'enquête
- Contour de l'unité urbaine
- Contour de l'aire urbaine
- Communes de l'aire urbaine
- Département
- Région

Le zonage retenu pour l'analyse est issu de l'EDVM du Creusot et Montceau-les-Mines réalisée en 2012 sur la majorité du périmètre de transports urbains.

Ce zonage s'étend sur la seule unité urbaine du Creusot, limitée au sud par l'aire urbaine de Montceau-les-Mines et ne comporte pas de périmètre d'influence.

Les deux agglomérations fortement liées par leur organisation administrative commune (agglomération et périmètre de transports urbains) ont par contre peu de mobilité d'échanges entre leurs deux pôles urbains (résultats EDVM).

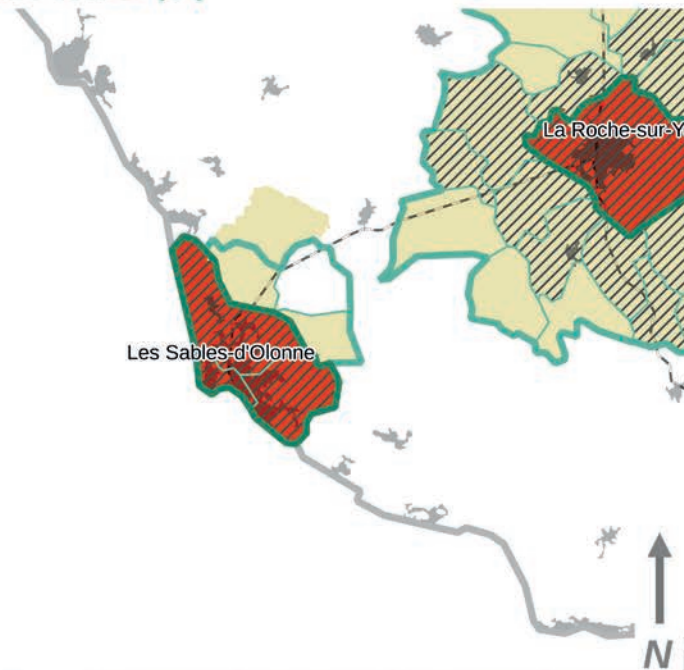
## Les Sables-d'Olonne

PTU : Olonnes

Enquête : EDVM, 2011

Typologie : agglomération touristique

Département : Vendée (85)



Zonage de l'enquête retenu pour l'analyse :

- Ville(s) centre(s)
- Reste du périmètre d'influence

Fond de carte :

- Tache urbaine
- Périmètre de transport urbain à la date d'enquête
- Contour de l'unité urbaine
- Contour de l'aire urbaine
- Communes de l'aire urbaine
- Département
- Région

0 2 4 6 8 10 km



	Population municipale (RP 2012)	Surface (km <sup>2</sup> )	Densité (hab/km <sup>2</sup> )	Nombre de communes
<b>Aire urbaine</b>	48477	145	335	6
<b>Unité urbaine</b>	41738	86	487	3
<b>Ville(s) centre(s)</b>	41738	86	487	3
<b>PTU</b>	41738	86	487	3

Le périmètre retenu pour l'analyse correspond au périmètre enquêté par téléphone en 2011, équivalent au périmètre de l'aire urbaine.

Ville-centre et pôle urbain sont confondus et la sectorisation ne comprend que deux zones, comme la plupart des agglomérations touristiques, avec par ailleurs un périmètre d'influence très peu peuplé.

Les secteurs de ville-centre sont constitués de trois communes classées touristiques : Les Sables -d'Olonne, Château-d'Olonne et Olonne-sur-mer.

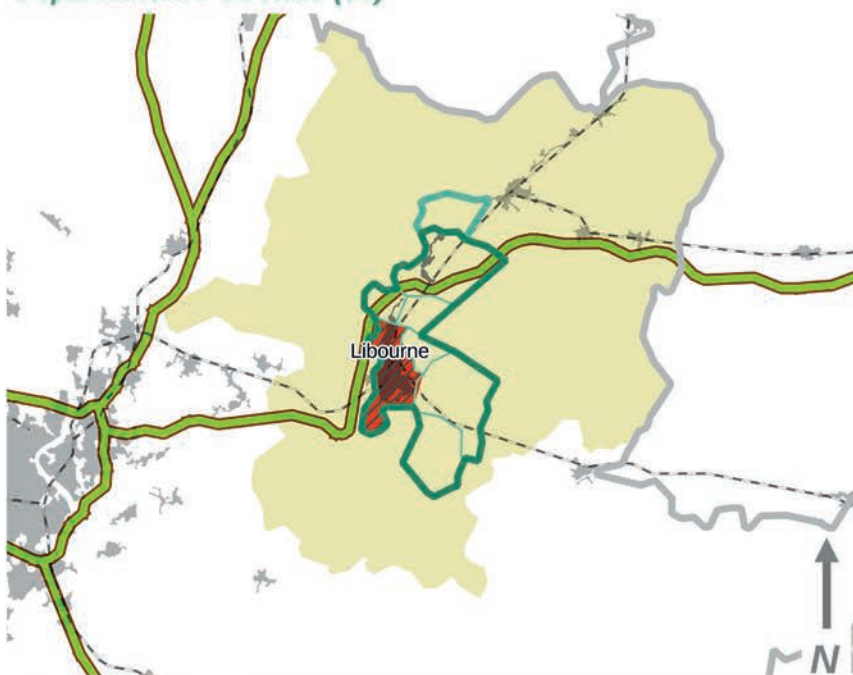
## Libourne

PTU : Libourne

Enquête : EDGT, 2009

Typologie : agglomération touristique

Département : Gironde (33)



	Population municipale (RP 2012)	Surface (km <sup>2</sup> )	Densité (hab/km <sup>2</sup> )	Nombre de communes
<b>Aire urbaine</b>	36144	128	282	8
<b>Unité urbaine</b>	34856	116	300	7
<b>Ville(s) centre(s)</b>	23736	21	1150	1
<b>PTU</b>	23736	21	1150	1

Zonage de l'enquête retenu pour l'analyse :

- Ville(s) centre(s)
- Reste du périmètre d'influence

Fond de carte :

- Tache urbaine
- Périmètre de transport urbain à la date d'enquête
- Contour de l'unité urbaine
- Contour de l'aire urbaine
- Communes de l'aire urbaine
- Département
- Région

Le périmètre retenu pour l'analyse est issu de la partie enquêtée par téléphone de l'EDGT de la Gironde.

L'étendue des secteurs de tirage autour de la ville-centre a conduit à ne retenir que deux types de zones pour l'analyse : la ville-centre et le reste du périmètre d'influence qui dépasse largement les périmètres confondus de l'aire et de l'unité urbaine.

La population du reste du périmètre d'influence pèse pour 78 % du périmètre enquêté.

Cette agglomération a été classée touristique du fait de la présence de communes classées touristiques sur son territoire : Saint-Émilion et Saint-Sulpice-de-Faleyrens.

# Lisieux

PTU : Lisieux

Enquête : EDGT, 2011

Typologie : agglomération touristique

Département : Calvados (14)



	Population municipale (RP 2012)	Surface (km <sup>2</sup> )	Densité (hab/km <sup>2</sup> )	Nombre de communes
<b>Aire urbaine</b>	44408	395	112	45
<b>Unité urbaine</b>	29426	103	286	12
<b>Ville(s) centre(s)</b>	21170	13	1630	1
<b>PTU</b>	24168	37	648	3

Zonage de l'enquête retenu pour l'analyse :

- Ville(s) centre(s)
- Reste du périmètre d'influence

Fond de carte :

- Tache urbaine
- Périmètre de transport urbain à la date d'enquête
- Contour de l'unité urbaine
- Contour de l'aire urbaine
- Communes de l'aire urbaine
- Département
- Région

L'agglomération de Lisieux a été enquêtée dans le cadre de l'EDGT de Caen en 2011.

La répartition de la population dans les différents secteurs de tirage a conduit à ne retenir que deux types de zones : la ville-centre, constituée par Lisieux et le reste du périmètre d'influence s'étendant au-delà de l'aire urbaine.

Le périmètre retenu pour l'analyse s'étend jusqu'aux limites est et sud du périmètre de l'EDGT et jusqu'aux limites des aires urbaines de Caen (à l'ouest) et de Dives-sur-mer (au nord).

Le périmètre de transports urbains ne s'étend que sur la ville-centre, qui est par ailleurs classée commune touristique.

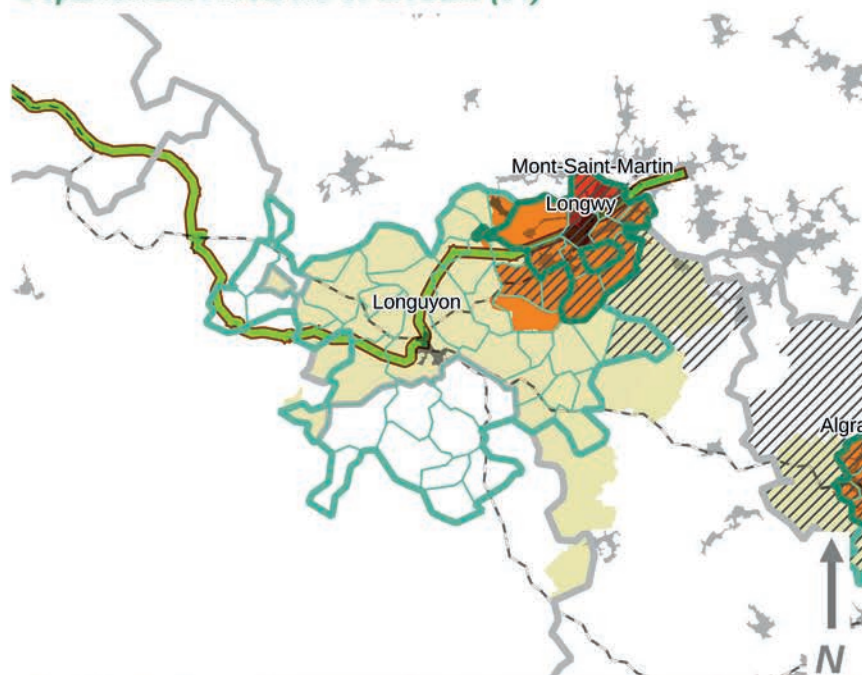
# Longwy

PTU : Longwy

Enquête : EDVM, 2014

Typologie : agglomération sous influence métropolitaine

Département : Meurthe-et-Moselle (54)



0 2 4 6 8 10 km

	Population municipale (RP 2012)	Surface (km <sup>2</sup> )	Densité (hab/km <sup>2</sup> )	Nombre de communes
<b>Aire urbaine</b>	73062	482	152	56
<b>Unité urbaine</b>	44942	67	675	10
<b>Ville(s) centre(s)</b>	22131	14	1560	2
<b>PTU</b>	64027	142	451	19

Zonage de l'enquête retenu pour l'analyse :

- Ville(s) centre(s)
- Banlieue
- Reste du périmètre d'influence

Fond de carte :

- Tache urbaine
- Périmètre de transport urbain à la date d'enquête
- Contour de l'unité urbaine
- Contour de l'aire urbaine
- Communes de l'aire urbaine
- Département
- Région

La situation frontalière de Longwy place cette agglomération sous l'influence de Luxembourg, à l'est et explique également un zonage Insee de l'aire urbaine décentré vers l'ouest par rapport à la ville-centre et l'urbanisation visible de chaque côté de la frontière.

Le périmètre retenu pour l'analyse s'étend ainsi vers l'ouest sur la majorité de l'aire urbaine et les secteurs retenus pour l'analyse recouvrent les différents zonages de l'Insee.

Le périmètre de transport urbain couvre indifféremment ces trois types de zone.

Le périmètre ne comprend aucune commune classée touristique.

# Lunel

Enquête : EDGT, 2014

Typologie : agglomération sous influence métropolitaine

Département : Hérault (34)



	Population municipale (RP 2012)	Surface (km <sup>2</sup> )	Densité (hab/km <sup>2</sup> )	Nombre de communes
<b>Aire urbaine</b>	49191	130	378	9
<b>Unité urbaine</b>	49191	130	378	9
<b>Ville(s) centre(s)</b>	25405	24	1053	1
<b>PTU</b>	Pas de PTU			

Zonage de l'enquête retenu pour l'analyse :

- Ville(s) centre(s)
- Banlieue
- Reste du périmètre d'influence

Fond de carte :

- Tache urbaine
- Périmètre de transport urbain à la date d'enquête
- Contour de l'unité urbaine
- Contour de l'aire urbaine
- Communes de l'aire urbaine
- Département
- Région

L'agglomération de Lunel a été enquêtée lors de l'EDGT réalisée sur le département de l'Hérault en 2014.

L'aire urbaine est confondue avec l'unité urbaine et le zonage retenu pour l'analyse, bien que différencié entre trois types de zones, est resserré au sein du pôle urbain.

Ce périmètre, placé sous l'influence de l'agglomération de Montpellier au sud-ouest, ne comprend aucune commune classée touristique et ne dispose d'aucun périmètre de transports urbains.

## Manosque

PTU : Manosque

Enquête : EDGT, 2009

Typologie : autre polarité économique

Département : Bouches-du-Rhône (13)



	Population municipale (RP 2012)	Surface (km <sup>2</sup> )	Densité (hab/km <sup>2</sup> )	Nombre de communes
<b>Aire urbaine</b>	37332	192	194	8
<b>Unité urbaine</b>	30215	120	251	4
<b>Ville(s) centre(s)</b>	22099	57	390	1
<b>PTU</b>	22099	57	390	1

Zonage de l'enquête retenu pour l'analyse :

- Ville(s) centre(s)
- Banlieue
- Reste du périmètre d'influence

Fond de carte :

- Tache urbaine
- Périmètre de transport urbain à la date d'enquête
- Contour de l'unité urbaine
- Contour de l'aire urbaine
- Communes de l'aire urbaine
- Département
- Région

L'agglomération de Manosque a été enquêtée lors de l'EDGT réalisée sur les Bouches-du-Rhône en 2009.

Le zonage retenu pour l'analyse est différencié entre trois types de zones couvrant l'essentiel de l'aire urbaine. Mais le périmètre de transports urbains ne couvre que la ville-centre.

L'agglomération ne compte aucune commune classée touristique.



## Menton

PTU : Menton

Enquête : EDGT, 2009

Typologie : agglomération sous influence métropolitaine

Département : Alpes-Martimies (06)



	Population municipale (RP 2012)	Surface (km <sup>2</sup> )	Densité (hab/km <sup>2</sup> )	Nombre de communes
<b>Aire urbaine</b>	73052	185	395	12
<b>Unité urbaine</b>	68877	74	929	9
<b>Ville(s) centre(s)</b>	29073	14	2048	1
<b>PTU</b>	65776	173	380	10

Zonage de l'enquête retenu pour l'analyse :

- Ville(s) centre(s)
- Banlieue

Fond de carte :

- Tache urbaine
- Périmètre de transport urbain à la date d'enquête
- Contour de l'unité urbaine
- Contour de l'aire urbaine
- Communes de l'aire urbaine
- Département
- Région

L'aire urbaine de Menton a été enquêtée dans le cadre de l'EDGT des Alpes Maritimes réalisée en 2009.

Menton est une agglomération frontalière (l'Italie constitue sa frontière est) mais surtout située dans l'aire d'influence de Nice dont l'aire urbaine s'étend sur sa partie sud-est.

Le périmètre retenu comprend l'ensemble de l'aire urbaine mais la distribution des secteurs de tirage n'a permis de distinguer que deux types de zones pour l'analyse : la ville-centre, sur la commune de Menton, et la banlieue sur le reste de l'aire urbaine.

Par ailleurs, le périmètre retenu comprend quatre communes touristiques : Beausoleil, Cap-d'Ail, Menton et Roquebrune-Cap-Martin.

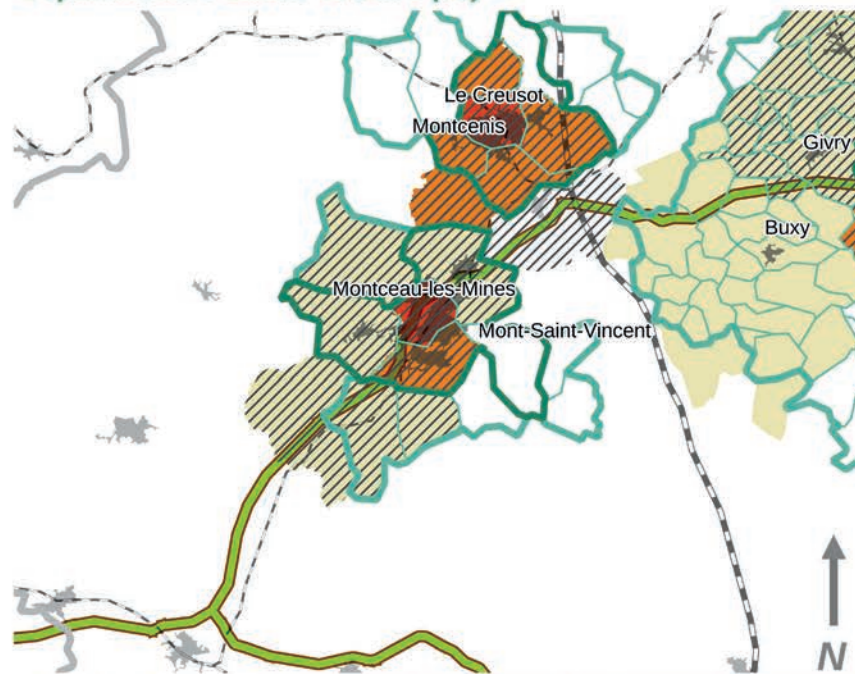
## Montceau-les-Mines

PTU : Le Creusot - Montceau-les-Mines

Enquête : EDVM, 2012

Typologie : autre polarité économique

Département : Saône-et-Loire (71)



	Population municipale (RP 2012)	Surface (km <sup>2</sup> )	Densité (hab/km <sup>2</sup> )	Nombre de communes
<b>Aire urbaine</b>	45109	286	158	11
<b>Unité urbaine</b>	39642	142	279	5
<b>Ville(s) centre(s)</b>	18956	17	1135	1
<b>PTU</b>	89331	439	203	19

Zonage de l'enquête retenu pour l'analyse :

- Ville(s) centre(s)
- Banlieue
- Reste du périmètre d'influence

Fond de carte :

- Tache urbaine
- Périmètre de transport urbain à la date d'enquête
- Contour de l'unité urbaine
- Contour de l'aire urbaine
- Communes de l'aire urbaine
- Département
- Région

Le zonage retenu pour l'analyse est issu de l'EDVM du Creusot et Montceau-les-Mines réalisée en 2012 sur la majorité du périmètre de transports urbains.

Ce zonage comprend la grande majorité de la population de l'aire urbaine et du pôle urbain définis par l'Insee et est scindé en trois types de secteurs pour l'analyse, organisés autour de la ville-centre de Montceau-les-Mines.

Les deux agglomérations du Creusot et de Montceau-les-Mines fortement liées par leur organisation administrative commune (agglomération, périmètre de transports urbains) ont par contre peu de mobilité d'échanges entre leurs deux pôles urbains (résultats EDVM).

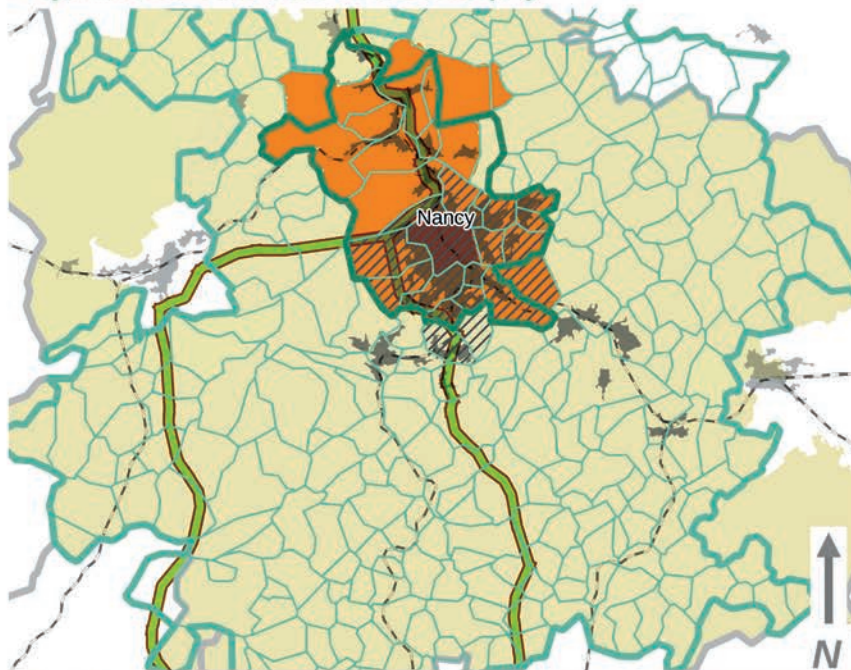
# Nancy

PTU : Nancy

Enquête : EDGT, 2013

Typologie : grande agglomération

Département : Meurthe-et-Moselle (54)



	Population municipale (RP 2012)	Surface (km <sup>2</sup> )	Densité (hab/km <sup>2</sup> )	Nombre de communes
Aire urbaine	434479	2376	183	285
Unité urbaine	284974	246	1157	28
Ville(s) centre(s)	105067	15	7050	1
PTU	256043	142	1798	20

Zonage de l'enquête retenu pour l'analyse :

- Ville(s) centre(s)
- Banlieue
- Reste du périmètre d'influence

Fond de carte :

- Tache urbaine
- Périmètre de transport urbain à la date d'enquête
- Contour de l'unité urbaine
- Contour de l'aire urbaine
- Communes de l'aire urbaine
- Département
- Région

Le périmètre retenu pour l'analyse intègre l'ensemble de l'EDGT de Nancy, réalisée en 2013. Il est scindé en trois types de secteurs recouvrant l'organisation des périmètres définis par l'Insee.

Le périmètre de transport urbain ne recouvre que le quart du pôle urbain, mais pèse pour 90 % de sa population.

De même, le périmètre analysé ne se superpose pas exactement à l'aire urbaine mais compte une population équivalente.

Aucun des périmètres ne comprend de commune classée touristique.

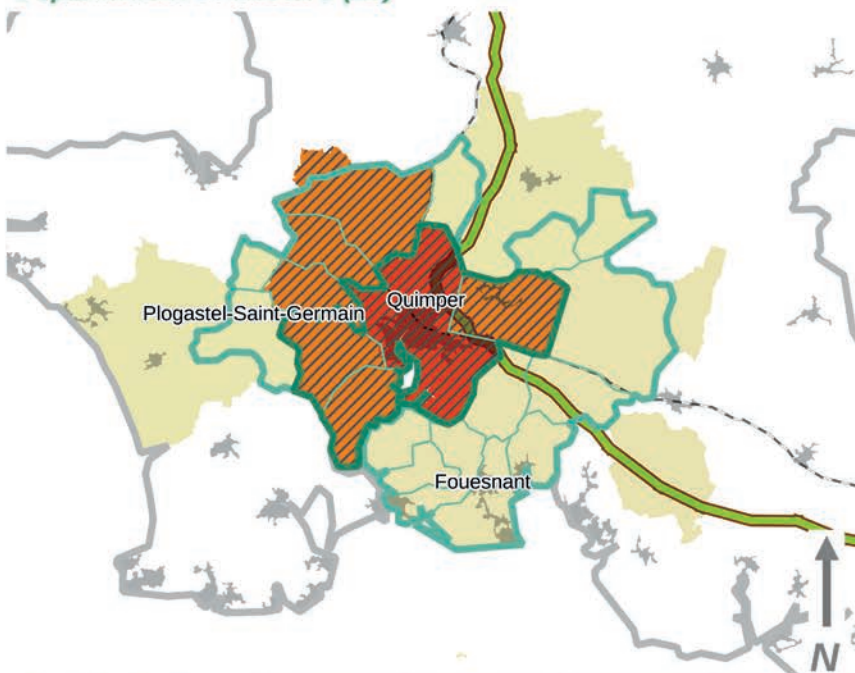
## Quimper

PTU : Quimper

Enquête : EDVM, 2013

Typologie : chef-lieu de département

Département : Finistère (29)



0 2 4 6 8 10 km

	Population municipale (RP 2012)	Surface (km <sup>2</sup> )	Densité (hab/km <sup>2</sup> )	Nombre de communes
<b>Aire urbaine</b>	125487	604	208	21
<b>Unité urbaine</b>	79390	182	435	4
<b>Ville(s) centre(s)</b>	63360	84	751	1
<b>PTU</b>	87036	289	301	8

Zonage de l'enquête retenu pour l'analyse :

- Ville(s) centre(s)
- Banlieue
- Reste du périmètre d'influence

Fond de carte :

- Tache urbaine
- Périmètre de transport urbain à la date d'enquête
- Contour de l'unité urbaine
- Contour de l'aire urbaine
- Communes de l'aire urbaine
- Département
- Région

L'aire urbaine de Quimper a été enquêtée par téléphone en 2013.

Le périmètre analysé s'étend au-delà de l'aire urbaine mais sur des secteurs peu peuplés.

Celle-ci est scindée pour l'analyse entre secteurs de ville-centre, équivalents au zonage de l'Insee, secteurs de banlieue s'étendant légèrement au-delà du pôle urbain et le reste du périmètre d'influence.

Le périmètre analysé ne comprend aucune commune classée touristique.

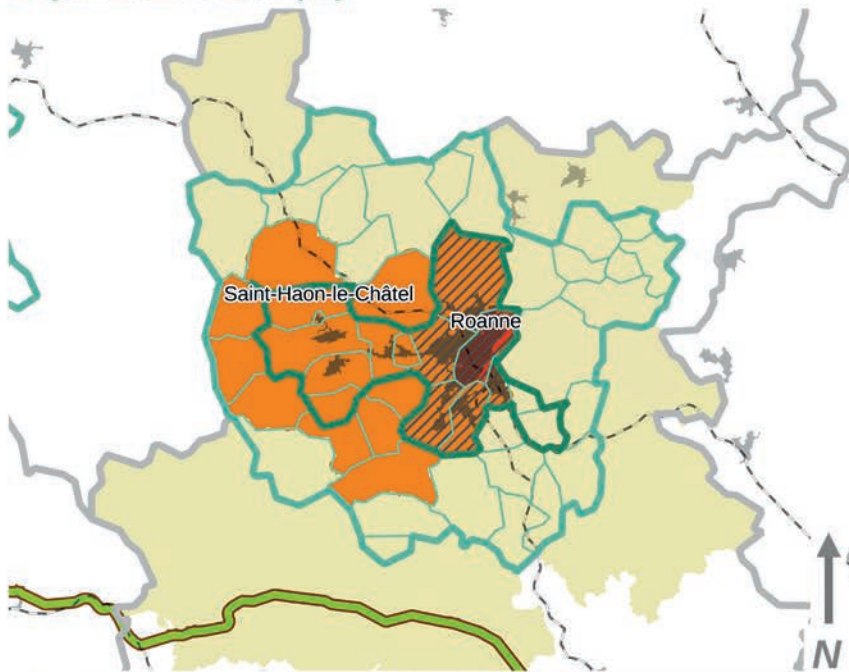
# Roanne

PTU : Roanne

Enquête : EDVM, 2012

Typologie : autre polarité économique

Département : Loire (42)



	Population municipale (RP 2012)	Surface (km <sup>2</sup> )	Densité (hab/km <sup>2</sup> )	Nombre de communes
<b>Aire urbaine</b>	107209	811	132	50
<b>Unité urbaine</b>	80217	187	430	15
<b>Ville(s) centre(s)</b>	35799	16	2228	1
<b>PTU</b>	68451	97	708	6

Zonage de l'enquête retenu pour l'analyse :

- Ville(s) centre(s)
- Banlieue
- Reste du périmètre d'influence

Fond de carte :

- Tache urbaine
- Périmètre de transport urbain à la date d'enquête
- Contour de l'unité urbaine
- Contour de l'aire urbaine
- Communes de l'aire urbaine
- Département
- Région

L'enquête de 2012 a été réalisée sur un périmètre plus large que la première enquête réalisée sur ce territoire en 2000 et s'étend au-delà de l'aire urbaine définie par l'Insee.

On retrouve dans les secteurs de banlieue et de ville-centre utilisés pour l'analyse la population du pôle urbain. Par contre, ce périmètre dépasse la population du périmètre des transports urbains de 17 %.

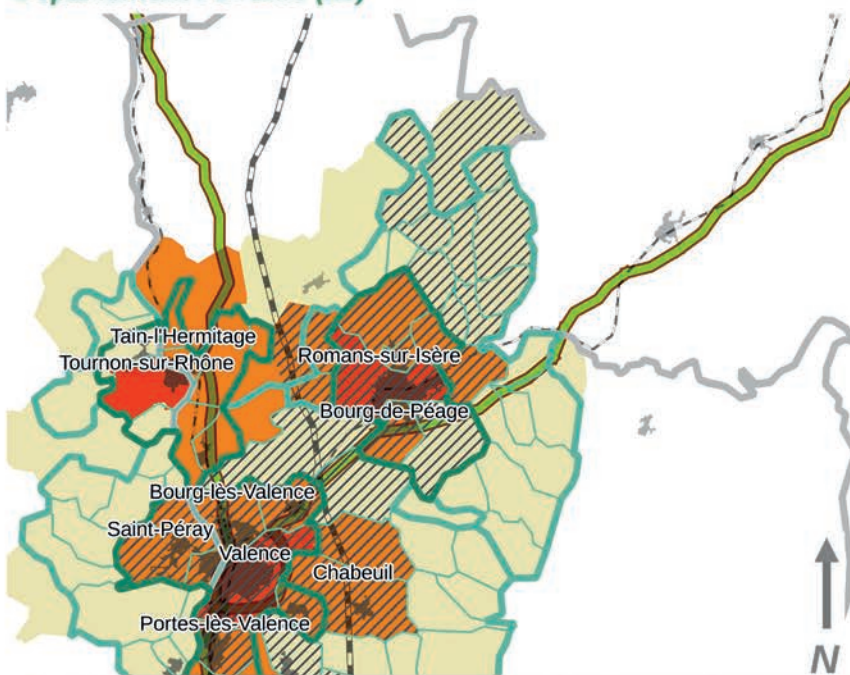
## Romans-sur-Isère

PTU : Valence

Enquête : EDGT, 2014

Typologie : autre polarité économique

Département : Drôme (26)



	Population municipale (RP 2012)	Surface (km <sup>2</sup> )	Densité (hab/km <sup>2</sup> )	Nombre de communes
<b>Aire urbaine</b>	73161	391	187	28
<b>Unité urbaine</b>	56104	115	487	6
<b>Ville(s) centre(s)</b>	33701	33	1008	1
<b>PTU</b>	214552	667	321	39

Zonage de l'enquête retenu pour l'analyse :

- Ville(s) centre(s)
- Banlieue
- Reste du périmètre d'influence

Fond de carte :

- Tache urbaine
- Périmètre de transport urbain à la date d'enquête
- Contour de l'unité urbaine
- Contour de l'aire urbaine
- Communes de l'aire urbaine
- Département
- Région

Romans-sur-Isère et Bourg-de-Péage constituent les villes-centres de l'aire urbaine de Romans, enquêtée en face-à-face et par téléphone dans le cadre de l'EDGT de Valence en 2014.

Bien que les deux agglomérations de Romans et de Valence soient fortement liées dans leur organisation administrative (agglomération et périmètre de transports urbains), elles ont chacune une grande autonomie en matière de déplacements quotidiens (résultats EDVM).

Le périmètre retenu ne comporte aucune commune classée touristique.

## Saint-Amand-les-Eaux

PTU : Valenciennes

Enquête : EMD, 2011

Typologie : agglomération sous influence métropolitaine

Département : Nord (59)



	Population municipale (RP 2012)	Surface (km <sup>2</sup> )	Densité (hab/km <sup>2</sup> )	Nombre de communes
Aire urbaine	33753	114	296	11
Unité urbaine	33753	114	296	11
Ville(s) centre(s)	16836	34	497	1
PTU	339940	584	582	74

Zonage de l'enquête retenu pour l'analyse :

- Ville(s) centre(s)
- Banlieue
- Reste du périmètre d'influence

Fond de carte :

- Tache urbaine
- Périmètre de transport urbain à la date d'enquête
- Contour de l'unité urbaine
- Contour de l'aire urbaine
- Communes de l'aire urbaine
- Département
- Région

L'agglomération de Saint-Amand-les-Eaux a été enquêtée en face-à-face dans le cadre de l'enquête réalisée sur le périmètre de transports urbains de Valenciennes en 2011.

La proximité immédiate de l'agglomération de Valenciennes en fait une agglomération sous influence métropolitaine.

L'aire urbaine et le pôle urbain sont confondus et les secteurs de type ville-centre, banlieue et reste du périmètre d'influence sont concentrés dans le pôle urbain, autour de la ville-centre.

L'aire urbaine de Saint-Amand ne comporte aucune commune touristique.

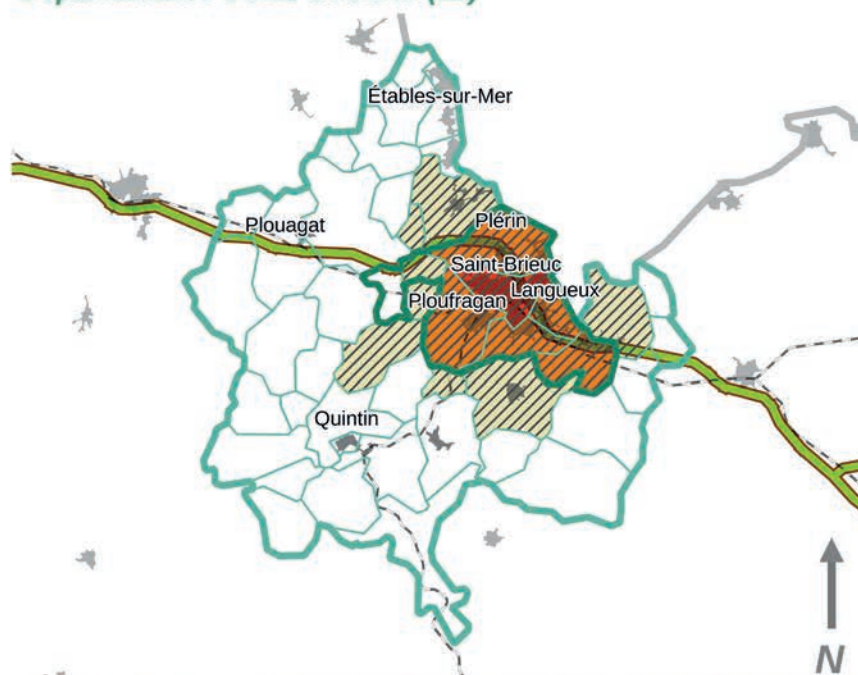
## Saint-Brieuc

PTU : Saint-Brieuc

Enquête : EDVM, 2011

Typologie : chef-lieu de département

Département : Côtes d'Armor (22)



0 2 4 6 8 10 km

	Population municipale (RP 2012)	Surface (km <sup>2</sup> )	Densité (hab/km <sup>2</sup> )	Nombre de communes
<b>Aire urbaine</b>	171721	858	200	49
<b>Unité urbaine</b>	94622	129	732	8
<b>Ville(s) centre(s)</b>	45936	19	2392	1
<b>PTU</b>	115530	249	464	14

Zonage de l'enquête retenu pour l'analyse :

- Ville(s) centre(s)
- Banlieue
- Reste du périmètre d'influence

Fond de carte :

- Tache urbaine
- Périmètre de transport urbain à la date d'enquête
- Contour de l'unité urbaine
- Contour de l'aire urbaine
- Communes de l'aire urbaine
- Département
- Région

Seul le périmètre de transports urbains a été enquêté par téléphone en 2011.

Ce périmètre recouvre le pôle urbain et s'étend au-delà sur une partie de l'aire urbaine, sur un secteur comprenant près d'un quart de population en plus par rapport au pôle urbain.

Le périmètre rassemble la préfecture des Côtes d'Armor ainsi que deux communes touristiques : Binic et Étables-sur-mer.



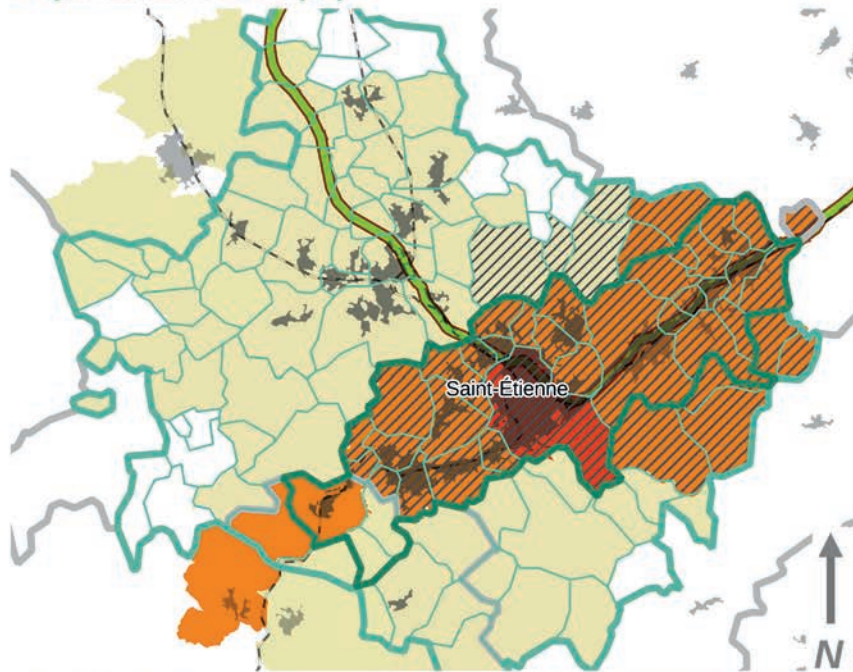
# Saint-Étienne

PTU : Saint-Étienne

Enquête : EMD, 2010

Typologie : grande agglomération

Département : Loire (42)



	Population municipale (RP 2012)	Surface (km <sup>2</sup> )	Densité (hab/km <sup>2</sup> )	Nombre de communes
<b>Aire urbaine</b>	512830	1696	302	117
<b>Unité urbaine</b>	371937	419	888	33
<b>Ville(s) centre(s)</b>	171483	80	2148	1
<b>PTU</b>	375051	569	659	43

Zonage de l'enquête retenu pour l'analyse :

- Ville(s) centre(s)
- Banlieue
- Reste du périmètre d'influence

Fond de carte :

- Tache urbaine
- Périmètre de transport urbain à la date d'enquête
- Contour de l'unité urbaine
- Contour de l'aire urbaine
- Communes de l'aire urbaine
- Département
- Région

L'aire urbaine de Saint-Étienne est en grande partie couverte par une enquête réalisée exclusivement en face-à-face en 2010.

La population du PTU équivaut à la population des secteurs classés pour l'analyse en ville-centre et banlieue.

L'agglomération compte deux communes touristiques : Saint-Galmier et Montrond-les-Bains, situées dans la partie nord de l'aire urbaine, en dehors du pôle urbain.

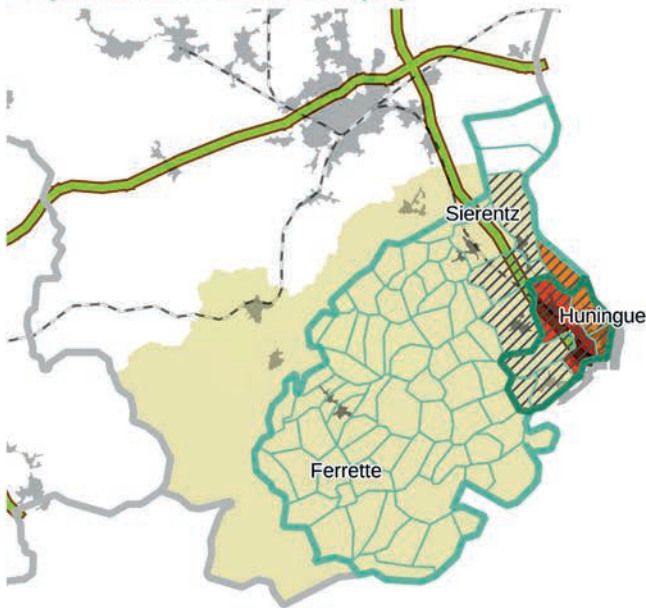
## Saint-Louis

PTU : Saint-Louis

Enquête : EDVM, 2011

Typologie : agglomération sous influence métropolitaine

Département : Haut-Rhin (68)



0 2 4 6 8 10 km

	Population municipale (RP 2012)	Surface (km <sup>2</sup> )	Densité (hab/km <sup>2</sup> )	Nombre de communes
<b>Aire urbaine</b>	93018	501	186	77
<b>Unité urbaine</b>	37538	47	803	6
<b>Ville(s) centre(s)</b>	19990	17	1177	1
<b>PTU</b>	52690	98	540	10

Zonage de l'enquête retenu pour l'analyse :

- Ville(s) centre(s)
- Banlieue
- Reste du périmètre d'influence

Fond de carte :

- Tache urbaine
- Périmètre de transport urbain à la date d'enquête
- Contour de l'unité urbaine
- Contour de l'aire urbaine
- Communes de l'aire urbaine
- Département
- Région

La position frontalière de Saint-Louis place l'agglomération dans l'aire d'influence de Bâle, côté suisse.

Le périmètre enquêté au téléphone couvre l'ensemble de l'aire urbaine de Saint-Louis.

Le périmètre de transport urbain couvre le pôle urbain mais les secteurs de tirage retenus pour l'analyse en ville-centre et en banlieue en représentent les deux tiers environ.

Le zonage retenu ne comprend aucune commune touristique.

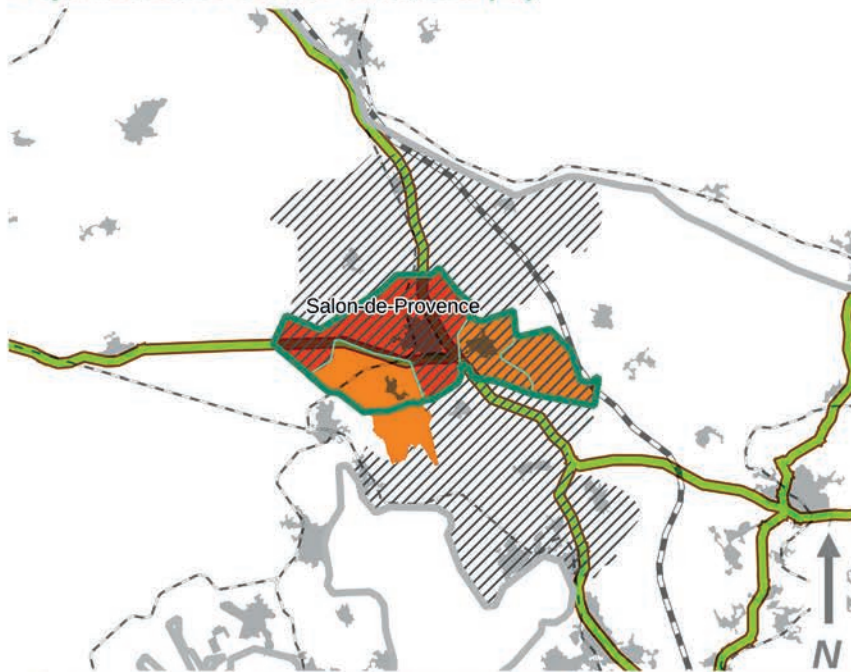
## Salon-de-Provence

PTU : Salon-de-Provence

Enquête : EDGT, 2009

Typologie : agglomération sous influence métropolitaine

Département : Bouches-du-Rhône (13)



	Population municipale (RP 2012)	Surface (km <sup>2</sup> )	Densité (hab/km <sup>2</sup> )	Nombre de communes
<b>Aire urbaine</b>	58415	140	417	4
<b>Unité urbaine</b>	58415	140	417	4
<b>Ville(s) centre(s)</b>	43771	70	622	1
<b>PTU</b>	140879	515	273	17

Zonage de l'enquête retenu pour l'analyse :

- Ville(s) centre(s)
- Banlieue

Fond de carte :

- Tache urbaine
- Périmètre de transport urbain à la date d'enquête
- Contour de l'unité urbaine
- Contour de l'aire urbaine
- Communes de l'aire urbaine
- Département
- Région

L'aire urbaine de Salon-de-Provence est confondue avec l'unité urbaine. Ce périmètre a été enquêté par téléphone dans le cadre de l'EDGT des Bouches-du-Rhône en 2009.

Si le zonage a permis de correspondre au plus près à l'unité urbaine définie par l'Insee, le périmètre de transports urbains s'étend, lui, au-delà et compte une population plus de deux fois plus nombreuse.

Par ailleurs, aucun périmètre d'influence n'est défini pour l'agglomération de Salon-de-Provence.

Le périmètre utilisé pour l'analyse ne compte aucune commune classée touristique.

## Sète

PTU : Sète

Enquête : EDGT, 2014

Typologie : agglomération sous influence métropolitaine

Département : Hérault (34)



0 2 4 6 8 10 km

	Population municipale (RP 2012)	Surface (km <sup>2</sup> )	Densité (hab/km <sup>2</sup> )	Nombre de communes
<b>Aire urbaine</b>	91101	163	558	7
<b>Unité urbaine</b>	91101	163	558	7
<b>Ville(s) centre(s)</b>	67286	80	839	2
<b>PTU</b>	96497	207	467	8

Zonage de l'enquête retenu pour l'analyse :

- Ville(s) centre(s)
- Banlieue

Fond de carte :

- Tache urbaine
- Périmètre de transport urbain à la date d'enquête
- Contour de l'unité urbaine
- Contour de l'aire urbaine
- Communes de l'aire urbaine
- Département
- Région

L'aire urbaine de Sète a été enquêtée au téléphone dans le cadre de l'EDGT de Montpellier en 2014.

La proximité immédiate de l'agglomération de Montpellier en fait une agglomération sous influence métropolitaine.

Aucun périmètre d'influence n'a été défini pour l'analyse et si le périmètre de transports urbains n'est pas totalement couvert par le périmètre enquêté, la population de ce périmètre et celle de l'unité urbaine sont équivalentes.

Le périmètre enquêté comporte deux communes classées touristiques : les villes-centres de Sète et de Frontignan.

# Thionville

PTU : Thionville

Enquête : EDVM, 2012

Typologie : agglomération sous influence métropolitaine

Département : Moselle (57)



	Population municipale (RP 2012)	Surface (km <sup>2</sup> )	Densité (hab/km <sup>2</sup> )	Nombre de communes
<b>Aire urbaine</b>	135627	156	868	15
<b>Unité urbaine</b>	132585	137	966	12
<b>Ville(s) centre(s)</b>	41325	50	832	1
<b>PTU</b>	182840	375	488	35

Zonage de l'enquête retenu pour l'analyse :

- Ville(s) centre(s)
- Banlieue
- Reste du périmètre d'influence

Fond de carte :

- Tache urbaine
- Périmètre de transport urbain à la date d'enquête
- Contour de l'unité urbaine
- Contour de l'aire urbaine
- Communes de l'aire urbaine
- Département
- Région

Sa situation à la frontière luxembourgeoise et à proximité de Metz la place sous une double influence métropolitaine.

Le périmètre enquêté par téléphone en 2012 s'étend sur l'aire et l'unités urbaines mais ne couvre que 75 % du périmètre de transports urbains en population (pour la moitié de la surface).

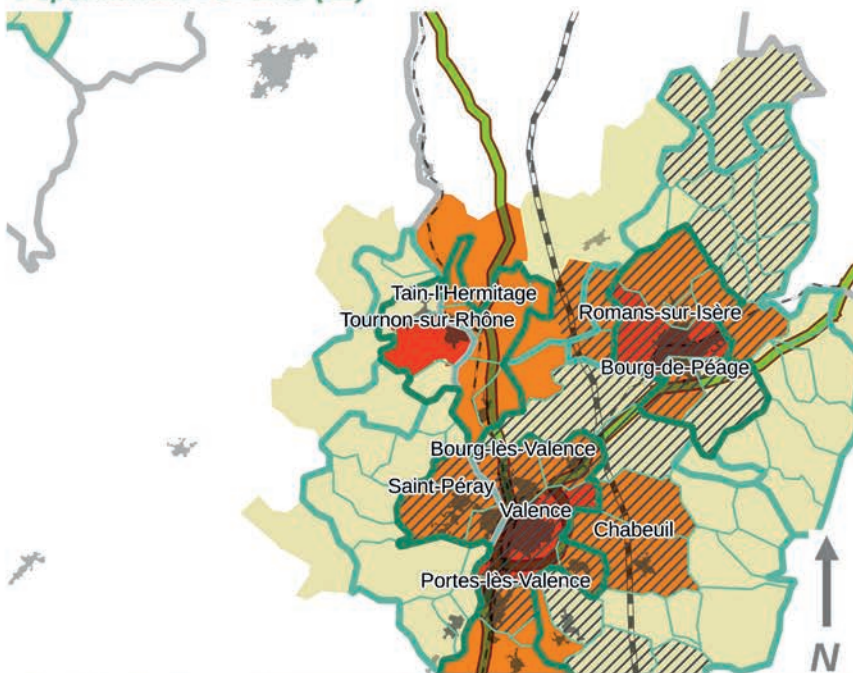
Il n'y a pas de commune classée touristique sur ce périmètre.

## Tournon-sur-Rhône

Enquête : EDGT, 2014

Typologie : autre polarité économique

Département : Drôme (26)



0 2 4 6 8 10 km

	Population municipale (RP 2012)	Surface (km <sup>2</sup> )	Densité (hab/km <sup>2</sup> )	Nombre de communes
<b>Aire urbaine</b>	32109	135	237	12
<b>Unité urbaine</b>	29558	98	302	9
<b>Ville(s) centre(s)</b>	16626	26	638	2
<b>PTU</b>	Pas de PTU			

Zonage de l'enquête retenu pour l'analyse :

- Ville(s) centre(s)
- Banlieue
- Reste du périmètre d'influence

Fond de carte :

- Tache urbaine
- Périmètre de transport urbain à la date d'enquête
- Contour de l'unité urbaine
- Contour de l'aire urbaine
- Communes de l'aire urbaine
- Département
- Région

L'aire urbaine de Tournon-sur-Rhône est réduite et peu dense.

Tout son territoire a été enquêté par téléphone lors de l'EDGT de Valence (2014).

Il n'y a pas de commune classée touristique sur ce périmètre.

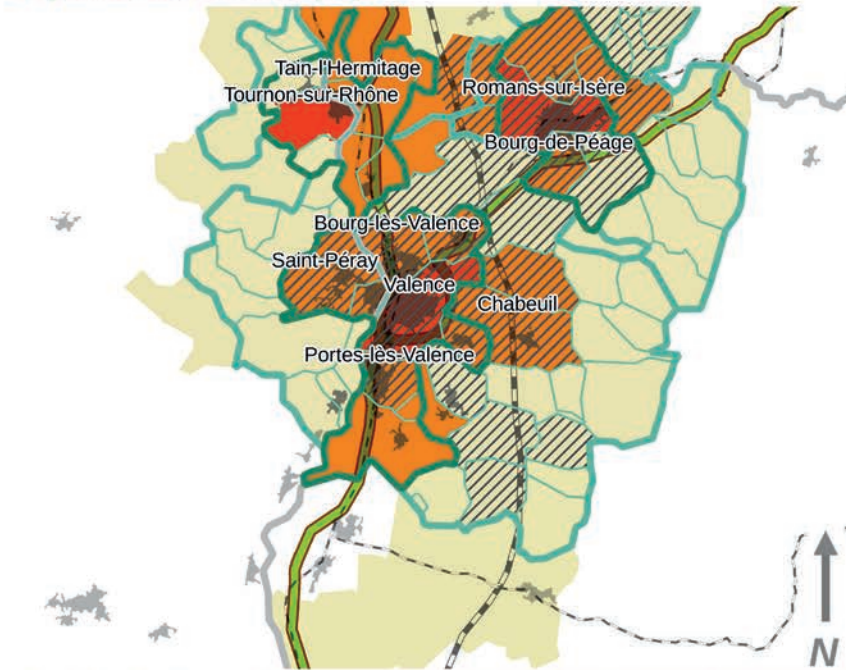
# Valence

PTU : Valence

Enquête : EDGT, 2014

Typologie : chef-lieu de département

Département : Drôme (26)



0 2 4 6 8 10 km

	Population municipale (RP 2012)	Surface (km <sup>2</sup> )	Densité (hab/km <sup>2</sup> )	Nombre de communes
<b>Aire urbaine</b>	175636	721	244	41
<b>Unité urbaine</b>	127537	178	716	10
<b>Ville(s) centre(s)</b>	62481	37	1705	1
<b>PTU</b>	214552	667	321	39

Zonage de l'enquête retenu pour l'analyse :

- Ville(s) centre(s)
- Banlieue
- Reste du périmètre d'influence

Fond de carte :

- Tache urbaine
- Périmètre de transport urbain à la date d'enquête
- Contour de l'unité urbaine
- Contour de l'aire urbaine
- Communes de l'aire urbaine
- Département
- Région

L'aire urbaine de Valence est encadrée par les aires urbaines de Tournon-sur-Rhône et de Romans-sur-Isère, enquêtées par la même EDGT, en face-à-face et au téléphone.

Le périmètre de l'unité urbaine relativement dense a été enquêté en face-à-face quand le reste de l'aire urbaine a été enquêté au téléphone.

Le périmètre retenu pour l'analyse correspond à l'aire urbaine de Valence et s'étend vers le sud en périmètre d'influence.

Il n'y a pas de commune touristique sur ce périmètre.

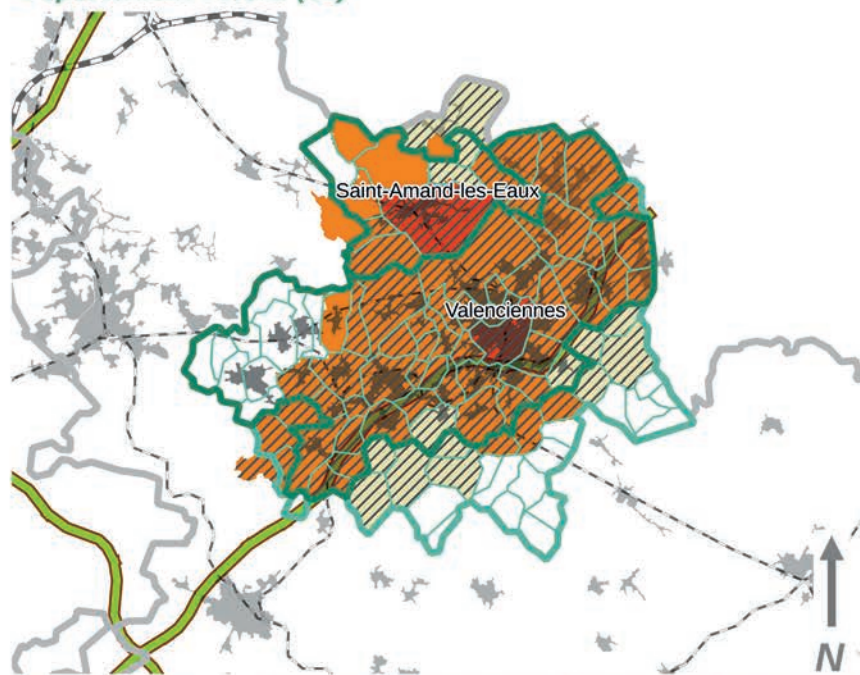
## Valenciennes

PTU : Valenciennes

Enquête : EMD, 2011

Typologie : grande agglomération

Département : Nord (59)



	Population municipale (RP 2012)	Surface (km <sup>2</sup> )	Densité (hab/km <sup>2</sup> )	Nombre de communes
<b>Aire urbaine</b>	368094	641	574	90
<b>Unité urbaine</b>	334653	439	762	56
<b>Ville(s) centre(s)</b>	42989	14	3117	1
<b>PTU</b>	339940	584	582	74

Zonage de l'enquête retenu pour l'analyse :

- Ville(s) centre(s)
- Banlieue
- Reste du périmètre d'influence

Fond de carte :

- Tache urbaine
- Périmètre de transport urbain à la date d'enquête
- Contour de l'unité urbaine
- Contour de l'aire urbaine
- Communes de l'aire urbaine
- Département
- Région

Le périmètre d'enquête de Valenciennes correspondait principalement au périmètre des transports urbains, étendu à l'aire urbaine de Saint-Amand-les-Eaux.

La collecte des données a été réalisée en face-à-face sur l'ensemble du périmètre.

Seuls les secteurs recouvrant l'aire urbaine de Valenciennes ont été intégrés à l'analyse.

Il n'y a pas de commune classée touristique sur ce périmètre.



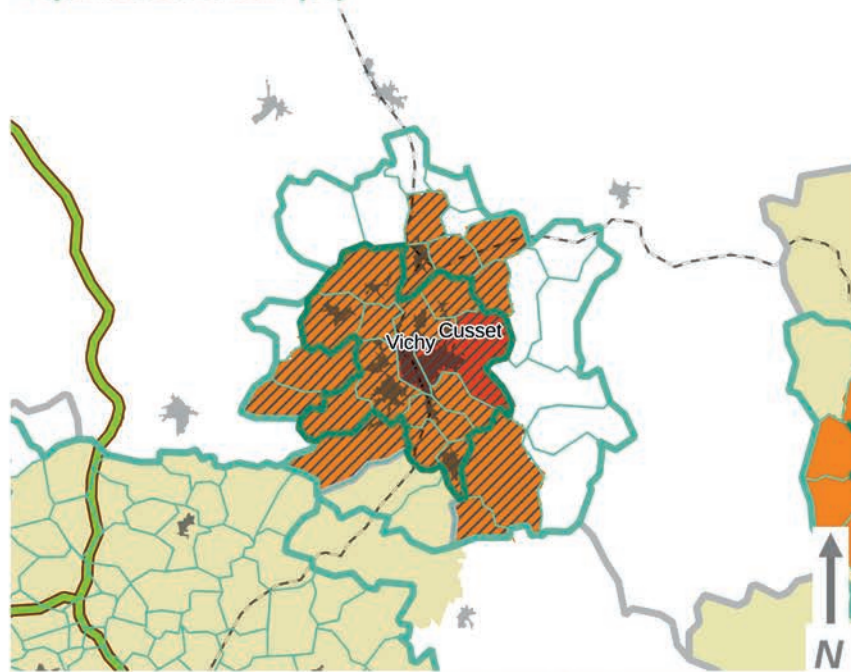
# Vichy

PTU : Vichy

Enquête : EDGT, 2012

Typologie : agglomération touristique

Département : Allier (03)



0 2 4 6 8 10 km

	Population municipale (RP 2012)	Surface (km <sup>2</sup> )	Densité (hab/km <sup>2</sup> )	Nombre de communes
<b>Aire urbaine</b>	84153	598	141	37
<b>Unité urbaine</b>	65931	173	381	13
<b>Ville(s) centre(s)</b>	38812	38	1033	2
<b>PTU</b>	76714	328	234	23

Zonage de l'enquête retenu pour l'analyse :

- Ville(s) centre(s)
- Banlieue

Fond de carte :

- Tache urbaine
- Périmètre de transport urbain à la date d'enquête
- Contour de l'unité urbaine
- Contour de l'aire urbaine
- Communes de l'aire urbaine
- Département
- Région

La partie de l'aire urbaine couverte par le périmètre de transports urbains de Vichy a été enquêtée au téléphone dans le cadre de l'EDGT de Clermont-Ferrand en 2012.

Ces secteurs ont été classés pour l'analyse en ville-centre et banlieue, l'analyse ne comporte donc pas de périmètre d'influence pour cette agglomération.

La commune de Vichy est seule commune touristique de l'aire urbaine.

## Annexe 5 - Glossaire

**Activité :** motif à destination d'un déplacement, à l'exception du domicile.

**Aire urbaine :** ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne) dont au moins 40 % de la population résidente travaille dans le pôle ou dans les communes attirées par celui-ci.

**Budget temps (de déplacement) :** temps moyen par jour et par personne passé à se déplacer. Il est mesuré sur la base des temps de déplacement, incluant le temps de marche d'accès aux modes.

**Couronne périurbaine :** recouvre l'ensemble des communes de l'aire urbaine à l'exclusion de son pôle urbain.

**Déplacement :** action pour une personne de se rendre d'un lieu (origine) à un autre lieu (destination) pour réaliser une activité, en utilisant un ou plusieurs modes de transport. Les déplacements recensés sont effectués par les habitants du périmètre de l'enquête, y compris lorsqu'ils sortent et qu'ils rentrent.

**Déplacement secondaire :** déplacement réalisé entre deux lieux d'activité hors domicile, un déplacement travail-achat par exemple.

**Grands mobiles :** personnes ayant un budget-temps de déplacement de 2 heures et plus en moyenne par jour. Les « mobiles » sont quant à eux les personnes qui ont au moins un déplacement par jour mais un budget temps de déplacement inférieur à 2 h.

**Économie présentielle :** les activités présentielles sont les activités mises en œuvre localement pour la production de biens et de services visant la satisfaction des besoins de personnes présentes dans la zone, qu'elles soient résidentes ou touristes.

**Indice de concentration de l'emploi :** nombre d'emplois offerts dans l'aire urbaine pour 100 habitants actifs occupés.

**Immobilisés :** personnes n'ayant pas effectué de déplacement la veille du jour d'enquête.

**Intermodalité :** un déplacement est dit « intermodal » dès lors qu'il est réalisé en utilisant plusieurs modes de transport mécanisés.

**Mobilité :** nombre de déplacements effectués par une personne au cours d'un jour de semaine (du lundi au vendredi).

**Mobilité interne :** mobilité interne au périmètre d'enquête.

**Mode principal :** un déplacement peut être effectué avec plusieurs modes de transport. Pour un tel déplacement, on ne retient qu'un seul mode, celui situé le plus haut dans la hiérarchie entre les modes. La hiérarchie est la même pour toute la base unifiée et privilégie les transports collectifs :

1. Transports collectifs
2. Autres (taxi, avion, ...)
3. Voiture particulière (conducteur)
4. Voiture particulière (passager)
5. Deux-roues motorisés (2RM)
6. Vélo
7. Autres (trottinette, ...)
8. Marche

**Parts modales :** elles correspondent à la répartition des déplacements selon le mode principal du déplacement.

**Pôle urbain :** unité urbaine offrant au moins 5 000 emplois et n'appartenant pas à la couronne périurbaine d'un autre pôle.

**Unité urbaine :** ensemble d'une ou plusieurs communes présentant une continuité du tissu bâti (pas de coupures de plus de 200 mètres entre deux constructions) et comptant au moins 2 000 habitants. La moitié au moins de la population de chaque commune doit se trouver dans cette zone bâtie. Les unités urbaines sont définies par l'Insee à l'occasion de chaque recensement. Si la zone bâtie se situe sur une seule commune, on parle de « ville isolée », sinon, d' « agglomération multicommunale ».

**Vitesse moyenne :** calculée comme le ratio du temps total de déplacement incluant le temps de marche d'accès au(x) mode(s), sur la distance parcourue.

**Voiture à disposition :** les enquêtes ménages-déplacements interrogent les ménages sur le nombre de voitures (véhicules de tourisme) qu'ils possèdent ou qui sont mis à leur disposition (par l'employeur par exemple).

## Annexe 6 - Bibliographie

Ademe, Fubicy, *Commerces de centre-ville et de proximité et modes non motorisés – rapport final*, publication n°4841, 2003.

Agence d'urbanisme et d'aménagement Toulouse aire métropolitaine (aua/T), *Quel impact de la mobilité sur les émissions de gaz à effet de serre ?*, 2016.

Béhar Daniel, *Bricolage stratégique et obligation d'innovation*, in Dossier « Les villes moyennes contre-attaquent », *Urbanisme*, mai-juin 2011.

Béhar Daniel, Estèbe Philippe, *Les villes moyennes, espaces en voie de disparition ?*, in *Libération*, 12/03/2014.

Bourquin Martial, Pointereau Rémy, *Rapport d'information du Sénat sur les travaux relatifs à la proposition de loi portant Pacte national de revitalisation des centres-villes et centres-bourgs*, mai 2018.

Cerema, *Planifier les déplacements dans une ville moyenne*, à paraître.

Cerema, *Développer des services dans les gares TER – Premiers enseignements d'expériences locales*, collection *Expériences et pratiques*, avril 2017.

Cerema, *Urbanisme commercial – Intégrer les activités commerciales dans le tissu urbain : enjeux et opportunités*, collection *L'essentiel*, juillet 2016.

Cerema, *Transports urbains et tourisme – Regard sur les villes touristiques moyennes*, collection *Connaissances*, 2015.

Certu, *Réduction des gaz à effet de serre liés aux transports : viser juste*, collection *L'essentiel*, 2011.

Certu, *La mobilité dans les villes moyennes – Exploitation des enquêtes villes moyennes 2000-2010*, collection *Dossiers*, 2011.

Conti Benoît, *La structure des mobilités domicile-travail au départ des villes moyennes : réflexions sur leur durabilité*, in *Recherche Transport Sécurité*, 2015, p. 35-45.

Defawe Jean-Philippe, *De jeunes architectes du monde entier se penchent sur la « métropole rurale »*, in *Le Moniteur*, 04/12/2015.

Demazière Christophe, *Pourquoi et comment analyser les villes moyennes ? Un potentiel pour la recherche urbaine*, in *Métropolitiques*, 29 janvier 2014.

Duhamel Pierre-Mathieu, Freppel Camille, Le Divenah Jean-Paul, Munch Julien, Narring Pierre, *La revitalisation commerciale des centres-villes*, Inspection générale des finances (IGF), Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), octobre 2016, 471 p.

Dupuy Le Bourdellès Mikaël, *Villes moyennes : quelle stratégie pour les centres ? L'exemple de Châtelleraut*, in *Métropolitiques*, 18 janvier 2018.

Fareniaux Bruno, Kbaier Rouchdy, Narring Pierre, Stevens Dominique, *Inscrire les dynamiques du commerce dans la ville durable – Les fondements d'une nouvelle politique des périphéries urbaines et commerciales*, CGEDD, rapport n° 010468-01, mars 2017.

GART, *Mobilité et villes moyennes – État des lieux et perspectives*, Les études du GART, septembre 2015, 86 p.

Hubert Jean-Paul, « Mieux analyser la pointe méridienne pour apprécier l'évolution de la mobilité et comparer les situations locales » in Armoogum Jimmy, Guilloux Tristan, Richer Cyprien (dir.), *Mobilité en transitions – Connaître, comprendre et représenter*, Cerema, 2015, p. 163-169.

Kaufmann Vincent, Leveugle Jean, Ravalet Emmanuel, Vincent-Geslin Stéphanie, *Tranches de vies mobiles*, Éd. Loco, 2014, 120 p.

Lainé Frédéric, *Dynamique de l'emploi et des métiers : quelle fracture territoriale ?*, Note d'analyse n°53, France Stratégie, février 2017.

L'ObSoCo, *Modes de vie et mobilité – Une approche par les aspirations – Phase quantitative*, rapport de recherches du Forum Vie Mobiles, 2016, 160 p.

Marcon André, *Mission prospective sur la revitalisation commerciale des villes petites et moyennes*, rapport réalisé à la demande du ministère de la Cohésion des territoires et du ministère de l'Économie et des Finances, février 2018.

Prudhomme Cécile, *Le déclin commercial des centres-villes s'aggrave*, in *Le Monde Économie*, 20/10/2016.

Razemon Olivier, *Comment la France a tué ses villes*, Éd. Rue de l'échiquier, « Diagonales », 2016, 208 p.

Roudier Émilie, *L'aménagement des pôles gares dans les villes moyennes : un prisme d'analyse des problématiques territoriales et des politiques locales*, in *Regards croisés sur les villes moyennes – Des trajectoires diversifiées au sein des systèmes territoriaux*, CGET, La documentation française, 2018.

Villes de France, RATP Dev, *Des transports publics amenés à évoluer – Tendances économiques et nouvelles pratiques de mobilité*, juin 2015, 28 p.

Villes de France, Keolis, *La mobilité au service des territoires*, novembre 2017, 16 p.



# Table des matières

---

<b>Introduction .....</b>	<b>5</b>
<b>1. Contexte et approche méthodologique .....</b>	<b>6</b>
A. Contexte.....	6
A.1. Des dynamiques économiques, sociales et urbaines qui impactent la mobilité.....	6
A.2. Des politiques de mobilité renouvelées dans un contexte de réforme des compétences .....	6
B. Données .....	7
B.1. Les enquêtes ménages-déplacements standard Cerema.....	7
B.2. Premières analyses.....	8
Partout dans les villes moyennes, l'usage de la voiture prédomine .....	8
Les ménages sont plus motorisés. ....	9
La structure des ménages est globalement identique.....	10
Les mobilités se ressemblent .....	10
C. Méthode.....	10
C.1. 36 territoires pour prendre le pouls de la mobilité dans les villes moyennes .....	10
C.2. Une typologie basée sur l'emploi et la présence de communes touristiques .....	12
C.3. Trois échelles pour aborder l'analyse de la mobilité dans les villes moyennes .....	13
<b>2. L'échelle de l'aire urbaine : une relation étroite avec l'environnement régional.....</b>	<b>15</b>
A. Plus que les grandes agglomérations, les villes moyennes fonctionnent en réseau .....	15
B. Le travail n'explique pas toutes les sorties de l'aire urbaine .....	16
C. Au quotidien, des distances plus longues parcourues pour un temps équivalent consacré aux déplacements .....	17
D. Une personne sur six passe plus de deux heures par jour dans les transports.....	18
E. Intermodalité et covoiturage : un enjeu pour les déplacements d'échanges .....	19

<b>3. L'échelle du pôle urbain : l'importance de la structure socioéconomique des agglomérations.....</b>	<b>20</b>
A. Villes moyennes : à chacune son rythme .....	20
B. Activités des résidents : un lien fort avec la structure socioéconomique .....	23
C. Le vélo, un mode de déplacement pertinent dans les densités intermédiaires .....	24
D. Dans les villes moyennes aussi, des systèmes de transport collectif performants.....	25
E. Usagers des transports collectifs : élargir la cible.....	26
F. Diminuer l'usage exclusif de la voiture au cours de la journée : un enjeu pour les agglomérations de demain.....	27
<b>4. L'échelle de la ville-centre : un rôle essentiel pour penser la mobilité de demain .....</b>	<b>28</b>
A. Proportionnellement plus peuplées, les villes-centres sont structurantes au quotidien.....	28
B. Les villes-centres concentrent des enjeux commerciaux.....	29
C. Le stationnement : un double enjeu d'accès à la ville-centre et à la marche.....	31
<b>Conclusion.....</b>	<b>33</b>
<b>Annexes .....</b>	<b>34</b>
Annexe 1 : zonage.....	35
Annexe 2 : liste des communes touristiques .....	38
Annexe 3 : détail des chiffres présentés .....	39
Motorisation des ménages.....	40
Taille moyenne des ménages .....	41
Mobilité.....	42
Indice de concentration de l'emploi .....	43
Population des aires urbaines .....	44
Population des périmètres analysés.....	45
Population des ressorts territoriaux .....	46
Part de la population sortant du périmètre.....	47
Répartition par âge de la population des aires urbaines .....	48



Répartition par motifs.....	49
Répartition modale .....	50
Annexe 4 : atlas des villes moyennes.....	51
Albi .....	52
Amiens.....	53
Angers.....	54
Angoulême.....	55
Arras .....	56
Bayonne.....	57
Beauvais .....	58
Béziers .....	59
Caen .....	60
Cayenne.....	61
Chalon sur Saône.....	62
Clermont-Ferrand .....	63
Dinan .....	64
Dives-sur-Mer .....	65
Fréjus .....	66
Haguenau .....	67
La Rochelle .....	68
La Roche-sur-Yon.....	69
La Teste-de-Buch – Arcachon.....	70
Laval .....	71
Le Creusot .....	72
Les Sables-d’Olonne.....	73
Libourne.....	74
Lisieux.....	75
Longwy .....	76
Lunel .....	77

Manosque.....	78
Menton .....	79
Montceau-les-Mines.....	80
Nancy .....	81
Quimper.....	82
Roanne.....	83
Romans-sur-Isère .....	84
Saint-Amand-les-Eaux.....	85
Saint-Brieuc .....	86
Saint-Étienne .....	87
Saint-Louis .....	88
Salon-de-Provence.....	89
Sète .....	90
Thionville.....	91
Tournon-sur-Rhône.....	92
Valence .....	93
Valenciennes .....	94
Vichy .....	95
Annexe 5 : glossaire .....	96
Annexe 6 : bibliographie .....	98



## **Mobility in medium-sized towns**

*An analysis on three different scales*

Medium-sized towns are a meeting place for social issues, focussed around the role of the car and the commercial life of their centres. To accompany thinking on the subject, this publication reviews the mobility of their residents on three scales, from urban areas to central towns. The results of household-travel surveys in 36 areas are analysed in order to provide answers to several questions. What is specific about this type of mobility, when compared to that of large urban areas? Do these areas form a homogeneous category? What room is there to develop walking, cycling, public transport and car-pooling? The comparisons made and the issues identified will help to sketch out some areas of work that technicians can then use to fine-tune local diagnoses.

## **Movilidad en las ciudades medias**

### *Tres escalas territoriales de análisis*

Las ciudades medias concentran retos de sociedad, cristalizados alrededor del lugar del coche y de la vitalidad comercial de sus centros de la ciudad. Para acompañar esta reflexión, esta obra hace un balance sobre la movilidad de sus residentes a tres escalas, del área urbana al centro de la ciudad. Se analizan los resultados de encuesta familias-desplazamientos de 36 territorios para responder a varias preguntas. ¿En qué esta movilidad es específica respecto a la de las grandes aglomeraciones? ¿Forman estos territorios una categoría homogénea? ¿Dónde están los márgenes de progreso de la marcha, de la bicicleta, de los transportes públicos o de la práctica de coche compartido? Las comparaciones efectuadas y los retos identificados tienen la vocación de esbozar pistas de trabajo de las que los técnicos luego se podrán apropiar para precisar diagnósticos locales.





© 2019 - Cerema

Le Cerema, l'expertise publique pour le développement durable des territoires.

Le Cerema est un établissement public qui apporte un appui scientifique et technique renforcé dans l'élaboration, la mise en oeuvre et l'évaluation des politiques publiques de l'aménagement et du développement durables. Centre d'études et d'expertise, il a pour vocation de diffuser des connaissances et savoirs scientifiques et techniques ainsi que des solutions innovantes au coeur des projets territoriaux pour améliorer le cadre de vie des citoyens. Alliant à la fois expertise et transversalité, il met à disposition des méthodologies, outils et retours d'expérience auprès de tous les acteurs des territoires : collectivités territoriales, organismes de l'État et partenaires scientifiques, associations et particuliers, bureaux d'études et entreprises.

Toute reproduction intégrale ou partielle, faite sans le consentement du Cerema est illicite (article L.122-4 du code de la propriété intellectuelle). Cette reproduction, par quelque procédé que ce soit, constituerait une contrefaçon sanctionnée par les articles L.335-2 et L.335-3 du CPI.

Coordination et maquetage: service éditions Cerema/Territoires et ville (P. Marchand)

Visuel de couverture : La Rochelle © Bernard Suard - Terra

Achevé d'imprimer : janvier 2019

Dépôt légal : janvier 2019

ISSN : 2417-9701

ISBN : 978-2-37180-307-7

Éditions du Cerema

Cité des mobilités

25, avenue François Mitterrand

CS 92803

69674 Bron Cedex

Bureau de vente - Cerema / Direction technique Territoires et ville

2, rue Antoine Charial

CS 33927

69426 Lyon Cedex 03 - France

Tél. 04 72 74 59 59 - Fax. 04 72 74 57 80

[www.cerema.fr](http://www.cerema.fr)





## La collection « Connaissances » du Cerema

Cette collection présente l'état des connaissances à un moment donné et délivre de l'information sur un sujet, sans pour autant prétendre à l'exhaustivité. Elle offre une mise à jour des savoirs et pratiques professionnelles incluant de nouvelles approches techniques ou méthodologiques. Elle s'adresse à des professionnels souhaitant maintenir et approfondir leurs connaissances sur des domaines techniques en évolution constante. Les éléments présentés peuvent être considérés comme des préconisations, sans avoir le statut de références validées.

### Mobilité dans les villes moyennes

#### Trois échelles territoriales d'analyse

Les villes moyennes concentrent des enjeux de société, cristallisés autour de la place de la voiture et de la vitalité commerciale de leurs centres-villes. Pour accompagner cette réflexion, cet ouvrage fait le point sur la mobilité de leurs résidents à trois échelles, de l'aire urbaine à la ville-centre. Les résultats d'enquêtes ménages-déplacements de 36 territoires sont analysés pour répondre à plusieurs questions. En quoi cette mobilité est-elle spécifique par rapport à celle des grandes agglomérations ? Ces territoires forment-ils une catégorie homogène ? Où sont les marges de progression de la marche, du vélo, des transports collectifs et du covoiturage ? Les comparaisons effectuées et les enjeux identifiés ont vocation à esquisser des pistes de travail dont les techniciens pourront ensuite s'emparer pour affiner des diagnostics locaux.

### Sur le même thème

#### Développer des services dans les gares TER (2017)

*Premiers enseignements d'expériences locales*

En téléchargement gratuit sur [www.cerema.fr](http://www.cerema.fr)

#### Urbanisme commercial (2016)

*Intégrer les activités commerciales dans le tissu urbain : enjeux et opportunités*

En téléchargement gratuit sur [www.cerema.fr](http://www.cerema.fr)

#### Mobilité en transitions (2015)

*Connaître, comprendre et représenter*

En vente sur [www.cerema.fr](http://www.cerema.fr) (Epub gratuit)

#### Transports urbains et tourisme (2015)

*Regard sur les villes touristiques moyennes*

En téléchargement gratuit sur [www.cerema.fr](http://www.cerema.fr)

Aménagement et cohésion des territoires - Ville et stratégies urbaines - Transition énergétique et climat - Environnement et ressources naturelles - Prévention des risques - Bien-être et réduction des nuisances - Mobilité et transport - Infrastructures de transport - Habitat et bâtiment

en téléchargement gratuit

ISSN : 2417-9701

ISBN : 978-2-37180-307-7



Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement - [www.cerema.fr](http://www.cerema.fr)

Cerema Territoires et ville : 2 rue Antoine Charial - CS 33927 - F-69426 Lyon Cedex 03 - Tél. +33 (0)4 72 74 58 00

Siège social : Cité des mobilités - 25 avenue François Mitterrand - CS 92803 - F-69674 Bron Cedex - Tél. +33 (0)4 72 14 30 30