





# Mobilité

## 122 Mobilité

- 122 Les infrastructures routières
- 124 L'offre de transports en commun
- 126 Les déplacements domicile-travail : les échanges entre types d'espaces
- 128 Les déplacements domicile-travail : les principales caractéristiques
- 130 Les navettes domicile-études



# Mobilité

## 1- Les infrastructures routières

- ▶ 120 km d'autoroutes (16 échangeurs)
- ▶ 115 km de réseau principal
- ▶ 480 km de réseau secondaire

Le territoire est desservi par deux axes autoroutiers :

- L'A63 relie Bayonne à Bordeaux au nord et à l'Espagne (San Sebastián...) au sud. Elle constitue un maillon du grand axe autoroutier entre la péninsule ibérique et l'Europe du Nord. Elle est caractérisée par un trafic de poids lourds très important.

L'aménagement du tronçon Ondres-Bariatou en 2x3 voies est en cours.

- L'A64 relie l'agglomération bayonnaise à Pau et à Toulouse.

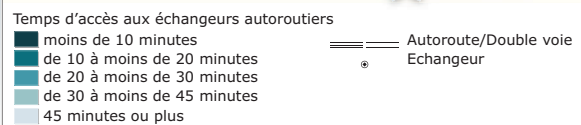
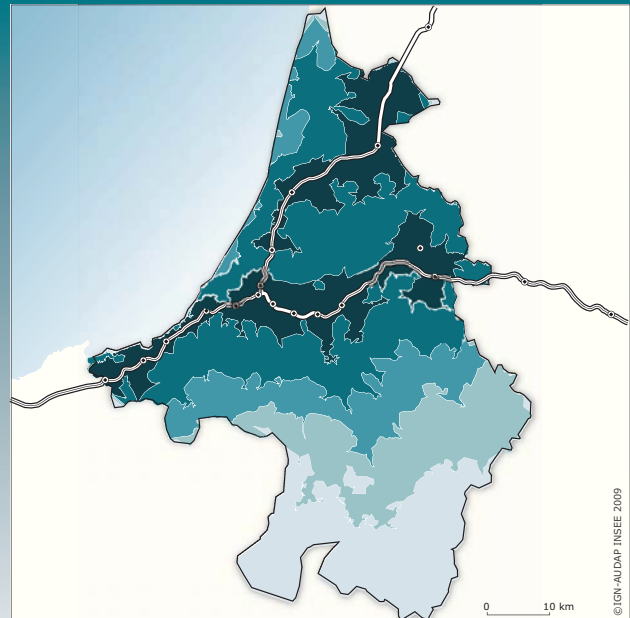
Le nombre important d'échangeurs font des deux autoroutes des éléments structurants de maillage. La circulation des voitures et camions traversant le territoire se cumule aux flux de distribution et d'échanges.

Les RD810, 817, 918 et 932 complètent le dispositif et constituent les voies principales d'organisation territoriale qui supportent des flux conséquents.

Les phénomènes massifs de périurbanisation contribuent à charger de façon importante les voies secondaires tout autour des agglomérations.

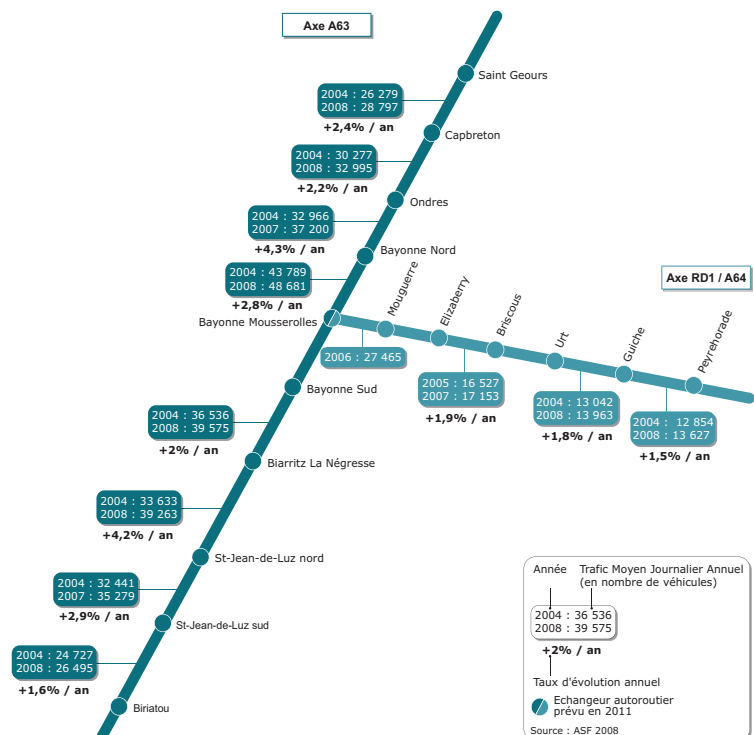
La forte activité touristique accentue encore le chargement de l'ensemble du réseau en juillet et août, cœur de la saison estivale.

### Temps d'accès aux échangeurs autoroutiers



Source : Audap ; traitement SIG-CAPP

### Fréquentation des autoroutes



## Les infrastructures routières



0 10 km

### Infrastructures routières

- Niveau 1  Réseau de transit / échanges métropolitains
- Statut autoroutier
- Niveau 2  Réseau de distribution principal
- Niveau 3  Réseau de distribution secondaire
- Echangeur

Sources : IGN, BD TOPO ; Audap

© IGN-AUDAP INSEE 2009

# Mobilité

## 2- L'offre de transports en commun

### ► L'offre ferroviaire

Le territoire est desservi par trois lignes et 25 gares qui reçoivent une fréquentation annuelle totale de près de 2 400 000 passagers (SNCF-2006).

Les trois lignes permettent des relations de Bayonne vers :

- Paris : 5 allers-retours TGV par jour + 1 train de nuit
- Dax (14 AR/j) et Bordeaux (9 AR/j)
- Pau (8 AR/j) et Toulouse (5 AR/j)
- Cambo-les-Bains et Saint-Jean-Pied-de-Port (5 AR/j)

D'importantes disparités existent : la desserte locale du littoral, notamment la ligne Dax-Hendaye, est organisée dans une logique de cadencement. Ce n'est pas le cas des liaisons avec Pau ni avec l'intérieur du Pays basque.

### ► L'offre aérienne

Le territoire est desservi par l'aéroport de Biarritz-Anglet-Bayonne qui propose des liaisons aériennes vers Paris (Orly et Roissy), Lyon, Nice, Genève, Bristol, Londres, Dublin, Birmingham, Marseille, Helsinki, Amsterdam.

Le fort développement des *low cost* a permis de passer le million de passagers en 2009.

L'existence de l'aéroport de San Sebastián-Fuenterrabía aux portes du territoire permet également de nombreuses dessertes en lien avec l'Espagne.

### Principales gares (plus de 10 000 passagers par an)

Gares	Fréquentations 2006
Bayonne	902 727
Hendaye	583 926
Biarritz	466 552
Saint-Jean-de-Luz-Ciboure	324 292
Saint-Vincent-de-Tyrosse	82 007
Saint-Jean-Pied-de-Port	37 592
Peyrehorade	18 376
Labenne	16 352

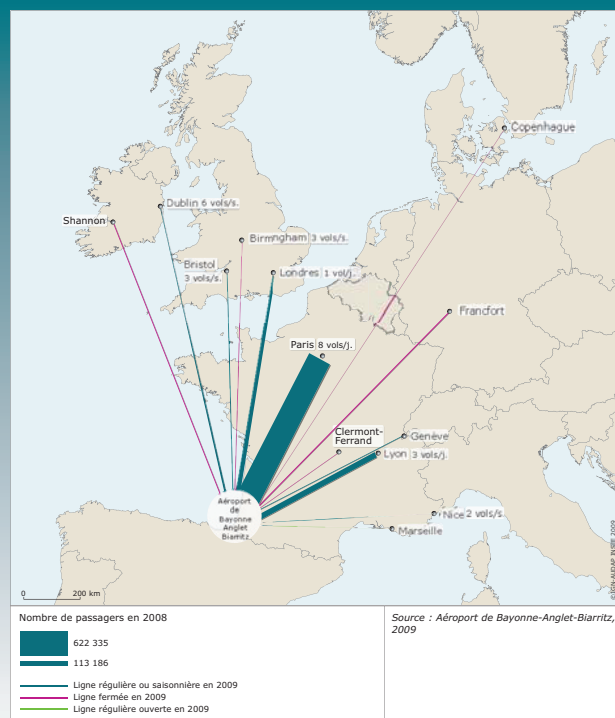
Source : SNCF

### Lignes

Lignes	Offre / jour semaine / 2 sens
Hendaye-Bayonne	46
Dax-Bayonne	41
Pau-Bayonne	20
Saint-Jean-Pied-de-Port-Bayonne	9

Source : SNCF

### Liaisons aériennes au départ de Biarritz



### ► L'offre routière

L'offre urbaine a été développée par le Syndicat mixte des transports collectifs de l'agglomération de Bayonne (SMTC) dans un périmètre regroupant six communes (Bayonne, Anglet, Biarritz, Saint-Pierre-d'Irube, Boucau, Tarnos).

Près de 6 millions de voyageurs ont été transportés sur les 14 lignes du réseau exploité par la société des transports de l'agglomération de Bayonne (Stab) en 2008.

L'offre urbaine se développe progressivement dans les agglomérations de Saint-Jean-de-Luz / Ciboure et Hendaye.

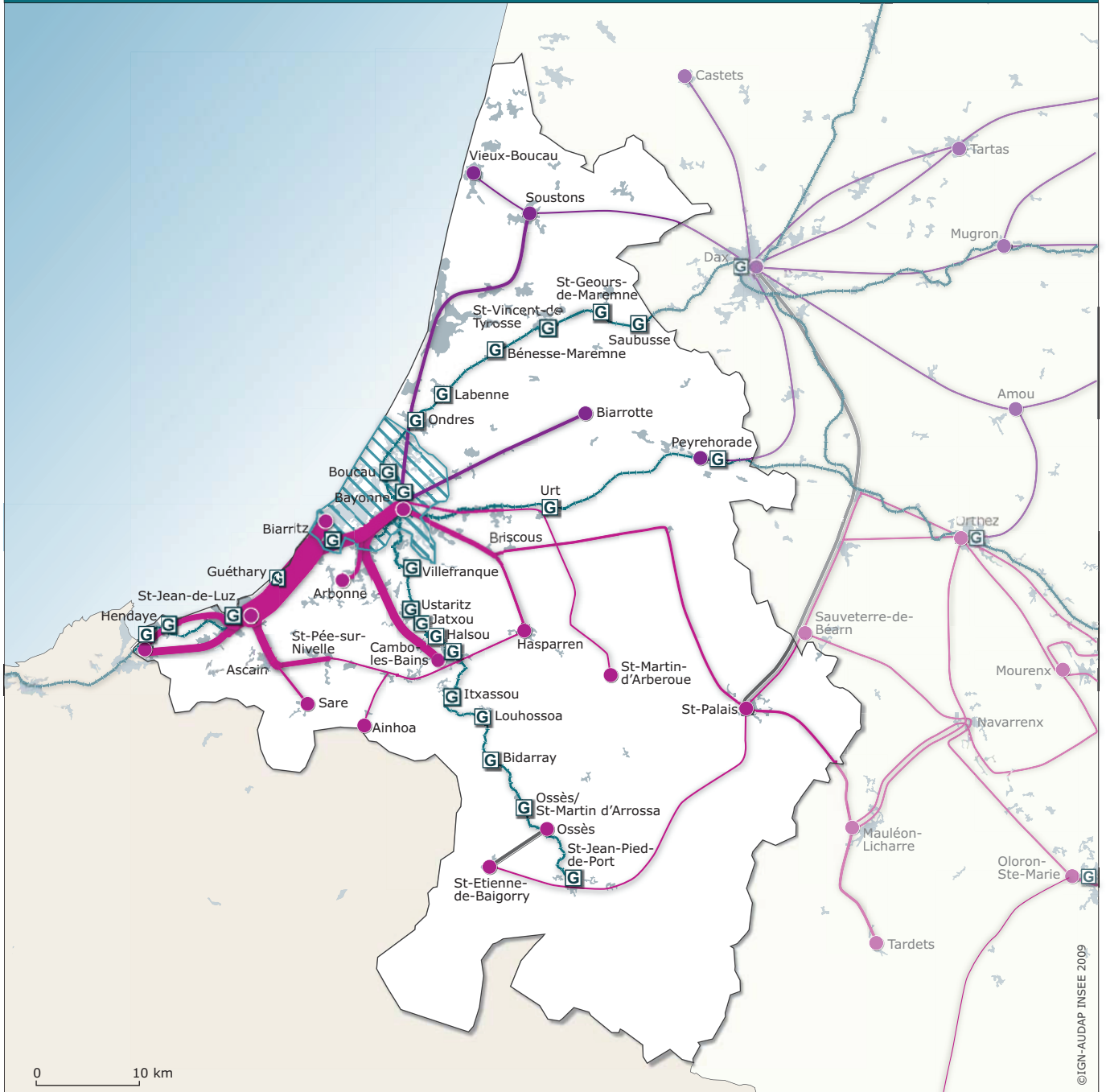
Certains transports touristiques (de types navettes citadines) viennent compléter en été cette offre (Bidart, Ciboure...).

L'offre interurbaine (19 lignes) est organisée par les conseils généraux (Pyrénées-Atlantiques et Landes). Essentiellement tournée vers les scolaires, elle sera en profonde mutation à court terme (2010-2012) pour attirer d'autres usagers.

À elle seule, la ligne Bayonne-Biarritz-Saint-Jean-de-Luz-Hendaye absorbe 50 % de l'ensemble de la fréquentation du réseau départemental.



## L'offre de transports en commun



- Périmètre des Transports Urbains de l'agglomération bayonnaise
  - Réseau de transport des Pyrénées-Atlantiques
  - Réseau de transport des Landes
  - Service routier régional
  - Points de départ/destination
- Offre par jour de semaine
- 1 aller-retour
  - 10 aller-retour

- Voie ferrée
- Gare

Sources : Conseil Général des Pyrénées-Atlantiques, 2009 ; Réseau Départemental des Transports Landais, 2009

# Mobilité

## 3- Les déplacements domicile-travail : les échanges entre types d'espaces

### Le cœur urbain attire des actifs en provenance de tous les espaces.

L'importante offre d'emplois dans le cœur urbain permet à la fois de répondre à la demande des actifs résidants et d'en faire le premier espace attractif : 80 % des actifs résidants dans le cœur urbain y travaillent et 38 % des emplois offerts dans cet espace sont occupés par des actifs provenant de tous les autres espaces du territoire.

La continuité d'activité entre le cœur urbain et le littoral sud renforce le caractère attractif de ces deux espaces réunis, d'autant qu'ils s'inscrivent dans le prolongement du Pays basque espagnol, pour former une zone d'importance économique européenne. Le littoral sud présente toutefois un fonctionnement spécifique : presque autant d'entrants que de sortants et une très forte proportion de résidants y travaillant.

### Les pôles d'emploi ruraux maintiennent, voire consolident leur attractivité.

Ce sont les pôles d'emploi ruraux qui sont le deuxième espace attractif en termes d'emplois. Ils attirent en premier lieu les actifs du rural. La définition même de cet espace, basée en particulier sur les navettes domicile-travail établies lors du recensement de la population de 1999, explique ceci dans une large mesure. Mais néanmoins les pôles d'emploi ruraux ont réussi à maintenir, voire à consolider, une attractivité de fait complémentaire à celle du cœur urbain.

### Le littoral nord plus autonome et bipolarisé

Le littoral nord est davantage tourné sur lui-même, notamment en raison de la surface de son territoire, mais également en raison de sa situation géographique profitant de l'attractivité du cœur urbain vers le sud et de celle de la Communauté d'agglomération du Grand Dax à l'est.

### Des espaces résidentiels ou mixtes

- La première couronne et le rurbain sont deux espaces majoritairement résidentiels dont l'essentiel des actifs occupés se rendent dans le cœur urbain pour travailler.
- Le rural présente une situation particulière : la majorité de ses actifs le quitte pour aller travailler, d'abord vers les pôles d'emploi ruraux, puis vers le cœur urbain. Il présente dans le même temps, un lien avec l'activité agricole et les services de proximité, une forte proportion de personnes travaillant dans leur commune de résidence, ou à proximité.

### Les déplacements domicile-travail

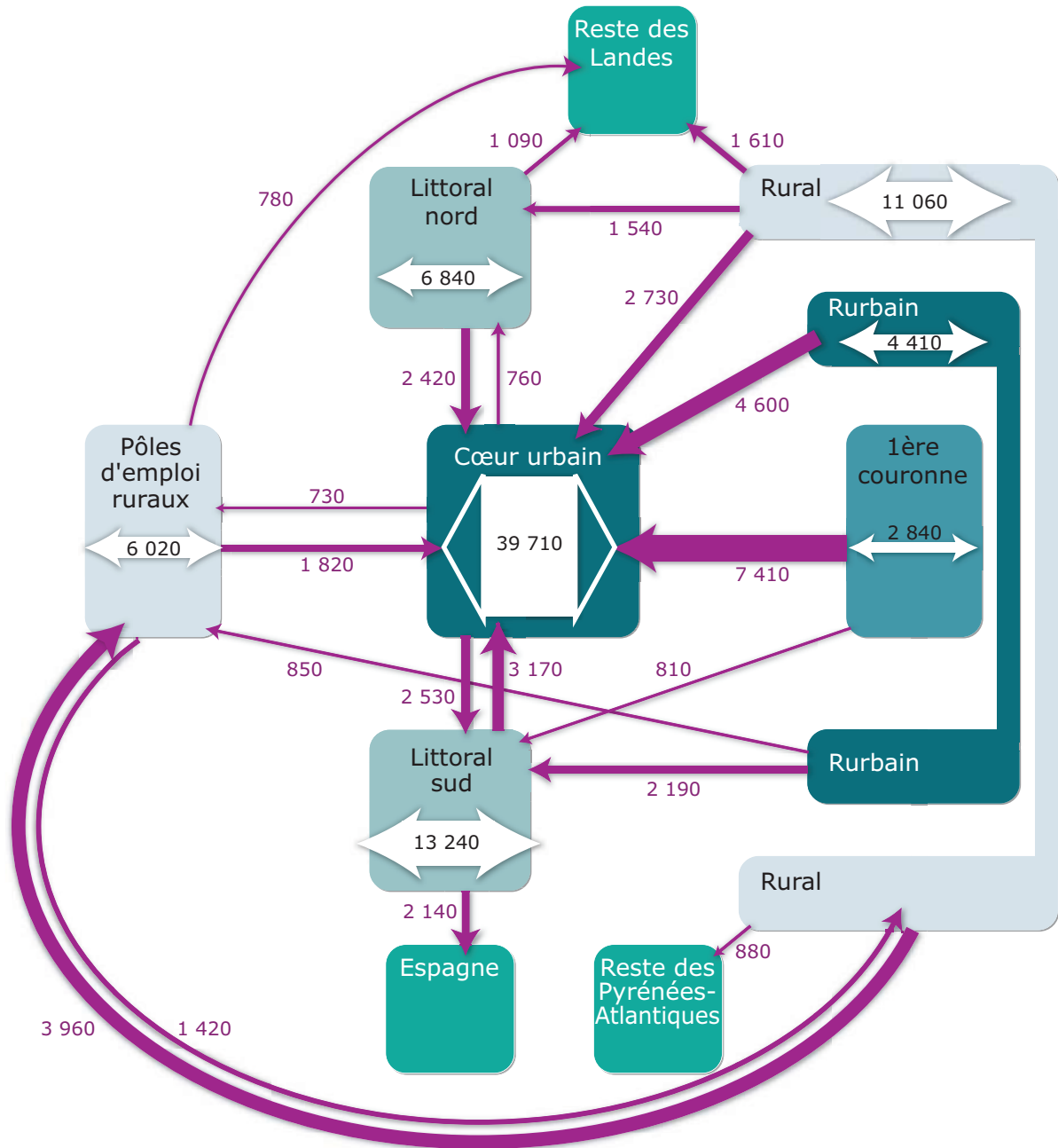
	Actifs occupés de l'espace		Emplois exercés dans l'espace	
	Total	dont travaillant dans l'espace (%)	Total	dont occupés par des résidants de l'espace (%)
Cœur urbain	49 250	80,6	63 810	62,2
1 <sup>ère</sup> couronne	12 610	22,6	6 610	43,0
Littoral sud	20 040	66,1	19 880	66,6
Littoral nord	12 240	55,9	11 180	61,2
Rurbain	14 030	31,5	6 600	66,9
Pôles d'emploi ruraux	11 960	50,3	13 600	44,3
Rural	23 500	47,0	15 600	70,9
<b>Ensemble</b>	<b>143 640</b>	<b>91,2</b>	<b>137 290</b>	<b>95,5</b>

Source : Insee, Recensement de la population 2006 exploitation complémentaire

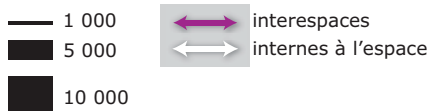
Note de lecture : 55,9 % des 12 240 actifs occupés résidant dans le littoral nord travaillent dans ce même espace.

61,2 % des 11 180 emplois du littoral nord sont occupés par des actifs résidant dans cet espace.

## Les navettes domicile-travail



Nombre de déplacements domicile-travail



Source : Insee, Recensement de la population 2006 exploitation complémentaire

Précision méthodologique : seuls les flux supérieurs à 750 sont représentés. 20 000 déplacements ne figurent pas sur ce schéma, soit 13 % des déplacements domicile-travail.



# Mobilité

## 4- Les déplacements domicile-travail : les principales caractéristiques

La moitié des 80 000 actifs qui travaillent dans une commune différente de celle de leur résidence habite à plus de 9 km de leur lieu de travail (11 km en Aquitaine). Il s'agit de la même distance médiane qu'en 1999.

La moitié des actifs employés dans l'industrie sortent de leur espace de résidence pour rejoindre leur lieu de travail. Ils représentent la plus forte mobilité journalière interespaces. Cette mobilité est plus faible dans la construction, le commerce et les services : elle ne concerne que 40 % des personnes travaillant dans ces activités.

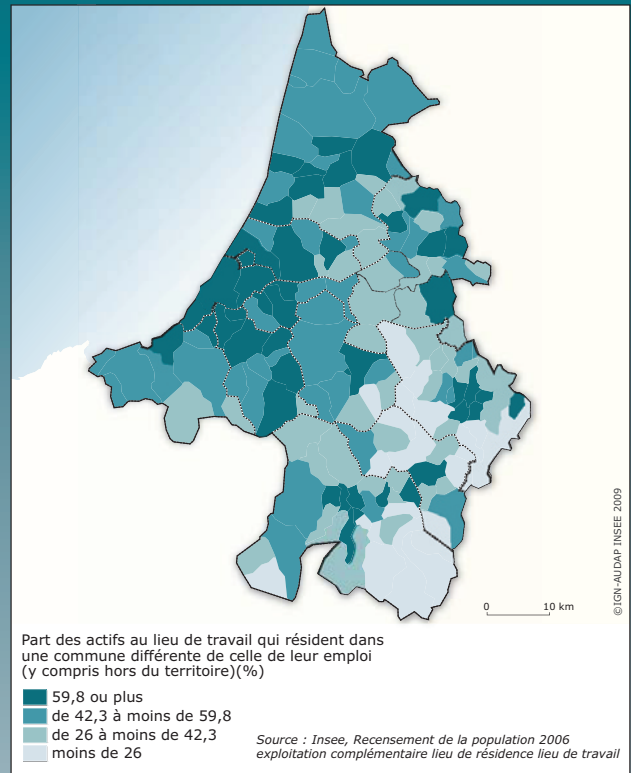
L'analyse par catégorie socioprofessionnelle est très liée au constat par secteur d'activités. Seuls 36 % des employés quittent leur espace de résidence pour aller travailler. Les ouvriers (43 %), les professions intermédiaires (46 %) et les cadres (49 %) le font plus souvent.

### Limiter l'impact de ces multiples déplacements

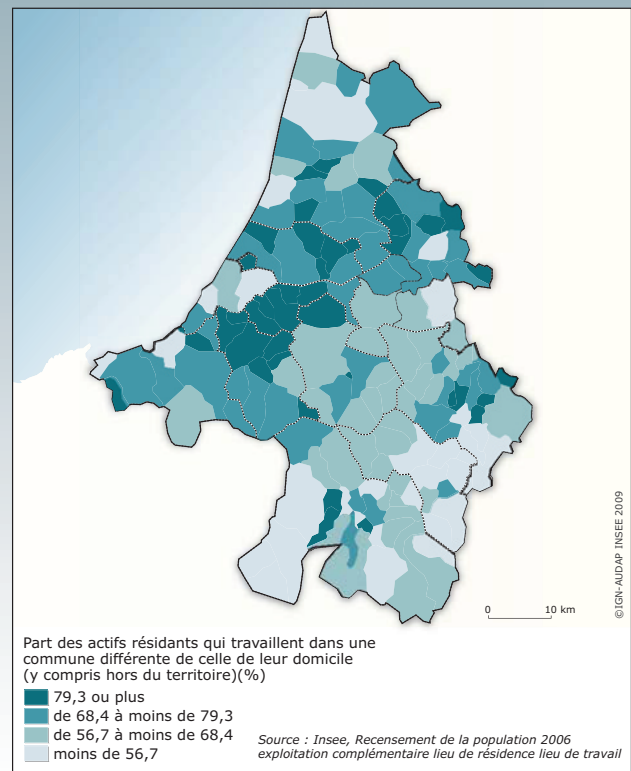
L'importance des déplacements quotidiens pour rallier le lieu de travail participe à l'engorgement voire à la saturation des infrastructures routières. Déjà fortement sollicité par les transports locaux et internationaux, par la fréquentation estivale..., le réseau est fragilisé par la périurbanisation croissante et le caractère très convergent des liaisons vers le cœur urbain.

Les investissements à venir au niveau des infrastructures (construction de logements, implantation de centres de services, installation d'entreprises, développement des transports en commun...) pourraient s'inscrire dans l'objectif de réduire l'impact de ces multiples déplacements.

### Les entrants



### Les sortants



## Les navettes domicile-travail : principaux flux communaux



0 10 km

Nombre de trajets domicile-travail

3 880

1 290

Source : Insee, Recensement de la population 2006 exploitation complémentaire lieu de résidence et lieu de travail

Précision méthodologique : ne sont représentés que les flux supérieurs à 50.

# Mobilité

## 5- Les navettes domicile-études

Parmi les 72 000 jeunes de moins de 25 ans inscrits dans un établissement d'enseignement, 34 000 quittent leur commune de résidence pour s'y rendre.

En lien avec l'implantation des écoles, collèges et lycées, à mesure que les études avancent, les élèves doivent effectuer des déplacements plus longs.

Avant le collège, les élèves trouvent un établissement scolaire à proximité de chez eux : 89 % des moins de 6 ans et 86 % des 6-11 ans vont à l'école dans leur propre espace de résidence.

C'est encore le cas dans les collèges, même si la proportion des élèves poursuivant leur scolarité dans leur espace de résidence s'amenuise, 64 %.

La situation s'inverse à partir du lycée. Près de 60 % des 15-18 ans doivent alors s'orienter vers les espaces les plus urbanisés ou les pôles d'emploi ruraux, lieux d'implantation des lycées.

Cette mobilité, croissante avec l'âge, conduit à une concentration progressive des élèves/étudiants dans le cœur urbain : passé 18 ans, 58 % des jeunes poursuivent leurs études dans cet espace. Dans le même temps, 18 % quittent le territoire pour aller poursuivre leurs études ailleurs (université de Pau en particulier).

Près de 500 étudiants quittent le cœur urbain pour se rendre dans les pôles d'emploi ruraux, probablement pour continuer leurs études dans des filières spécifiques telles que l'agriculture.

### Les déplacements domicile-études

	Entrants	Sortants	Stables
Cœur urbain	9 510	2 560	21 960
1 <sup>ère</sup> couronne	440	3 910	2 740
Littoral sud	1 600	2 230	6 920
Littoral nord	920	1 820	3 610
Rurbain	920	3 470	3 500
Pôles d'emploi ruraux	5 850	1 530	4 080
Rural	760	6 210	5 170
<b>Ensemble</b>	<b>4 730</b>	<b>3 000</b>	<b>64 980</b>

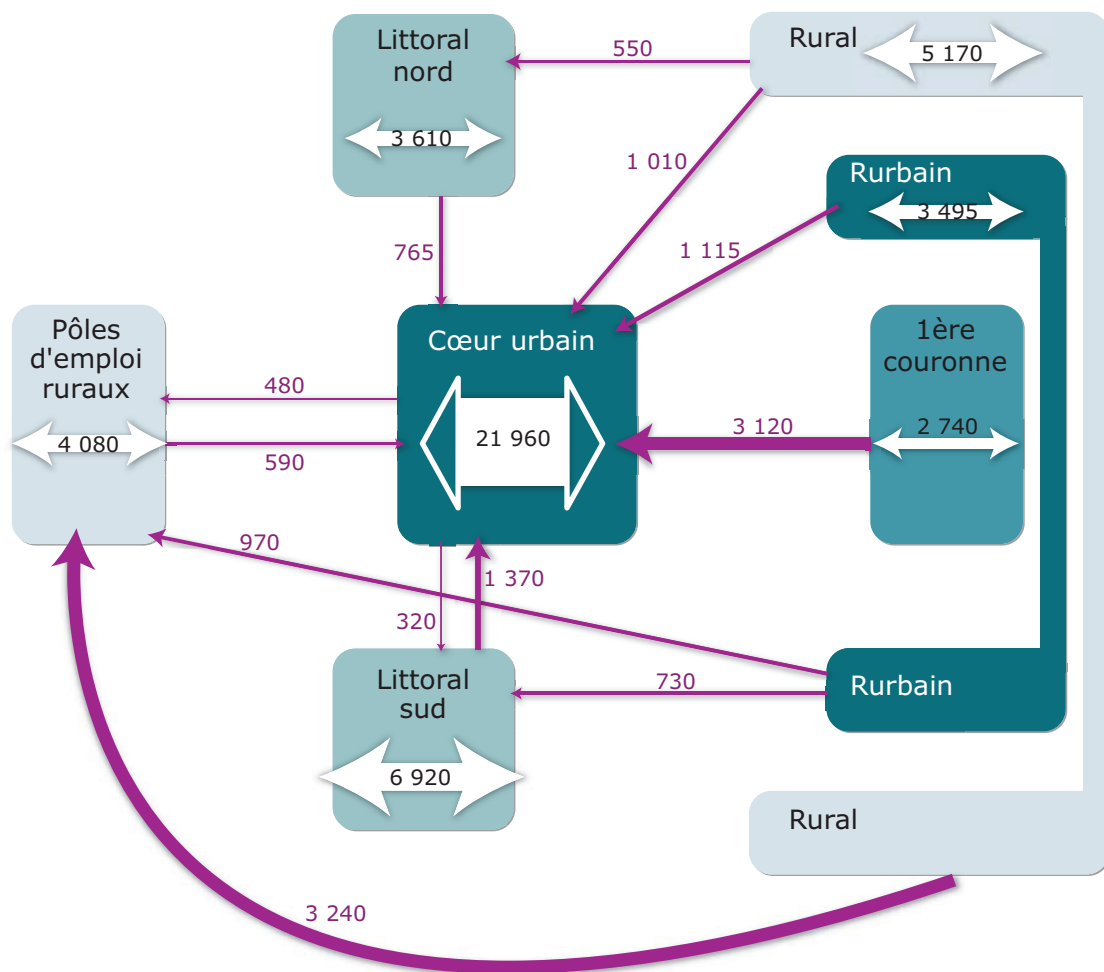
Source : Insee, Recensement de la population 2006 exploitation complémentaire

### Les déplacements par tranche d'âge

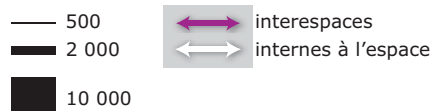
	Elèves et étudiants	Part de ceux qui étudient dans leur espace de résidence	Part de ceux qui quittent leur commune de résidence
moins de 6 ans	11 650	88,7	22,4
de 6 à moins de 11 ans	19 340	86,2	25,6
de 11 à moins de 15 ans	15 800	64,3	54,3
de 15 à moins de 18 ans	12 910	41,8	75,9
de 18 à moins de 25 ans	12 120	42,6	68,6
<b>Ensemble</b>	<b>71 820</b>	<b>66,0</b>	<b>47,8</b>

Source : Insee, Recensement de la population 2006 exploitation complémentaire

## Les déplacements domicile-études



Nombre de déplacements domicile-études



Source : Insee, Recensement de la population 2006 exploitation complémentaire

Précision méthodologique : seuls les flux supérieurs à 300 sont représentés. 2 750 déplacements ne figurent pas sur ce schéma, soit 4 % des déplacements scolaires.