

Figure 1.1 Représentation schématique du *système des mobilités*

Les transports

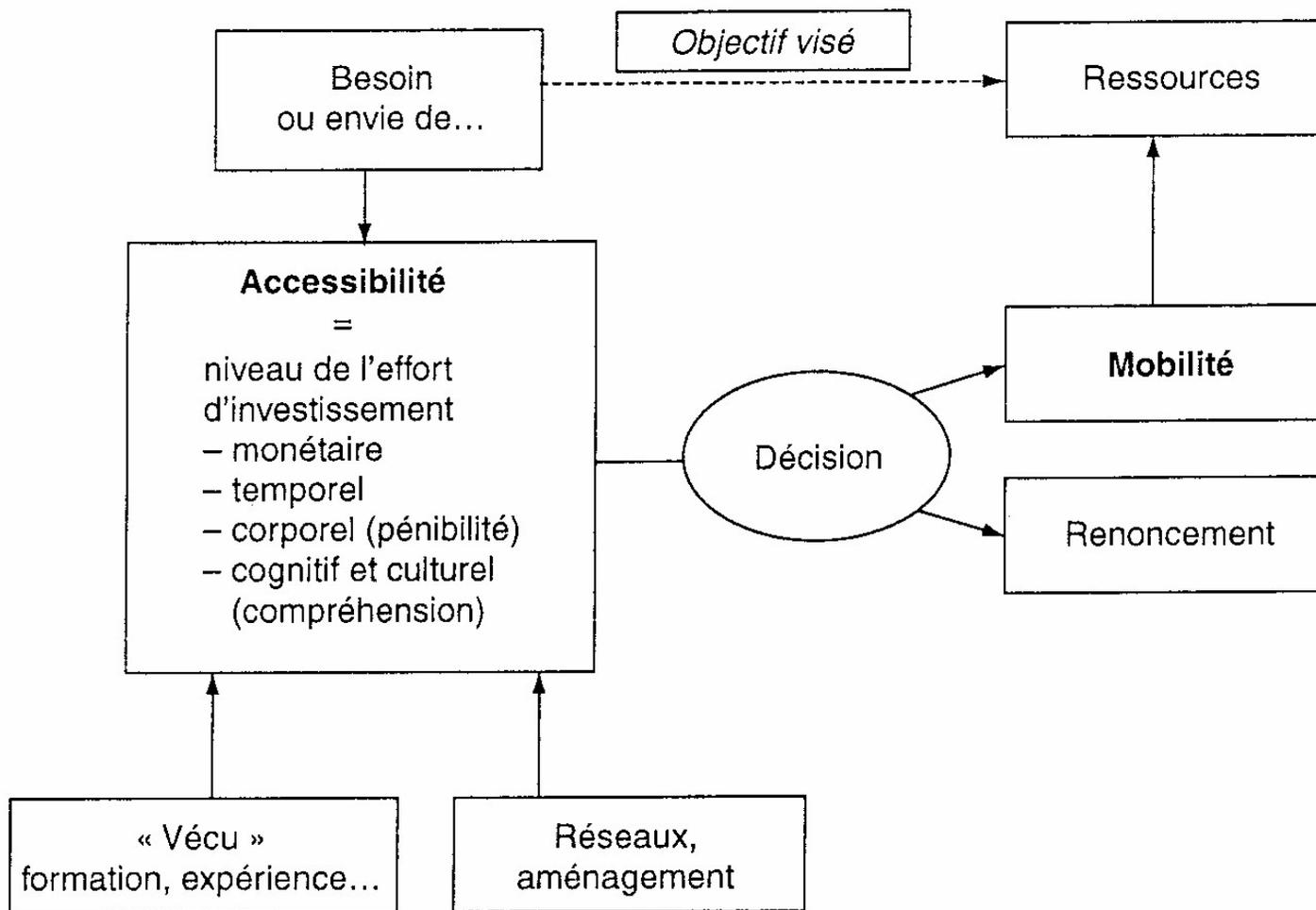
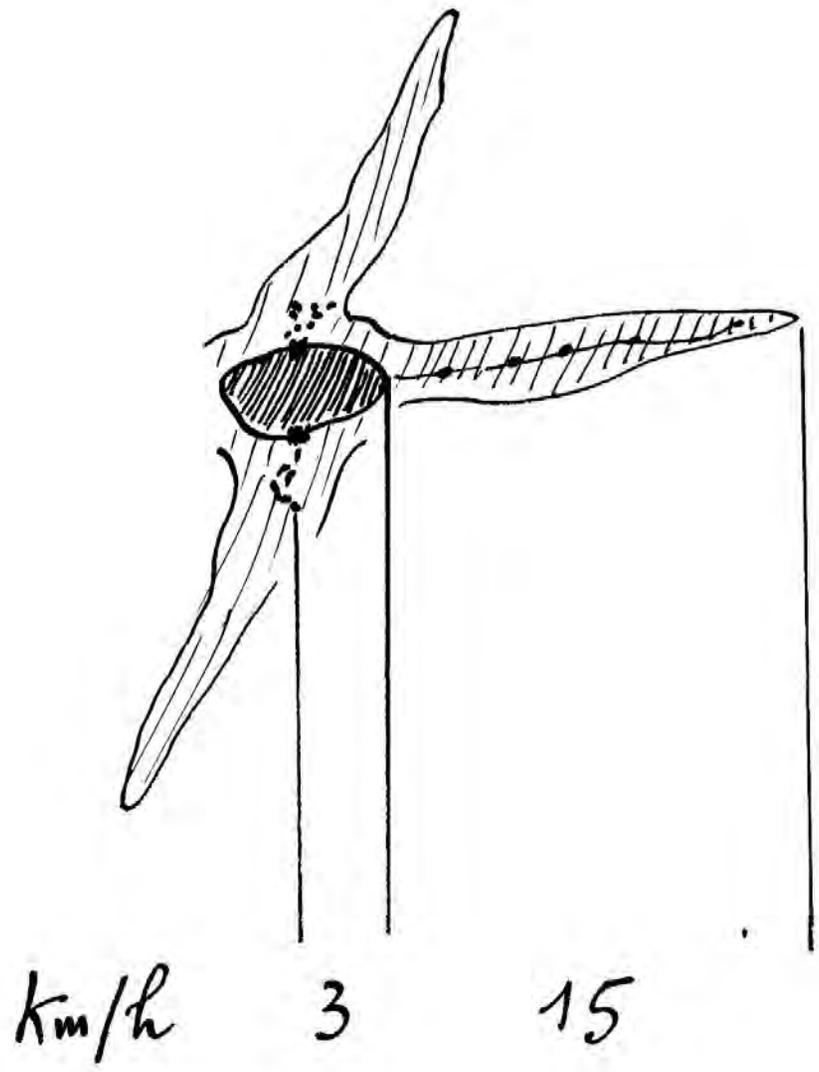
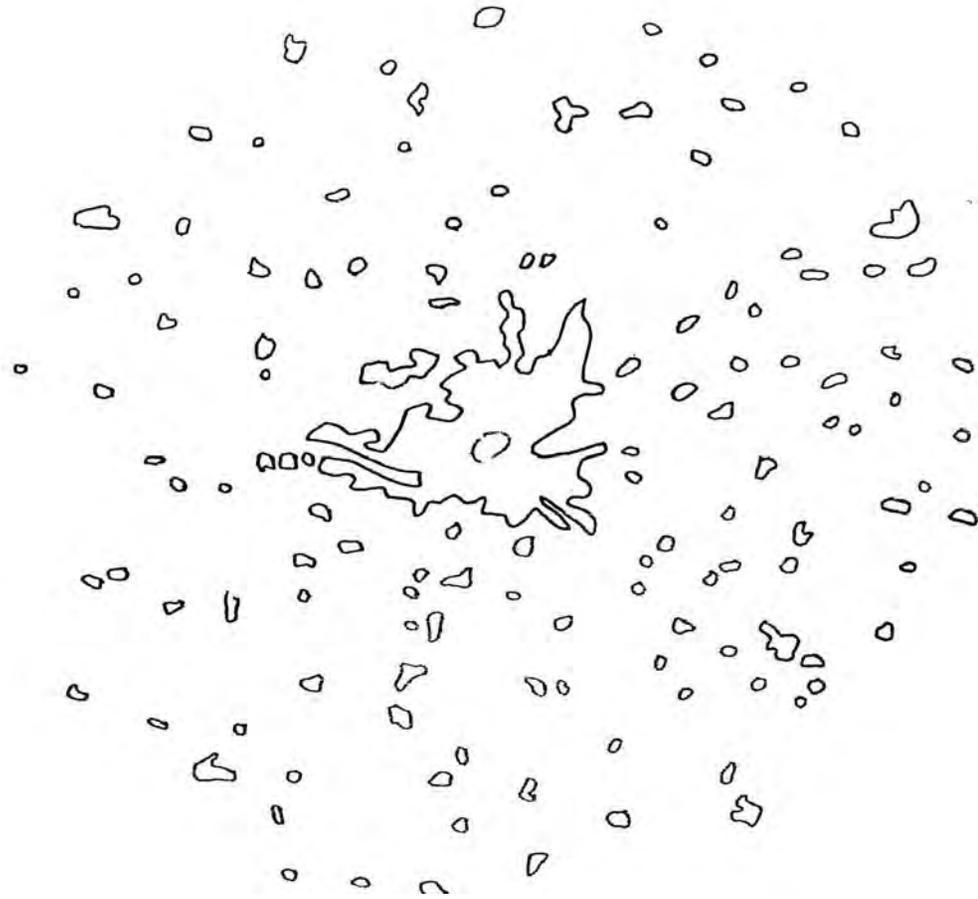


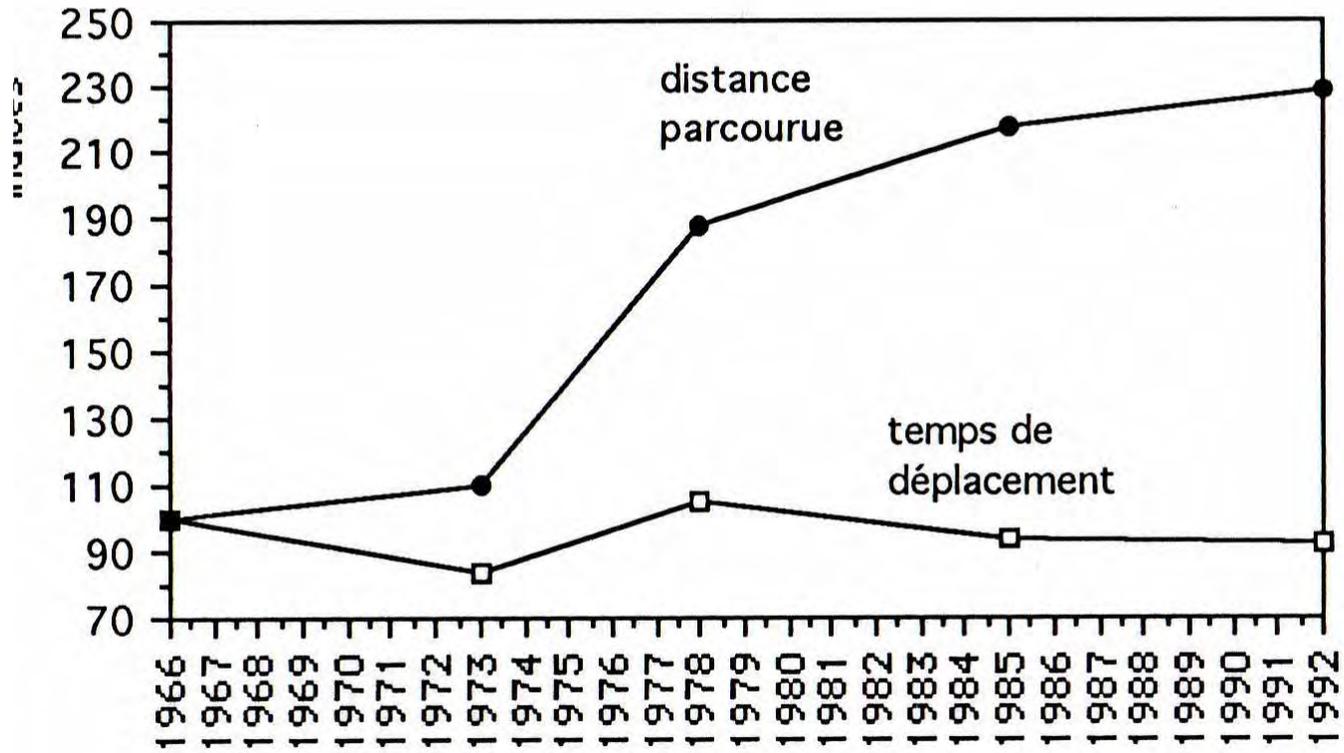
Figure 1.2 Relations entre la mobilité et l'accessibilité

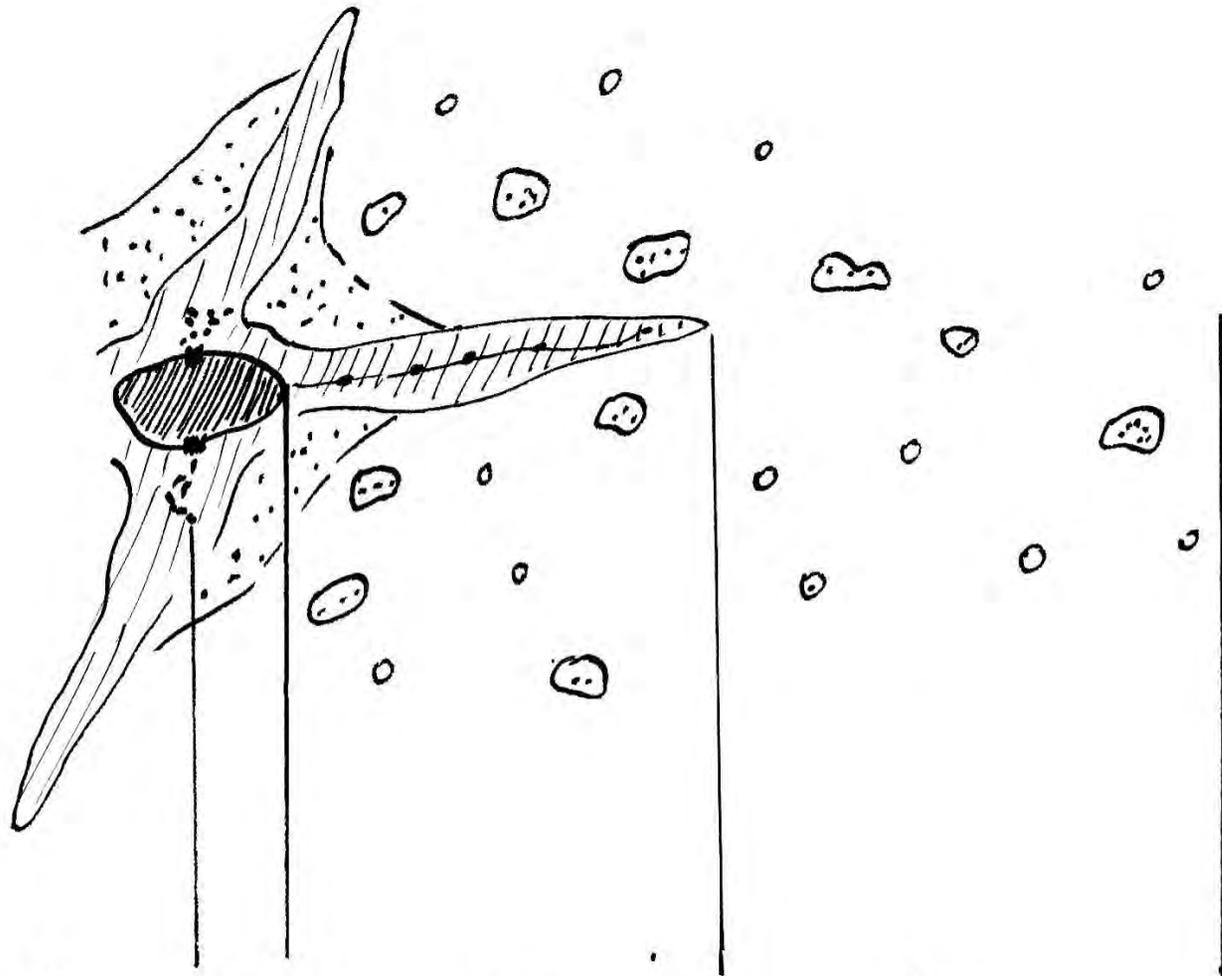




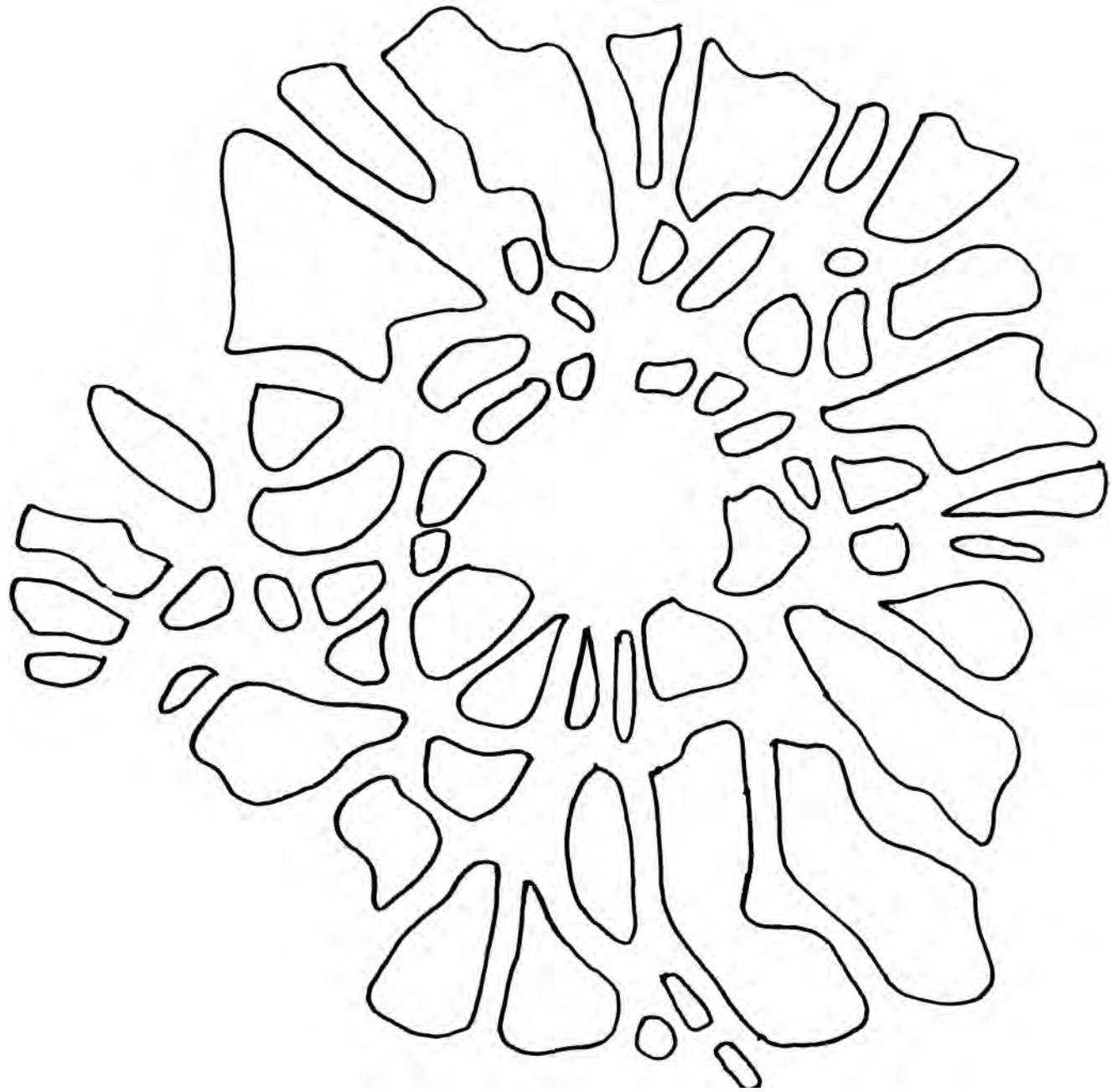


Temps de déplacement et distance parcourue  
par personne et par jour à Grenoble  
(indice 100 en 1966)





Km/h	3	15	30
	MAP	TC	VP



IMPLANTER VOTRE ENTREPRISE EN

# Seine et Marne

Restez à Paris (ou presque)  
sans en payer le prix !



Chartier © - Dans la limite des droits réservés.

**RETOURNEZ  
CETTE CARTE  
ET RECEVEZ  
CET ATLAS\***

Toutes les informations  
stratégiques  
sur les 22 régions  
françaises

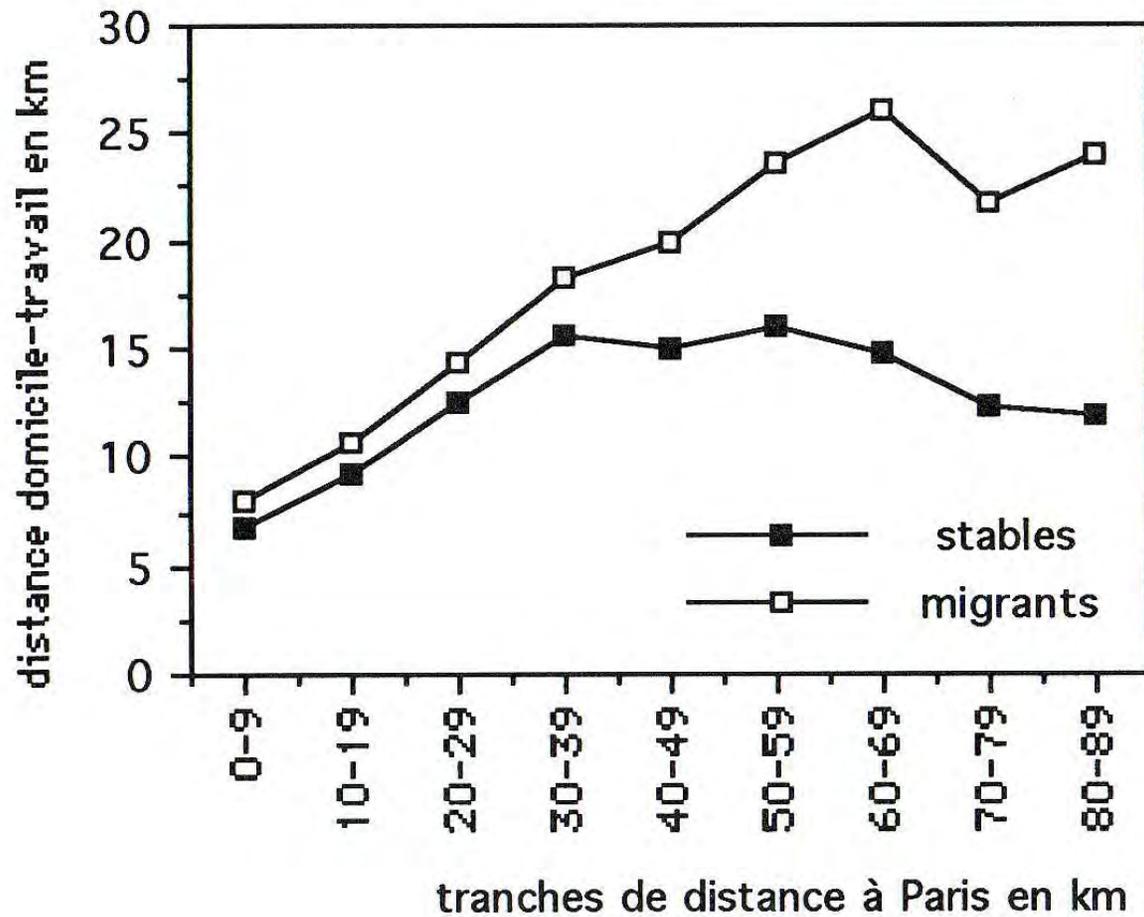


**GRATUIT**

**SEINE & MARNE  
DEVELOPPEMENT**

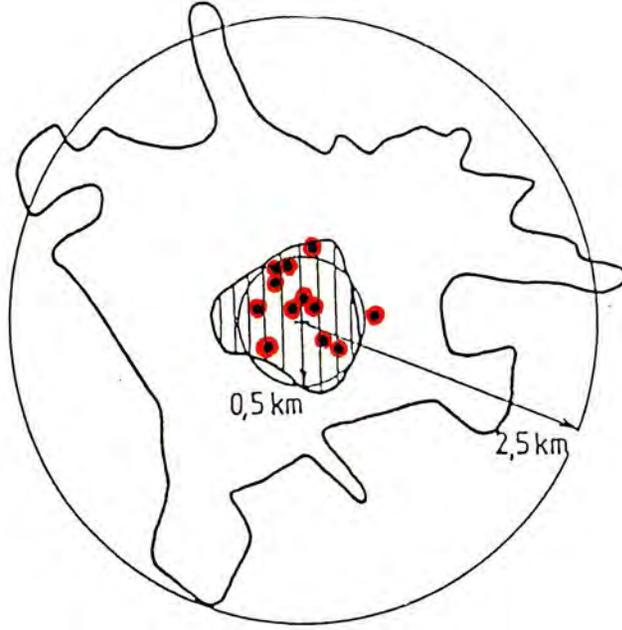
Votre partenaire pour entreprendre

Distances domicile-travail des stables  
et des migrants résidentiels  
selon la distance de leur résidence à Paris

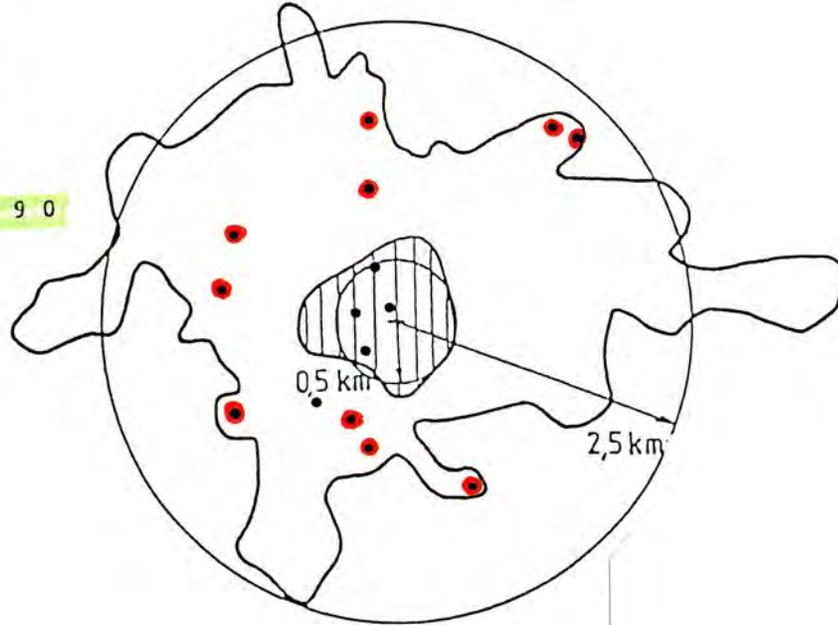


1970

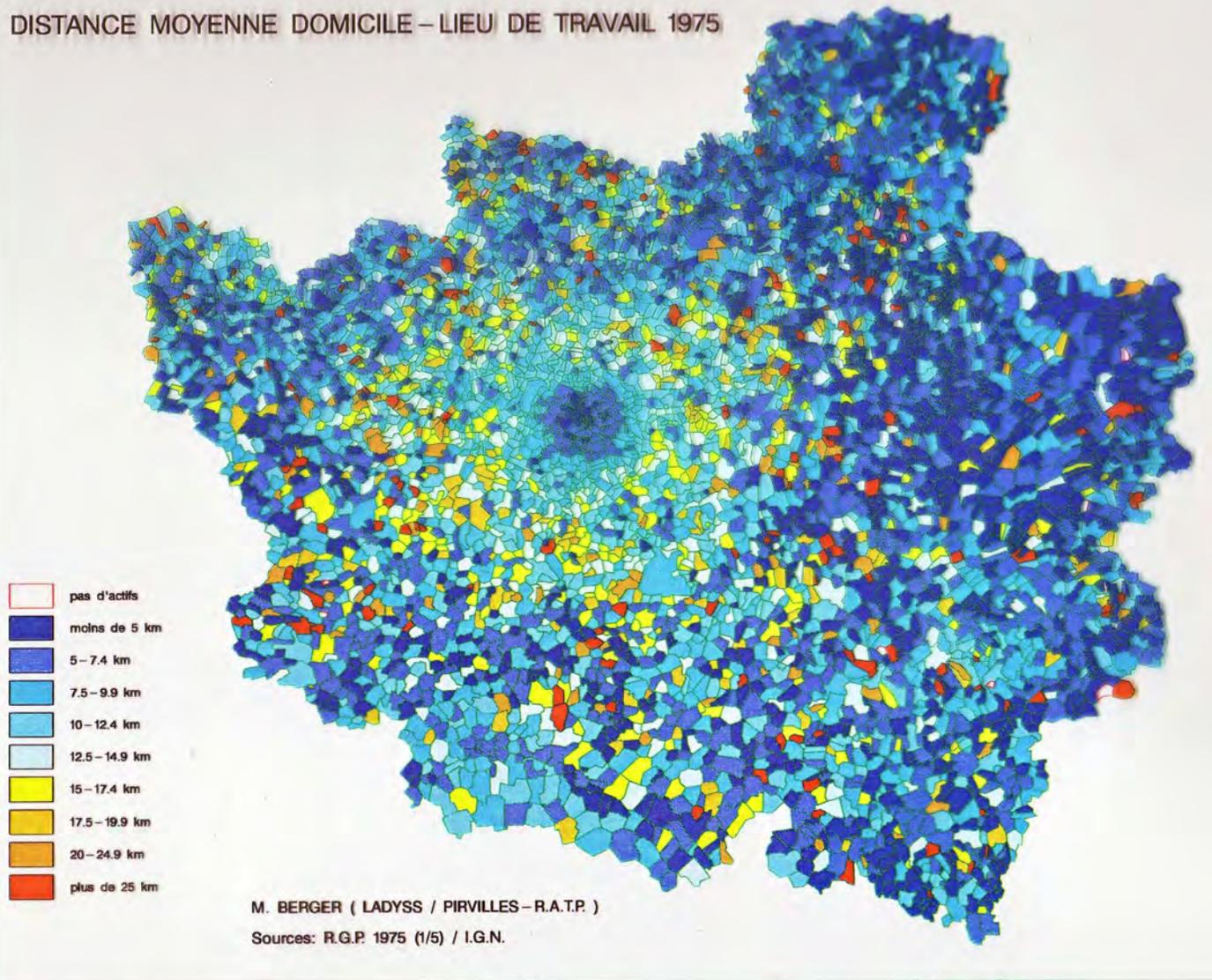
source : Pierre-Henri EMANGARD



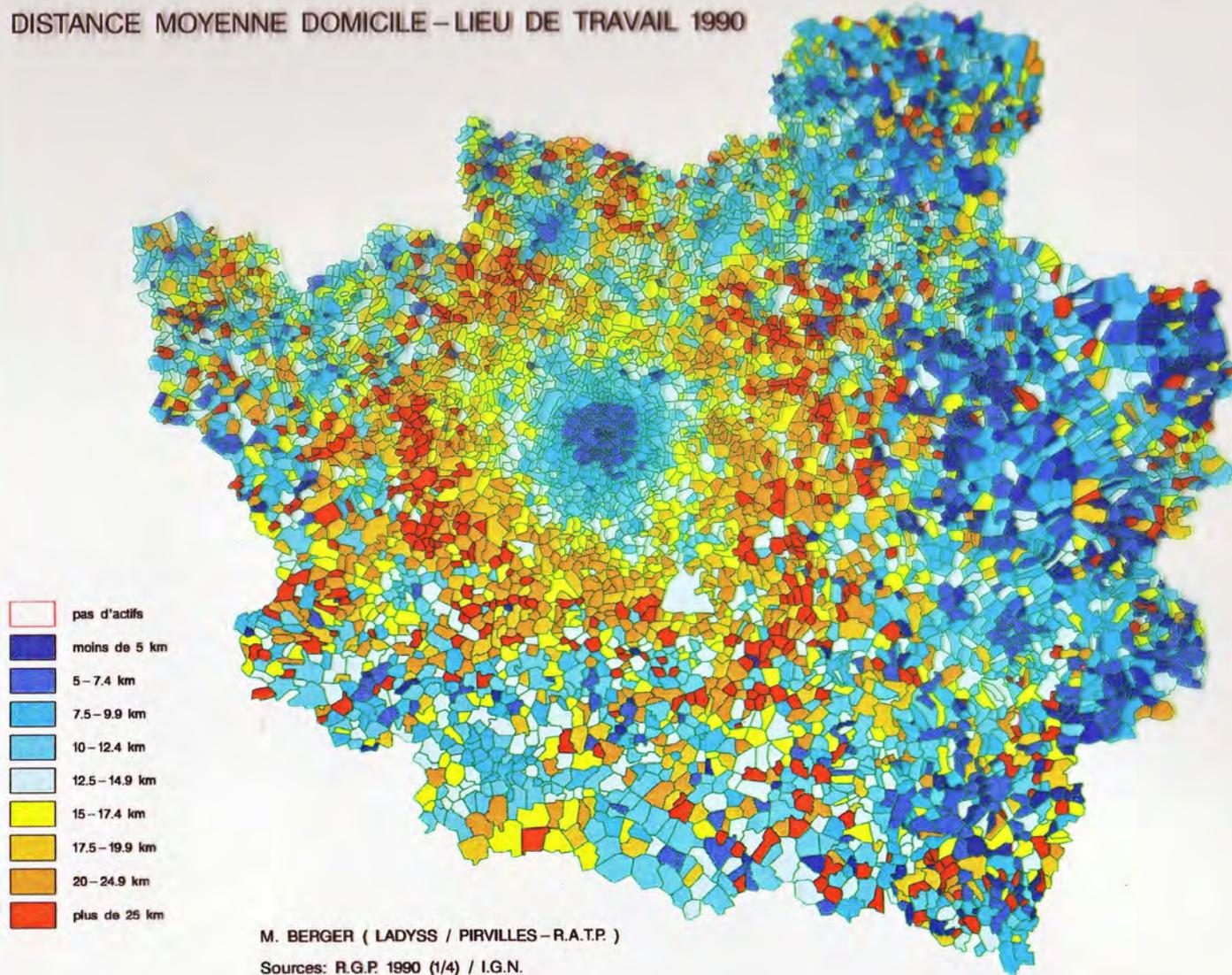
1990



DISTANCE MOYENNE DOMICILE – LIEU DE TRAVAIL 1975



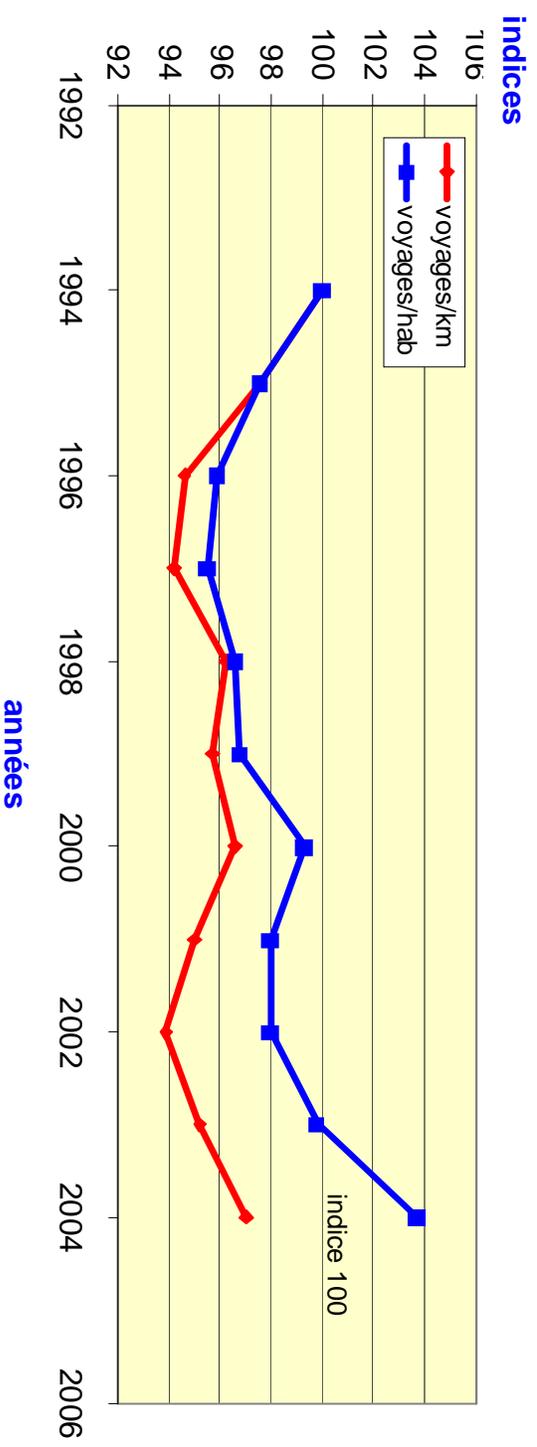
# DISTANCE MOYENNE DOMICILE - LIEU DE TRAVAIL 1990



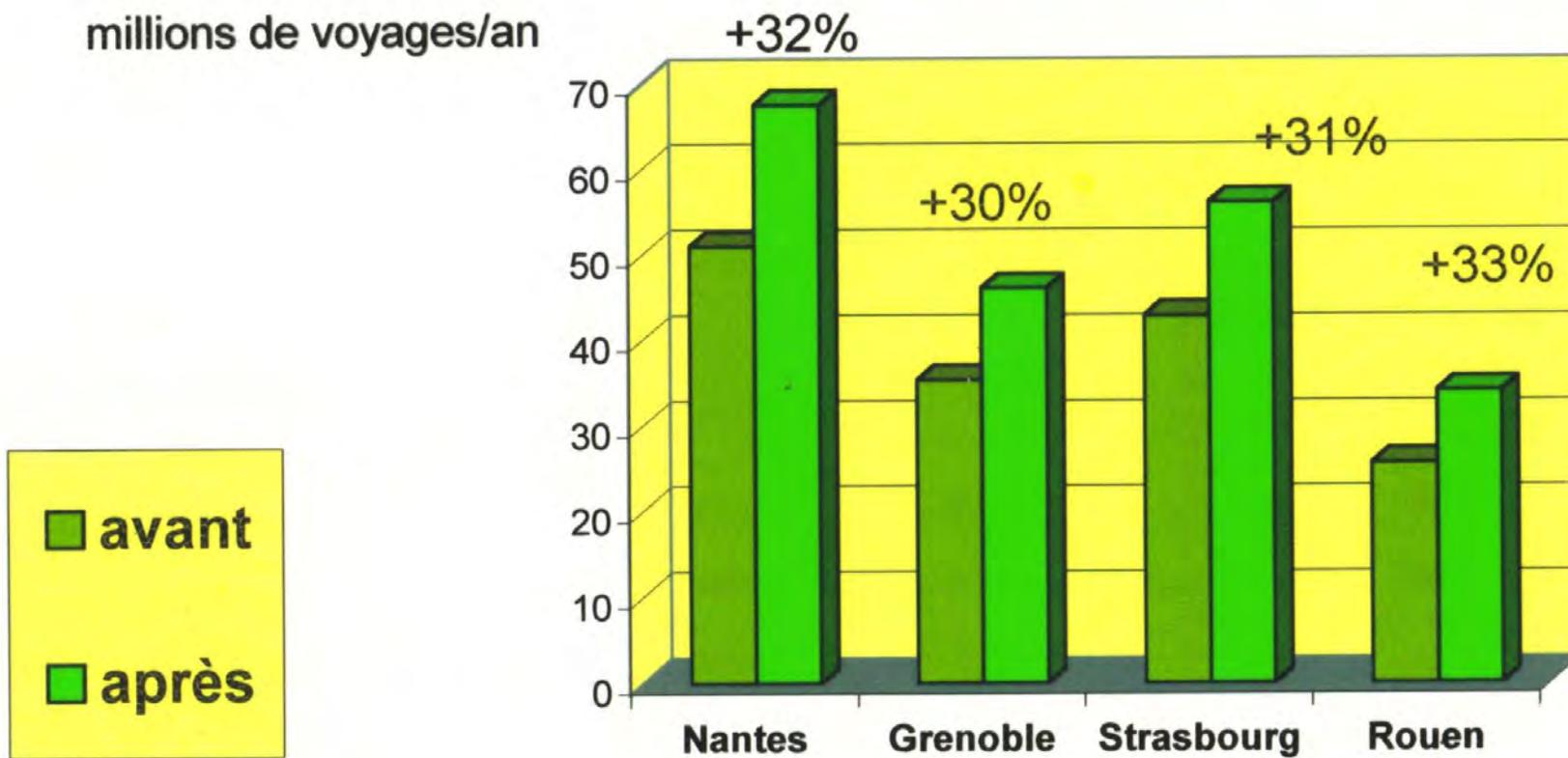
M. BERGER ( LADYSS / PIRVILLES - R.A.T.P. )

Sources: R.G.P. 1990 (1/4) / I.G.N.

## Evolution comparées du nombre de voyages/habitant et du nombre de kilomètres parcourus par les véhicules

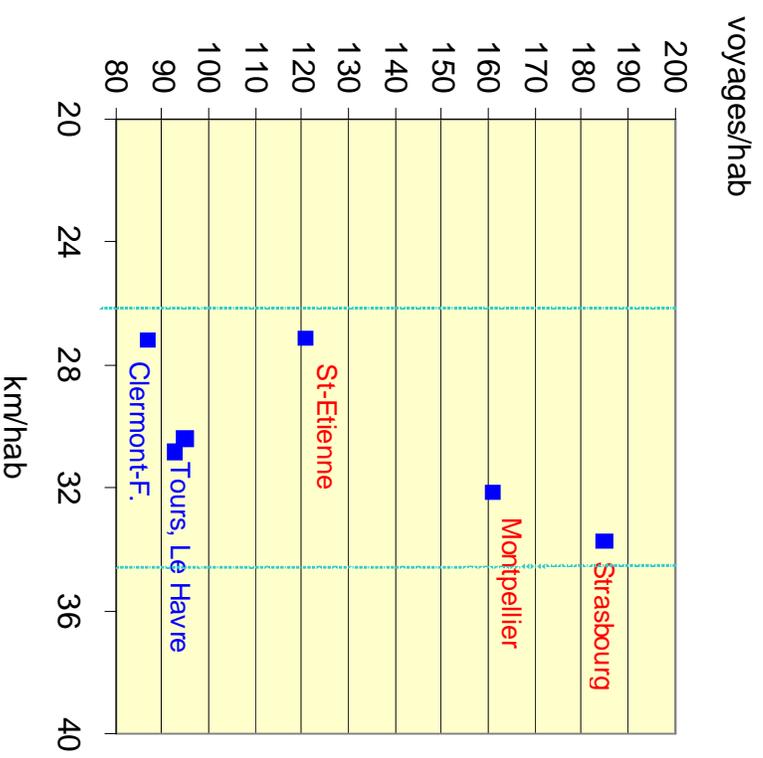


millions de voyages/an



**Impact du tramway sur le trafic du réseau**

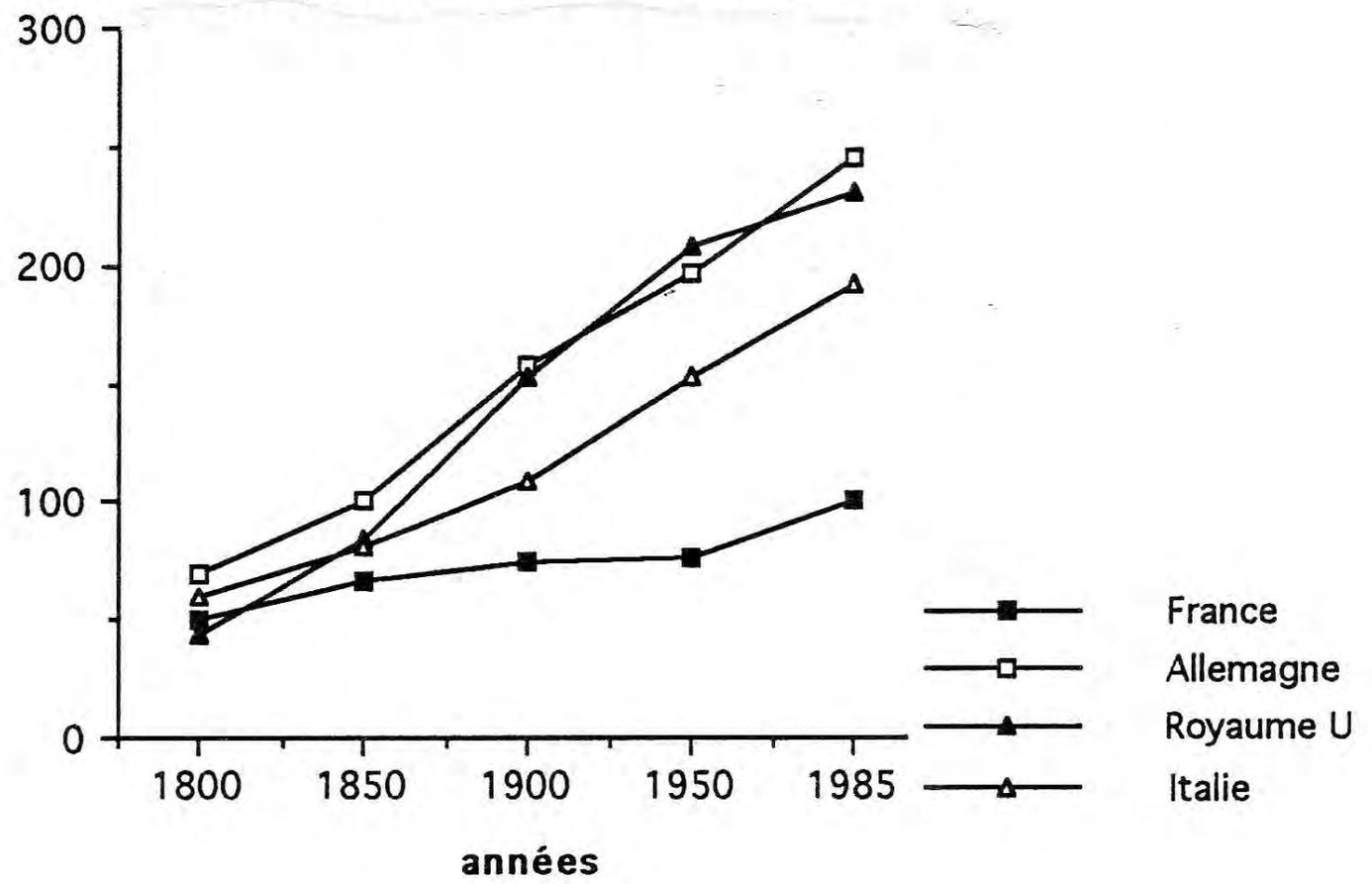
## Km/hab et voyages/hab, avec et sans TCSP

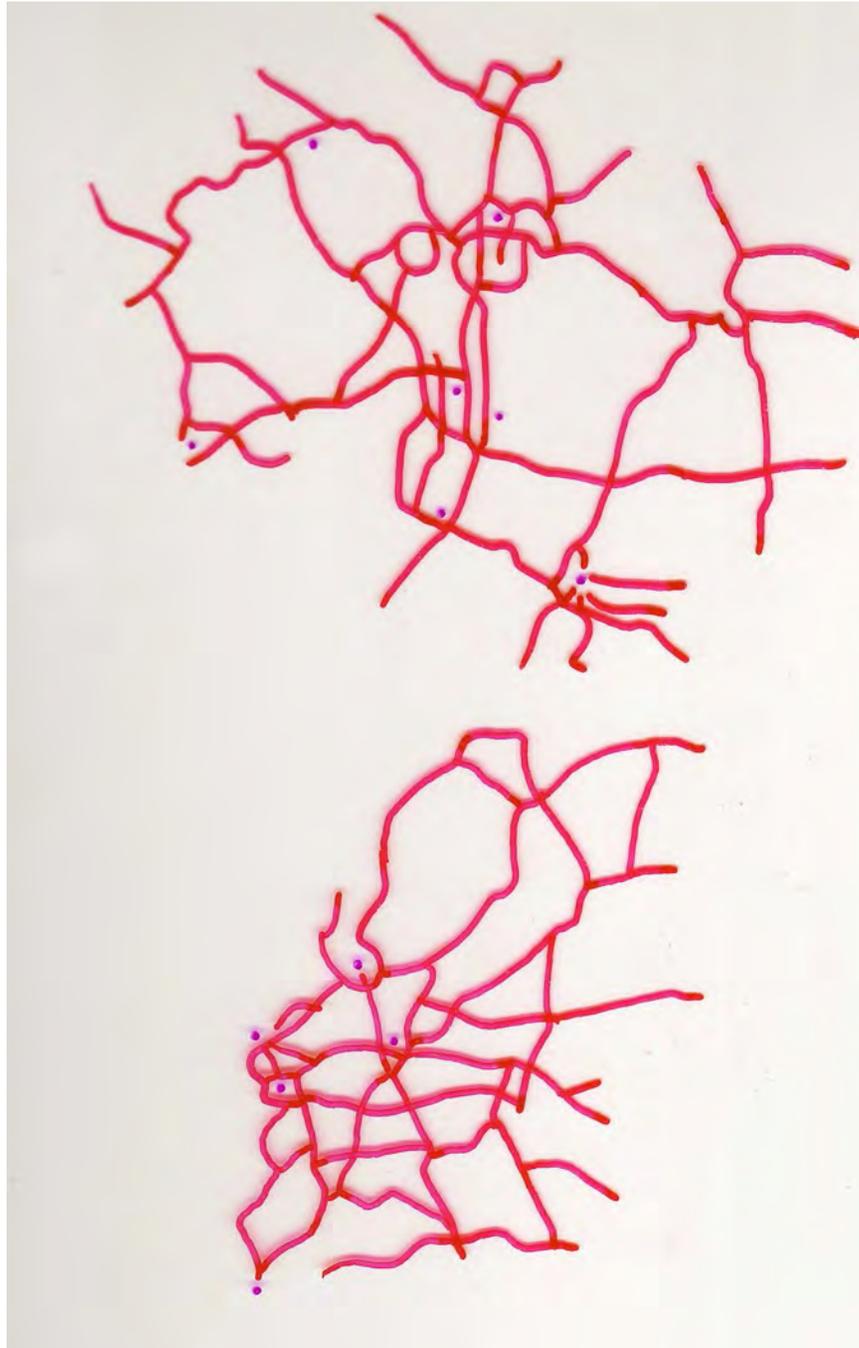


# 1. Répartition de la population de l'Union Européenne

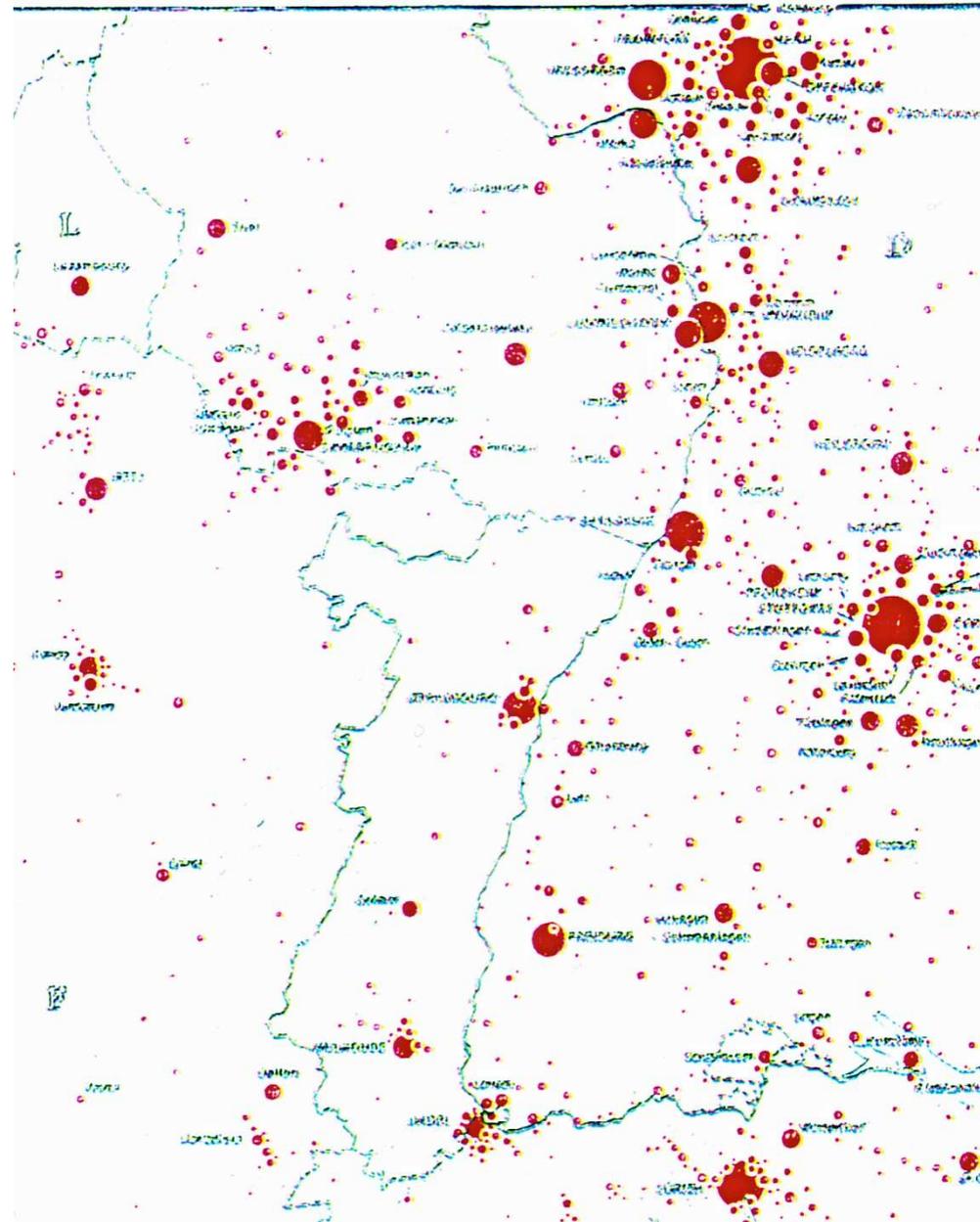


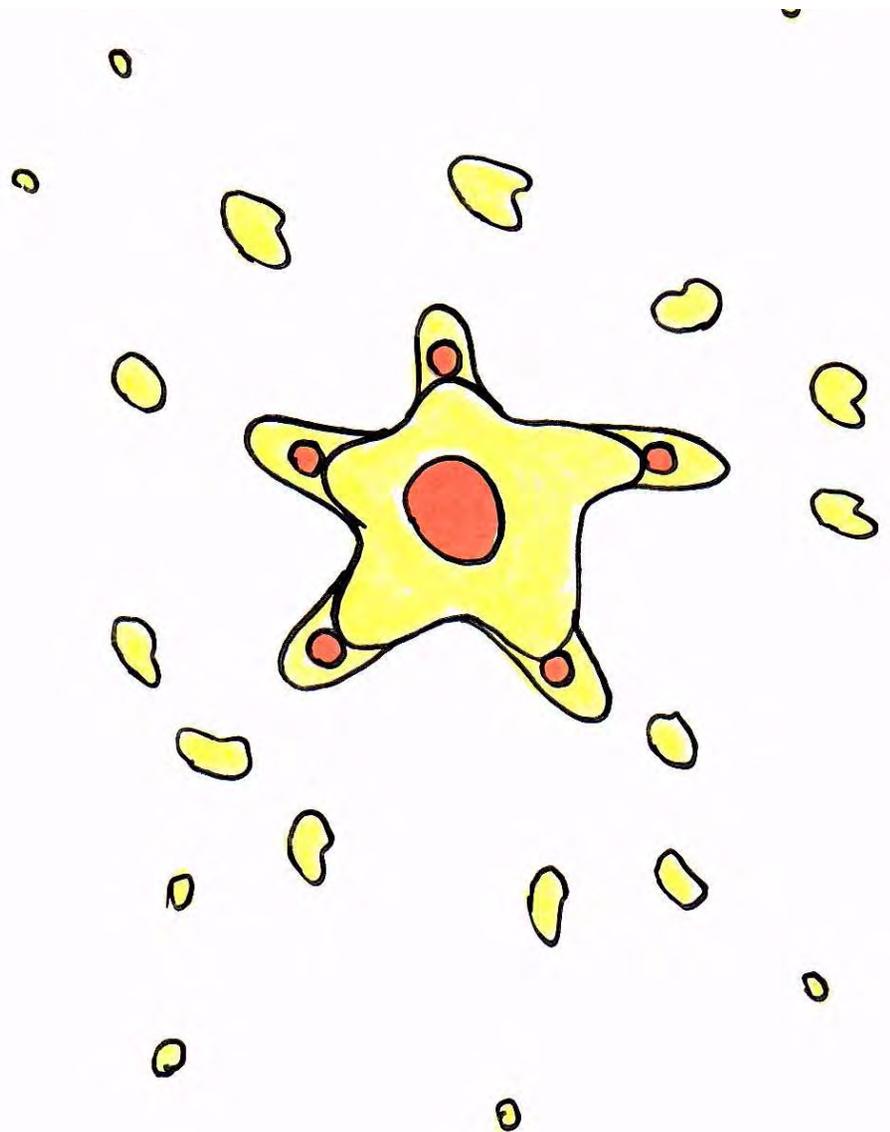
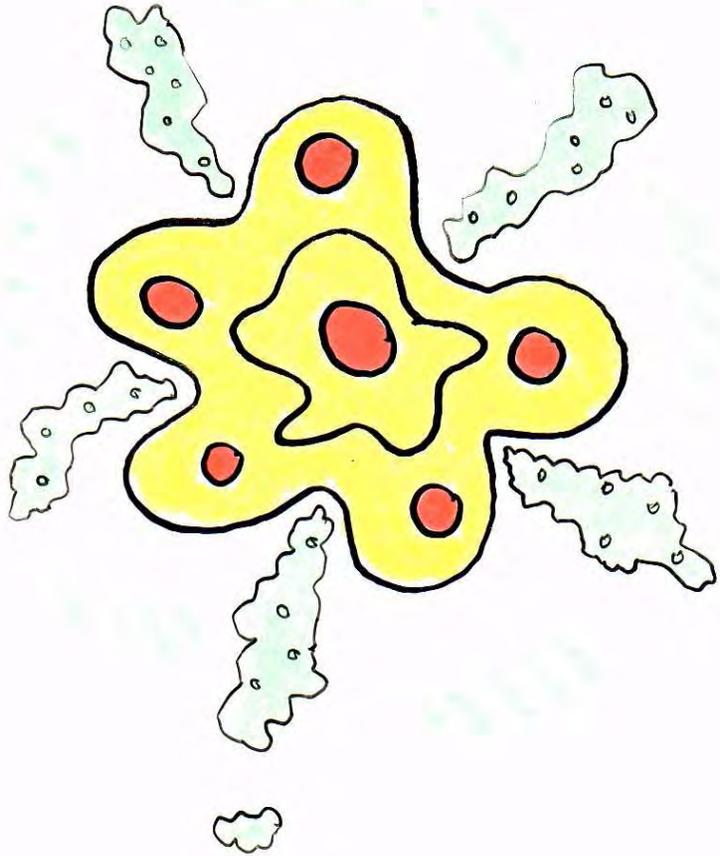
### Densités comparés de quelques pays européens entre 1800 et 1985

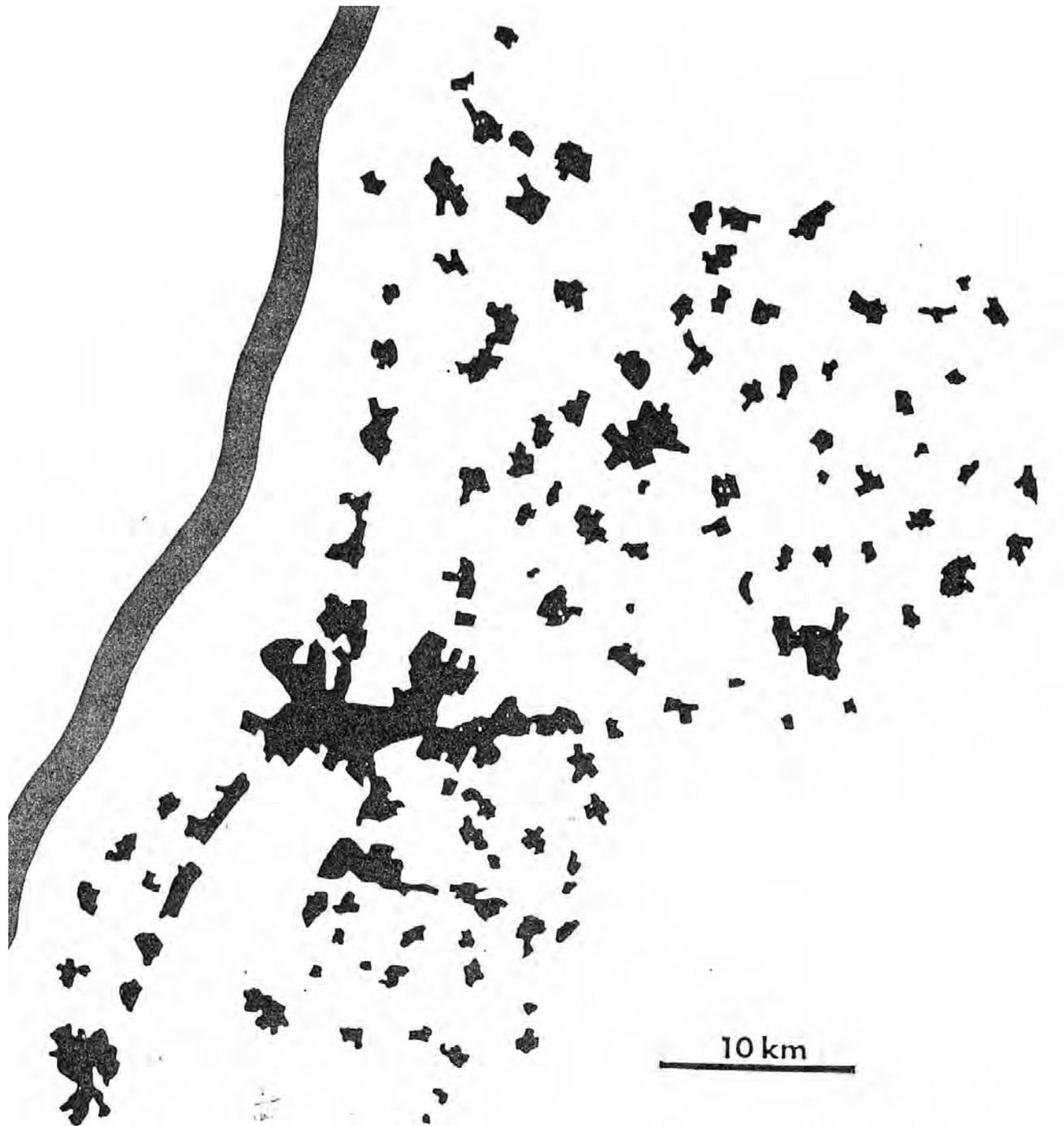




# UNITÉS ADMINISTRATIVES DE PLUS DE 5 000 HABITANTS

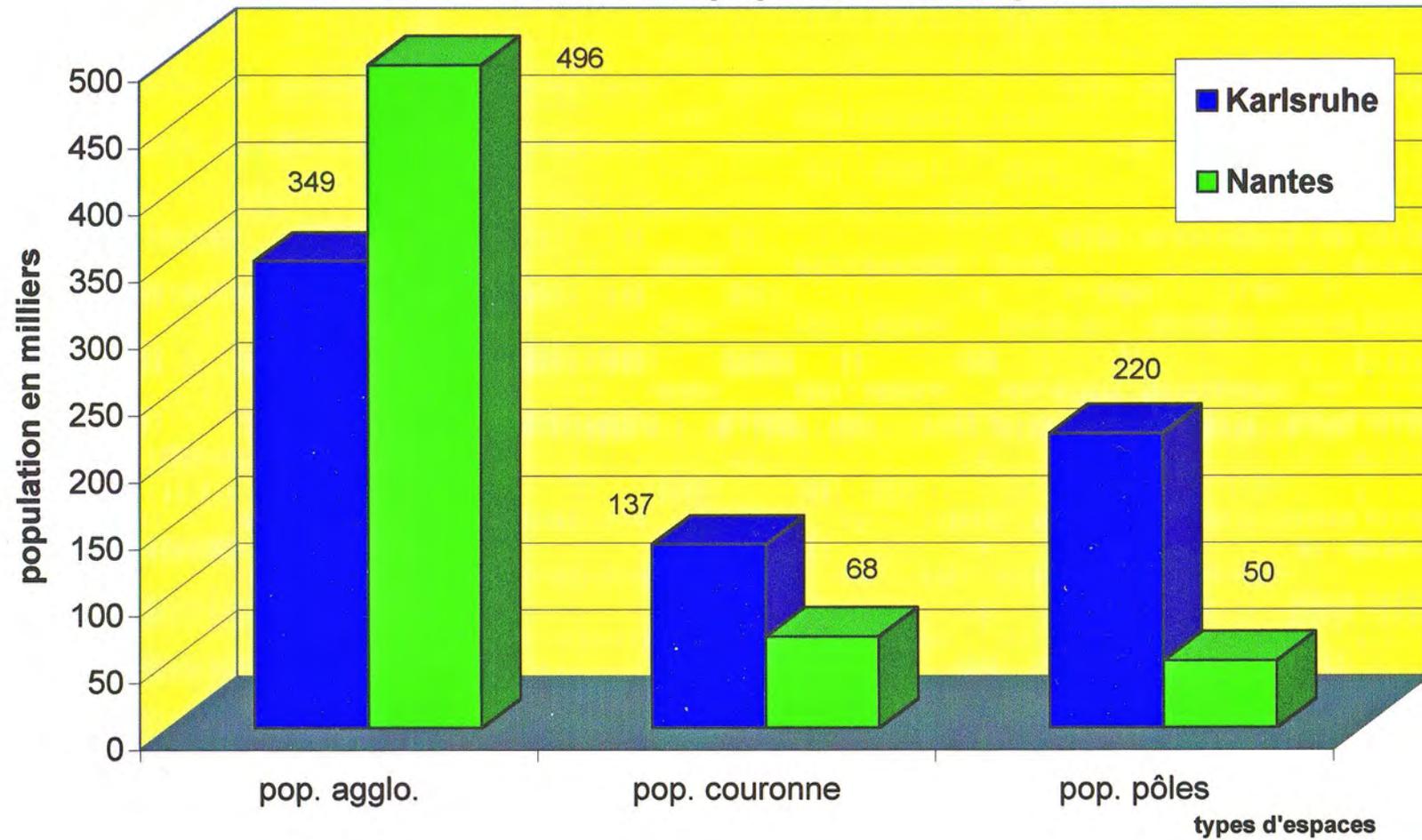






10 km

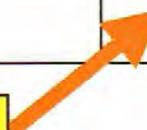
## Aires urbanisées de Karlsruhe et de Nantes : populations comparées



Villes	KA	NA
% agglo.	<b>49%</b>	<b>81%</b>
% couronne	<b>20%</b>	<b>11%</b>
% pôles	<b>31%</b>	<b>8%</b>

Total couronne + pôles en %	<b>51%</b>	<b>17%</b>
Total en milliers d'hab.	<b>357</b>	<b>118</b>

**Rapport  
de 1 à 3**





















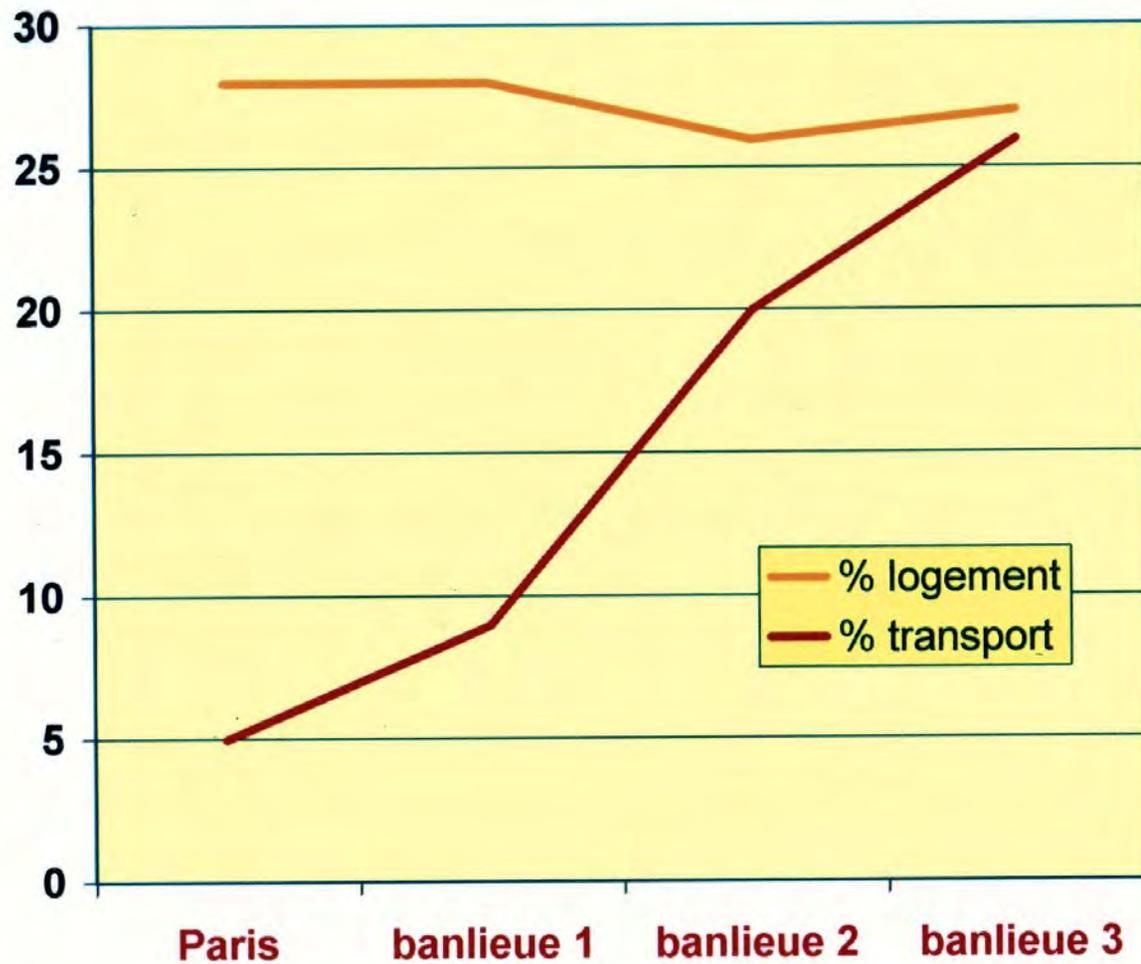




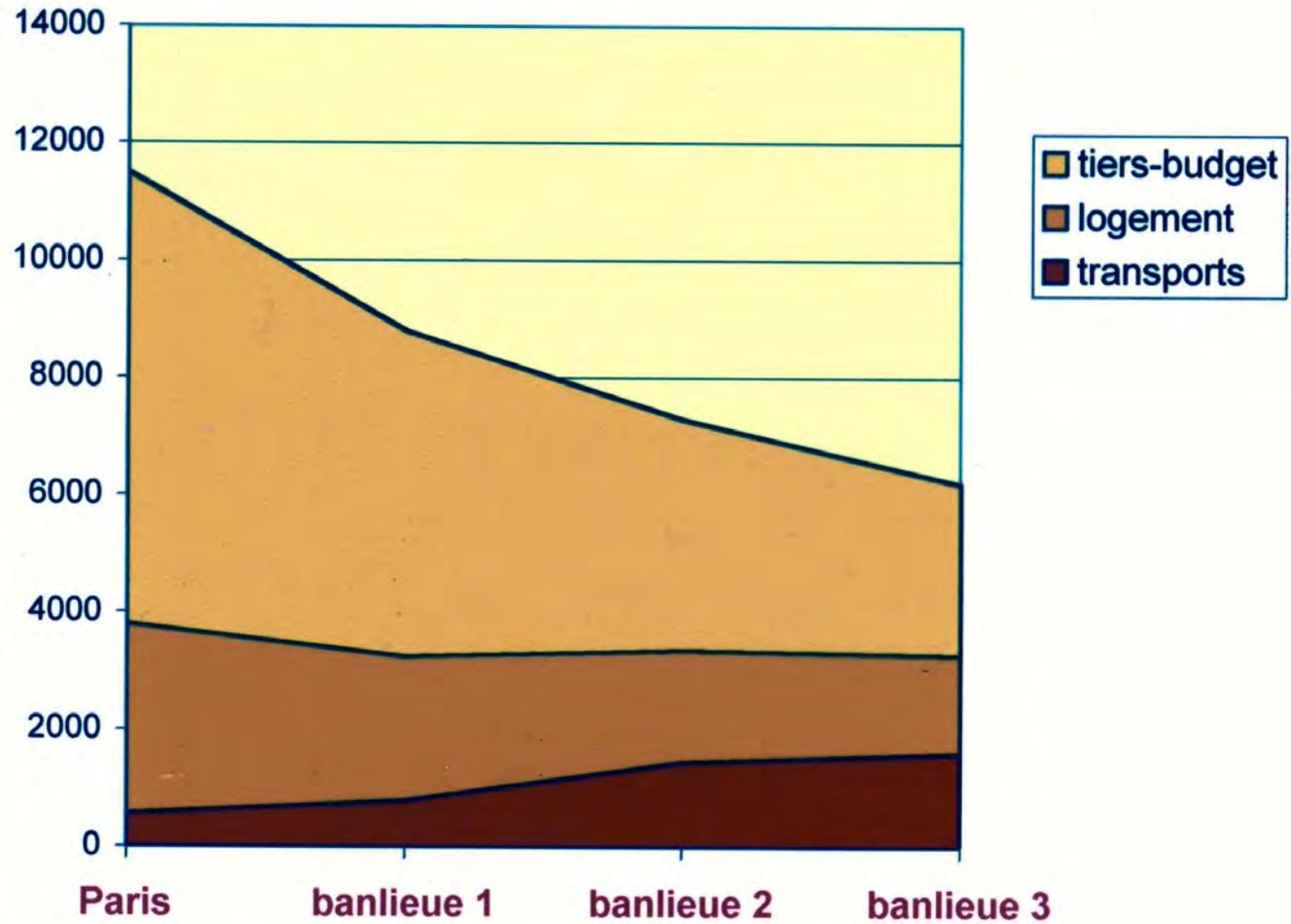


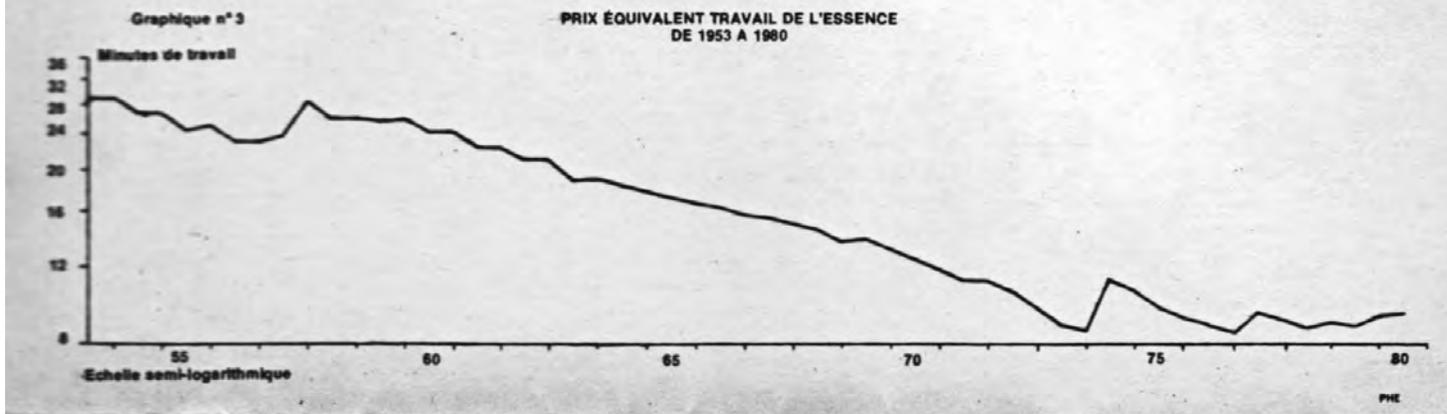
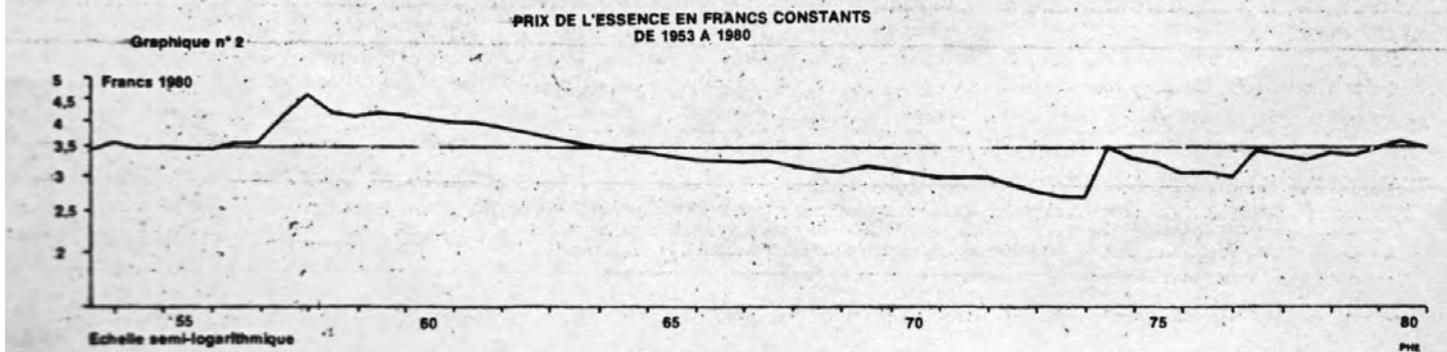
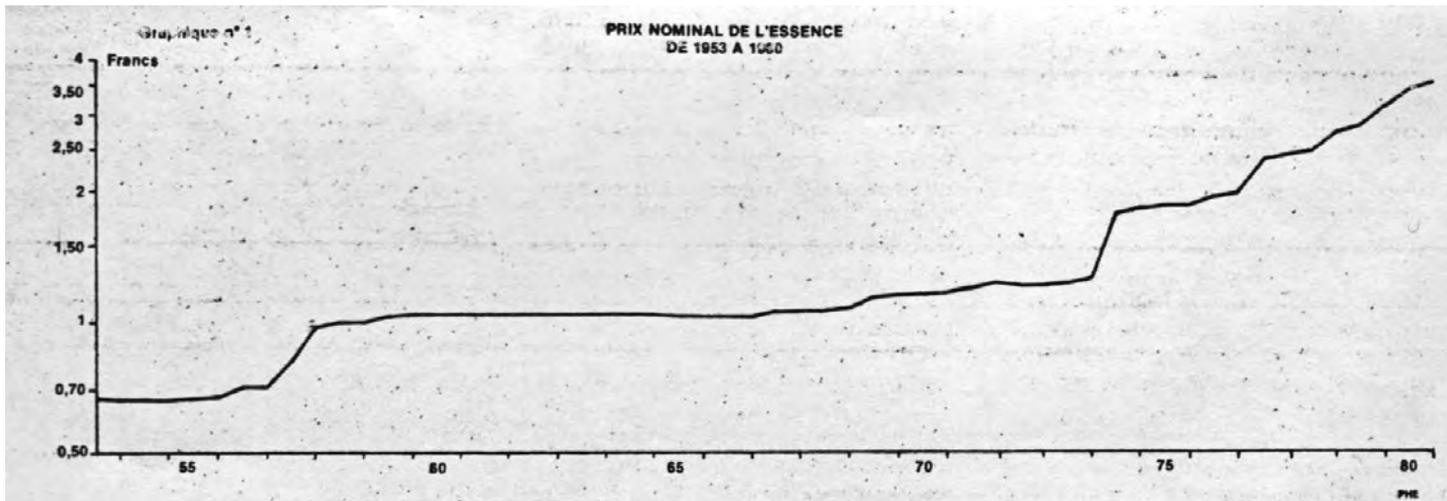


## Parts du budget moyen des ménages consacrées aux transports et au logement (en %)

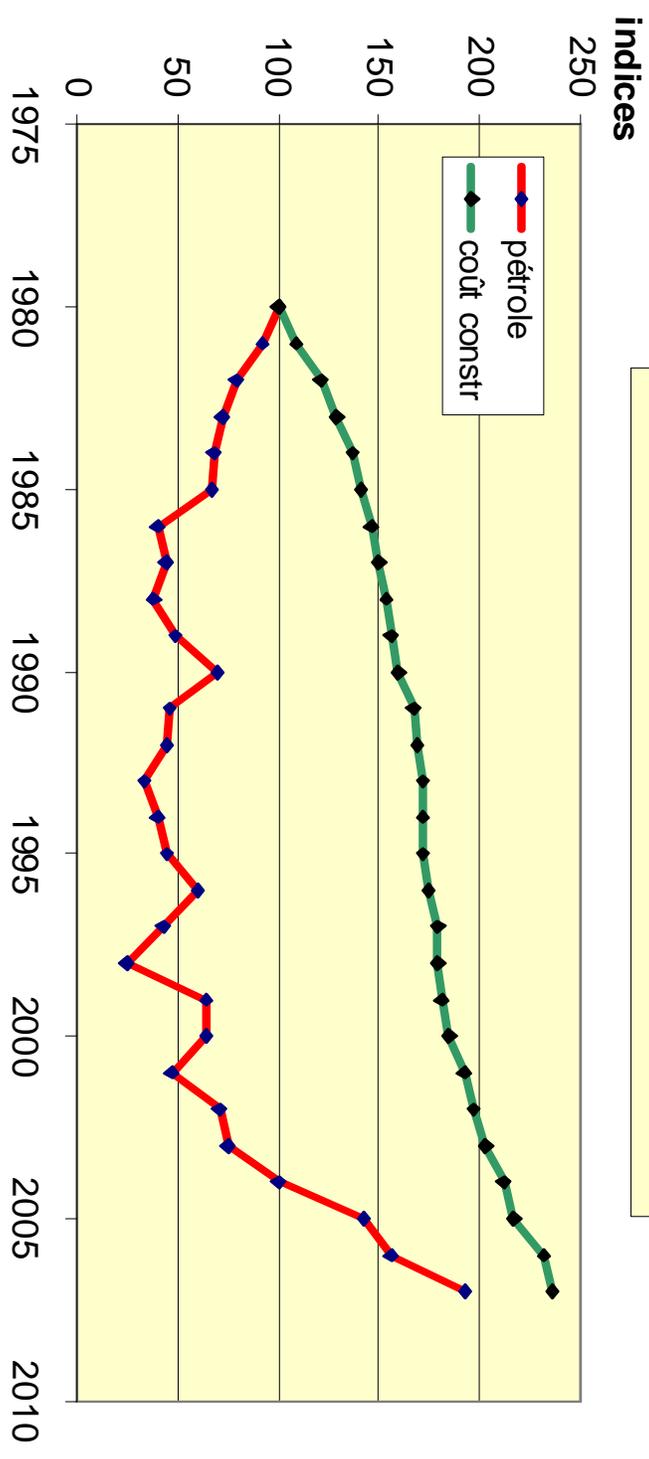


## Budget moyen des ménages selon la distance au centre (en F)

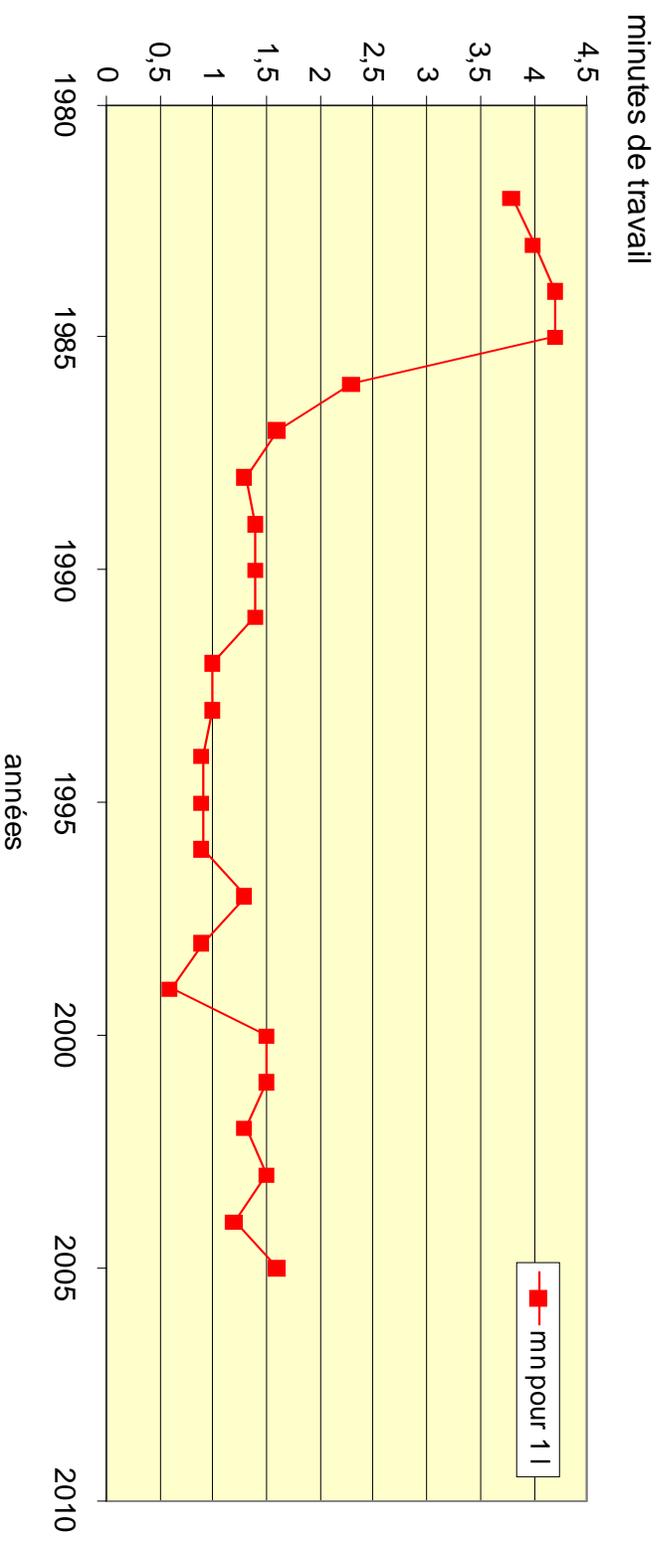




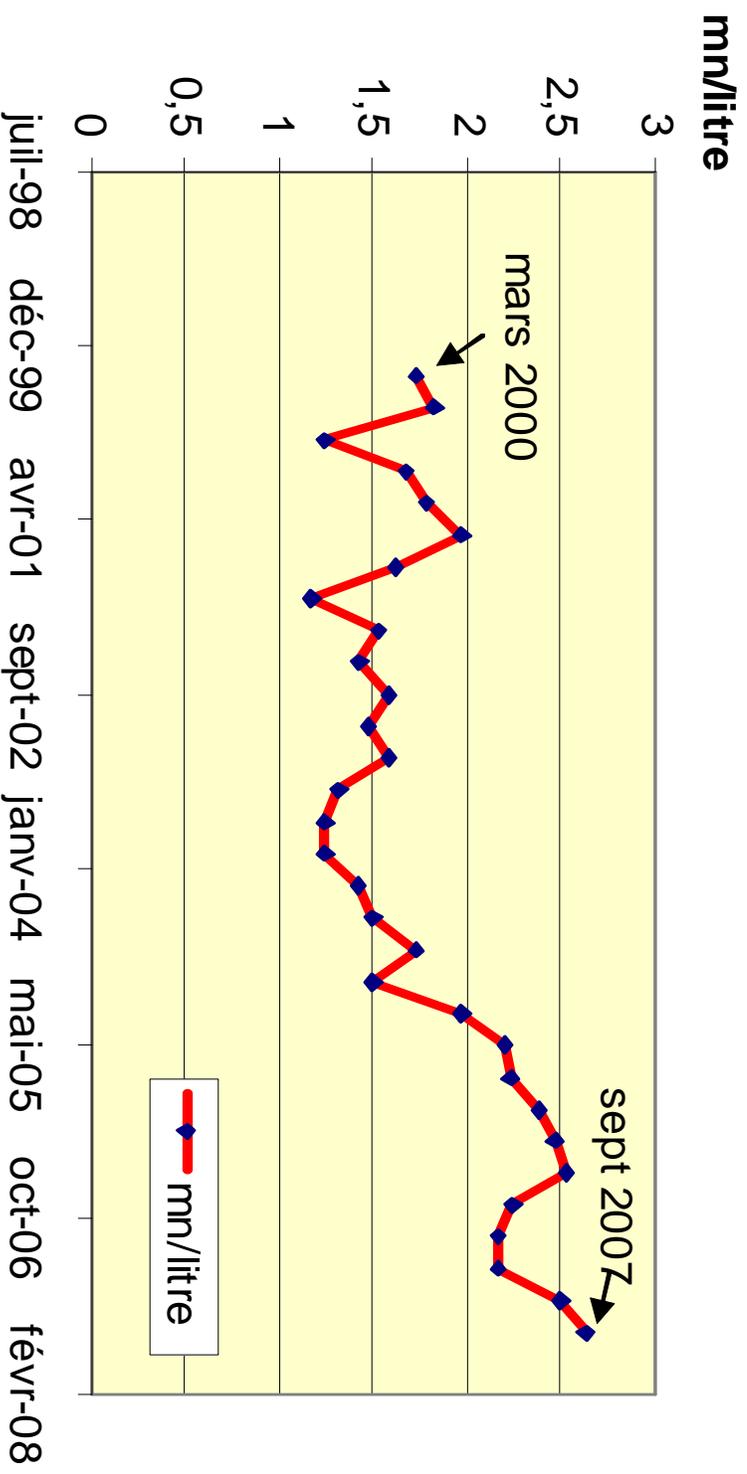
Indices du prix du pétrole brut  
et du coût de la construction de 1980 à 2007



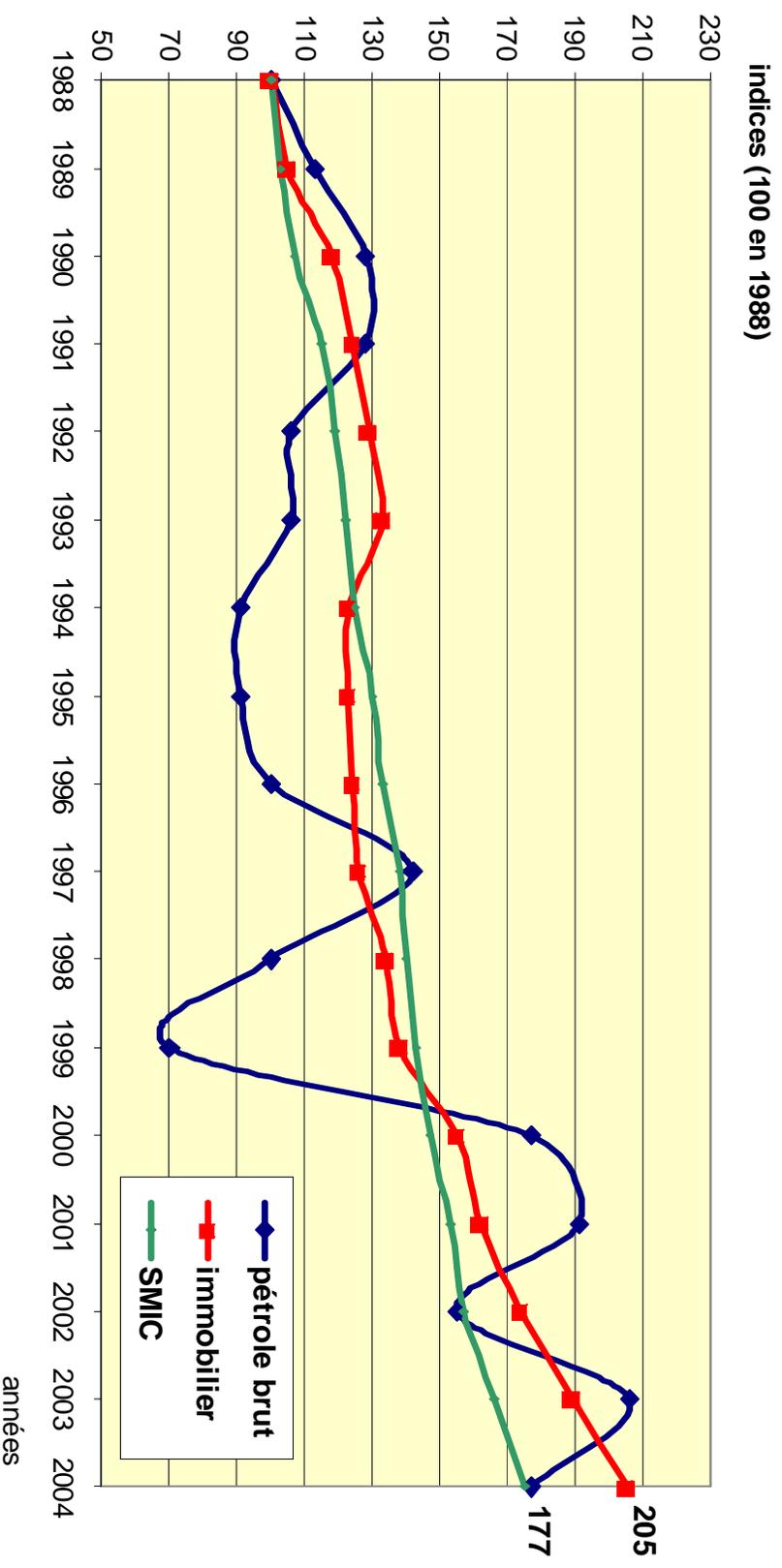
# Prix équivalent-travail du litre de pétrole brut



## Prix équivalent-travail du pétrole brut (en mn/litre)

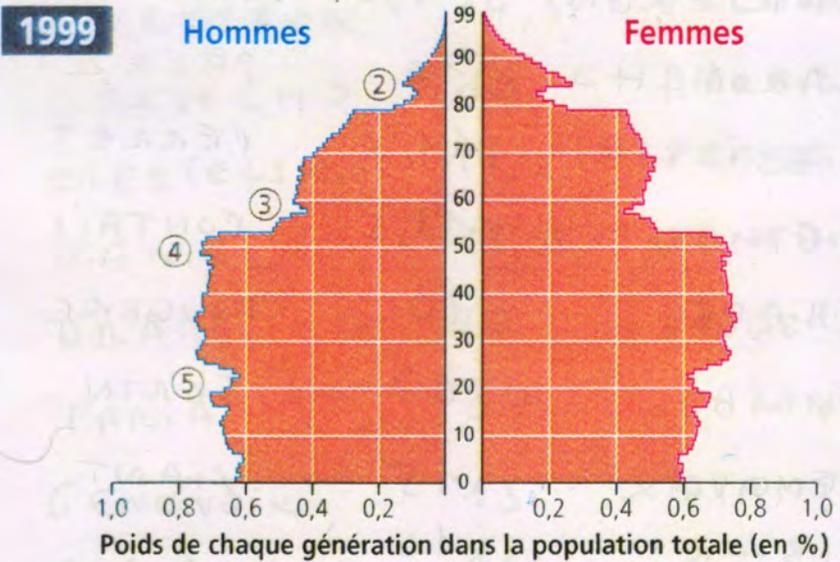
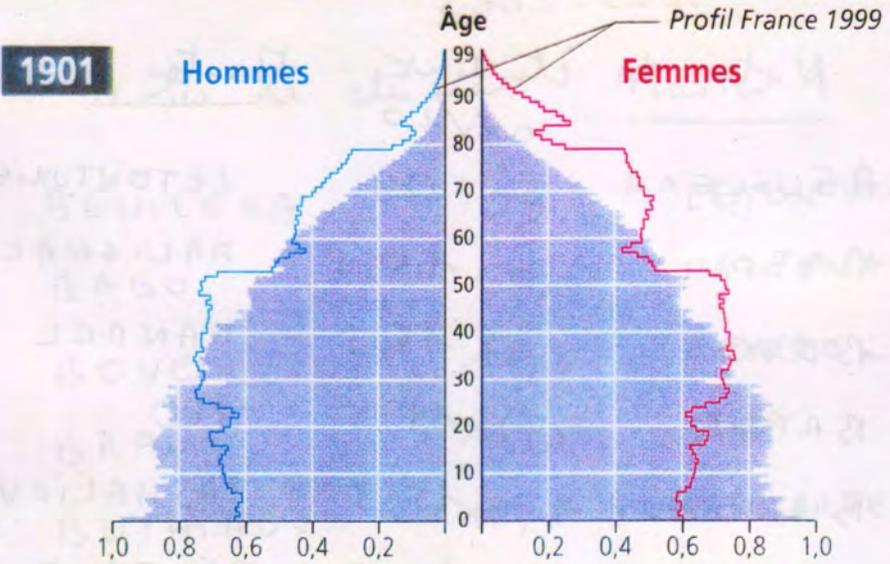


## Indices du montant du SMIC et des prix du pétrole brut et du lot pour une maison individuelle

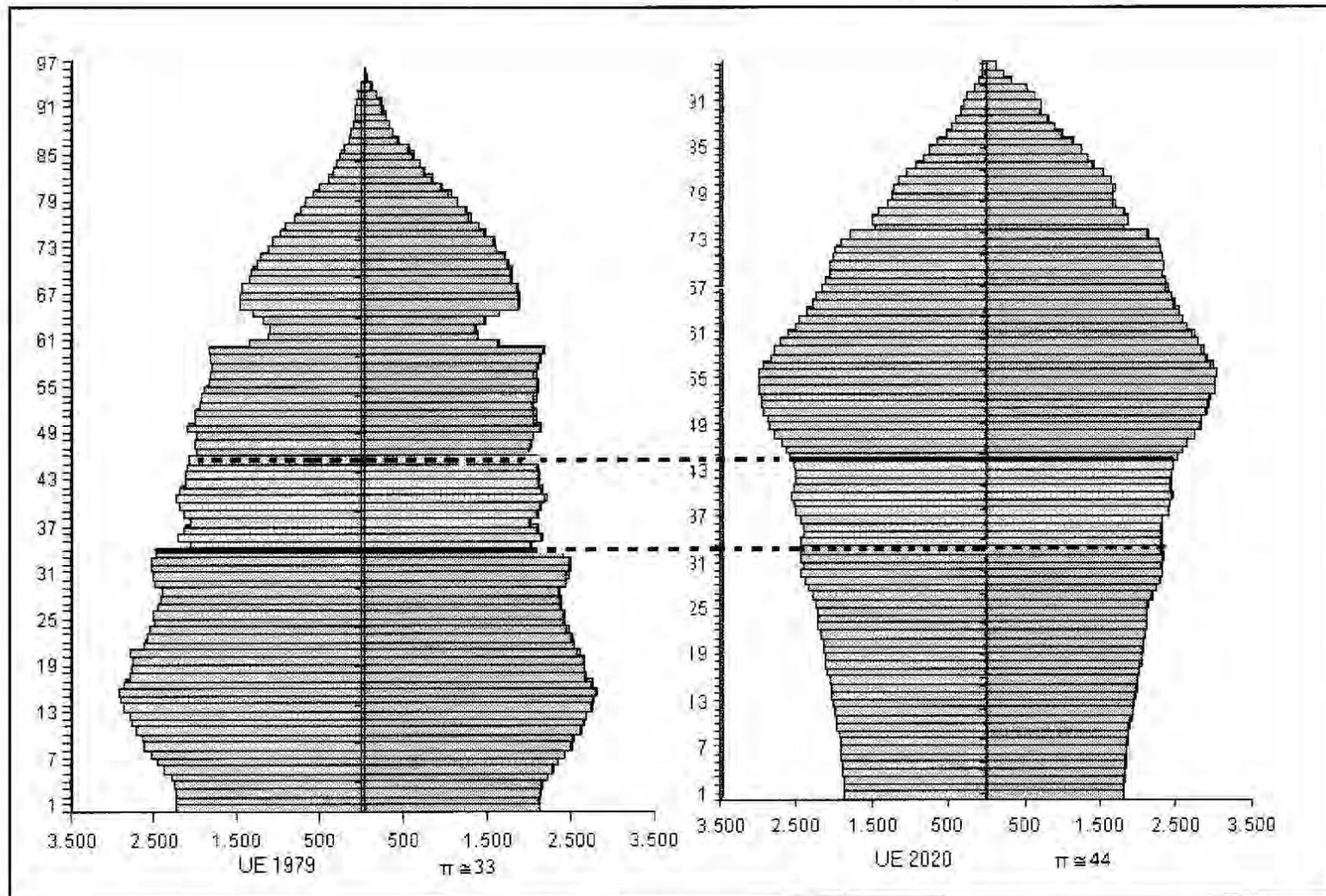




# Pyramides des âges (France métropolitaine)



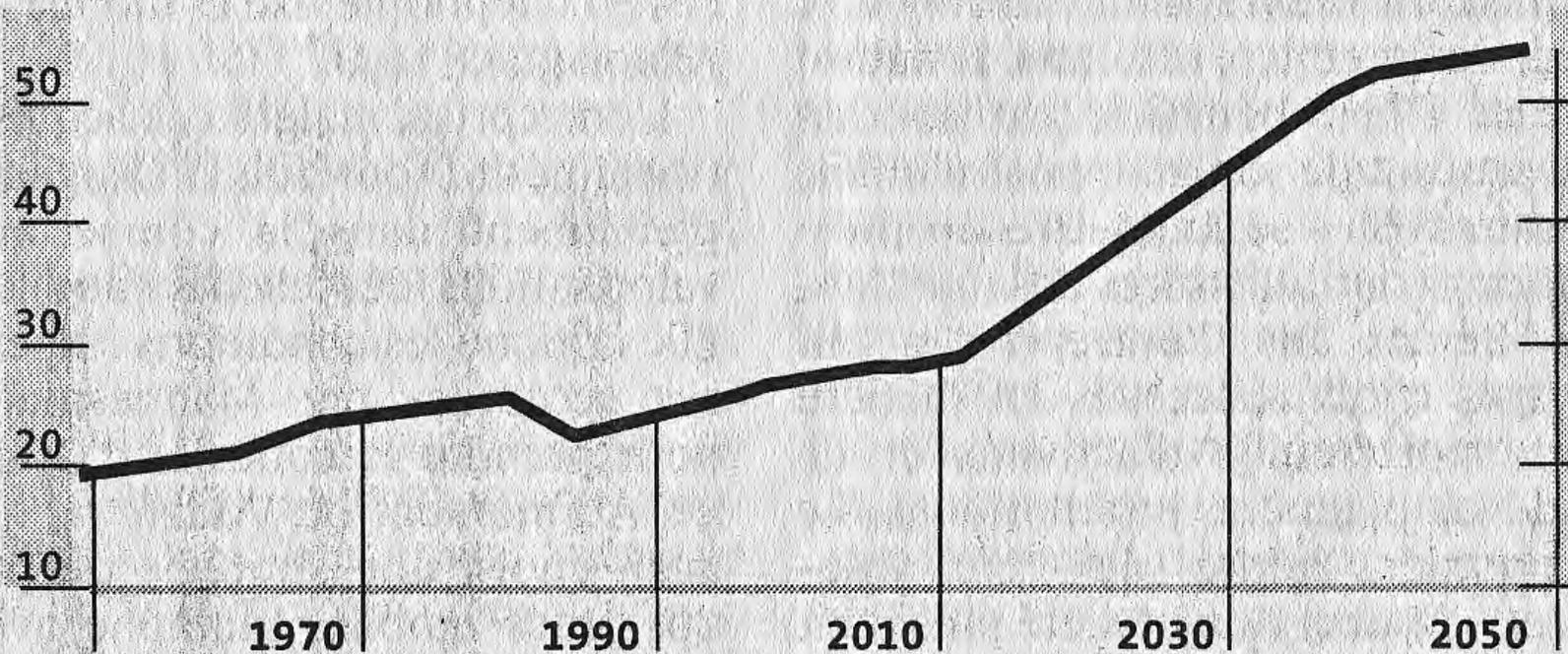
**Figure 22**  
**Vie médiane en Europe 1980-2020**



Source : Conseil de l'Europe (2003).

## UN RAPPORT ACTIFS/INACTIFS DEFAVORABLE

Taux de dépendance démographique en France\*



\* Rapport de dépendance démographique = rapport effectifs des 65 ans et plus/effectifs des 20-64 ans

## L'URBANISME DES RÉSEAUX

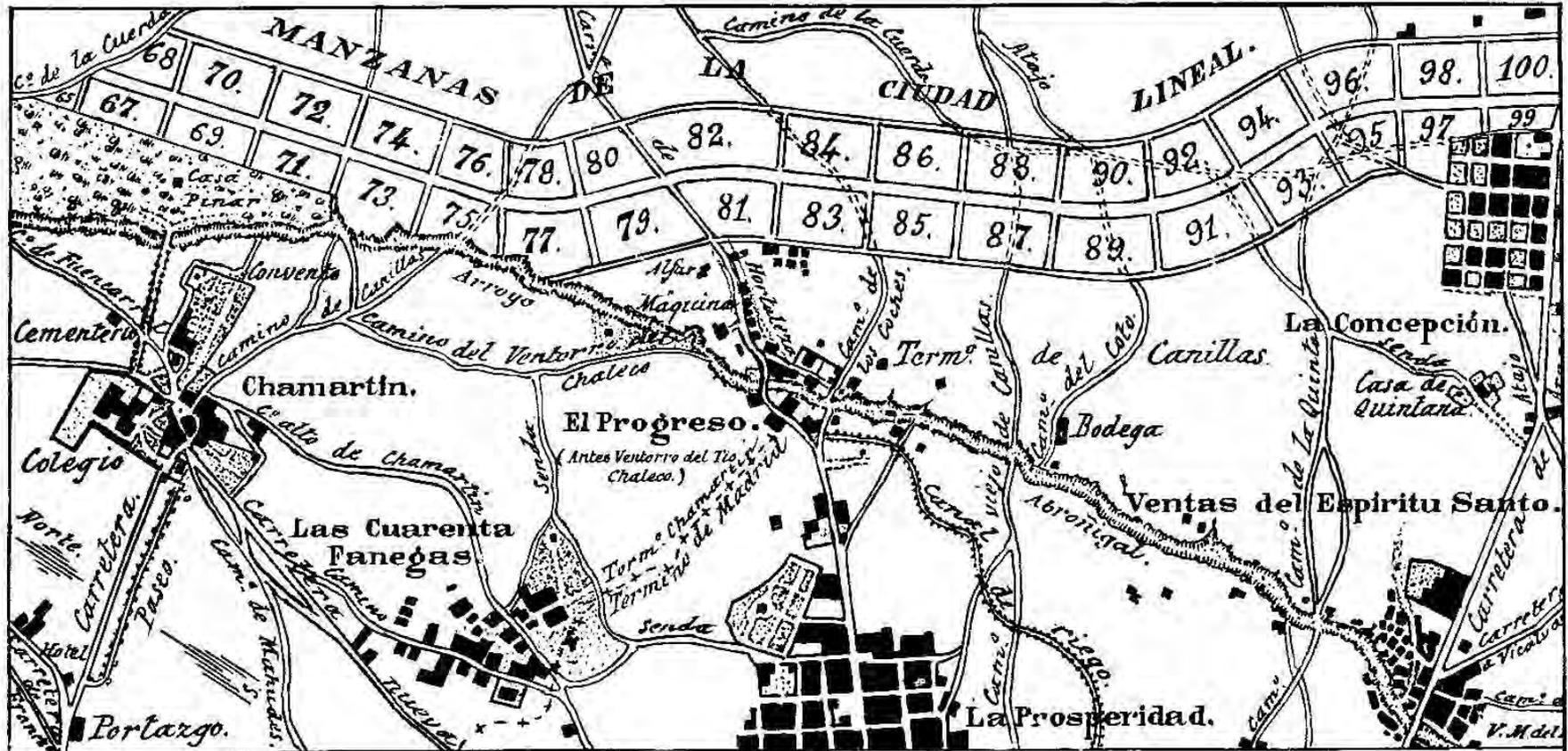
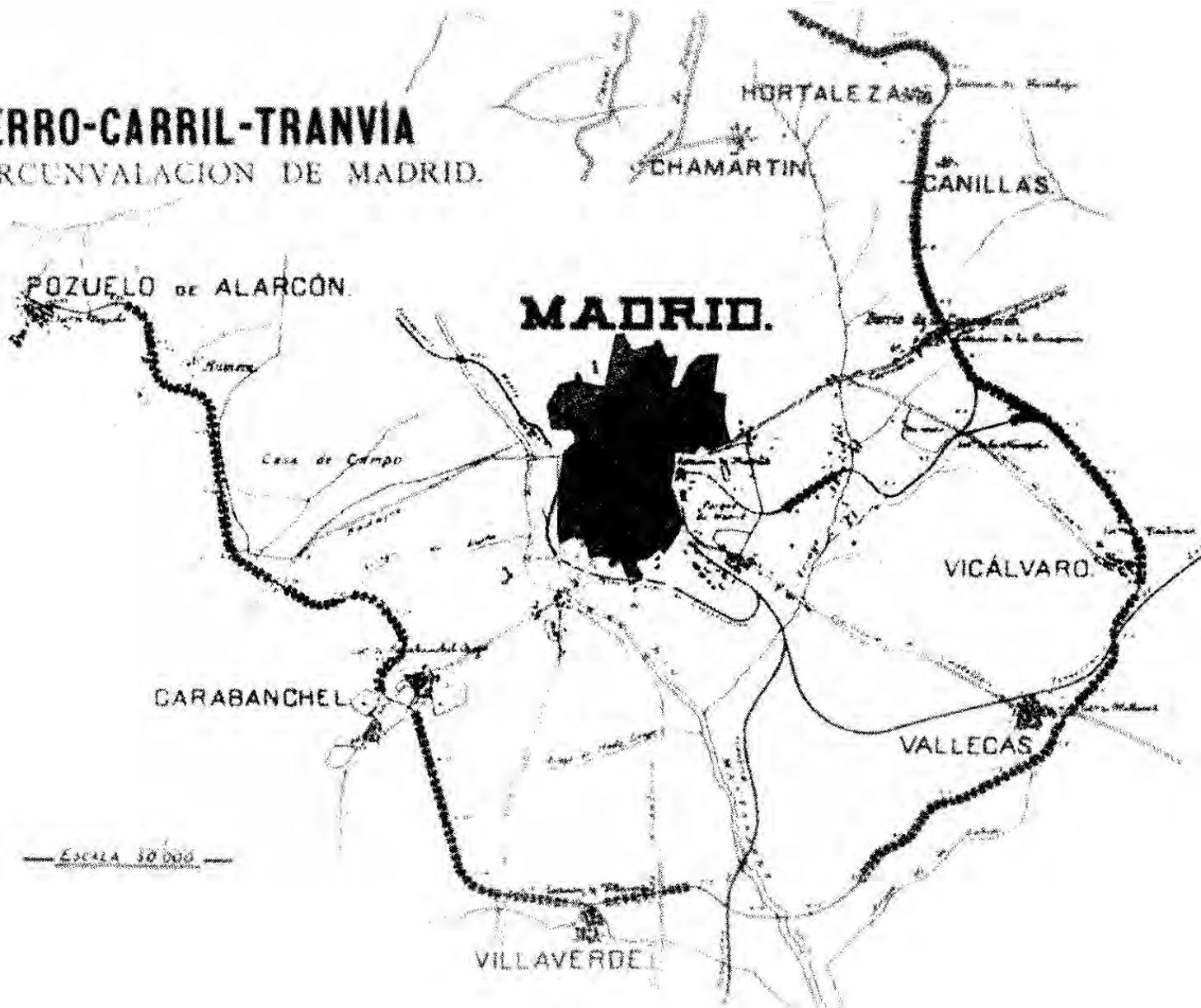


Fig 16 : Réalisation des projets de A. Soria y Mata, La Ciudad Lineal de Madrid : 5,2 km de longueur et 460 m de largeur.

(Source : Soria y Mata, *La Cité Linéaire*, Ecole nationale supérieure des beaux-arts, 1984).

# FERRO-CARRIL-TRANVÍA E CIRCUNVALACION DE MADRID.



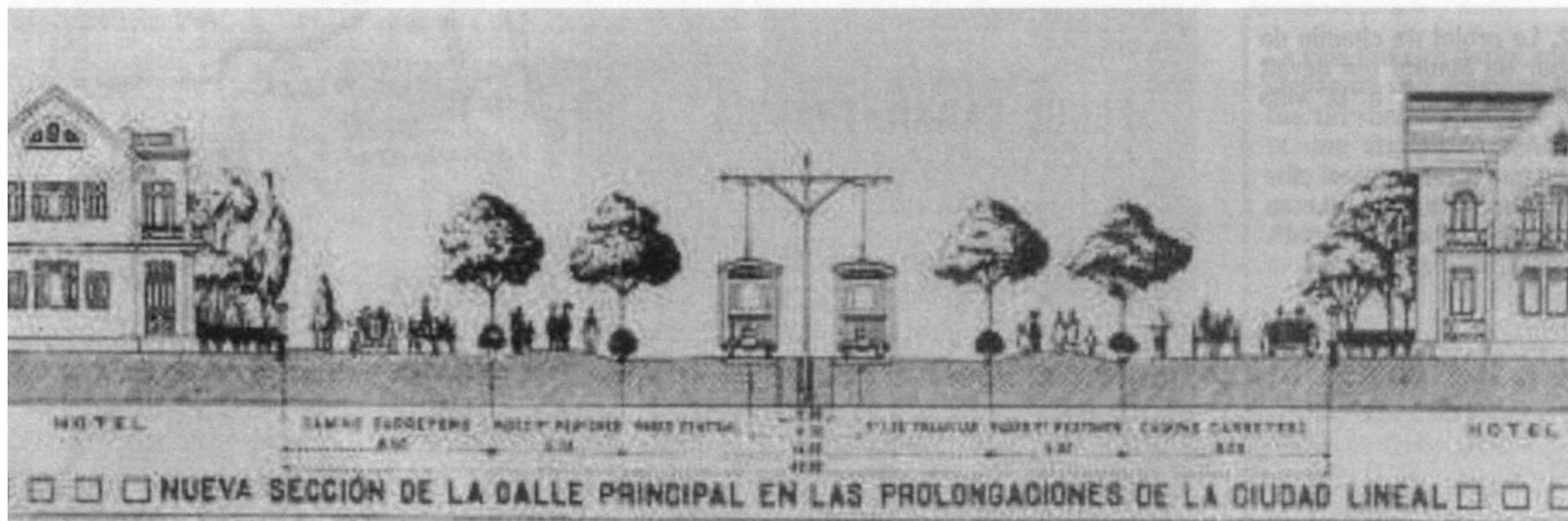




Fig. 19. — Co.

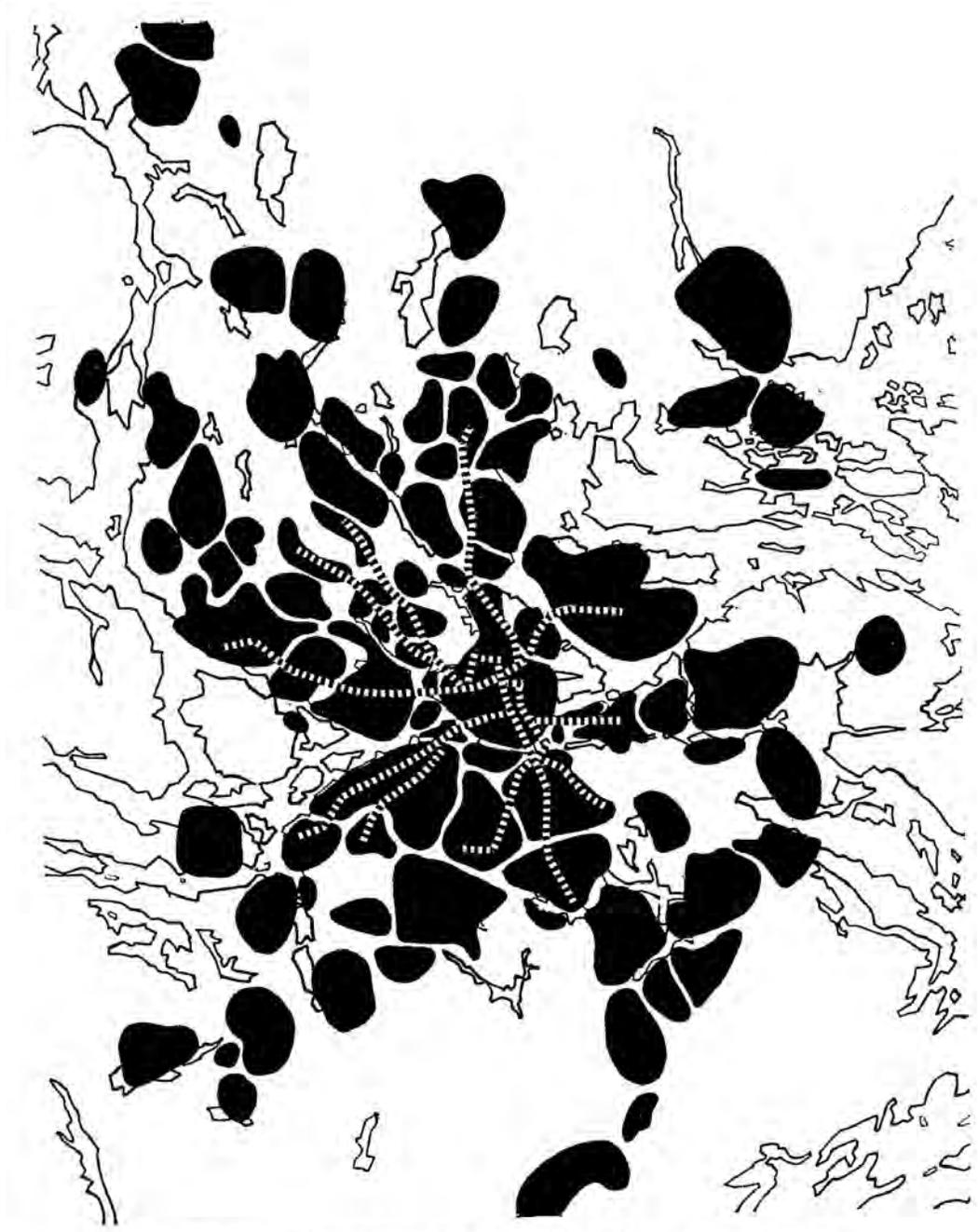


Fig. 20. — Plan régional de Stockholm : schéma proposé (1967)

