

2010

Agglomération basco-landaise

Enquêtes

- ▶ Ménages et déplacements (EMD)
- ▶ Grand territoire (EGT)



▶ Rapport d'exploitation standard



Depuis deux décennies maintenant, la France connaît d'importants mouvements internes de population : nos territoires sont aujourd'hui durablement attractifs.

Le long d'un littoral d'une soixantaine de kilomètres vivent 350 000 habitants. 350 000 habitants en mouvement et plus encore en période estivale ! Aussi, la mobilité est-elle un véritable défi pour nos collectivités.

Avoir accès à une connaissance la plus complète possible est de nos jours indispensable pour développer des politiques publiques adaptées. Tel est l'objet de cette enquête menée auprès de 4 761 ménages (soit 8 563 personnes) de notre territoire entre novembre 2009 et mars 2010. Le présent document propose une première exploitation des résultats de cette enquête ; une exploitation dite «standard» dans la mesure où elle respecte un cadre méthodologique national.

Ce rapport n'est qu'un début ! Cette enquête, qui est une photographie de la mobilité des habitants de notre territoire va alimenter nos politiques pendant plusieurs années.

Analyser les résultats d'une telle enquête nous soumet de facto à l'examen de centaines de chiffres. Ces chiffres nous parlent de nous, de notre vie quotidienne, du dynamisme de notre territoire. Qui parle de mobilité parle des modes de vie, des temps de la ville. Et aussi d'urbanisme, de commerce, d'économie, de santé publique...

Sur ces enjeux d'une grande complexité, ce document offre un premier éclairage qu'il est utile de porter à la connaissance des collectivités de notre territoire.



Jean-René Etchegaray
Président du Syndicat
Mixte du SCoT
Bayonne-Sud Landes

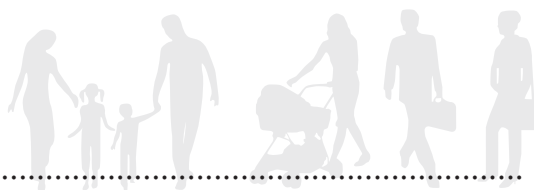


Jean Grenet
Président du Syndicat des
Transports Agglomération
Côte Basque Adour



Michel Hiriart
Président de la
Communauté de Communes
Sud Pays Basque

Sommaire



Editorial.....	1
Sommaire	3
Cadrage général.....	4
Préambule méthodologique.....	8

1. Les Enquêtes Ménages et Déplacements et Grand Territoire 11

Le périmètre d'enquête EGT & EMD	11
Où sont les habitants ?	12
Qui sont les habitants ?	13
Quelle motorisation ?	14
Combien de déplacements ?	15
Comment se déplacent-ils ?	16
Comment ? Les parts modales	17
Pourquoi ? Les motifs	19
Où se déplacent-ils ?	20

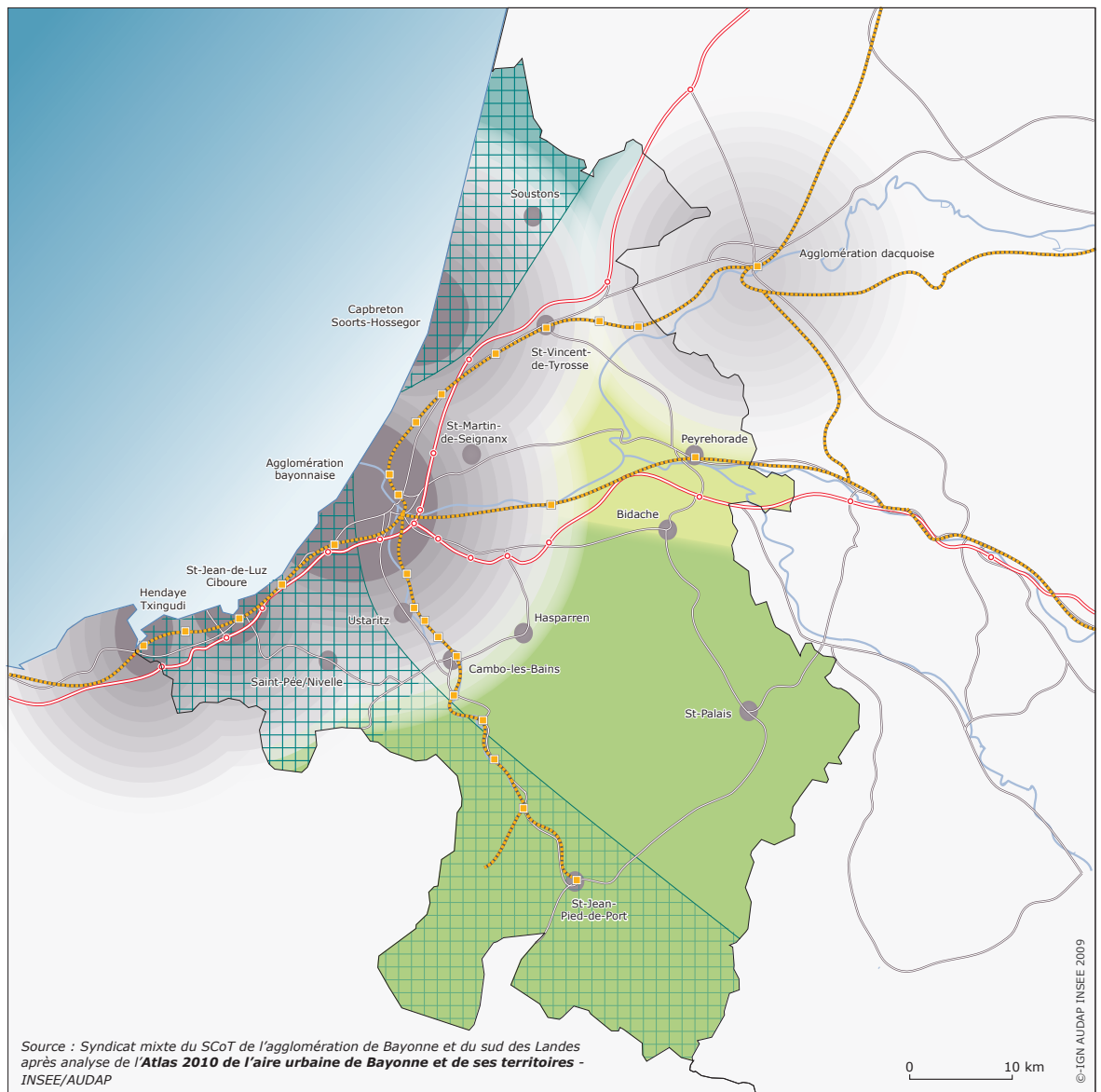
2. L'Enquête Ménages et Déplacements 23

Le périmètre d'enquête EMD.....	23
Qui sont les habitants ?	24
Combien de voitures possèdent-ils ?.....	27
Combien de déplacements ?	28
Comment se déplacent-ils ?	29
Pourquoi se déplacent-ils ?	32
Quand se déplacent-ils ?.....	33
Combien de temps se déplacent-ils ?	34
Quelle distance parcourent-ils ?	36
Quel est l'usage des transports collectifs urbains ?	37
Quel est l'usage de la voiture ?	39
Quel est l'usage du vélo ?	40
Quel est l'usage de la marche à pied ?	41
Comment se déplacent les 5 à 17 ans ?	42
Comment se déplacent les 18 à 24 ans ?	44
Comment se déplacent les 25 à 49 ans ?	46
Comment se déplacent les 65 ans et plus ?	48
Comment se déplacent les hommes et les femmes ?.....	50
Où se déplacent-ils ?	52
Les opinions.....	54
Evolutions depuis 1999.....	56

3. L'Enquête Grand Territoire	57
Le périmètre d'enquête EGT	57
Qui sont les habitants ?	58
Comment se déplacent-ils ?	62
Pourquoi se déplacent-ils ?	65
Combien de temps se déplacent-ils ?	67
Quel usage des transports collectifs ?	69
Quel usage de l'automobile ?	70
Quel usage de la marche à pied ?	71
Comment se déplacent les 11-19 ans ?	72
Comment se déplacent les 20-29 ans ?	73
Comment se déplacent les 30-49 ans ?	74
Comment se déplacent les 69 ans et + ?	75
Où se déplacent-ils ?	76
Les opinions.....	77
4. Un bref aperçu des SCoT.....	79
Conclusion	83
Lexique	85



Cadrage général



Systèmes urbains

- Agglomération littorale
- Agglomération intérieure
- Espace sous influence périurbaine
- Petites villes de l'espace périurbain

Espaces ruraux

- Petites villes de l'intérieur
- Espace rural du pays basque intérieur
- Espace rural "Adour et gaves"
- Espace forestier landais

Principales infrastructures

- Réseau autoroutier et échangeurs
- Réseau ferré et gares
- Réseau routier principal

Espace sous influence touristique

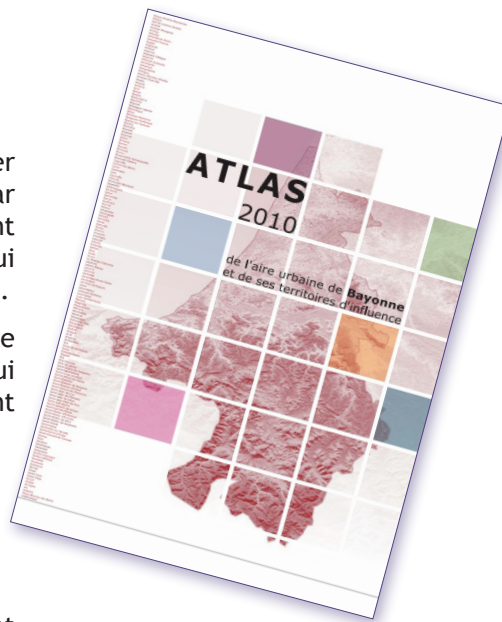
Cadrage général

Le périmètre retenu pour réaliser les enquêtes «Ménages et Déplacements» et «Grand Territoire» est un vaste territoire de 167 communes et de plus de 350 000 habitants. Ce périmètre - frontalier, avec l'Espagne, à cheval sur les départements des Pyrénées-Atlantiques et des Landes, comprenant 12 intercommunalités et 4 périmètres de SCoT... - connaît une forte attractivité qui en fait le deuxième espace aggloméré d'Aquitaine.

Quel est donc cet espace ?

L'objectif de ce cadrage général est de proposer une «image assemblée» de ce territoire, car son organisation et son fonctionnement influent sur la mobilité des hommes et des femmes qui l'habitent, faisant fi des limites administratives.

En 2010, l'INSEE Aquitaine et l'Agence d'urbanisme Atlantique et Pyrénées ont publié un Atlas qui dresse le portrait de ce territoire. Ce document est la principale source de ce cadrage.



Une agglomération littorale au sud de l'Aquitaine

Les espaces littoraux sont particulièrement attractifs, notre territoire le confirme si besoin : la croissance démographique est associée à une concentration des emplois, le secteur de la construction est dynamique, les prix du foncier et de l'immobilier sont tirés vers le haut sélectionnant des ménages de plus en plus aisés...

Quatre polarités structurent ce littoral, chacune ayant hérité d'un port, qui l'ouvrait historiquement à l'océan. Du nord au sud :

- l'agglomération de Capbreton / Soorts-Hossegor ;
- l'agglomération Côte basque Adour ;
- l'agglomération de Saint-Jean-de-Luz/ Ciboure
- et l'agglomération transfrontalière d'Hendaye/Txingudi.

Ces polarités ont en commun de présenter des «profils urbains» : les ménages sont petits, les personnes âgées et les chômeurs plus représentés. Mais elles ont également des caractéristiques qui les différencient.

L'agglomération Côte basque Adour est sans doute la plus diversifiée, ses communes se comportant comme les arrondissements d'une même ville.

Les noms pour le dire

L'exploitation standard des enquêtes ne tenant pas compte des limites administratives, la question de la dénomination des différents espaces s'est posée.

De manière arbitraire, les terminologies suivantes ont été retenues :

- la zone centrale du littoral est appelée «coeur de l'agglomération bayonnaise» ;
- la zone nord du littoral est appelée le «littoral landais» ;
- la zone sud du littoral est appelée le «littoral sud Pays basque» ;
- les communes situées autour des ces espaces littoraux sont identifiées comme «première couronne» ;
- plus à l'est, il est fait mention «d'espaces ruraux», ponctués de «petites villes» : Peyrehorade, Bidache, Saint-Palais, Saint-Jean-Pied-de-Port...

Cadrage général

L'agglomération luzienne et l'agglomération de Capbreton présentent une certaine proximité : le vieillissement de la population y est marqué, comme la place du tourisme et la prégnance des résidences secondaires.

Enfin, la population de l'agglomération hendayaise est bien plus jeune que les précédentes, sans doute en raison de l'effet frontière.

Un vaste territoire rétro-littoral réunit ces quatre polarités au regard des enjeux qui s'y développent. Il est difficile de lui donner une limite franche à l'est ; selon les indicateurs cette limite varie d'une dizaine de kilomètres.

Ce territoire - que l'on peut qualifier de périurbain - présente une dynamique démographique soutenue, une population jeune, où les familles monoparentales sont assez représentées mais où les revenus des ménages restent élevés. Les activités économiques sont présentes, le secteur de la construction est dynamique et l'on observe l'impact du tourisme balnéaire au nord et au sud de la zone (résidences secondaires, hébergement touristique... et de façon corollaire des prix fonciers et immobiliers encore élevés).

A l'intérieur des terres, deux profils territoriaux se distinguent

Au nord-est, l'arrière pays landais (l'est de la Communauté de communes Marenne Adour côte sud) peut être associé aux Pays de l'Adour (Pays d'Orthe et Pays de Bidache) pour constituer un ensemble sous multiple influence : Capbreton, Bayonne et Dax.

Là encore, la dynamique démographique est très forte, s'appliquant à des «petites» communes. La taille et les revenus des ménages sont dans la moyenne.

Le chômage est assez présent, tandis que l'agriculture est faiblement représentée. C'est le secteur où les prix du foncier et de l'immobilier sont les plus bas.

L'intérieur du Pays basque (correspondant à la Basse-Navarre dans le cadre de ces enquêtes) se caractérise par une dynamique démographique faiblement positive et une taille moyenne des ménages importante où les familles nombreuses sont plus représentées. Ces ménages ont des revenus faibles à très faibles.

A l'opposé de l'ensemble rural du nord-est, l'agriculture est fortement présente et le chômage est faible. Les prix du foncier et de l'immobilier sont bas par rapport à l'ensemble du territoire enquêté. Un secteur se distingue au sud, avec des résidences secondaires et une surreprésentation des personnes âgées : il s'agit de la zone de montagne.

Ce vaste ensemble rural, mais «sous influences», qui va du nord au sud de l'arrière pays landais au Pays basque intérieur en passant par les pays de l'Adour, s'organise autour de plusieurs petites villes. Ces polarités (Peyrehorade, Bidache, Saint-Palais, Saint-Jean-Pied-de-Port...) sont essentielles pour son fonctionnement et ses habitants.

Ces petites villes présentent des points communs. Si elles concentrent les emplois, elles ont aussi à faire face à plus de précarité (chômage, revenus très modestes) et à une population plus âgée.

Cadrage général

Ces images témoignent de la diversité des paysages des agglomérations littorales. Or, il existe une relation entre les formes urbaines et les choix de mobilité des habitants. Ainsi, à Saint-Jean-de-Luz, ville dense, la marche à pied est plus présente qu'à Capbreton, où la pratique du vélo est bien développée... De même, à l'intérieur de l'agglomération Côte basque Adour, les centres-villes de Bayonne ou de Biarritz sont favorables à la marche à pied, quand le tissu urbain d'Anglet favorise l'usage de la voiture individuelle.



Agglomération Saint-Jean-de-Luz/Ciboure



Agglomération Capbreton/Soorts Hossegor



**Agglomération Côte basque Adour
centre-ville de Biarritz**



Agglomération Hendaye/Txingudi

Préambule méthodologique

Un cadre méthodologique national

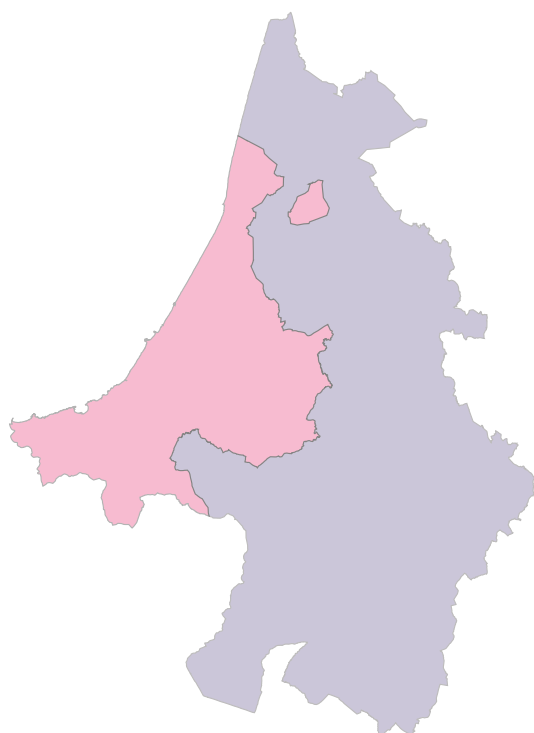
Les enquêtes «Ménages et Déplacements» (ou EMD) et les enquêtes «Grand Territoire» (ou EGT) respectent une méthodologie standardisée nationale par le Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU). Cela permet de comparer les pratiques de déplacements d'une enquête à l'autre et entre les différentes agglomérations françaises.

Les enquêtes sont menées auprès des habitants du périmètre retenu. Elles n'apportent donc pas d'informations sur les déplacements des personnes qui résident en dehors de ce périmètre, même si elles sont amenées à s'y déplacer, ni sur les flux de livraisons et de marchandises.

Deux protocoles d'enquêtes

L'enquête «Ménages et Déplacements est réalisée au domicile des ménages, en face-à-face, sur un échantillon représentatif de la population. Plus complexe, cette enquête a été retenue pour les territoires les plus urbains.

L'enquête «Grand Territoire» est réalisée par téléphone. Elle a été retenue pour les territoires ruraux.



L'EMD en « face-à-face » des territoires urbains

L'enquête réalisée au domicile des ménages des 40 communes les plus urbaines du territoire a concerné 3 186 ménages, soit 6 851 personnes de 5 ans et plus.

Les contraintes essentielles sont les suivantes :

- les enquêtes sont réalisées au domicile des ménages enquêtés ;
- tous les individus du ménage âgés de 5 ans ou plus sont enquêtés en personne ;
- tous les déplacements de la veille du jour d'enquête sont recensés, avec leurs caractéristiques, dont la durée et le motif. L'enquête ne porte que sur les jours de semaine, du lundi au vendredi ;
- tous les modes de transport sont retenus : marche à pied, deux-roues, transports en commun, voiture particulière...

Des questions complémentaires au formulaire national permettent de connaître l'opinion des habitants sur des tendances, évolutions et problématiques locales.

L'EGT par téléphone des territoires ruraux

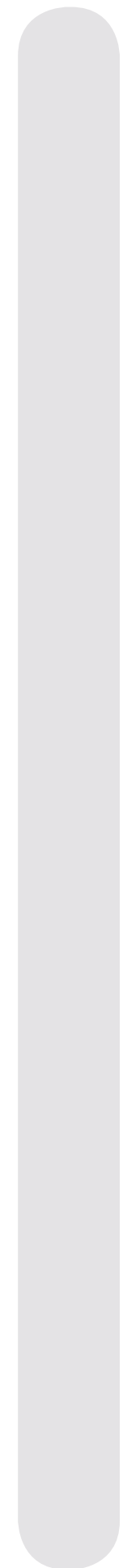
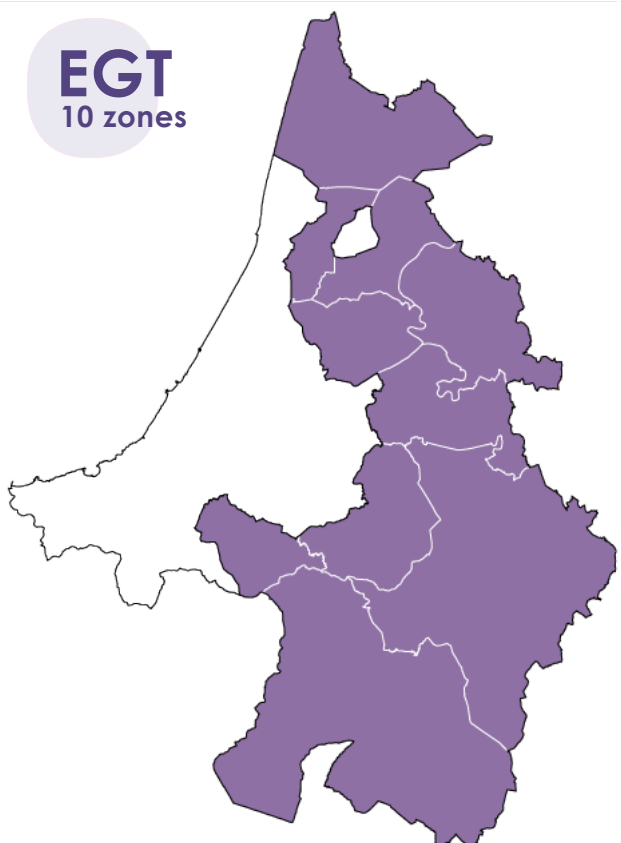
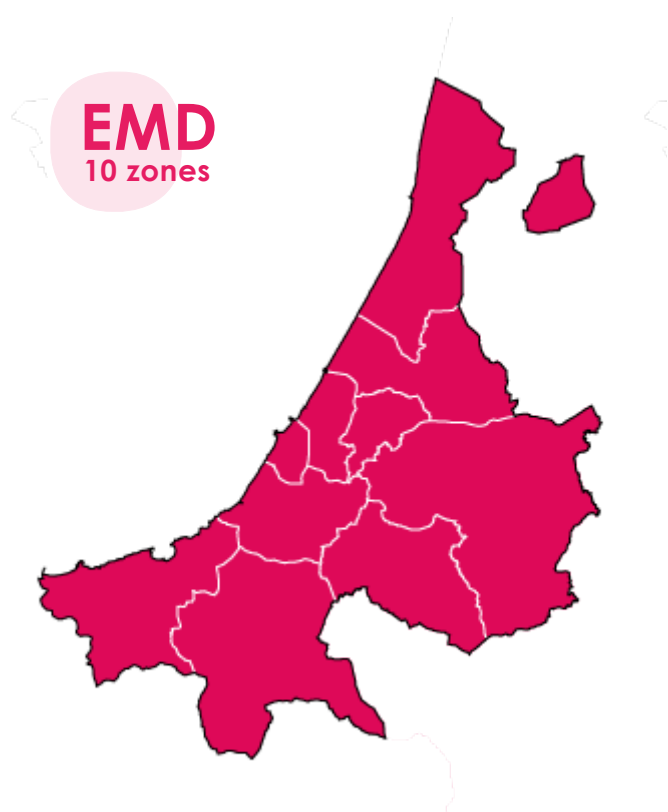
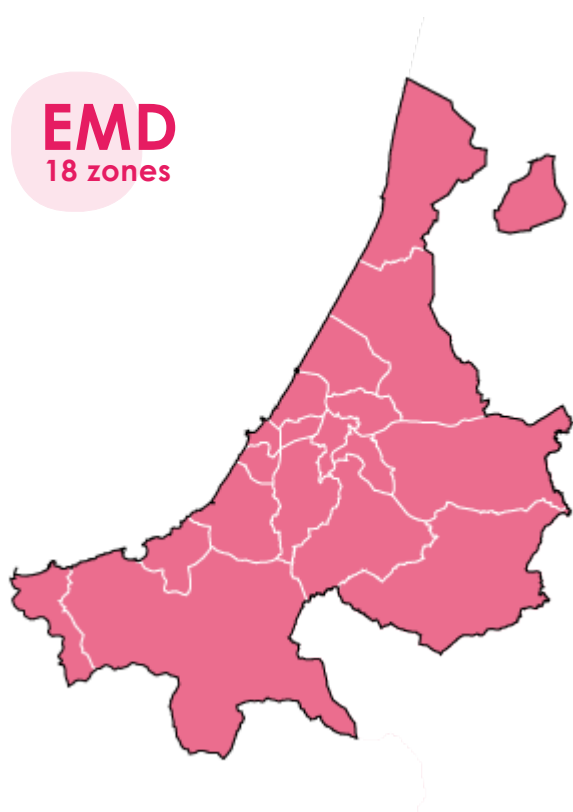
L'enquête réalisée par téléphone dans les 127 autres communes a permis d'interroger 1 424 ménages, soit 1 712 personnes de 11 ans et plus.

Les impératifs sont les suivants :

- les informations sont recueillies par téléphone ;
- sont concernées 1 à 2 personnes (selon le nombre de personnes âgées de 11 ans ou plus dans le ménage), qui décrivent leurs déplacements effectués la veille de l'entretien ;
- l'enquête ne porte que sur un jour de semaine, du lundi au vendredi (hors jours fériés et de vacances scolaires de la zone étudiée) ;
- tous les modes de transport, marche comprise, sont recensés.

Comme pour l'enquête en face-à-face, des questions complémentaires au formulaire national permettent de connaître l'opinion des habitants sur des tendances, évolutions et problématiques locales.

Préambule méthodologique



Préambule méthodologique

Un document en 4 parties pour une exploitation standard plus détaillée

Le document est organisé en plusieurs volets géographiques, permettant ainsi d'accéder aux analyses :

- du grand territoire (EMD + EGT) : caractéristiques des ménages, mobilités, modes, distances et temps de parcours ;
- des territoires urbains (EMD) : caractéristiques des résidents, mobilités, modes, motifs, usage des modes, intermodalité, opinions ;
- des territoires ruraux (EGT) : caractéristiques des résidents, mobilités, modes, motifs, usage des modes, opinions ;
- des périmètres de planification (SCoT) avec des premiers résultats, qui seront étoffés par plusieurs autres rapports.

Les flux d'échanges sont décrits dans les trois premières parties : flux de déplacements (internes, échanges), volumes et répartitions modales.

En 1ère partie, une approche globale (EMD+EGT)

Les résultats de l'EMD et de l'EGT sont traités de manière globale. Pour ce faire, les analyses effectuées portent sur un « tronc commun » entre les deux protocoles d'enquête. Ainsi, les données concernent les habitants de 11 ans et plus.

Dans cette partie, afin de préserver la lisibilité des cartes de présentation des résultats, un découpage en 28 zones est proposé :

- 18 zones assemblées pour l'EMD (soit un regroupement des zones d'enquête qui sont normalement au nombre de 40) ;
- 10 zones pour l'EGT (soit le nombre exact des zones d'enquête).

Dans certains cas, la représentation en 28 zones (18+10) n'offrant pas une lisibilité suffisante, un second regroupement en 13 secteurs est opéré :

- 8 secteurs pour l'EMD ;
- 5 secteurs pour l'EGT.

En 2ème partie, une analyse standard de l'EMD

Seuls les résultats de l'EMD sont analysés. Pour cela, le découpage en 18 zones a été préférentiellement retenu (sauf dans certains cas, avec le découpage en 8 secteurs).

L'ensemble des données concerne les habitants de 5 ans et plus.

En 3ème partie, une analyse standard de l'EGT

Seuls les résultats de l'EGT sont analysés. Pour cela, le découpage en 10 zones a été préférentiellement retenu (sauf dans certains cas, avec le découpage en 5 secteurs).

L'ensemble des données analysées concerne les habitants de 11 ans et plus.

En 4ème partie, des premiers chiffres par SCoT

Des premiers résultats sont apportés pour chacun des SCoT du périmètre d'études, ainsi que pour la Basse Navarre. L'analyse plus détaillée pour ces périmètres ne résulte pas de l'exploitation standard.



Le périmètre d'enquête EGT & EMD

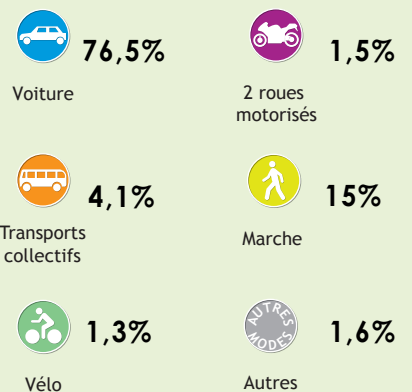
Périmètre des Enquêtes «Ménages et Déplacements» & «Grand Territoire»



Les chiffres clés

- Nombre de communes = 167 (EMD = 40, EGT = 127)
- Départements = Pyrénées Atlantiques et Landes
- Surface = environ 3 200 km²
- Population totale = 365 010 hab.*
- Population de 11 ans et plus* = 321 540 habitants
- Nombre total de ménages = 163 473
- Nombre de véhicules à disposition par ménage : 1,46
- Mobilité = 3,5 déplacements / jour (population de 11 ans et plus)

Parts modales du territoire (habitants de 11 ans et plus)



*Sources : EMD et EGT 2009

Où sont les habitants ?

La densité du territoire est plus élevée que la moyenne régionale (110 habitants/km², contre 75), mais plus faible que la moyenne nationale (114 habitants/km²). Il existe en son sein d'importantes disparités.

Le cœur de l'agglomération bayonnaise par exemple, est trois fois plus dense que le littoral sud Pays basque, lui-même étant beaucoup plus dense que le littoral landais.

Mais depuis 1999, c'est le littoral landais qui a connu la plus forte augmentation de population (+17%), suivi des petites villes de l'espace rural (+15%).

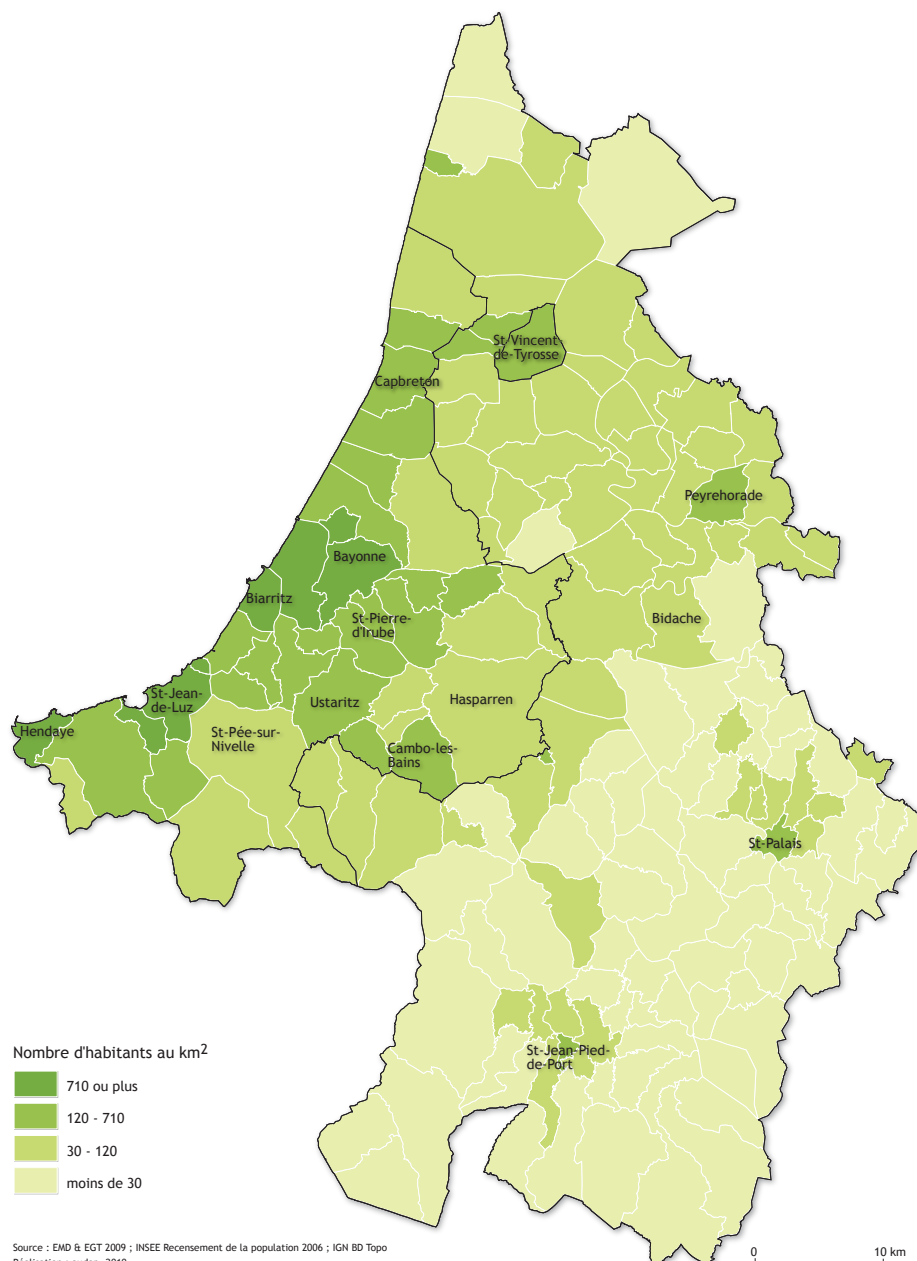
L'ensemble du littoral concentre 60 % des habitants du territoire, sur 20 % de sa superficie.

?

Ménage

Personnes occupant un même logement (ménage ordinaire au sens de l'INSEE)

Densité de population à la commune

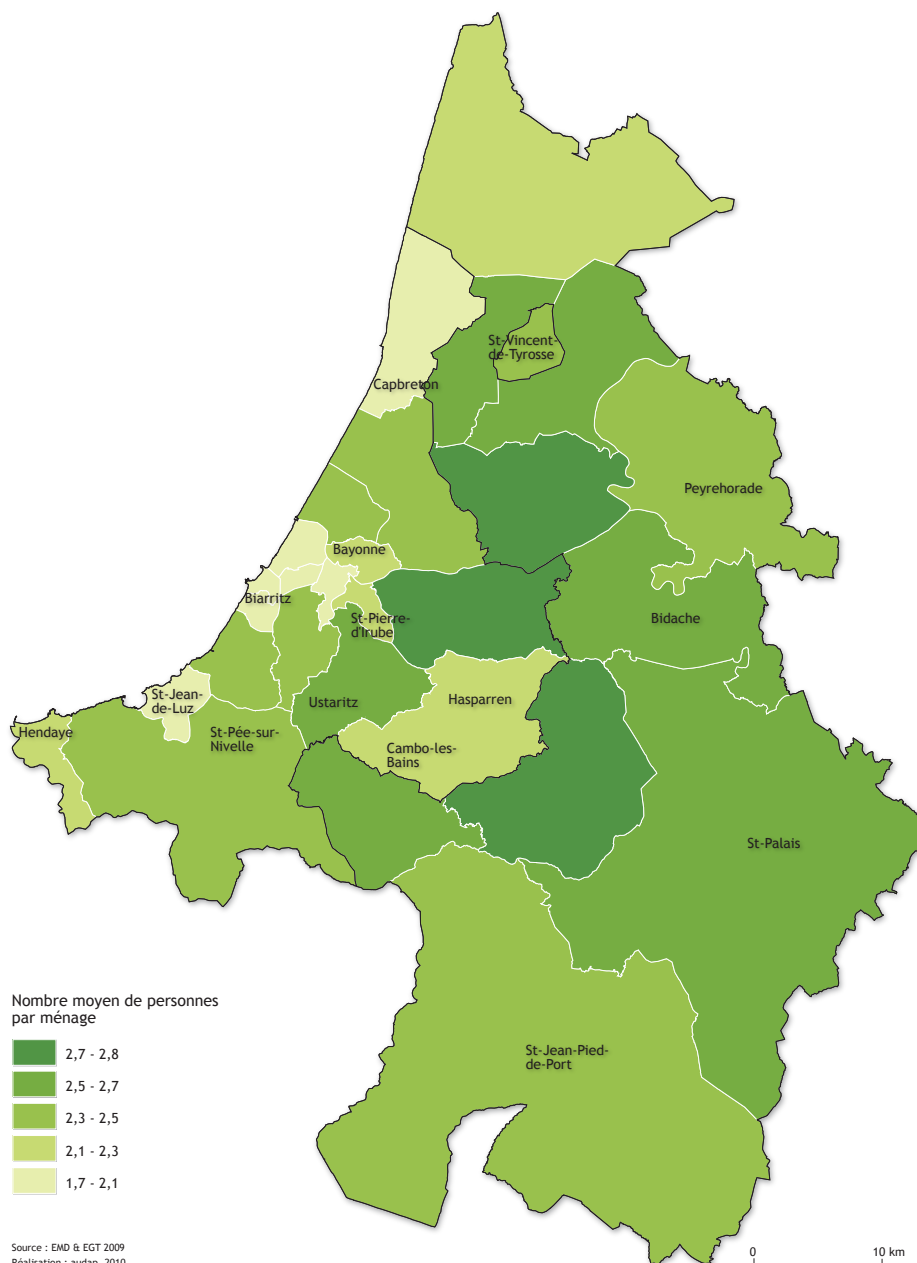


Qui sont les habitants ?

Taille moyenne des ménages
selon la zone de résidence

2,23

pers. / ménage



Un ménage sur trois est composé d'une personne seule. La diminution observée de la taille moyenne des ménages est directement liée à l'évolution des structures familiales et démographiques (divorce, séparation, diminution de la fécondité, allongement de la durée de vie...).

Le coeur urbain de l'agglomération bayonnaise ainsi que les espaces littoraux, du fait de la diversité des formes d'habitat qu'ils offrent (logements collectifs, individuels, propriété occupante, locatif...) accueillent une part importante de ménages de petite taille.

A contrario, la première couronne, accueille essentiellement des familles, moyennes ou grandes, propriétaires de leur logement (87 % de propriétaires occupant des maisons individuelles en 2006). Ces territoires se sont en effet principalement développés par une offre uniforme de maisons individuelles en lotissement et en accession à la propriété avec terrain (aux coûts immobiliers et fonciers moindres que le long du littoral).

Quelle motorisation ?

1,46

véhicules par ménage

Si le taux de motorisation est globalement élevé, il est néanmoins plus faible dans les zones urbaines que dans les zones rurales.

Il existe plusieurs explications à cela :

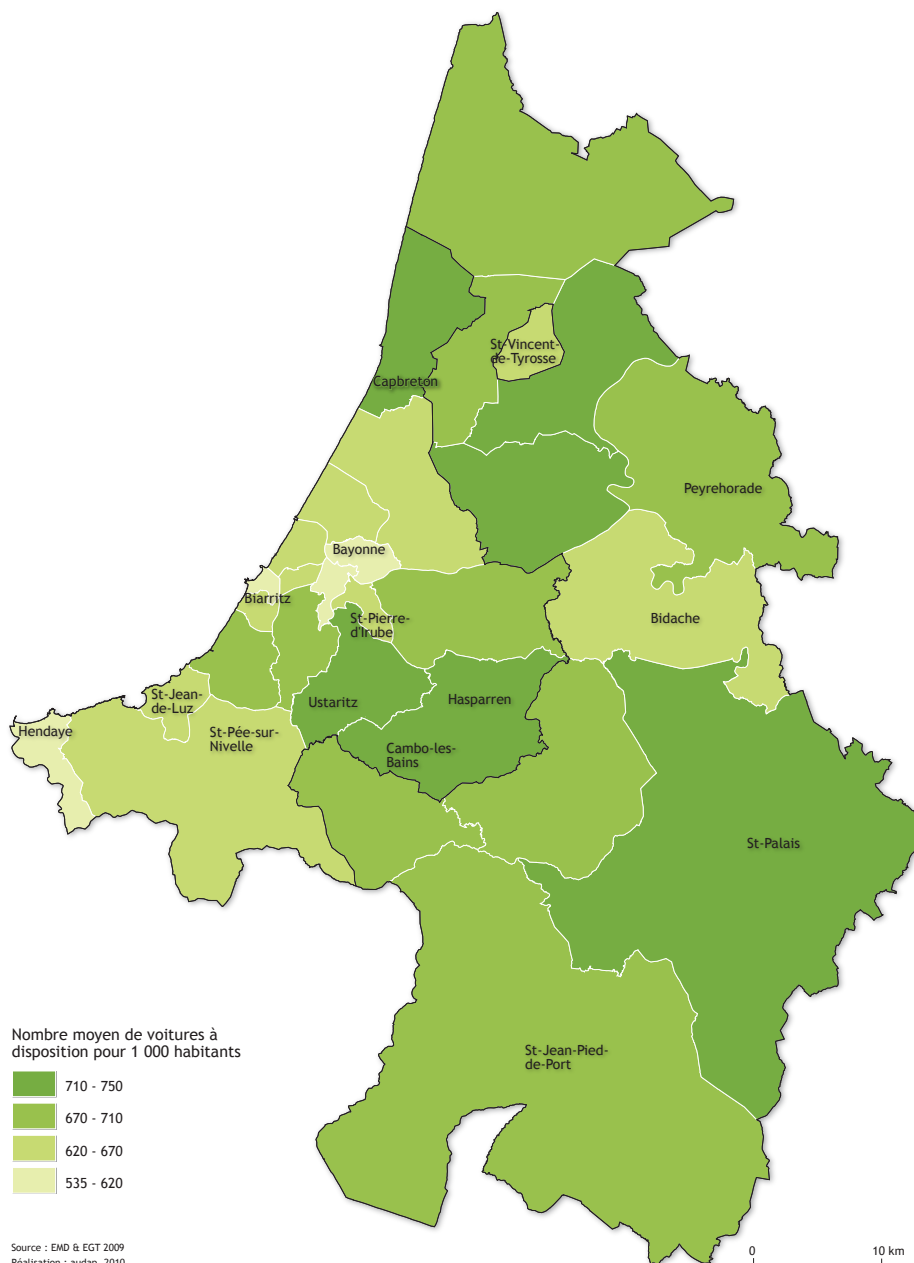
- la taille et la composition des ménages ;
- la proximité des commerces, services et équipements ;
- l'offre de transports alternatifs à l'usage de la voiture.

Seules certaines communes du cœur de l'agglomération bayonnaise possèdent un taux de motorisation inférieur à un véhicule à disposition par ménage.

653

véhicules pour 1000 personnes

Nombre de voitures à disposition pour 1000 habitants (taux de motorisation)



Plus d'informations concernant le taux de motorisation

Périmètre	Nombre de personnes par ménage	Nombre moyen de véhicules à disposition par ménage	Nombre de véhicules à disposition pour 1000 habitants
EMD + EGT	2,23	1,46	653
EMD	2,16	1,39	640
EGT	2,50	1,74	694

Combien de déplacements ?

3,51

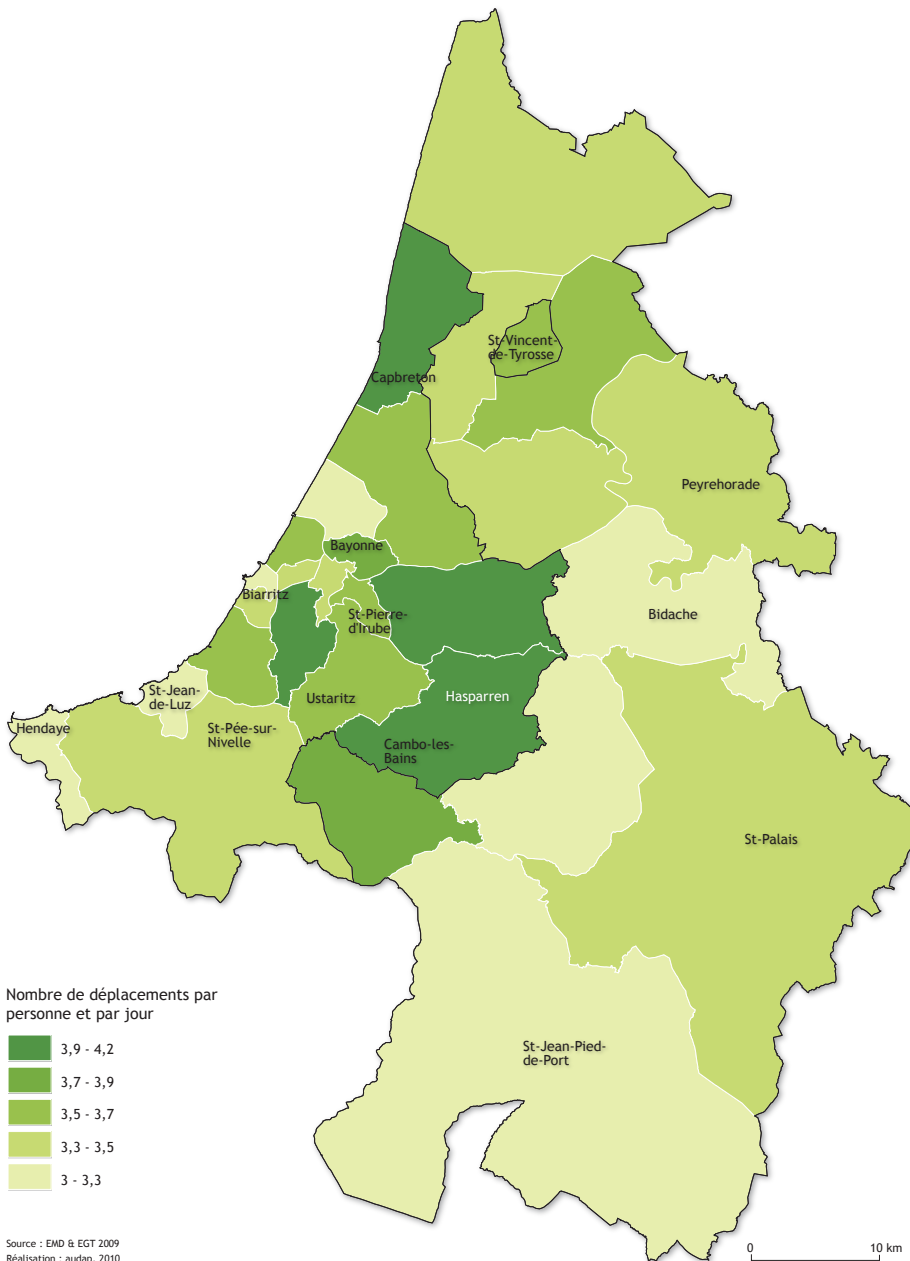
déplacements quotidiens par personne

Le périmètre d'étude compte plus de 320 000 habitants (11 ans et plus). En moyenne, un habitant réalise 3,5 déplacements par jour. Ceci est conforme aux tendances nationales, qui varient entre 3,3 et 3,9, mais reste une moyenne basse.

De fait, les habitants du territoire réalisent quotidiennement plus de 1,1 million de déplacements.

La mobilité moyenne présente des disparités au sein du territoire. Elle varie entre trois et quatre déplacements quotidiens.

Pour le cœur de l'agglomération bayonnaise et le littoral sud Pays basque, la mobilité est proche de la moyenne. Elle augmente en première couronne, tout comme pour le littoral landais (jusque 4 et plus), alors qu'elle est globalement plus faible dans les territoires ruraux.



Plus de précisions concernant les parts modales

	Voiture	Transp. collectifs	Vélo	2 roues motorisés	Marche à pied	Autres	Ensemble
EMD (+ 11 ans)	664 622	36 375	10 969	15 980	129 692	16 381	874 019
	76 %	4 %	1 %	2 %	15 %	2 %	100 %
EGT (+11 ans)	199 624	9 592	3 397	920	40 268	1 683	255 484
	78 %	4 %	1 %	0	16 %	1 %	100 %
Total	864 246	45 967	14 366	16 900	169 960	18 064	1 129 503
	77 %	4 %	1 %	1 %	15 %	2 %	100 %

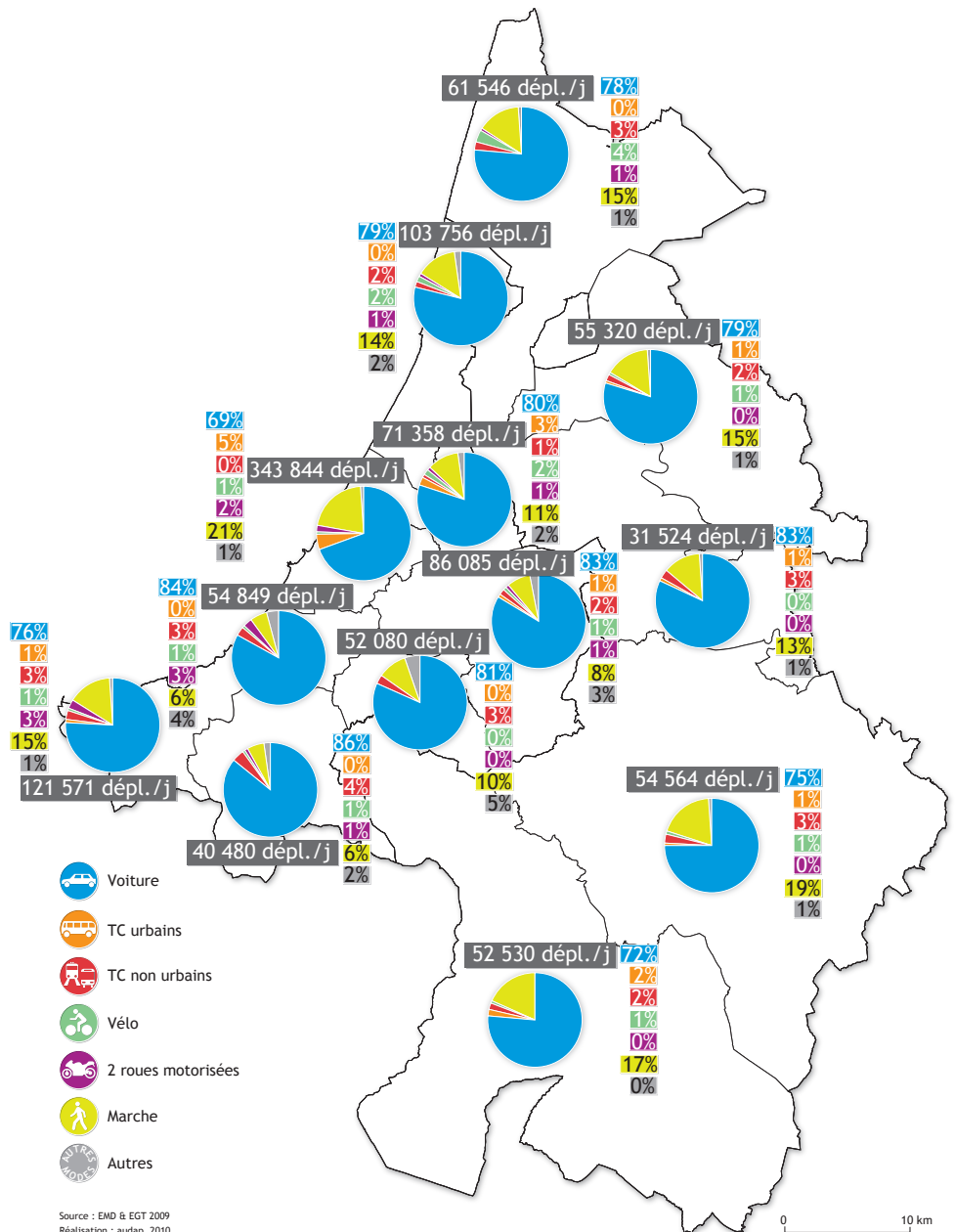
Comment se déplacent-ils ?

La part modale de l'automobile est très élevée dans l'ensemble du territoire (76 %). Celle des transports collectifs est quant à elle très faible (environ 4 %).

Cependant, ces constats sont à nuancer selon les secteurs de résidence. La part modale de la voiture est moindre dans le cœur de l'agglomération bayonnaise (69 %) alors qu'elle est très importante en première couronne (jusque 86 %) où l'offre en transports collectifs est faible, voire inexistante.

De façon corollaire, la part modale de la marche à pied varie fortement (15 % en moyenne) : autour de 20 % dans le cœur de l'agglomération bayonnaise, mais aussi dans certains secteurs ruraux, mais entre 6 et 10 % en première couronne.

Nombre de déplacements réalisés par les habitants de chaque secteur de l'EMD + EGT et parts modales



Cette cartographie utilise un découpage différent des précédentes. Celui-ci est plus général, et présente 8 secteurs EMD et 5 secteurs EGT. Les camemberts, pour des raisons de représentation graphique, ne sont pas proportionnels. Les chiffres étant arrondis, le total des parts modales peut être différent de 100 %.

Comment ? Les parts modales



Un usage intensif de la voiture : les habitants de l'agglomération basco-landaise sont plus dépendants de la voiture que ceux des autres agglomérations. Bien que la marche arrive en seconde position, la **mobilité douce est très peu développée** (entre 25 à 50% inférieure aux autres agglomérations). Si les transports collectifs sont peu utilisés (autour des 4%), le chiffre est comparable avec celui des agglomérations ne disposant pas d'infrastructures en site propre.

Parmi les 25 000 déplacements quotidiens réalisés en transports urbains, plus de la moitié (51 %) sont effectués pour un déplacement domicile-école (ou université).



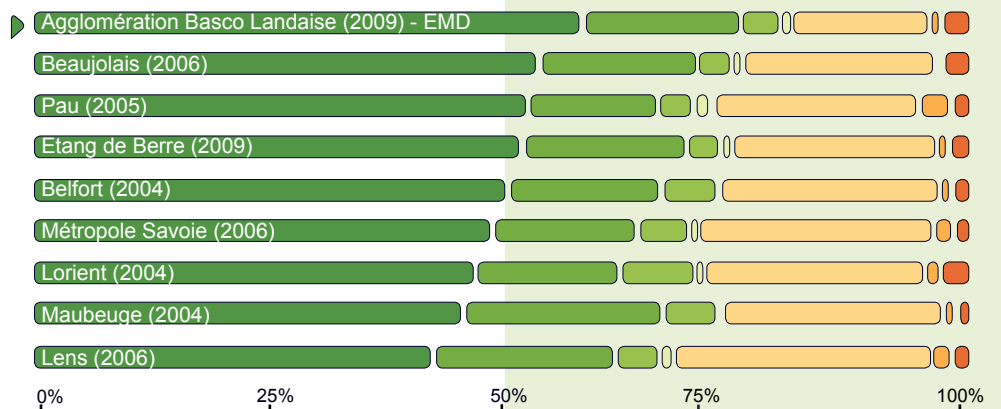
76,5%

C'est la part des déplacements effectués en voiture par les habitants de 11 ans et plus

16%

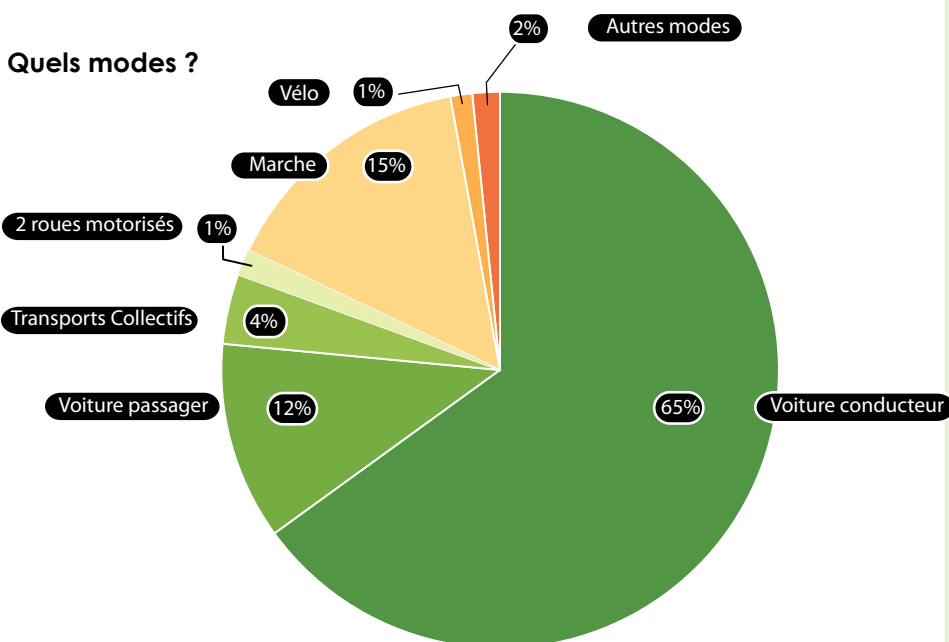
C'est la part des déplacements effectués en modes doux (marche, vélo) par les habitants de 11 ans et plus

Et ailleurs, quels modes ?



* Seuls sont considérés les déplacements effectués par les personnes de 5 ans et plus résidant dans l'EMD, par souci de stricte comparaison avec les autres agglomérations.

Quels modes ?



Déplacements mécanisés
Tous les modes sauf la marche

Autres modes
Roller, skate, trottinette, fauteuil roulant, engin agricole...

Comment se déplacent-ils ?

2,69

déplacements quotidiens
réalisés en voiture
par un habitant

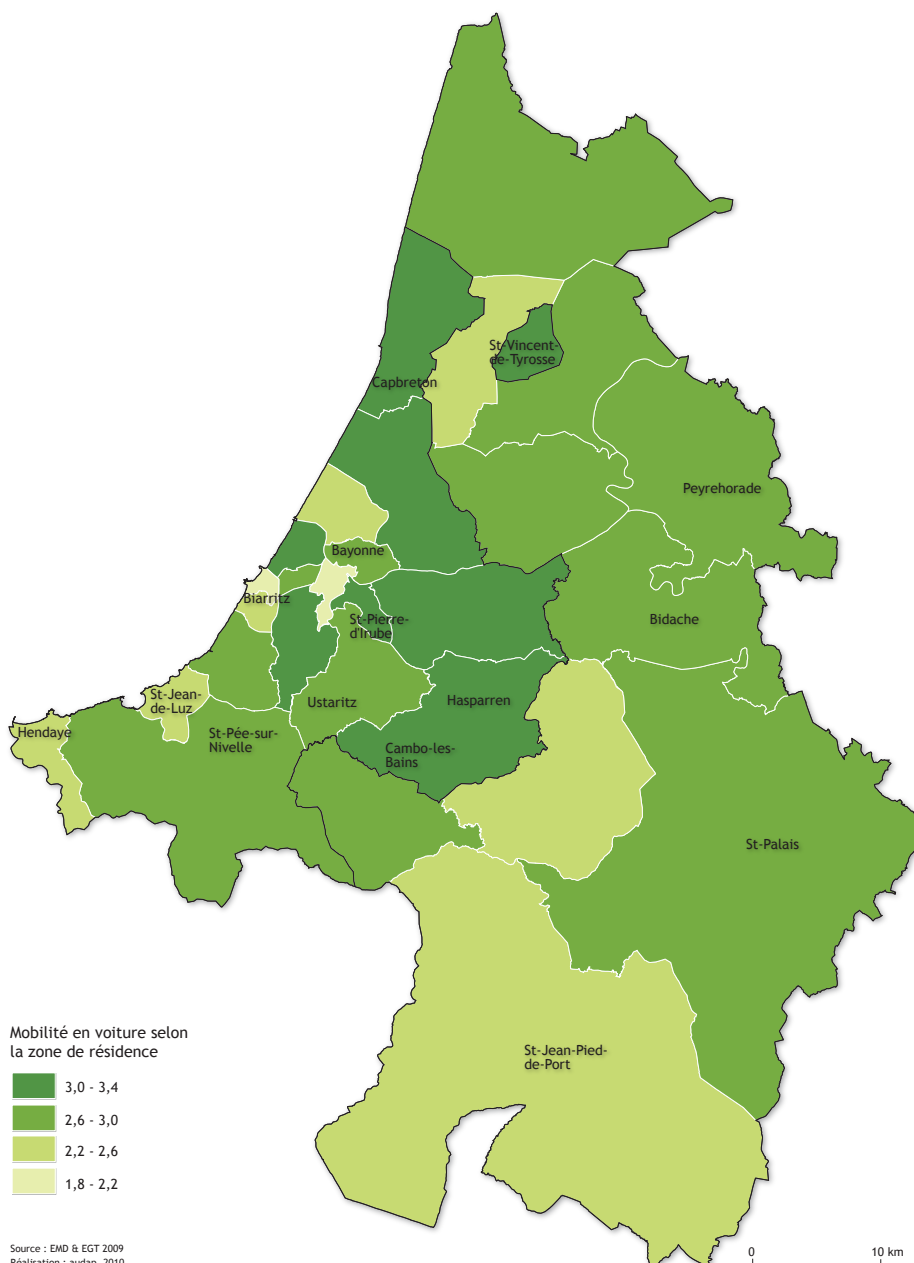
Chaque habitant du territoire réalise, en moyenne quotidienne, 2,69 déplacements en voiture. Cette moyenne laisse apparaître des disparités importantes.

La mobilité en voiture est plus faible au sein du coeur de l'agglomération bayonnaise (à l'exception d'Anglet) que dans le reste du territoire.

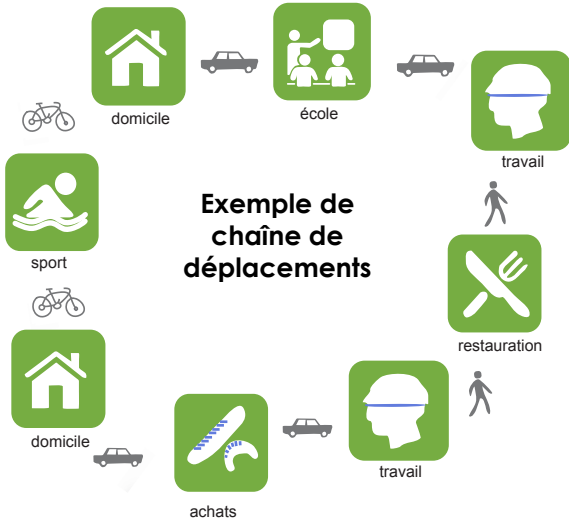
Cela s'explique notamment par le plus faible taux de motorisation des ménages, la présence d'une offre de transports collectifs, et une forme urbaine plus compacte (et donc plus favorable à la marche à pied).

Au contraire, la mobilité en voiture est nettement plus élevée en première couronne et au sein du littoral landais (supérieure à trois déplacements quotidiens). Cela s'explique en partie par une offre en transports collectifs plus faible que dans le coeur de l'agglomération bayonnaise. Une corrélation forte apparaît avec le taux de motorisation des ménages.

Mobilité en voiture (en tant que conducteur ou passager)
selon la zone de résidence



Pourquoi ? Les motifs



C'est la part des déplacements domicile - travail

17%

C'est la part des déplacements domicile - achats

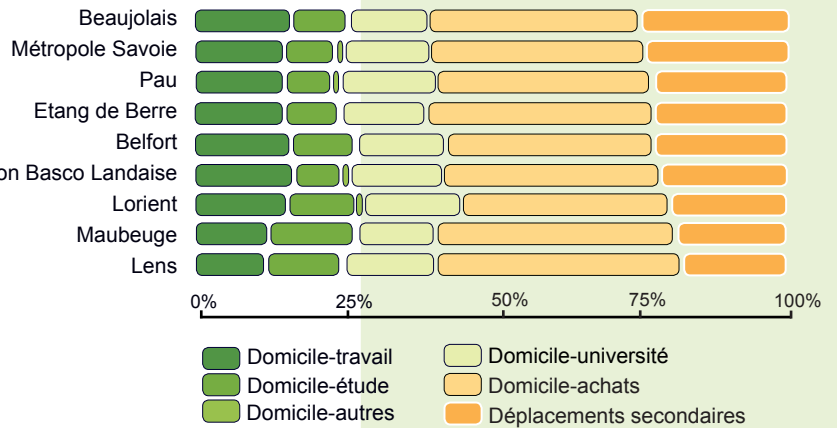
16%

C'est la part des déplacements «secondaires» (sans lien direct avec le domicile).

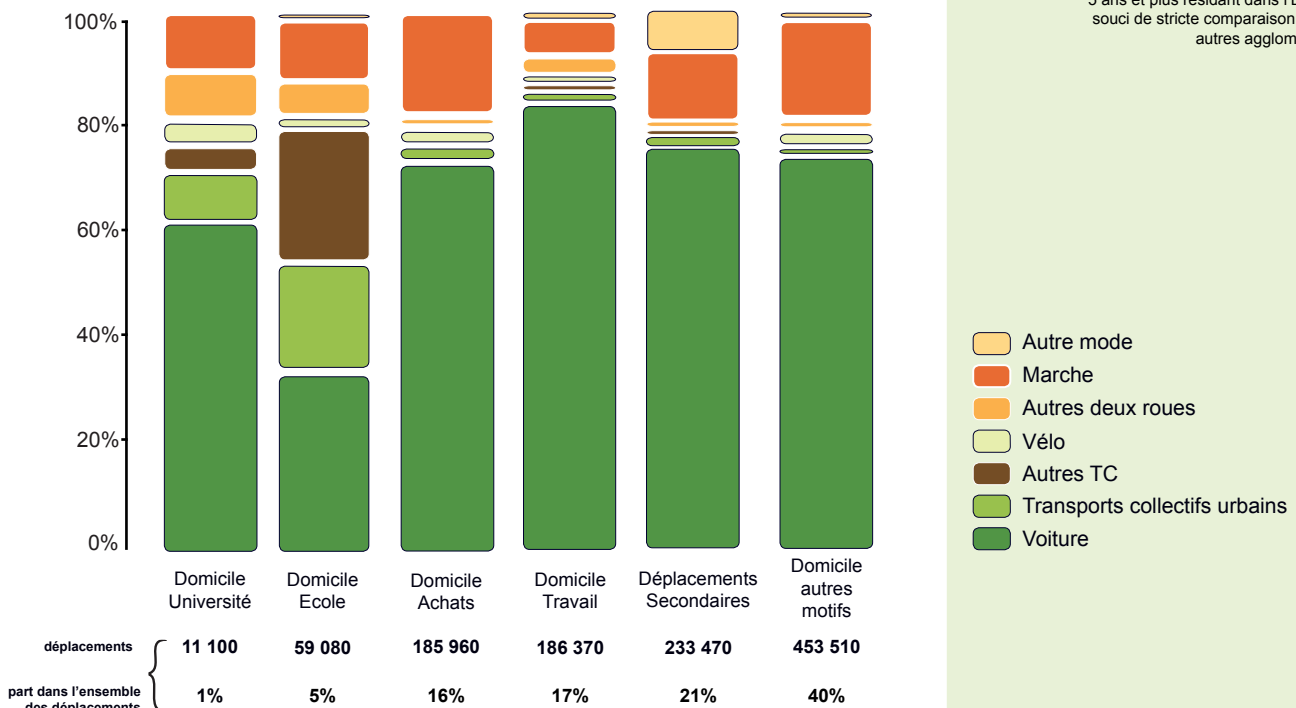
21%

Les déplacements «contraints» (liés au domicile-travail ou études) sont moins nombreux que ceux réalisés pour d'autres motifs: de type démarches administratives, santé, sport et loisir, visites ... Les personnes se déplacent de plus en plus **en rationalisant leurs déplacements.**

Déplacements selon le motif



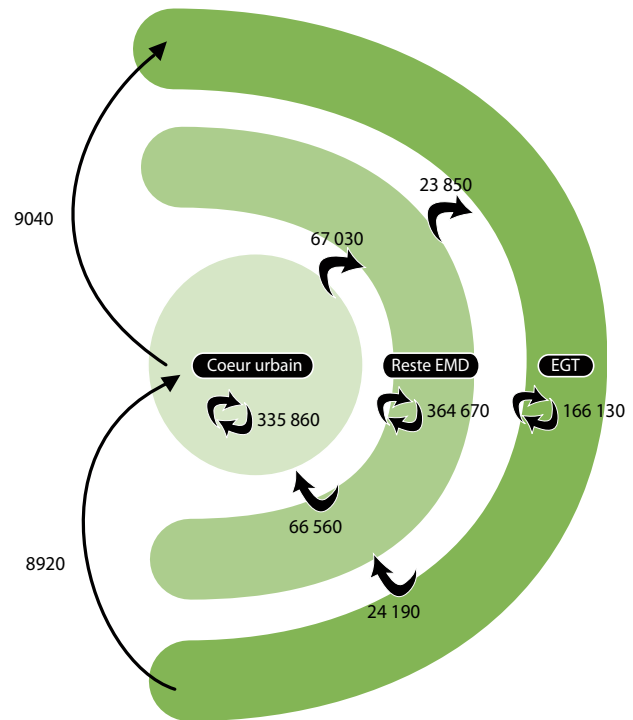
Quels modes pour quels motifs ?



* Seuls sont considérés les déplacements effectués par les personnes de 5 ans et plus résidant dans l'EMD, par souci de stricte comparaison avec les autres agglomérations.

Où se déplacent-ils ?

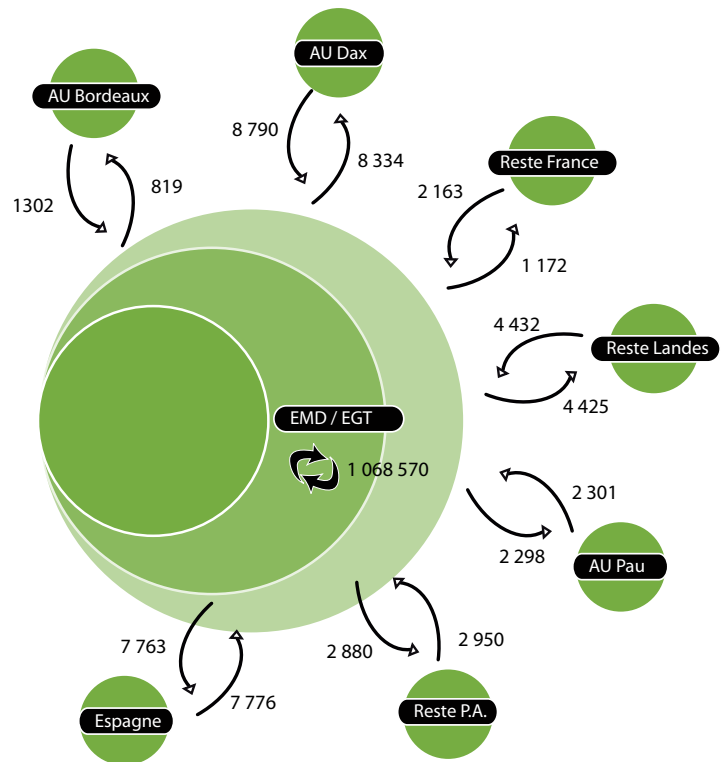
Quels flux internes ?



Le nombre de déplacements à l'intérieur du coeur urbain (Bayonne, Anglet et Biarritz) est sensiblement le même qu'au sein des 37 autres communes de l'EMD (335 860 pour le coeur urbain, 364 670 pour le reste du périmètre).

Seuls 5 % des déplacements des habitants sont externes au périmètre d'enquête. Ils ont lieu principalement avec l'aire urbaine dacquoise (17 124) et l'Espagne (15 539).

Quels échanges avec les territoires extérieurs ?



30%

C'est la part des déplacements quotidiens effectués à l'intérieur du coeur urbain.

137 000

C'est le nombre de déplacements internes à la Communauté de communes Sud Pays Basque*

120 000

C'est le nombre de déplacements internes à la Communauté de communes MACS*

61 700

C'est le nombre de déplacements en Basse Navarre*

1 068 600

C'est le nombre de déplacements quotidiens réalisés par les habitants à l'intérieur du périmètre des 167 communes.

* La recomposition des périmètres des EPCI est tributaire du découpage en zones de tirage et ne permet pas une stricte recomposition des intercommunalités.

Où se déplacent-ils ?

Principaux flux de déplacements des habitants des EMD & EGT

1,068 millions

déplacements quotidiens

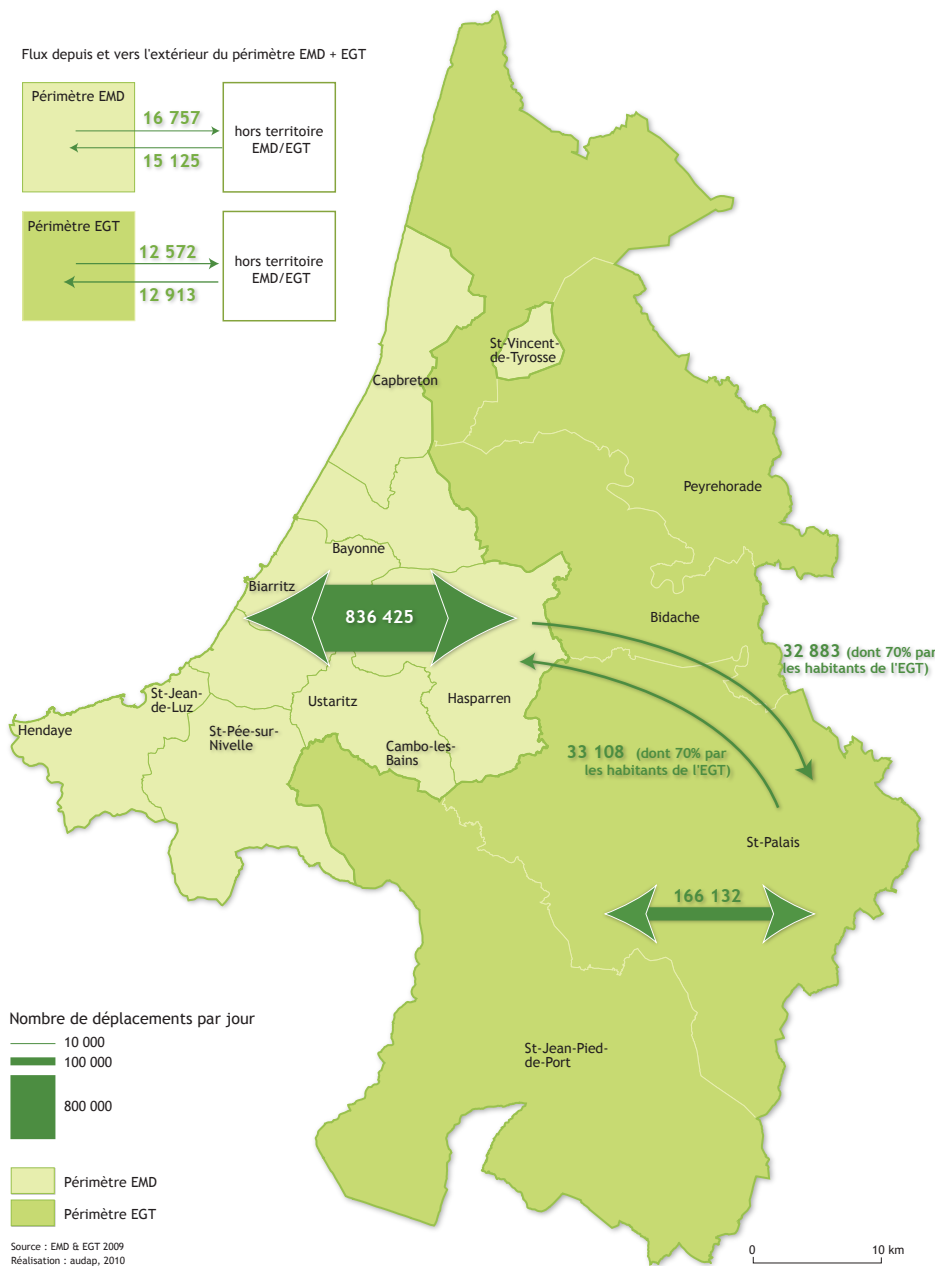
Chaque jour, plus d'un million de déplacements sont réalisés au sein du territoire par ses seuls habitants.

Les déplacements des habitants de l'EGT vers les communes de l'EMD sont importants en volume et en part, démontrant si besoin l'attractivité quotidienne du littoral.

Ainsi plus de 65 000 déplacements (allers + retours) sont réalisés chaque jour entre les deux périmètres d'enquête, même si cela ne représente que 6 % du total des déplacements quotidiens.

Néanmoins l'existence de polarités (Saint-Jean-Pied-de-Port, Saint-Palais...) dans les espaces ruraux permettent de capter une grande majorité des déplacements quotidiens des habitants de l'EGT.

Quotidiennement, ce sont également environ 58 000 déplacements (allers + retours) qui sont réalisés entre les périmètres d'enquête et l'extérieur.



Plus de précisions concernant la population

Territoire	Population	Part
Habitants de plus de 11 ans EMD	246 143	77 %
Habitants de plus de 11 ans EGT	75 399	23 %
Total	321 542	

Où se déplacent-ils ?

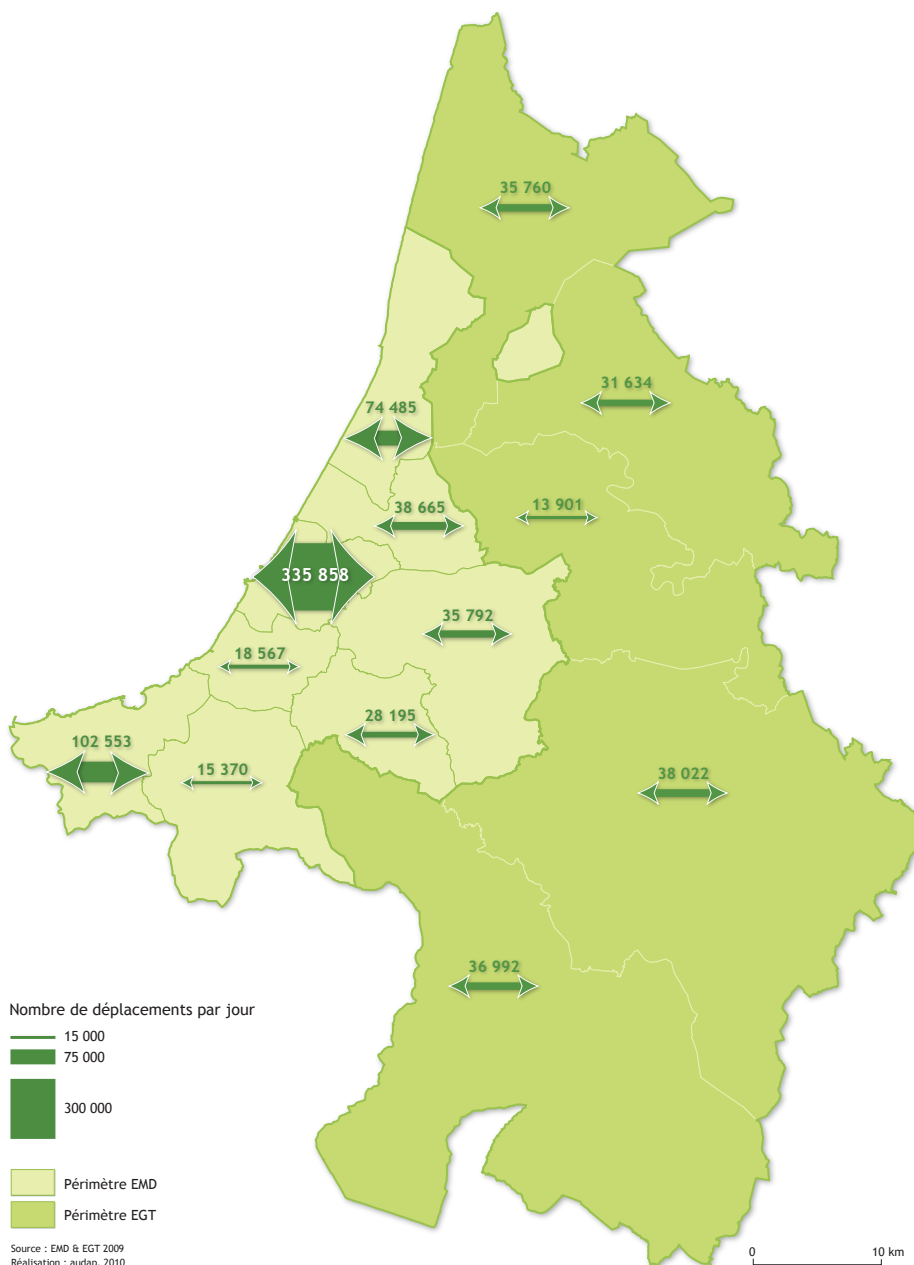
335 858

déplacements
quotidiens dans
le cœur urbain
de l'agglomération
bayonnaise

De nombreux déplacements internes sont réalisés au sein du cœur de l'agglomération bayonnaise (plus de 335 000 quotidiennement). Cela s'explique par une plus forte concentration de la population, des emplois, des écoles ou encore des commerces et des équipements.

Deux autres territoires totalisent un nombre important de déplacements quotidiens en leur sein : le littoral Sud Pays basque (plus de 100 000) et le littoral landais (près de 75 000).

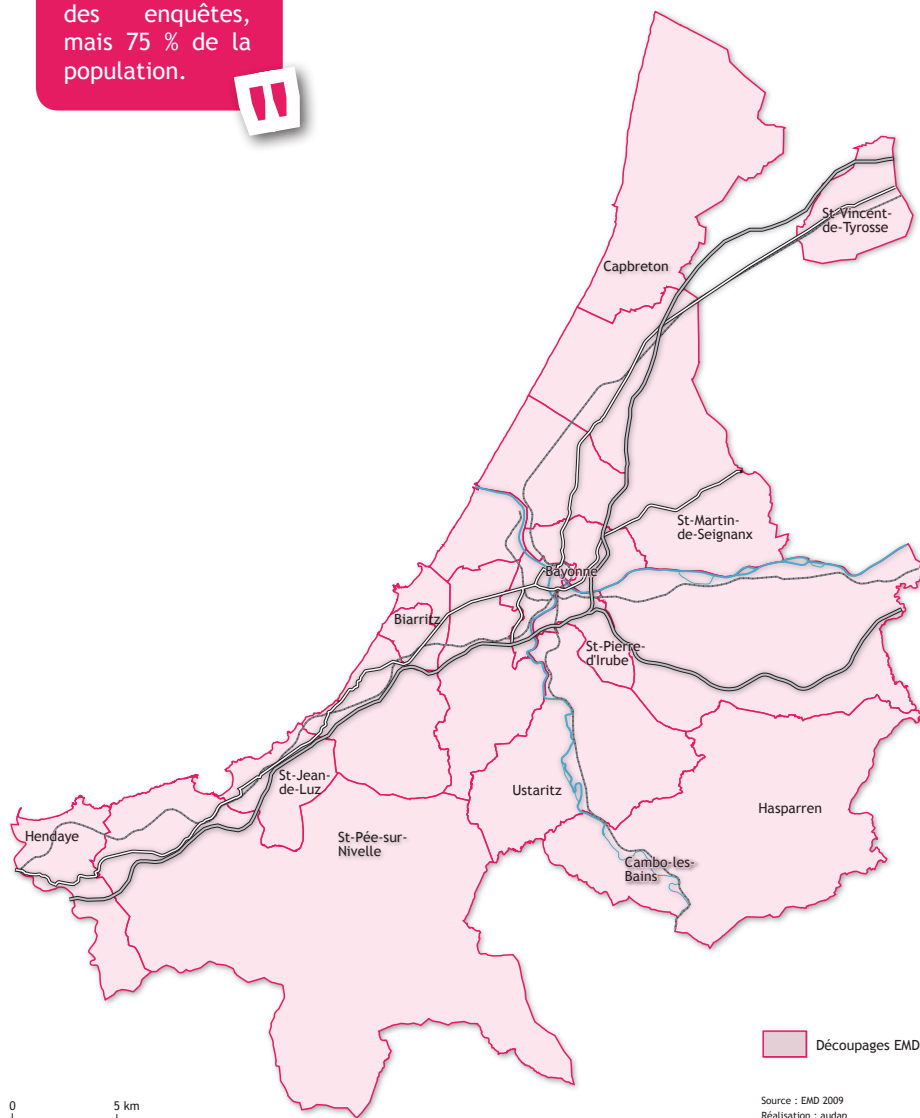
Déplacements internes à chaque secteur effectués par les habitants des EMD & EGT



Le périmètre d'enquête EMD

Périmètre de l'Enquête « Ménages et Déplacements »

L'EMD, c'est 25 % du territoire des enquêtes, mais 75 % de la population.



Méthodologie

L'Enquête Ménages et Déplacements (EMD) est réalisée en «face à face». Elle concerne les habitants de 5 ans et plus, de 40 communes du territoire.

Au total, 3 186 ménages ont été interrogés (6 851 personnes).

Chiffres-clés

- Nombre de communes = 40
- Départements : Pyrénées - Atlantiques et Landes
- Surface = 870 km²
- Nombre de ménages = 128 977
- Taille moyenne des ménages = 2,16 personnes
- Nombre de véhicules à disposition par ménage = 1,38
- Population (5 ans et plus) = 265 426 habitants
- Mobilité quotidienne (5 ans et plus) = 3,53 déplacements / jour

Parts modales



76,1%

Voiture



1,7%

2 roues motorisés



2,4%

TC urbains



15%

Marche



1,7%

TC non urbains



1,8%

Autres



1,3%

Vélo

Qui sont les habitants ?

2,16

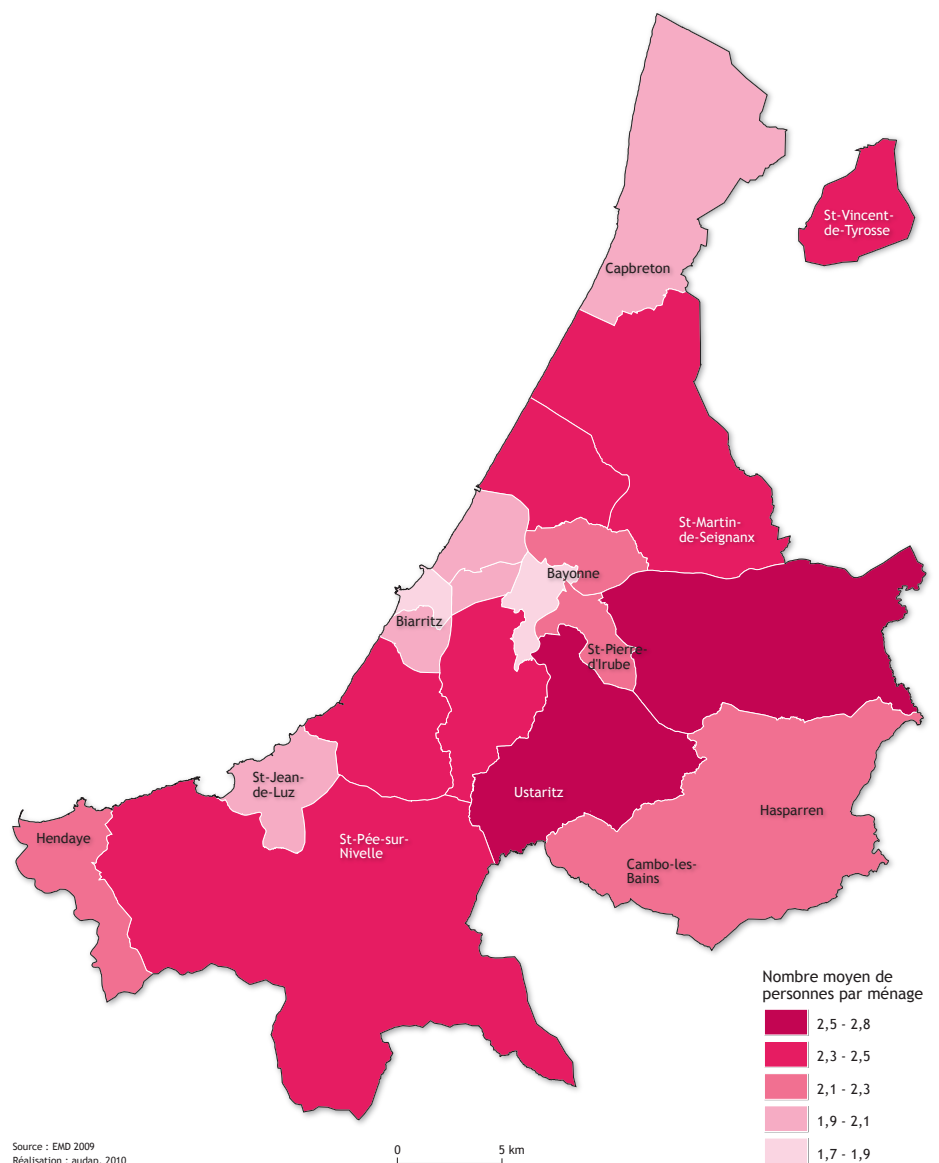
personnes par ménage

La taille moyenne d'un ménage au sein de l'EMD est de 2,16 personnes, ce qui est inférieur à la moyenne nationale (2,29). Cependant, ce constat est à nuancer selon les communes.

Les ménages de petite taille sont nombreux dans les zones les plus denses en population. C'est notamment le cas du cœur de l'agglomération bayonnaise (moins de deux personnes par ménage à Biarritz et à Bayonne).

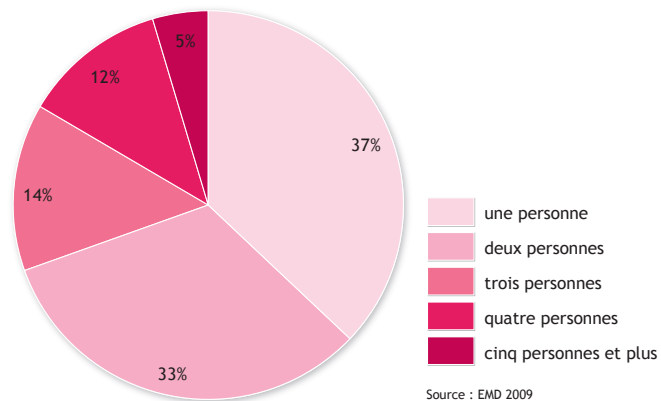
La taille moyenne des ménages augmente en première couronne et dépasse les 2,5 personnes le long des axes de l'Adour (rive gauche) et de la Nive.

Taille des ménages selon la zone de résidence



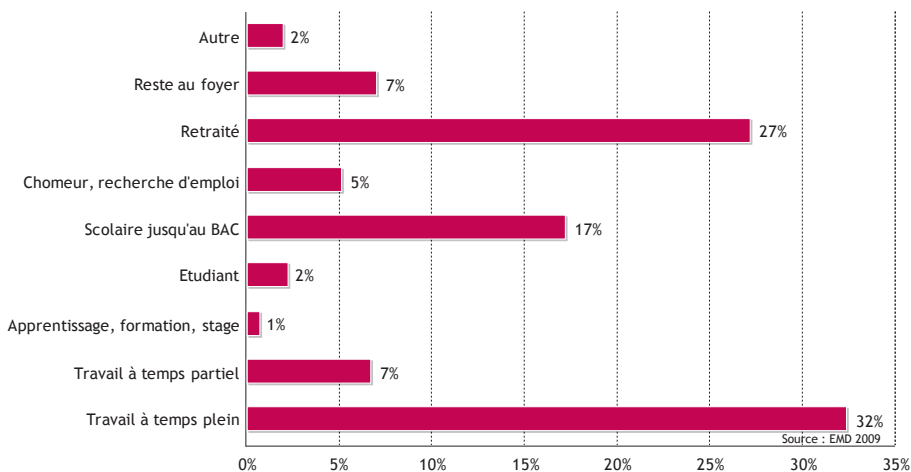
Qui sont les habitants ?

Répartition des ménages selon leur taille



Près de 70 % des ménages de l'EMD sont composés d'une ou deux personnes.

Population selon l'occupation principale

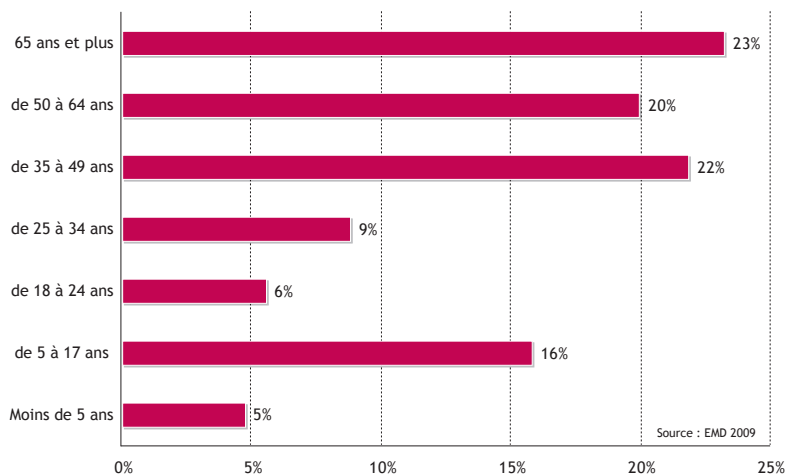


Près de 60 % de la population travaille ou étudie :

- 40 % de la population occupe un emploi à temps plein ou à temps partiel,
- 20 % suit un enseignement (scolaires et étudiants).

La taille des ménages, l'âge des résidents et leur occupation principale sont importants pour comprendre les comportements de mobilité.

Répartition par âge



Qui sont les habitants ?

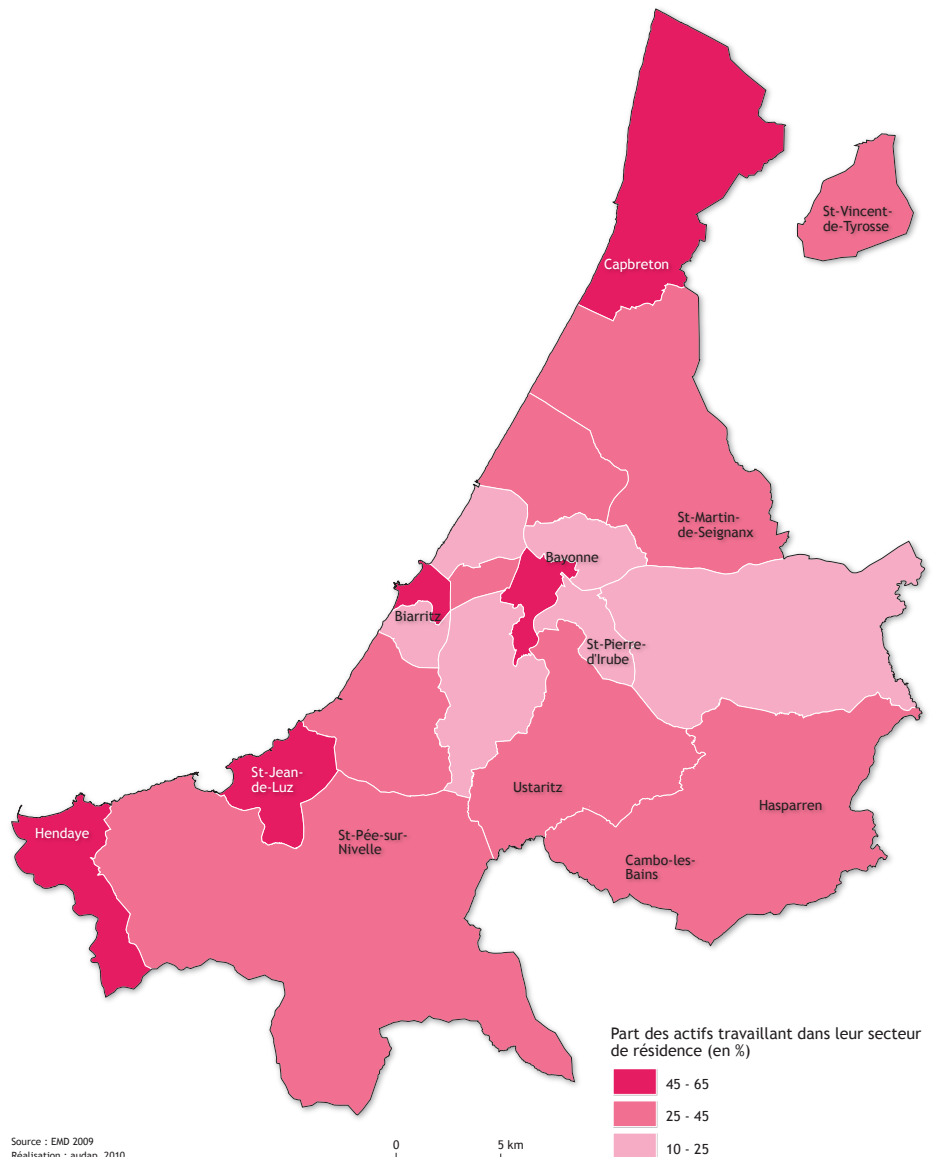
Part des actifs travaillant dans leur zone de résidence

Si environ un tiers de la population travaille dans sa zone de résidence, des disparités sont notables entre les communes.

Les polarités urbaines se distinguent par l'importance du nombre d'actifs travaillant sur place, parfois supérieur à une personne sur deux. Il s'agit des zones :

- d'Hendaye,
- de Saint-Jean-de-Luz,
- des centres-villes de Bayonne et de Biarritz,
- de Capbreton-Soorts-Hossegor.

Au contraire, dans la première couronne ainsi que le long de l'Adour (rive gauche), peu d'actifs travaillent et résident sur place (moins d'un habitant sur quatre).

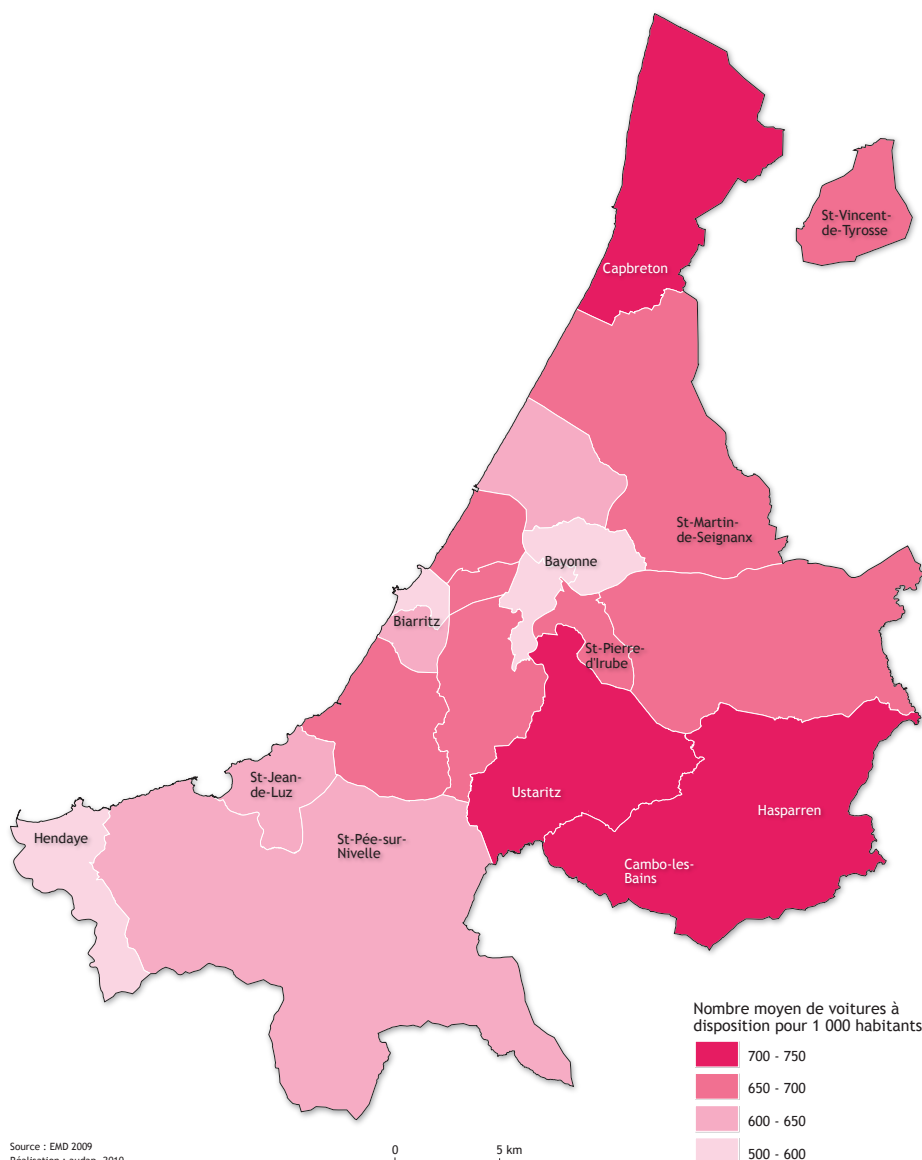


Combien de voitures possèdent-ils ?

Nombre de voitures possédées pour 1000 habitants

621

véhicules possédés
pour 1000 personnes



Les résidents de l'EMD possèdent au total près de 173 000 véhicules, soit 621 véhicules pour 1 000 habitants.

Ainsi, ce sont en moyenne 1,34 véhicule possédé par ménage ou encore 1,38 véhicule à disposition si l'on tient compte des véhicules professionnels.

Si 40 % des ménages disposent de plus de deux véhicules, ils sont 13 % à n'en disposer d'aucun.

C'est au sein du cœur de l'agglomération bayonnaise que le taux d'équipement est le plus faible (notamment à Bayonne et à Biarritz).

Plusieurs facteurs peuvent expliquer cette situation : les ménages y sont souvent de faible taille, d'où une moindre multi-motorisation ; les modes alternatifs à la voiture sont plus développés ; l'âge de la population ; enfin, le stationnement est plus difficile que dans les zones moins denses.

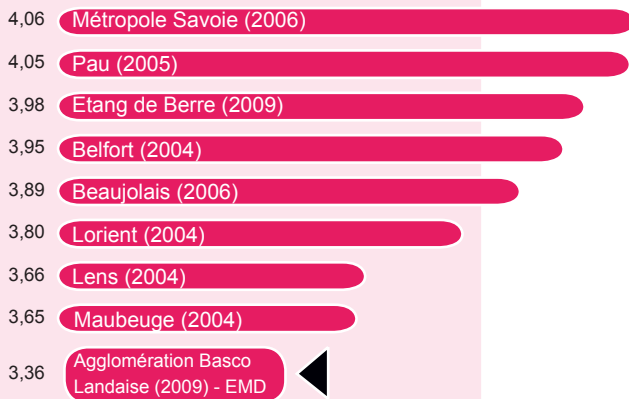
Le nombre de véhicules possédés est proche de la moyenne pour le littoral Sud Pays basque, alors qu'il est élevé à Anglet, en première couronne et le long du littoral landais.

Combien de déplacements ?

3,53

déplacements
quotidiens par personne

Et ailleurs, combien de déplacements ?



* Seuls sont considérés les déplacements effectués par l'ensemble des personnes résidant dans l'EMD par souci de stricte comparaison avec les autres agglomérations.

936 160 déplacements sont réalisés chaque jour par les habitants de l'EMD.

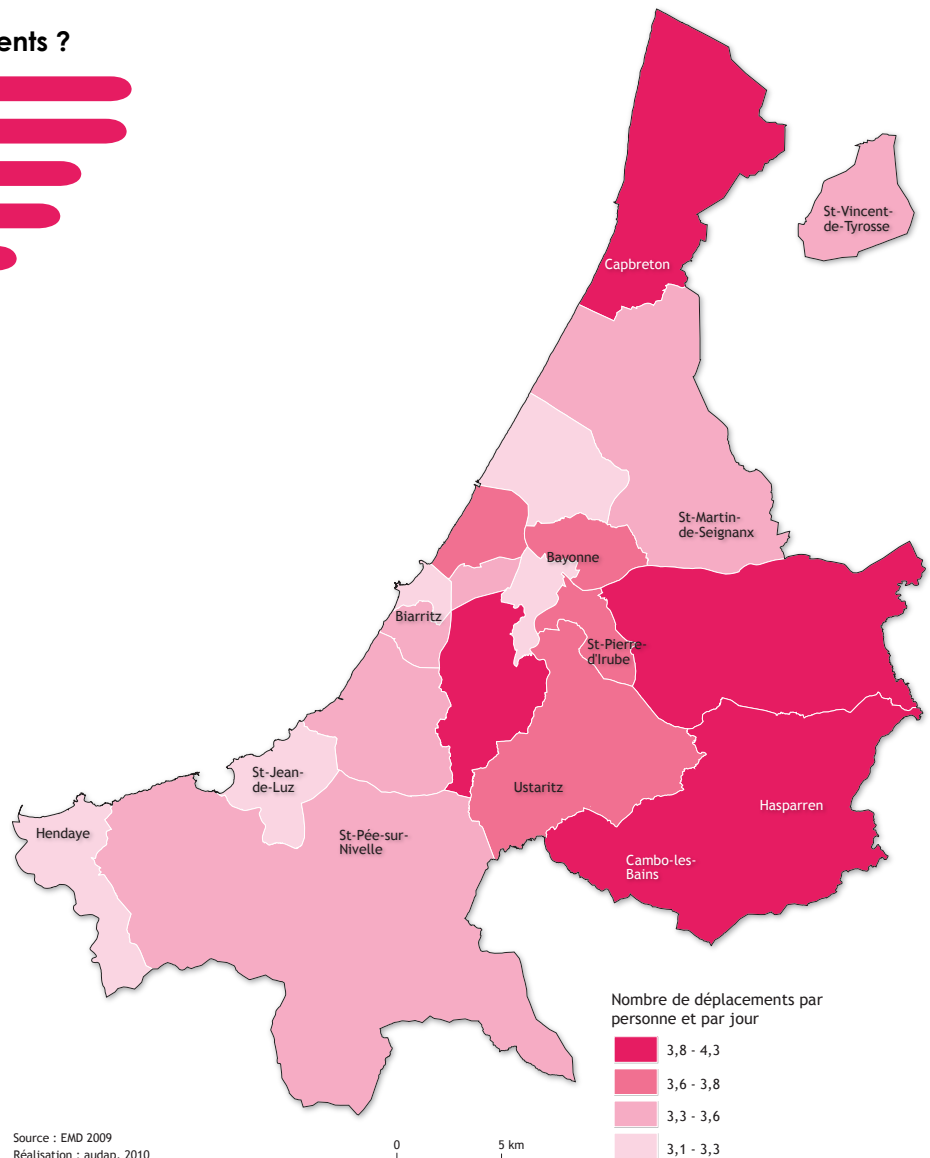
La mobilité au niveau national se situe entre 3,3 et 3,9 déplacements quotidiens. Pour les communes de l'EMD, elle s'élève à 3,53 (population de 5 ans et plus).

Une mobilité plus importante est observée dans la partie nord du littoral landais, et dans les communes périurbaines de l'agglomération bayonnaise.

Cela est à mettre en relation avec :

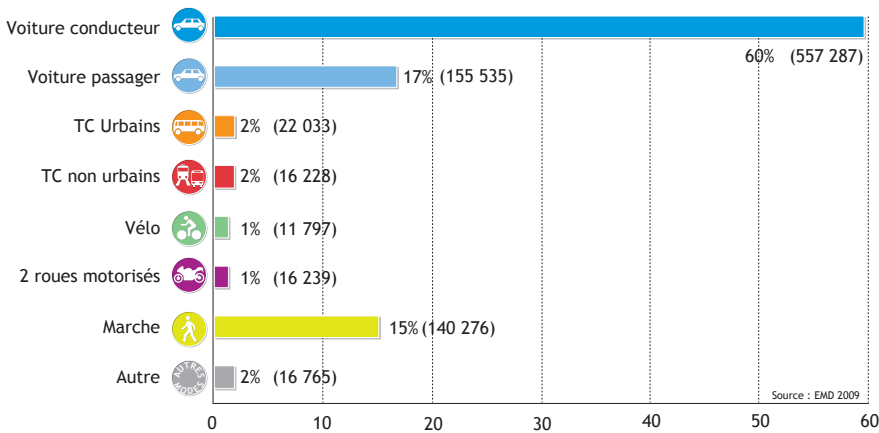
- le fort taux de motorisation des ménages ;
- la plus faible proportion d'actifs travaillant et habitant la même zone (sauf pour le littoral landais) ;
- la composition des ménages (occupation principale, âge, nombre de personnes...).

Mobilité tous modes selon la zone de résidence



Comment se déplacent-ils ?

Nombre de déplacements quotidiens selon le mode principal et parts modales



4%

Part modale des transports collectifs

Près d'un million de déplacements sont réalisés chaque jour par les habitants de l'EMD.

Les trois quarts sont réalisés en voiture. La part modale des transports collectifs est faible, de l'ordre de 4 % (22 000 déplacements en transports collectifs urbains et 17 000 en transports interurbains). La marche à pied représente 15 % des déplacements.

Les personnes entre 25-49 ans sont les plus mobiles. Après 65 ans, la mobilité diminue : elle est près de deux fois moins importante que pour une personne de 35-49 ans.

L'usage de la voiture augmente rapidement une fois le permis de conduire acquis. Le maximum est pour les 35-49 ans, avec près de quatre déplacements quotidiens. Ceci s'explique notamment par l'entrée dans la vie active et la composition des ménages (arrivée d'un ou de plusieurs enfants).

Chez les moins de 18 ans, l'utilisation des transports collectifs est la plus importante. C'est également à cet âge que les transports interurbains sont les plus utilisés (trajets domicile - école : collège, lycée). Cette part et celle des deux roues diminuent fortement une fois le permis de conduire obtenu, pour atteindre un niveau très bas après 25 ans.

Enfin, la marche à pied est un mode privilégié par les seniors.

Mobilité par mode, selon l'âge



Comment se déplacent-ils ?

4,99

déplacements quotidiens chez les temps partiels

Les habitants les plus mobiles sont les actifs, plus particulièrement les travailleurs à temps partiel. Ils utilisent en majeure partie la voiture dans leurs déplacements quotidiens.

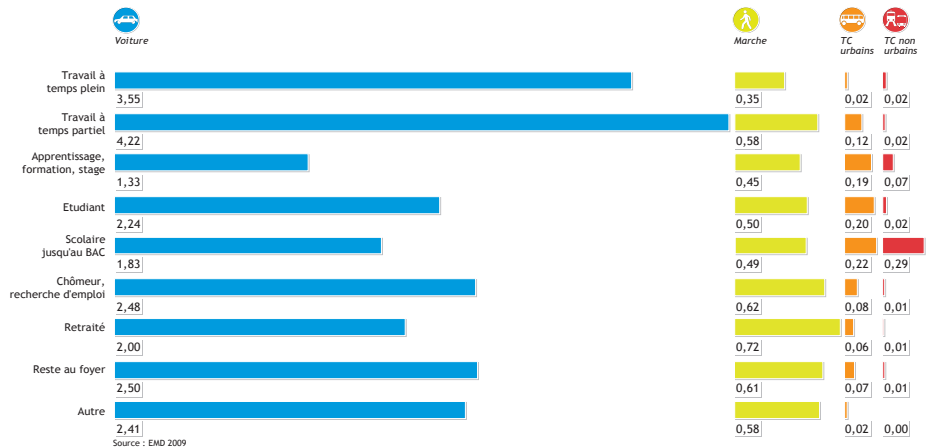
Les scolaires, étudiants ou en formation sont ceux qui utilisent le moins la voiture. Ils sont représentés de manière plus importante dans l'usage des transports collectifs (urbains et interurbains) ou des deux roues motorisés.

La mobilité la plus faible est observée chez les personnes en stage ou formation ainsi que chez les seniors. Ces derniers se déplacent plus à pied que le reste de la population.

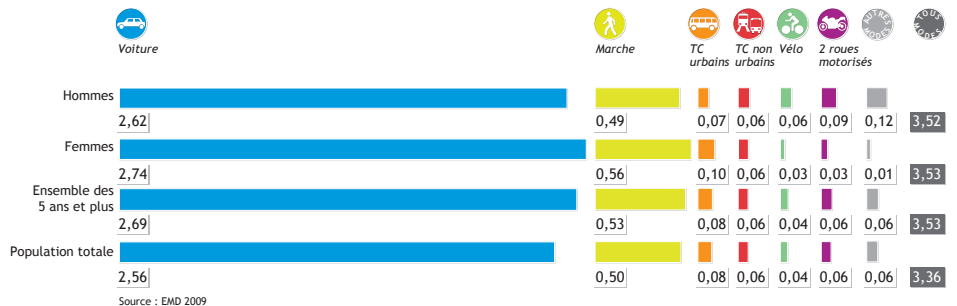
Enfin, la mobilité des femmes est similaire à celle des hommes. Cela illustre que les modes de vie ont tendance à se rapprocher, d'autant plus chez les actifs. Néanmoins les femmes utilisent plus la marche à pied ou les transports collectifs que les hommes.

Lorsque la voiture est utilisée pour le motif «travail» ou «étude» (étudiants), le taux d'occupation est à peine supérieur à une personne par véhicule.

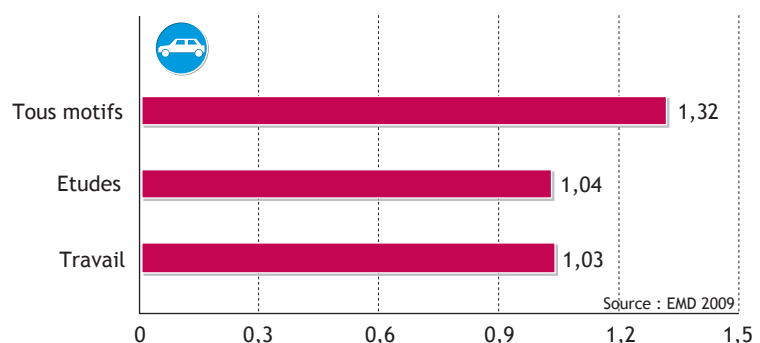
Mobilité par mode, selon l'occupation principale



Mobilité par mode, selon le sexe

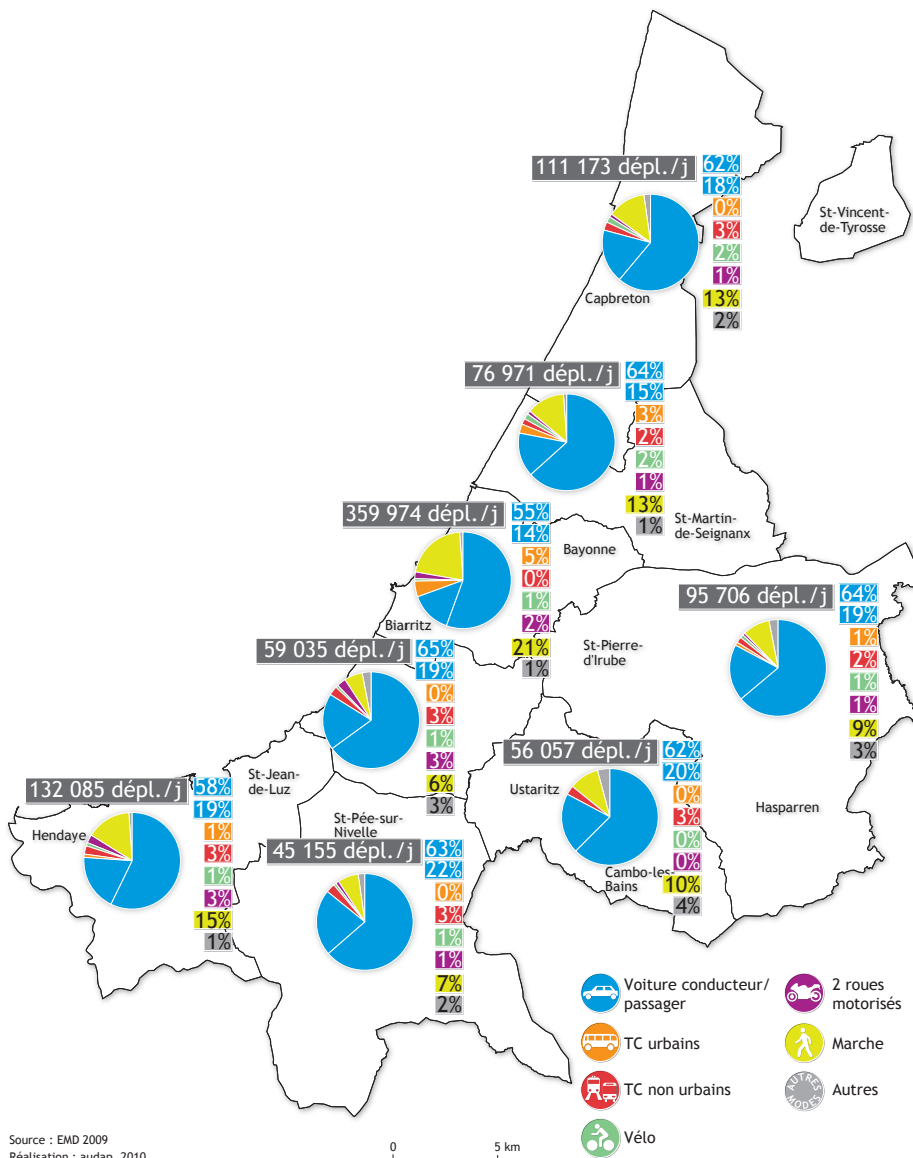


Taux d'occupation des véhicules



Comment se déplacent-ils ?

Nombre de déplacements quotidiens des habitants de chaque secteur et répartition selon le mode principal



Source : EMD 2009
Réalisation : audap, 2010

L'usage des modes selon les secteurs laisse entrevoir plusieurs tendances :

- Le cœur de l'agglomération bayonnaise où les pratiques de mobilité sont plutôt urbaines : part la plus importante de la marche à pied et des transports collectifs urbains.
- Des espaces littoraux avec une forte prégnance de la voiture, mais un usage de la marche à pied encore significatif (13 à 15 %).
- La première couronne très dépendante de la voiture et moins de 10 % des déplacements à pied.

A noter que 3 % des déplacements sont multimodaux. Les pratiques multimodales les plus importantes associent un véhicule particulier et un car (lignes scolaires et commerciales).

? **Mobilité par mode**
 Nombre moyen de déplacements effectués par une personne au cours d'un jour ouvrable en utilisant un mode de transport donné (mode principal du déplacement).

Cette cartographie utilise un découpage différent des précédentes. Celui-ci est plus général, et présente 8 secteurs EMD. Les camemberts, pour des raisons de représentation graphique, ne sont pas proportionnels. Les chiffres étant arrondis, le total des parts modales peut être différent de 100 %.

Pourquoi se déplacent-ils ?

23%

déplacements aux motifs contraints

La voiture est la plus utilisée pour le motif domicile-travail ainsi que pour les accompagnements.

A l'inverse, les jeunes se rendant à l'école, au collège, au lycée ou à l'université l'utilisent beaucoup moins au profit des transports collectifs ou des deux roues motorisés.

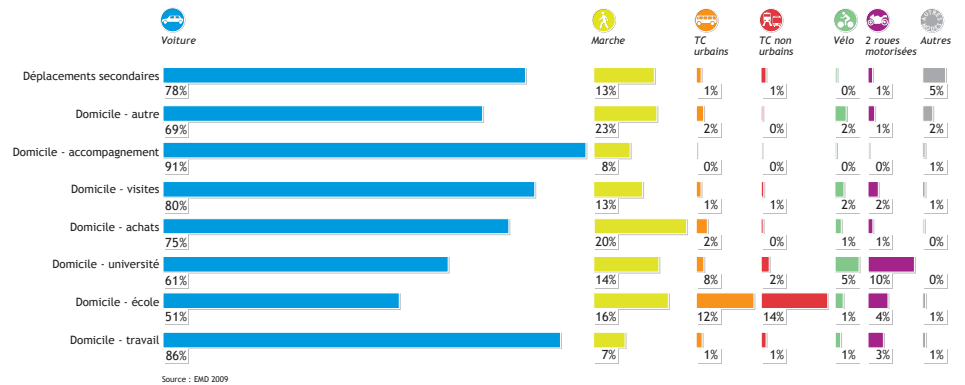
La marche à pied est quant à elle privilégiée pour les déplacements concernant les achats, ou encore les démarches administratives, la crèche...

Le domicile est le point de départ ou d'arrivée le plus courant. Sa localisation est donc importante, conditionnant en partie le choix du mode de transports.

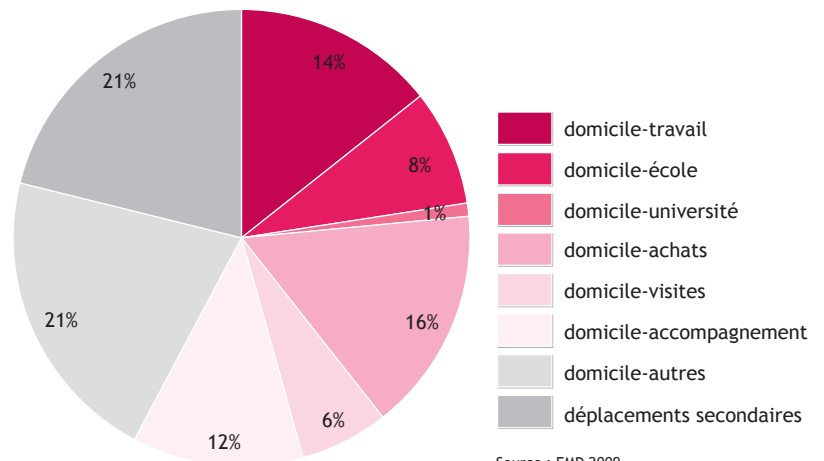
Si 20 % des déplacements sont secondaires (non liés au domicile), ils recouvrent une grande variété de destinations, difficiles à encadrer. Il est plus délicat encore d'offrir des réponses adaptées en transports collectifs.

Enfin, la majorité des déplacements primaires sont effectués pour des motifs autres, tels que des achats, visites, accompagnement... les motifs contraints (travail, école et université) ne représentent que 23 % des déplacements.

Répartition des déplacements par mode pour différents motifs

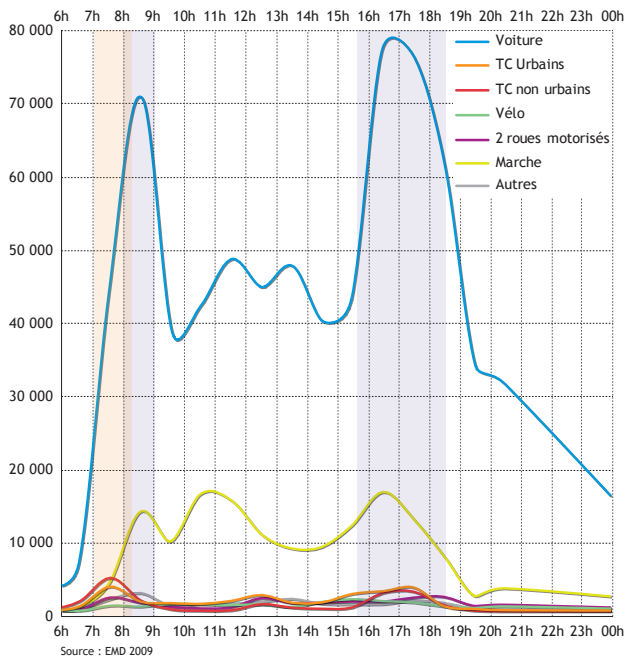


Répartition des déplacements par motifs



Quand se déplacent-ils ?

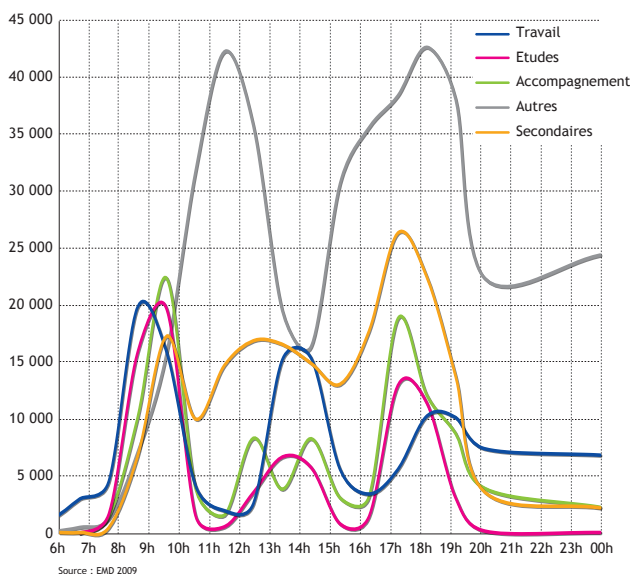
Nombre de déplacements par tranche horaire de départ et par mode



50%
des déplacements réalisés aux heures de pointe

Durant les jours ouvrables, deux périodes de pointe sont observées : l'une entre 7h00 et 9h00 (avec une hyperpointe à 8h30), l'autre plus étalée entre 16h00 et 19h00 (avec une hyperpointe à 17h00). A elles seules, ces périodes représentent plus de la moitié du volume quotidien de déplacements (environ 20 % le matin et 30 % le soir). Quant aux transports collectifs, peu utilisés, ils ont un pic de fréquentation le matin entre 7h00 et 8h00.

Nombre de déplacements par tranche horaire de départ et par motif



Les phénomènes de pointe sont en grande partie générés par des motifs contraints, et par les accompagnements qui leur sont liés. Les déplacements dits «autres» (démarches administratives, consultations médicales, crèches, achats et visites...) sont plus étalés dans la journée. Cependant, ils représentent le volume le plus important de déplacements.



Le maintien tout au long de la journée d'une offre de mobilité alternative à l'automobile est un enjeu important pour les AOT.



Combien de temps se déplacent-ils ?

66min

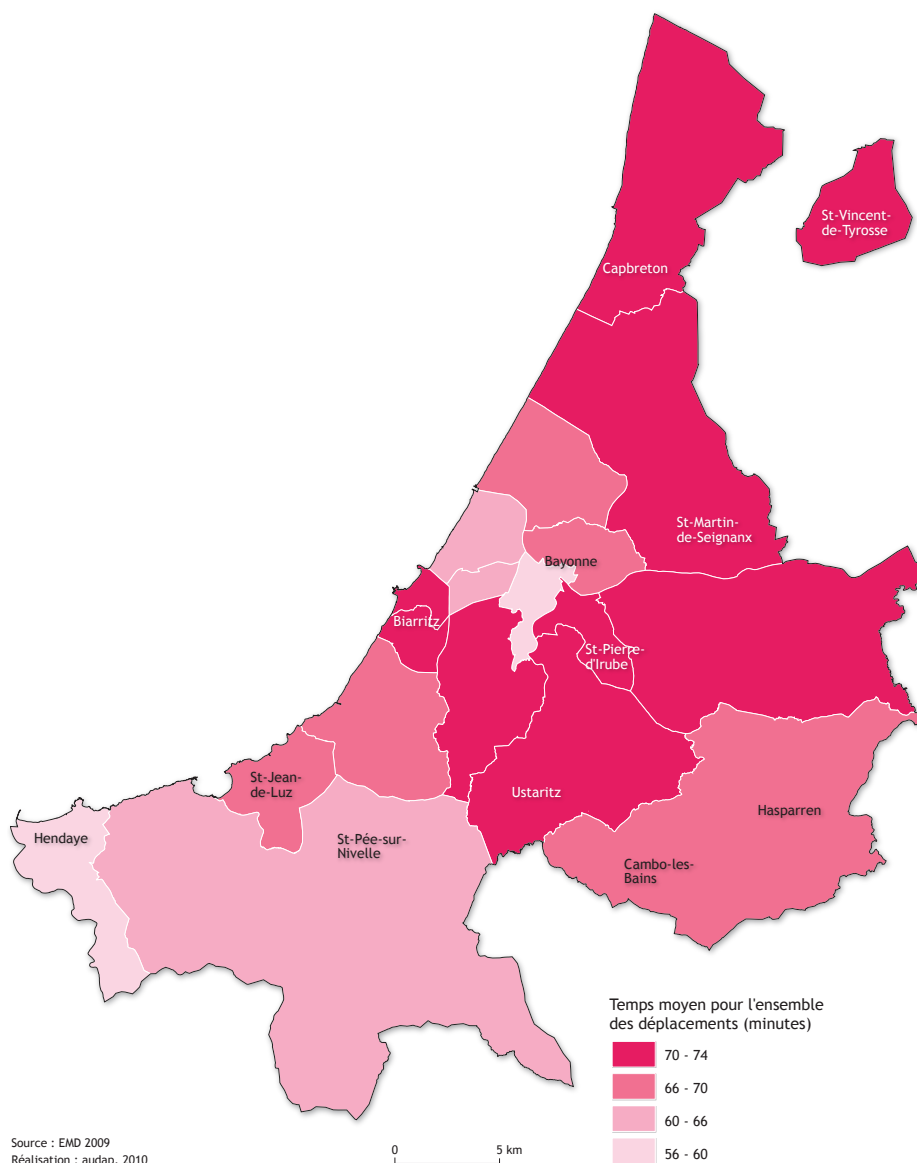
par personne
consacrées à se
déplacer chaque jour

En moyenne, les résidents du périmètre de l'EMD se déplacent plus d'une heure quotidiennement. Cette moyenne recouvre des disparités importantes au sein du territoire :

- pour le cœur de ville de Bayonne, ainsi qu'à Hendaye, le temps moyen consacré quotidiennement à se déplacer est inférieur à 60 minutes.
- le littoral Sud Pays Basque est dans la moyenne ainsi qu'une partie d'Anglet et de Bayonne et les communes de Boucau et Tarnos.
- la couronne périurbaine de Bayonne, mais aussi le littoral landais et la commune de Biarritz présentent un budget temps déplacements supérieur à la moyenne (jusque 75 mn).

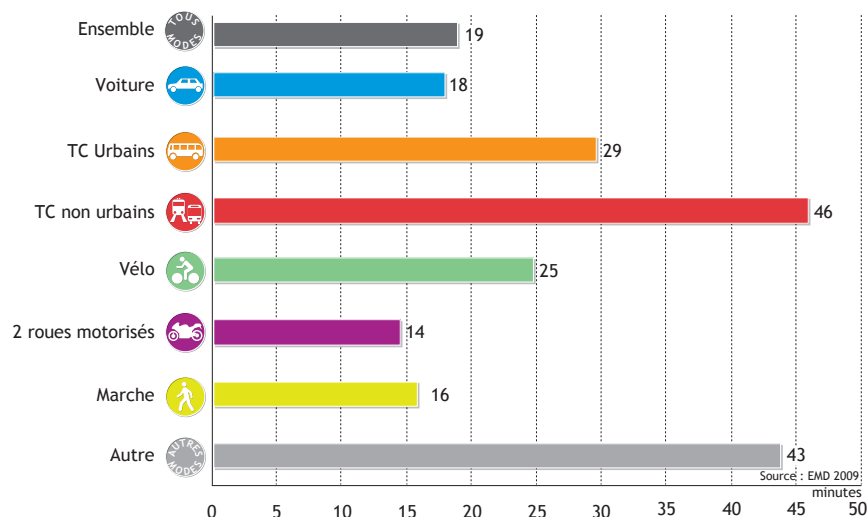
Plusieurs facteurs peuvent expliquer ces constats. Cela nécessiterait de pousser les analyses : nombre de déplacements quotidiens, mode utilisé, motif du déplacement....

Durée totale quotidienne de déplacement par personne (habitant l'EMD) selon la zone de résidence

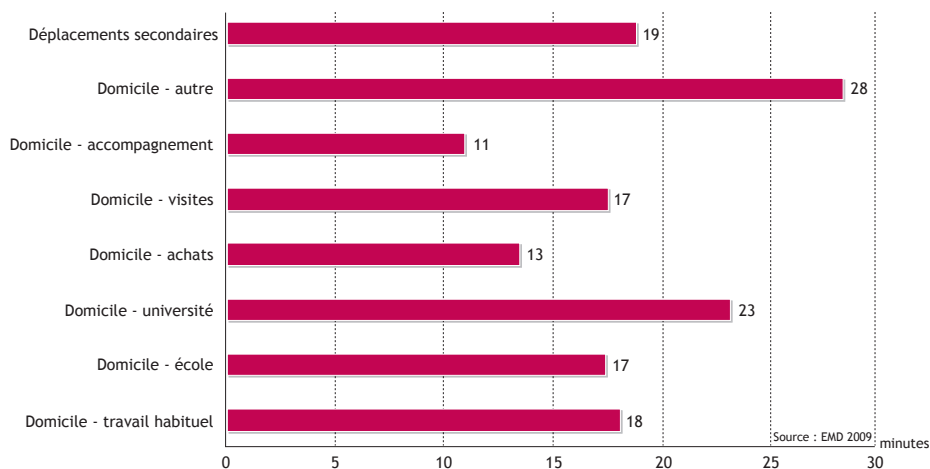


Combien de temps se déplacent-ils ?

Durée moyenne d'un déplacement par personne (habitant l'EMD) selon le mode, tous motifs confondus



Durée moyenne d'un déplacement par personne (habitant l'EMD) selon le motif



19min

par déplacement par personne

Un déplacement d'un habitant de l'EMD dure en moyenne 19 minutes.

Les déplacements les plus longs en temps sont réalisés en transports collectifs, plus particulièrement interurbains. Les déplacements les plus courts sont réalisés en voiture, en deux roues motorisés ou à pied.

L'automobile peut être plus rapide jusqu'aux entrées de ville, les difficultés de circulation étant plus importantes dans les secteurs les plus denses. Le deux roues motorisé reste un mode rapide, pouvant s'insérer facilement dans la circulation. Enfin, la marche à pied est le plus souvent utilisée pour réaliser des déplacements de courte distance.

Les déplacements les plus courts sont réalisés par les personnes accompagnantes. A l'inverse, ce sont les étudiants se rendant à l'université, ainsi que les personnes se déplaçant dans le but de réaliser des démarches administratives, de santé... qui passent le plus de temps à se déplacer. La localisation des générateurs de flux tels que les campus, les établissements recevant du public... conditionne en partie la durée de ces déplacements. Le mode de transports utilisé est également un facteur explicatif.

Quelle distance parcourent-ils ?

19 km
par jour par
personne

Un habitant de l'EMD réalise chaque jour de semaine 19,2 kilomètres en moyenne.

Pour les habitants du cœur de l'agglomération bayonnaise, cette moyenne est plus basse. Pour certaines zones, elle est même inférieure à 14 km. Les mêmes constats peuvent être faits pour les secteurs d'Hendaye, et de Saint-Jean-de-Luz.

En revanche, des valeurs élevées sont constatées en première couronne, elles sont supérieures à 25, voire même à 30 km par jour.

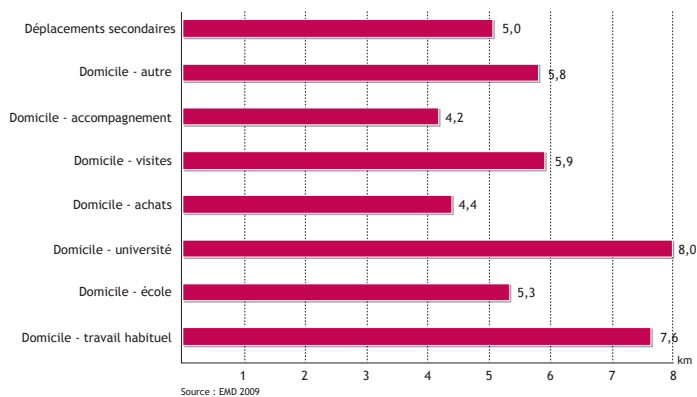
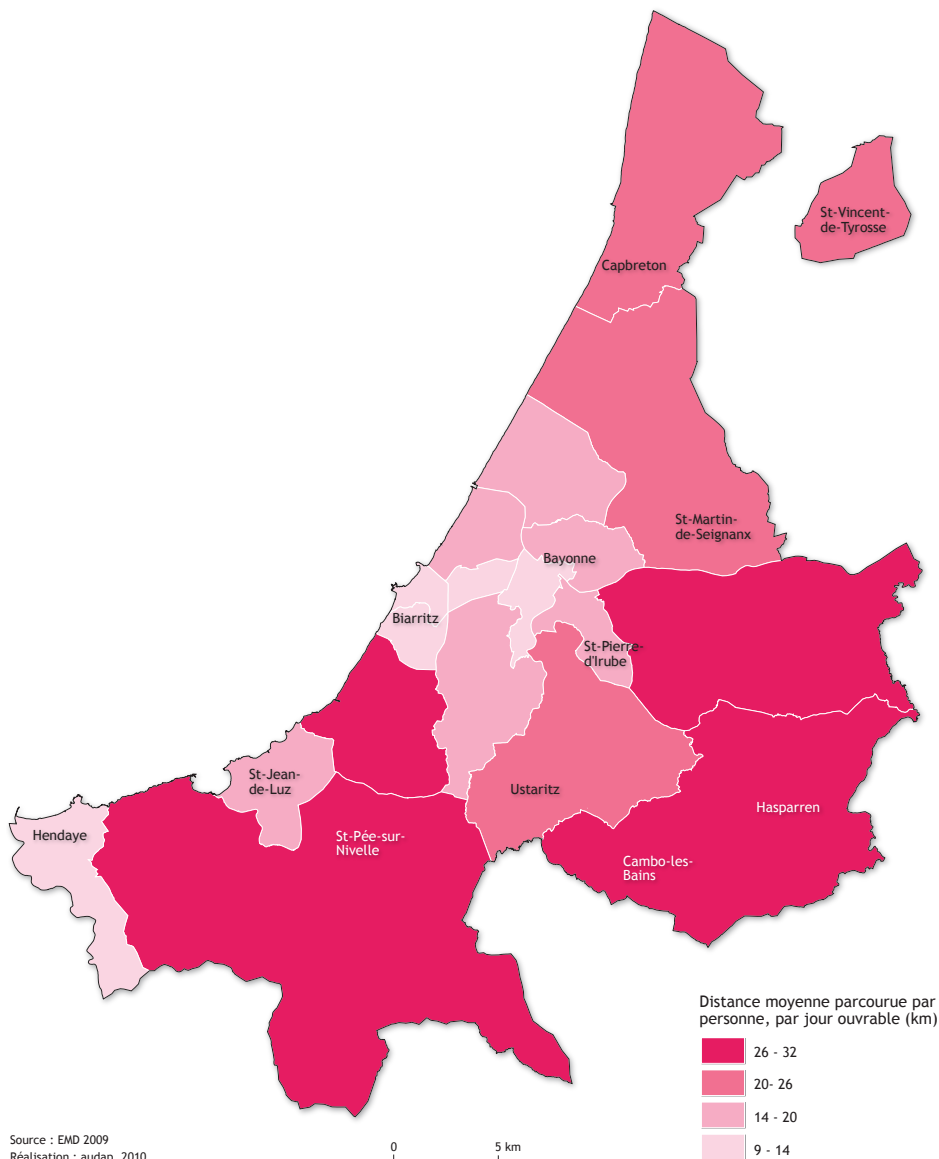
Les déplacements les plus longs sont réalisés pour se rendre sur son lieu de travail ou d'étude.



La localisation du domicile en rapport au lieu de travail ou d'étude ainsi que celle des principaux générateurs de flux jouent un rôle important dans les distances de déplacement.

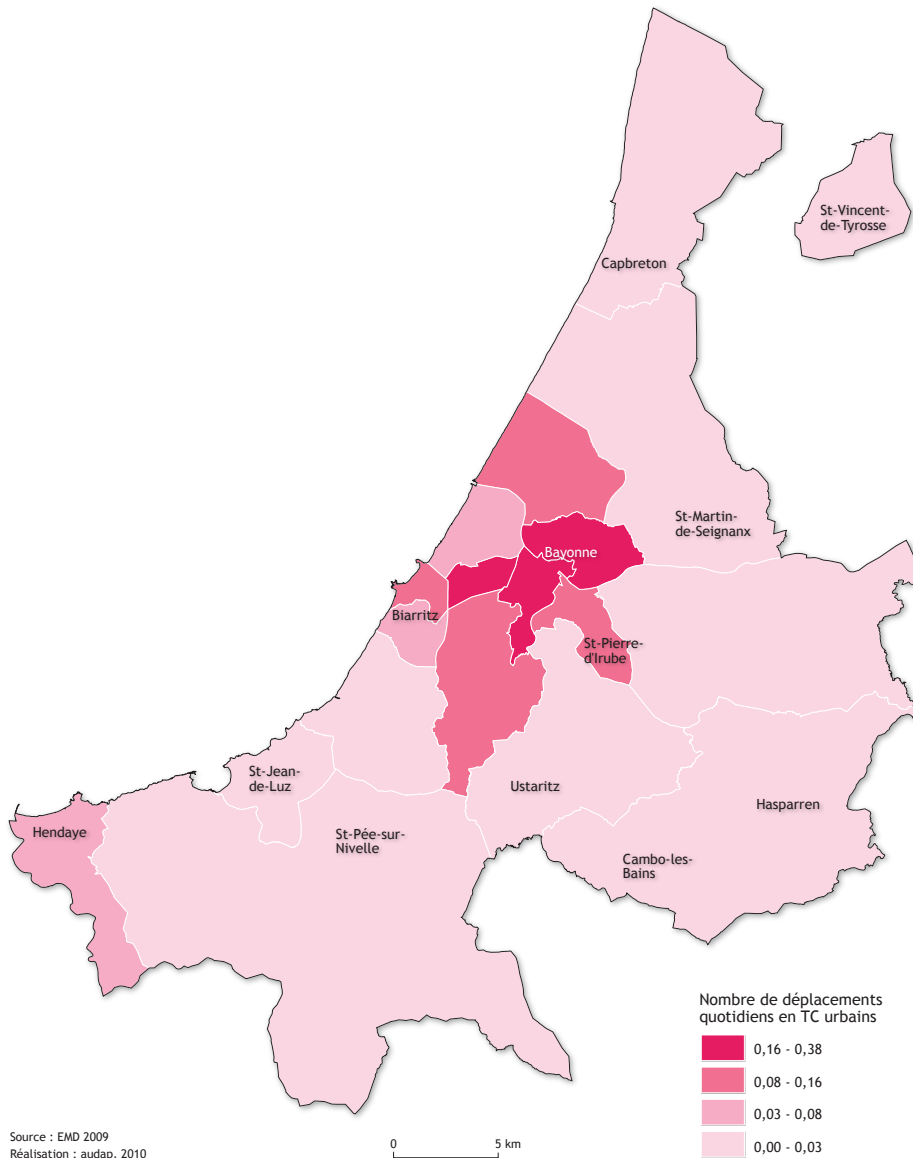


Distance moyenne parcourue par habitant au sein de l'EMD, selon la zone de résidence et selon le motif



Quel est l'usage des transports collectifs urbains ?

La mobilité en transports collectifs urbains selon la zone de résidence



0,08

déplacement par personne et par jour en TC urbains

L'utilisation des transports collectifs urbains est faible (22 000 déplacements quotidiens par ce mode, pour un million tous modes confondus), voire nulle dans certaines zones. Ce constat est néanmoins à nuancer entre le périmètre de transports urbains de l'agglomération bayonnaise, la zone d'Hendaye et les autres communes de l'EMD.

Mais même au sein du périmètre de transports urbains de l'agglomération bayonnaise, la part modale n'est que de l'ordre de 4 %.



Quel est l'usage des transports collectifs urbains ?

44%

c'est la part d'utilisation des bus urbains par les scolaires

Les transports urbains sont utilisés de manière plus régulière au sein du périmètre de transports urbains de l'agglomération bayonnaise que dans le reste du territoire.

Plus de 55 % des déplacements en transports urbains sont contraints :

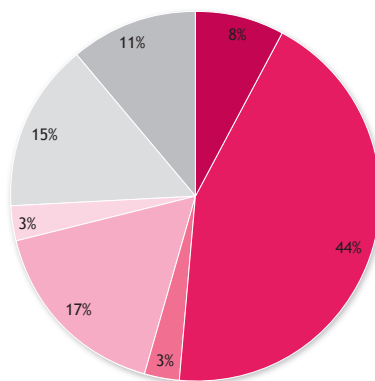
- 8 % des usagers les utilisent pour se rendre sur leur lieu de travail,
- 44 % pour se rendre à l'école,
- 3 % pour se rendre à l'université



La mise en place d'une offre urbaine répondant plus favorablement aux trajets pendulaires est un enjeu pour les AOT. Les actifs représentent un des cœurs de cible.

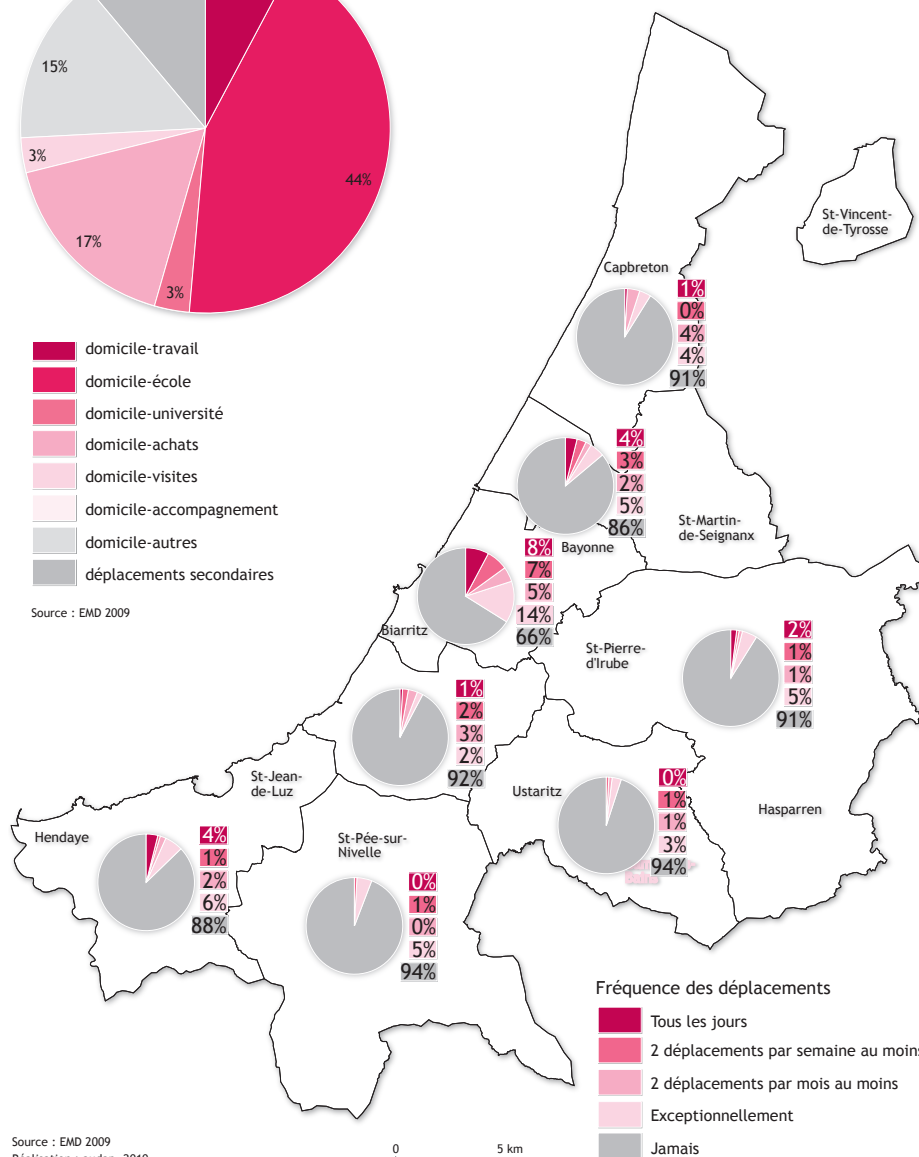


Fréquence d'utilisation des transports collectifs urbains selon le motif et selon le secteur¹ de résidence



- domicile-travail
- domicile-école
- domicile-université
- domicile-achats
- domicile-visites
- domicile-accompagnement
- domicile-autres
- déplacements secondaires

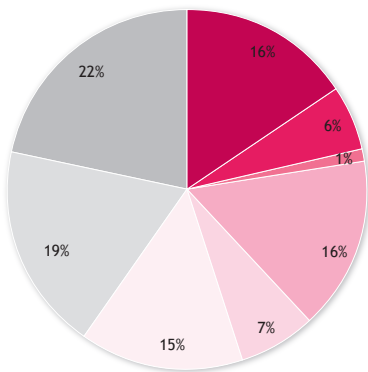
Source : EMD 2009



Cette cartographie utilise un découpage différent des précédentes. Celui-ci est plus général, et présente 8 secteurs EMD. Les camemberts, pour des raisons de représentation graphique, ne sont pas proportionnels. Les chiffres étant arrondis, le total des parts modales peut être différent de 100 %.

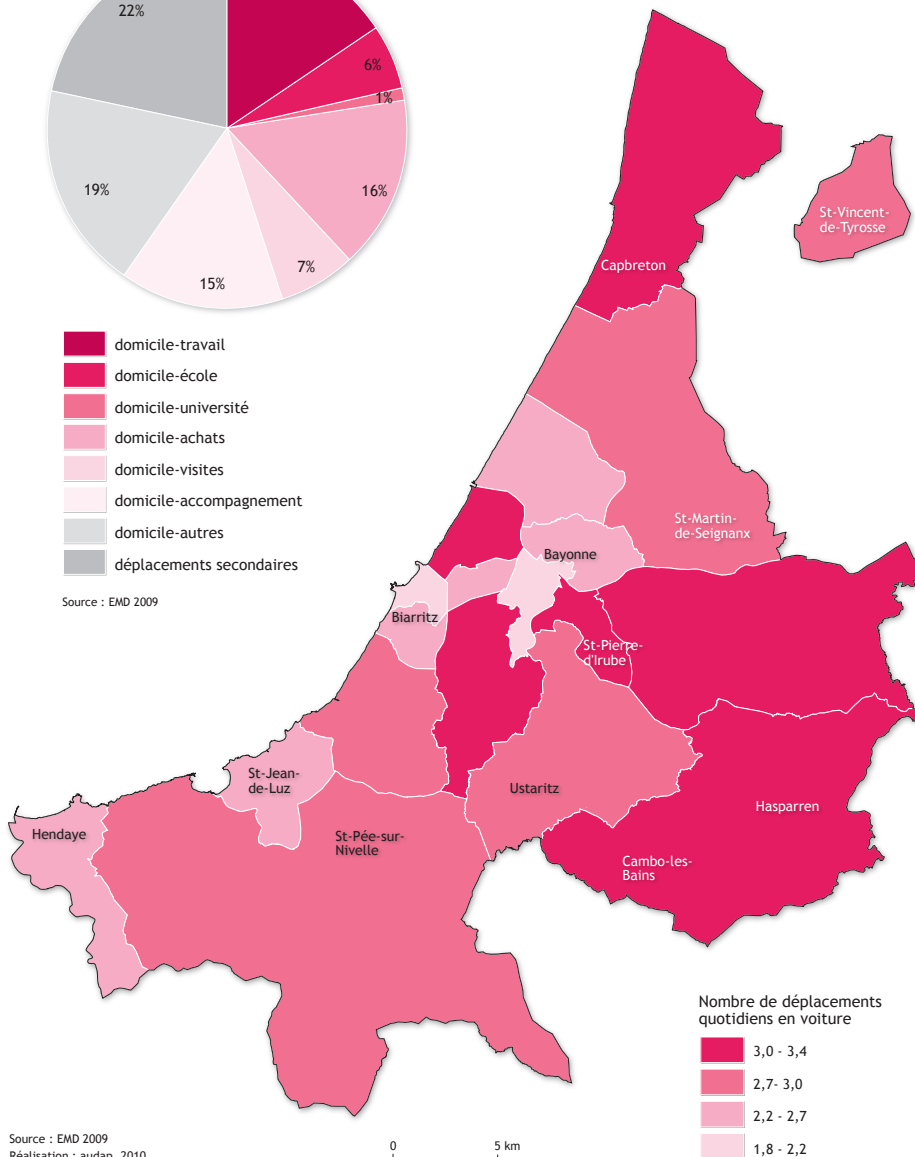
Quel est l'usage de la voiture ?

Mobilité en voiture selon le motif et selon la zone de résidence



- domicile-travail
- domicile-école
- domicile-université
- domicile-achats
- domicile-visites
- domicile-accompagnement
- domicile-autres
- déplacements secondaires

Source : EMD 2009



2,6

déplacements par jour par personne en voiture

Chaque habitant de l'EMD réalise en moyenne et quotidiennement 2,6 déplacements en voiture.

La part modale des déplacements en voiture est plus faible au cœur de l'agglomération bayonnaise, plus particulièrement à Bayonne et à Biarritz, alors que l'utilisation de la voiture est importante à Anglet.

On constate un nombre de déplacements réalisés en voiture plus important dans le reste du territoire, parfois supérieur à trois déplacements quotidiens mais tout autant dans des zones urbaines (Anglet, Capbreton-Soorts-Hossegor), périurbaines que rurales.

On constate souvent une utilisation de la voiture plus faible lorsqu'une offre de transports collectifs est présente.



Quel est l'usage du vélo ?

3%
des habitants
utilisent le vélo
chaque jour

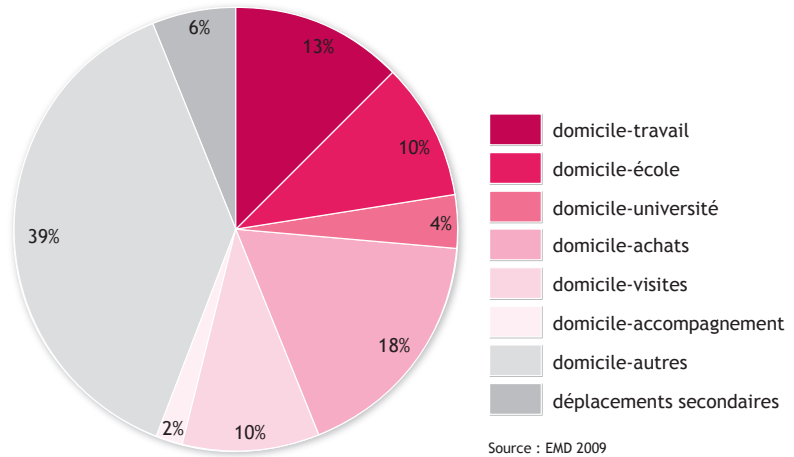
Plus d'un quart des déplacements réalisés en vélo le sont pour un motif contraint, que ce soit le travail, l'université ou l'école.

Dans 18 % des cas, le motif est l'achat, sans doute de proximité. Pour près de 40 %, le motif est « autres », il englobe l'usage «loisirs».

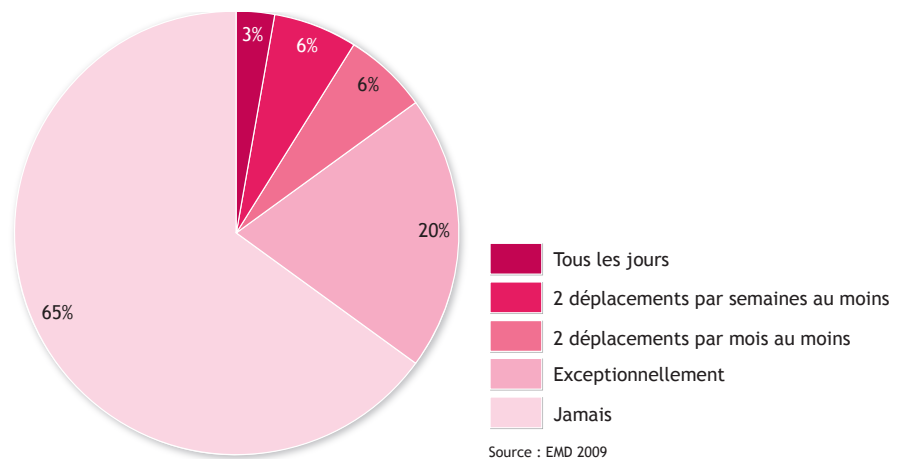
Son utilisation reste exceptionnelle pour les habitants de l'EMD. Seuls 3 % utilisent le vélo chaque jour et 6 % chaque semaine. Deux tiers de la population ne l'utilisent jamais.



Répartition des déplacements en vélo selon le motif

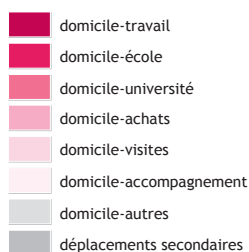
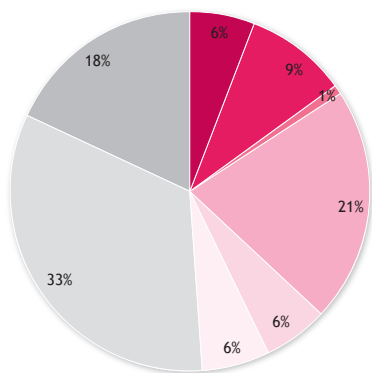


Fréquence d'utilisation pour l'ensemble des habitants

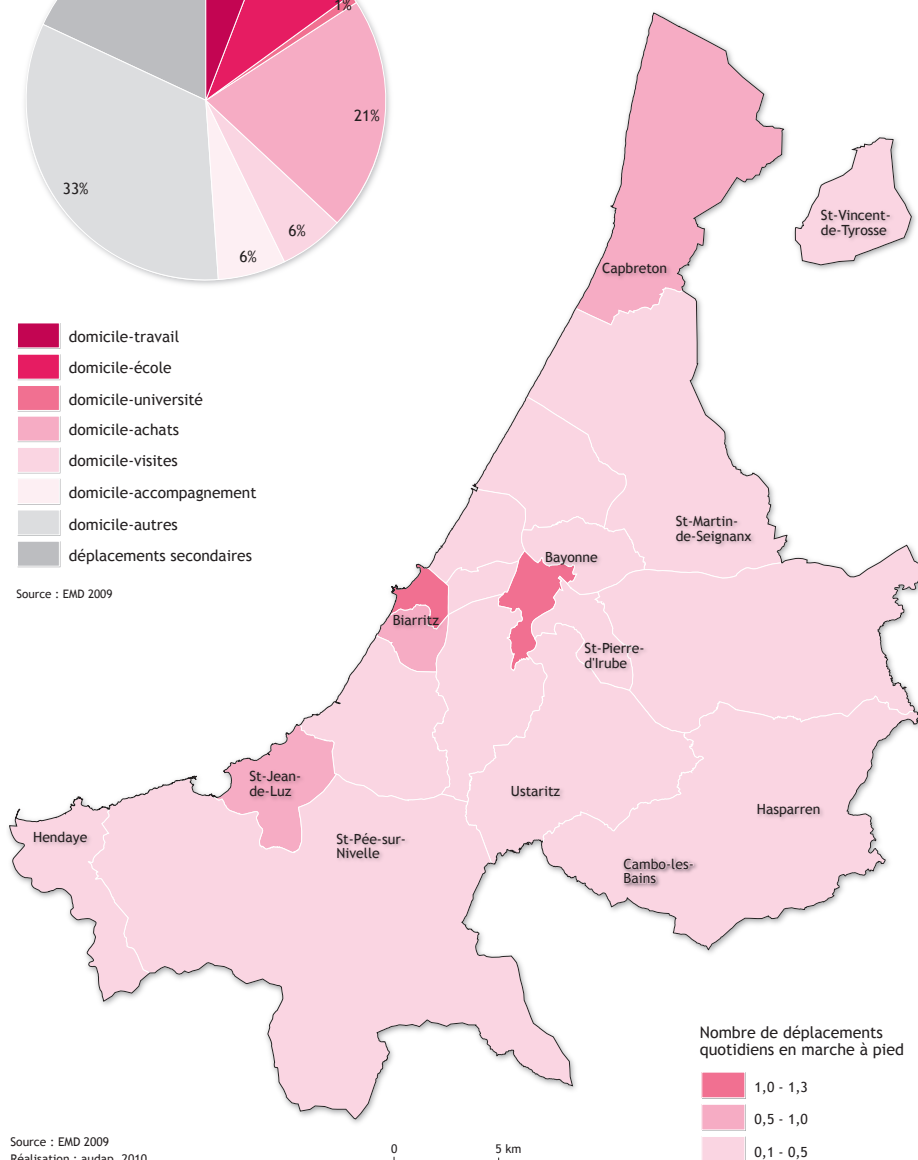


Quel est l'usage de la marche à pied ?

Mobilité à pied par motif et par zone de résidence



Source : EMD 2009



18%

des déplacements
sont secondaires

Les pratiques piétonnes sont faibles dans le périmètre d'étude. Deux exceptions cependant :

- le centre-ville de Biarritz et celui de Bayonne où le nombre de déplacements quotidiens réalisés à pied est supérieur à un. Cela s'explique par la présence d'un centre compact avec une offre en équipements, commerces et services, et des espaces publics favorisant les pratiques piétonnes.
- Saint-Jean-de-Luz, Biarritz-Sud et Capbreton-Soorts-Hossegor où la mobilité piétonne se situe entre 0,5 et 1 déplacement quotidien réalisé à pied.

Plus d'un tiers des déplacements réalisés à pied concernent des achats ou des motifs autres (démarches administratives, crèche...).

Un déplacement piéton sur cinq n'est pas lié au domicile (comme un déplacement réalisé le midi à partir du lieu de travail dans le but de se restaurer).



Comment se déplacent les 5 à 17 ans ?

16%
des habitants EMD
ont entre 5 et 17 ans

Les jeunes âgés de 5 à 17 ans se déplacent en moyenne moins que les autres habitants de l'EMD.

Malgré qu'ils n'aient pas encore le permis, ils ont majoritairement recours à la voiture, comme passager. Ils génèrent ainsi des déplacements, notamment ceux ayant le motif «accompagnement».

L'utilisation des modes mécanisés est déjà prépondérante dans leurs habitudes de déplacements (plus de 80 %).

Ils sont néanmoins ceux qui utilisent le plus les transports collectifs (16 % de part modale).

Un tiers d'entre eux seulement possède un abonnement. Ils ne sont que 20 % à emprunter le réseau urbain tous les jours ou plusieurs fois par mois.

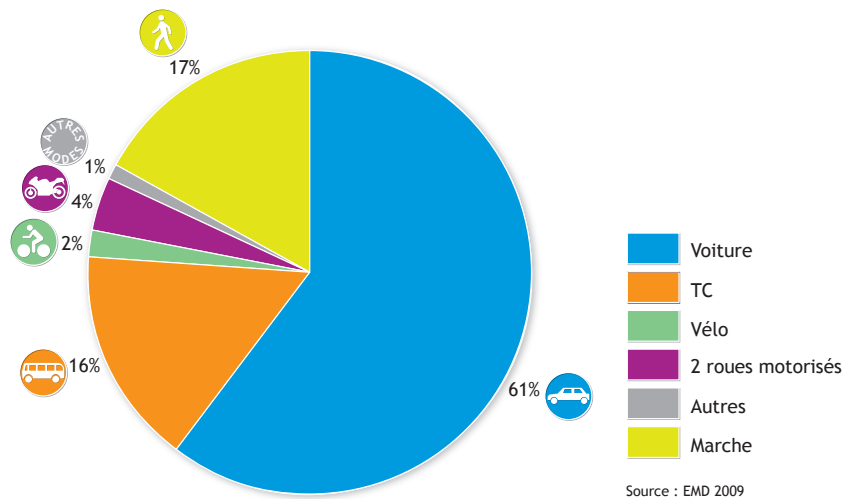


Les 5-17 ans sont la tranche d'âge qui utilise le plus les transports collectifs, avec 16 % de part modale.

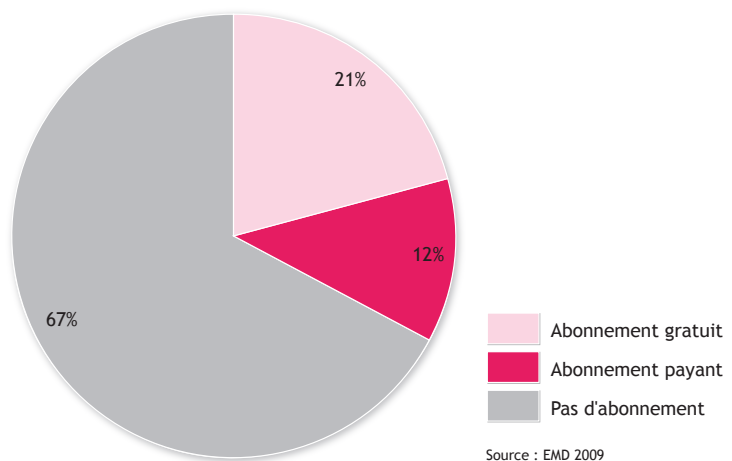


	Population âgée de 5 à 17 ans	Population EMD (5 ans et plus)	Rapport
Nombre d'habitants	44 051	265 426	16 %
Nombre de déplacements quotidiens	132 125	936 160	14 %
Mobilité	3,00	3,53	

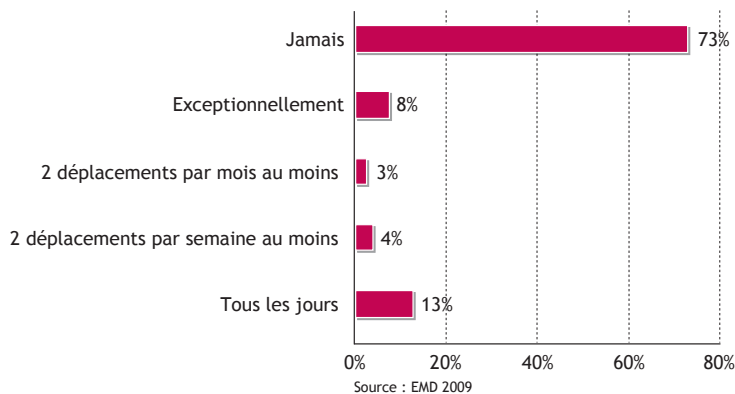
Répartition modale des déplacements



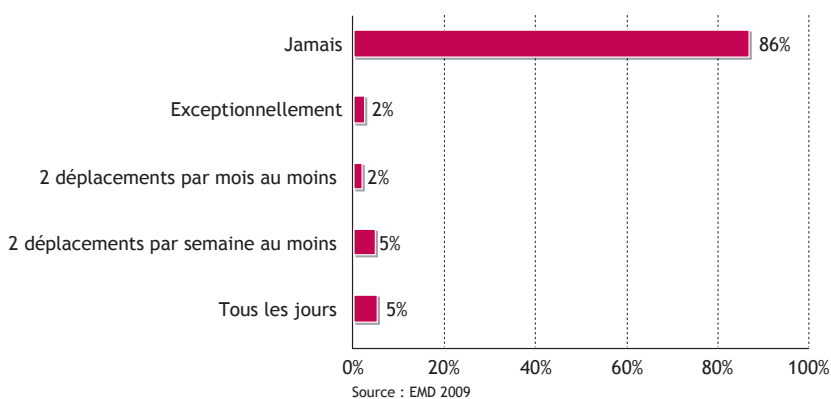
Possession d'un abonnement aux transports collectifs



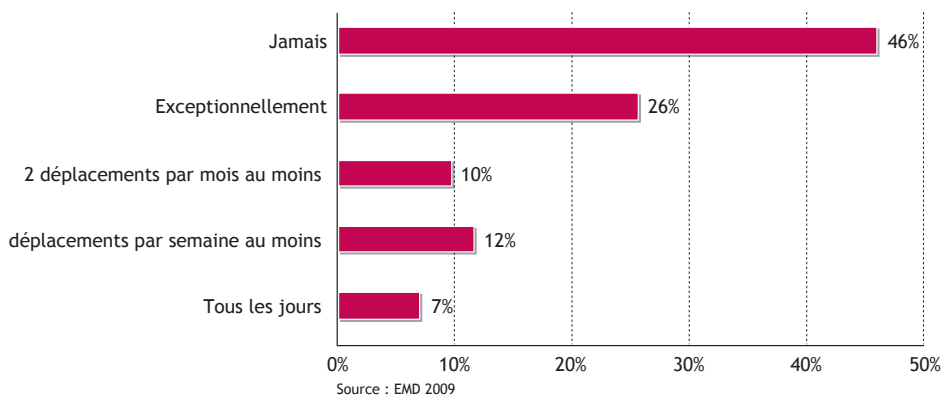
Fréquence d'utilisation des transports collectifs urbains



Fréquence d'utilisation des 2 roues motorisés



Fréquence d'utilisation du vélo



16%
des 5-17 ans
utilisent les TC

Au contraire, 73 % d'entre eux déclarent ne jamais avoir recours aux transports collectifs urbains.

Les deux roues motorisés sont également très peu utilisés. 88 % des moins de 18 ans déclarent ne jamais les utiliser (ou de manière exceptionnelle) comme moyen de déplacement.

72 % des moins de 18 ans déclarent ne jamais se servir du vélo ou s'en servir très exceptionnellement. Ils ne sont que 7 % à en avoir un usage quotidien.



Comment se déplacent les 18 à 24 ans ?

6%

des habitants de l'EMD ont entre 18 et 24 ans

Les 18-24 ans se déplacent plus que la moyenne des habitants de l'EMD.

La part modale consacrée à la voiture augmente sensiblement une fois le permis obtenu. Celle-ci est de 61 % chez les 5-17 ans (ils sont passagers) et de 66 % chez les 18-24 ans.

Près de 75 % des 18-24 ans possèdent le permis de conduire ou sont en passe de l'obtenir. La moitié d'entre eux utilise la voiture tous les jours, en tant que conducteur.

Moins de 20 % des 18-24 ans possède un abonnement aux transports collectifs, et les trois quarts déclarent ne jamais utiliser ce mode. Le nombre d'abonnés diminue par rapport à la tranche d'âge précédente, ainsi que la part modale (9 % contre 16 % pour les 5 à 17 ans).

La fréquence d'utilisation des deux roues est quant à elle faible : à l'échelle du périmètre EMD, le vélo n'est utilisé quotidiennement que par 3 % des 18-24 ans, et les deux roues motorisés par 11 % (pour des parts modales respectives de 2 et 7 %).

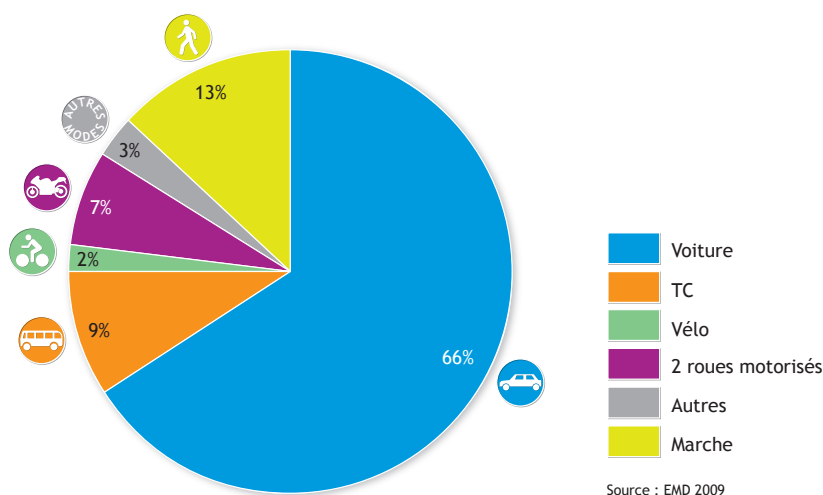
9%

part modale des transports collectifs

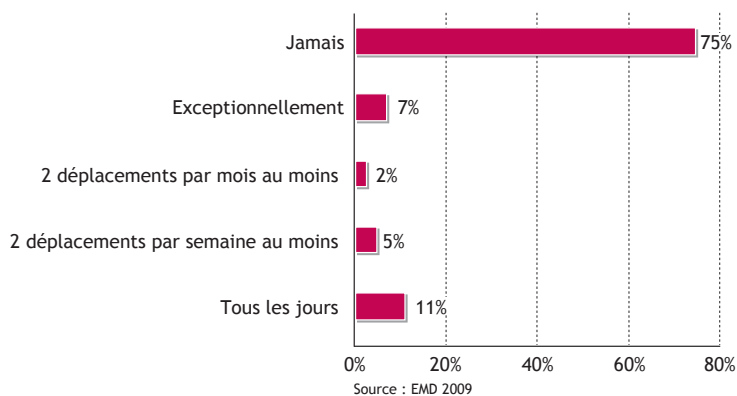


	Jeunes de moins de 18-24 ans	Population EMD (5 ans et plus)	Rapport
Nombre d'habitants	15 472	265 426	6 %
Nombre de déplacements quotidiens	53 255	936 160	6 %
Mobilité	3,44	3,53	

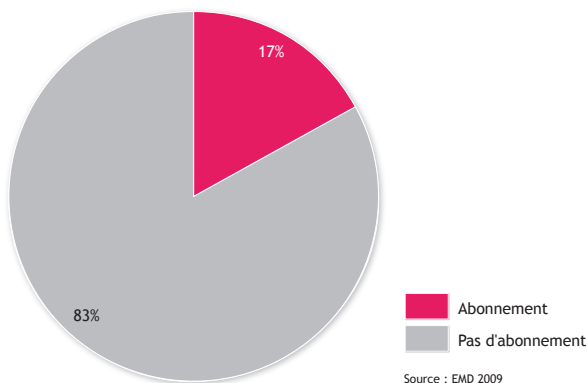
Répartition modale des déplacements



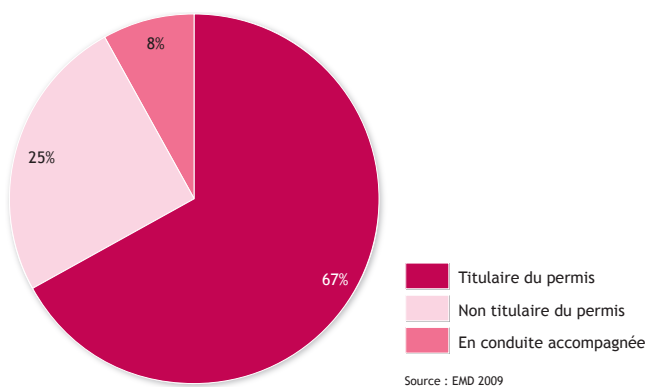
Fréquence d'utilisation des TC urbains



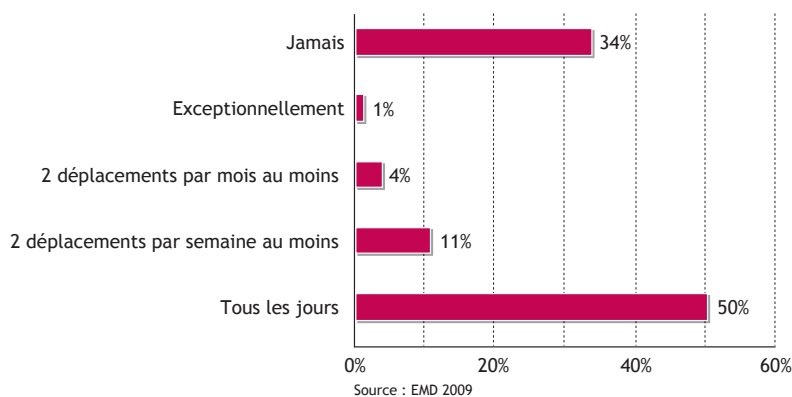
Possession d'un abonnement aux transports collectifs



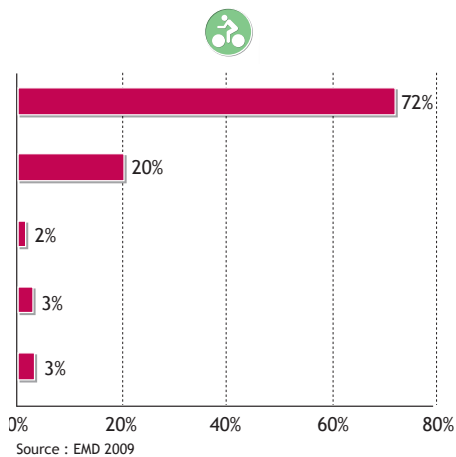
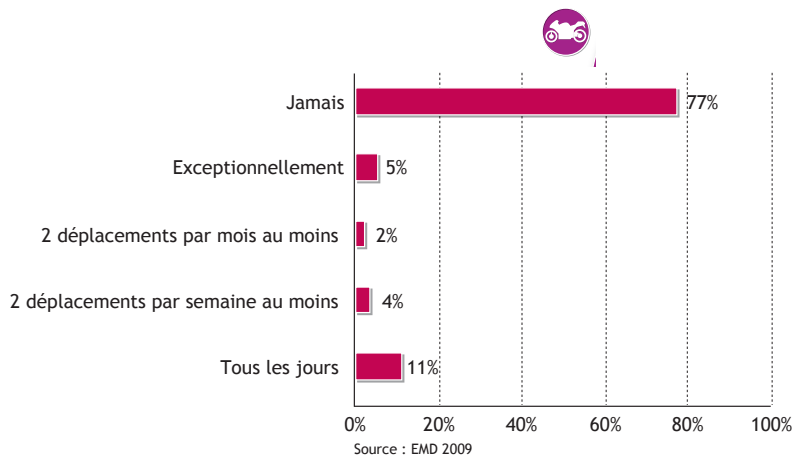
Possession du permis de conduire



Fréquence d'utilisation d'un véhicule conducteur



Fréquence d'utilisation des deux roues motorisés et des vélos



Comment se déplacent les 25 à 49 ans ?

31%

des habitants de l'EMD ont entre 25 et 49 ans

Les 25-49 ans sont ceux qui se déplacent le plus. Ils réalisent environ 30 % de déplacements supplémentaires par rapport à la moyenne.

Leur comportement en termes de mobilité est très lié à l'usage de l'automobile (plus de 85 % de part modale). C'est un mode de déplacement qu'ils utilisent très fréquemment (82 % l'utilisent tous les jours).

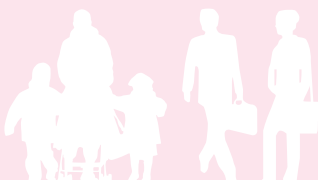
Ils déclarent à 86 % ne jamais utiliser les modes alternatifs à l'automobile. Ils ne sont que 3 % à posséder un abonnement aux transports collectifs.

Plusieurs éléments d'explication à ce constat, parmi eux :

- la présence d'enfants dans une part importante des ménages ;
- la part et la répartition des actifs,
- la multi-motorisation des ménages.

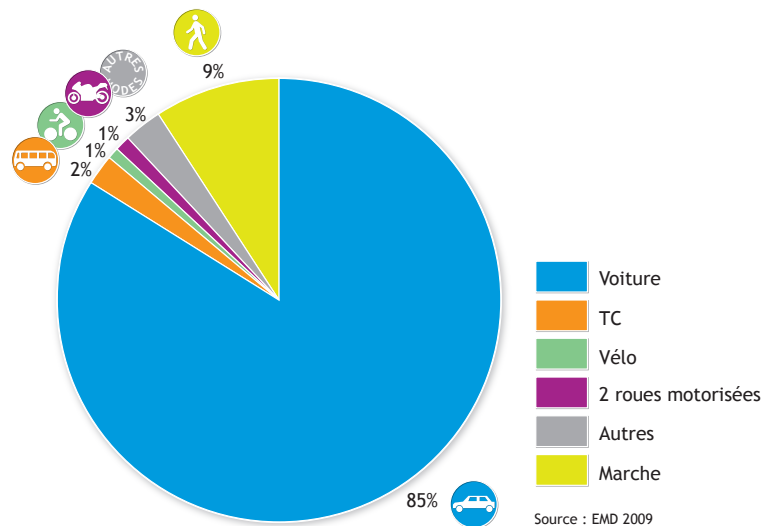
2%

part modale des transports collectifs

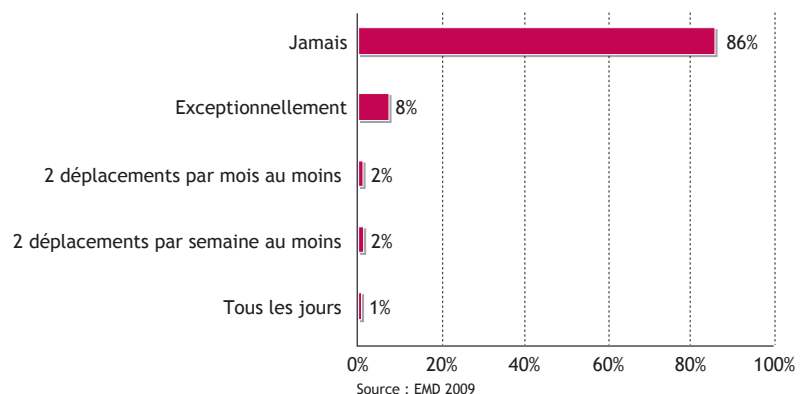


	Les 25-49 ans	Population EMD (5 ans et plus)	Rapport
Nombre d'habitants	85 478	265 426	31 %
Nombre de déplacements quotidiens	376 368	936 160	40 %
Mobilité	4,4	3,53	

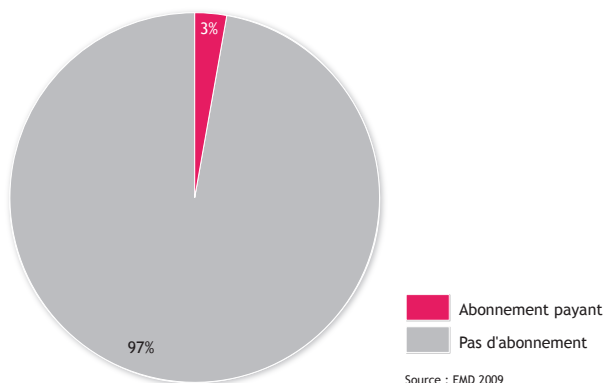
Répartition modale des déplacements



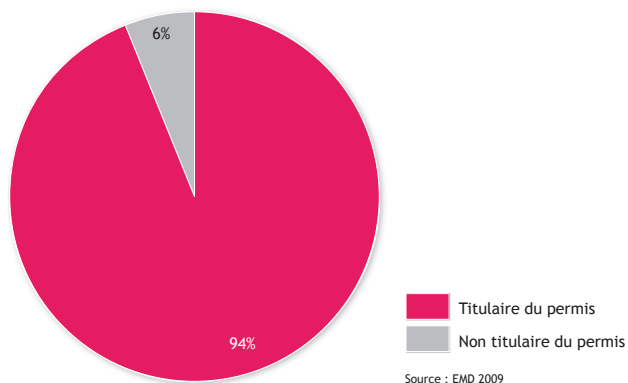
Fréquence d'utilisation des transports collectifs urbains



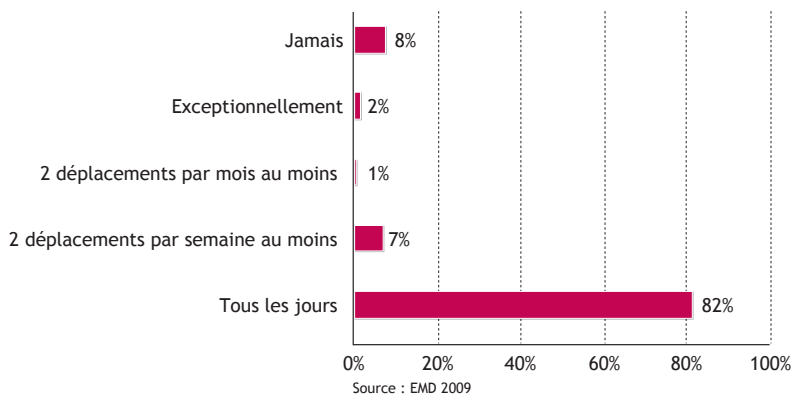
Possession d'un abonnement transports collectifs



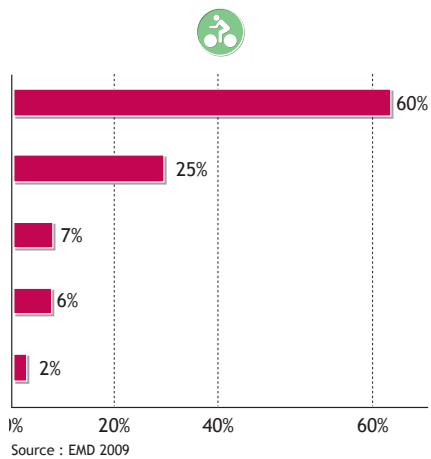
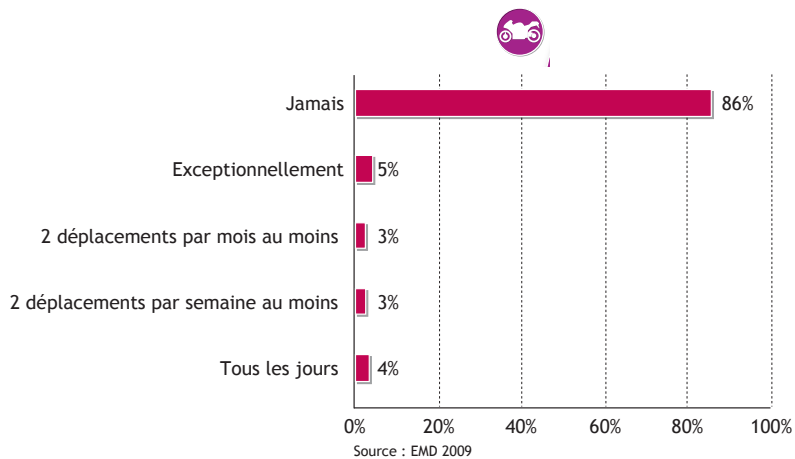
Possession du permis de conduire



Fréquence d'utilisation d'un véhicule conducteur



Fréquence d'utilisation des deux roues motorisés et des vélos



Comment se déplacent les 65 ans et plus ?

23%
des habitants EMD
ont plus de 65 ans

Les seniors se déplacent moins que la moyenne. Ils utilisent majoritairement la voiture pour réaliser leurs déplacements (67 % de part modale, 36 % des seniors déclarent l'utiliser chaque jour).

Les deux roues sont très rarement utilisés. Plus de 80 % des plus de 65 ans déclarent ne jamais les utiliser. La part modale concernant ce mode est très faible, de l'ordre de 2 %.

Les seniors utilisent les transports collectifs, mais pas de manière régulière. Ceci explique le faible taux de possession d'un abonnement, malgré une part modale proche de 6 %.

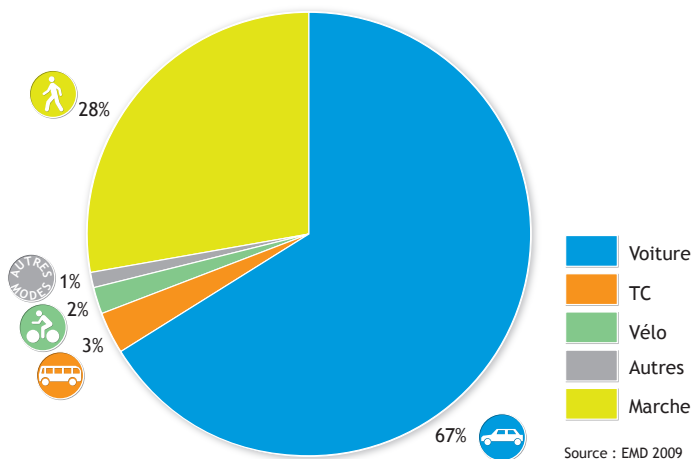
Les seniors privilégient lorsqu'ils le peuvent la marche à pied pour leurs déplacements quotidiens (environ un déplacement sur trois).

6%
part modale des
transports collectifs

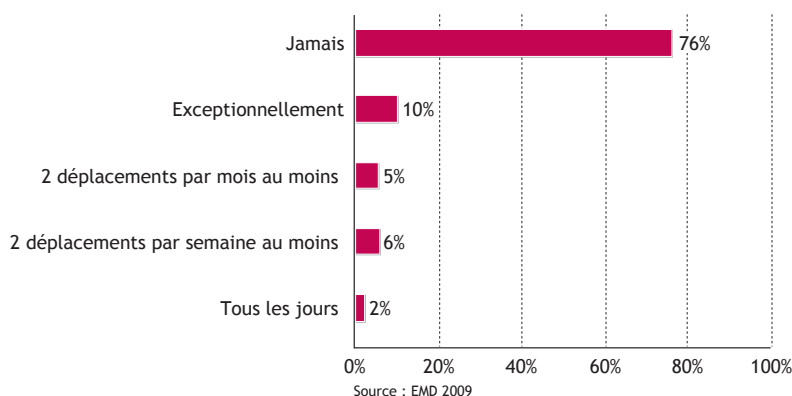


	Les 65 ans et plus	Population EMD (5 ans et plus)	Rapport
Nombre d'habitants	64 763	265 426	23 %
Nombre de déplacements quotidiens	163 286	936 160	17 %
Mobilité	2,52	3,53	

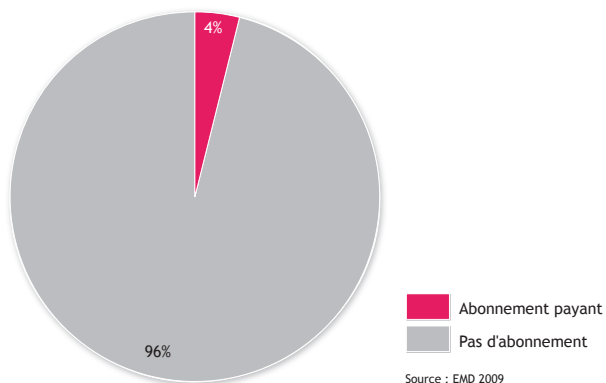
Répartition modale des déplacements



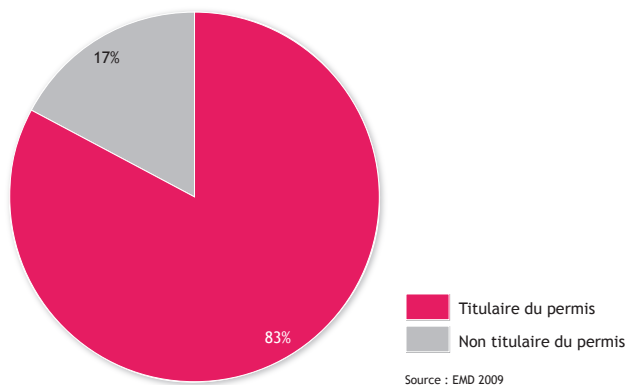
Fréquence d'utilisation des transports collectifs urbains



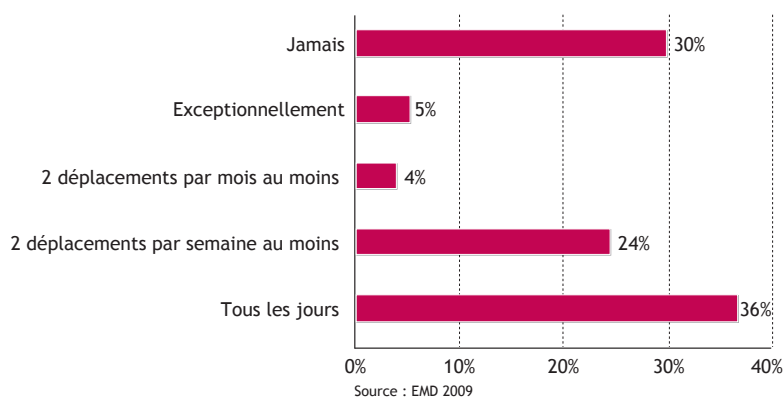
Possession d'un abonnement aux transports collectifs



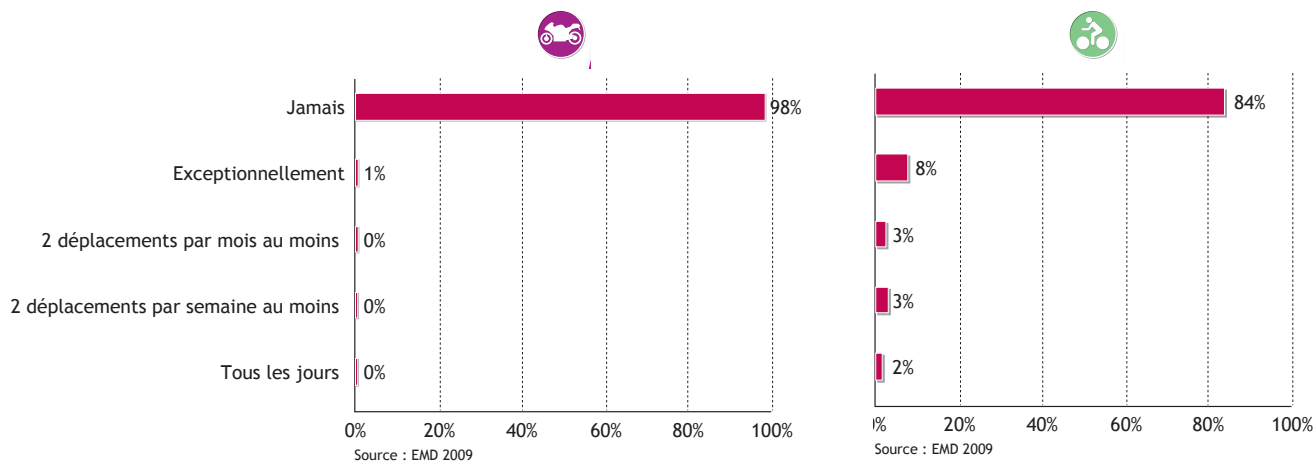
Possession du permis de conduire



Fréquence d'utilisation d'un véhicule conducteur



Fréquence d'utilisation des deux roues motorisés et des vélos



Comment se déplacent les hommes et les femmes ?

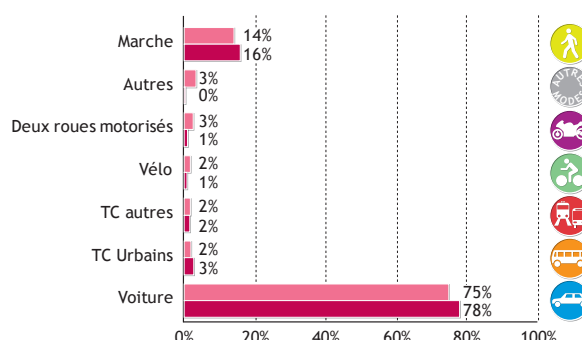
	Hommes	Femmes	Population de l'EMD
Nombre de déplacements quotidiens	441 412	494 748	936 160
Mobilité	3,52	3,53	3,53

D'une manière générale, la mobilité est très similaire chez les hommes et chez les femmes au sein de l'EMD. Elle se situe autour de 3,5 déplacements quotidiens les jours ouvrables.

Le volume de déplacements varie entre 450 000 déplacements quotidiens pour les hommes et 500 000 pour les femmes. La fréquence d'utilisation de la plupart des modes est également assez semblable chez les hommes et les femmes.

L'utilisation de chacun des modes de déplacements par les hommes et les femmes est assez similaire en règle générale. L'utilisation de la voiture est prépondérante, celle des autres modes étant très réduite (environ 25 % de part modale pour l'ensemble des modes alternatifs à la voiture).

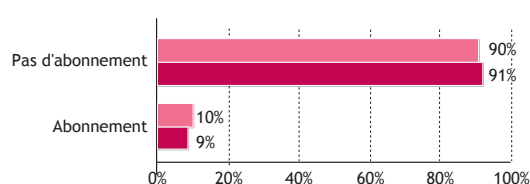
Répartition modale des déplacements



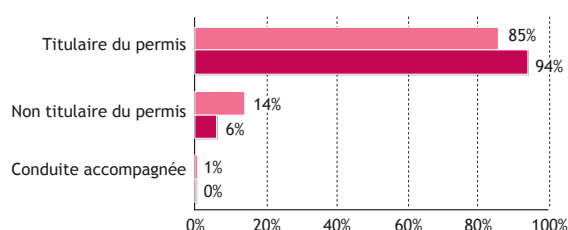
■ Femmes
■ Hommes

Source : EMD 2009

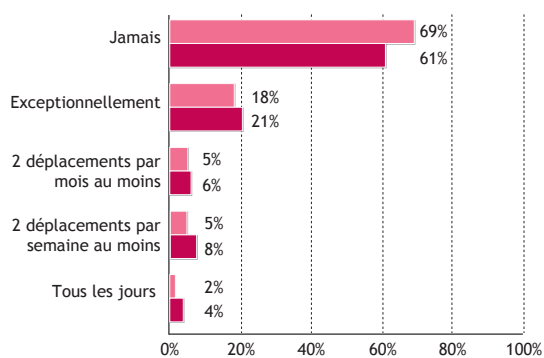
Possession d'un abonnement aux transports collectifs



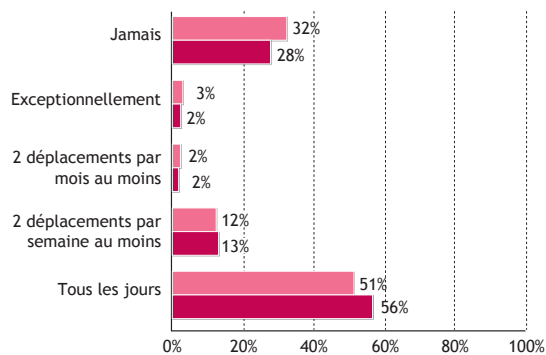
Possession d'un permis de conduire



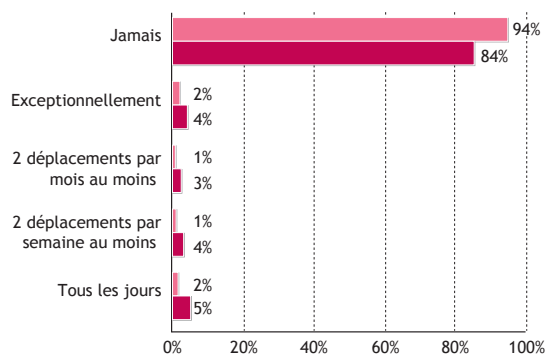
Fréquence d'utilisation d'un vélo



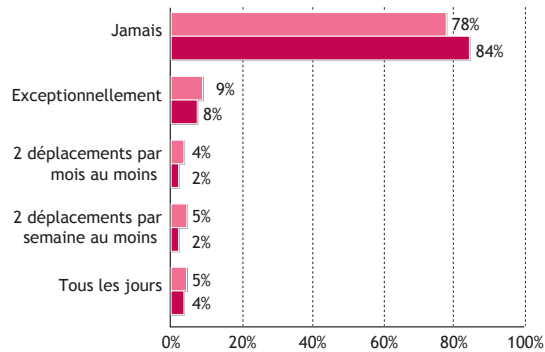
Fréquence d'utilisation d'un véhicule conducteur



Fréquence d'utilisation des 2 roues motorisés



Fréquence d'utilisation des transports collectifs urbains



Femmes
Hommes

Source : EMD 2009

Où se déplacent-ils ?

345000

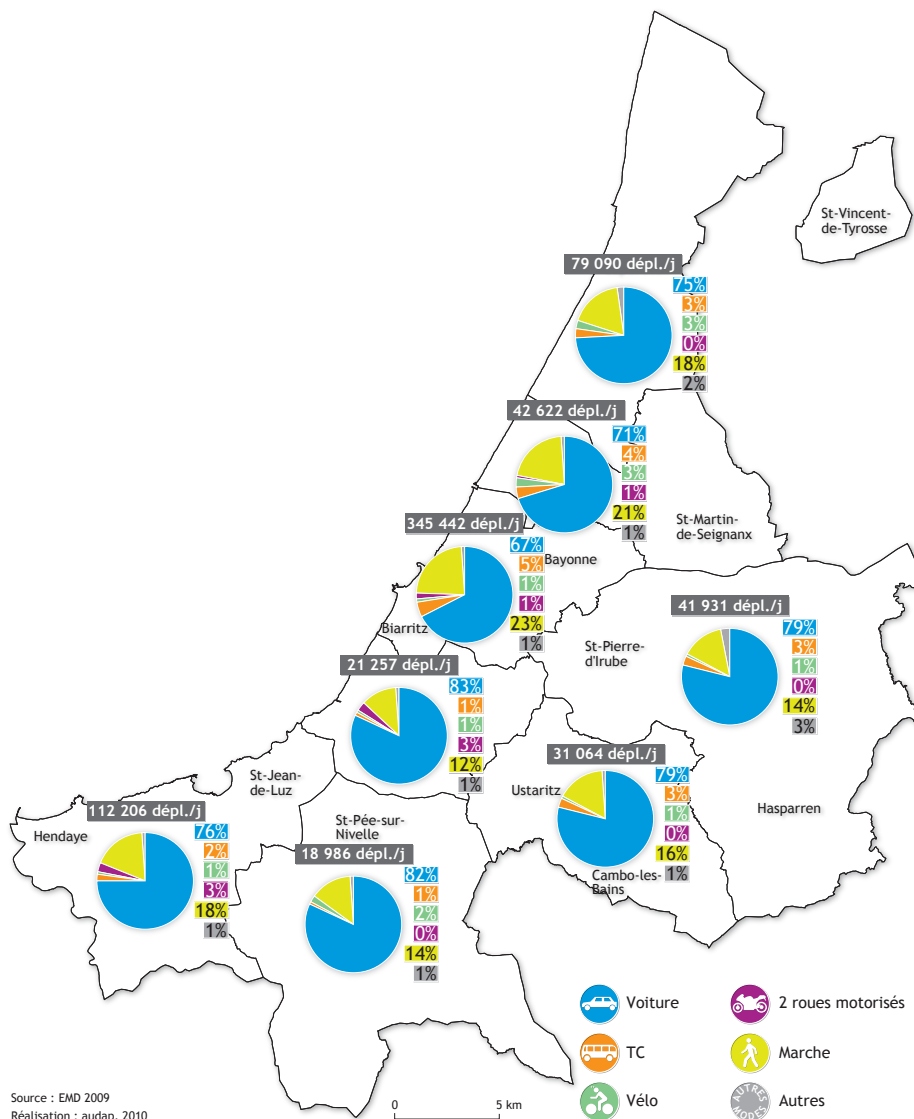
déplacements réalisés au sein du BAB par les habitants de l'EMD

Chaque jour de nombreux déplacements sont effectués au sein de chaque secteur de l'EMD. Ils sont le fait des habitants du secteur eux-mêmes mais aussi de ceux des autres secteurs (déplacements secondaires), à l'exclusion des flux entrants et sortants du secteur.

Sur la totalité des déplacements internes aux secteurs de l'EMD, près de 50 % concernent le coeur de l'agglomération bayonnaise, près de 15 % le littoral Sud Pays basque et 10 % le littoral landais.

Globalement les parts modales sont plus favorables aux modes alternatifs pour les déplacements internes aux secteurs, et la voiture est «un peu moins» utilisée. Ainsi l'usage de la voiture n'est «que» de 67 % pour le coeur d'agglomération (avec des parts modales de 23 % pour la marche à pied et de 5 % pour les transports collectifs).

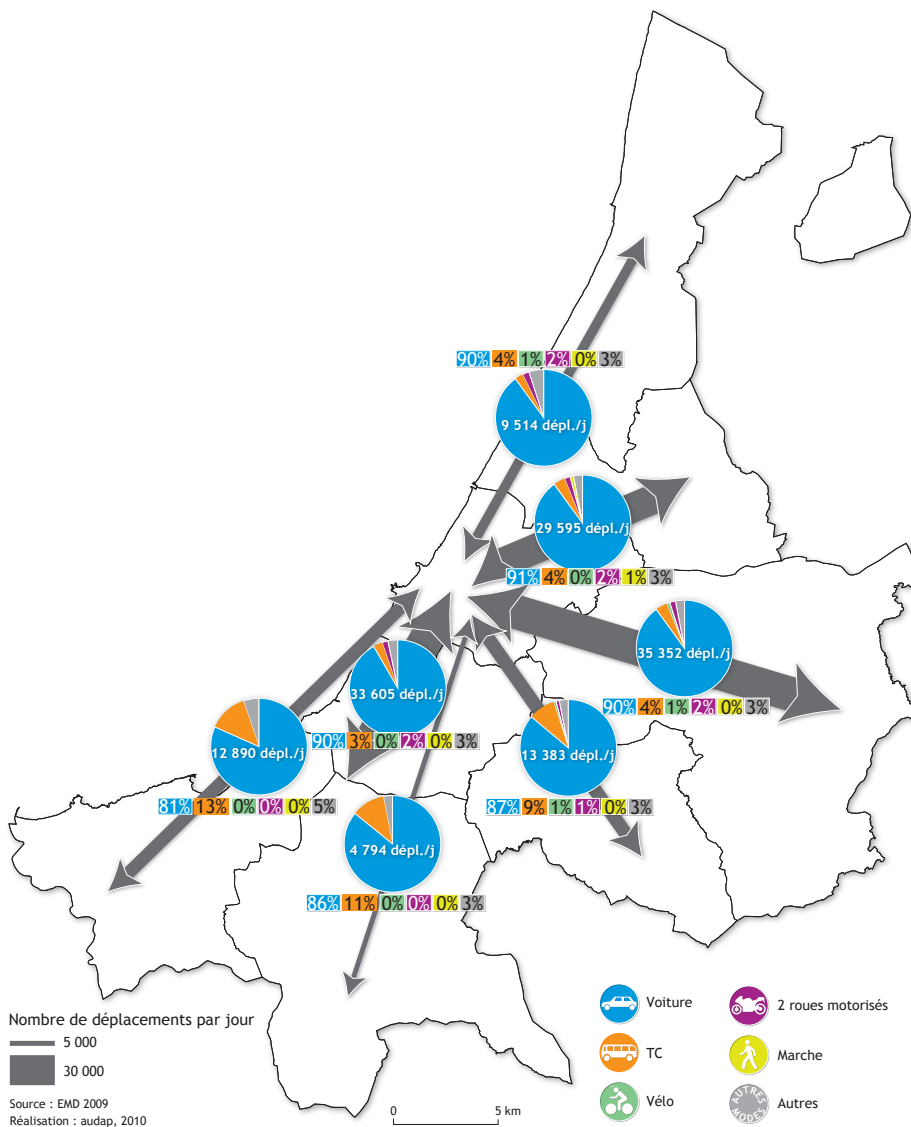
Flux internes au sein de chaque secteur par les habitants de l'EMD (5 ans et plus)



Cette cartographie utilise un découpage différent des précédentes. Celui-ci est plus général, et présente 8 secteurs EMD. Les camemberts, pour des raisons de représentation graphique, ne sont pas proportionnels. Les chiffres étant arrondis, le total des parts modales peut être différent de 100 %.

Où se déplacent-ils ?

Déplacements entre le secteur « cœur d'agglomération » et les autres secteurs (et parts modales)



Les trois secteurs réalisant le plus d'échanges avec le cœur d'agglomération bayonnaise sont géographiquement les plus proches. Depuis et vers chacun d'eux, de 30 à 35 000 déplacements quotidiens sont dénombrés.

Pour ces déplacements entre secteurs l'usage de la voiture est prépondérant (entre 86 et 90 %).

Néanmoins la part modale des transports collectifs (trains et cars) est significative (entre 9 et 13 %) de et vers les secteurs sud (littoral Sud Pays basque, axe de la Nive).

Par contre, avec les secteurs nord (littoral landais, axe de l'Adour), la part modale des transports collectifs est simplement de 4%.

Cette cartographie utilise un découpage différent des précédentes. Celui-ci est plus général, et présente 8 secteurs EMD. Les camemberts, pour des raisons de représentation graphique, ne sont pas proportionnels. Les chiffres étant arrondis, le total des parts modales peut être différent de 100 %.

Les opinions

61%

des enquêtés pensent qu'en ville le vélo c'est l'avenir

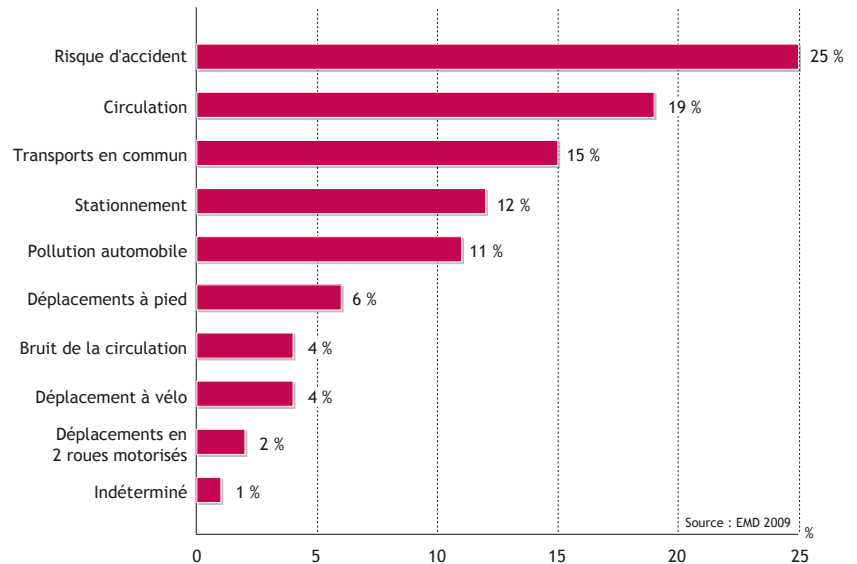
Les opinions de la population du territoire ont été recueillies par tirage au sort auprès de personnes de 16 ans et plus.

Ces opinions portent sur des priorités accordées tant sur des thèmes de la vie locale que sur les transports et les solutions aux problématiques de déplacements, notamment en ville.

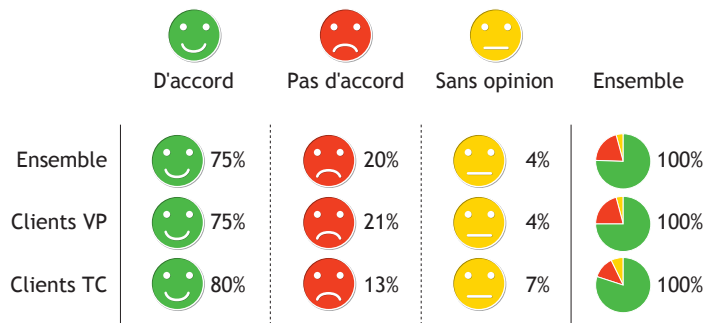
Les risques d'accident, la circulation et le stationnement représentent les thématiques les plus importantes pour la moitié des enquêtés.

Par ailleurs, il est important de noter que les déplacements alternatifs à l'automobile ainsi que les effets néfastes liés à celle-ci sont des thématiques considérées comme les plus importantes par plus de 30 % des enquêtés.

Part des enquêtés âgés de 16 ans et plus qui considèrent chaque thème comme le plus important

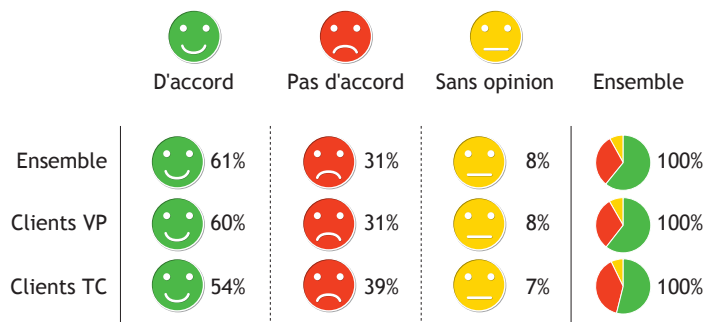


Pour améliorer la circulation en ville, il faut diminuer l'usage de la voiture



Source : EMD 2009

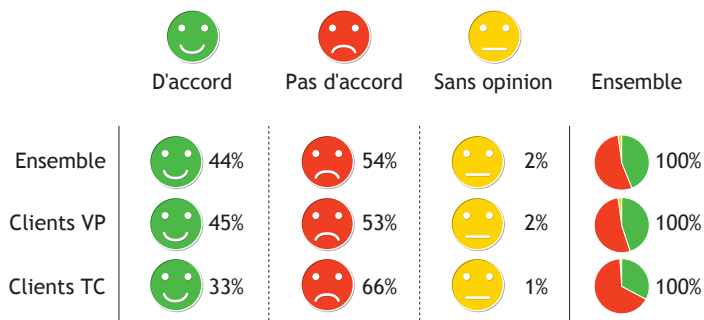
Le vélo en ville, c'est l'avenir



Source : EMD 2009

Les opinions

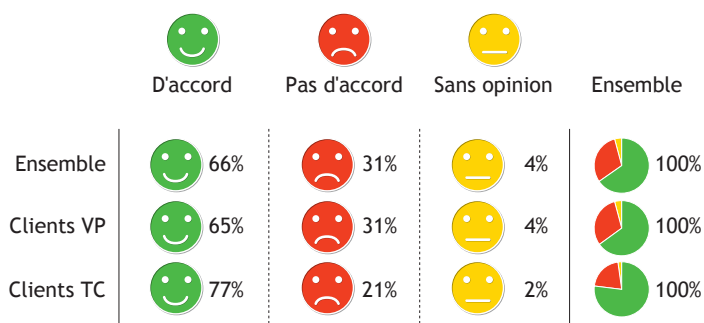
En ville, on est obligé d'utiliser la voiture



Source : EMD 2009

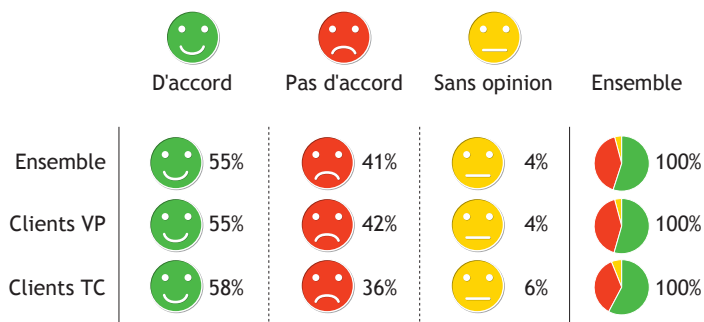
65%
des clients VP pensent qu'il faut continuer à développer les TC même si cela doit gêner les voitures.

Il faut continuer le développement des TC même si l'on est obligés de gêner les automobilistes



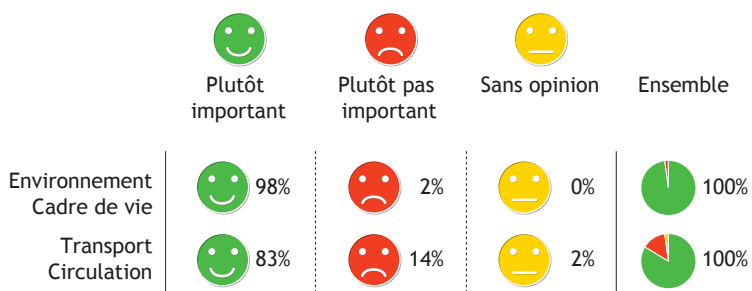
Source : EMD 2009

Il faut réprimer plus sévèrement le stationnement interdit



Source : EMD 2009

Thématiques qui font partie de la vie de la cité



Source : EMD 2009

Les enquêtés sont plutôt en accord avec le développement des transports alternatifs à la voiture, même si cela doit gêner la circulation automobile.

Le vélo est vécu comme une solution intéressante en ville (même si aujourd'hui son usage est peu développé), tout comme les transports en commun.

Les personnes les utilisant ont en général des avis plus tranchés que les utilisateurs de la voiture.

Cependant, si dans les discours, la majorité est d'accord avec le développement de solutions de mobilité plus durables, près de la moitié des enquêtés considère la voiture comme obligatoire pour se déplacer, même en ville.

Evolutions depuis 1999

En l'espace de dix ans, la mobilité moyenne par personne **est restée constante** (3,53 déplacements par jour et par personne en 1999, contre 3,50 en 2009).

Près de **100 000 déplacements supplémentaires** en l'espace de 10 ans (849 500 contre 752 600 en 1999).

Le nombre de déplacements a sensiblement augmenté quel que soit le mode utilisé à l'exception des deux roues motorisés. La mobilité douce (marche et vélo) a fortement progressé en volume.

L'utilisation de la voiture a diminué : un résultat conforme aux tendances nationales. Cette baisse est le corollaire de plusieurs facteurs : l'augmentation des prix du carburant, la contraction du pouvoir d'achat des ménages et les dépenses liées aux nouveaux modes de vie (internet, téléphonie mobile, etc.), le résultat des politiques de contrôle-sanction (radars, etc.) ou encore un certain vieillissement de la population. Cette baisse est toutefois à relativiser, la voiture restant encore largement utilisée pour les déplacements quotidiens.

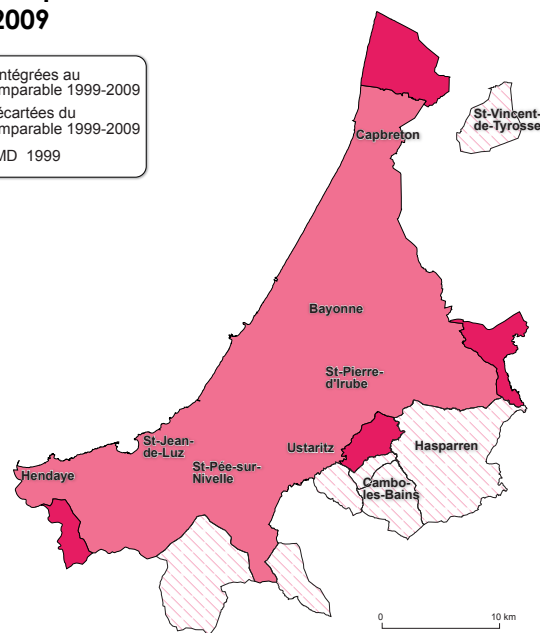
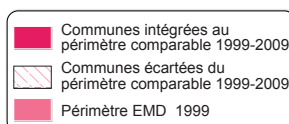
Malgré la **baisse du taux de motorisation** (nombre de véhicules par ménage) enregistrée entre 1999 et 2009 (de 1,39 à 1,36), le niveau d'équipement des personnes en véhicules motorisés a progressé (du fait de la réduction de la taille des ménages).

Des déplacements plus verts ? La place de la voiture recule (-4 points) ainsi que celle des 2 roues motorisés (-1 point). Les déplacements sont de plus en plus «multi modaux», et ceci souvent au profit de la marche (+3 points).

Précision méthodologique :

Le périmètre de 1999 (EMD) comptait 29 communes contre 40 en 2009. La comparaison des deux enquêtes ne peut donc se faire que sur la base du territoire de 1999. Les résultats présentés décrivent la population des 5 ans et plus. Seule l'exploitation détaillée des résultats des enquêtes de 2009 permettra d'affiner les comparaisons.

Périmètre comparable EMD 1999-2009

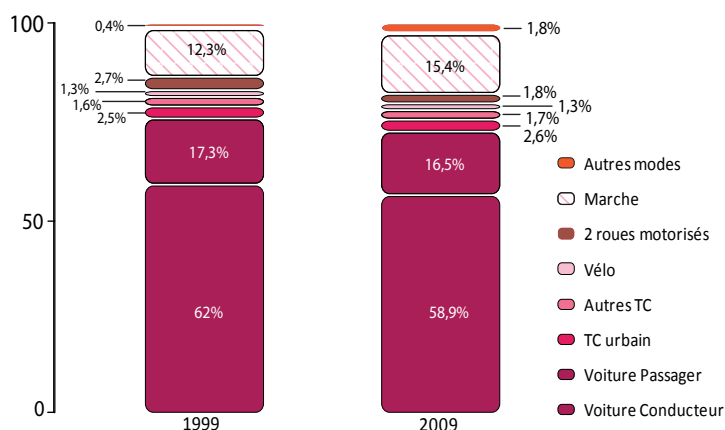


Source : EMD 2010 ; IGN, BD Topo

Evolution du nombre de déplacements entre 1999 et 2009

	1999	2009	99-09
Voiture	596 646	640 686	+ 7,5%
Transports collectifs	30 635	36 476	+ 19%
Vélo	9 443	11 087	+ 17%
2 roues motorisés	20 350	15 192	- 25%
Marche	92 790	131 136	+ 41%
Autres modes	2 772	1 490	- 46%
Tous modes	752 636	849 478	+ 13%

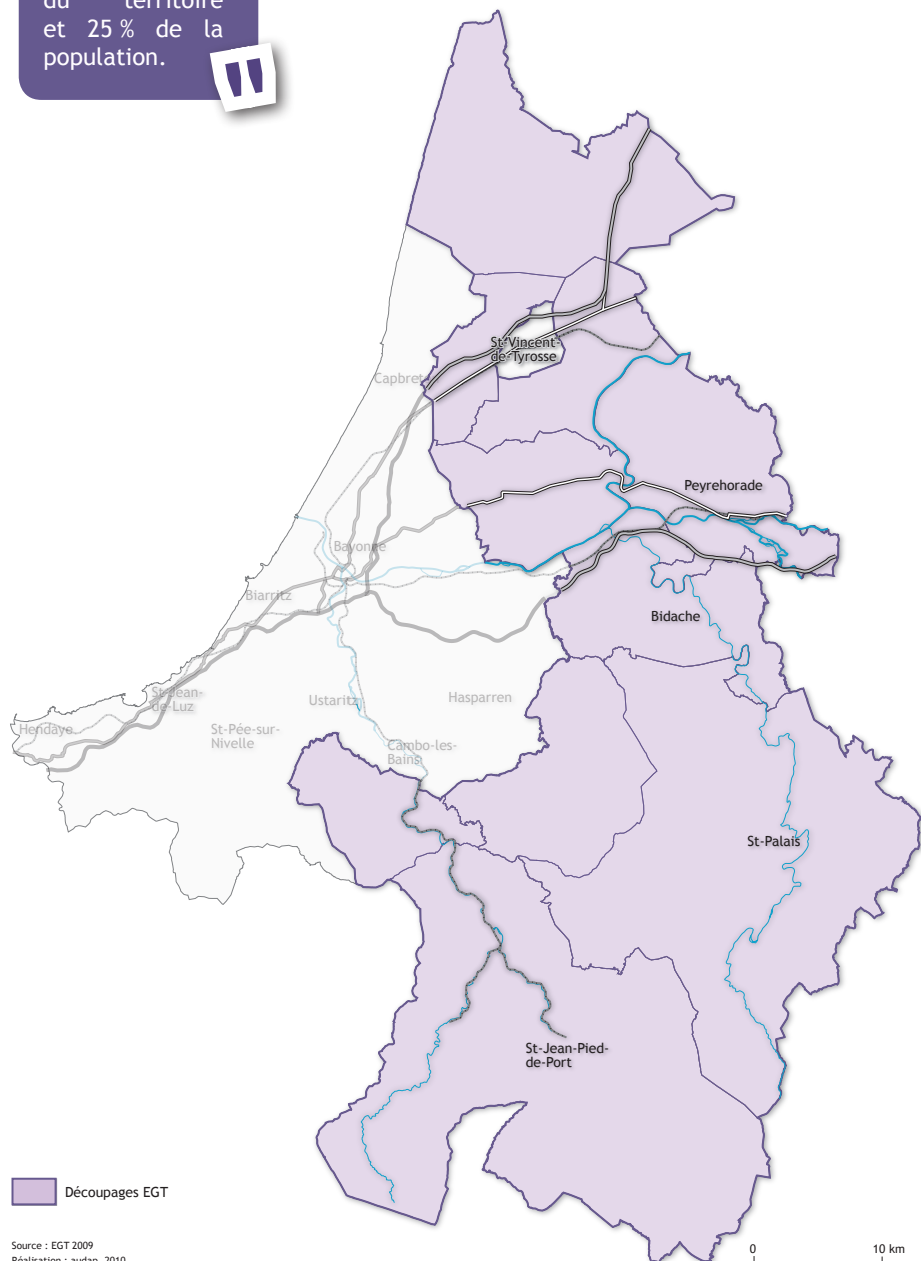
Evolution des parts modales entre 1999 et 2009



Le périmètre d'enquête EGT

Périmètre de l'Enquête Grand Territoire

L'EGT, c'est 75 % du territoire et 25 % de la population.



Source : EGT 2009
 Réalisation : audap, 2010

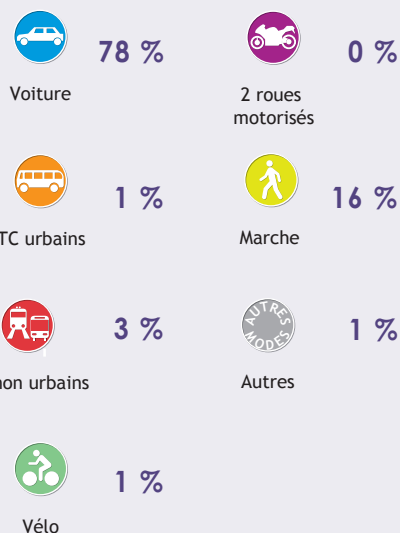
Méthodologie

L'Enquête Grand Territoire (EGT) a été réalisée téléphoniquement auprès de 1 424 ménages (et 1 712 personnes) de 127 communes. Elle concerne les habitants de 11 ans et plus.

Les chiffres clés

- Nombre de communes = 127
- Départements = Pyrénées Atlantiques et Landes
- Surface = 2367 km²
- Population totale = 86 410 habitants
- Population de 11 ans et plus = 75 400 habitants
- Nombre de ménages = 34 496
- Taille moyenne des ménages = 2,50 personnes
- Nombre de véhicules à disposition par ménage = 1,74
- Mobilité = 3,39 déplacements par jour et par personne (population de 11 ans et plus).

Parts modales (population de 11 ans et plus)



Qui sont les habitants ?

2,5

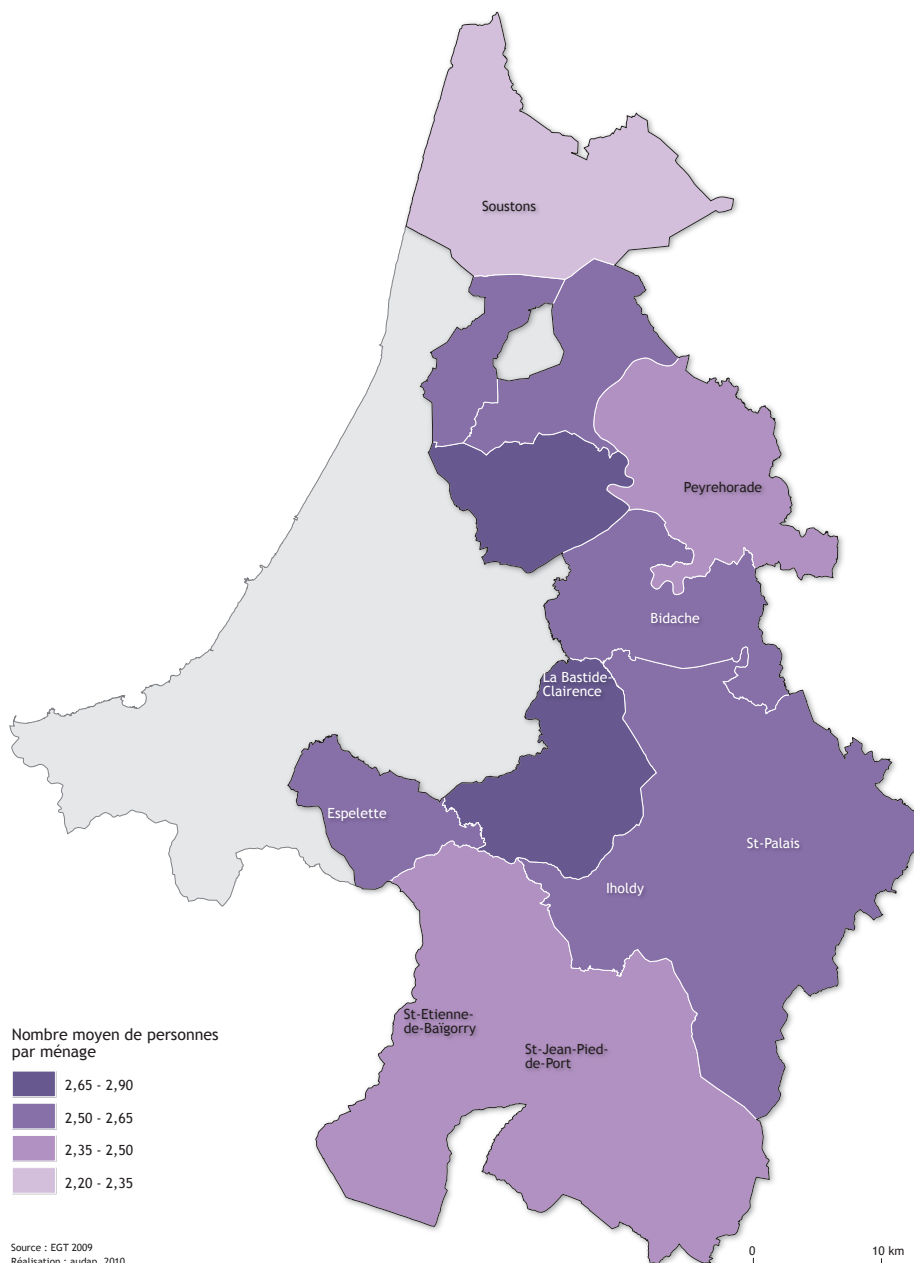
habitants par ménage

La taille moyenne d'un ménage de l'EGT est de 2,5 personnes, ce qui est supérieur à la moyenne nationale (2,29), ainsi qu'à celle de l'EMD (2,16). Cependant, il existe des différences notables entre les zones.

Le nombre moyen de personnes par ménage est toujours supérieur à 2,2.

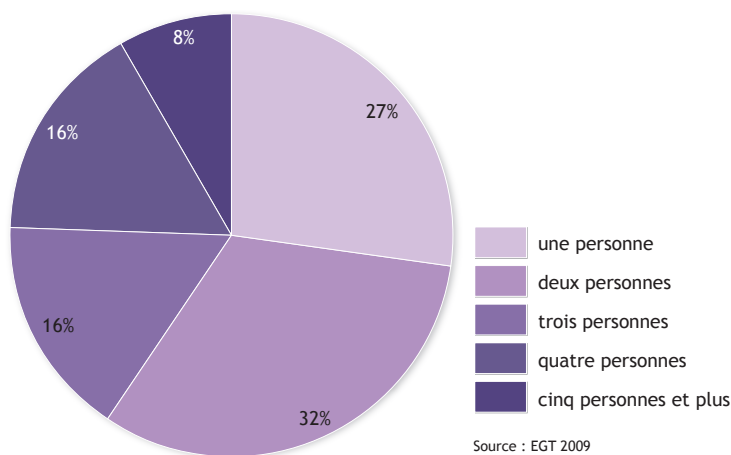
Les ménages les plus grands se situent aux limites immédiates du périmètre de l'EMD.

Taille moyenne des ménages selon la zone de résidence



Qui sont les habitants ?

Répartition des ménages selon leur taille



74%

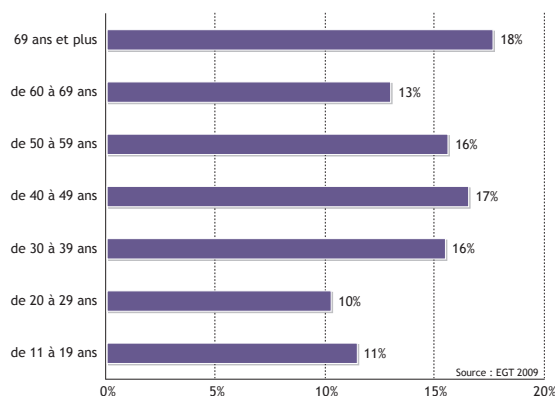
des ménages composés de 2 personnes ou plus

Près de 75 % des ménages sont composés de deux personnes ou plus.

Au sein de l'EGT, environ une personne sur deux est active.

Plus d'un tiers des habitants sont des retraités ou des personnes au foyer. Ce sont des personnes qui se déplacent en règle générale moins que la moyenne.

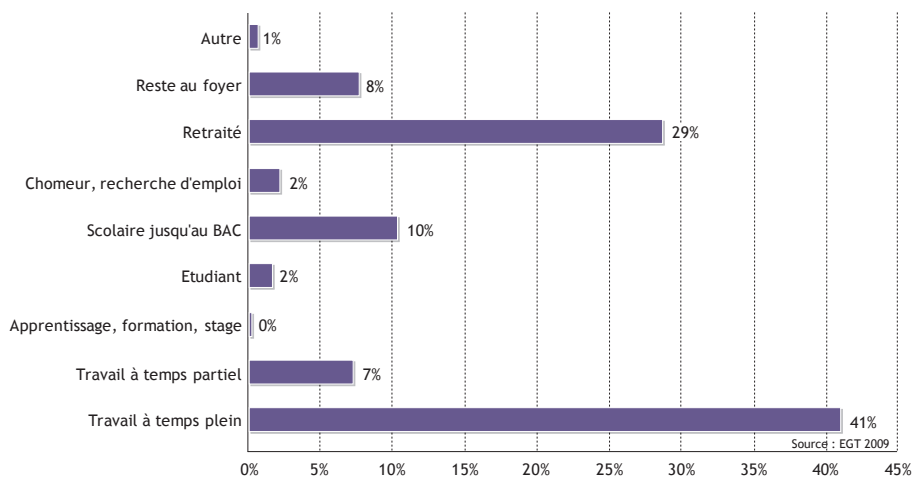
Répartition par âge de la population



48%

des habitants sont des actifs

Répartition des ménages selon l'occupation principale



?

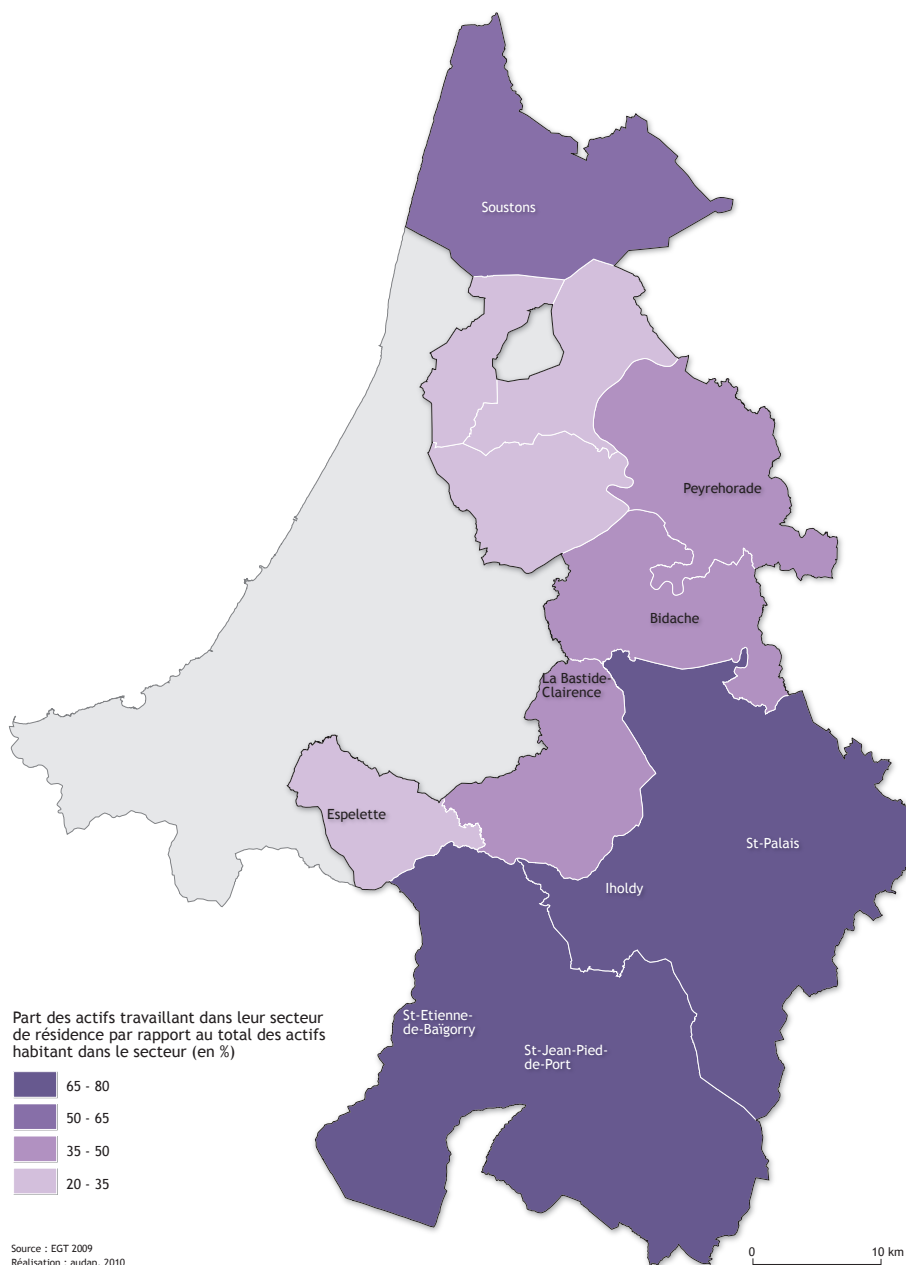
Ménage : ensemble des personnes occupant un même logement (ménage ordinaire au sens de l'INSEE)

Qui sont les habitants ?

Part des actifs travaillant dans leur zone de résidence

La part des actifs travaillant dans leur secteur de résidence est la plus faible en limite du périmètre de l'EMD (un actif sur trois au mieux). Cette part augmente pour les secteurs de Peyrehorade, Bidache et Hasparren (jusqu'à un actif sur deux).

Cette part dépasse 50 % au nord, autour de Soustons. En Basse Navarre, elle dépasse même les deux tiers et peut atteindre 80 % dans certaines communes. Ce sont des espaces qui fonctionnent de manière autonome sur le plan de l'emploi.



Qui sont les habitants ?

Nombre de voitures à disposition pour 1000 habitants

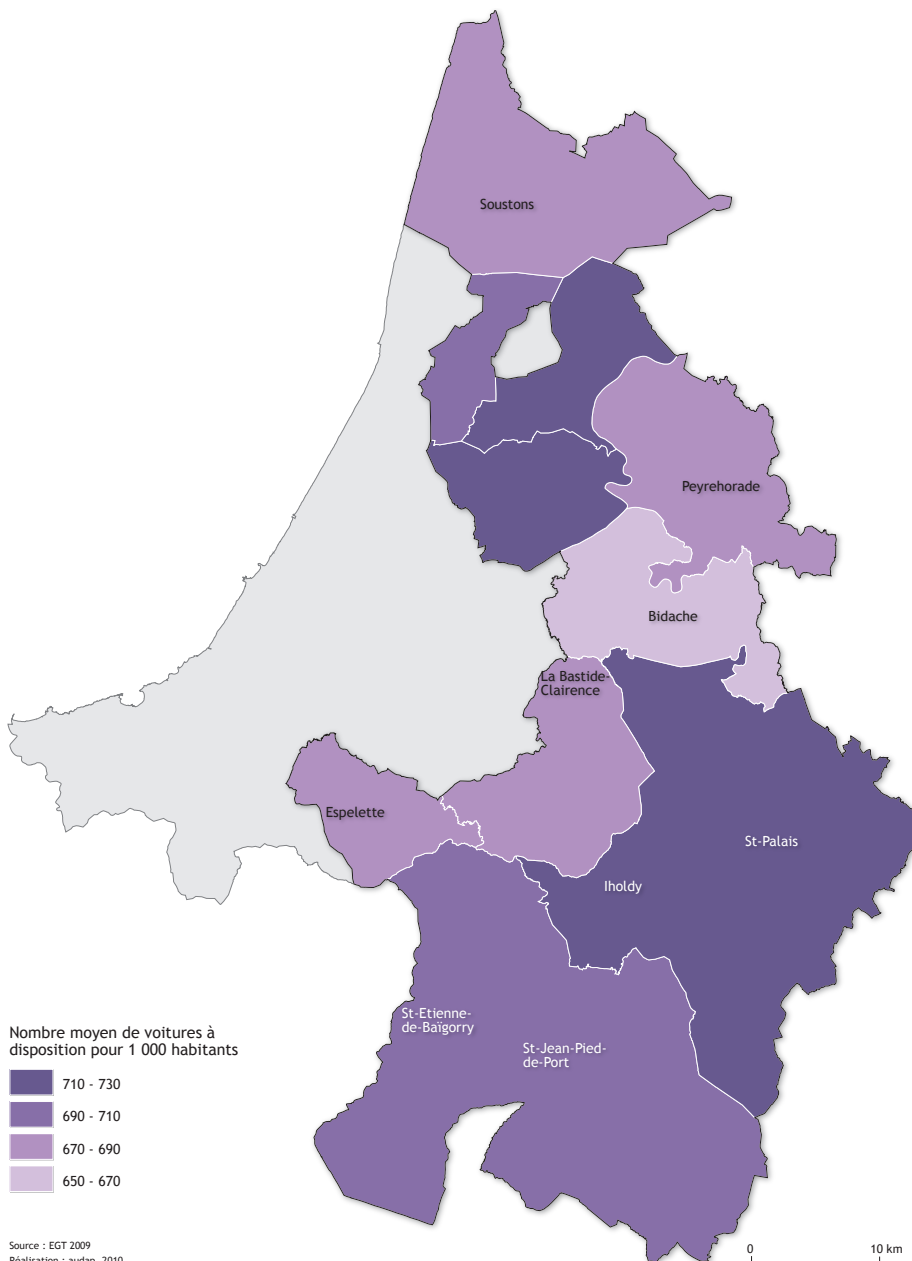
694

véhicules
à disposition pour
1000 habitants

Le parc de véhicules à disposition est proche des 700 véhicules pour 1 000 habitants, soit 1,74 véhicule par ménage.

Cette moyenne est élevée par rapport à la moyenne nationale. Elle cache cependant des disparités.

Ainsi la zone de Bidache présente le taux de motorisation le plus faible du périmètre d'enquête, alors que celle voisine, de Saint-Palais, l'un des plus élevés.



Comment se déplacent-ils ?

3,39

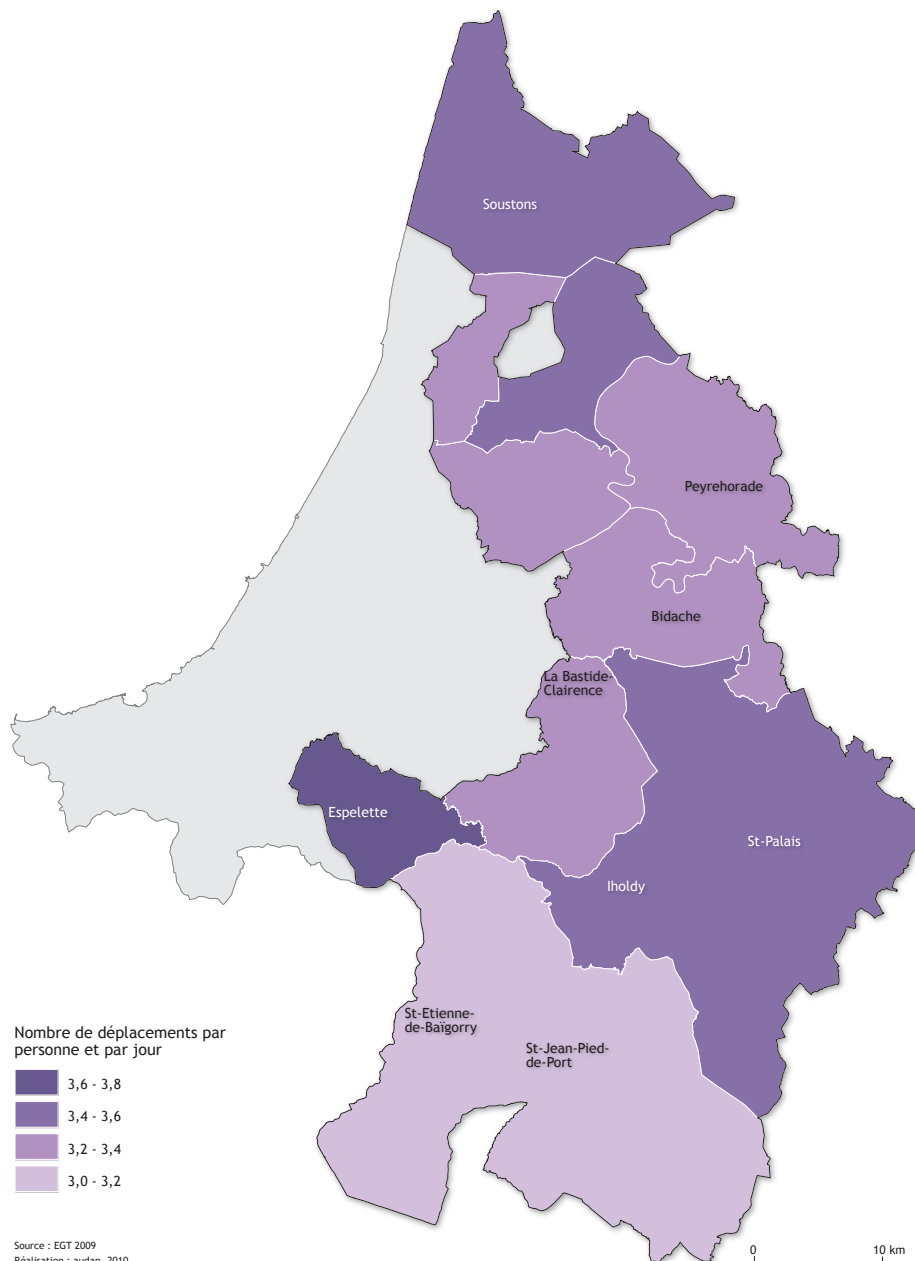
déplacements par
jour par personne

La mobilité au niveau national se situe entre 3,3 et 3,9 déplacements quotidiens.

Au sein de l'EGT, elle est de 3,39. Cette valeur moyenne se vérifie dans le territoire, à l'exception :

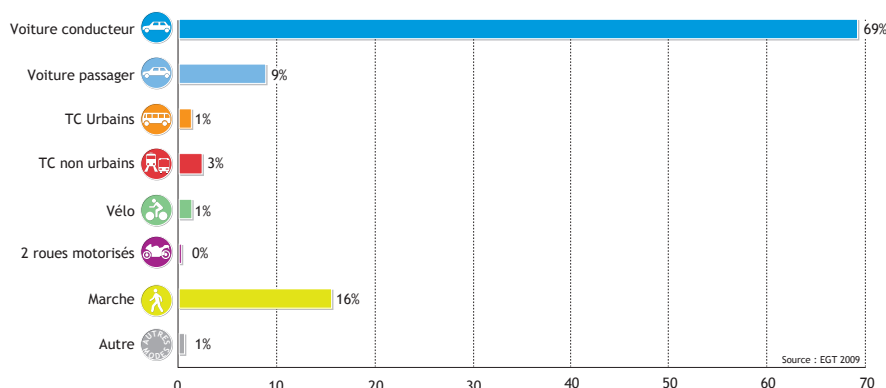
- de la zone d'Espelette, avec une mobilité élevée proche de celle des zones de première couronne de l'EMD,
- et de la zone de Saint-Jean-Pied de Port et de Saint-Etienne de Baigorry (avec une mobilité faible, proche de 3 déplacements par jour).

Mobilité tous modes selon la zone de résidence



Comment se déplacent-ils ?

Répartition des déplacements selon le mode

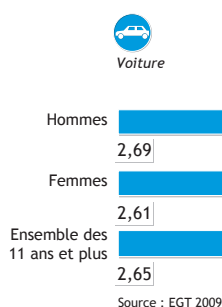


78 %

part modale de l'automobile

L'automobile est le mode de déplacement privilégié par les habitants du périmètre de l'EGT (près de 78 % de part modale). Ce constat est valable tant pour les hommes que pour les femmes.

Mobilité en voiture selon le sexe

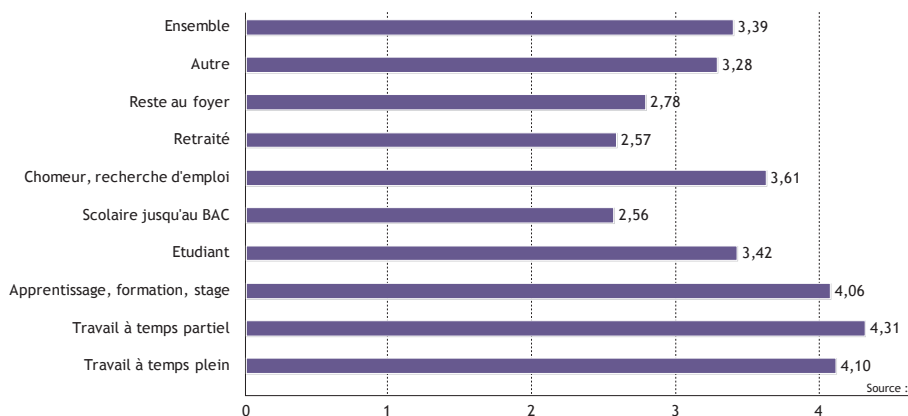


Le deuxième mode de déplacement le plus utilisé est la marche à pied (environ 16 %). Sa part modale est cependant relativement basse en comparaison à la moyenne nationale (de l'ordre de 25 %) mais proche de l'EMD.

La part modale des transports collectifs est d'environ 4 %. Les transports interurbains (services par car ou par train) sont majoritairement utilisés.

La population active est la plus mobile. Les habitants en formation, en stage, en apprentissage ou encore en recherche d'emploi réalisent également un nombre important de déplacements chaque jour. Les retraités et les personnes restant au foyer se déplacent moins.

Mobilité et répartition modale selon l'occupation principale



Les transports collectifs représentent environ 4 % de part modale. Cette part est majoritairement représentée par les transports collectifs non urbains.

Comment se déplacent-ils ?

4,72

déplacements par jour
chez les 30-39 ans

Les hommes se déplacent plus que les femmes, mais la répartition modale de leurs déplacements est similaire.

Les habitants de 30 à 39 ans sont ceux qui se déplacent le plus au sein de l'EGT (4,72 déplacements quotidiens).

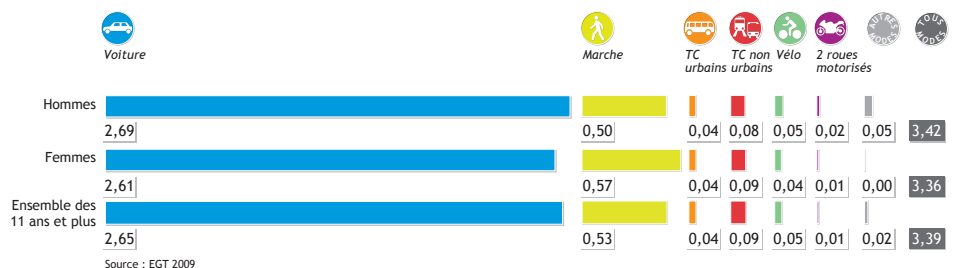
A l'inverse, les seniors se déplacent peu, leur mobilité est inférieure de moitié à celle des 30-39 ans.

L'automobile est fortement utilisée par les habitants de l'EGT, notamment par les 30-39 ans. Ceux-ci réalisent ainsi chaque jour plus de quatre déplacements en voiture.

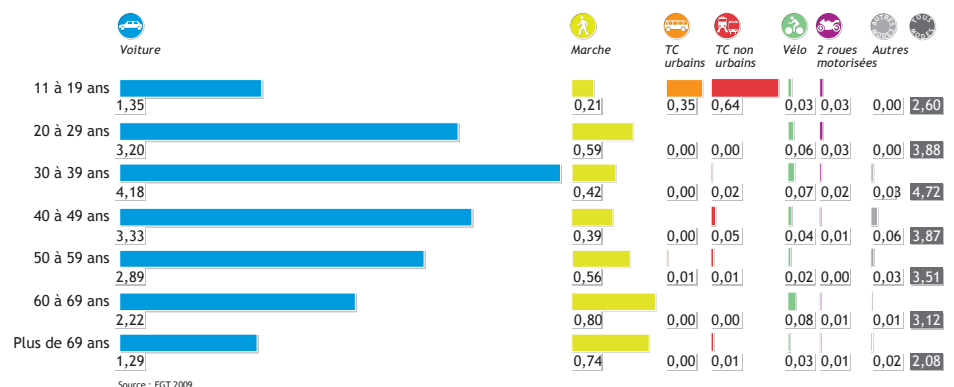
Les transports collectifs sont utilisés majoritairement par les scolaires et les étudiants (près d'un déplacement quotidien), souvent en transports interurbains.

Enfin, la marche à pied est privilégiée par les plus de 60 ans.

Répartition des déplacements selon le mode et selon le sexe

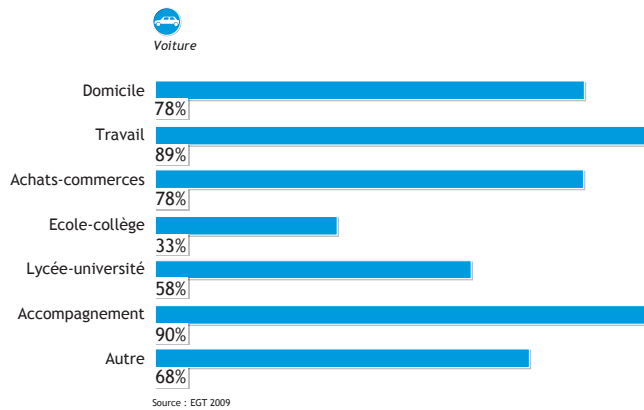


Répartition des déplacements selon le mode et selon l'âge



Pourquoi se déplacent-ils ?

Répartition des déplacements en voiture selon le motif

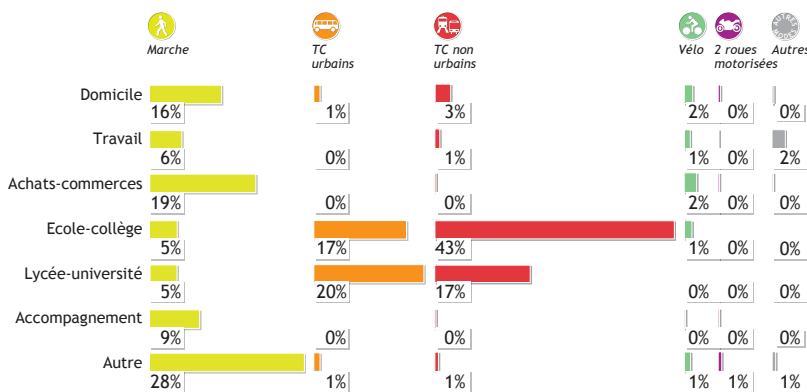


17 %
des déplacements ont pour motif le travail

Les motifs contraints (travail, études, scolaires) représentent 20 % des déplacements.

Pour le motif travail, ainsi que pour les accompagnements, l'automobile est fortement utilisée. Par contre, seul un enfant sur trois a recours à la voiture, comme passager, pour se rendre à l'école ou au collège.

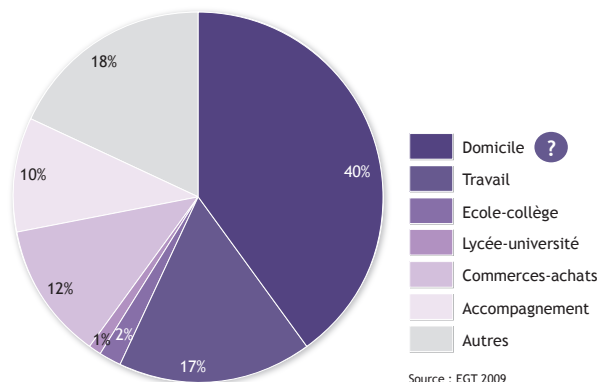
Répartition des déplacements selon le mode et selon le motif



Lorsque les habitants se déplacent afin de réaliser des démarches administratives, de rendre des visites, ou encore pour réaliser des achats, la marche à pied est un mode relativement privilégié.

Pour le motif «étude», ce sont les transports collectifs qui sont utilisés en majorité (scolaires et étudiants). Les collégiens empruntent les cars du Conseil général, et parfois les bus urbains. Les étudiants s'inscrivent dans la même logique, mais ils utilisent moins les transports interurbains.

Répartition des déplacements par motif principal



? **Motif domicile :** pour l'EMD, les motifs de déplacements traités sont en règle générale liés au domicile (ex : domicile-travail, domicile-études...). Pour l'EGT, le domicile est traité au titre de destination parmi d'autres. Mathématiquement, étant donné qu'une majorité des personnes reviennent tôt ou tard à leur domicile, sa part est généralement importante, et proche de 50 %.

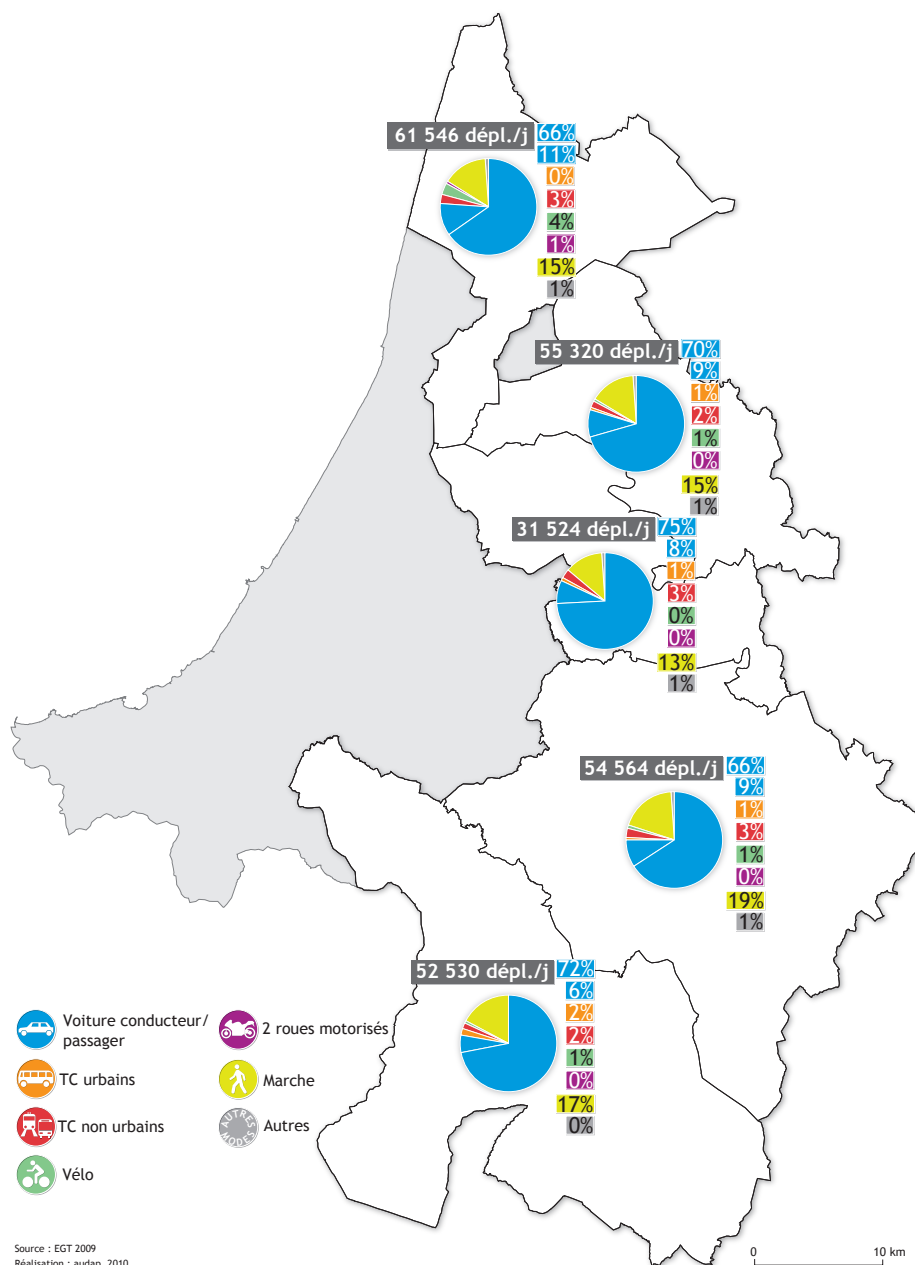
Comment se déplacent-ils ?

Répartition des déplacements selon le mode et le secteur de résidence

A l'exception du secteur de Bidache, ce sont environ 50 000 à 60 000 déplacements qui sont réalisés quotidiennement dans chaque secteur de l'EGT.

Si les dynamiques démographiques ainsi que le fonctionnement des différents secteurs de l'EGT sont peu homogènes, la répartition modale est sensiblement identique.

A noter que le vélo est plus utilisé dans le secteur de Soustons (4 %).



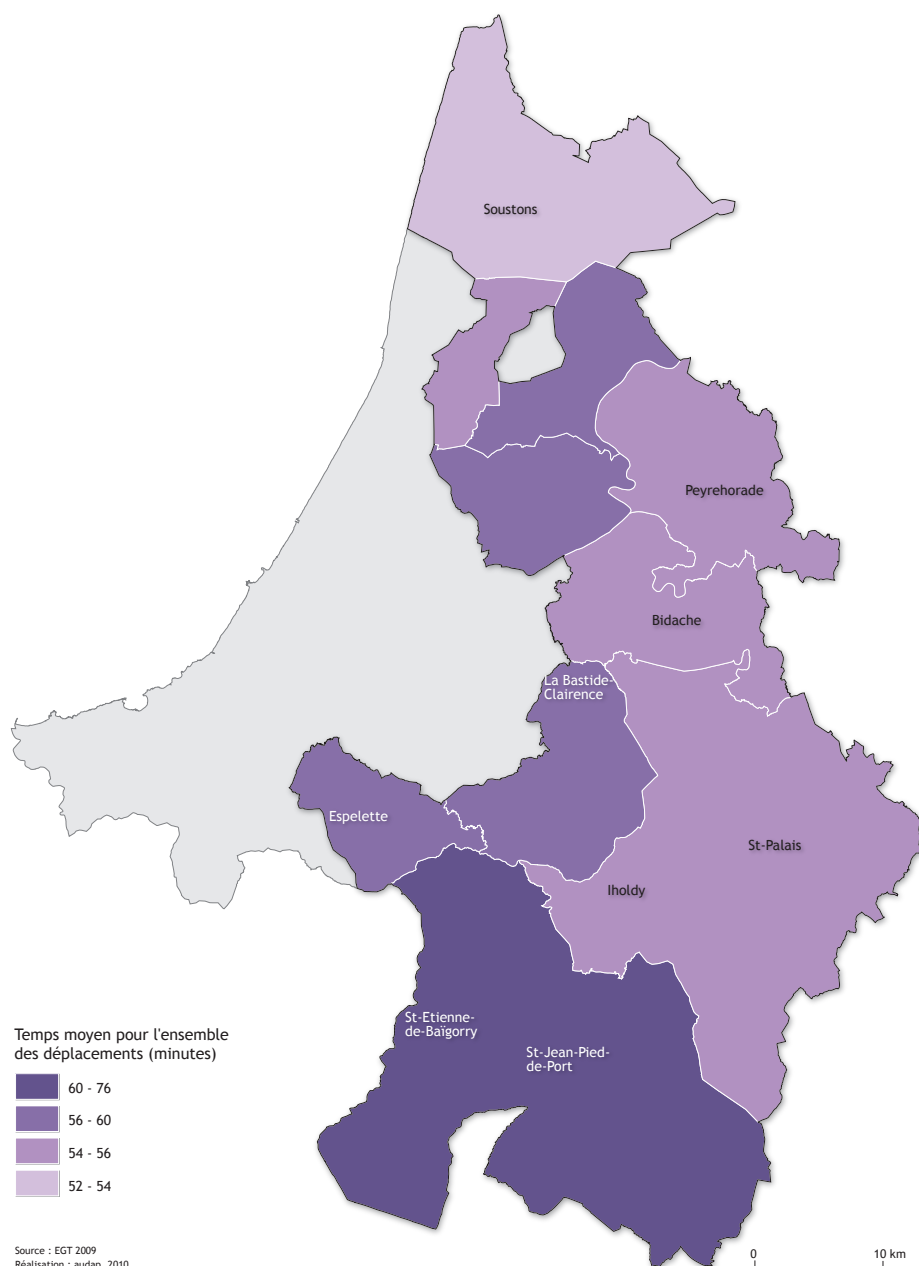
Cette cartographie utilise un découpage différent des précédentes. Celui-ci est plus général, et présente 5 secteurs EGT. Les camemberts, pour des raisons de représentation graphique, ne sont pas proportionnels. Les chiffres étant arrondis, le total des parts modales peut être différent de 100 %.

Combien de temps se déplacent-ils ?

Temps moyen par personne (habitants de l'EGT) consacré aux déplacements quotidiens selon la zone de résidence

66 min

par personne et par jour
consacrées à se déplacer



Le temps moyen consacré à l'ensemble des déplacements est d'environ 66 minutes par personne et par jour.

Cependant, ce constat n'est pas homogène au sein de l'EGT. Deux secteurs se démarquent :

- le sud de la Basse Navarre (Garazi-Baigorri) où le budget temps déplacements est élevé (75 minutes par jour).
- le nord du territoire (Soustons) où le budget temps déplacements est plus bas que la moyenne (entre 52 et 54 minutes par jour).

Plusieurs facteurs peuvent peser sur les résultats. Parmi eux :

- l'infrastructure routière et son insertion (exemple des routes de montagne en Basse Navarre),
- la mobilité quotidienne,
- la distance parcourue.

* Cette durée ne prend pas en compte les déplacements dont l'origine est l'extérieur du périmètre EGT/EMD

Combien de temps se déplacent-ils ?

20 min

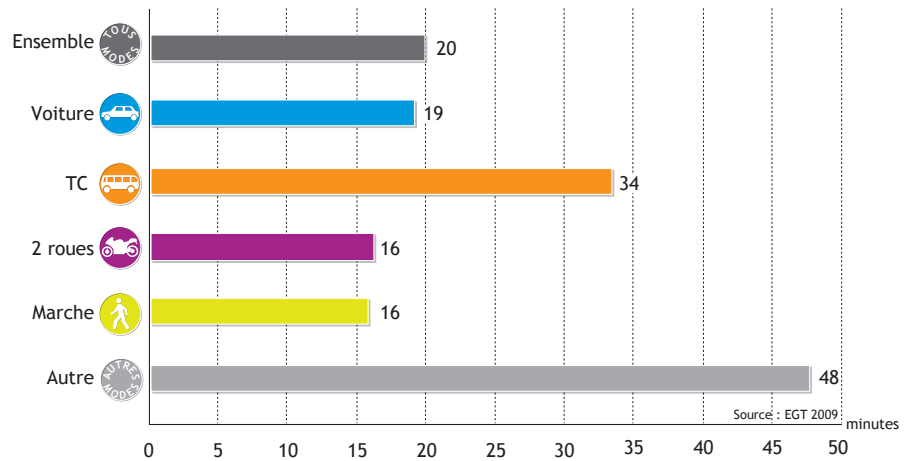
temps moyen d'un déplacement par personne*

Un déplacement effectué par une personne résidant au sein du périmètre d'enquête dure en moyenne 20 minutes.

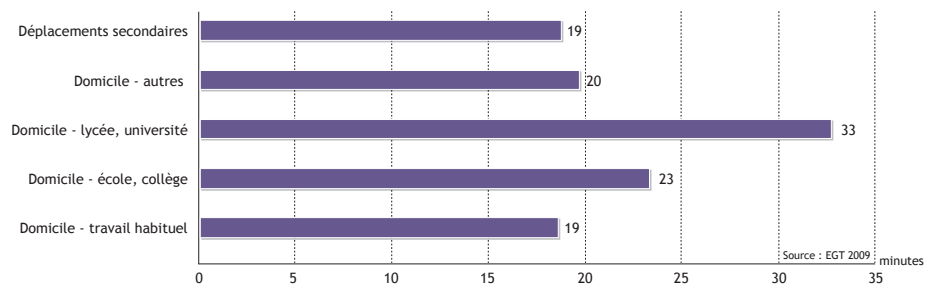
Le mode utilisé conditionne en partie la durée moyenne du déplacement. Par exemple, les transports collectifs réalisent, à trajet égal, plus d'arrêts qu'une voiture, et sont donc moins rapides que celle-ci.

Le motif de déplacement agit également sur la durée moyenne. Ainsi, concernant les trajets domicile-travail, la localisation du lieu de travail joue un rôle important.

Durée moyenne d'un déplacement selon le mode



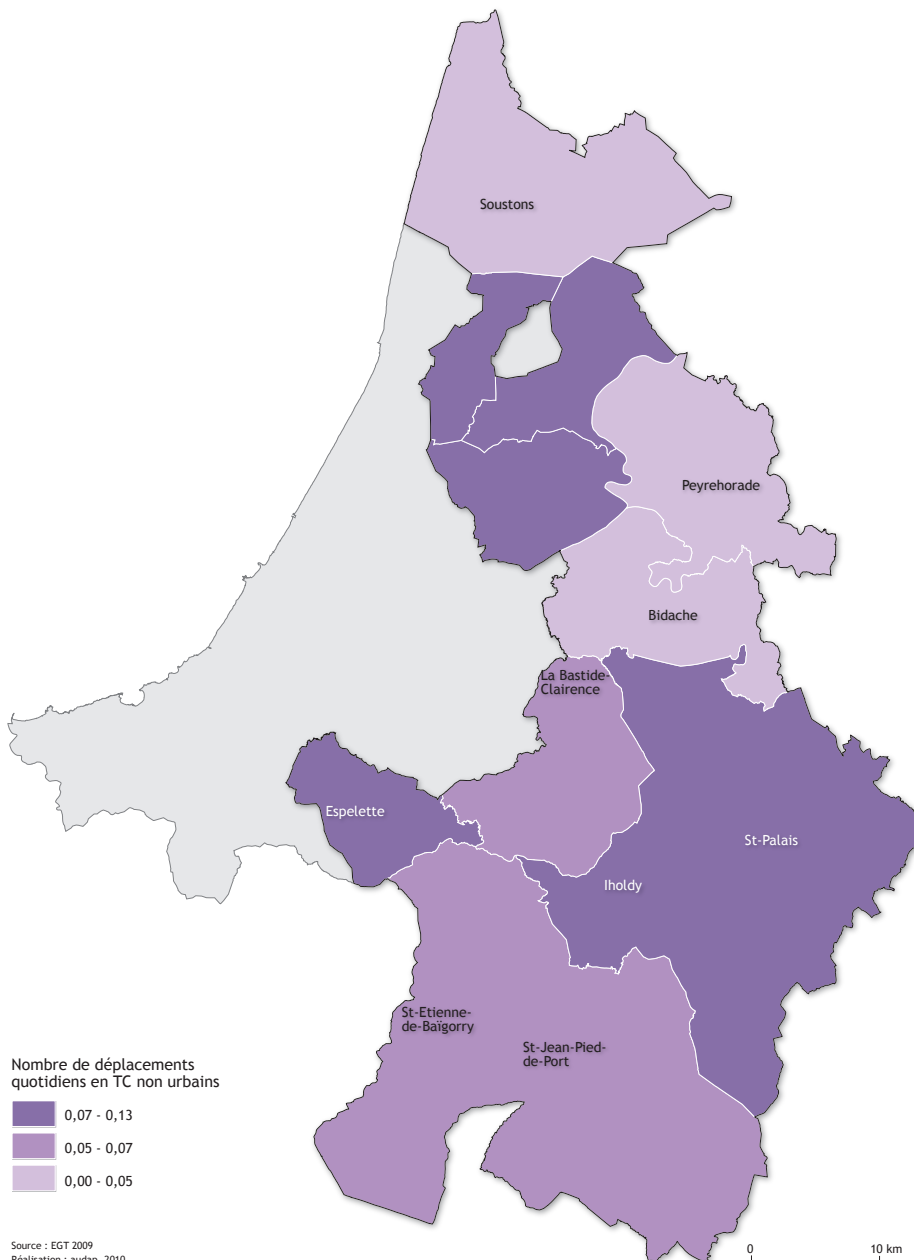
Durée moyenne d'un déplacement selon le motif



* Cette durée ne prend pas en compte les déplacements dont l'origine est l'extérieur du périmètre EGT/EMD

Quel usage des transports collectifs ?

Répartition des déplacements en transports collectifs non urbains selon la zone et selon le motif



3 %

part modale des TC non urbains

L'utilisation des transports collectifs non urbains est faible au sein du territoire. Leur part modale est d'environ 3 %.

Mais l'usage varie selon les zones. Plusieurs facteurs l'expliquent : la présence de lignes interurbaines structurantes et la part des scolaires qui utilisent majoritairement les transports interurbains pour se rendre à leur lieu d'études.

?

Les transports collectifs non urbains : train, cars interurbains, cars scolaires, transports assurés par les employeurs

Quel usage de l'automobile ?

78 %

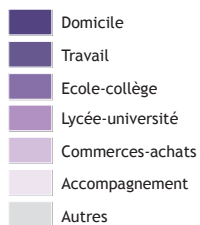
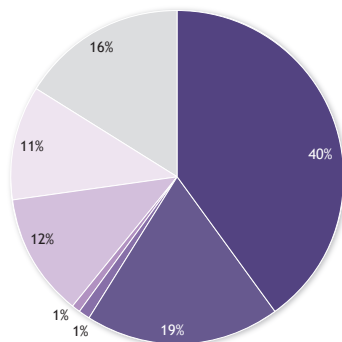
part modale de l'automobile

L'utilisation de la voiture est prédominante dans les pratiques de déplacements des habitants de l'EGT. Sa part modale atteint 78 %.

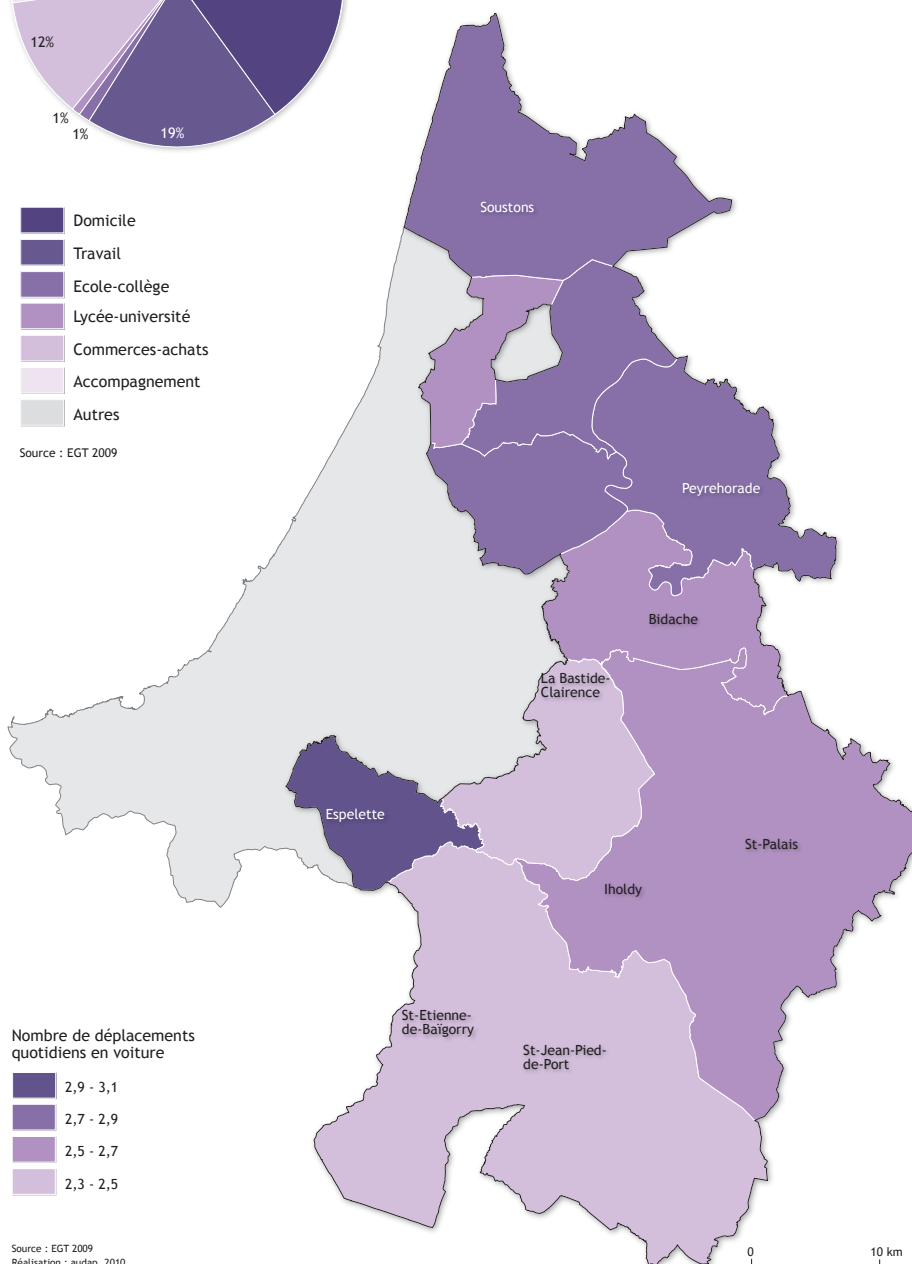
Au nord, l'usage de la voiture est encore plus prononcé que pour le reste du territoire. La mobilité automobile est plus faible au sud, même si elle reste supérieure à deux déplacements quotidiens.

L'usage de la voiture est très prononcé dans la zone d'Espelette (environ trois déplacements quotidiens).

Répartition des déplacements en voiture selon la zone de résidence et selon le motif

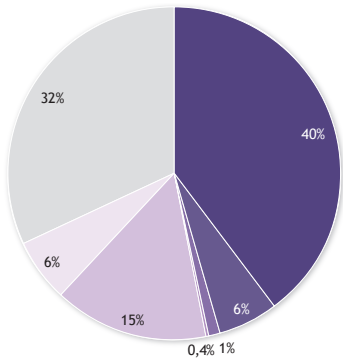


Source : EGT 2009



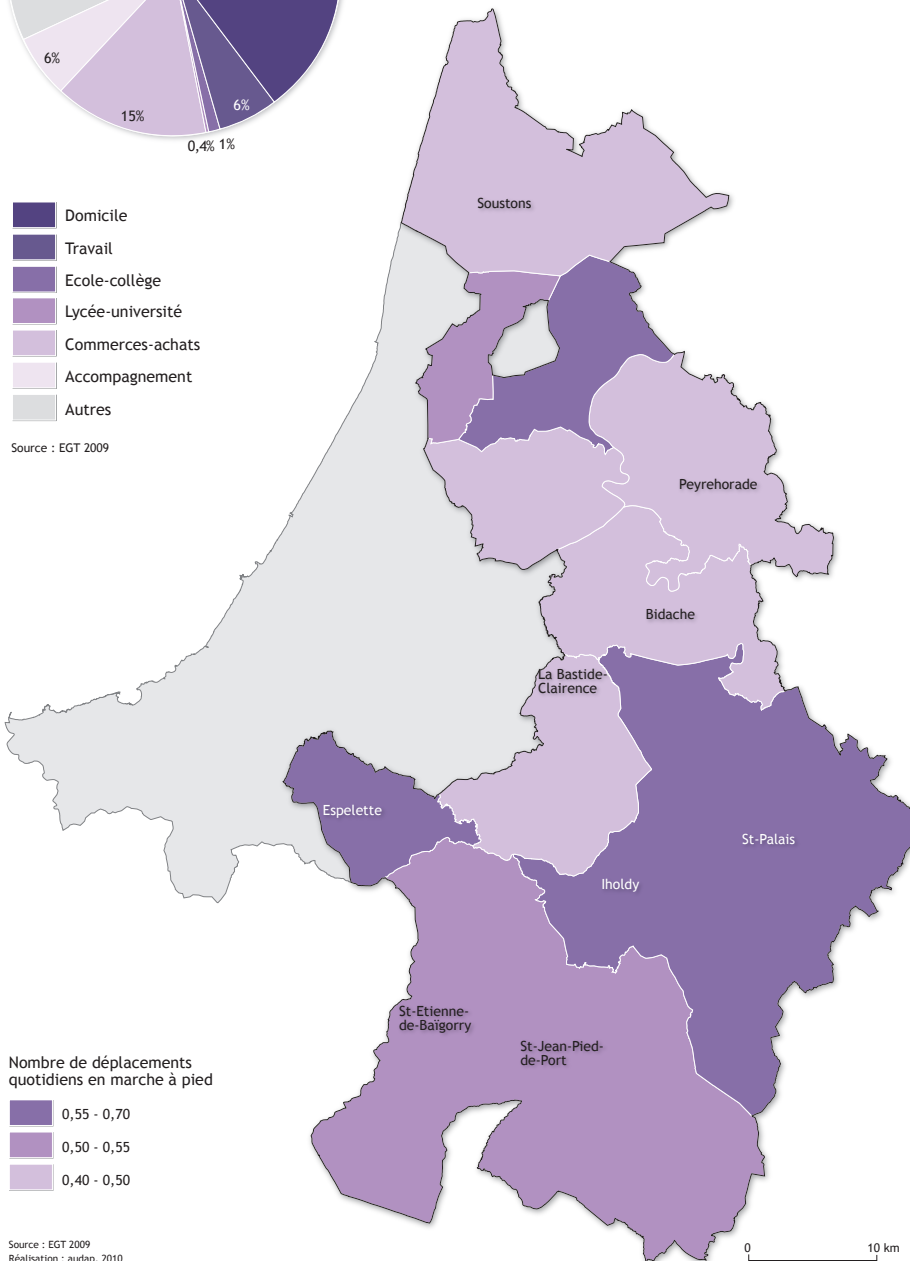
Quel usage de la marche à pied ?

Répartition des déplacements à pied selon la zone de résidence et selon le motif



- Domicile
- Travail
- Ecole-collège
- Lycée-université
- Commerces-achats
- Accompagnement
- Autres

Source : EGT 2009



Nombre de déplacements quotidiens en marche à pied

- 0,55 - 0,70
- 0,50 - 0,55
- 0,40 - 0,50

Source : EGT 2009
Réalisation : audap, 2010

0 10 km

16 %
part modale de la marche à pied

Les modes doux sont utilisés en majeure partie pour se promener, réaliser des démarches administratives, des activités sportives, culturelles, ou encore faire des achats.

Ces modes sont utilisés pour des déplacements de proximité, privilégiant les courtes distances ; ce qui est possible lorsque les bourgs proposent une offre de commerces et de services.

Les pratiques piétonnes peuvent s'inscrire dans une logique d'intermodalité. Elles peuvent être couplées à des déplacements réalisés par un autre mode.



Comment se déplacent les 11-19 ans ?

37 %

part modale des transports collectifs

La moitié des déplacements des jeunes de moins de 19 ans est réalisée en voiture.

Cette part relativement faible est compensée par la part des transports collectifs, utilisés dans plus d'un déplacement sur trois. Près d'un jeune de 11 à 19 ans sur trois déclare prendre les transports collectifs tous les jours.

Par contre, les modes doux sont peu plébiscités par les jeunes de l'EGT.

Parts modales



52%

Voiture



1%

2 roues motorisés



13%

TC urbains



8%

Marche



24%

TC non urbains



0%

Autres



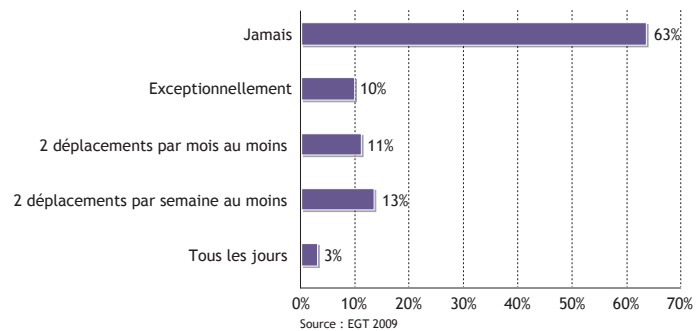
1%

Vélo

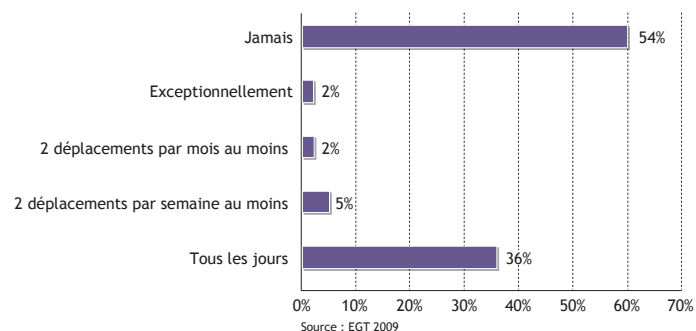


	Jeunes 11-19 ans	Population EGT	Rapport
Nombre d'habitants	8 645	86 410	10 %
Nombre de déplac. quotidiens	22 475	255 484	9 %
Mobilité	2,6	3,39	-

Fréquence d'utilisation des deux roues motorisés



Fréquence d'utilisation des transports collectifs

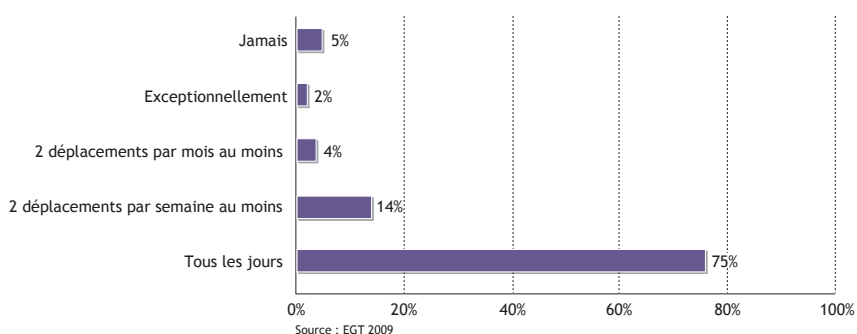


Comment se déplacent les 20-29 ans ?

	20-29 ans	Population EGT	Rapport
Nombre d'habitants	7 738	86 410	9 %
Nombre de déplac. quotidiens	30 035	255 484	12 %
Mobilité	3,88	3,39	-

82%
part modale
de l'automobile

Fréquence d'utilisation d'un véhicule conducteur

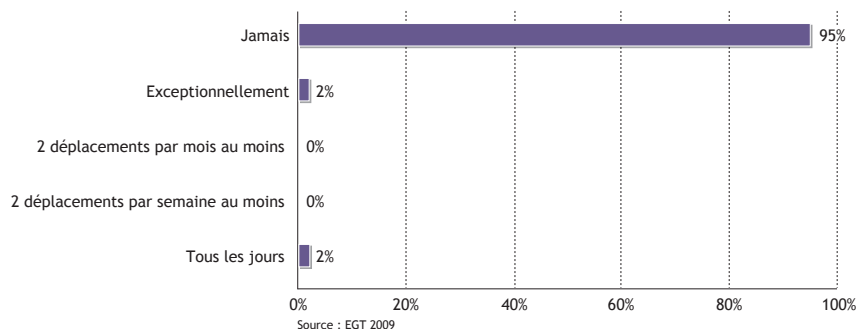


Le mode de déplacements privilégié des 20-29 ans est la voiture, utilisée pour plus de 80 % des déplacements.

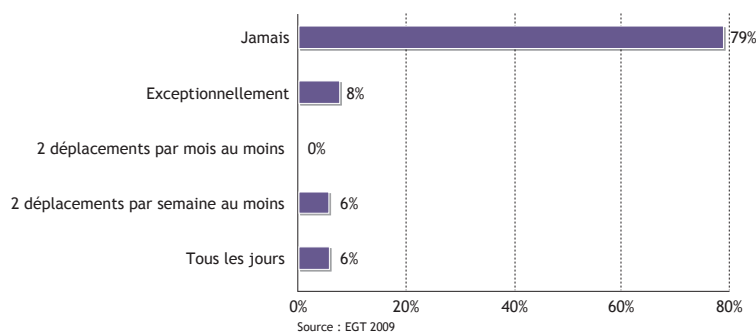
Plus de 95 % des 20-29 ans possèdent le permis de conduire, et près de 75 % déclarent utiliser la voiture chaque jour.

Ils n'ont quasiment pas recours aux transports collectifs et utilisent peu les deux roues.

Fréquence d'utilisation des transports collectifs





Fréquence d'utilisation des deux roues motorisés




Parts modales


 **82%**
Voiture


 **1%**
2 roues motorisés

 **0%**
TC urbains

 **15%**
Marche

 **0%**
TC non urbains

 **0%**
Autres

 **2%**
Vélo



Comment se déplacent les 30-49 ans ?

87 %

part modale de la voiture

Les 30-49 ans représentent moins de 30 % de la population mais réalisent plus de 40 % des déplacements (plus de 100 000 déplacements quotidiens).

Leur mobilité est élevée (plus de quatre déplacements quotidiens).

Le mode de déplacement le plus utilisé est sans conteste l'automobile (part modale de 87 %).

Les transports collectifs urbains ne sont quasiment jamais utilisés par cette tranche d'âge.

Parts modales



87%

Voiture



1%

2 roues motorisés



0%

TC urbains



9%

Marche



1%

TC non urbains



1%

Autres



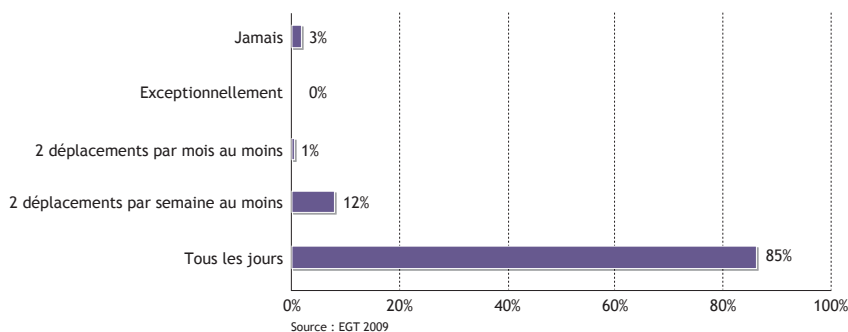
1%

Vélo

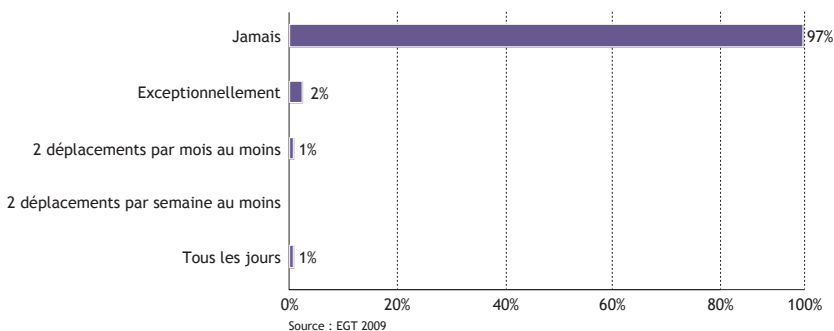


	30-49 ans	Population EGT	Rapport
Nombre d'habitants	24 172	86 410	28 %
Nombre de déplac. quotidiens	103 528	255 484	41 %
Mobilité	4,28	3,39	-

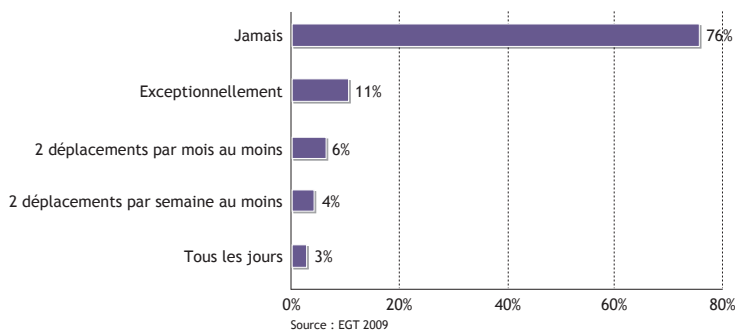
Fréquence d'utilisation d'un véhicule conducteur



Fréquence d'utilisation des transports urbains



Fréquence d'utilisation des deux roues motorisés

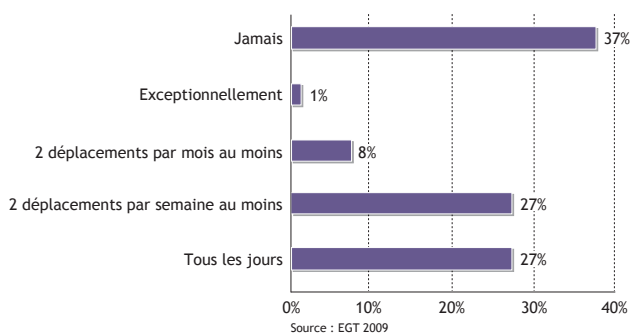


Comment se déplacent les 69 ans et + ?

	69 ans et plus	Population EGT	Rapport
Nombre d'habitants	13 293	86 410	15 %
Nombre de déplac. quotidiens	27 607	255 484	11 %
Mobilité	2,08	3,39	-

35%
part modale de la marche

Fréquence d'utilisation d'un véhicule conducteur

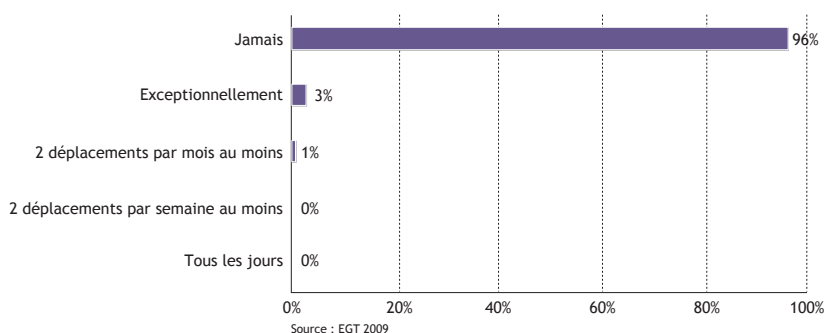


Les seniors se déplacent beaucoup moins que les autres habitants de l'EGT. Ils réalisent 1,3 déplacement de moins par jour que la moyenne.

Ils réalisent leurs déplacements essentiellement grâce à deux modes :

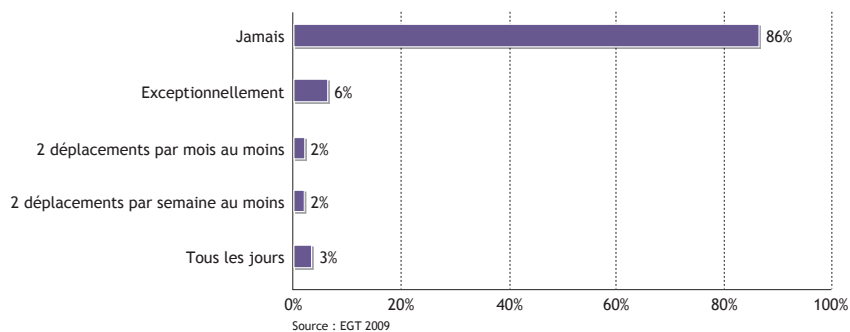
- majoritairement la voiture, même si son utilisation est moins importante que pour les autres tranches d'âge (62 % de part modale),
- la marche à pied (35 % de part modale).

Fréquence d'utilisation des transports collectifs

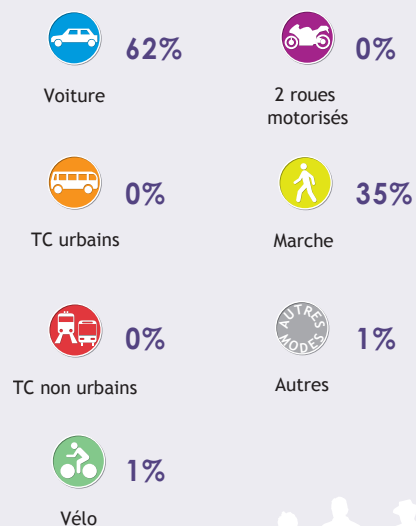


Les pratiques de mobilité des seniors sont peu multimodales.

Fréquence d'utilisation des deux roues motorisés



Parts modales



Où se déplacent-ils ?

164 703

déplacements internes
à l'EGT par les
habitants de l'EGT

Plus de 164 000 déplacements sont réalisés chaque jour au sein de l'EGT par les habitants de ce périmètre.

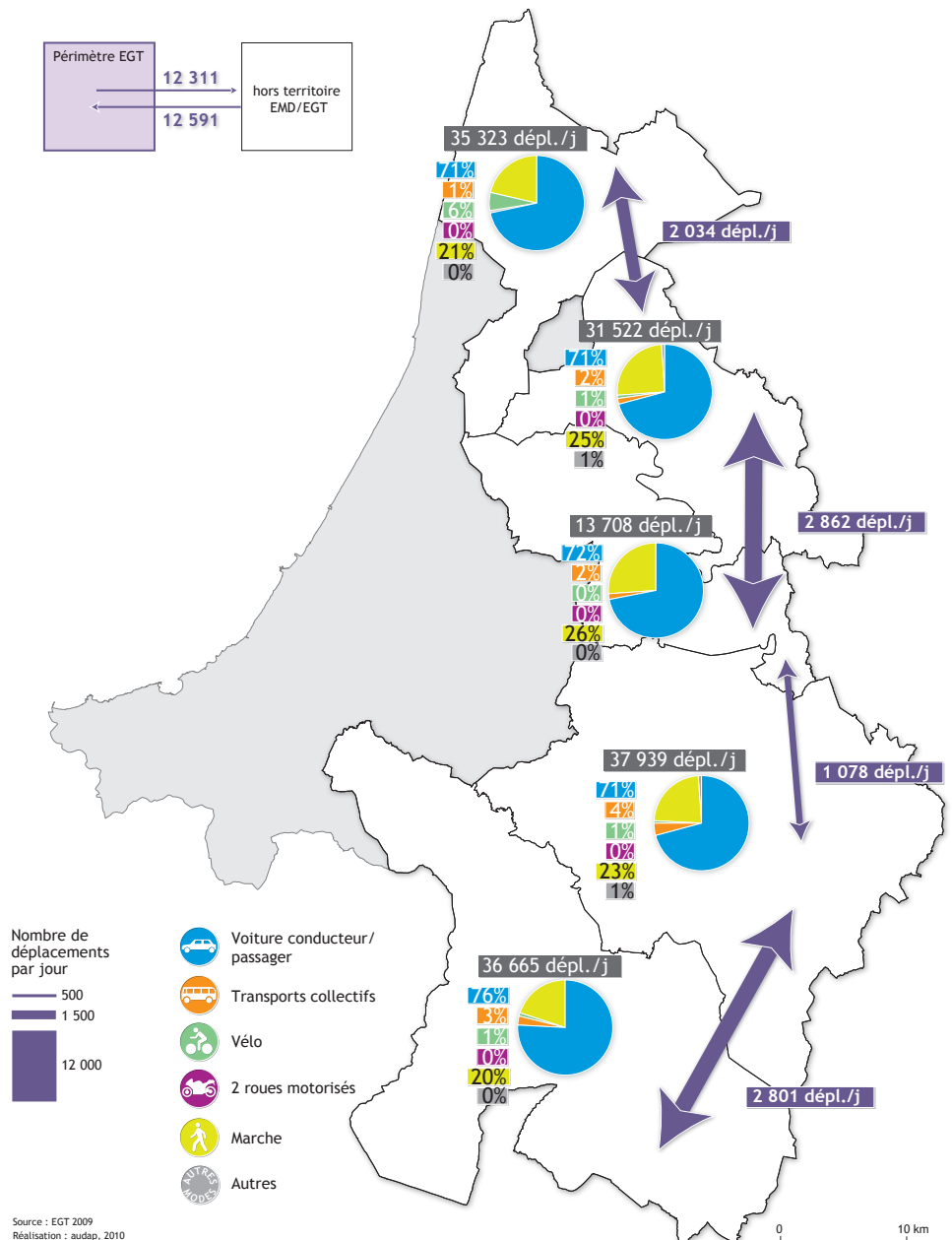
L'usage des modes est homogène à l'échelle de chaque bassin de vie, mis à part le littoral landais où l'utilisation du vélo est plus importante.

L'utilisation des transports collectifs est plus faible pour les déplacements internes à chaque secteur que pour les déplacements avec d'autres secteurs. C'est un mode utilisé pour les plus grandes distances.

Peu de déplacements sont réalisés entre les secteurs de l'EGT : environ 30 000 déplacements sont effectués à l'intérieur de chaque secteur, et seulement 1 000 à 3 000 entre chacun d'eux.

Enfin, environ 25 000 déplacements sont réalisés avec l'extérieur du périmètre EMD-EGT.

Flux internes à chaque secteur et flux entre secteurs limitrophes des habitants de l'EGT



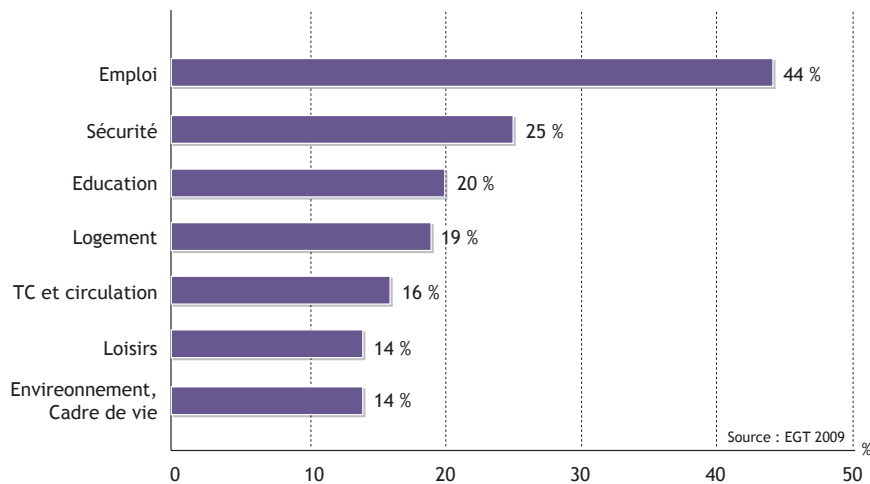
Cette cartographie utilise un découpage différent des précédentes. Celui-ci est plus général, et présente 5 secteurs EGT. Les camemberts, pour des raisons de représentation graphique, ne sont pas proportionnels. Les chiffres étant arrondis, le total des parts modales peut être différent de 100 %.

Les opinions

28 %

considèrent les transports en commun comme très importants

Part des enquêtés âgés de 16 ans et plus qui considèrent chaque thème comme le plus important



Concernant la vie locale, l'emploi est le thème le plus important pour une majorité des enquêtés.

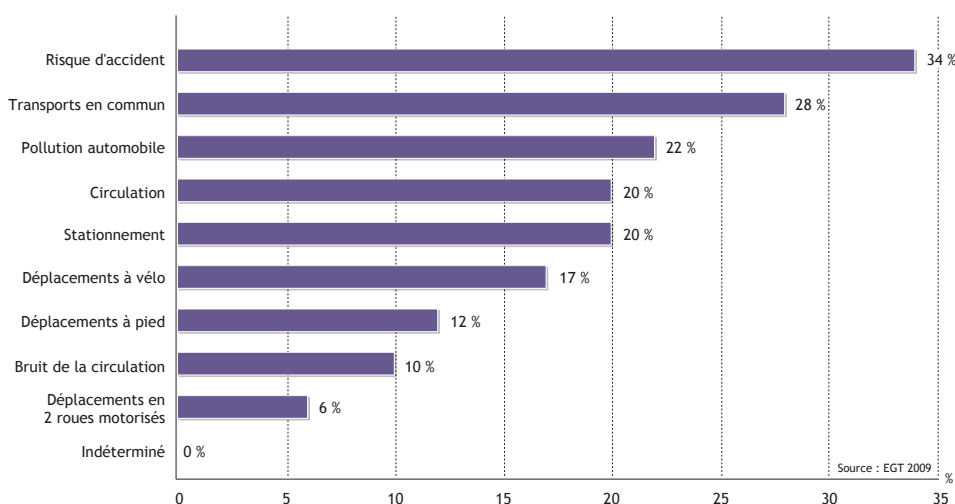
L'accès à celui-ci est fortement lié à la mobilité et donc à l'automobile au sein de l'EGT.

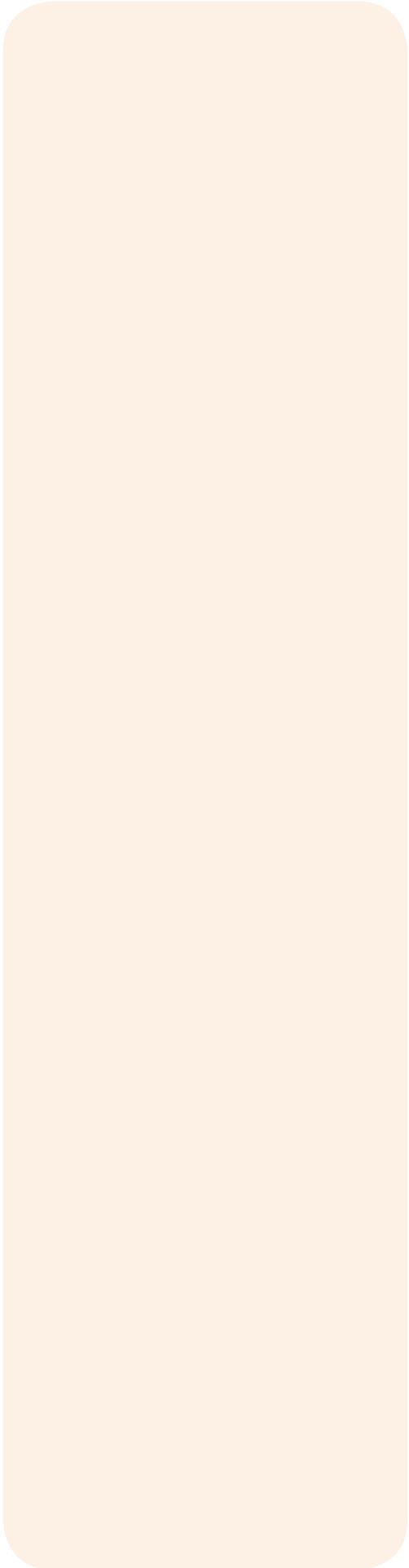
Pourtant l'EGT est un territoire à enjeu pour les transports collectifs, favorisant le lien social, l'accès à l'éducation et au travail.

Environ 28 % considèrent les transports en commun comme la thématique la plus importante.

Les modes doux sont également considérés comme importants, permettant l'accès aux bourgs qui proposent une offre de commerces et de services.

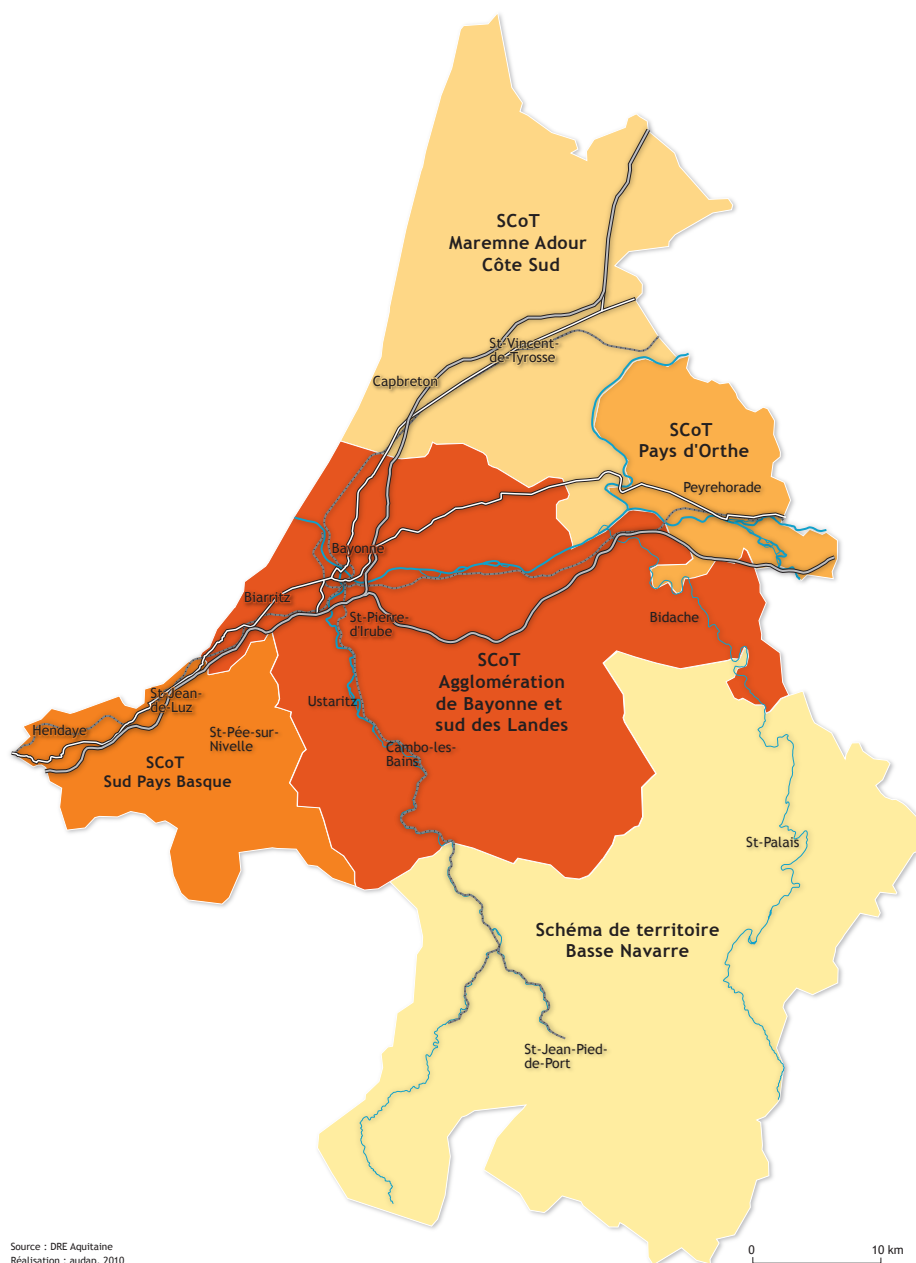
Part des enquêtés âgés de 16 ans et plus qui considèrent chaque thème comme le plus important





Un bref aperçu des SCoT

Carte des différents Schémas de Cohérence Territoriale



A l'échelle des 167 communes du périmètre d'études, il existe quatre démarches de Schémas de Cohérence Territoriale ainsi qu'un Schéma Territorial :

- le SCoT Sud Pays basque
- le SCoT de Bayonne et du sud des Landes
- le SCoT Pays d'Orthe
- le SCoT Maremne Adour Côte Sud
- le Schéma de Territoire Basse Navarre

Un bref aperçu des SCoT

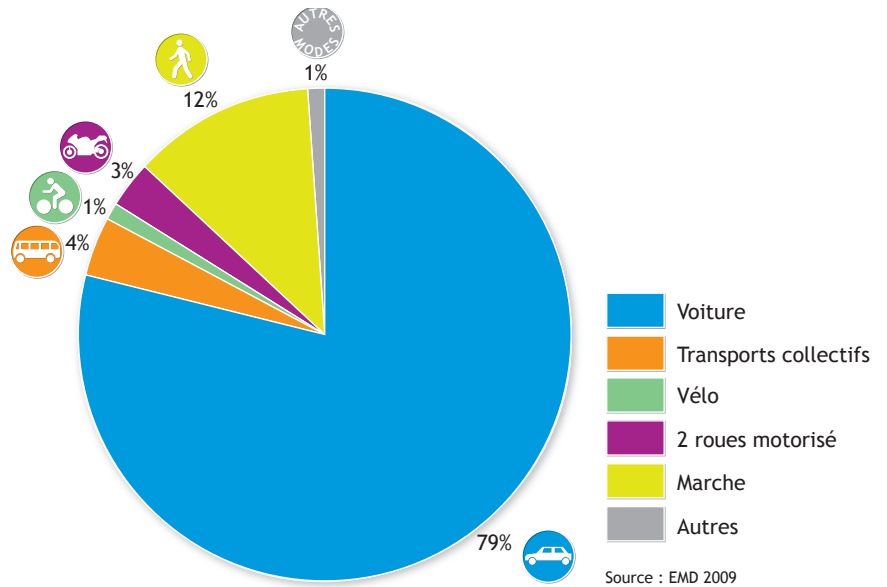
3,28

déplacements quotidiens

174 274 déplacements sont réalisés par les habitants du SCoT Sud Pays Basque.

79 % de ces déplacements sont réalisés en voiture. Les transports collectifs présentent un taux d'utilisation assez proche de l'ensemble des SCoT, de l'ordre de 4 % de part modale. A l'inverse, on note une plus forte utilisation des deux roues motorisés (3 % de part modale) et une faible utilisation de la marche à pied (12 %).

Schéma de cohérence territoriale du Sud Pays Basque
Répartition des déplacements selon le mode



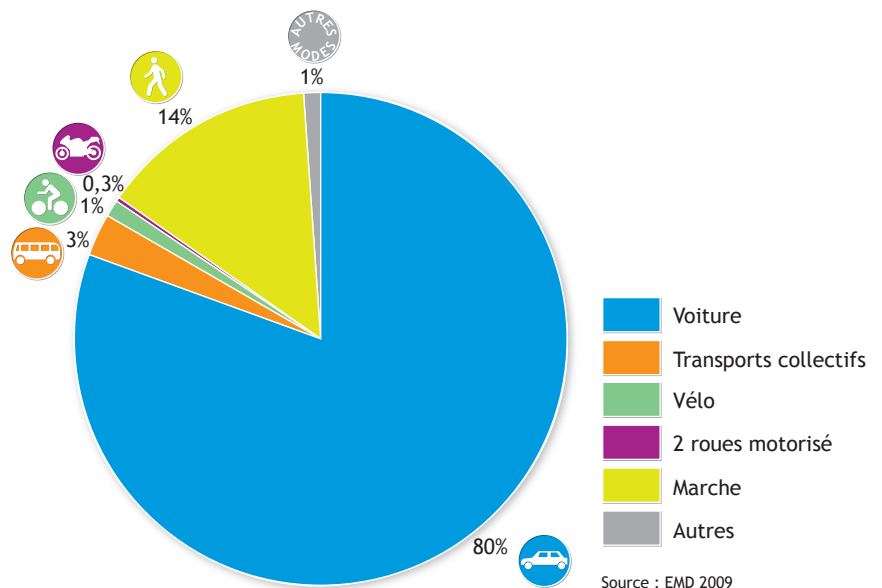
3,39

déplacements quotidiens

36 334 déplacements sont réalisés par les résidents du SCoT du Pays d'Orthe (10 089 habitants en 1999).

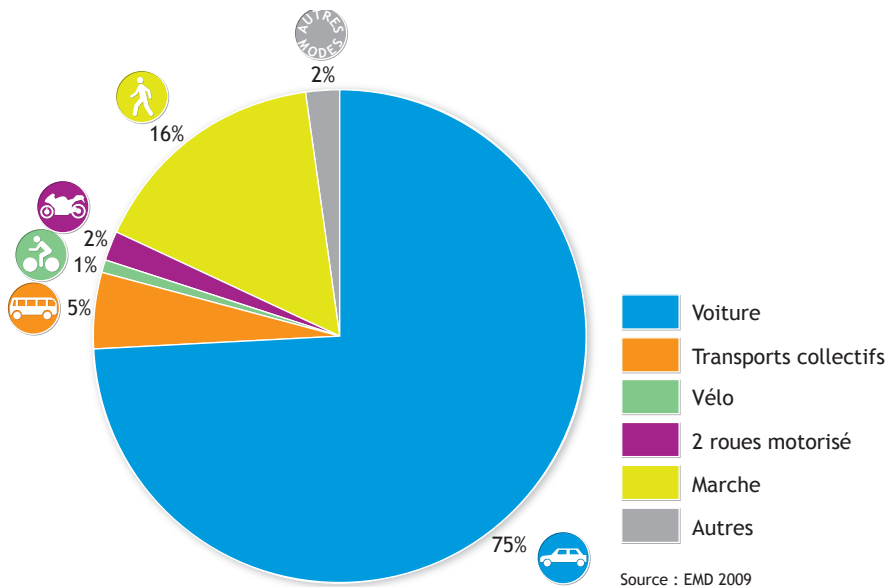
L'utilisation de la voiture est très importante dans ce territoire rural. Celle des transports collectifs est faible (3 % de part modale). Malgré tout, certains déplacements de proximité sont réalisés à pied, et la part modale est d'environ 14 % pour ce mode.

Schéma de Cohérence Territoriale du Pays d'Orthe
Répartition des déplacements selon le mode



Un bref aperçu des SCoT

Schéma de cohérence territoriale de Bayonne-sud-Landes Répartition des déplacements selon le mode



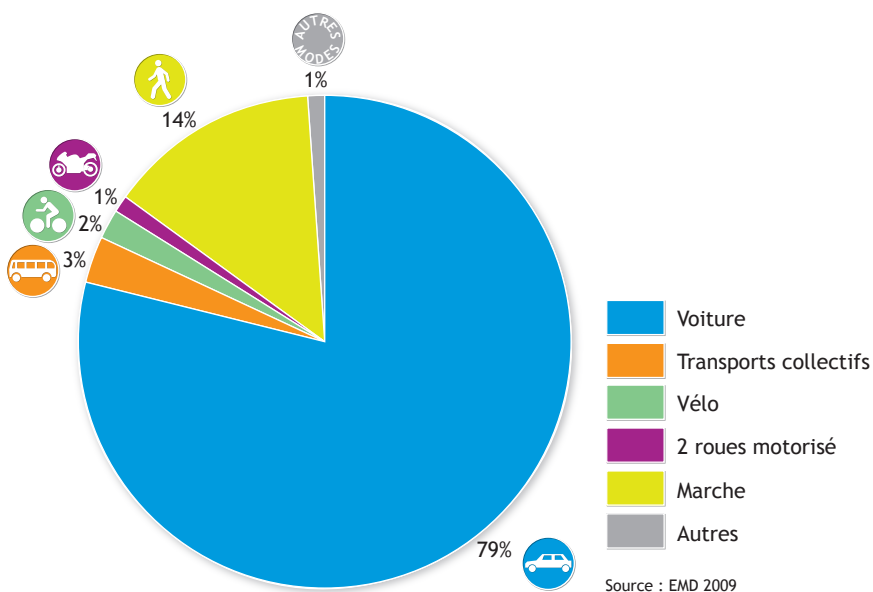
3,48

déplacements quotidiens

Les habitants du SCoT de Bayonne sud Landes réalisent chaque jour 626 418 déplacements, dans l'ensemble du périmètre d'études mais aussi à l'extérieur.

Leur mobilité s'inscrit dans la moyenne du périmètre d'enquête, avec 3,48 déplacements quotidiens par personne. Ces déplacements sont en majorité réalisés en voiture.

Schéma de Cohérence Territoriale de Marenne Adour Côte Sud Répartition des déplacements selon le mode



3,67

déplacements quotidiens

Plus de 184 290 déplacements sont réalisés chaque jour par les habitants du SCoT de MACS.

La mobilité quotidienne est sensiblement la même qu'à l'échelle du périmètre EMD-EGT (3,67 déplacements).

Près de 80 % des déplacements sont réalisés en voiture.

* données EGT 2009

Un bref aperçu des SCoT

3,27

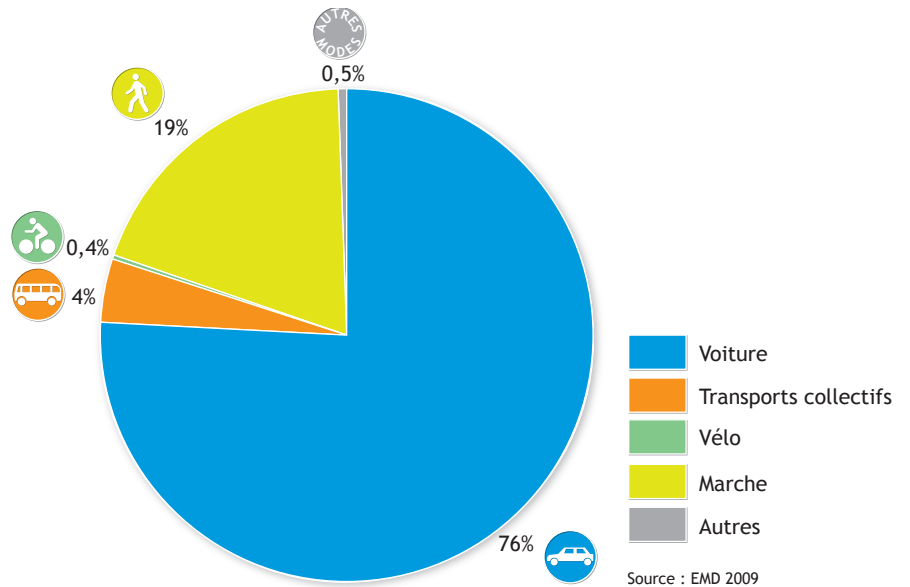
déplacements quotidiens

72 190 déplacements sont réalisés par les résidants de la Basse Navarre.

L'utilisation de la voiture est très importante et celle des transports collectifs faible (4 % de part modale).

Les déplacements réalisés à pied représentent presque 20 % de part modale, ce qui est important au regard la configuration du territoire.

Schéma de Territoire de Basse Navarre
Répartition des déplacements selon le mode



Les enquêtes « Ménages et Déplacements » et « Grand Territoire » réalisées en 2009 et 2010 constituent une photographie précise des pratiques de déplacements des habitants d'un vaste bassin de vie. En faisant le choix d'un périmètre de 167 communes, contre 29 pour la précédente enquête en 1999, la volonté des collectivités partenaires était de prendre la juste mesure du défi à relever soit, pour l'ensemble de la population résidente, plus d'un million de déplacements quotidiens.

L'analyse de cette vaste base de données (plus de 8 500 personnes interrogées) permet dans ce rapport d'exploitation dite « standard » de préciser, de détailler, d'objectiver les comportements des habitants.

Les faits saillants sont les suivants : la voiture est le principal mode utilisé (part modale de 76,5 %, variant sur le territoire entre 69 % et 86 %) pour les déplacements quotidiens (3,5 en moyenne) des habitants du territoire. Même si l'on constate une légère baisse de la part modale du véhicule particulier entre 1999 et 2009 (environ 4 points, à périmètre comparable), les progrès à faire sont indéniables. La part modale de la marche à pied varie de 6 % à 20 %. Celle des transports collectifs est globalement faible (environ 4 %), sachant que le réseau urbain de l'agglomération bayonnaise ne concernait en 2009 que 6 communes.

Les flux d'échanges observés sont l'expression de la structure du territoire et de ses composantes : pôles urbains, zones d'emplois, organisation des réseaux d'infrastructures.... Le littoral représente ainsi 60 % des déplacements quotidiens mais seulement 20 % du périmètre d'enquête.

La diversité des territoires enquêtés et la pluralité des collectivités en place, démontrent si besoin qu'il n'existe pas une solution unique pour une mobilité plus durable des habitants. La compréhension des pratiques peut permettre d'ajuster les réponses proposées par les collectivités. Ainsi les motifs « travail » et « école » concernent moins d'un quart des déplacements, les autres motifs (77 %) sont les plus difficiles à prendre en compte. De même, les pratiques diffèrent selon les âges, les catégories sociales et la constitution du ménage.

Loin de tout révéler, le présent rapport ouvre le champ de nombreuses exploitations complémentaires, dites spécifiques, pouvant intéresser - selon la nature des questions posées - tout ou partie des collectivités de ce territoire.

Des thèmes communs de travail se dégagent d'ores et déjà. Comment appréhender plus finement le fonctionnement des différentes agglomérations et parties du vaste ensemble étudié ici : à l'échelle des Etablissements publics de coopération intercommunale, du Périmètre des transports urbains, des Schémas de cohérence territoriale, voire de certaines communes... ? Mais aussi, préciser les usages actuels des transports collectifs et les besoins des habitants qu'une optimisation des offres de transports pourrait satisfaire ?

Déplacement : action, pour une personne, de se rendre d'un lieu (origine) à un autre lieu (destination) pour réaliser une activité, en utilisant un ou plusieurs modes de transports sur la voie publique. Les déplacements recensés sont effectués par les habitants du périmètre enquêté, y compris s'ils en sortent ou s'ils y rentrent.

Plusieurs exemples de déplacements :

Je me rends au travail après avoir quitté mon domicile. En fin de journée, je quitte mon travail pour rentrer directement à mon domicile.













Deux déplacements sont décrits : le premier du motif « domicile » vers le motif « travail » et le second du motif « travail » vers le motif « domicile ».

Un déplacement est dit primaire lorsqu'il a un lien avec le domicile (à l'origine ou à la destination). **Un déplacements est dit secondaire** s'il n'implique pas le domicile.

Mode de déplacement : moyen de transport utilisé pour se déplacer. Pour présenter les résultats, les modes de transport analysés sont généralement les suivants :

- la voiture particulière (VP), qui regroupe l'usage comme conducteur ou passager ;
- la marche à pied, comme mode exclusif ;
- les transports collectifs urbains (TCU) ;
- les transports collectifs non urbains : train, cars interurbains, cars scolaires, transports assurés par les employeurs ;
- le vélo ;
- les deux-roues motorisés ;
- les autres modes : passagers taxis, fourgons, camionnettes ou camions, fauteuil roulant, roller, skate, trottinette, bateau, avion, etc.

Mode principal : lorsqu'une personne effectue un déplacement en utilisant plusieurs modes de transport, la méthodologie Certu amène à ne retenir au final qu'un seul de ces modes (pour calculer des parts de marché par exemple). Le mode retenu est celui qui est prioritaire, c'est-à-dire le plus haut dans la hiérarchie suivante :

 1	Transport ferroviaire		Conducteur véhicule particulier
	Transport employeur		Passager véhicule particulier
	Transport scolaire		Deux roues >= 50 cm ³
	Passager car interurbain		Deux roues < 50 cm ³
	Passager bus urbain		Vélo
	Fourgon, camion/nette		14
	Transport fluvial, avion		Marche à pied
	Autres modes conducteur		

Modes mécanisés : tout mode autre que la marche.

Déplacement à pied : recours à la marche à pied pour l'ensemble du déplacement. La marche, lorsqu'elle est pratiquée pour rejoindre un mode de transport mécanisé, n'est pas identifiée comme étant un trajet et pas comptabilisé comme mode de déplacement.

Déplacement intermodal : déplacement effectué à l'aide d'au moins deux modes de transport mécanisés (hors correspondance au sein d'un même mode).

Mobilité globale ou totale : nombre moyen de déplacements effectués par une personne au cours d'un jour de semaine. Elle est en général calculée par rapport à l'ensemble de la population, y compris les moins de 5 ans, sauf précision contraire.

Mobilité par mode : nombre moyen de déplacements effectués par une personne au cours d'un jour de semaine et utilisant un mode de transport donné (mode principal du déplacement). La mobilité en voiture comprend son utilisation comme conducteur ou comme passager.

Part de marché des modes ou répartition modale : par rapport à un ensemble de déplacements tous modes, répartition des déplacements en fonction du mode principal utilisé.

Ménage : ensemble des personnes occupant un même logement. Pour des raisons statistiques, une estimation du nombre total des ménages est effectuée à la date de réalisation de l'enquête.

Motif : activité qui amène à effectuer un déplacement. Un déplacement comporte un motif à son origine (par exemple le motif « domicile ») et un motif à sa destination (par exemple le motif « travail »),

- le motif « travail » inclut aussi bien le travail sur le lieu d'emploi habituel que sur un autre lieu,
- le motif « école-université » intègre tous les niveaux de scolarité,
- le motif « achat » : tout type d'achat,
- le motif « accompagnement » comprend le fait d'accompagner ou d'aller chercher quelqu'un à une activité, y compris de le déposer à un mode de transport ou d'aller l'y reprendre,
- le motif « visites » correspond à la visite à des parents ou amis,
- le motif « autres » : motifs de type nourrice ou crèche, santé, démarches administratives, recherche d'emploi, tournées professionnelles. Il peut aussi inclure, lorsque ceux-ci ne sont pas affichés à part entière, les motifs de loisirs, d'activités sportives, culturelles ou associatives et de promenade.

Achevé d'imprimé en avril 2011 sur les presses des imprimeries de CHAMPAGNE
SMSCoT - AUDAP © 2011

Cet ouvrage est imprimé sur du papier labélisé PEFC, provenant de forêts gérées durablement.



Tous droits réservés. Cette publication ne peut être reproduite, indexée dans un moteur de recherche ou transmise, que ce soit sous forme informatique, mécanique, photocopiée, enregistrée ou autre, même partiellement, sans l'autorisation du propriétaire des droits d'auteur.

La maîtrise d'ouvrage a été assurée par un groupement de commande composé du Syndicat mixte du SCoT Bayonne Sud Landes, du Syndicat mixte des transports Agglomération Côte basque Adour et de la Communauté de communes Sud Pays Basque. L'Europe, l'Etat, la Région Aquitaine, les Conseils Généraux des Pyrénées Atlantiques et des Landes, le Pays Adour Landes Océanes ont participé financièrement à ces enquêtes. Cette opération s'inscrit dans le cadre du contrat territorial Pays Basque 2007-2013.



Traitement et exploitation : CETE et AUDAP
Conception graphique : AUDAP
Rédaction : SMSCoT et AUDAP

