



HAL
open science

Atlas régional des mobilités interurbaines du quotidien

Anne Aguiléra, Benoit Conti, Sylvestre Duroudier, Florent Le Néchet

► **To cite this version:**

Anne Aguiléra, Benoit Conti, Sylvestre Duroudier, Florent Le Néchet. Atlas régional des mobilités interurbaines du quotidien. RFTM, Jun 2024, Bruxelles, Belgique. halshs-04630987

HAL Id: halshs-04630987

<https://shs.hal.science/halshs-04630987v1>

Submitted on 1 Jul 2024

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Atlas régional des mobilités interurbaines du quotidien

Anne AGUILERA, LVMT, Université Gustave Eiffel ; Benoit CONTI, LVMT, Université Gustave Eiffel ;

Sylvestre DUROUDIER, Géographie-cités, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne ; Florent LE NECHET, LVMT, Université Gustave Eiffel

CHAMP D'ÉTUDE ET OBJECTIFS

Cet Atlas s'inscrit dans le cadre des travaux de la chaire « Mobilités et Territoires » menée entre l'opérateur Transdev, l'Université Gustave Eiffel et le CNRS. Il analyse les 2,4 millions de navettes interurbaines domicile-travail ayant pour origine ou destination l'une des 161 aires d'attraction moyennes (entre 50 000 et 700 000 habitants) de France continentale (de moins de 250 km). Les données proviennent du fichier « Mobilités professionnelles des

individus » de 2018 (recensement, Insee).

Cet Atlas suit deux objectifs :

- L'étude, à différentes échelles, des configurations spatiales formées par ces navettes.
- L'identification des potentiels de report vers les transports collectifs à partir des relations entre ces configurations spatiales et les pratiques modales.

DEUX ÉCHELLES D'ANALYSE

Pour chacune des douze régions de France continentale, la cartographie et l'analyse des navettes interurbaines ont été réalisées à deux niveaux :

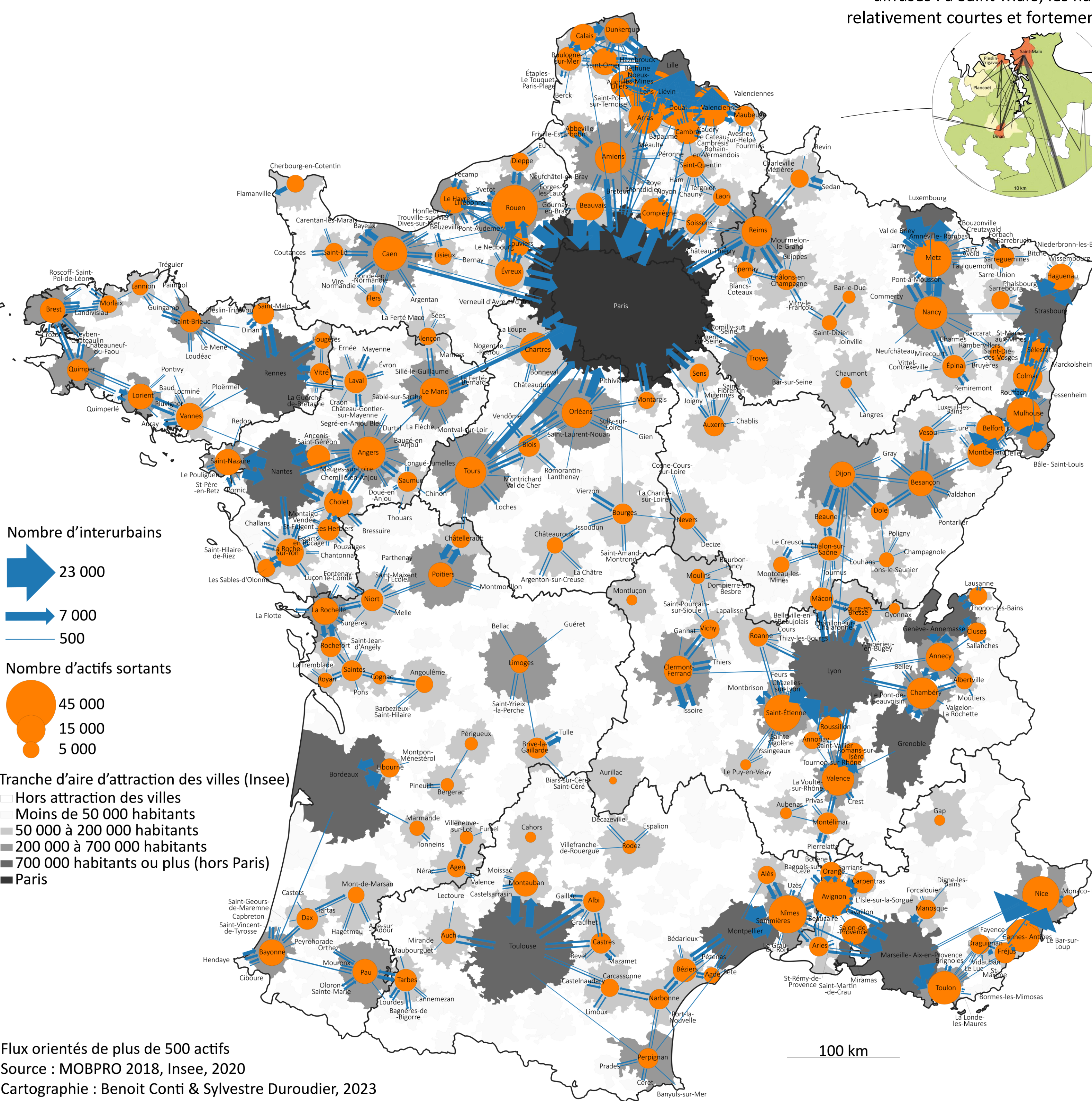
- Celui des aires d'attraction de villes (AAV) afin de rendre compte des configurations régionales.
- Celui des communes afin de comprendre plus finement la complexité de la géographie de ces flux.

DES REGIONS QUI SE DISTINGUENT

Plusieurs éléments distinguent les navettes interurbaines des douze régions :

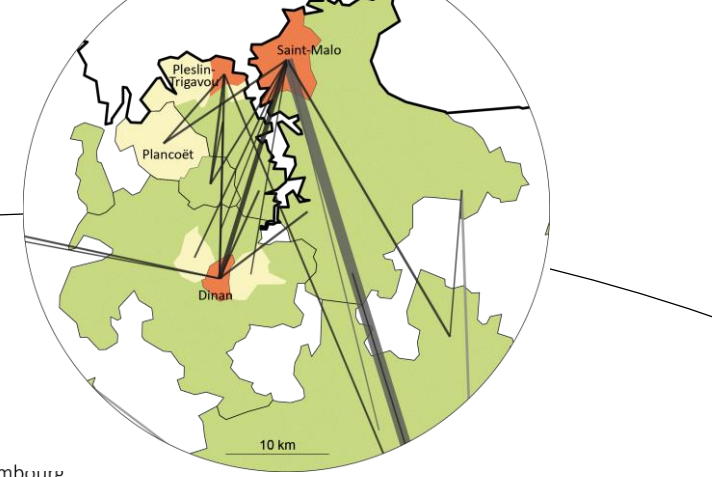
- L'usage des transports collectifs : 8 % en France (de 5 % en Nouvelle-Aquitaine à 31 % en Île-de-France).
- Des distances moyennes parcourues : 49 km en France (de 32 km en Provence-Alpes-Côte d'Azur à 92 km en Île-de-France).
- Par le nombre d'interurbains rapporté au nombre d'actifs.
- Par les profils sociodémographiques des interurbains.

CINQ CONFIGURATIONS SPATIALES « IDÉALS-TYPIQUES »



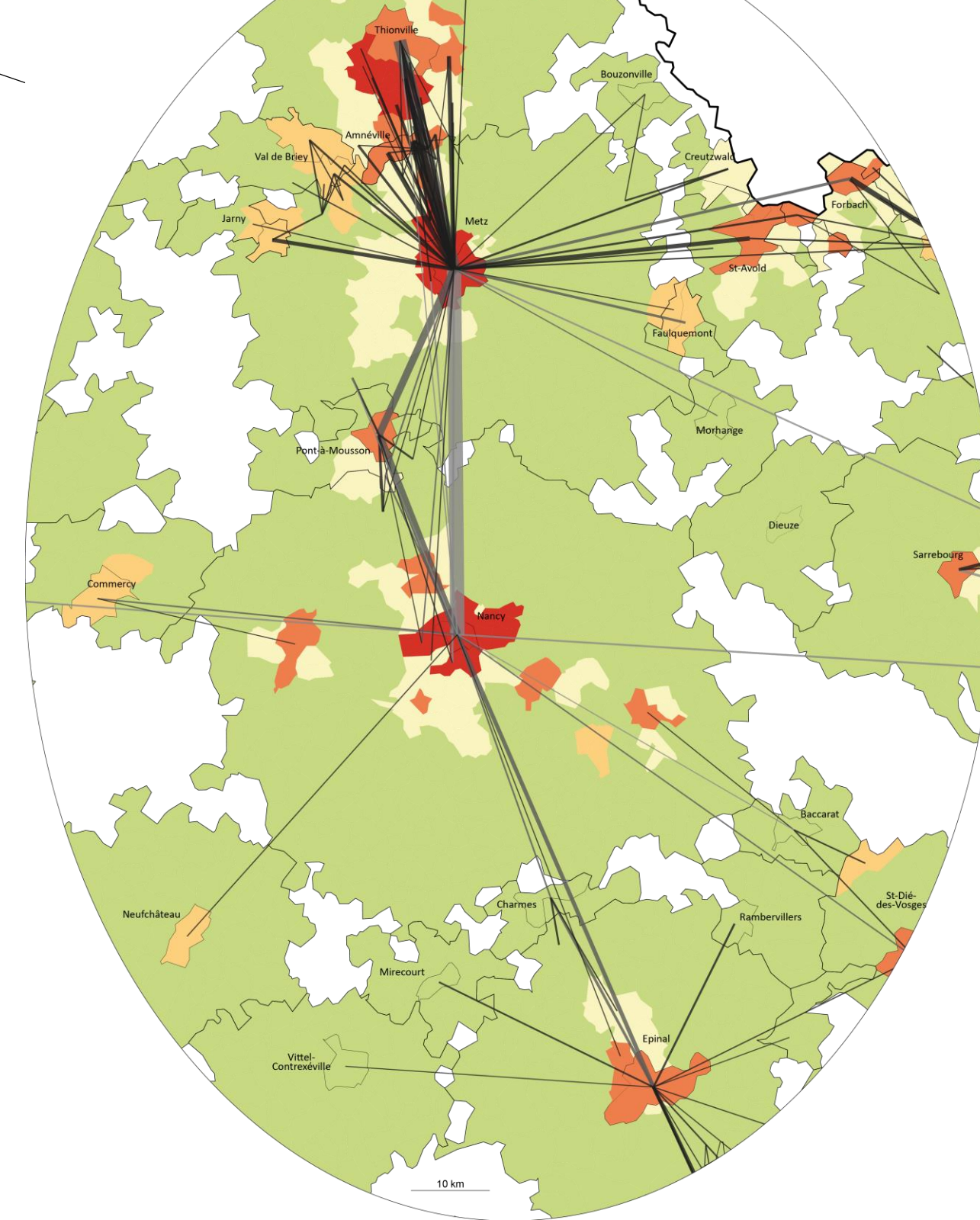
Diffuse

Les navettes interurbaines sont nombreuses et diffuses : à Saint-Malo, les navettes sont relativement courtes et fortement automobiles



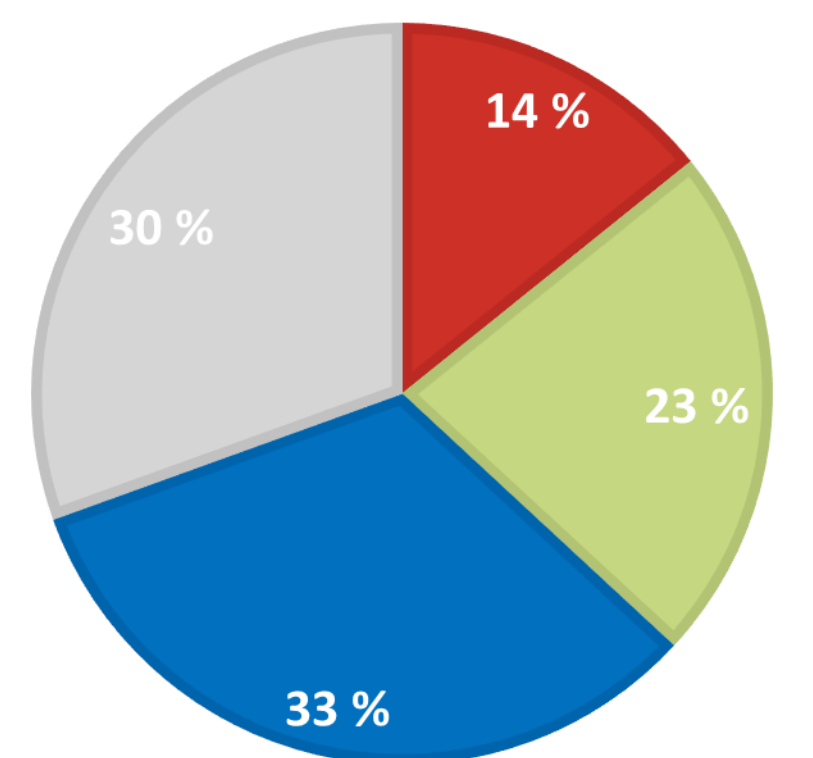
Corridor

Plusieurs AAV s'organise le long d'un axe : entre Thionville, Metz, Nancy et Epinal, avec un fort usage de la voiture sauf entre Metz et Nancy



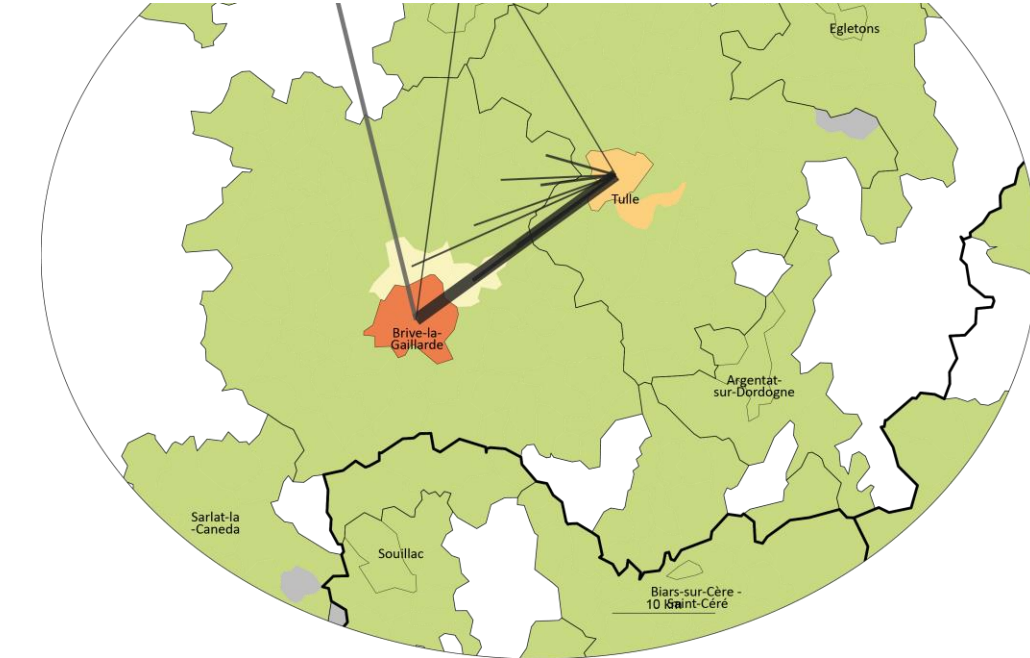
TYPES DE COMMUNES RELIÉES

- Commune centre -> Commune centre
- Périurbain -> Périurbain
- Périurbain -> Commune centre
- Autres cas



Isolée

Une AAV échange peu : Brive n'est relié qu'à Tulle via l'usage de l'automobile



QUELS POTENTIELS DE REPORT MODAL ?

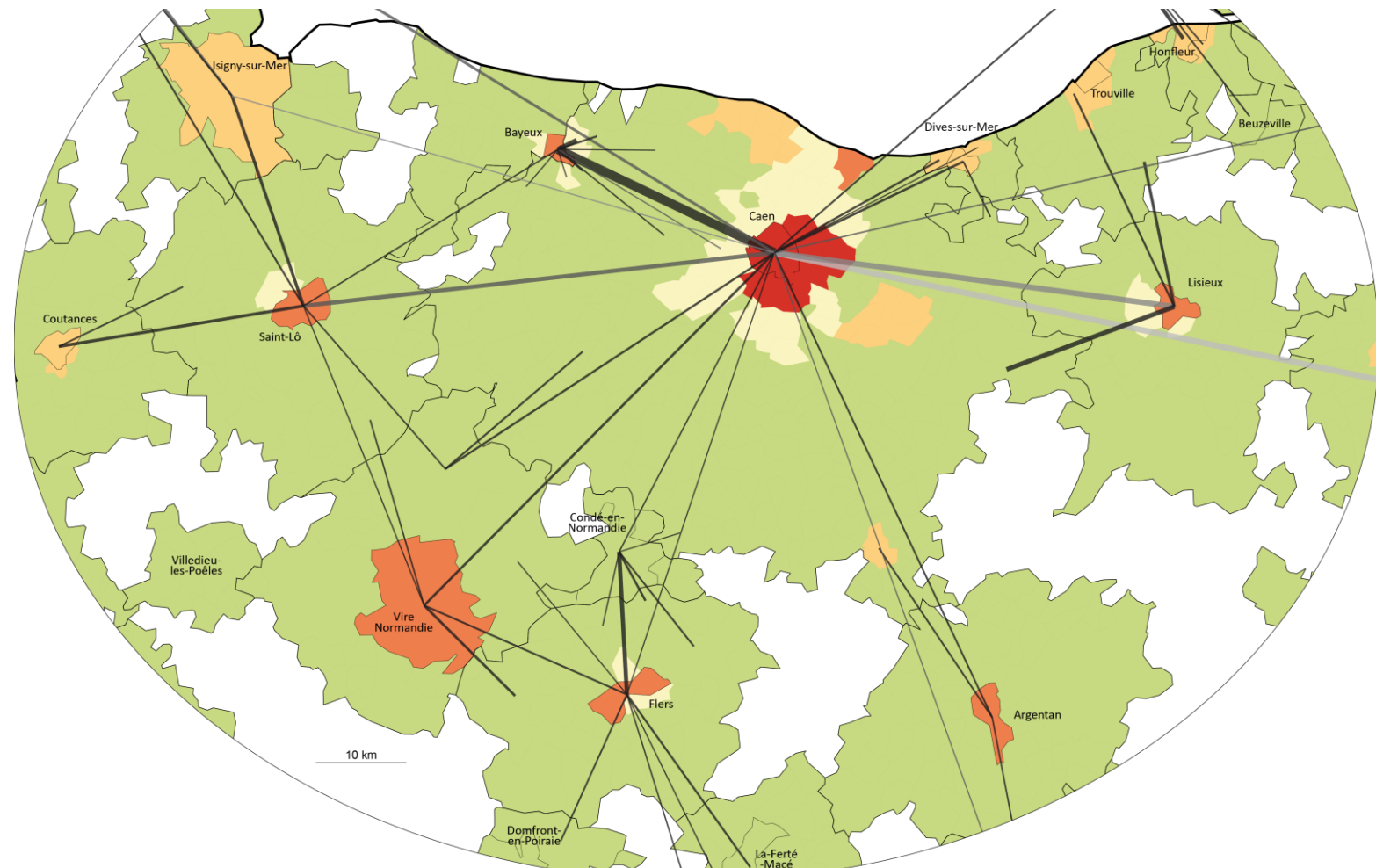
La diversité des configurations spatiales mise en avant dans ce poster s'ajoute à la diversité des dessertes par des infrastructures routières rapides ou par des services de transports collectifs.

La part modale de la voiture est de 90 % pour l'ensemble des navettes interurbaines. Les leviers de report modal sont à adapter selon le contexte local, et font l'objet de futures explorations :

- Mise en service de transports collectifs sur voie routière.
- Rabattement efficace vers les nœuds ferrés importants.
- Meilleure intégration des services de transports collectifs locaux entre eux.

En étoile

Une AAV centrale organise les navettes interurbaines : Caen centralise les navettes avec un faible usage des transports collectifs, même lorsque la part des flux entre communes-centres est élevée



Maillée

Un réseau d'AAV échange fortement entre elles : en Bourgogne, certaines liaisons (comme Dijon-Châlons) sont caractérisées par une part modale des transports collectifs relativement élevée



POUR ALLER PLUS LOIN

Aguilera, A., Conti, B., Duroudier, S., Le Néchet, F. (2024). *Atlas régional des mobilités interurbaines du quotidien* (à paraître).
Conti, B. (2019). Essai de caractérisation de la mobilité interurbaine en France: des pendulaires et pendularités hétérogènes. *Flux*, (1), 14-32.
Hasiak, F. (2018). Mobilité quotidienne des Grands Mobiles (cas de la Picardie). In *Rencontres Francophones Transport Mobilité*.

Limites géographiques
Limites régionales
Limites des aires d'attraction des villes
Limites des communes centres
Die
Noms des communes centres
Source : Insee, 2020.

Types de communes selon la grille de densité

- Grands centres urbains
- Centres urbains intermédiaires
- Petits centres urbains
- Ceinture urbaine
- Espaces de faible densité (dont bourgs ruraux)
- Communes hors aires d'attraction

Source : Grille communale de densité, Insee, 2023.

Nombre d'interurbains

- 4 000
- 1 000
- 500
- 100

Poids des transports collectifs (en %)

- 0 à 20 %
- 20 à 40 %
- 40 à 60 %
- 60 à 80 %
- 80 à 100 %

Source : Base des mobilités professionnelles 2018, Insee.