Les systèmes territoriaux de la grande région Nouvelle-Aquitaine

Cahier 1 : organisation spatiale et mobilités quotidiennes

a'urba. agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine

Rapport d'étude

12/2016 provisoire étape définitif

Hangar G2 Bassin à flot n°1 quai Armand Lalande BP 71 F-33041 Bordeaux Cedex
Tél. : 33 (0)5 56 99 86 33 Fax : 33 (0)5 56 99 89 22 e-mail contact@aurba.org

Objet de l'étude

En 2015, les trois conseils régionaux historiques du Sud-Ouest (Aquitaine, Limousin et Poitou-Charentes) construisent en régie un atlas statistique à l'échelle de la nouvelle grande région qui servira de fiche d'identité de ce nouveau territoire. En complément de cette approche par les forces en présence et les stocks, l'a-urba doit apporter des éléments de connaissances sur les flux au sein de ce grand espace et avec les autres territoires.

Au travers de ses différentes compétences, renforcées par la loi NOTRe en août 2015, le nouveau conseil régional devra porter prochainement des projets à la fois ambitieux et s'appuyant sur des réalités locales pour mettre en place des politiques d'aménagement du territoire efficaces. Il devra élaborer un Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité du Territoire (SRADDET). Ce dernier fixe notamment des « orientations stratégiques et des objectifs en matière d'équilibre et d'égalité des territoires, d'implantation des différentes infrastructures d'intérêt régional, de désenclavement des territoires ruraux, d'intermodalité et de développement des transports …». Ce schéma, au caractère intégrateur et prescriptif, aura un rôle d'interaction fort avec d'autres documents de planification et d'urbanisme, chartes de territoires et autres schémas thématiques. Parmi eux, le Schéma Régional de Développement Economique, d'Innovation et d'Internationalisation (SRDEII) doit compléter les stratégies en matière de développement économique accompagnant le développement local des territoires.

Le rapport d'étude ici présent se veut donc une première contribution sous forme de diagnostic, à vision dynamique et spatiale, venant alimenter les grandes stratégies territoriales que la Nouvelle-Aquitaine devra mettre en place.

Équipe projet

Sous la direction de : Antonio Gonzalez Alvarez

Chef de projet : Lionel Bretin

Équipe projet :
Guillaume Rabany
Emmanuelle Gaillard
Christine Primet

Conception graphique :
Christine Dubart
Béatrice Cuesta Gicquel

Sommaire

Introduction 7

Éléments de méthodologie 11

Partie 1 : Métropolisation, périurbanisation et redistributions rurales **15**
1.1 Archipels métropolitains, pôles urbains et ruralités 15
1.2 Diffusions résidentielles 17
1.3 Dynamiques urbaines sur le long terme 19

Partie 2 : Concentrations des fonctions urbaines **23**
2.1 Concentration des emplois et intensification urbaine 23
2.2 Des usages différenciés des espaces de la région 25
2.3 Spécialisation fonctionnelle des territoires 27
2.4 Les déplacements des travailleurs de la région 29
2.5 La mobilité quotidienne des travailleurs dans la région 31
2.6 Les travailleurs qui utilisent les transports en commun 33

Partie 3 : La scolarité génératrice des déplacements des jeunes **37**
3.1 Des lieux d'études et de résidence parfois distincts 37
3.2 Des élèves plus ou moins mobiles selon le niveau de formation 39

Partie 4 : Synthèse des mobilités contraintes **45**
4.1 La Nouvelle-Aquitaine proche de l'Occitanie au quotidien 45
4.2 Mobilités quotidiennes entre polarités métropolitaines et réseaux urbains 49
4.3 Synthèse des mobilités quotidiennes en Nouvelle-Aquitaine 51

Conclusion **55**

Introduction

Introduction

Avec plus de 84 000 km², la grande région Nouvelle-Aquitaine (la première de France, la septième en Europe) occupe la même superficie qu'un pays comme l'Autriche ou la République Tchèque. Les enjeux de gestion d'un tel espace se posent nécessairement à des échelles très variées :

- quel positionnement et quelle stratégie la grande région construit-elle en France et à l'international ? Comment peser différemment et constituer une nouvelle grande entité à l'ouest de l'Europe ?
- quelles relations et quels modes d'échanges identifier pour collaborer avec de nouveaux voisins et se repositionner dans l'espace français et européen ?
- comment la Nouvelle-Aquitaine constitue-t-elle une nouvelle entité sur une surface aussi large et diverse ? Quels sont les organisations, les relations, les systèmes territoriaux existants au sein de cette grande région ?

Il s'agit d'identifier les territoires « intérieurs » qui peuvent apporter deux types d'atouts à la construction de la nouvelle région :

- ce qui les relie et les rassemble pour créer de la cohérence dans ce vaste espace ;
- ce qui les différencie et les organise entre eux pour constituer de la diversité et de la richesse.

Les premiers concernent les différents bassins de déplacements (par les mobilités régulières et « contraintes ») qui inscrivent des « réseaux de vie » de tailles variables. Les seconds contribuent à des réseaux, économiques et d'innovation, qui peuvent créer du lien entre territoires locaux pour mieux peser dans des fonctionnements plus larges, nationaux et européens.

Connaître ces systèmes vise à mieux construire de la cohérence dans ce nouvel espace de gouvernance et d'action politique régionale. Ils doivent répondre à un double enjeu territorial :

- garder en vue les ambitions d'équilibre et de solidarités territoriales entre les espaces constituant la région ;
- prendre en compte dans un projet régional les potentialités autour de la métropolisation de Bordeaux : quel est l'hinterland réel de Bordeaux ? Comment les villes moyennes font réseaux et entrent en capacité d'être des relais locaux et accompagnant la métropolisation bordelaise comme tête de pont de ce grand territoire ?

Éléments de méthodologie

Éléments de méthodologie

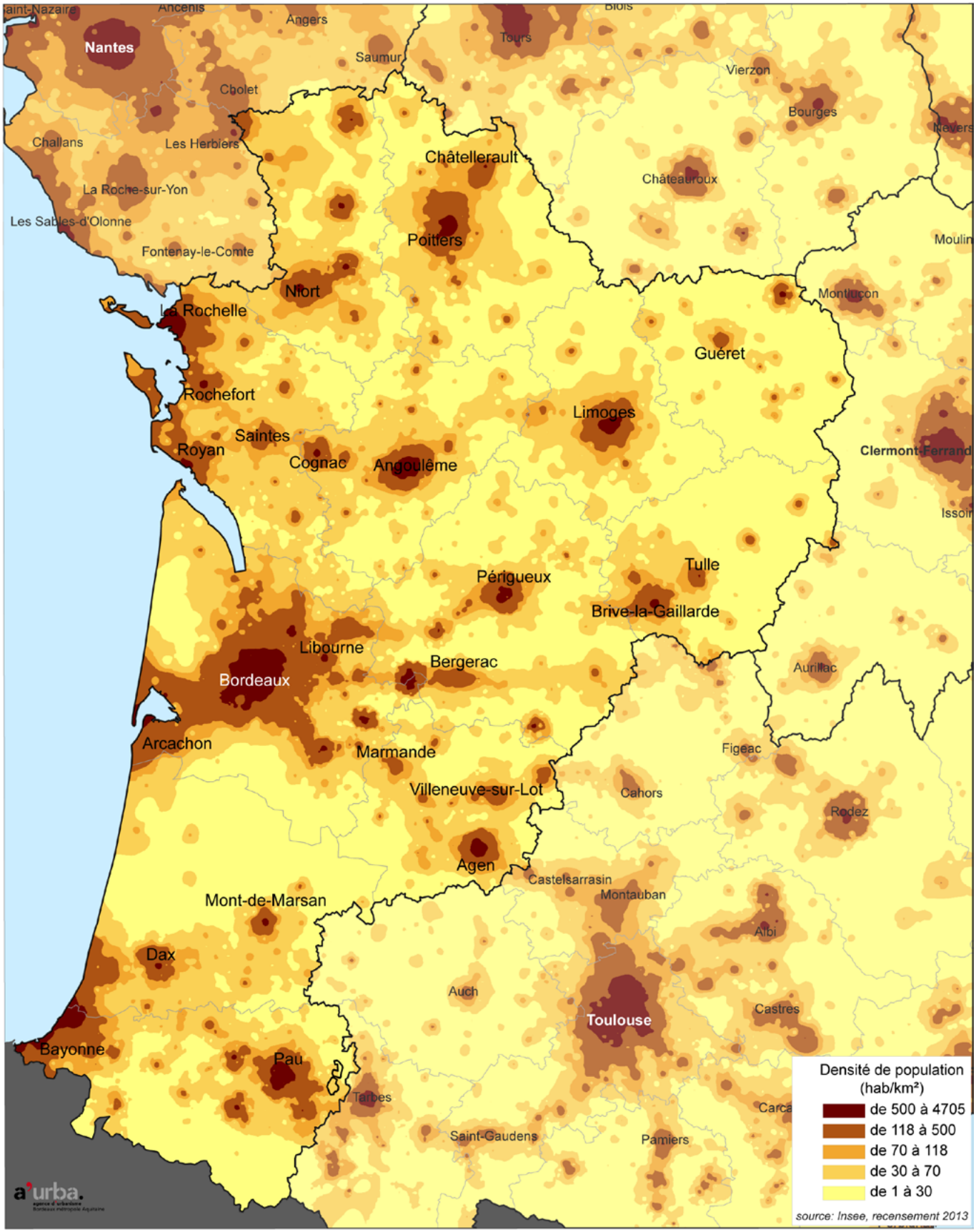
Pour l'ensemble de cette étude, **plusieurs « briques » spatiales** sont utilisées pour construire la plupart des cartographies. Définies notamment par l'Insee et l'État, elles ont l'avantage méthodologique de couvrir l'intégralité du territoire national et de ne pas laisser de côté certains espaces ruraux infrarégionaux exclus, par exemple, des analyses par aires urbaines :

- les bassins de vie : c'est le plus petit territoire sur lequel les habitants ont accès aux équipements et services les plus courants. Il est considéré ici comme l'espace du quotidien, le territoire de base qui définit les lieux de vie (et principalement de résidence) des habitants ;
- les zones d'emploi : espace géographique à l'intérieur duquel la plupart des actifs résident ET travaillent (construit notamment sur les flux de déplacements domicile-travail). Découpage adapté aux études locales sur le marché du travail et considéré comme pertinent pour la mise en œuvre des politiques locales. Il est utilisé ici comme le bassin de travail des habitants. Il est notamment mobilisé dans tous les travaux spécifiques pour analyser les dynamiques économiques des territoires ;
- la commune : c'est le maillon le plus fin qui sert notamment à construire ici quelques cartes de tendances (dites lissées) ;
- les aires urbaines sont aussi utilisées pour quelques cartes au niveau national ou européen où la donnée n'est disponible qu'à cette échelle là. C'est l'espace considéré comme pertinent pour analyser l'influence quotidienne des agglomérations notamment par l'emploi. C'est l'ensemble des communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain de plus de 10 000 emplois, et par des communes rurales ou 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.

Les mobilités quotidiennes analysées ici portent **sur la mesure de flux de personnes entre territoires**. Les données traitées, issues du recensement de l'Insee, permettent de connaître le nombre de personnes qui se déplacent d'un point à un autre, en l'occurrence entre leur lieu de résidence et leur lieu de travail ou d'étude. L'unité de mesure est donc bien l'habitant « mobile ». Le document n'analyse donc pas directement l'ensemble des déplacements qu'effectuent les personnes à proprement parler. Ne sont pas pris en compte ici les déplacements qui intègrent plusieurs motifs et qui s'enchainent à partir, par exemple, du départ du domicile, puis du passage à l'école pour déposer les enfants et de l'itinéraire pour aller au travail le matin puis le départ du travail le soir, le passage par un équipement ou un commerce pour faire une course et le retour à la maison le soir.

1 | Métropolisation, périurbanisation et redistributions rurales

Carte 1 : Des densités d'habitants très variables



1 | Métropolisation, périurbanisation et redistributions rurales

1.1 | Archipels métropolitains, pôles urbains et ruralités

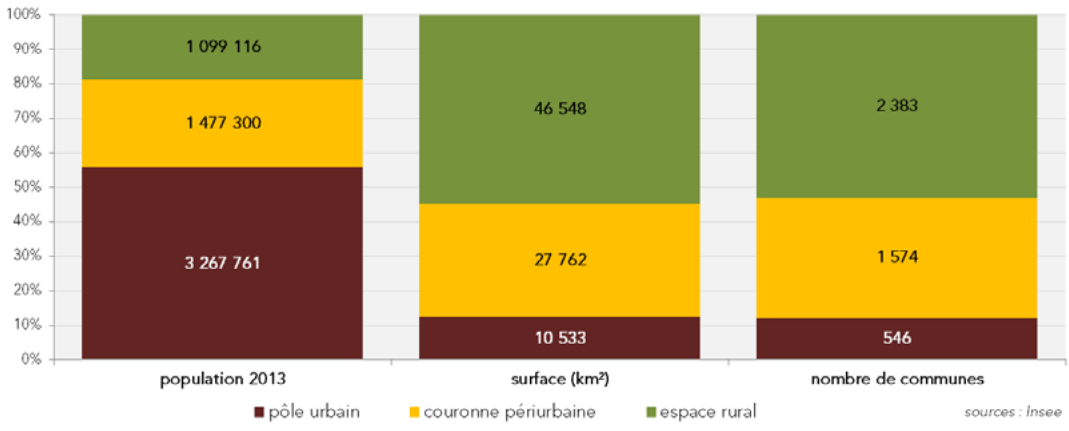
Au 1er janvier 2013, la Nouvelle-Aquitaine comptait 5 844 177 habitants. Ces derniers sont répartis de façon très hétérogène sur le territoire régional :

- l'aire d'influence bordelaise en concentre une part importante : 12,8 % de la population de la région réside dans Bordeaux Métropole (la collectivité), 15 % dans l'unité urbaine de Bordeaux (l'agglomération bâtie) et 20,2 % dans l'aire urbaine de Bordeaux (au sens Insee). Des continuums urbains prolongent l'aire de Bordeaux, notamment dans les vallées de la Garonne et de la Dordogne, ainsi que vers le bassin d'Arcachon ;
- le sud de la région est un peu isolé mais s'appuie sur un binôme urbain entre Bayonne et Pau, auquel se raccrochent Dax et Mont-de-Marsan ;
- on observe un archipel de villes moyennes relativement équilibré au nord de Bordeaux (entre la côte charentaise, la vallée de la Charente, Niort, Poitiers et Limoges) ;
- les sous densités sont notamment présentes dans certains interstices urbains (la forêt des Landes par exemple) et dans certaines périphéries régionales (piémont des Pyrénées, est de la Corrèze, Creuse).

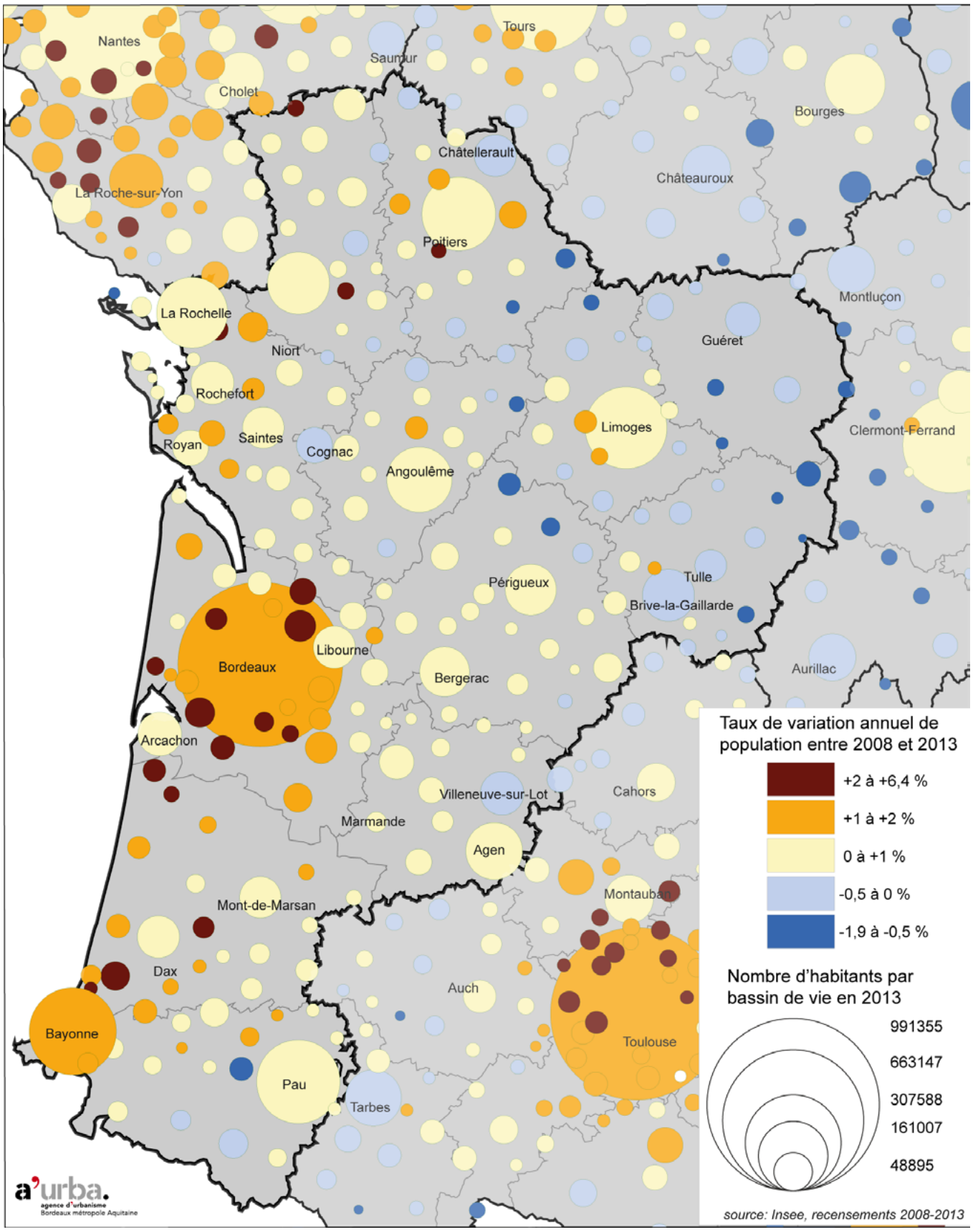
Un pôle urbain est une unité urbaine d'au moins 5 000 emplois et qui n'est pas située dans la couronne périurbaine d'un autre pôle urbain. La couronne périurbaine recouvre les autres communes de l'aire urbaine à l'exclusion de son pôle urbain. L'espace rural regroupe l'ensemble des communes n'appartenant pas à une aire urbaine.

Les pôles urbains représentent 56 % de la population de la région mais en terme d'occupation de l'espace, près de 54 % des communes et de la surface régionale sont rurales.

Graphique 1 : Les types de communes en Nouvelle-Aquitaine



Carte 2 : Une armature urbaine en évolution

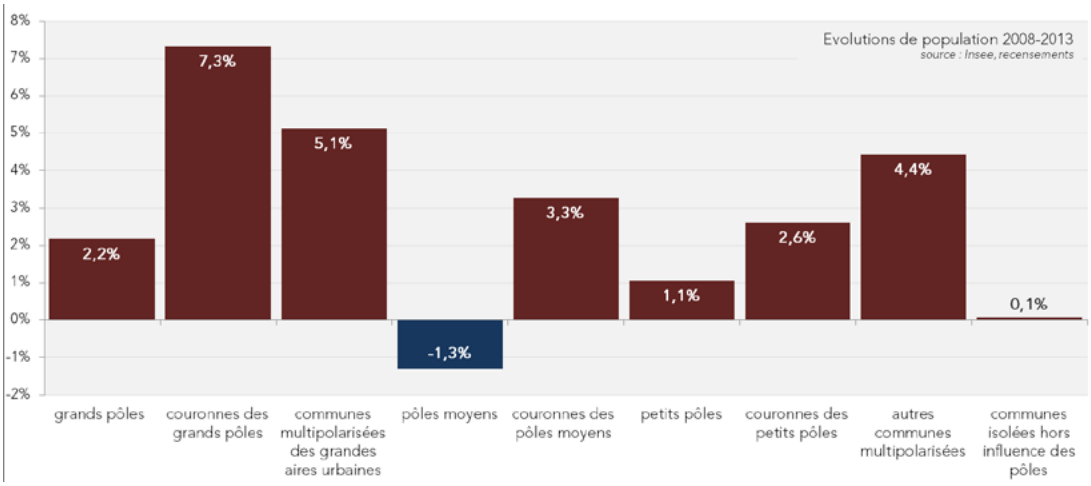


1.2 | Diffusions résidentielles

Entre 2008 et 2013, la croissance démographique est particulièrement marquée sur le littoral et dans les périphéries urbaines. Parmi les grandes villes de la région, Bordeaux et Bayonne sont celles qui ont le plus gagné d'habitants.

Brive-la-Gaillarde est le pôle urbain qui a le plus perdu d'habitants (près de 2 900, soit 5,8 % de sa population 2008), un peu à l'image de nombreuses communes du nord-est de la région, à l'exception de l'aire de Limoges.

Graphique 2 : Des périphéries qui continuent de croître

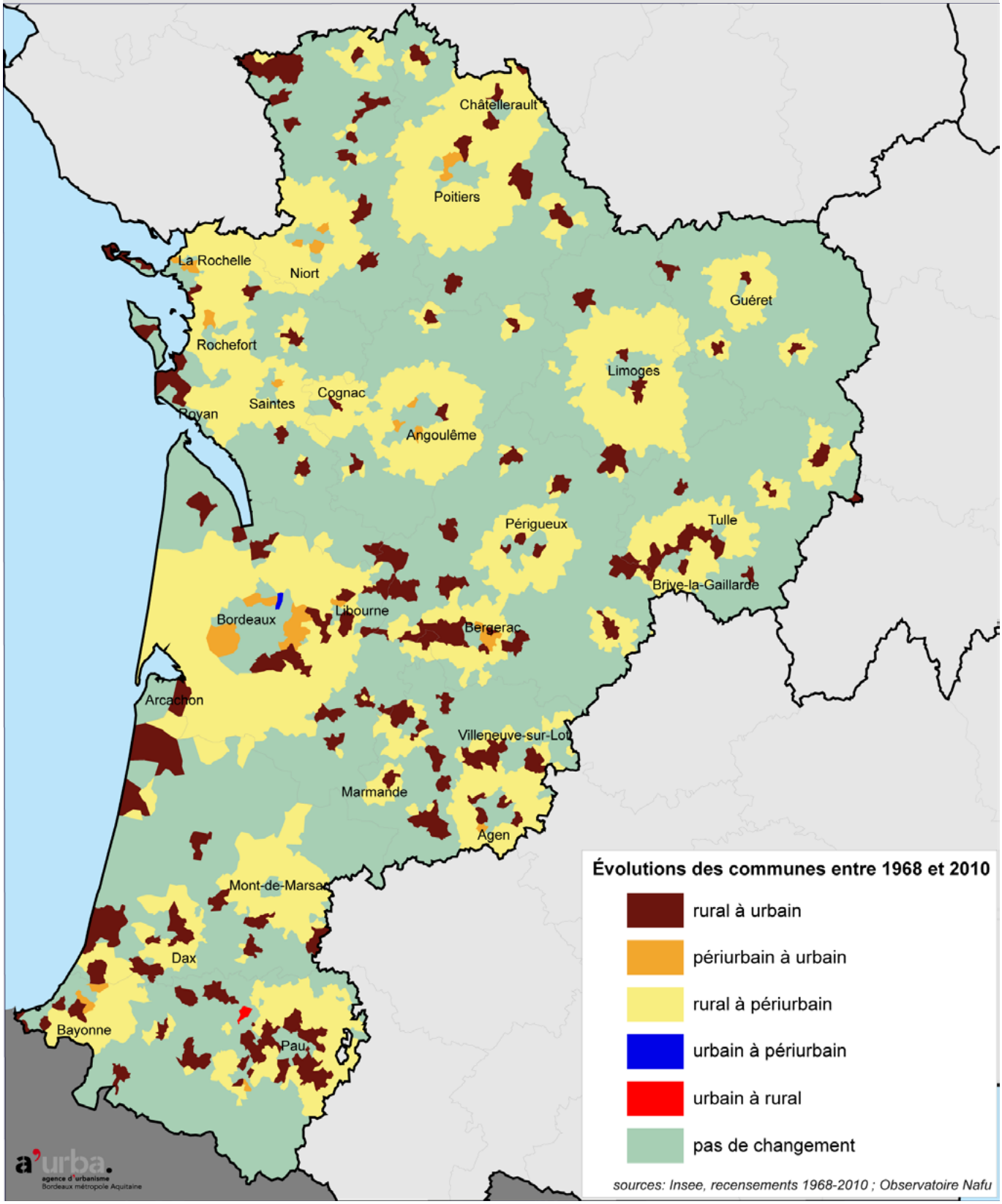


On note aussi une baisse de population dans les pôles moyens (de 5 000 à 10 000 emplois), c'est-à-dire au centre de certaines des agglomérations les plus modestes. C'est le cas notamment de Mourenx au sud de la région, d'Ussel à l'est du Limousin ou de Thouars et St-Maixent-l'École dans les Deux-Sèvres.

Par ailleurs, la périurbanisation se poursuit au travers du dynamisme des territoires périphériques, notamment ceux des grandes aires urbaines.

Voir publication de l'Insee : http://www.insee.fr/fr/themes/document.asp?reg_id=29&ref_id=23851

Carte 3 : Des évolutions fortes aux marges entre urbain et rural

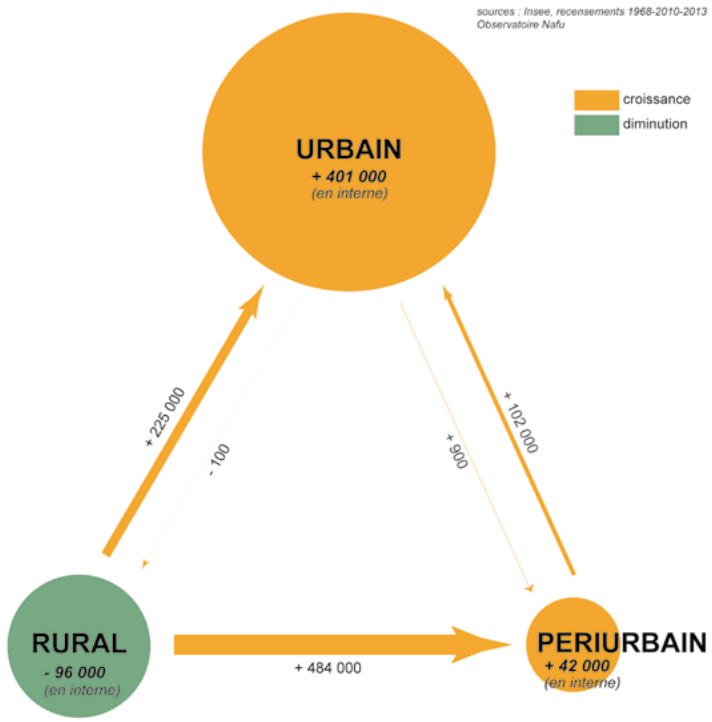


1.3 | Dynamiques urbaines sur le long terme

Les 110 aires urbaines de Nouvelle-Aquitaine représentent 77 % de la population de la région. Parmi celles-ci, on observe une relativement forte concentration de la population : 86 % des habitants vivent dans 27 Grandes Aires Urbaines (avec des pôles urbains de plus de 10 000 emplois) ; 13 aires urbaines sont dites « moyennes » et représentent 5 % de la population des aires urbaines.

Entre 1968 et 2010, les communes classées urbaines ont majoritairement gagné des habitants. On observe cependant que le poids démographique des villes centres dans les grandes aires urbaines diminue souvent : la population de la ville centre y évolue toujours moins favorablement que la population du reste de l'aire urbaine (augmentation moins forte, voire diminution). Ici la croissance s'est faite principalement par extension de l'urbanisation, avec un agrandissement des couronnes, notamment des grandes agglomérations (en jaune sur la carte 3).

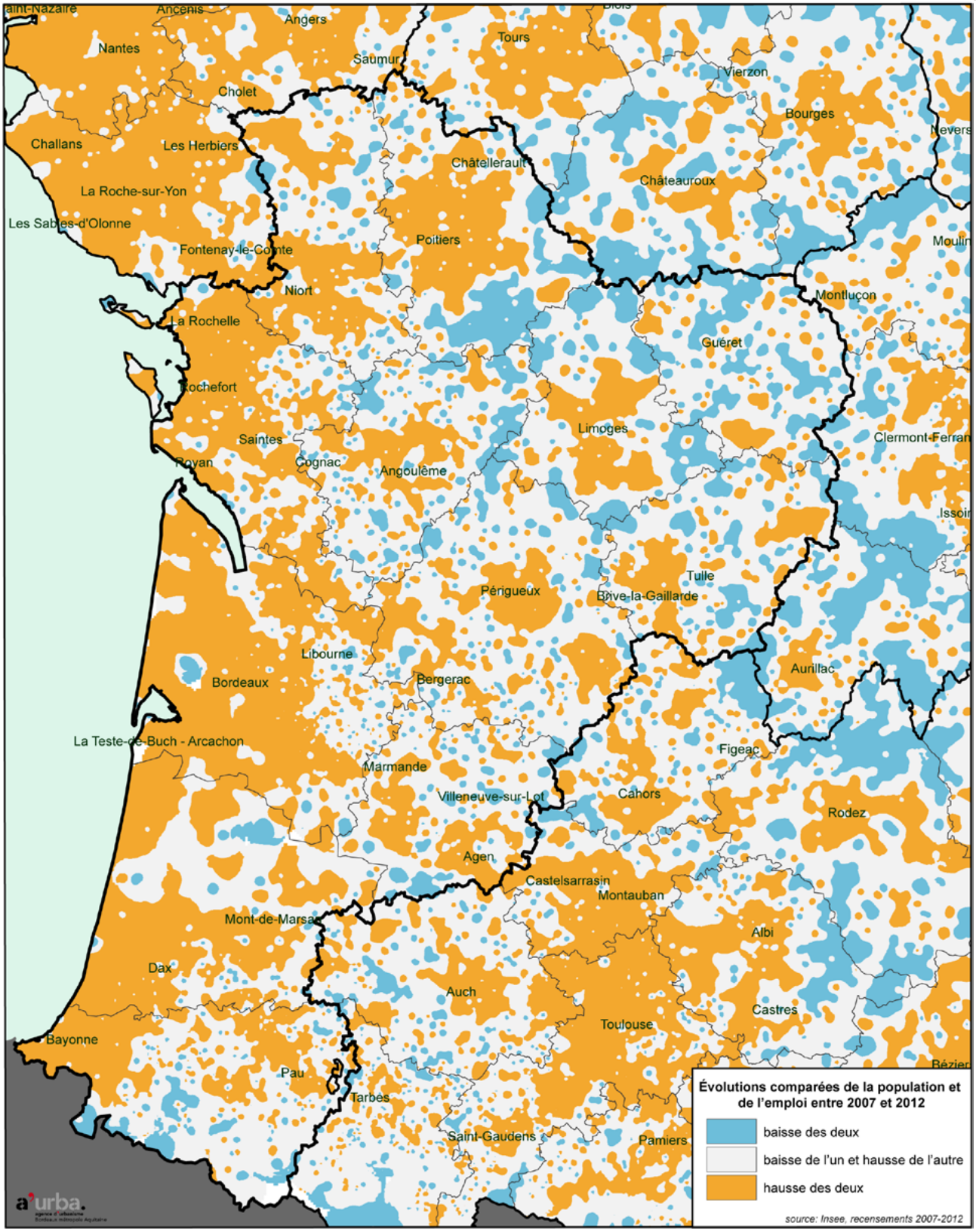
Graphique 3 : Évolutions des populations entre 1968 et 2013



En 42 ans, 57 % des communes ont gardé leur caractère d'origine (urbain, rural ou couronne périurbaine). La périurbanisation, notamment depuis des communes rurales, a concerné 34 % d'entre elles, soit 1 543. Et l'urbanisation a vu 393 communes intégrer des pôles urbains (dont 88 % d'entre elles étaient jusqu'alors rurales). Les espaces ruraux, s'ils gardent une place importante en nombre de communes et en surface (voir graphe 1) voient leur population globalement baisser avec 1,6 M d'habitants en moins.

2 | Concentrations des fonctions urbaines

Carte 4 : Complémentarités des dynamiques démographiques et économiques



2 | Concentrations des fonctions urbaines

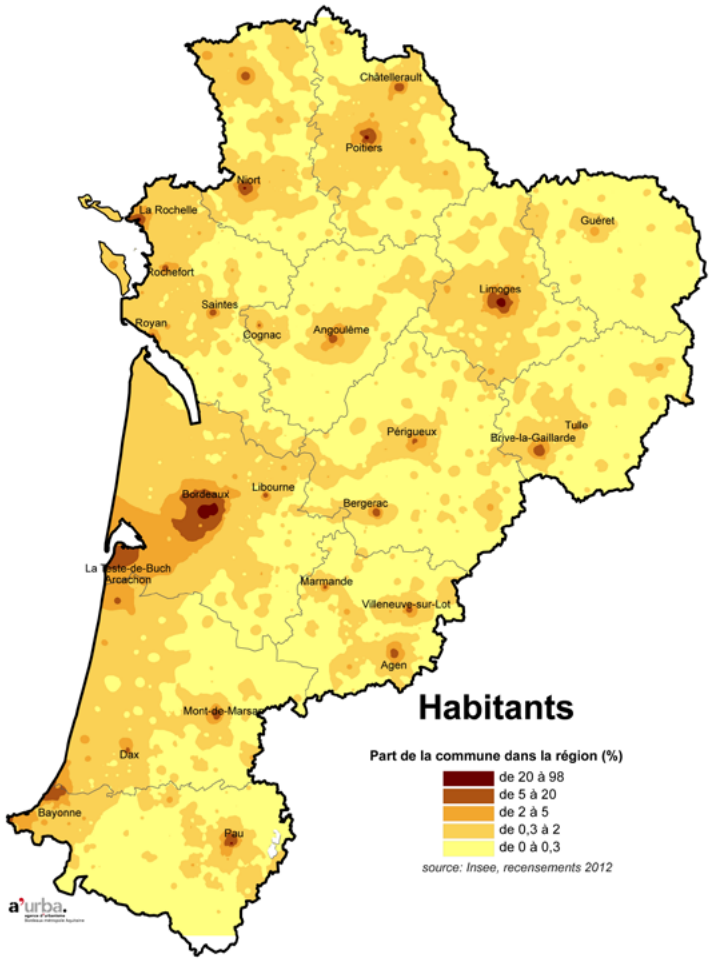
2.1 | Concentration des emplois et intensification urbaine

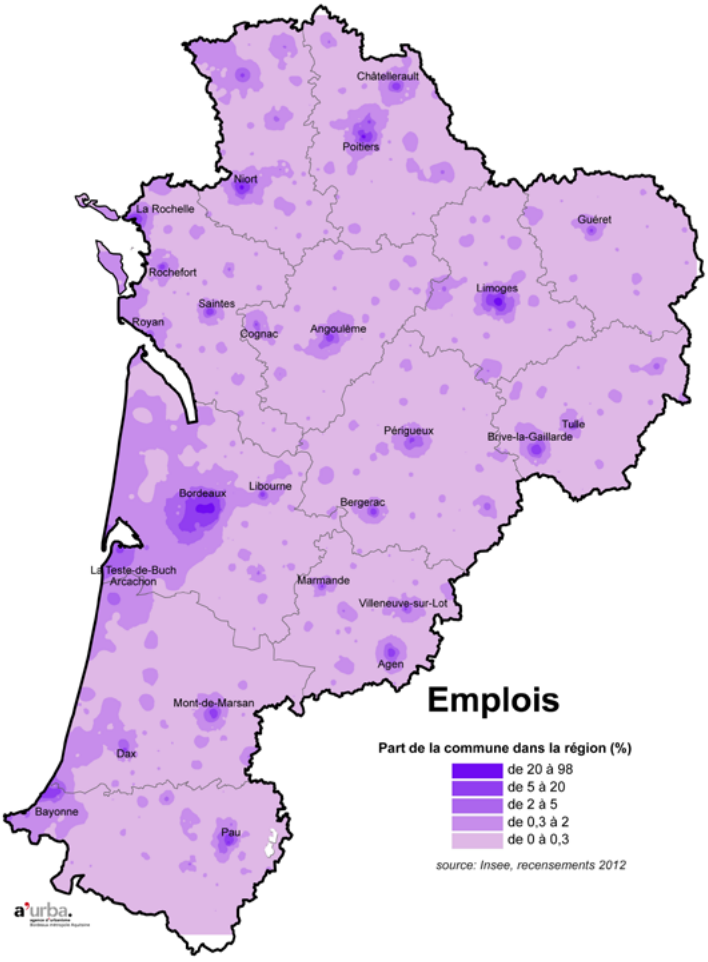
Même si la grande région a gagné près de 44 400 emplois, soit + 2 %, entre 2007 et 2012 (malgré la crise), cette hausse reste relativement concentrée : elle concerne 2 390 communes, soit 53 % des 4 503 de la grande région. La hausse est présente notamment sur la façade ouest et autour de certaines agglomérations. Le déficit est notamment marqué dans le Limousin (moins 6 100 emplois au total) où les trois départements perdent des emplois.

Cumulée avec la croissance démographique (voir la carte 2), on observe par ailleurs que les territoires les plus actifs, hausse des habitants ET des emplois, sont globalement localisés sur les franges littorales et autour de certaines agglomérations.

Les territoires globalement en déprise (pertes de population ET d'emplois : en bleu sur la carte 4) sont principalement localisés dans les territoires ruraux et à l'intérieur des terres, surtout dans les marges nord-est de la région.

Cartes 5 : Poids de chaque commune dans la région



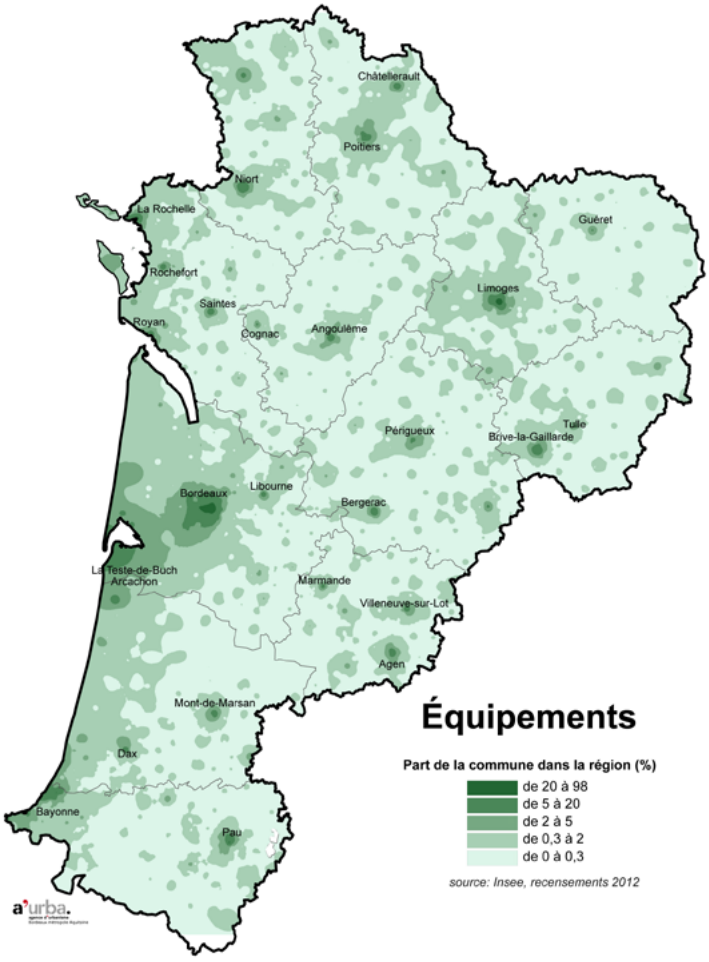


2.2 | Des usages différenciés des espaces de la région

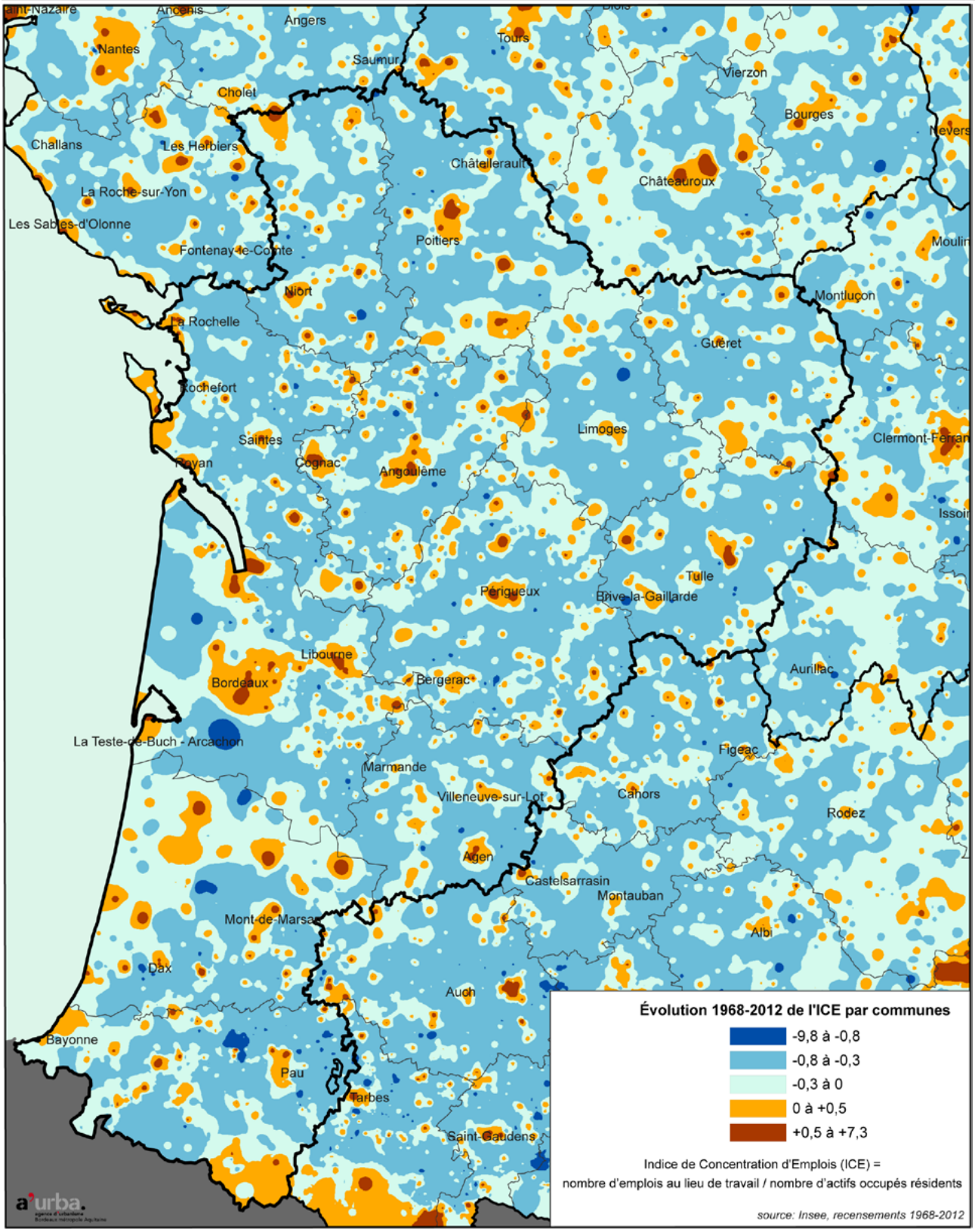
Les représentations, en part relative, de chacune des communes dans la région montrent quelques différences selon l'angle de lecture :

- en part des habitants, on voit surtout ressortir les pôles urbains, les grandes couronnes périurbaines et les littoraux ;
- les emplois apparaissent un peu plus concentrés que la population et plus présents dans les pôles urbains ;
- l'offre d'équipements est plus calquée sur les habitants mais est certainement surreprésentée ici dans les secteurs touristiques (notamment côtiers). Elle correspond ici certainement plus à un usage saisonnier, lié à la saison estivale, qu'à une offre permanente pour les populations résidentes.

Il y a donc des distinctions spatiales marquées entre les rôles et fonctions des différents territoires : les lieux de résidence sont de plus en plus éparpillés alors que les lieux de vie et « d'usage » au quotidien sont toujours très concentrés (pour le travail, pour les services). Ceci génère ainsi des déplacements de plus en plus nombreux sur des périmètres de plus en plus larges.



Carte 6 : L'emploi se concentre de plus en plus dans de grands pôles



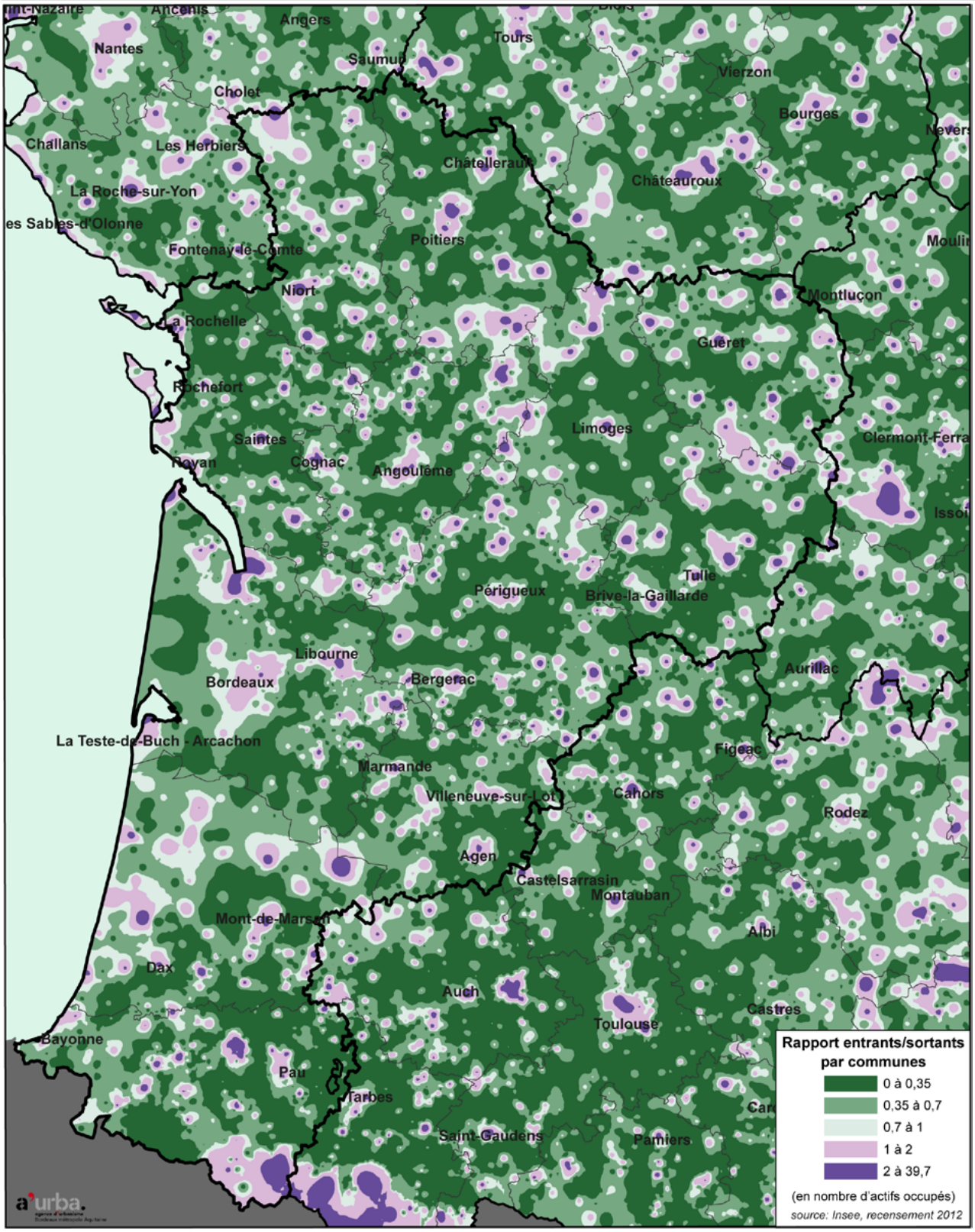
2.3 | Spécialisation fonctionnelle des territoires

L'Indice de Concentration d'Emplois (ICE) permet de qualifier les communes selon qu'elles ont un profil résidentiel ou plutôt un profil d'activités. Il se calcule en rapportant le nombre d'emplois aux lieux de travail sur la commune au nombre d'actifs occupés de plus de 14 ans qui résident sur cette commune (les travailleurs). Un indice égal à 1 montre un équilibre parfait entre les deux fonctions. Un indice inférieur à 1 signifie qu'on trouve plus d'actifs occupés résidents que d'emplois, la commune a donc plutôt une fonction résidentielle. Un indice supérieur à 1 signifie que l'on trouve sur la commune plus d'emplois que de travailleurs qui y habitent : la commune a donc plus une vocation à accueillir des activités, et indirectement des travailleurs qui proviennent d'autres communes.

En Nouvelle-Aquitaine, l'ICE global est de 0,99 en 2012, soit la valeur moyenne nationale. En France, l'indice maximum est de 1,05 pour l'Ile-de-France, seule région qui dépasse 1, c'est-à-dire où les emplois sont un peu plus nombreux que les travailleurs résidents. C'est la seule région où cet ICE a augmenté depuis 1968 : il était le plus bas à l'époque (0,79) mais la concentration d'emplois dans la région parisienne y a confirmé ses fonctions de production. Sur l'ensemble de la France métropolitaine, l'ICE est resté quasiment stable en 44 ans. C'est le cas notamment en Nouvelle-Aquitaine et dans les régions attractives à forte croissance résidentielle (en PACA et dans l'ouest) qui maintiennent le plus un équilibre entre emplois et population avec une économie présentielle qui prend le relais en maintenant globalement un certain poids de l'emploi. Les régions plus industrielles du nord et du nord-est voient, quant à elle, leurs fonctions productives diminuer avec les ICE les plus bas (vers 0,94) et en légère diminution. À l'échelle des régions on voit que l'ICE reste globalement proche de 1 et équilibré car les distances s'avèrent trop grandes pour qu'il y ait de véritables distinction de fonctions entre régions et donc des déplacements entre lieu de résidence et lieu productifs. Les déplacements du quotidiens, entre différentes fonctions, s'inscrivent plus dans la proximité et génèrent des différences plutôt entre communes.

Les symptômes de la métropolisation se retrouvent localement dans le sud-ouest où l'ICE croît dans des secteurs bien plus restreints. Il augmente pour seulement 16 % des communes de Nouvelle-Aquitaine où : soit l'emploi augmente plus vite que les travailleurs, soit l'emploi augmente et le nombre de travailleurs diminue (baisse de population et/ou moins d'actifs occupés à cause du chômage, d'une plus grande présence des étudiants ou d'une croissance du nombre de retraités). Les fonctions des communes sont de plus en plus marquées et différenciées avec un rythme d'évolution plus ou moins convergent entre emplois et populations. La distinction croissante entre espaces résidentiels et espaces d'activités génère ainsi des déplacements domicile-travail de plus en plus nombreux.

Carte 7 : Les capacités de réception/émission de travailleurs dans les communes

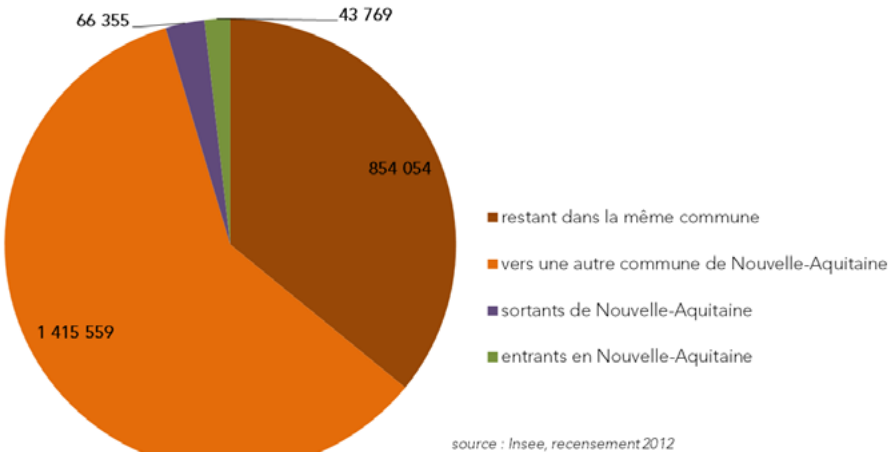


2.4 | Les déplacements des travailleurs de la région

2,38 millions d'actifs occupés se déplacent chaque jour en Nouvelle-Aquitaine : 95,4 % à l'intérieur de la région (ils résident et travaillent en Nouvelle-Aquitaine) ; 110 100 travailleurs « interrégionaux » entrent ou sortent de la région pour travailler, avec un solde déficitaire de 22 600 navetteurs de plus qui en sortent qu'il n'en rentre.

On compte par ailleurs un peu plus de 6 000 actifs occupés de Nouvelle-Aquitaine (soit 0,25 % d'entre eux) qui travaillent à l'étranger. Les principales communes concernées sont : Hendaye avec 2 290 personnes (près d'un tiers des travailleurs résidant dans la commune) et Urugne avec 420 actifs occupés (10 % de la commune). C'est donc le bassin de vie de Bayonne qui envoie le plus d'actifs à l'extérieur du pays (3 183 en tout),suivi de celui de Pau (plus de 300), Saint-Jean-Pied-de-Port (près de 80), Oloron-Ste-Marie (une soixantaine) et Cambo-les-Bains (un peu plus de 40).

Graphique 4 : Les navetteurs de la Nouvelle-Aquitaine

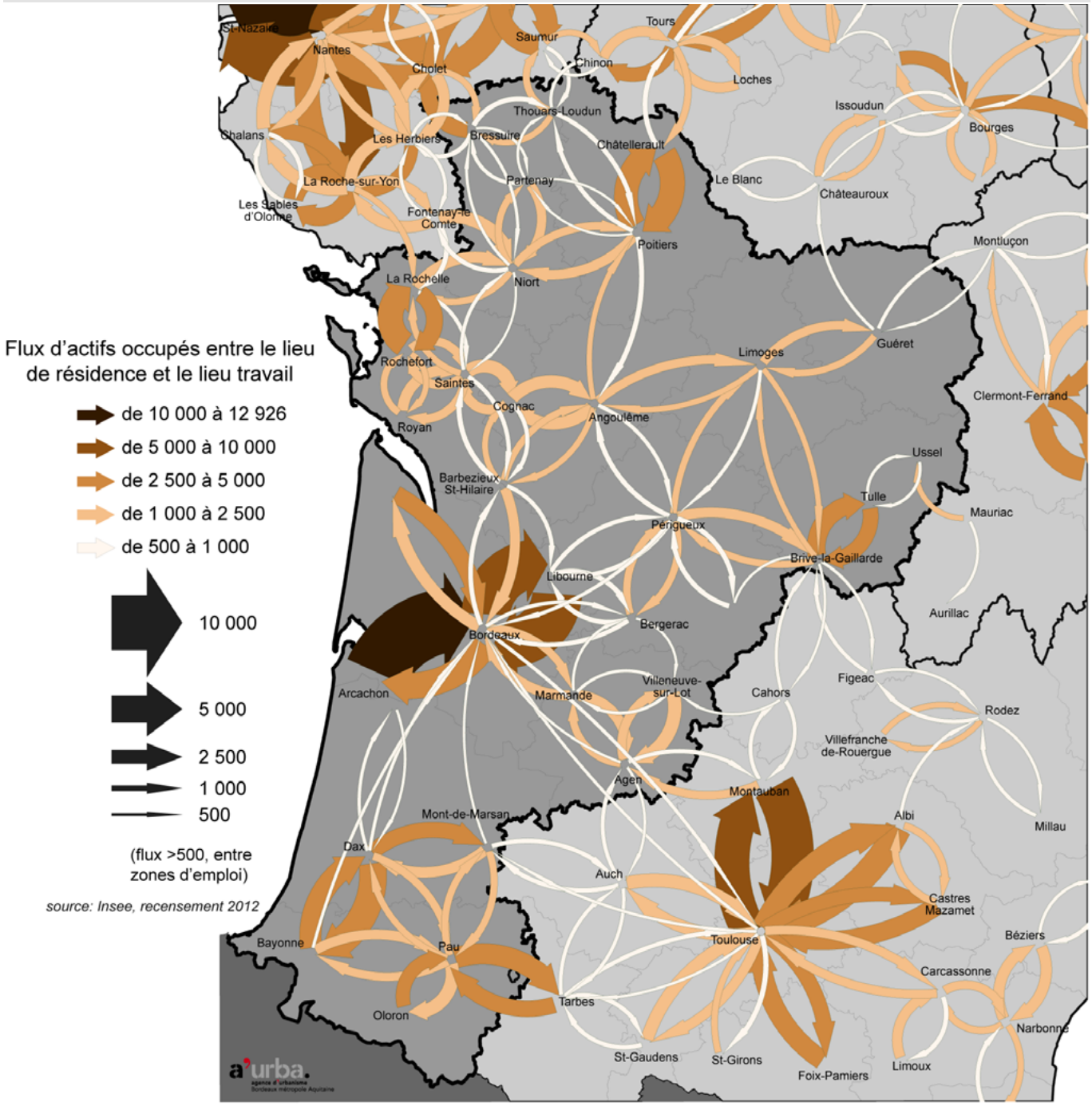


source : Insee, recensement 2012

Le ratio d'actifs entrants/sortants est égal à 0,98 à l'échelle de la grande région : on observe un équilibre entre entrées et sorties de travailleurs à l'échelle du territoire régional. On compte cependant plus de 63 % des actifs occupés résidents en Nouvelle-Aquitaine qui travaillent dans une autre commune que celle où ils habitent. Les communes attractives (c'est-à-dire avec un ratio supérieur à 1, celles qui sont en violet sur la carte 7) sont cependant minoritaires : 635 parmi les 4 503 de la région (uniquement 14 % d'entre elles). Elles sont principalement concentrées autour des grandes polarités d'emploi : soit très spécialisées de part la présence d'établissements spécifiques gros employeurs (à Braud-et-St-Louis avec la centrale nucléaire du Blayais et à Lacq où on compte 10 fois plus d'entrants que de sortants) ; dans des pôles urbains de plus petites dimensions démographiques mais où l'emploi reste important (Saintes, Niort, Mont-de-Marsan, Périgueux, Agen, Brive…).

Les autres communes (en vert sur la carte 7) comptent sur leur périmètre plus de travailleurs résidents que d'emplois sur place : elles sont donc considérées ici plus à vocation résidentielle.

Carte 8 : Des flux de travailleurs qui confortent les polarités

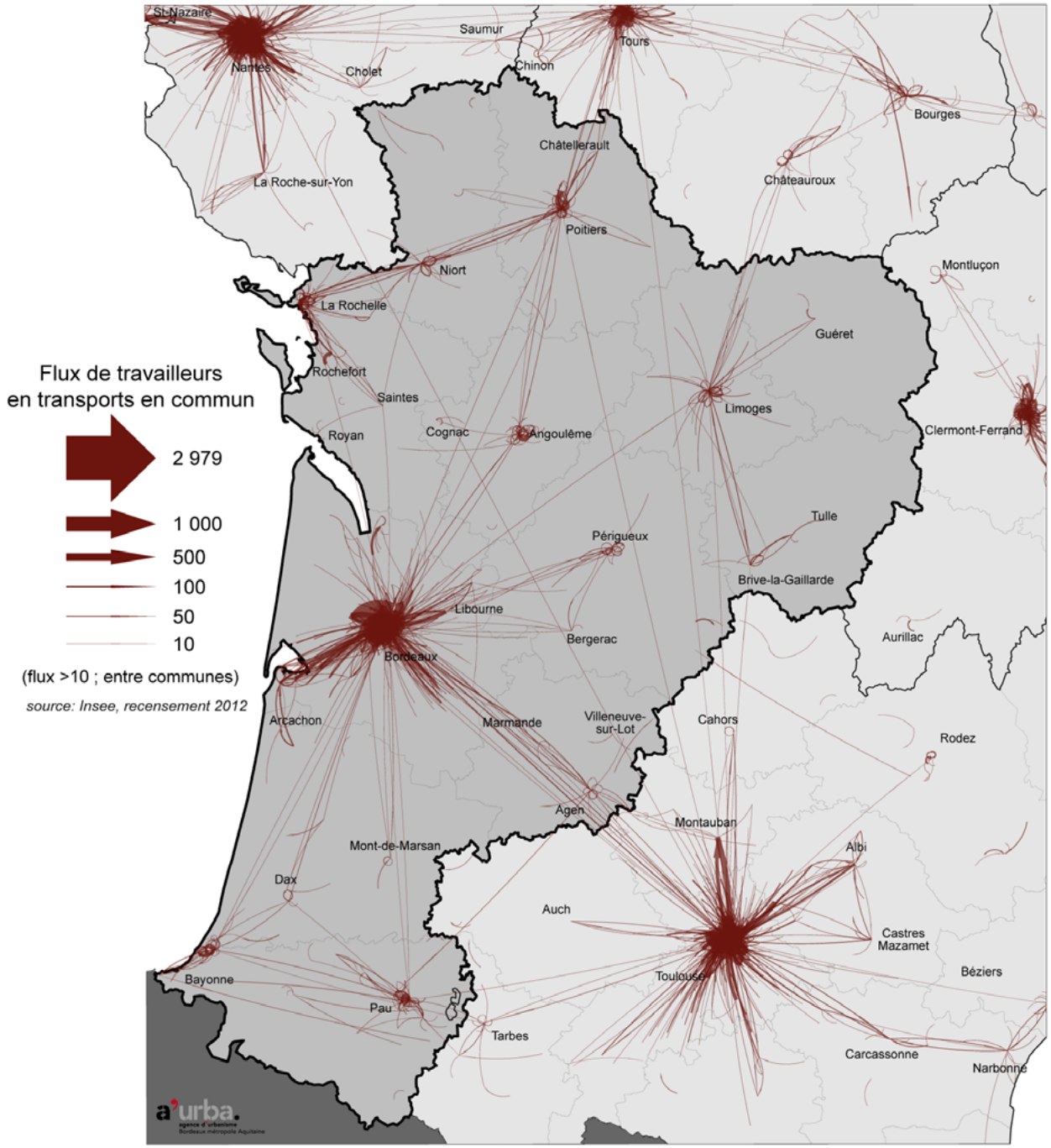


2.5 | La mobilité quotidienne des travailleurs dans la région

Bordeaux reste une zone d'emploi très centralisatrice puisqu'elle concerne les quatre principaux flux de Nouvelle-Aquitaine entre zones d'emploi : ce sont les échanges avec Arcachon-La Teste (16 590 déplacements dans les deux sens) et Libourne (17 930 au total). Les autres grands flux de navetteurs se retrouvent principalement dans le nord de la Nouvelle-Aquitaine : entre Châtellerault et Poitiers (8 860 au total) et entre Rochefort et La Rochelle (7 690). On trouve aussi des échanges intenses au sud de l'Aquitaine entre Dax et Bayonne (8 970 au total). Le Limousin apparaît principalement au travers l'axe Brive/Tulle avec 6 108 déplacements quotidiens.

Le flux le important qui dépasse les frontières de la Nouvelle-Aquitaine se fait ente Pau et Tarbes-Lourdes où 6 780 navetteurs se déplacent quotidiennement (dont 56 % de Pau vers Tarbes). On trouve ensuite au nord un flux de 4 070 travailleurs entre Bressuire et Cholet (dont 71 % de Bressuire vers Cholet). Près de 3 380 travailleurs se déplacent entre les zones de Niort et de Fontenay-le-Comte, dont 1 580 de plus dans le sens Niort-Fontenay. Enfin, plus de 1 310 travailleurs se déplacent quotidiennement entre Bordeaux et Toulouse avec quasiment un équilibre entre les deux sens (85 de plus dans le sens Bordeaux-Toulouse).

Carte 9 : Les flux de travailleurs en TC encore très urbains



2.6 | Les travailleurs qui utilisent les transports en commun

80 % des déplacements domicile-travail concernant la Nouvelle-Aquitaine se font en véhicules motorisés individuels (voiture, camion, fourgonnette) et 5 % en transports en commun. Au sein de la région, ce sont donc 1,8 M de travailleurs qui utilisent leur véhicule quotidiennement et 108 000 qui prennent des transports collectifs. La part des transports en commun est un peu plus élevée pour les échanges avec d'autres régions puisqu'elle atteint 13 % (14 500 travailleurs concernés). Mais les transports collectifs sont principalement mobilisés pour des déplacements plus courts puisque 45 % des travailleurs qui les utilisent se déplacent au sein du même bassin de vie pour accéder à leur emploi.

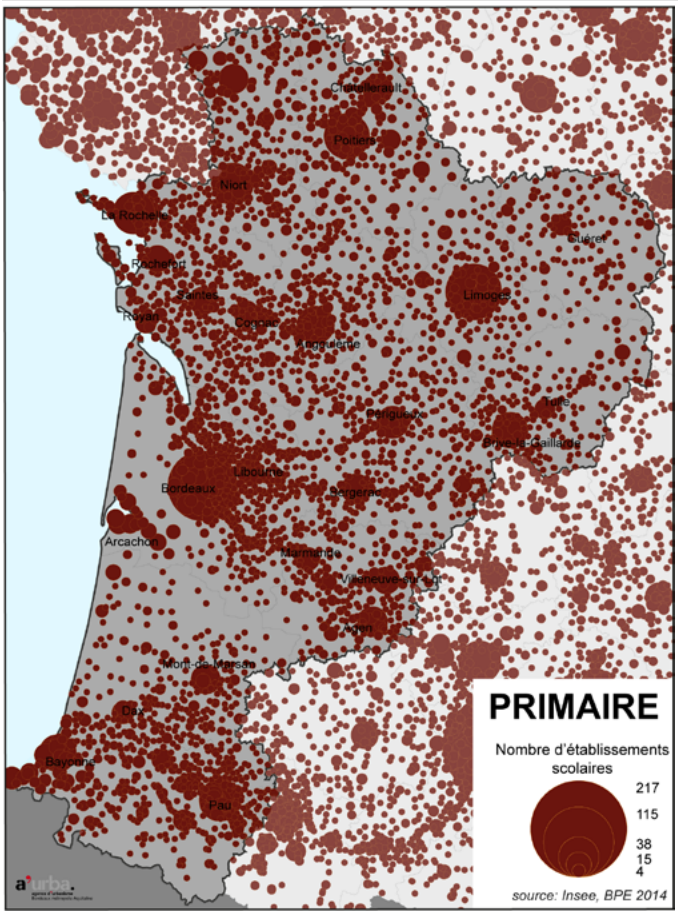
Par définition, les flux en transports en commun sont calqués sur l'offre existante en infrastructures et réseaux. Elle est d'une part très concentrée dans les agglomérations où un service de transports urbains est mis en place. 48 % des déplacements de travailleurs en transports en commun dans la région se font au sein du périmètre de Bordeaux Métropole (près de 51 850 personnes concernées). Elle est suivie, de très loin, par les flux de travailleurs au sein de la communauté d'agglomération Limoges Métropole (5 900 travailleurs), de la CA du Grand Poitiers (5 500 personnes) et de la CA de la Rochelle (4 000 personnes).

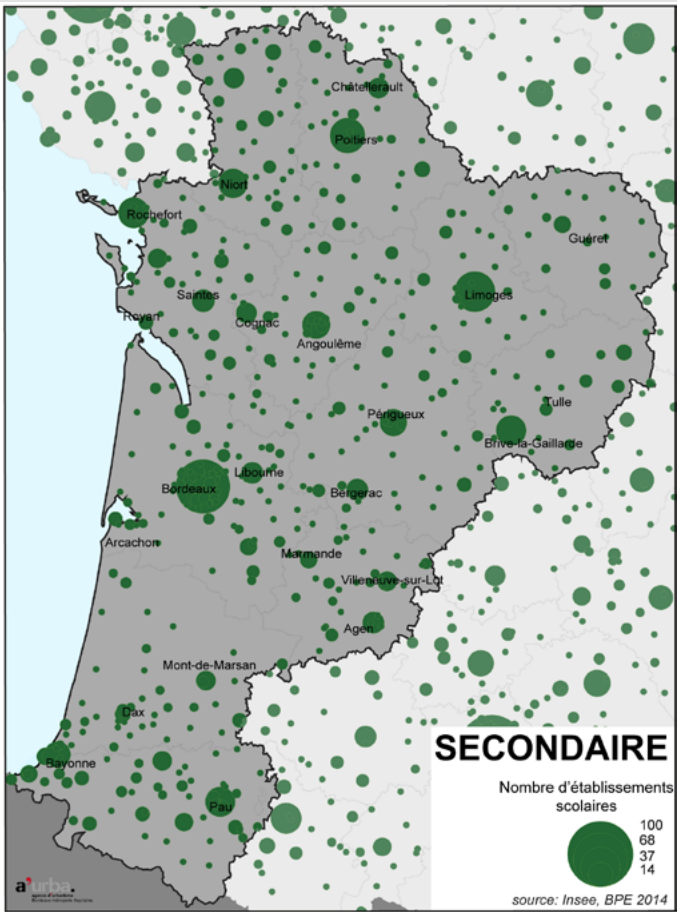
D'autre part, les flux de travailleurs en transports collectifs se retrouvent entre les pôles urbains desservis par des infrastructures de transports plus structurantes, notamment ferroviaires. Bordeaux est toujours concerné pour les principaux flux mais on voit aussi apparaître quelques réseaux infrarégionaux notamment le long de la vallée de la Garonne ou au nord de la région, de Rochefort à Châtellerault.

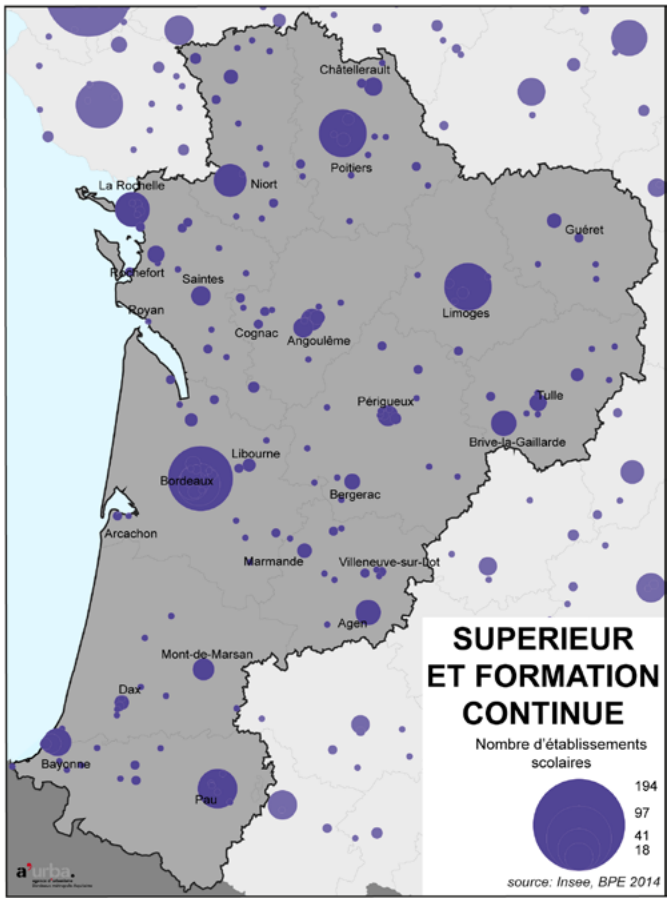
Les flux en voiture, plus nombreux, couvrent quant à eux l'ensemble des territoires en s'appuyant principalement sur les polarités de populations et d'emplois (donc urbaines).

3 | La scolarité génératrice des déplacements des jeunes

Cartes 10 : Les établissements scolaires en Nouvelle-Aquitaine selon le niveau







3 | La scolarité génératrice des déplacements des jeunes

3.1 | Des lieux d'études et de résidence parfois distincts

L'offre scolaire dans la région est très variable selon les niveaux de formation observés. En montant en niveau, le nombre d'établissements est moins élevé et leur répartition spatiale de plus en plus concentrée sur quelques communes.

Les communes accueillant un établissement scolaire

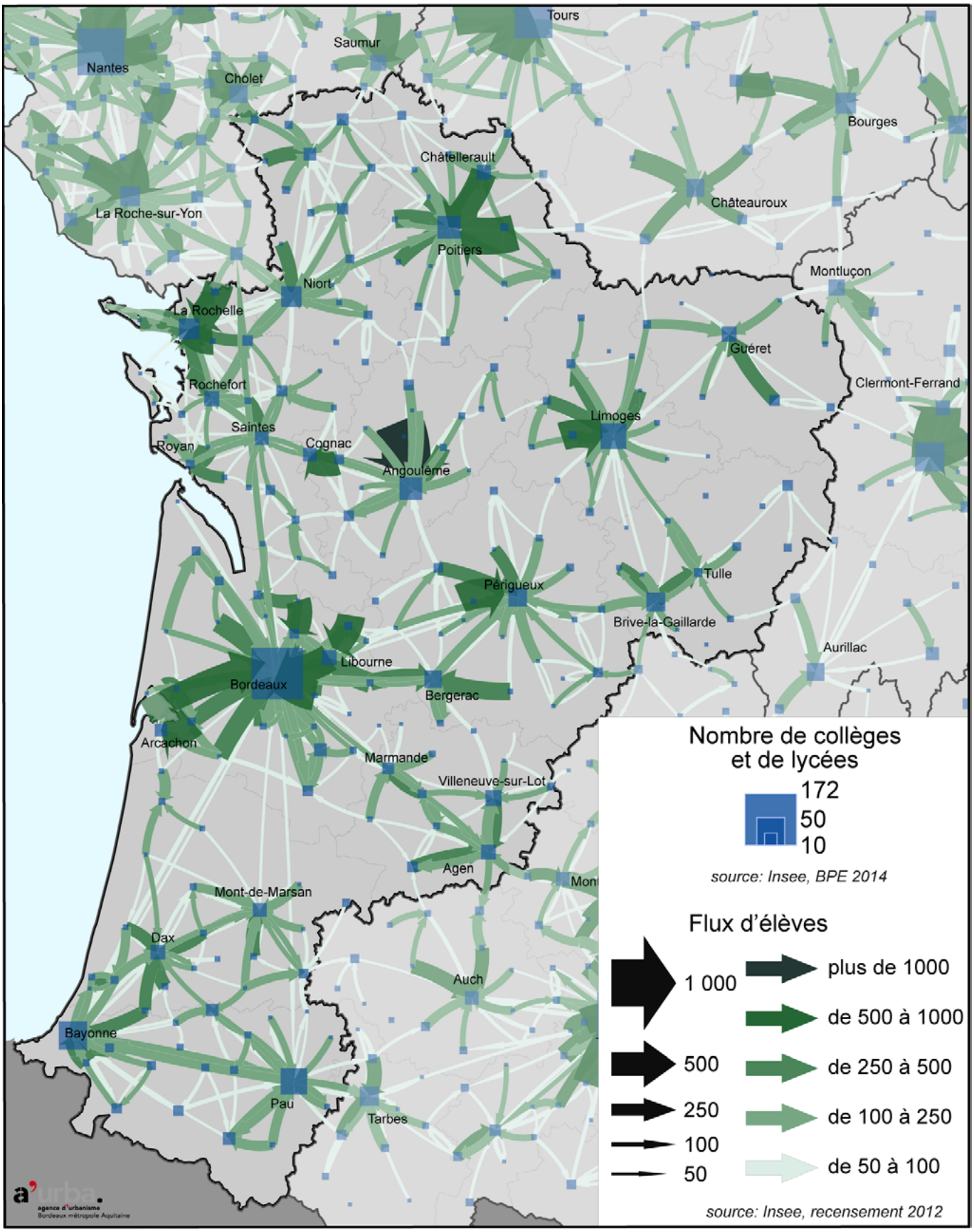
	nombre de communes	part des 10 428 communes de la région	part des 7 137 établissements
primaire	3 055	29,3 %	73 %
secondaire	474	4,5 %	17 %
supérieur et continu	147	1,4 %	10 %
ensemble des équipements scolaires	**3 058**	**29,3 %**	

Source : Insee, BPE 2014

L'offre territorialisée d'établissements scolaires répond historiquement à une stratégie territoriale d'équilibre des élèves et des enseignants, voulue par l'État : la carte scolaire. Depuis 2008, l'assouplissement de cette dernière a vu le nombre de dérogations augmenter et être plus largement facilitées. Celles-ci posent de nouvelles questions d'équité en matière d'accès pour chacun aux mêmes droits à l'éducation lorsque l'on observe des stratégies d'évitement de certains parents et, à l'inverse, des effets de « captations » de certaines populations dans des secteurs d'éducation moins bien considérés. Pour autant, la règle initiale semble encore être majoritaire et la destination des élèves pour leurs études est largement dépendante de la localisation des établissements par rapport au lieu de résidence.

Les différences de concentration spatiale des établissements scolaires (cartes 10 ci-contre) et de population (carte 1) génèrent ainsi systématiquement des déplacements entre les lieux de résidences et les lieux d'études. Ces derniers peuvent être très variables selon les niveaux scolaires et les classes d'âge des populations scolarisées.

Carte 11 : Les flux d'élèves en Nouvelle-Aquitaine : inscrits en établissements secondaires

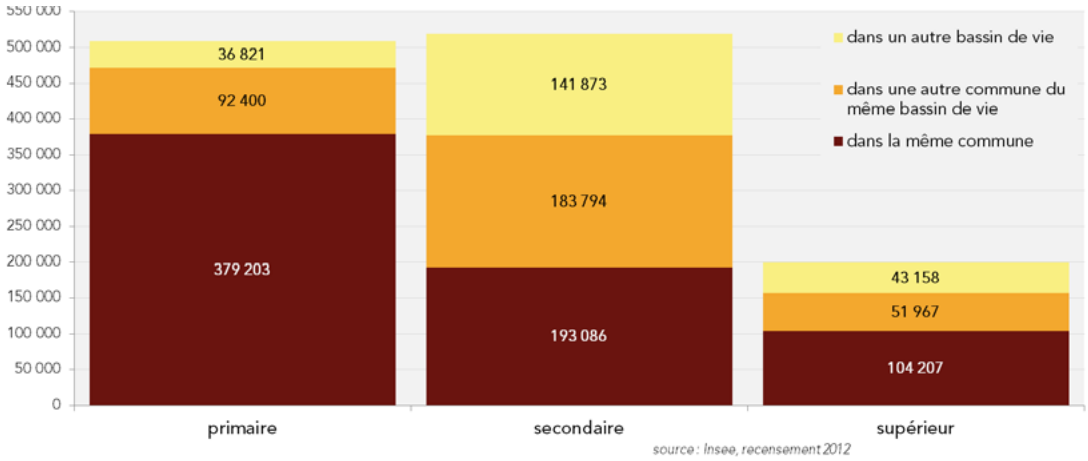


3.2 | Des élèves plus ou moins mobiles selon le niveau de formation

Chaque jour 1,23 M d'élèves résidants en Nouvelle-Aquitaine se déplacent vers leur lieu d'étude[3]. Pour 55 % d'entre eux, ce déplacement quotidien se fait dans la même commune (dont les deux-tiers du fait des élèves du primaire), mais des variations sont observées selon les niveaux scolaires :

- les trois-quarts des élèves du primaire restent dans leur commune de résidence ; 93 % des primaires qui se déplacent le font au sein du même bassin de vie ; les autres flux entre bassins de vie représentent des volumes plus modestes et restent le fait de territoires contigus et doivent correspondre probablement aux zones de recrutement des Rassemblements Pédagogiques Intercommunaux (carte 12, page suivante) ;
- les 518 800 élèves du secondaire (collèges et lycées) sont les plus mobiles : les déplacements se répartissent à égalité (un tiers chacun) vers un autre bassin de vie que celui de résidence, vers une autre commune du même bassin ou dans la commune de résidence. Les flux entre bassins de vie soulignent la polarisation autour des agglomérations qui accueillent notamment des lycées (carte 11, page de gauche) ;
- les élèves dans le supérieur sont moins nombreux (199 000, soit 16 % de la population scolarisée de la région) et semblent beaucoup plus concentrés dans la région (à l'image de l'offre en enseignement supérieur) : 78 % d'entre eux habitent et étudient dans le même bassin de vie[4]. Les flux entre bassins de vie soulignent la polarisation autour des pôles qui accueillent des établissements d'enseignement supérieur et qui attirent des étudiants résidant dans les secteurs les plus proches. On observe aussi des flux d'étudiants entre principaux pôles universitaires : autour de Bordeaux bien sûr, mais aussi avec Bayonne et Pau, vers Toulouse et entre La Rochelle et Poitiers (carte 13, page suivante).

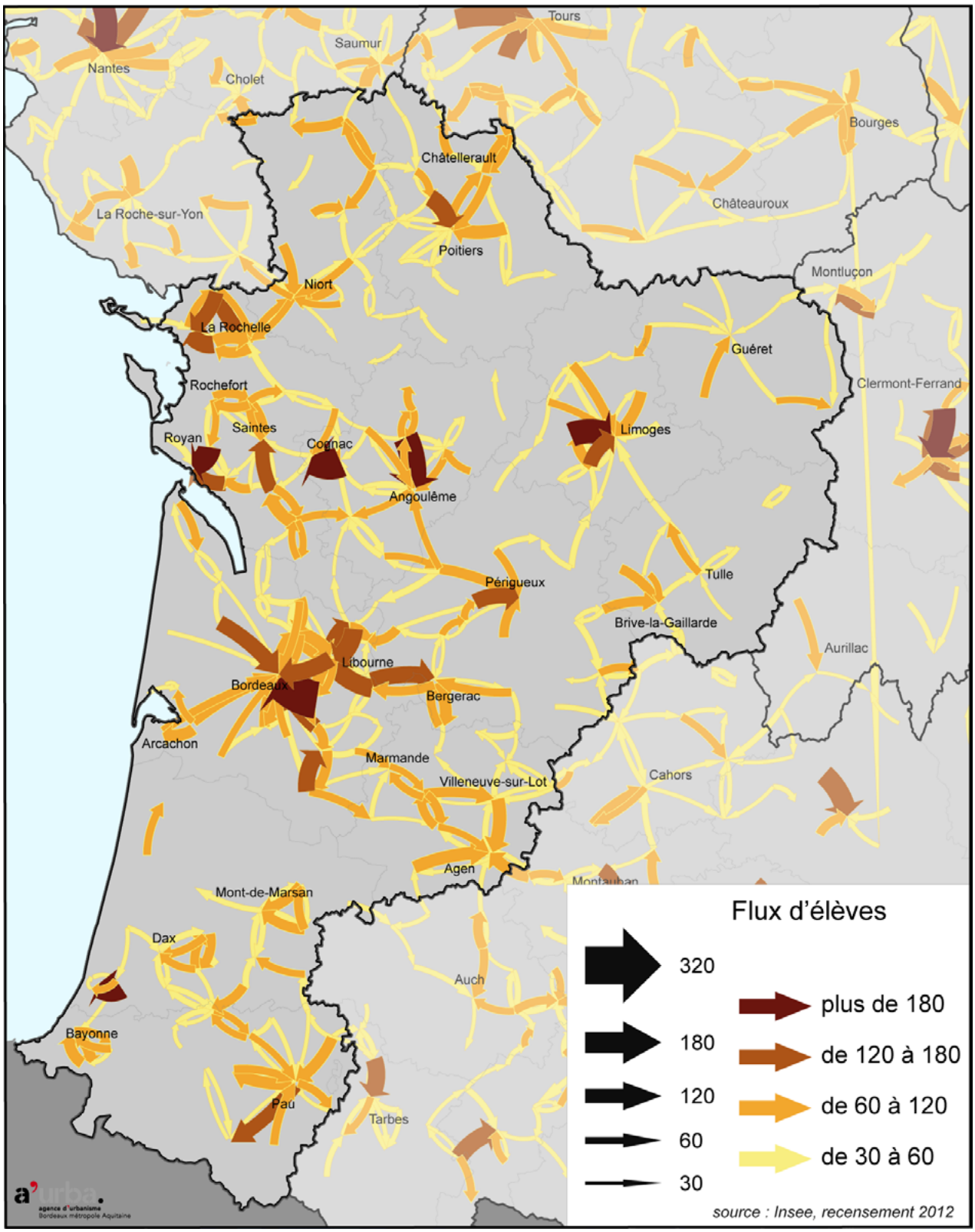
Graphique 5 : Les déplacements quotidiens des élèves de Nouvelle-Aquitaine



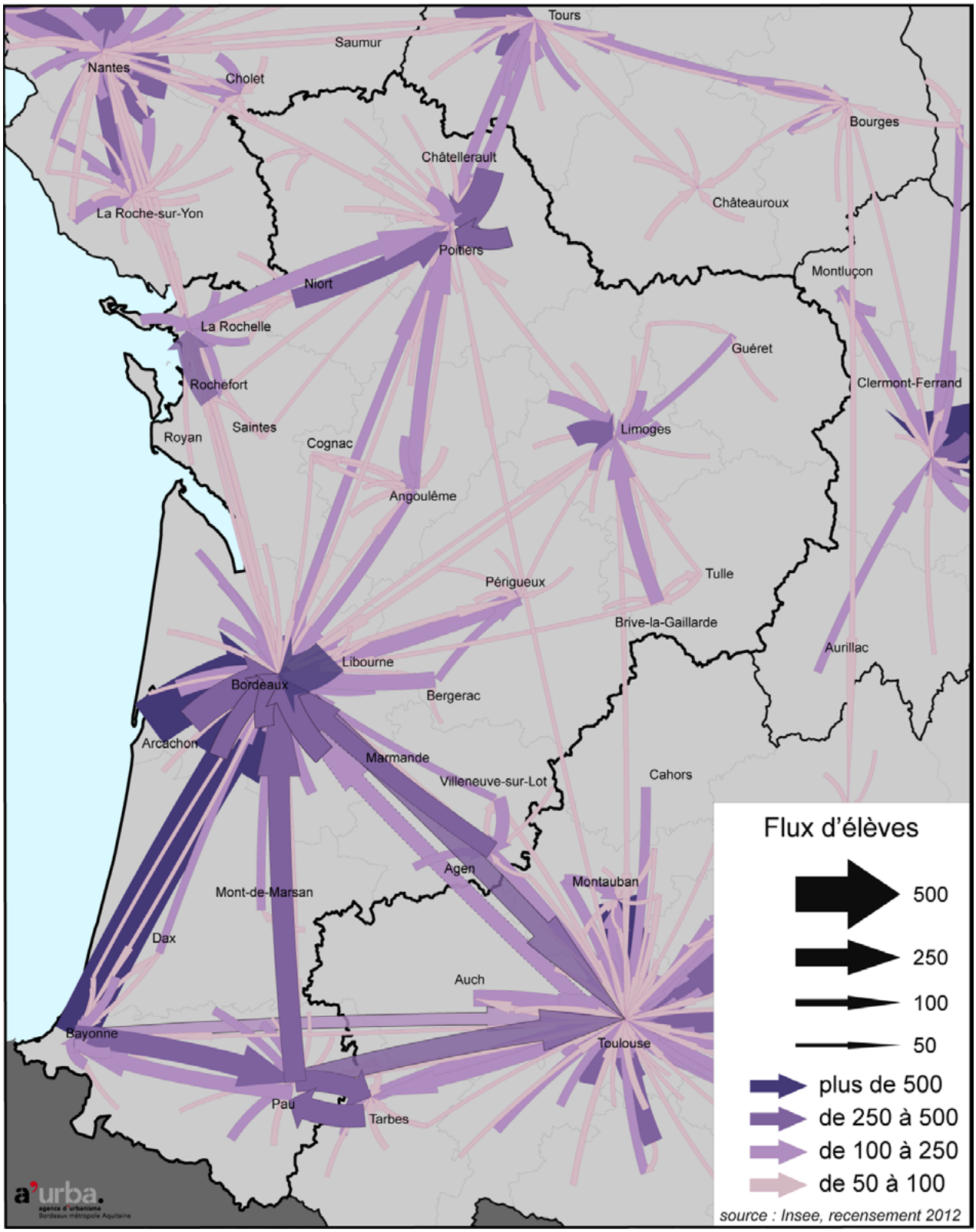
3. Pour environ 10 % des élèves, il n'est pas possible de définir précisément le lieu de résidence en semaine : il s'agit de mineurs hors collège et écoles primaires, qui étudient dans une autre commune que celle où ils résident mais qui peuvent résider soit chez leurs parents (lieu de recensement) soit en communauté (internat, résidences universitaires). Pour ces populations, les mobilités mesurées sont donc soit quotidiennes, soit hebdomadaires et entre le logement des parents et écoles.

4. Les élèves majeurs sont recensés à leur propre lieu de résidence : logements privés, cité étudiante, internat….

Carte 12 : Les flux d'élèves en Nouvelle-Aquitaine : inscrits en écoles primaires

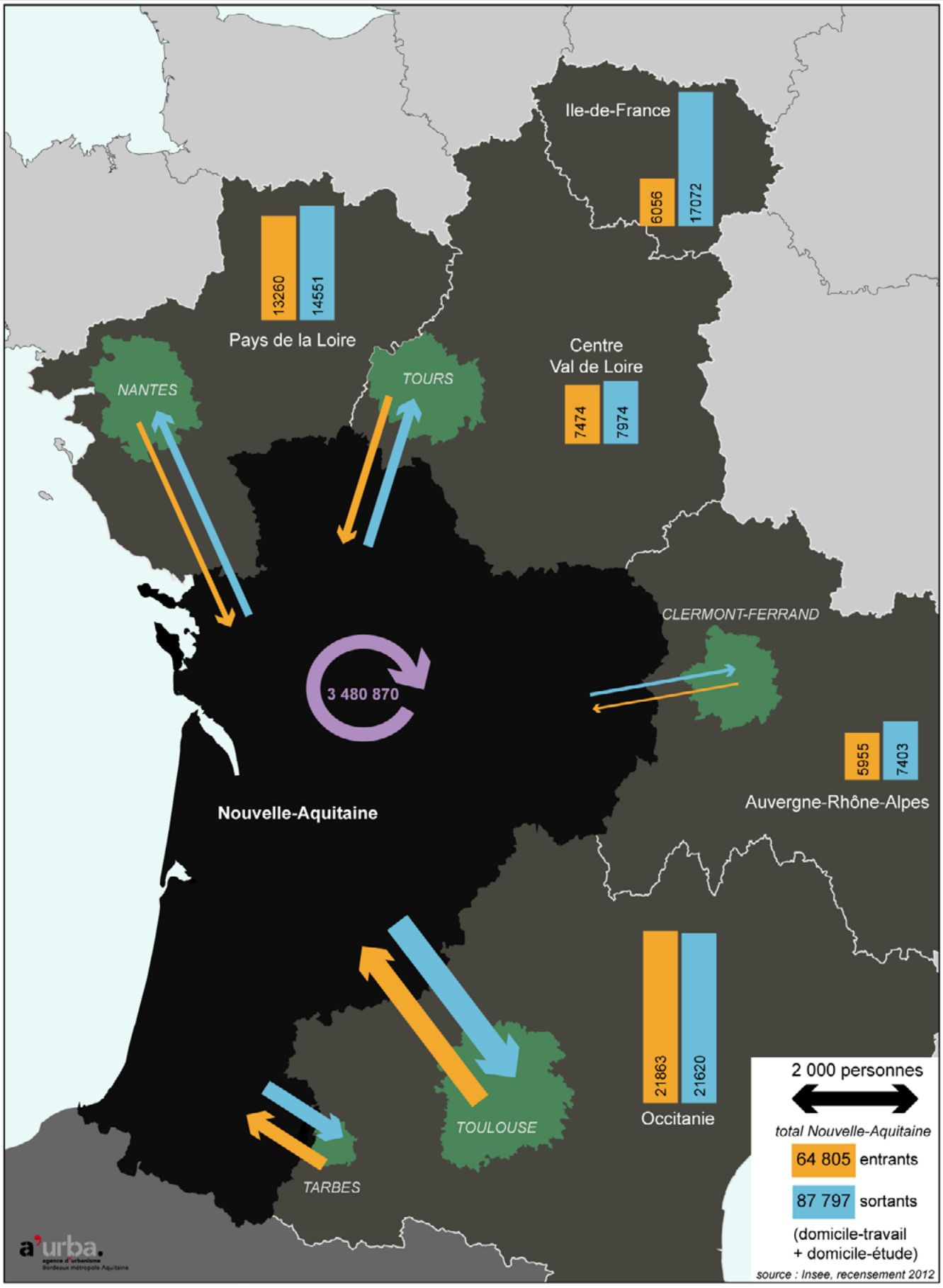


Carte 13 : Les flux d'élèves en Nouvelle-Aquitaine : inscrits dans l'enseignement supérieur



4 | Synthèse des mobilités « contraintes »

Carte 14 : Flux réguliers autour de la Nouvelle-Aquitaine



4 | Synthèse des mobilités contraintes

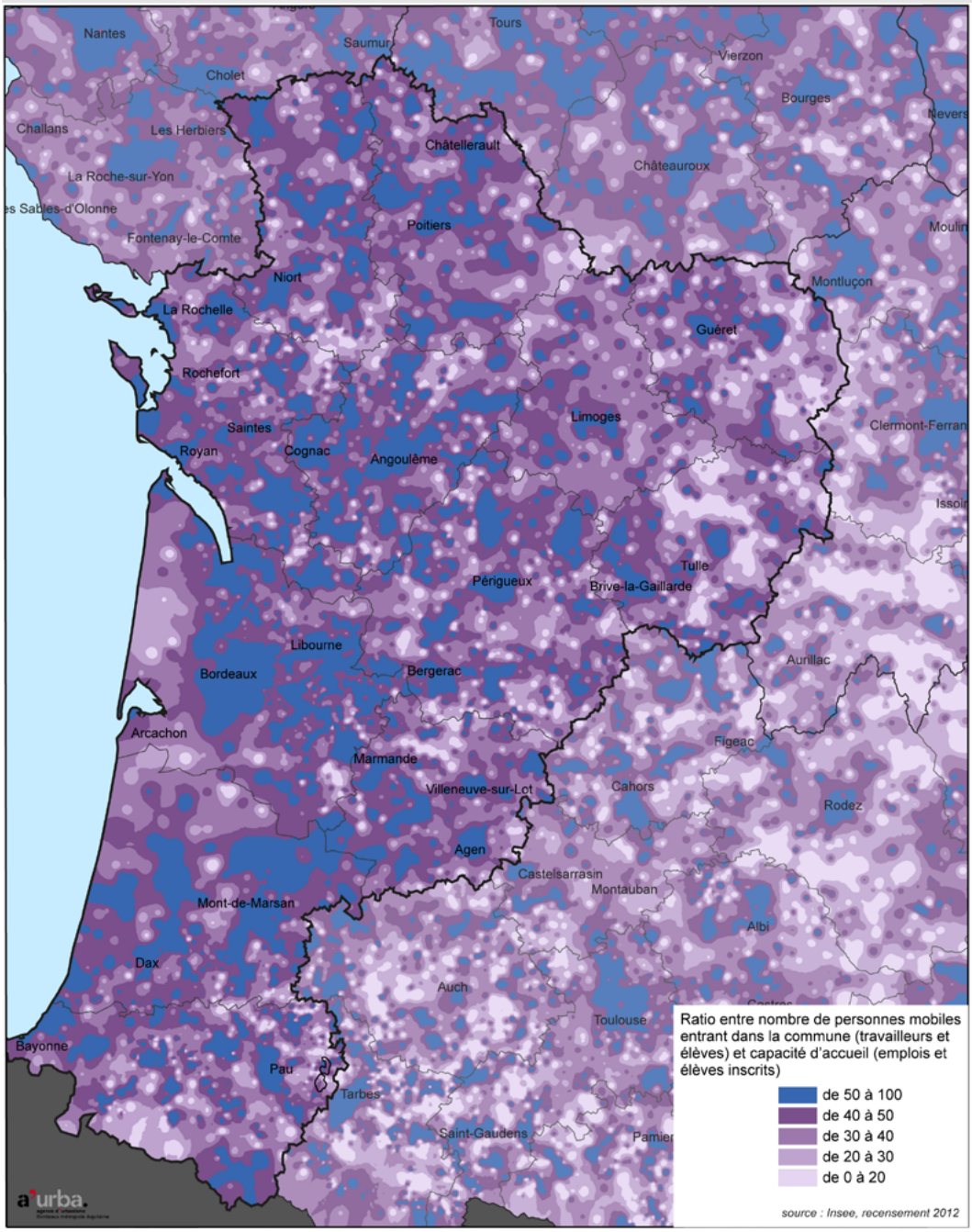
4.1 | La Nouvelle-Aquitaine proche de l'Occitanie au quotidien

Les flux contraints mesurés ici cumulent les déplacements entre domicile et lieux de destination quotidiens, que ce soit pour travailler ou pour étudier.

3,63 M de personnes se déplacent quotidiennement en Nouvelle-Aquitaine pour des motifs de travail ou d'études, dont 3,58 M habitent dans la région (soit 61 % de la population résidente). Les échanges avec l'extérieur de la région concernent 152 600 personnes et la Nouvelle-Aquitaine connaît un solde déficitaire de 23 000 personnes (plus de sortants que d'entrants). L'Occitanie est la région avec laquelle la Nouvelle-Aquitaine échange le plus grand nombre de flux : près de 43 500 au quotidien avec quasiment un équilibre dans les deux sens. Par ailleurs, les échanges restent importants avec l'aire urbaine de Paris (5 700 personnes dans le sens Paris/Nouvelle-Aquitaine, 14 200 vers la capitale).

En Nouvelle-Aquitaine, plus de 2 M de personnes se déplacent régulièrement hors de leur commune de résidence soit 35 % de l'ensemble des habitants (34,4 % en France).
Parmi ceux-ci près de 73 % des personnes concernées sont des travailleurs. Globalement, 65 % des déplacements contraints sont liés au travail. Cette part se porte à 76 % pour les navettes domicile-travail qui dépassent les limites régionales.

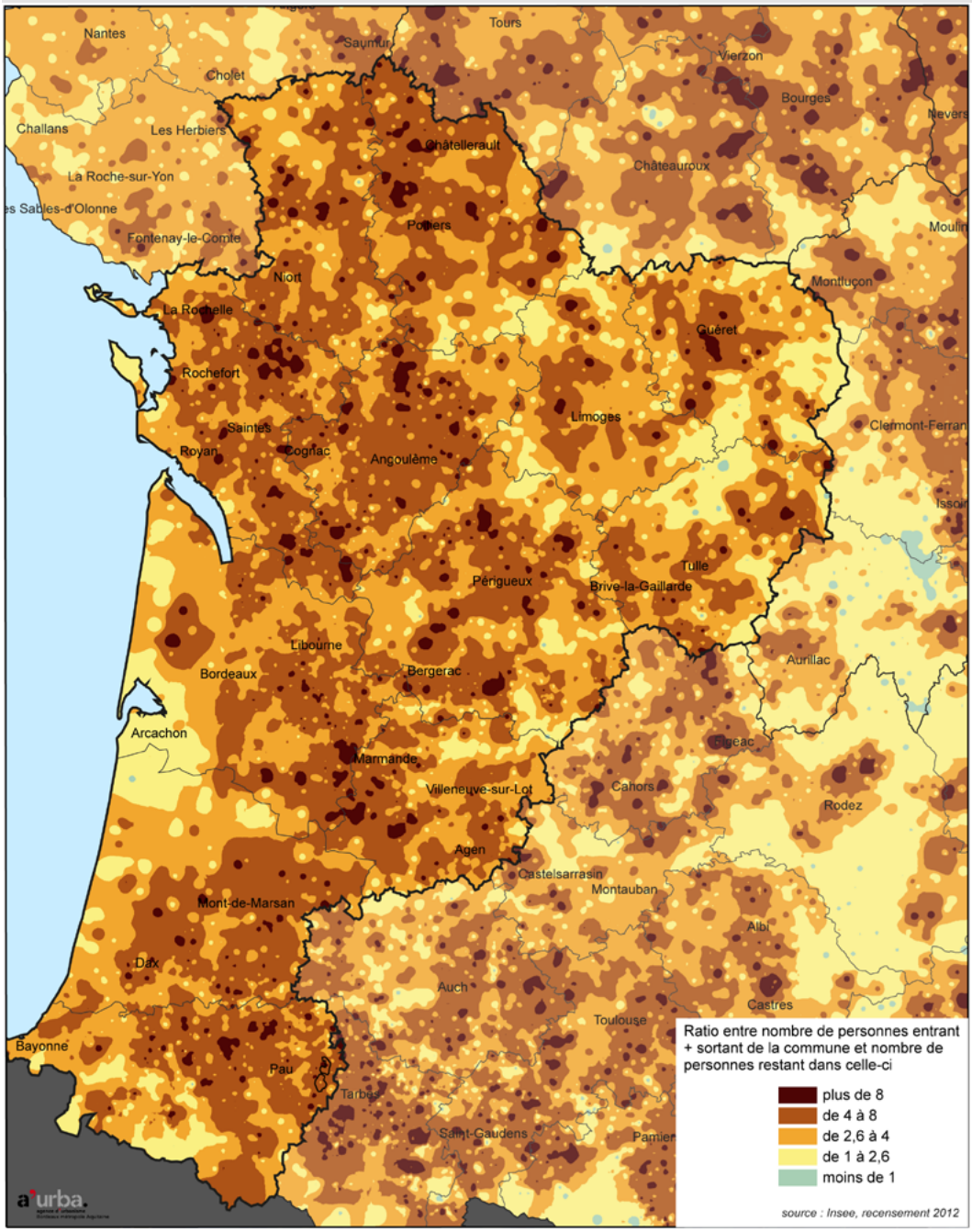
Carte 15 : Attractivité quotidienne des communes de Nouvelle-Aquitaine



Le niveau d'attractivité des communes est mesuré ici en rapportant le nombre de personnes entrant chaque jour dans la commune (travailleurs + élèves) à la capacité d'accueil des communes, c'est-à-dire le nombre d'emplois sur place et le nombre d'inscrits dans les établissements scolaires.

En moyenne en Nouvelle-Aquitaine, 57 % de ces activités occupées régulièrement dans chaque commune sont effectuées par des personnes résidantes dans d'autres communes. Les communes les plus urbanisées ont quasiment toutes des taux d'attractivité supérieurs à 50 % (plus de la moitié des activités locales occupées par des personnes venant de l'extérieur), à l'exception de Limoges avec un taux de 43 % qui doit davantage mobiliser sa population propre. Avec un taux de 54 %, Bordeaux est attractive, plus que ces grandes voisines que sont Toulouse et Nantes avec respectivement des taux de 42 et 44 %. Les grandes communes les plus attractives de Nouvelle-Aquitaine sont Mérignac (67 %), Pessac (64 %), Bayonne (64 %) et Angoulême (62 %). A noter que Talence, avec un taux d'attractivité de 63 % et la présence du campus, est la seule grande commune où les étudiants entrants sont plus nombreux que les travailleurs entrants (4 580 de plus).

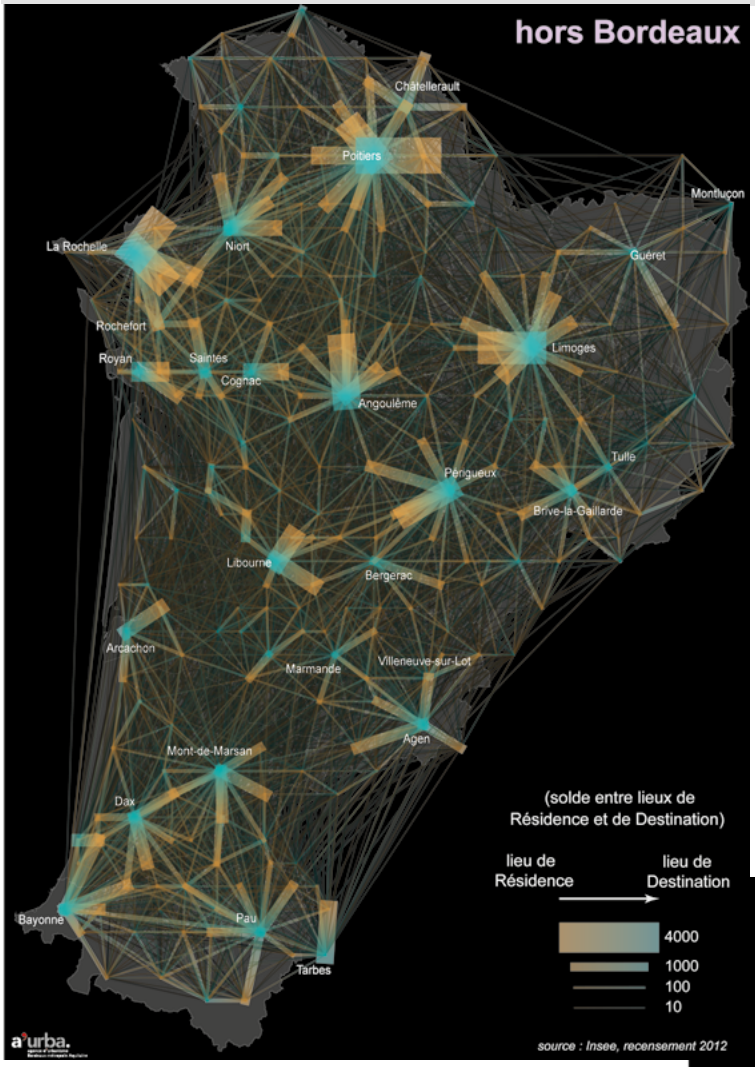
Carte 16 : Niveau de mobilité au quotidien dans les communes

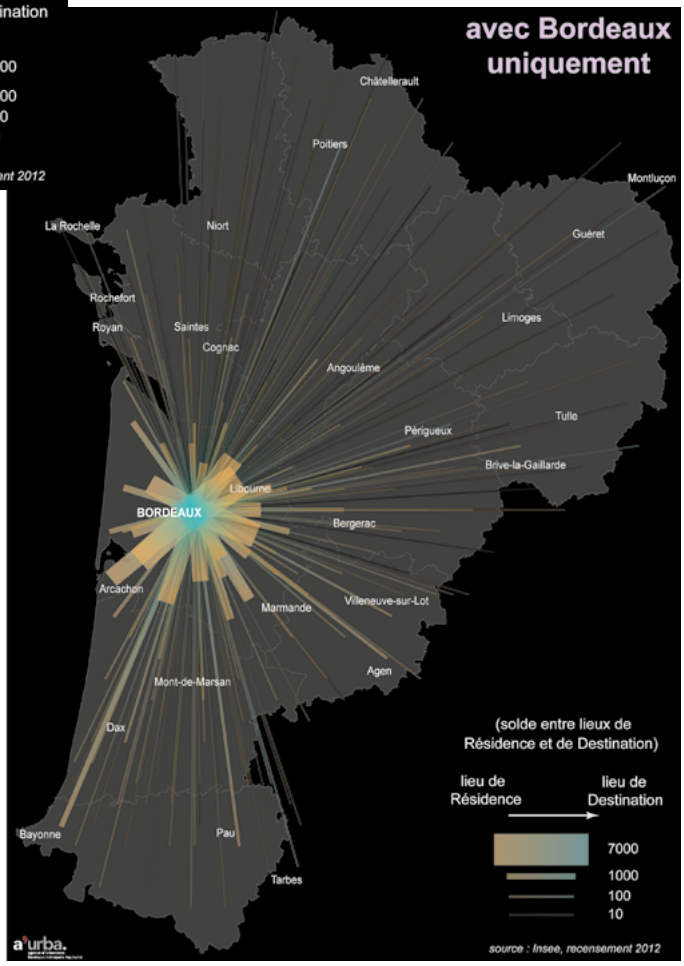


Le degré de mobilité des usagers, travailleurs et élèves, dans chaque commune est ici mesuré en rapportant l'ensemble des mouvements intercommunaux (entrants et sortants) aux nombres de personnes restant dans leur commune de résidence.

Globalement en Nouvelle-Aquitaine, on compte 2,6 entrées ou sorties quotidiennes pour 1 personne qui ne quitte pas sa commune de résidence (c'est-à-dire 1,53 M de personnes « stables »). Bordeaux connaît de nombreux déplacements intercommunaux (1,6 pour 1 stable) alors que pour Toulouse (0,95 pour 1 stable) ou Nantes (1,1), on compte moins de personnes se déplaçant entre plusieurs communes. Tout comme pour l'attractivité, les niveaux de mobilité se retrouvent dans les rangs des communes : Limoges est la seule grande commune de la région ou le nombre de déplacements est inférieur au nombre de stables (0,9) et Mérignac reste l'autre grande commune « mobile » de la région avec 3,3 personnes se déplaçant pour 1 stable.

Cartes 17 : Flux quotidiens différenciés en Nouvelle-Aquitaine





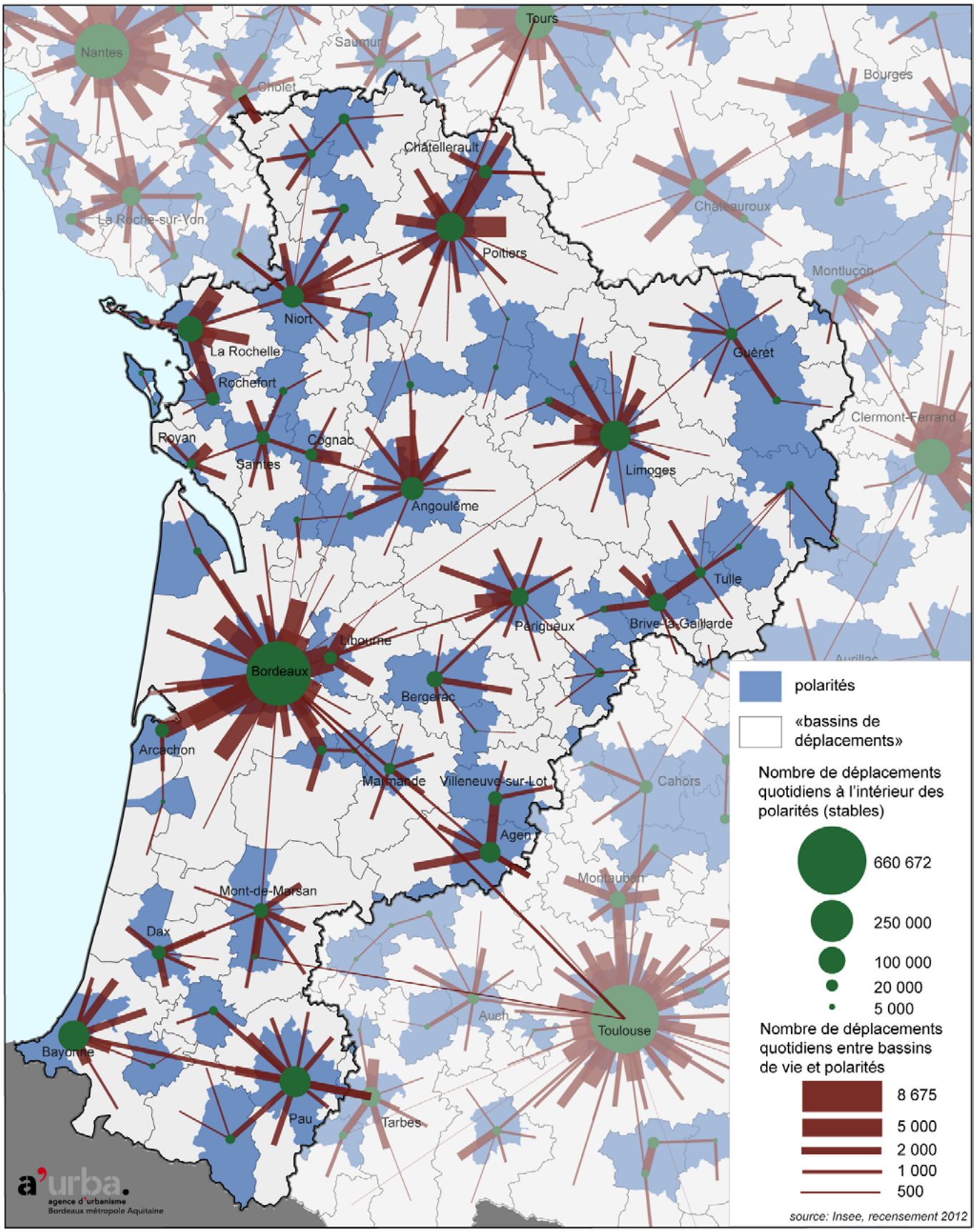
4.2 | Mobilités quotidiennes entre polarités métropolitaines et réseaux urbains

Avec 126 700 travailleurs et élèves qui entrent et qui sortent quotidiennement de son bassin de vie, Bordeaux concentre à elle seule 15 % des flux entre territoires de la Nouvelle-Aquitaine. Parmi les 20 flux les plus importants, 9 concernent Bordeaux et tous avec plus d'entrées dans celle-ci que de sorties. Ce sont avant tout des bassins en contigüité de celui de Bordeaux. Le premier d'entre eux est celui de Libourne avec 11 800 personnes qui se déplacent quotidiennement entre les deux territoires. Il est suivi de celui de St-André-de-Cubzac avec 10 000 personnes se déplaçant, dont près des trois-quarts en direction de la métropole bordelaise.

La carte 17 avec les flux concernant les autres bassins de vie de la région fait apparaître plusieurs systèmes d'attraction :

- tout comme Bordeaux, les capitales des anciennes régions (Poitiers notamment, puis Limoges) polarisent les territoires qui leur sont immédiatement périphériques de manière assez forte ;
- des pôles secondaires se répartissent sur le territoire notamment sur la moitié nord (autour d'Angoulême, Périgueux, Niort) ;
- dans la moitié sud, les liens sont moins intenses mais sur des distances plus longues (Marmande, Dax, Mont-de-Marsan) ;
- on observe aussi des réseaux plus denses et plus équilibrés sur certains territoires : dans les Pyrénées-Atlantiques de Bayonne à Pau ; sur le littoral et la basse vallée charentaise de La Rochelle à Cognac, en passant par Rochefort et Saintes puis Royan.

Carte 18 : Les bassins de déplacements réguliers en Nouvelle-Aquitaine



4.3 | Synthèse des mobilités quotidiennes en Nouvelle-Aquitaine

La Nouvelle-Aquitaine devient la plus grande des nouvelles régions françaises et donc un nouvel espace de gouvernance très large où les enjeux de cohésion territoriale sont forts. La question se pose d'identifier ce qui relie les territoires qui la composent, ce qui peut y créer de la cohérence.

Le quotidien des habitants pour rapprocher les territoires

Les déplacements physiques des usagers et habitants de la région sont un bon indicateur du niveau d'interactions entre les territoires. Les mobilités « quotidiennes », « régulières » ou « contraintes » apparaissent structurantes par leur aspect récurrent et contraignantes par les plages horaires pratiquées et les lieux fréquentés. Bien souvent le choix de localisation de leur logement par les habitants se fait en fonction de l'accès à ces lieux du quotidien liés au travail ou à l'école.

Les mobilités quotidiennes qui dessinent des systèmes territoriaux infrarégionaux

L'identification de polarités qui centralisent les échanges au sein de la région (par la méthode des flux dominants) permet d'illustrer les « bassins de déplacements » quotidiens de ses habitants. Assez logiquement, ceux-ci s'organisent autour de l'armature urbaine locale et des agglomérations qui concentrent les offres génératrices de déplacements réguliers (lieux de travail et d'études). Les secteurs les plus denses et en réseau au nord-ouest de la région (de Rochefort à Châtellerault) font apparaître des bassins de petites dimensions mais avec des flux élevés. D'autres parties où les pôles sont plus espacés se caractérisent par des bassins plus larges mais avec des flux plus faibles (Guéret, Mont-de-Marsan). La polarité bordelaise concerne 20 % des déplacements régionaux et échange avec l'ensemble de la région mais ne la polarise pas à elle seule. Son aire d'attraction directe reste circonscrite dans un rayon de 80 km, laissant les autres territoires s'organiser autour de pôles de proximité.

Méthode de construction des « bassins de déplacements réguliers » par les flux dominants

Les flux dominants permettent de désigner les polarités vers lesquelles les bassins de vie envoient le plus de personnes au quotidien.

1/ Calcul des flux dominants par bassins de vie du Sud-Ouest : pour chaque bassin de vie (de résidence), quel est l'autre bassin de vie (de destination, pour l'emploi ou les études) vers qui il envoie le plus de personnes (travailleurs + élèves) ?

2/ Identification des polarités de déplacements contraints : ce sont les bassins de destinations correspondant à ces flux dominants.

3/ Affectation pour chaque bassin de vie de résidence de la polarité qui correspond à son flux dominant.

4/ Regroupement cartographique de l'ensemble des bassins de vie en lien avec la même polarité = « bassins de déplacement »

Conclusion

Conclusion

La Nouvelle-Aquitaine présente une structure multipolaire et un pôle principal autour de l'agglomération bordelaise. 15 % de la population de la région réside dans l'aire urbaine de Bordeaux qui enregistre aussi les densités et les taux de variation annuelle de la population les plus importants. Les principaux flux domicile-travail de la grande région sont également centralisés autour de Bordeaux (1 600 relations avec le bassin d'Arcachon, 1 800 avec Libourne).

Cela dit, c'est toute une frange littorale depuis Bayonne jusqu'à La Rochelle qui gagne de la population. La concentration de l'emploi a aussi lieu dans de multiples pôles hors de Bordeaux : Libourne, Poitiers, Angoulême, La Rochelle, Rochefort ou Limoges. De même, l'offre d'équipements scolaires est de plus en plus concentrée lorsque l'on monte en niveau de scolarité (vers le secondaire puis le supérieur). Cela se traduit par un schéma des déplacements quotidiens « multi-étoilé » avec un bassin de déplacements plus dense autour de Bordeaux, et des bassins moyens ou petits qui tissent parfois entre eux des relations : Bayonne avec Pau, Dax avec Mont-de-Marsan, La Rochelle avec Niort et Poitiers, Royan avec Saintes, Cognac et Angoulême.

Cette structure géographique de la mobilité contrainte peut fournir des pistes pour l'organisation de l'offre de transport public des collectivités. 80 % des déplacements domicile-travail se font dans la région en véhicule motorisé individuel ; seulement 5 % en TC. Le réseau de TER devra continuer à jouer un rôle essentiel dans les déplacements du quotidien, mais cette offre devra sans doute être mieux articulée avec un éventail de modes complémentaires (autocars, bus urbains, co-voiturage, modes actifs) pour mieux répondre à une demande territorialement très éparpillée (de multiples « étoiles » avec de multiples « pointes ») face à laquelle la voiture reste aujourd'hui le mode le plus performant[1].

1 : On comptabilise en 2016 en Nouvelle-Aquitaine 53 000 voyageurs et 685 trains quotidiens sur les 3 630 km du réseau TER. En Gironde, le réseau de cars TransGironde comprend 52 lignes commerciales avec 900 cars par jour, soit 5 124 010 voyages commerciaux en 2015.

a'urba.
agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

Agence d'urbanisme Bordeaux Métropole Aquitaine
Hangar G2 - Bassin à flot n°1 BP 71 - F-33041 Bordeaux Cedex
tél.: 33 (0)5 56 99 86 33 | fax : 33 (0)5 56 99 89 22
contact@aurba.org | www.aurba.com

© aurba | décembre 2016