

# **Mieux appréhender les pratiques de mobilité et d'achat en villes moyennes**

**Que nous apprennent les enquêtes  
déplacements dans les villes moyennes**

# Trois échelles territoriales pour l'analyse

---

1. L'échelle de l'aire urbaine : une relation étroite avec l'environnement régional
2. L'échelle du pôle urbain : l'importance de la structure socioéconomique des agglomérations
3. L'échelle de la ville-centre : un rôle essentiel pour penser la mobilité de demain

# Trois échelles territoriales pour l'analyse

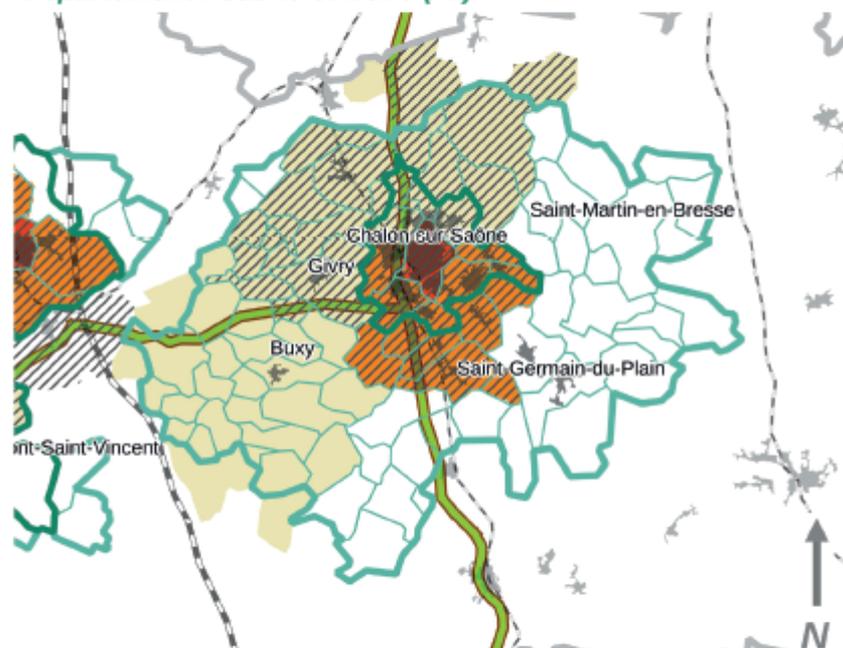
## Chalon-sur-Saône

PTU : Chalon-sur-Saône

Enquête : EDVM, 2014

Typologie : autre polarité économique

Département : Saône-et-Loire (71)



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

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

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.

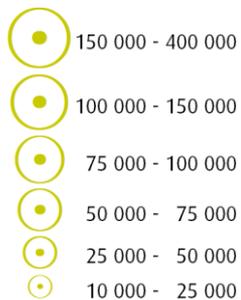
Le zonage retenu ne comprend aucune commune classée touristique.

# Villes 'moyennes': quelle définition?

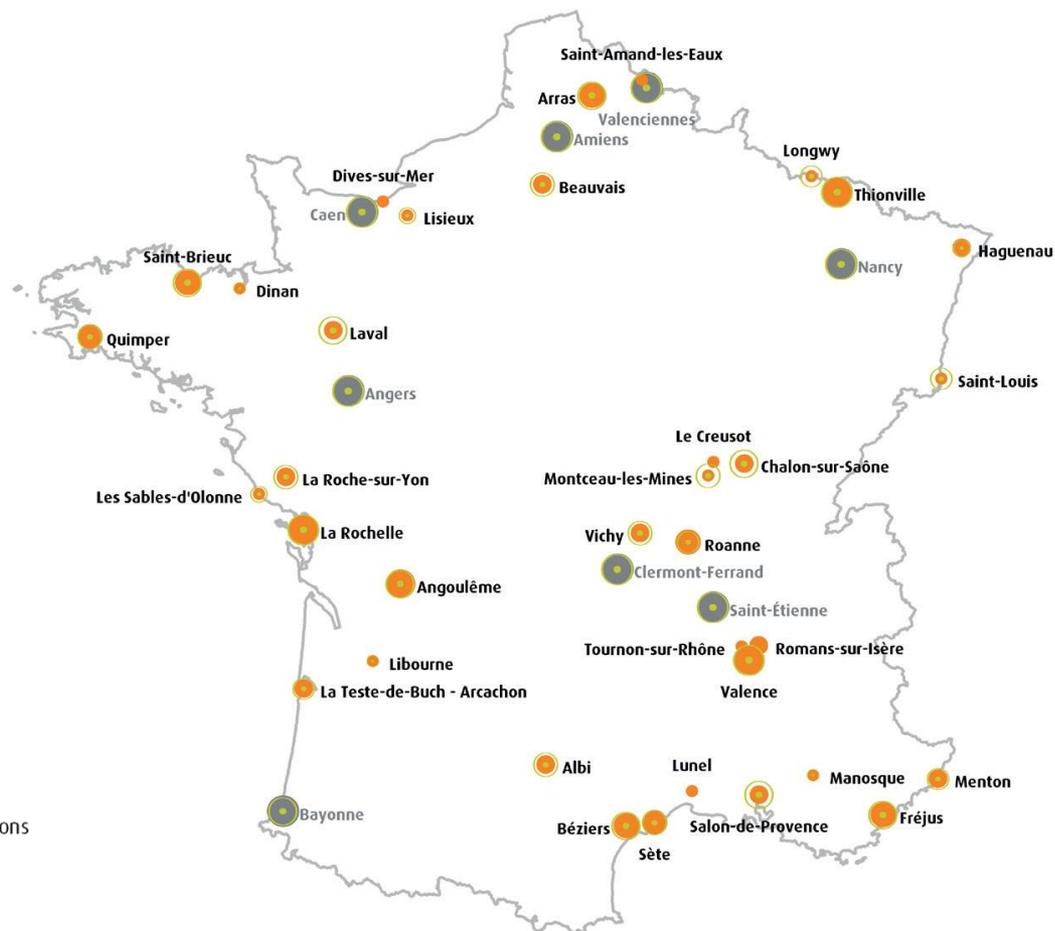
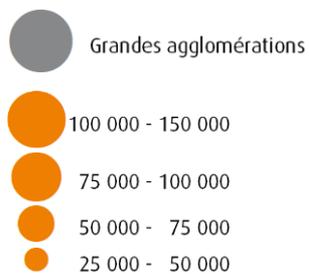
De Dinan à Thionville : un  
choix « métier »

Pôles des aires urbaines  
compris entre 25 000 hab et  
130 000 hab

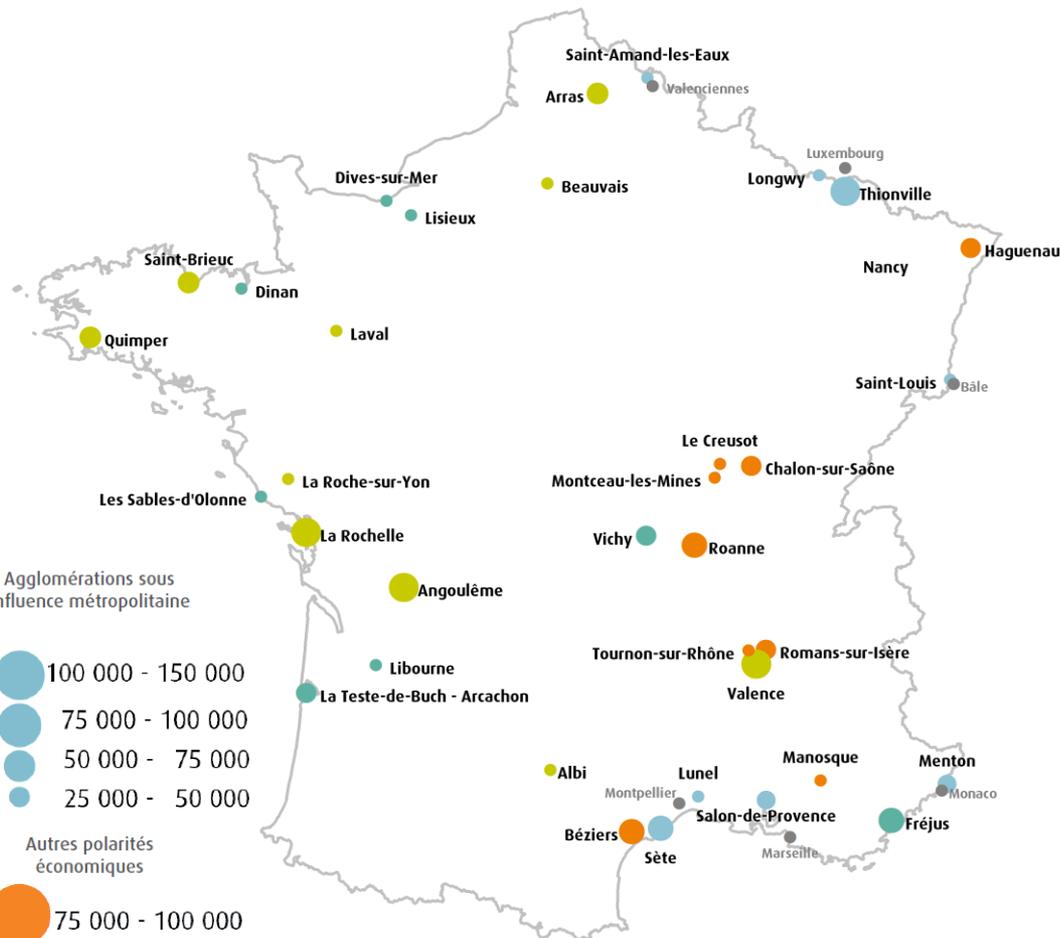
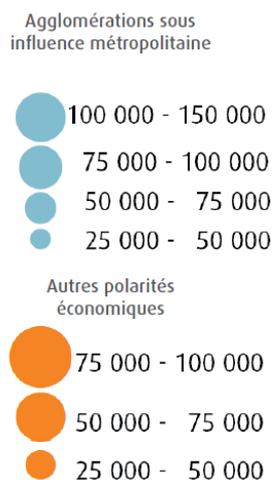
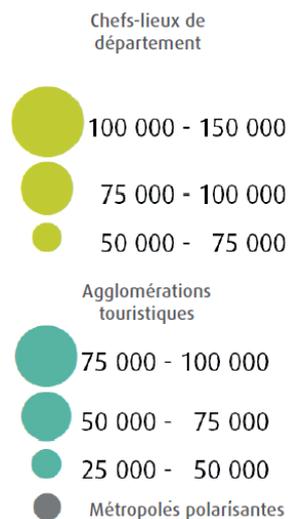
Population des  
ressorts territoriaux



Population des  
pôles urbains



# Villes 'moyennes': une catégorie hétérogène



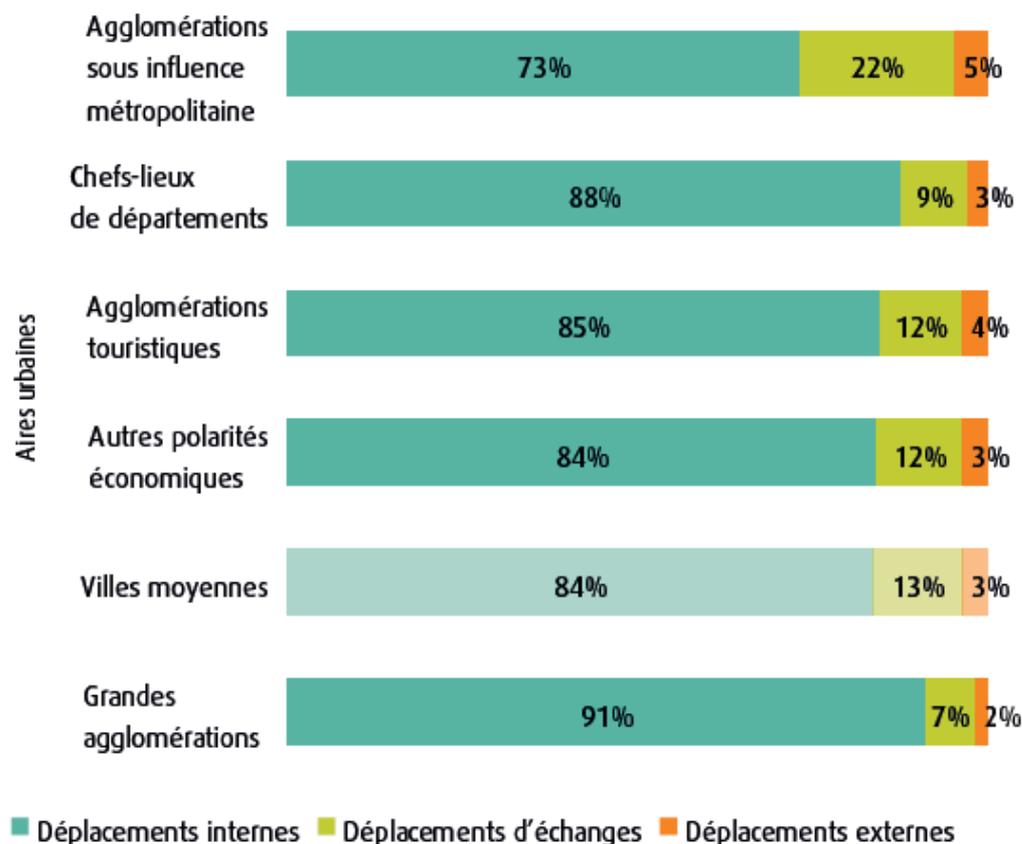
## Des territoires en réseaux, attracteurs autant qu'émetteurs

L'ouverture sur les autres territoires : une différence majeure avec les grandes agglomérations

- 14% de la population en moyenne est concernée
- 1 habitant sur 6 passe plus de 2h par jour dans les transports
- Des flux domicile-travail et domicile-études relativement équilibrés...
- Mais 1/3 des activités réalisées à l'extérieur relèvent de loisirs, d'achats ou encore de démarches

Covoiturage et intermodalité : un enjeu d'aménagement pour les pôles d'échanges

### Origines et destinations des résidents



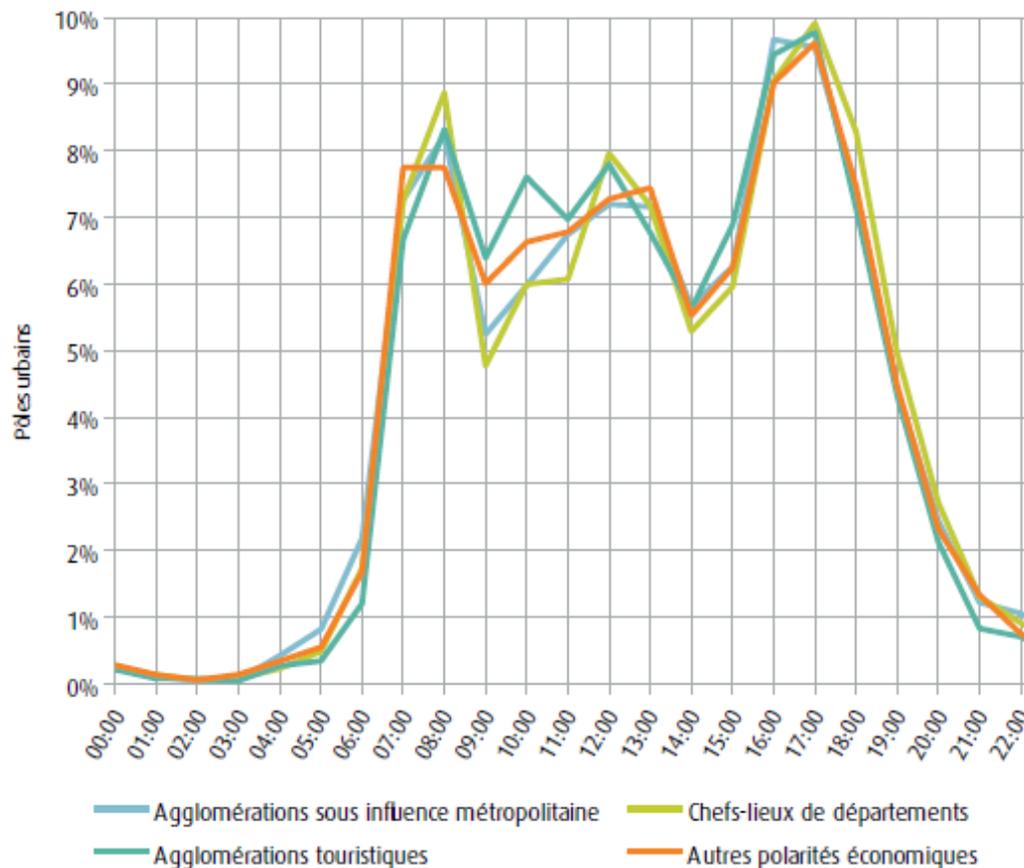
Source : base unifiée 2009-2014 des enquêtes ménages-déplacements -  
Champ : déplacements de la population résidente de 11 ans et plus

## Villes moyennes: à chacune son rythme

Une activité marquée dans certaines villes aux heures « creuses » de la matinée

- Mobilité des retraités, notamment en lien avec les commerces
- Quelle pertinence de la distinction heures creuses / heures de pointe pour la desserte en transport en commun?

Répartition horaire des déplacements



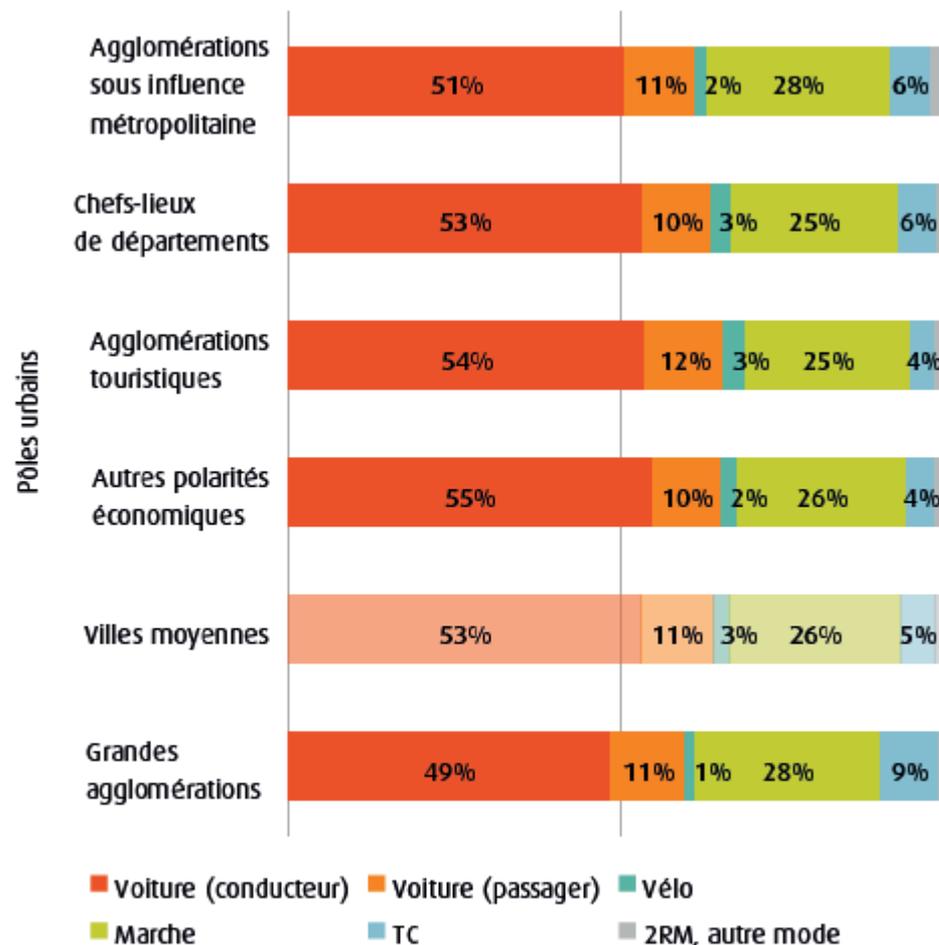
Source : base unifiée 2009-2014 des enquêtes ménages-déplacements – Champ : déplacements de la population résidente de 11 ans et plus

## La voiture, plus utilisée, quelle place pour le vélo?

Une population plus motorisés, qui utilise sa voiture pour plus d'un déplacement sur deux

Le vélo, adapté aux densités intermédiaires?

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

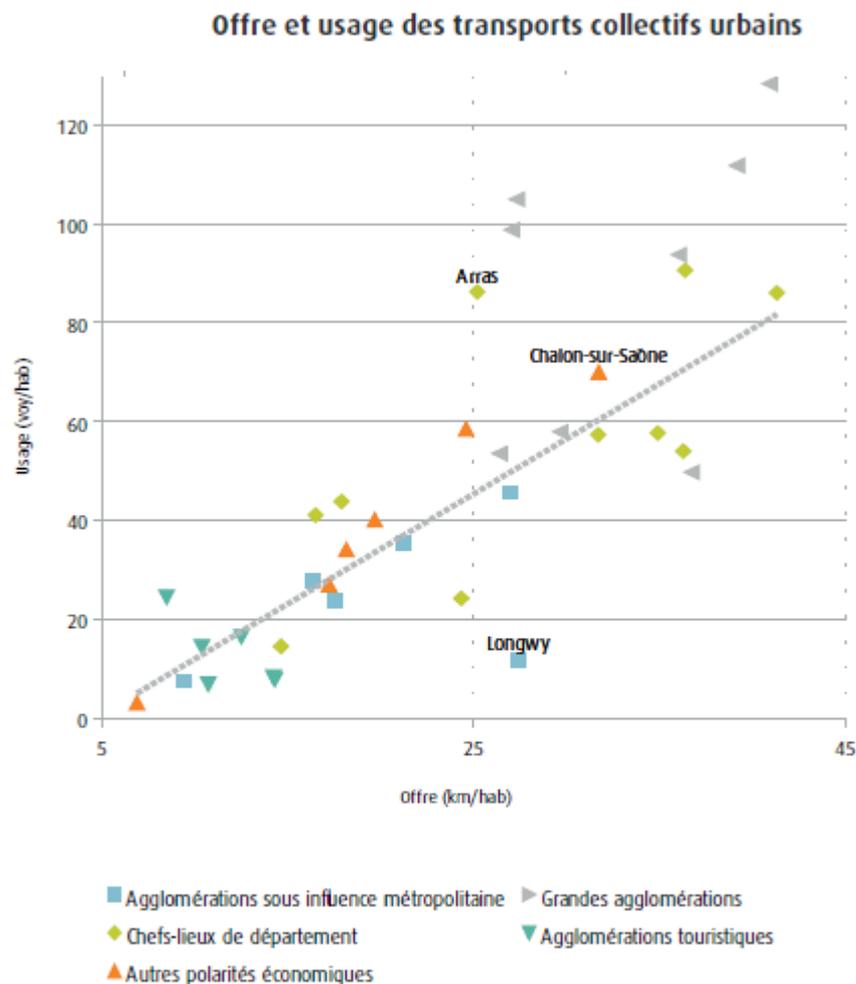


Source : base unifiée 2009-2014 des enquêtes ménages-déplacements – Champ : déplacements de la population résidente de 11 ans et plus

## Dans les villes moyennes aussi, des réseaux TC performants

### Des enjeux pour les réseaux TC

- Capter au-delà de la population étudiante et scolaire, qui représente 73% des utilisateurs réguliers des TCU (plus de 2 fois par semaine)
  - Les retraités, souvent inclus dans la population dite « captive » ne représentent que 10%, les actifs 6%
- Développer la multimodalité, pour diminuer l'usage réflexe de la voiture, pour 50% de la population mobile



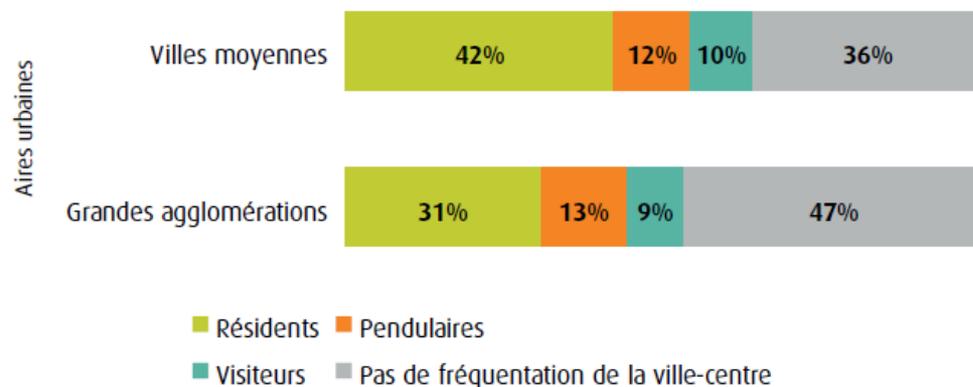
Source : enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (Cerema, DGITM, GART, UTP) - Les années de référence utilisées pour ce graphique sont celles des enquêtes ménages-déplacements analysées dans le document.

## Les villes-centres structurent les déplacements à grande échelle

Proportionnellement plus peuplées, les villes-centres attirent autant que les grandes agglomérations

Des gisements de réduction des gaz à effet de serre existent encore à cette échelle

Répartition de la population selon son lien à la ville-centre un jour de semaine



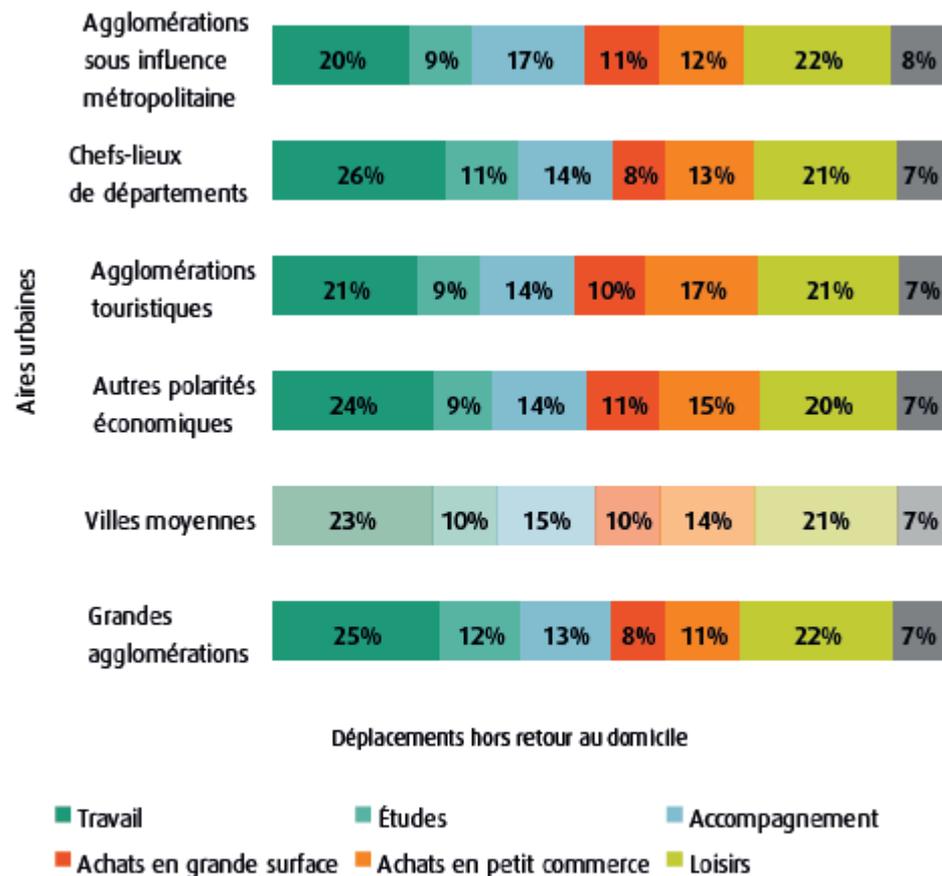
Source : base unifiée 2009-2014 des enquêtes ménages-déplacements – Champ : population résidente de 11 ans et plus

## Quelle spécificité commerciale des villes moyennes?

Paradoxe : les petits commerces des villes moyennes attirent plus de déplacement que les grandes agglomérations

- Un constat à creuser à l'échelle de l'hypercentre, avec des données sur les montants dépensés?
- Croiser avec les taux de vacance commerciale

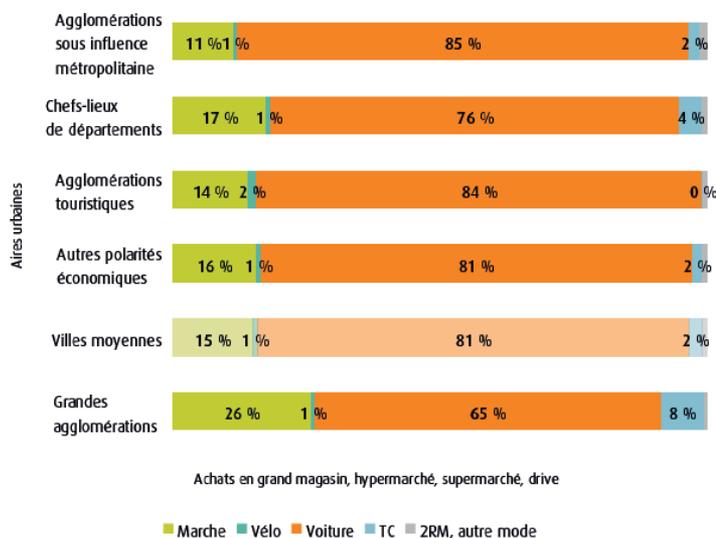
### Motifs des déplacements à destination de la ville-centre



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

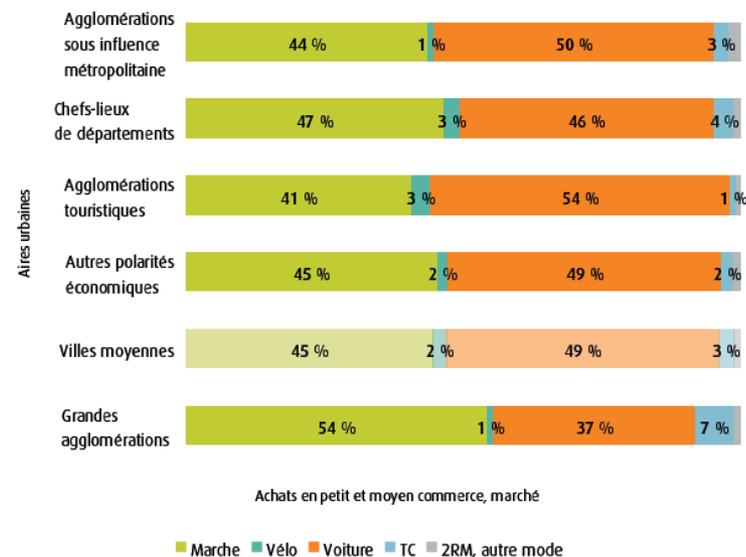
# Intégrer les commerces dans le tissu urbain et travailler la qualité des cheminements

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

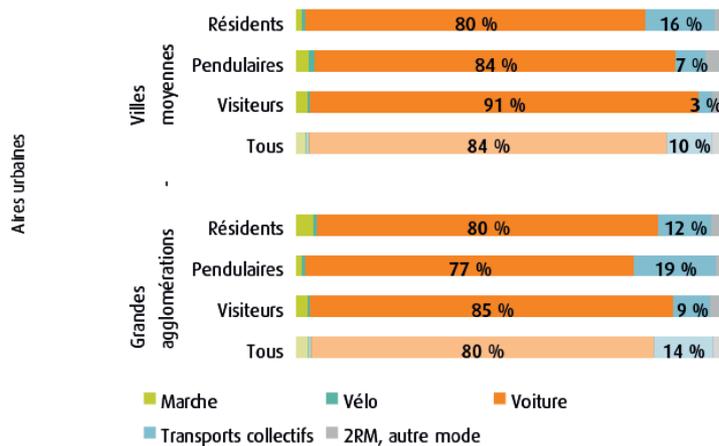
Répartition modale des déplacements vers les petits commerces des villes-centres



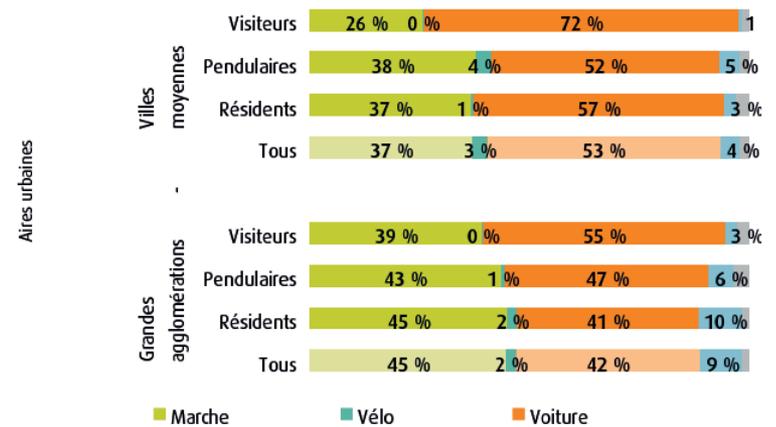
Source : base unifiée 2009-2014 des enquêtes ménages-déplacements – Champ : déplacements de la population résidente de 11 ans et plus à destination des villes-centres

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

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

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

# Pour en savoir plus

---

---

Merci !

## Contacts

- Direction territoriale Centre-Est : [blandine.gibier@cerema.fr](mailto:blandine.gibier@cerema.fr)
- Direction technique Territoires et ville : [julie.pelata@cerema.fr](mailto:julie.pelata@cerema.fr)



Mobilité dans les villes moyennes  
Trois échelles territoriales d'analyse



Collection | Connaissances