

Définitions et concepts de la mobilité régulière et locale

I. Méthodes de recueil des enquêtes 1994 et 2008

Mobilité locale

En 1994

Les déplacements sont connus par une interrogation faite par l'enquêteur, auprès d'un individu d'au moins 6 ans, tiré au sort parmi les membres d'un ménage. La période étudiée est celle de la veille du jour de l'interview, si la veille est un des 5 jours de semaine (du lundi au vendredi). Si l'enquête a lieu un lundi, le jour observé est le vendredi précédent.

L'interrogation porte aussi sur les déplacements au cours du dernier week-end en excluant, pour des problèmes de fiabilité, les déplacements entièrement faits à pied. Ceux-ci sont souvent courts et donc plus facilement oubliés par l'enquêté, et ce d'autant plus que la date du recueil peut être éloignée de la date de l'événement.

En 2008

Les déplacements du lundi au vendredi sont obtenus de la même façon qu'en 1994.

La méthode diffère de 1994 pour les déplacements du week-end. A l'exception des régions Île-de-France et Pays de la Loire, l'interrogation porte sur un seul jour de week-end. Si l'enquêté est sorti uniquement le samedi, le jour à décrire est celui-ci, s'il est sorti uniquement le dimanche, le jour à décrire est celui-ci. Si l'individu est sorti les deux jours de week-end, l'enquêteur tire au sort le jour à décrire. En région Île-de-France et Pays de la Loire, l'interrogation porte à la fois sur le samedi et le dimanche.

Mobilité régulière

En 1994

Les déplacements entre le domicile et le lieu de travail, d'études ou de garde sont décrits en termes d'habitudes par tous les membres du ménage interviewé, lorsque ceux-ci ont naturellement un lieu fixe hors de leur domicile où ils se rendent au moins trois fois par semaine.

On appelle « habitude » ce qui traduit le comportement le plus fréquent en termes de modes de transport utilisés, horaires, durée... S'il est impossible de préciser quelle est l'habitude, on décrit le dernier déplacement vécu, par exemple vers le lieu de travail, d'études...

Les données sur la mobilité régulière diffèrent de celles publiées dans l'Insee Résultats n° 88-89 de 1997. Elles sont désormais restreintes aux seuls individus se rendant au moins trois fois par semaine sur leur lieu de travail, études ou garderie.

En 2008

Tous les actifs, tous les enfants en garde mais un seul enfant scolarisé ou étudiant de 6 ans ou plus sont interrogés dans chaque ménage. Ils décrivent un ou deux lieux de travail (d'études ou de garde) fixes, hors du domicile où ils vont au moins une fois par semaine.

Le champ retenu pour la mobilité régulière est constitué des individus partant de leur résidence principale et allant au moins trois fois par semaine sur leur lieu de travail fixe (d'études ou de garde), décrit en premier.

II. Définitions

Déciles

Si on ordonne la distribution de revenus, les déciles sont les valeurs qui partagent cette distribution en dix parties égales. Ainsi :

- le premier décile (noté généralement D1) est le revenu au-dessous duquel se situent 10 % des revenus ;
- le neuvième décile (noté généralement D9) est le revenu au-dessous duquel se situent 90 % des revenus.

Déplacement

Le déplacement est le mouvement d'une personne d'un lieu de départ vers un lieu d'arrivée. Il se caractérise par un motif et un seul. Un déplacement peut recouvrir l'usage d'un ou plusieurs modes de transport, c'est pourquoi aller prendre un moyen de transport n'est pas un motif de déplacement. Tout changement de motif entraîne un changement de déplacement. Deux déplacements successifs peuvent avoir le même motif.

Distance

Mobilité locale

En 1994, la distance est celle déclarée par l'enquêté ; il ne s'agit pas d'une distance à vol d'oiseau. En 2008, la distance est partiellement déclarée par l'enquêté, seulement pour les déplacements de plus de 20 minutes effectués en tant que conducteur de voiture ou cyclomoteur, et pour un motif différent d'une tournée (cf. définition). Une distance est imputée afin de compléter les informations non recueillies.

Méthode d'imputation utilisée :

- pour les déplacements intra-communaux ou entre communes limitrophes :
 - si la distance déclarée existe, elle est conservée ;
 - sinon, une distance estimée (par un modèle de régression utilisant la durée et les données de l'enquête de 1994) est affectée.
- pour les déplacements entre deux communes non limitrophes :
 - si la valeur déclarée existe, elle est conservée ;
 - sinon une distance routière (issue du distancier Odomatrix, distance entre chefs-lieux de commune) est affectée.

Mobilité régulière

En 2008 comme en 1994, la distance est celle déclarée par l'enquêté ; il ne s'agit pas d'une distance à vol d'oiseau. Les distances non déclarées sont imputées de la même manière que la mobilité locale. La distance est celle allant du domicile au lieu de travail (d'études ou de garde), en tenant compte des éventuels détours effectués sur le trajet (exemple : un détour pour conduire un enfant à son école).

Le temps est celui écoulé entre le départ du domicile et l'arrivée sur le lieu de travail (d'études ou de garde), en incluant les éventuels temps d'attente lors de changement de mode de transport. L'arrivée sur le lieu de travail (d'études ou de garde) est l'arrivée à la porte de l'établissement.

Mobilité locale

Déplacements des personnes de 6 ans ou plus, faits à l'occasion d'activités situées dans un rayon de 80 km autour du domicile et sur le territoire national ; ce champ est complètement comparable entre les enquêtes ETC 1994 et ENTND 2008.

La période de temps observée est de 24 heures. Elle commence à 4 heures du matin du jour observé et se termine à 4 heures du matin le jour suivant. Les déplacements pris en compte doivent s'être terminés pendant cette période.

Comme les déplacements du samedi et dimanche entièrement faits à pied ne sont pas comptés en 1994, on les enlève en 2008 par souci de cohérence.

La notion de mobilité un jour de semaine se définit comme la mobilité d'un jour moyen du lundi au vendredi.

La notion de mobilité hebdomadaire se définit comme la mobilité globale du lundi au dimanche.

Mobilité régulière

Déplacements des personnes de 6 ans ou plus, entre le domicile et le lieu de travail, d'études ou de garde.

Voir ci-dessus « Méthodes de recueil des enquêtes ».

Le champ retenu est constitué des individus partant de leur résidence principale et allant au moins trois fois par semaine sur leur lieu de travail fixe (d'études ou de garde), décrit en premier.

Modes de transport

La marche à pied est un des modes de transport si elle est exclusive (en d'autres termes, elle n'est pas enregistrée si elle se combine avec d'autres modes de transport). En 1994, la mobilité le week-end exclut complètement ces déplacements. Une question préalable permet cependant de mesurer la proportion de personnes qui se sont déplacées uniquement à pied. En 2008, les déplacements exclusivement faits à pied sont inclus dans la mobilité du week-end. Pour la mobilité le week-end, un filtre est appliqué aux tableaux afin d'assurer la comparaison avec 1994.

Modes de transport agrégés

- Voiture particulière (VP ou 4-roues) : regroupe à la fois les déplacements effectués comme conducteur et comme passager de voiture particulière, véhicule utilitaire léger (VUL) ou voiturette.
- Deux-roues : regroupe à la fois les bicyclettes et les deux-roues à moteur, immatriculés ou non.
- Transports en commun : regroupe tous les modes de transport non individuels, c'est-à-dire transports publics, transports employeurs, train, taxi, etc.
- Marche à pied : déplacements effectués entièrement à pied, quelles que soient leur longueur ou leur durée.

On appelle :

- Modes mécanisés : l'ensemble voitures particulières, transports en commun et deux-roues.
- Modes individuels : l'ensemble voitures particulières et deux-roues.
- Modes collectifs urbains : RER, métro, VAL, funiculaire, tramway, trolley, autobus urbain,

transports urbains et régionaux sans précision, ramassage employeur, ramassage scolaire, taxi (individuel, collectif).

Mode de transport principal

Le mode de transport principal est le mode de transport utilisé s'il est unique. Dans le cas de déplacements multimodaux, il est déterminé par l'application de la hiérarchie des modes, allant du mode le plus lourd au mode le plus léger.

Modes de transport détaillés

Marche à pied :

1.10 Uniquement marche à pied

Deux-roues :

2.20 Bicyclette, tricycle (y compris à assistance électrique)

2.22 Cyclomoteur (2 roues moins de 50 cm³) - Conducteur

2.23 Cyclomoteur (2 roues moins de 50 cm³) - Passager

2.24 Moto (plus de 50 cm³) - Conducteur (y compris avec side-car)

2.25 Moto (plus de 50 cm³) - Passager (y compris avec side-car)

2.29 Motocycles sans précision (y compris quads)

Automobiles :

3.30 Voiture, VUL, voiturette... - Conducteur seul

3.31 Voiture, VUL, voiturette... - Conducteur avec passager

3.32 Voiture, VUL, voiturette... - Passager

3.33 Voiture, VUL, voiturette... - Tantôt conducteur, tantôt passager

3.39 Trois ou quatre-roues sans précision

Transports spécialisé, scolaire, taxi :

4.40 Taxi (individuel, collectif)

4.41 Transport spécialisé (handicapé)

4.42 Ramassage organisé par l'employeur

4.43 Ramassage scolaire

Transport collectif :

5.50 Autobus urbain, trolleybus

5.51 Navette fluviale

5.52 Autocar de ligne (sauf SNCF)

5.53 Autre autocar (affrètement, service spécialisé)

5.54 Autocar SNCF

5.55 Tramway

5.56 Métro, VAL, funiculaire

5.57 RER, SNCF banlieue

- 5.58 TER
- 5.59 Autres transports urbains & régionaux (sans précision)
- 6.60 TGV, 1ère classe
- 6.61 TGV, 2ème classe
- 6.62 Autre Train, 1ère classe
- 6.63 Autre Train, 2ème classe
- 6.69 Train sans précision

Autres modes :

- 7.70 Avion
- 8.80 Bateau
- 9.90 Autres modes

Modes de transport agrégés pour la mobilité régulière

Marche à pied : « 1.10 »

Deux-roues motorisées : « 2.22 », « 2.23 », « 2.24 », « 2.25 », « 2.29 »

Bicyclette : « 2.20 »

Voiture – conducteur : « 3.30 », « 3.31 »

Voiture – passager : « 3.32 », « 3.33 », « 3.39 »

Transports collectifs urbains : « 4.40 », « 4.41 », « 4.42 », « 4.43 », « 5.50 », « 5.51 », « 5.52 », « 5.53 », « 5.54 », « 5.55 », « 5.56 », « 5.57 »¹

Train : « 5.58 », « 5.59 », « 6.60 », « 6.61 », « 6.62 », « 6.63 », « 6.69 »

Autres modes : le reste.

Modes de transport agrégés pour la mobilité locale

Marche à pied : « 1.10 »

Deux roues motorisées : « 2.22 », « 2.23 », « 2.24 », « 2.25 », « 2.29 »

Bicyclette : « 2.20 »

Voitures : « 3.30 », « 3.31 », « 3.32 », « 3.33 », « 3.39 »

Transports collectifs : « 4.40 », « 4.41 », « 4.42 », « 4.43 », « 5.50 », « 5.51 », « 5.52 », « 5.53 », « 5.54 », « 5.55 », « 5.56 », « 5.57 », « 5.58 », « 5.59 », « 6.60 », « 6.61 », « 6.62 », « 6.63 », « 6.69 », « 7.70 »

Autres modes : le reste.

Motif de déplacement détaillés

MOTIFS PRIVÉS

Retour au point de départ / Études / Garderie

- 1.1 Aller au domicile
- 1.2 Retour à la résidence occasionnelle
- 1.3 Retour au domicile de parents (hors ménage) ou d'amis
- 1.11 Se rendre sur un lieu d'études (école, lycée, université)
- 1.12 Faire garder un enfant en bas âge (nourrice, crèche, famille)

Achats

- 2.20 Se rendre dans une grande surface ou un centre commercial (y compris boutiques et services)
- 2.21 Se rendre dans un commerce de proximité, petit commerce, supérette, boutique, services (banque, cordonnier...) (hors centre commercial)

Soins

- 3.31 Soins médicaux ou personnels (médecin, coiffeur...)

Démarches

- 4.41 Démarche administrative, recherche d'informations

Visites

- 5.51 Visite à des parents
- 5.52 Visite à des amis

Accompagner ou aller chercher

- 6.61 Accompagner quelqu'un à la gare, à l'aéroport, à une station de métro, de bus, de car
- 6.62 Accompagner quelqu'un à un autre endroit
- 6.63 Aller chercher quelqu'un à la gare, à l'aéroport, à une station de métro, de bus, de car
- 6.64 Aller chercher quelqu'un à un autre endroit

Loisirs

- 7.71 Activité associative, cérémonie religieuse, réunion
- 7.72 Aller dans un centre de loisirs, parc d'attraction, foire
- 7.73 Manger ou boire à l'extérieur du domicile
- 7.74 Visiter un monument ou un site historique
- 7.75 Voir un spectacle culturel ou sportif (cinéma, théâtre, concert, cirque, match)
- 7.76 Aller faire du sport
- 7.77 Se promener sans destination précise
- 7.78 Se rendre sur un lieu de promenade

Vacances, changer de résidence et " Autres motifs privés "

- 8.80 Vacances hors résidence secondaire
- 8.81 Se rendre dans une résidence secondaire
- 8.82 Se rendre dans une résidence occasionnelle
- 8.89 Autres motifs personnels

MOTIFS PROFESSIONNELS

- 9.91 Travailler dans son lieu fixe et habituel
- 9.92 Travailler en dehors d'un lieu fixe et habituel, sauf tournée (chantier, contacts professionnels, réunions, visite à des clients ou fournisseurs, repas d'affaires...)
- 9.94 Stage, conférence, congrès, formations, exposition
- 9.95 Tournées professionnelles (VRP) ou visites de patients
- 9.96 Autres motifs professionnels

Motifs de déplacements agrégés

- Domicile – travail : déplacements ayant pour motif à l'origine le domicile et comme motif de destination le lieu de travail fixe. Par conséquent, lorsqu'il y a un déplacement intermédiaire entre le domicile et le lieu de travail (exemple : accompagnement d'une autre personne) le déplacement est comptabilisé avec les déplacements secondaires. Il y a donc très certainement sous-estimation par cette méthode.
- Travail – domicile : les retours du lieu de travail fixe vers le domicile. Pour la même raison que précédemment, si le retour comporte un ou plusieurs déplacements intermédiaires, le trajet au départ du travail est comptabilisé avec les déplacements secondaires.
- Domicile – affaires : déplacements ayant pour origine le domicile et pour motif tout ce qui n'est pas travail fixe ou école ou université c'est-à-dire à la fois le travail non fixe, les courses et achats, les affaires personnelles ou professionnelles, etc.
- Affaires – domicile : déplacements vers le domicile ayant comme motifs à l'origine ceux cités ci-dessus.
- Domicile – école : déplacements ayant pour origine le domicile et comme motif de destination l'école, le collège, le lycée ou l'université.
- École – domicile : déplacements vers le domicile ayant comme motif à l'origine ceux cités ci-dessus.
- Secondaires : tous déplacements non liés au domicile. Comprend pour les raisons évoquées ci-dessus des trajets à destination du travail, de l'école, ou ayant comme origine le travail ou l'école (cf. Domicile - travail, Travail – domicile, Domicile – école, École - domicile).

Motifs de déplacements regroupés

| | |
|----------------|--|
| Domicile | Domicile Résidence occasionnelle |
| Commerce | Se rendre dans une grande surface ou un centre commercial Se rendre dans un commerce de proximité, petit commerce, supérette, boutique, services |
| Visite | Visite à des parents Visite à des amis |
| Accompagnement | Accompagner quelqu'un à la gare, à l'aéroport... Accompagner quelqu'un à un autre endroit Aller chercher quelqu'un à la gare, à l'aéroport... Aller chercher quelqu'un à un autre endroit |
| Sport | Aller faire du sport |
| Autres loisirs | Vacances hors résidence secondaire Se rendre dans une résidence secondaire Aller dans un centre de loisirs, parc d'attraction, foire Manger ou boire à l'extérieur du domicile |

Visiter un monument ou un site historique
Voir un spectacle culturel ou sportif
Activité associative, cérémonie religieuse, réunion

Autres motifs privés Faire garder un enfant en bas âge
Soins médicaux ou personnels
Démarche administrative, recherche d'informations
Autres motifs personnels
Se promener sans destination précise 2
Se rendre sur un lieu de promenade 2

Travail fixe Travailler dans son lieu fixe et habituel

Études Se rendre sur un lieu d'études

Autres motifs professionnels Travailler en dehors d'un lieu fixe et habituel, sauf tournée (cf. définition)
Stage, conférence, congrès, formations, exposition
Tournées professionnelles (VRP) ou visites de patients
Autres motifs professionnels

Quartiles

Si on ordonne la distribution de revenus, les quartiles sont les valeurs qui partagent les revenus en quatre parties égales. Ainsi :

- le premier quartile (noté généralement Q1) est le revenu au-dessous duquel se situent 25 % des revenus ;
- le deuxième quartile est le revenu au-dessous duquel se situent 50 % des revenus ; c'est la médiane ;
- le troisième quartile (noté généralement Q3) est le revenu au-dessous duquel se situent 75 % des revenus.

Temps

Le temps est celui écoulé entre le départ et l'arrivée sur le lieu de destination, en incluant les éventuels temps d'attente du moyen de transport ou lors de changement de mode de transport, et en incluant les temps effectués à pied pour rejoindre la gare ou atteindre le lieu de destination.

Tournée

Certains emplois obligent à faire de nombreux déplacements pour le même motif ; par exemple, un médecin au cours de ses visites, un représentant de commerces, un releveur EDF, etc. Les arrêts sont brefs et répétitifs. Il convient de traiter les déplacements de cette nature comme un seul déplacement avec pour motif « tournée ».

Type de liaison

Liaison entre les catégories d'aire urbaine (voir ci-dessous définition du zonage en aire urbaine) de départ et d'arrivée du déplacement. Exemple : le déplacement d'un pôle urbain vers une couronne périurbaine.

Unité de consommation

Système de pondération attribuant un coefficient à chaque membre du ménage et permettant de comparer les niveaux de vie de ménages, de taille ou de composition différentes. Avec cette pondération, le nombre de personnes est ramené à un nombre d'unités de consommation (UC). Pour comparer le niveau de vie des ménages, on ne peut pas s'en tenir qu'à la consommation par personne. En effet, les besoins d'un ménage ne s'accroissent pas en stricte proportion de sa taille. Lorsque plusieurs personnes vivent ensemble, il n'est pas nécessaire de multiplier tous les biens de consommation (en particulier, les biens de consommation durables) par le nombre de personnes pour garder le même niveau de vie.

Aussi, pour comparer les niveaux de vie de ménages de taille ou de composition différente, on utilise une mesure du revenu corrigé par unité de consommation à l'aide d'une échelle d'équivalence. L'échelle actuellement la plus utilisée (dite de l'OCDE) retient la pondération suivante :

- 1 UC pour le premier adulte du ménage ;
- 0,5 UC pour les autres personnes de 14 ans ou plus ;
- 0,3 UC pour les enfants de moins de 14 ans.

Le revenu par unité de consommation est le revenu du ménage rapporté au nombre d'unités de consommation calculé pour ce ménage.

Zonage en unité urbaine

La notion d'unité urbaine repose sur la continuité de l'habitat : est considéré comme tel, un ensemble d'une ou plusieurs communes présentant une continuité du tissu bâti (pas de coupure de plus de 200 mètres entre deux constructions) et comptant au moins deux mille habitants. Les unités urbaines sont redéfinies à l'occasion de chaque recensement de la population, le découpage pris en compte pour l'ENTD 2008 date du recensement de la population (RP) de 1999. Dans cette zone bâtie, les constructions sont séparées de leurs voisines par 200 mètres au plus. Le calcul de l'espace entre deux constructions est en grande partie réalisé à partir de photographies aériennes. Il ne tient pas compte des cours d'eau traversés par des ponts, des terrains publics (jardins, cimetières, stades, aéroports...), ni des terrains industriels ou commerciaux (usines, parcs de stationnement...).

Une même unité urbaine peut s'étendre sur deux ou plusieurs départements, et déborder des frontières nationales. Dans ce dernier cas, on ne considère que la partie française de ces unités urbaines transfrontalières.

Si la zone bâtie se situe sur une seule commune, on parlera de **ville isolée**. Dans le cas contraire, on a une agglomération multicommunale. Pour chacune des agglomérations multicommunales, on a défini un "centre". Il s'agit d'un ensemble composé d'une ou plusieurs communes entières déterminé comme indiqué ci-dessous.

Si une commune représente plus de 50 % de la population de l'unité urbaine, elle est seule **ville centre**. Dans le cas contraire, toutes les communes qui ont une population supérieure à la moitié de celle de la commune la plus importante, ainsi que cette dernière, sont villes centres. Les communes urbaines qui ne sont pas villes centres constituent la **banlieue** de l'unité urbaine. Enfin, les **communes rurales** sont celles qui n'appartiennent pas à une unité urbaine.

Zonage en aire urbaine

Le zonage en aires urbaines est construit à partir des unités urbaines et des déplacements domicile-travail pour mesurer l'influence des villes et distinguer l'espace à dominante urbaine de l'espace à dominante rurale. Il permet notamment de prendre en compte le phénomène de périurbanisation en s'appuyant sur l'attractivité en termes d'emploi.

Les aires urbaines sont redéfinies à l'occasion de chaque recensement de la population, le

découpage pris en compte pour l'ENTD 2008 date du RP 1999.

Une aire urbaine est un ensemble de communes d'un seul tenant et sans enclave, constitué par **pôle urbain**, et par une **couronne périurbaine** formée de communes rurales ou d'unités urbaines dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci. La couronne périurbaine est construite à partir d'un processus itératif. On effectue quelques corrections finales pour éliminer les communes isolées géographiquement et pour inclure les communes enclavées. Cependant, il peut arriver qu'une aire urbaine se réduise au seul pôle urbain. Les aires urbaines ne prennent en compte aucune autre limite administrative que les communes. Pour la définition des aires urbaines des pôles frontaliers, dont une partie de l'agglomération est située à l'étranger, sont comptabilisés les flux à destination de la partie étrangère de l'unité urbaine pour déterminer les communes appartenant à la couronne périurbaine. Cependant les fichiers ne concernent que la partie française de ces aires urbaines transfrontalières.

Les catégories :

Espace à dominante urbaine :

- Le *pôle urbain* est une unité urbaine offrant au moins 5 000 emplois et n'appartenant pas à la couronne périurbaine d'un autre pôle urbain. Un pôle urbain est donc constitué d'un centre (ou ville-centre) et d'une banlieue, tout comme l'unité urbaine.

- Les *communes monopolarisées* (ou couronne périurbaine ou communes polarisées) font partie des communes de l'aire urbaine à l'exclusion de son pôle urbain.

- Les *communes multipolarisées* sont des communes rurales et unités urbaines situées hors des aires urbaines, dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans plusieurs aires urbaines, sans atteindre ce seuil avec une seule d'entre elles, et qui forment avec elles un ensemble d'un seul tenant.

Espace à dominante rurale :

Ensemble des communes n'appartenant pas à l'espace à dominante urbaine.

Typologie urbaine

Ce zonage urbain a été créé afin de répondre à une problématique de mobilité urbaine. Il est basé sur les notions d'aire urbaine, d'unité urbaine et de taille d'aire urbaine, définies à partir du RP 1999. Il est utilisé dans le n° 20 de la collection *Le point sur* intitulé « Dans les grandes agglomérations, la mobilité quotidienne des habitants diminue et elle augmente ailleurs ».

Les modalités sont :

- 00 Espace à dominante rurale
- 01 Commune polarisée d'aire urbaine jusqu'à 99 999 habitants
- 02 Pôle urbain d'aire urbaine jusqu'à 99 999 habitants
- 03 Commune multipolarisée
- 04 Commune polarisée d'aire urbaine de 100 000 à 10 000 000 habitants
- 05 Banlieue pôle urbain d'aire urbaine de 100 000 à 10 000 000 habitants
- 06 Centre pôle urbain d'aire urbaine de 100 000 à 10 000 000 habitants
- 07 Commune polarisée de l'aire urbaine de Paris
- 08 Banlieue de Paris
- 09 Paris

Le regroupement « Grandes agglomérations » est constitué des modalités 05, 06, 08 et 09.

Le regroupement « Rural ou faiblement urbanisé » est constitué des autres modalités, soit 00, 01, 02, 03, 04 et 07.

ZEAT (zone d'études et d'aménagement du territoire) ou grandes régions

En 1967, l'Insee en relation avec le Commissariat général au plan et la Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale (DATAR) a créé un découpage du territoire en huit grandes zones d'études et d'aménagement : les ZEAT.

- ÎLE-DE-FRANCE : Île-de-France
- BASSIN PARISIEN : Bourgogne, Centre, Champagne-Ardenne, Basse-Normandie, Haute-Normandie et Picardie
- NORD : Nord-Pas-de-Calais
- EST : Alsace, Franche-Comté, Lorraine
- OUEST : Bretagne, Pays de la Loire, Poitou-Charentes
- SUD-OUEST : Aquitaine, Limousin, Midi-Pyrénées
- CENTRE-EST : Auvergne, Rhône-Alpes
- MÉDITERRANÉE : Languedoc-Roussillon, Provence-Alpes-Côte d'Azur, Corse

Ce découpage créé lors du grand courant de la planification territoriale est encore quelquefois utilisé.

Au niveau européen, le découpage en ZEAT correspond au niveau 1 de la nomenclature des unités territoriales statistiques (NUTS 1).