

PRATIQUES DES TRANSPORTS QUOTIDIENS

Une analyse statistique à partir de vingt-deux variables a permis de réaliser une typologie des EPCI caractérisant la population et les pratiques des transports quotidiens.

Classe M - hors analyse statistique Les 22 métropoles administratives

Les actifs de ces métropoles bénéficient d'importantes infrastructures de transport en commun utilisées par un tiers d'entre eux (55 % dans la métropole du Grand Paris). La périurbanisation continue, les personnes habitant de plus en plus loin de leur travail et l'emploi se concentrant toujours plus dans les métropoles. L'utilisation des transports en commun est en augmentation depuis 10 ans et le nombre de personnes faisant de longs trajets en voiture augmente également.

Classe A La proche banlieue parisienne

Ces intercommunalités à forte densité (1 380 hab/km²) ont des caractéristiques similaires au périurbain, mais plus marquées, subissant un double phénomène : les personnes habitant ces territoires vont de plus en plus travailler à Paris, et les emplois de ces territoires sont de plus en plus pourvus par des personnes habitant dans le périurbain lointain. L'usage des transports en commun est significatif (21 %) et en progression ; la part des ménages possédant une voiture baisse. La distance moyenne domicile-travail est la plus élevée (50 % des personnes font plus de 12,7 km pour se rendre à leur travail).

Classe B Périurbain de la région parisienne et de certaines grandes métropoles ou zones transfrontalières

Périurbain de la région parisienne et de certaines grandes métropoles ou zones transfrontalières

La densité est deux fois plus importante que la moyenne française (217 hab/km²) avec un taux de construction important. Ce sont des EPCI de résidence en fort déséquilibre d'emplois (64 emplois pour 100 actifs occupés résidents). Ces habitants vont de plus en plus travailler dans les métropoles, avec des trajets plus longs. L'usage des transports en commun y est assez développé (8 %) et en augmentation, entraînant un usage de la voiture plus faible qu'ailleurs mais restant largement majoritaire (78 %).

Classe C Périurbain élargi et campagne autour des métropoles ou villes moyennes

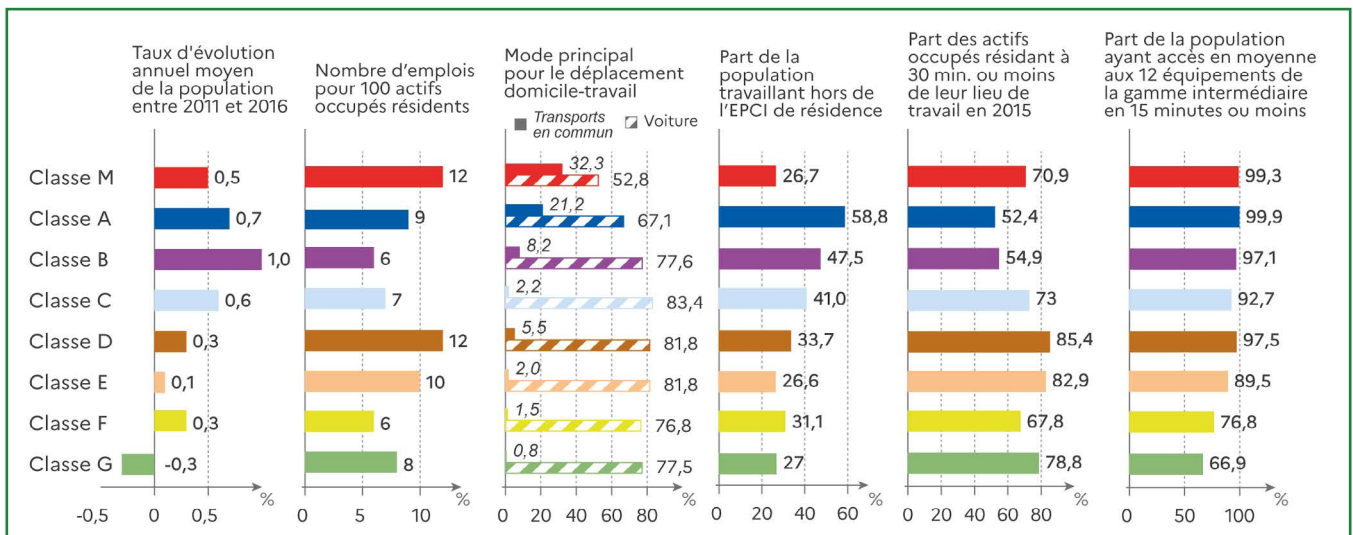
La population s'accroît dans ces territoires et la périurbanisation progresse : 74 emplois pour 100 actifs occupés résidents, part importante des personnes travaillant dans un autre EPCI en forte augmentation sur 10 ans. C'est dans ces territoires que l'on utilise le plus la voiture pour se rendre au travail (83 %) et cette part continue de s'accroître, avec toutefois une progression des transports en commun. En 10 ans, le nombre de navetteurs vers les métropoles (40 % d'employés ou d'ouvriers) a augmenté de 17 % avec des trajets toujours plus longs (28 km).

Classe D EPCI des villes moyennes et du littoral méditerranéen Est

Ces EPCI de taille moyenne de 100 000 habitants voient leur population augmenter faiblement et vieillir assez rapidement (27 % de plus de 60 ans). La part des personnes vivant seules est importante (38 %). Ces EPCI comptent plus d'emplois que d'actifs occupés et attirent donc des actifs des EPCI limitrophes, néanmoins le taux de chômage reste assez important. Alors que les temps de transport des résidents sont plus faibles que dans le reste du territoire et les distances au travail peu élevées (7,6 km), l'utilisation de la voiture pour se rendre au travail est forte (82 % des ménages) et en augmentation.

Classe E - EPCI de villes moyennes ou petites, du rural et du littoral méditerranéen Ouest EPCI XXL (Cherbourg, Pays Basque)

Ces EPCI de taille moyenne (30 000 habitants) comportent des villes moyennes de petite taille et des territoires plus ruraux. La densité y est faible (58 hab/km²), la population vieillissante (32 % de plus de 60 ans) et le solde naturel négatif. Ces espaces ont moins d'échanges avec le reste du territoire : 96 emplois pour 100 actifs occupés résidents et faible part d'actifs travaillant hors de l'EPCI. Les actifs (part importante d'agriculteurs, artisans, commerçants et non-salariés) habitent souvent près de leur travail. Le taux des personnes n'utilisant aucun mode de transport (6 %) ou se déplaçant à pied (7 %) est non négligeable. La voiture reste le mode majeur de déplacement (82 %).



Classe F EPCI ruraux et périurbain de villes moyennes

Ces EPCI de faible taille (15 000 habitants) et peu denses (39 hab/km²) voient leur population augmenter faiblement et connaissent une moins bonne accessibilité aux services. Les actifs (agriculteurs exploitants, artisans-commerçants et non-salariés) ont peu de besoin de mobilité. Un actif sur 5 n'a aucun mode de transport ou se déplace à pied. Ces territoires présentent aussi des aspects périurbains (60 emplois pour 100 actifs occupés résidents), un important usage de la voiture, une faible part de personnes habitant près de leur travail et un actif sur 3 travaillant dans un EPCI voisin. Si la moitié des actifs sont à 5 km de leur travail, un quart parcourt plus de 15 km, avec un usage marginal des transports en commun.

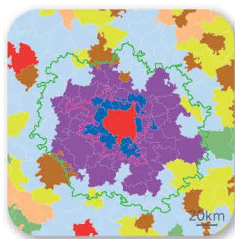
Classe G EPCI ruraux de faible densité

Ces EPCI de taille réduite (12 000 habitants) et de densité très faible (21 hab/km²) perdent des habitants et leur population vieillit (36 % de plus de 60 ans). La part des actifs travaillant dans un autre EPCI est faible (un quart contre près d'un tiers en France), 10 % des actifs n'ayant pas à se déplacer pour travailler (agriculteurs, artisans) et 10 % se déplaçant à pied. L'usage de la voiture, moins fréquent que dans les autres territoires, augmente vivement pour arriver à 77 %, traduisant des déplacements devenus nécessaires (seulement deux tiers des personnes ont un bon accès aux services de la vie quotidienne).

POUR MIEUX COMPRENDRE

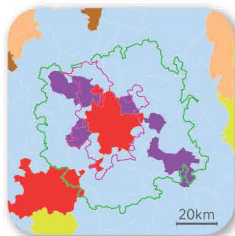
Typologie issue d'une analyse en composantes principales suivie d'une classification, appliquée aux indicateurs suivants : densité de population, revenu médian, taux de migration apparent, taux d'accroissement naturel de la population, part des personnes de 65 ans et plus, nombre d'emplois pour 100 actifs occupés résidents, part des emplois productifs, distance médiane domicile-travail, part des actifs occupés résidant à 30 min. ou moins de leur lieu de travail, part de la population ne travaillant pas dans son EPCI de résidence, part de la population possédant une voiture, part de la population suivant les modes de transport domicile travail, part de la population ayant accès en moyenne aux 12 équipements de la gamme intermédiaire en 15min. ou moins.

Paris

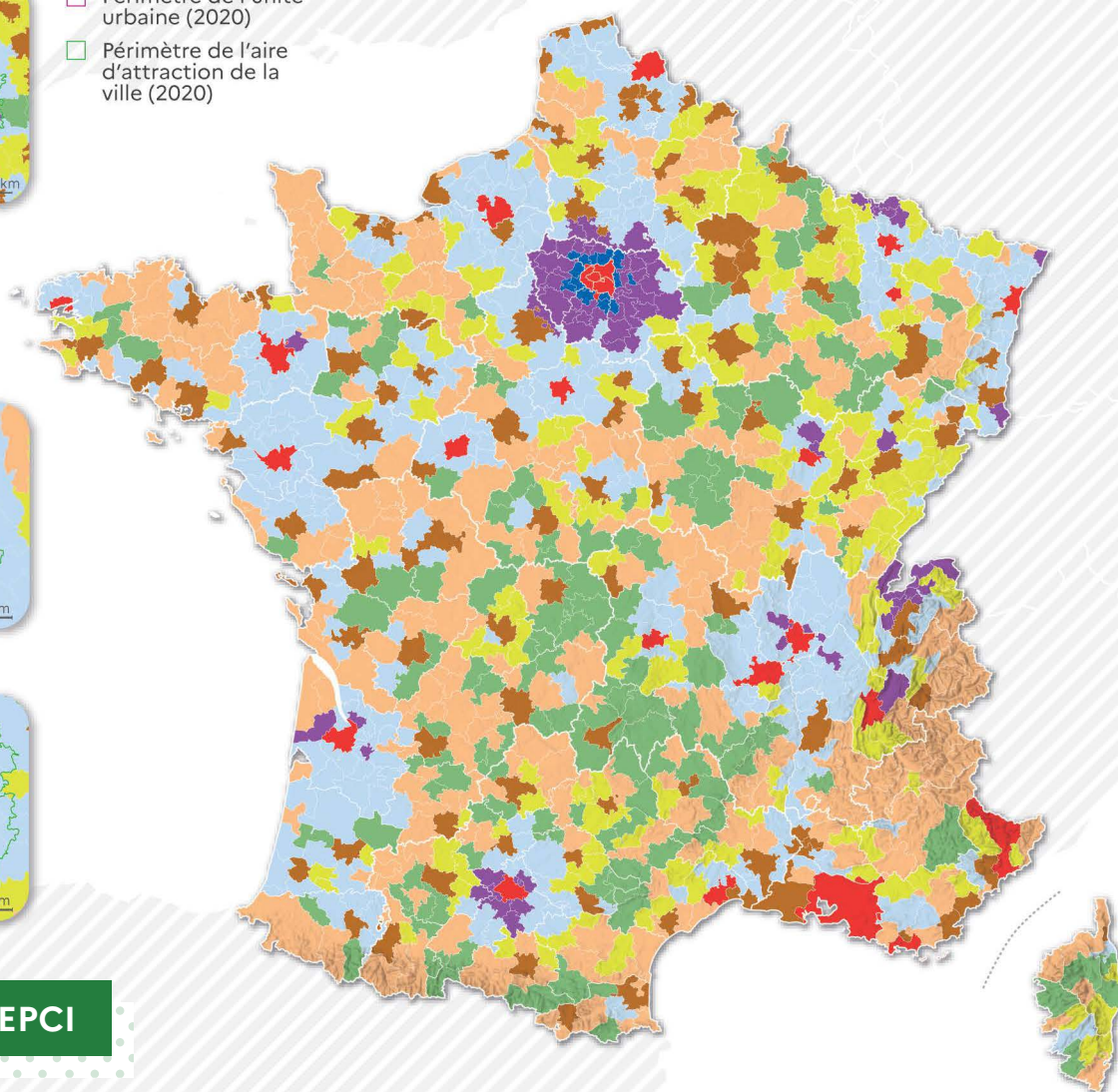
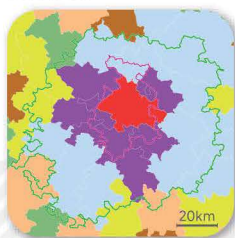


- Périmètre de l'unité urbaine (2020)
- Périmètre de l'aire d'attraction de la ville (2020)

Lyon



Toulouse



Typologie des EPCI

- Classe M : 22 métropoles administratives
22 EPCI - 19,1 millions hab.
- Classe A : Proche banlieue parisienne
12 EPCI - 2,9 millions hab.
- Classe B : Périurbain de la région parisienne et de grandes métropoles ou zones transfrontalières
79 EPCI - 3,9 millions hab.
- Classe C : Périurbain élargi, la campagne autour des métropoles ou de villes moyennes
376 EPCI - 12,4 millions hab.
- Classe D : EPCI des villes moyennes et du littoral méditerranéen Est
114 EPCI - 11,6 millions hab.
- Classe E : EPCI de villes moyennes ou petites, du rural et du littoral méditerranéen Ouest
286 EPCI - 9,5 millions hab.
- Classe F : EPCI ruraux et périurbain de villes moyennes
201 EPCI - 3 millions hab.
- Classe G : EPCI ruraux
146 EPCI - 1,7 millions hab.