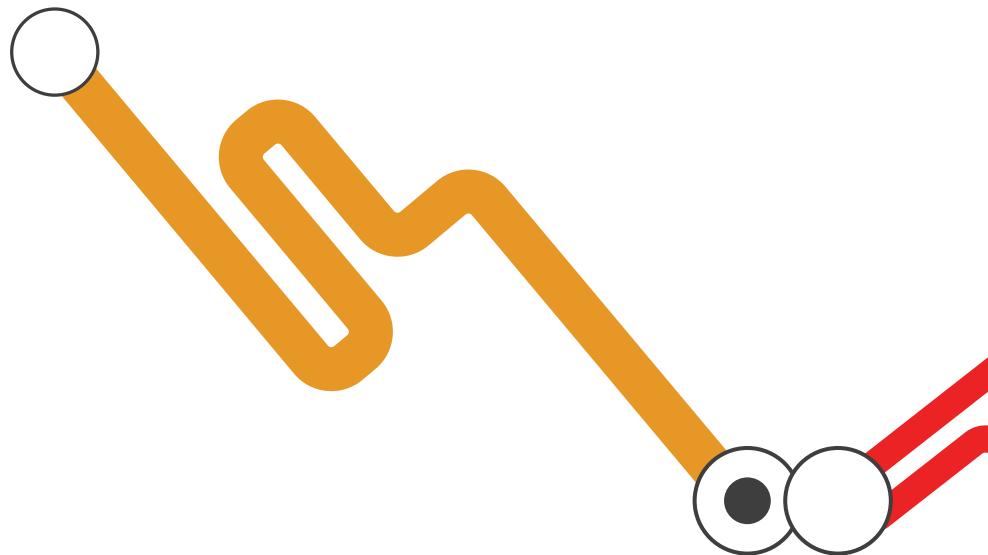




Les cahiers territoriaux de la MOBILITÉ



Le Bassin d'Arcachon-Val-de-l'Eyre



Chef de projet : Emmanuelle LACAN (Conseil Général Gironde – urbanisme et déplacements)

Equipe de recherche Université de Bordeaux :

Ghislaine DEYMIER (IATU, ADESS-Université Bordeaux Montaigne)
Frédéric GASCHET (GREThA-Université de Bordeaux)
Guillaume POUYANNE (GREThA-Université de Bordeaux)

Equipe projet partenaires :

Thomas CHOREN (DDTM)
Nicolas POUPRY (Conseil Régional Aquitaine)
Jean-Baptiste ROZIER (MOUVABLE)
Michel MAYENC (SYBARVAL)
Didier CHENE (Conseil Général Gironde - habitat et urbanisme)
Marjorie FABRE (Conseil Général Gironde - transports)
Stéphane RADONDY (Conseil Général Gironde - transports)

Nous remercions pour leur contribution :

Florent COIGNAC (Conseil Régional Aquitaine)
Annie SALLAT DDTM
Christophe GUERRINHA (Conseil Régional Aquitaine)
Antonio GONZALEZ (a-urba)
Stéphane LEVASSEUR (INSEE)
Arnauld CUISINIER RAYNAL (Conseil Général Gironde – coopération territoires)
Sophie MAUBOURGUET (Conseil Général Gironde - économie)
Peggy RIVAILLE (Conseil Général Gironde - social)

SOMMAIRE

INTRODUCTION.....	5
-------------------	---

I – INFRASTRUCTURES, USAGES ET COMPORTEMENTS 9

PORTRAIT DE TERRITOIRE.....	9
Un territoire très attractif marqué par une dichotomie interne.....	9
Economie	10
L'armature territoriale du Bassin d'Arcachon et Val de l'Eyre : les pôles classés par ordre d'importance	11
1. INFRASTRUCTURES ET USAGES	13
ACCESSIBILITE DU TERRITOIRE.....	13
LE RESEAU ROUTIER	15
LE RESEAU FERRE	19
LE RESEAU DE TRANSPORT EN COMMUN ROUTIER	23
2. LES COMPORTEMENTS DE MOBILITE	32
COMMENT SE DEPLACENT LES MENAGES DU SECTEUR BASSIN D'ARCACHON VAL DE L'EYRE ?.....	34
La demande de mobilité : les disparités sociodémographiques	34
Une utilisation massive de l'automobile	35
Trois motifs prépondérants : travail, achats, loisirs	37
Les heures de pointes diffèrent selon la longueur et le mode des déplacements	38
LES DEPLACEMENTS LIES AU DOMICILE	40
a) Les déplacements pour motif travail.....	40
b) Les déplacements pour motif Achats.....	44
Des déplacements fortement liés au domicile	44
Des déplacements au profit des commerces de proximité	45
Qui se déplace pour le motif achats ?	45
Quel potentiel de report modal pour le motif Achats ?	47
c) Les déplacements des jeunes et des personnes âgées	47
Le motif « Etudes »	47
Les déplacements des personnes âgées (65 ans et plus)	48

II – FLUX ET TERRITOIRES 51

1. LA DESCRIPTION DES FLUX : LE BASSIN D'ARCACHON-VAL DE L'EYRE.....	51
LES FLUX AYANT POUR ORIGINE LE BASSIN D'ARCACHON-VAL DE L'EYRE (SOURCE : EDGT 2009)	53
LES FLUX ENTRANTS (SOURCE : ECR 2009)	60
LES DEPLACEMENTS A DESTINATION DU BASSIN D'ARCACHON-VAL DE L'EYRE (SOURCE : ECR 2009).....	60
2. LE LIEN ENTRE STRUCTURES TERRITORIALES ET MOBILITE	85
DEPLACEMENTS DOMICILE TRAVAIL (DDT) ET ACCESSIBILITE A L'EMPLOI	85
Données et indicateurs retenus	85
b) La portée des déplacements domicile-travail	87
Approche comparative : Le BA-VE face aux autres territoires girondins	87

Les disparités internes de mobilité domicile-travail du BA-VE : le rôle structurant de l'accessibilité à l'emploi	90
c) La géographie des flux domicile-travail sur le territoire du BA-VE.....	95
Bilan quantitatif des flux domicile-travail du BA-VE	95
Analyse cartographique de la structure territoriale des flux de mobilité : centralités et dépendances	98
DEPLACEMENTS DOMICILE-ACHATS ET MAILLAGE TERRITORIAL DE L'OFFRE COMMERCIALE.....	102
a) Les déplacements domicile-achat (DDA) du Sud Gironde	103
b) La géographie des flux domicile-achat du BA-VE.....	104
c) La structure territoriale de l'offre commerciale.....	105
 <u>LISTE DES CARTES</u>	 110
 <u>LISTE DES TABLEAUX</u>	 112
 <u>LISTE DES FIGURES</u>	 113
 <u>TABLE DES MATIERES</u>	 114

INTRODUCTION

Les dernières décennies ont été marquées par un fort mouvement de périurbanisation, ainsi qu'un « émiettement » de l'urbanisation. Cette dispersion de l'urbanisation est coûteuse pour les collectivités et les habitants résidant à l'écart des axes principaux de circulation et des équipements publics : coût élevé des déplacements individuels, dépendance croissante des ménages à l'automobile, dispersion urbaine engendrant des besoins accrus en équipements. L'émiettement de l'urbanisation est également à l'origine d'une pression accrue sur les équilibres naturels (artificialisation des sols, effets de coupure...).

Dans cette situation, certains plaident pour un autre modèle de développement urbain, qui rapproche l'habitat, les équipements et les services, l'activité économique. Ces modèles sont la « Ville Compacte », qui suppose l'intensification de l'urbanisation et le remplissage des vides urbains, ou encore le « polycentrisme en réseau », qui nécessite de concentrer l'urbanisation autour des principaux nœuds de transport.

Ces modèles sont particulièrement adaptés au milieu déjà urbanisé. Mais ils sont plus complexes à mettre en œuvre en milieu peu dense. D'où la nécessité de comprendre les ressorts et les dynamiques de mobilité d'un territoire.

En outre, dans le contexte actuel d'un questionnement sur la mobilité durable de nombreux arguments plaident en faveur des pratiques de déplacements alternatives à l'automobile : une plus forte utilisation des transports en commun rendus plus compétitifs; le recours au covoiturage, ou encore la pratique des modes actifs (vélo, marche à pied) pour les déplacements les plus courts. Ces alternatives modales permettent notamment de réduire les externalités négatives liées au bruit, aux émissions de polluants, à l'insécurité, à la congestion ou bien aux émissions de Gaz à Effet de Serre générés par les véhicules individuels. Le niveau de durabilité de la mobilité peut être amélioré de plusieurs façons qui ne sont pas exclusives l'une de l'autre. Il convient de bien comprendre les comportements pour identifier des leviers efficaces, pouvant être supports de politiques territoriales.

Ces questionnements ont présidé au lancement des « Cahiers de la Mobilité », en collaboration avec l'ADERA et le Conseil Général de la Gironde (CG33). Ils visent à offrir un panorama le plus exhaustif possible de la mobilité en territoires peu denses du département, à partir de l'exploitation d'une large source de données disponibles. Ce ne sont certes pas les analyses ni les études qui manquent sur cette question, mais celles-ci peuvent être partielles ou du moins dispersées. L'idée de ces « Cahiers de la Mobilité » est donc de faire une analyse croisée de différentes sources de données existantes et de présenter une vision d'ensemble de la mobilité dans cinq territoires girondins: le Libournais, la Haute-Gironde, le Médoc, le Bassin d'Arcachon et le Sud-Gironde.

Le Conseil Général et la mobilité dans les territoires périphériques girondins

Depuis 1978, l'agglomération bordelaise a fait l'objet de 3 vagues d'enquêtes ménages déplacements (EMD¹). En 2008, lors du lancement d'une nouvelle EMD sur l'agglomération bordelaise et compte tenu de la dispersion de l'habitat et de l'allongement des distances parcourues, la question d'un élargissement de l'aire d'étude s'est posée. Il est alors apparu indispensable d'explorer la mobilité à plus large échelle, cette dernière soulevant des enjeux nouveaux comme la lutte contre la vulnérabilité énergétique, la congestion automobile, la distorsion entre zones d'habitat, d'activité et de services et par conséquent le renforcement des interfaces urbanisme-déplacements. Le Département, avec l'appui de l'Etat, a donc décidé de lancer une enquête grand territoire complémentaire sur le reste du département girondin ainsi qu'une enquête cordon routière de l'agglomération bordelaise et du Bassin d'Arcachon et Val de l'Eyre.

En 2009 et 2010, plusieurs enquêtes sur les déplacements² ont donc été conduites en Gironde. Un travail partenarial d'exploitation des données a été engagé dans le cadre d'un comité technique constitué des différents partenaires et avec l'assistance technique de l'A'Urba³. Le Conseil Général a souhaité poursuivre leur analyse croisée dans le cadre d'un large partenariat institutionnel. De tels enseignements sont en effet indispensables au Conseil Général de la Gironde et à ses partenaires pour la construction de leurs politiques publiques et la préparation des documents stratégiques : Livre Blanc des Mobilités, démarche INTERSCOT, volet déplacement des SCOT, document de planification en matière de déplacements, PDH... Il s'agit d'identifier les outils de nature à aider les territoires dans la prise en compte de modes économies en ressources naturelles et de nature à limiter la précarité énergétique des ménages.

En outre, le Livre Blanc des Mobilités de la Gironde, comme la démarche INTERSCOT, soulignent la dimension stratégique de la mobilité pour les territoires girondins périphériques. L'élaboration des Cahiers de la Mobilité s'inscrit dans une logique d'un « partage de la connaissance » entre les acteurs des territoires et les partenaires, et se révèle ainsi complémentaire des 4 orientations proposées par le Livre Blanc des Mobilités⁴ et du défi de l'INTERSCOT « pour la gironde polycentrique des villes, des bourgs et des villages autour de la métropole ».

Les analyses menées ici s'appuient sur trois sources principales :

- L'Enquête des Grands Territoires (EDGT), menée en 2009 sous maîtrise d'ouvrage CG33 – et son correspondant pour l'agglomération bordelaise, l'Enquête Ménages Déplacements (EMD), menée en 2009 sous maîtrise d'ouvrage CUB. Ces enquêtes concernent un échantillon de

¹ 1978, 1990, 1998

² EMD (CUB, 2009) ; EDGT (CG33, 2009) ; Enquête cordon routière Bordeaux (CG33-Etat, 2009) ; Enquête cordon Bassin d'Arcachon et Val de l'Eyre (SYBARVAL-Etat, 2010)

³ Différentes analyses ont été produites sur la base de ces données : Cahier de synthèse des pratiques de déplacement en gironde ; la rocade et ses différents usages ; les déplacements pour motif achat ; les déplacements liés au travail ; analyse des durées de déplacement en gironde ; déplacements secondaires, étude interconnexion des réseaux

⁴ Intégrer la mobilité dans une stratégie globale d'Aménagement du Territoire ; Organiser la mobilité en intégrant mieux la diversité des publics et des usages ; Diminuer l'impact environnemental des déplacements en réduisant la dépendance à l'automobile ; Réduire les temps de déplacement pour plus de qualité de vie.

ménages questionnés sur leurs pratiques de mobilité. Au-delà des flux de déplacement de l'agglomération bordelaise, l'EDGT a pour but de comprendre, suite au phénomène d'allongement des distances de déplacement, les flux des territoires périphériques.

- L'Enquête Cordon Routier (ECR), menée en 2009 sous groupement de commande CG33-Etat, qui consiste en un ensemble de sondages *in situ*, sur les routes principales du département, placés à différents points stratégiques, notamment aux sorties de l'agglomération bordelaise. Elle permet d'appréhender les flux d'échange et de transit avec l'agglomération bordelaise. Elle est complétée par l'Enquête Cordon Routier menée sur le périmètre du ScoT Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre. Ces deux sources de données ont été fusionnées et sont dénommées, dans la suite du texte, ECR 2009.

- Le Recensement de la Population de l'INSEE, qui recense les déplacements domicile-travail à l'échelle communale.

- Des données complémentaires sont mobilisées, comme par exemple les données de fréquentation du réseau ferré, du réseau TransGironde, les données de comptage routier, etc.

Le périmètre d'étude du Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre (cf. carte 0) correspond très exactement au ScoT du Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre.

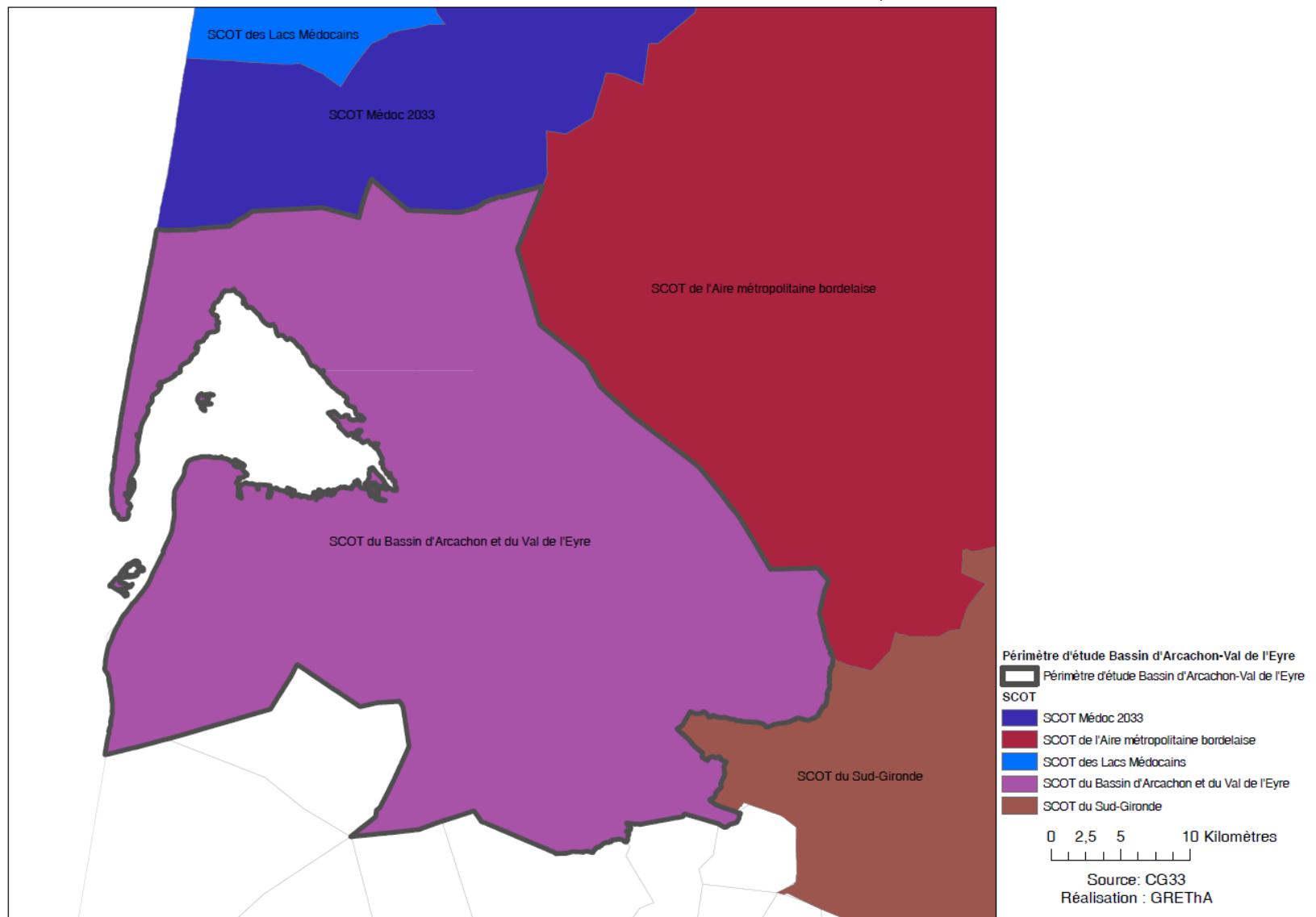
La démarche adoptée s'inspire d'une approche économique : nous analysons dans une première partie « l'offre » et la « demande » de mobilité (les infrastructures et leur utilisation d'un côté, les comportements de déplacement de l'autre), puis dans une deuxième partie « l'équilibre de marché », c'est-à-dire les flux de déplacement émanant de la rencontre entre les infrastructures existantes et la demande de déplacement des acteurs du territoire.

GUIDE DE LECTURE DES CAHIERS TERRITORIAUX DE LA MOBILITE

Les Cahiers Territoriaux de la Mobilité visent à offrir une vision la plus complète possible de la mobilité sur un territoire, en réunissant des données jusqu'ici dispersées.

Composés de cartes et graphiques accompagnés, les questions de méthode (sources de données, mode de calcul des indicateurs, etc.) sont rappelées en début de partie. Un guide de lecture de la carte est parfois proposé, en bas de celle-ci, lorsque les informations contenues sont complexes ou abondantes. Les tableaux de données qui ont servi à construire la carte figurent parfois sur la carte elle-même, parfois dans le texte. Les graphiques et les tableaux contenus dans le texte sont titrés le plus précisément possible, et les chiffres les plus importants des tableaux, commentés dans le texte, sont soulignés dans le tableau lui-même.

Carte 0. Périmètre d'étude retenu et limites des SCOT au 1^{er} janvier 2013



I – Infrastructures, usages et comportements

Cette première partie propose une vision de l'offre de mobilité (les infrastructures et leurs usages) et de la demande de mobilité (les comportements et leurs déterminants) sur le territoire du Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre.

PORTRAIT DE TERRITOIRE

Un territoire très attractif marqué par une dichotomie interne

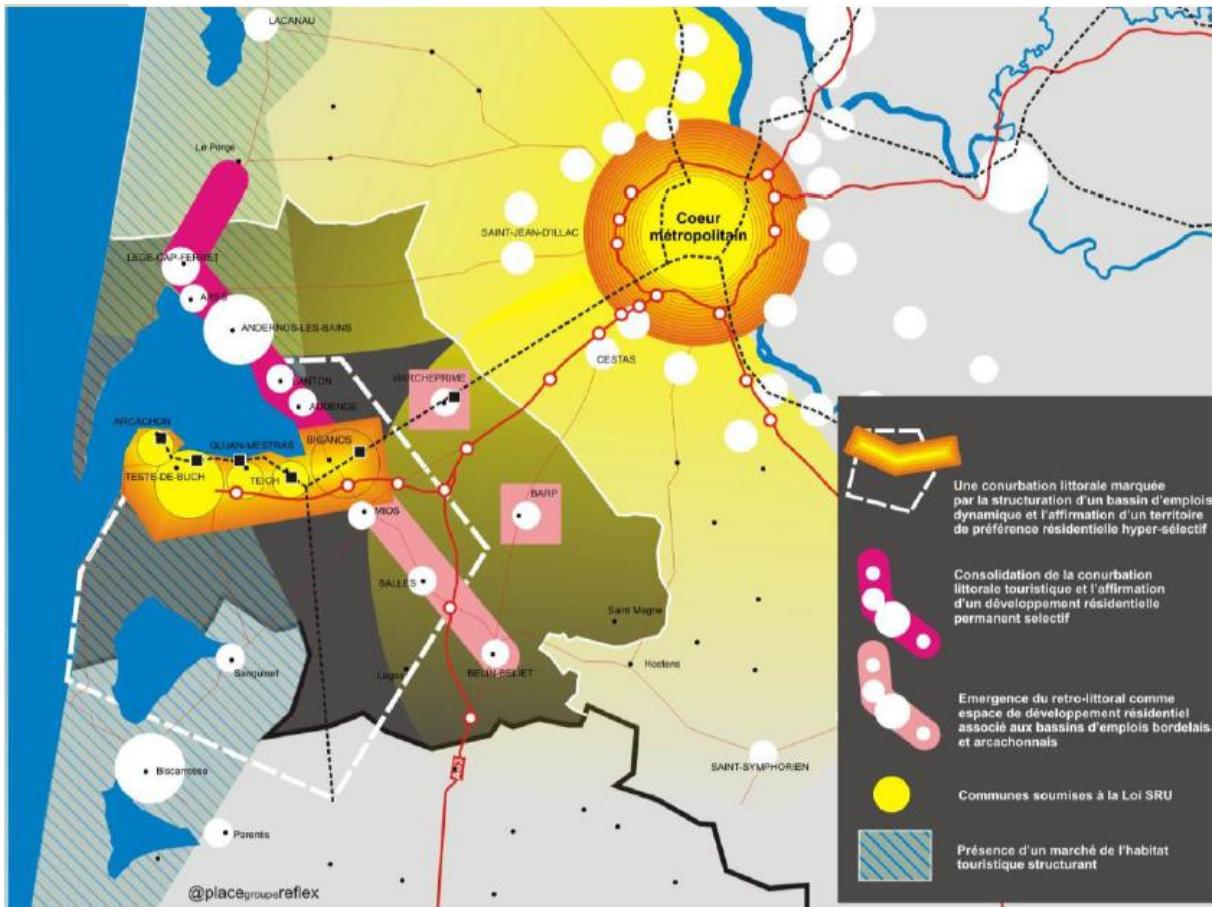
Tableau 1. Données de cadrage pour le Bassin d'Arcachon -Val de l'Eyre , 2010

	BAVE	Gironde
Population totale (hab.)	136 238	1 449 245
Densité moyenne (hab./km2)	92,95	135,13
Taux de Chômage	11,09%	11,34%
Répartition des actifs occupés par CSP		
Agriculteurs exploitants	1,00%	1,28%
Artisans, commerçants, chefs d'entr.	8,17%	5,75%
Cadres, professions intell. sup	11,28%	14,71%
Professions intermédiaires	22,32%	23,10%
Employés	28,60%	25,77%
Ouvriers	17,25%	17,93%
Population de moins de 14 ans	16,84%	17,34%
Taux de croissance 1999-2010	20,98%	11,21%
Population de plus de 75 ans	11,68%	8,94%
Taux de croissance 1999-2010	52,77%	34,72%
Proportion hommes/femmes	91,87%	91,98%

Source INSEE, 2010

Le Bassin d'Arcachon - Val de l'Eyre est composé de 17 communes réparties entre trois Communautés de Communes (la COBAS, la COBAN et la CDC Val de l'Eyre).

Le territoire s'inscrit dans une très forte dynamique d'accueil : ces 10 dernières années : il a capté 16% des gains démographiques de la Gironde, ce qui le place au 2^{ème} rang de l'accueil parmi les territoires girondins. Cette tendance, déjà observée entre 1990-1999, (23% des gains de population girondine ; +23% pour la population des communes du Bassin) s'est dans un premier temps concentrée sur la COBAS et la COBAN, participant à former une conurbation littorale. Depuis, on assiste sur le territoire à une diffusion rétro-littorale. La dynamique d'accueil s'est affirmée sur la COBAN (plus de la moitié des gains de population) et se maintient en volume sur la COBAS. Mais le Val de l'Eyre devient progressivement un territoire attractif. Ainsi la période plus récente voit l'essor de territoires aux entrées du Bassin, celui de bourgs traditionnels en rétro-Littoral (Salles, Le Barp, Belin-Beliet), et le développement de nouvelles villes (Le Barp de Marcheprime) qui sont les témoins d'un desserrement de l'agglomération bordelaise et des communes de la COBAS et de la COBAN vers le Val de L'Eyre.



Source PDH Plan Départemental de l'Habitat de la Gironde – Cahier de territoire du Bassin d'Arcachon et Val de l'Eyre 2014 (Cabinet Place groupe REFLEX)

Economie

Le bassin d'emploi de la COBAS est très dynamique. Au-delà des activités traditionnelles (ostréiculture, nautisme, emploi industriel, bâtiment...) et des services administratifs et de santé, les secteurs du tourisme, des services à la personne, du commerce sont des composantes fortes de l'activité locale. A proximité de l'autoroute A10 se concentrent l'aménagement de zones d'activités et de pôles commerciaux (Biganos, Arès, Marcheprime). Des projets structurants comme la route des lasers jouent un rôle important dans le développement local. En 2009, on comptait plus de 41 000 emplois et le territoire a connu une croissance de près de 10 000 emplois entre 1999 et 2009.

L'attractivité externe du bassin est très forte puisque 60% des ménages qui s'installent sont des néo-girondins, et 27% viennent de la CUB.

Le Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre se caractérise également par une économie résidentielle du fait de l'attrait touristique de son environnement. Mais, là aussi, il faut bien distinguer les différents territoires. Le Bassin attire aussi les populations alentours car il possède les principaux équipements (lycée, hôpital, etc.) et de nombreux commerces. Biganos, avec ses 10 000 habitants possède un centre commercial fortement générateur de déplacements.

En outre, avec la présence de Laséris et du CEA, la commune du Barp a impulsé une forte dynamique à la CdC du Val de l'Eyre générant de nombreux emplois hautement qualifiés.

L'armature territoriale du Bassin d'Arcachon et Val de l'Eyre : les pôles classés par ordre d'importance

La démarche INTERSCOT girondin, co-animée par l'Etat et le Conseil général de la Gironde, a permis de définir une armature territoriale girondine, vécue par les acteurs du territoire⁵. Il s'est agi, grâce à une méthode combinant des données numériques (équipements, emploi, démographie, morphologie du bâti et continuité urbaine, organisation politico-administrative) et qualitatives (ressenti des acteurs locaux), de déterminer une hiérarchie des pôles du territoire girondin. Les villes du territoire sont ainsi classées en différentes catégories :

Les **pôles structurants métropolitains** concentrent les équipements et services et polarisent l'espace local au niveau des navettes domicile-travail. Surtout, ils doivent jouer un rôle structurant localement. Il s'agit d'Arcachon, de La Teste de Buch et de Biganos.

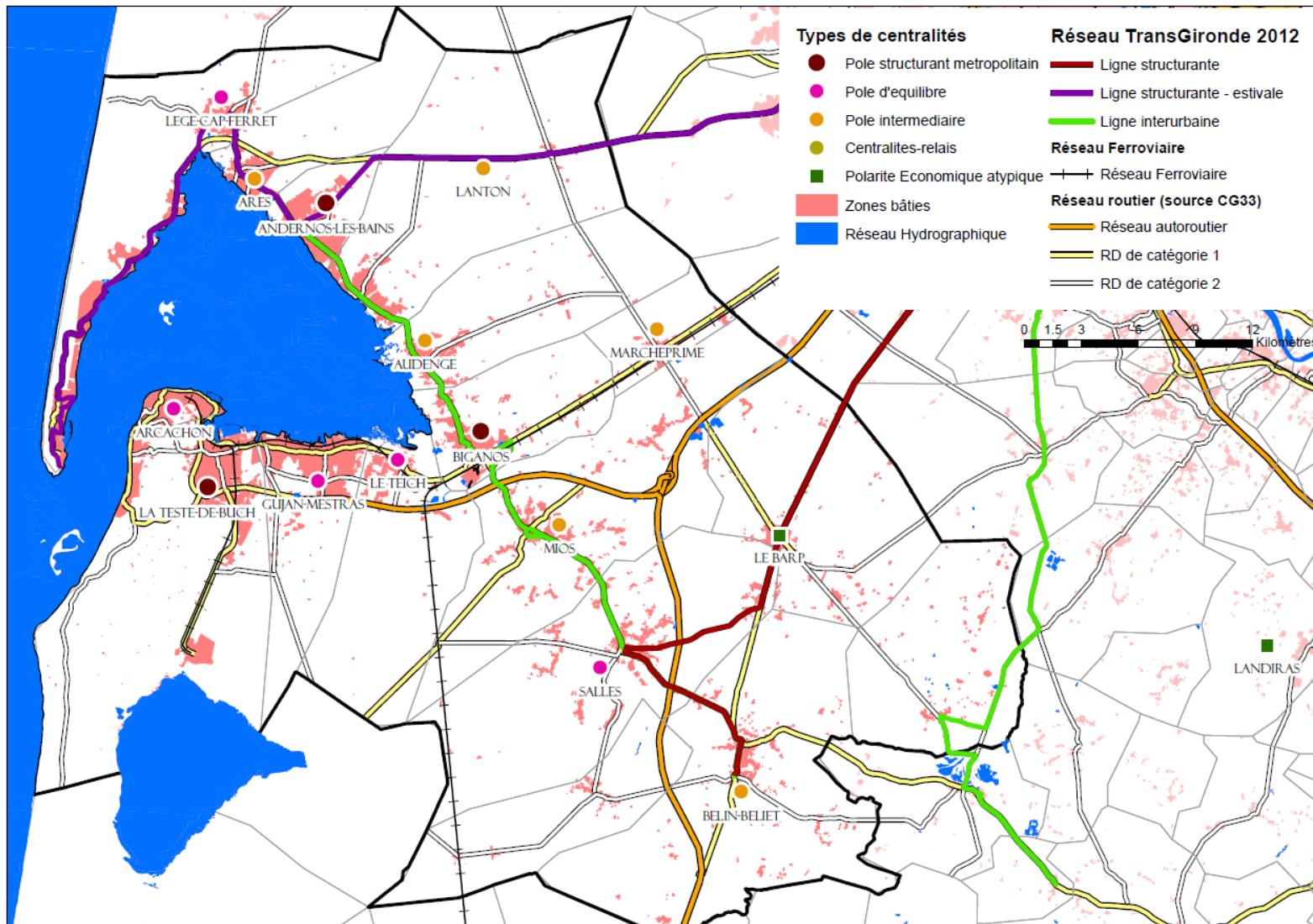
Les **pôles d'équilibre** présentent un niveau moindre d'équipements, de services et d'emploi. Sur un plan local, ils jouent un rôle d'équilibre ou de pivot en lien avec les pôles structurants en venant compléter leur offre. Pour le Bassin d'Arcachon et Val de l'Eyre, il s'agit de Salles, Gujan de Mestras, Arcachon et Lège-Cap-Ferret.

Les **pôles intermédiaires** sont des localités qui comptent un ensemble d'équipements et services dits de base et intermédiaires. Il s'agit là d'une trame de polarités assurant des fonctions de proximité très importantes localement, en complément des pôles d'équilibre et structurants. Il s'agit d'Arès, Lanton, Audenge, Mios, Belin-Beliet et Marcheprime.

Les **polarités économiques atypiques** ont la particularité d'accueillir des activités spécifiques qui jouent une fonction économique particulière, attirant l'emploi, les équipements et les services de façon atypique. Sur le secteur, il s'agit du Barp.

⁵ Cette carte de l'armature territoriale est susceptible d'évoluer.

Carte 1. La hiérarchie des centralités



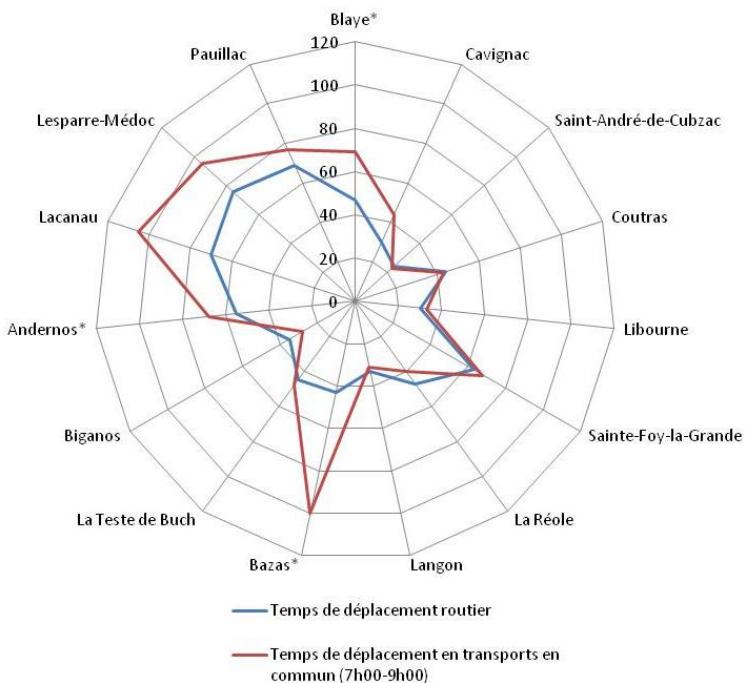
Source : base de données CG33

1. Infrastructures et usages

ACCESSIBILITE DU TERRITOIRE

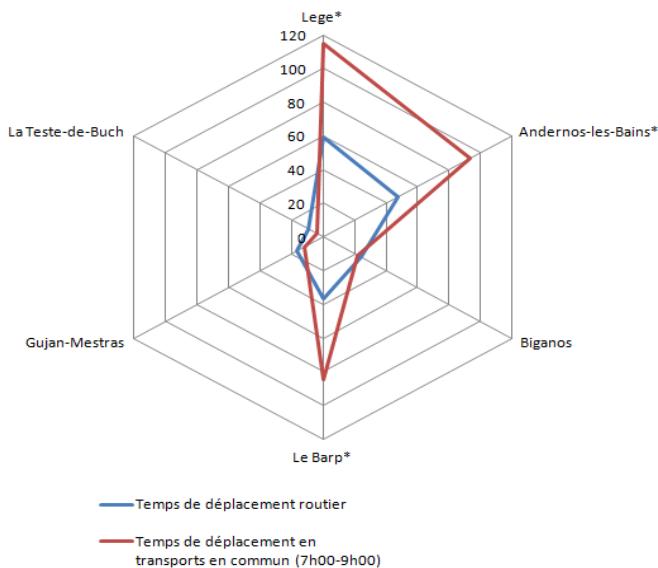
Le graphe « radar » ci-après estime l'accessibilité dite « externe » (Figure 1), des principaux pôles girondins vers l'agglomération bordelaise. On notera la bonne accessibilité des pôles du Bassin, que ce soit en transport en commun ou en voiture particulière : dans des conditions idéales de déplacement, La Teste-de-Buch, Biganos, et Andernos sont tous les trois à moins d'une heure de l'hypercentre bordelais. Seul Andernos ne dispose pas d'une desserte ferrée, mais la ligne Trans Gironde 601 (cf. Carte 1) lui permet d'avoir une accessibilité relativement bonne comparée à l'accessibilité en voiture.

Figure 1. Accessibilités VP et TC des principales centralités en Gironde (Destination : gare de Bordeaux Saint-Jean)**



Le graphe radar suivant (Figure 2) donne l'accessibilité dite « interne » du territoire, vers Arcachon, le pôle principal. Sans surprise, l'accessibilité à La Teste-de-Buch et Gujan-Mestras est très bonne, que ce soit en véhicule particulier ou en train, étant donné leur proximité. L'accessibilité à Lège-Cap-Ferret et Andernos est moins bonne en véhicule particulier, étant donné la nécessité de contourner le Bassin, et assez mauvaise en transports en commun, puisqu'il est nécessaire d'opérer plusieurs ruptures de charge entre train et cars. Le même constat est valable pour Le Barp, même si l'accessibilité automobile est meilleure que dans le nord du Bassin.

Figure 2. Accessibilités VP et TC des principales centralités du Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre ** (Destination : gare d'Arcachon)



* : villes non desservies par une gare SNCF

** : Le temps de déplacement routier en véhicule personnel (VP) est obtenu à partir de *Google Maps*. Le temps de déplacement en transports en commun (TC) est calculé sur la base de durée moyenne des trajets SNCF proposés entre 7h 00 et 9h00 au départ de chaque ville (trajets en semaine, juin 2013), éventuellement augmenté du temps de trajet en car (source TransGironde) nécessaire pour le rabattement vers la gare SNCF la plus proche.

Nb : Les villes représentées correspondent aux centralités principales de chaque territoire, telles que perçues par les acteurs territoriaux (source INTERSCOT, CG33)

Outre la fréquence de desserte, le confort, l'amplitude horaire et la fiabilité des transports, la différence de temps de trajet entre voiture et transports en commun joue un rôle déterminant dans le choix de report modal. Un élément également plébiscité par les usagers de l'automobile est sa souplesse : elle n'est pas dépendante du niveau d'offre et de la géographie des dessertes. En revanche le stationnement est un levier intéressant pour favoriser le report modal.

Enfin un point crucial est celui du premier et du dernier maillon du déplacement : si l'on peut se rendre plus rapidement d'une gare à l'autre par le train, comment se rend-on à la gare elle-même, et comment effectue-t-on la fin du trajet ? C'est une des raison pour lequelles les autorités en charge des transports font évoluer certaines gares en « plate-formes multimodales », où le voyageur a plus de facilité pour enchaîner plusieurs modes de transport (confort, interconnexion horaire, proximité des transports, information multimodale, stationnement...). Toutefois, des solutions adaptées à chaque territoire sont encore à rechercher pour faciliter les maillons du bout de la chaîne de transport, et ainsi favoriser le report modal de l'automobile vers le train : services de location économique d'automobiles sur courte durée (journée ou demi-journée), autopartage, taxis collectifs, vélos en libre-service, etc...

LE RESEAU ROUTIER

La carte 2 présente les usages du sol ainsi que le réseau routier du Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre à un niveau élevé de détail, tandis que la carte 3 propose une vision synthétique de la même information, avec les zones construites, les fleuves, et les routes principales du territoire. La géographie est particulière, puisque le Bassin d'Arcachon présente la nécessité d'être contourné : ainsi, la D3 effectue le « tour » du Bassin.

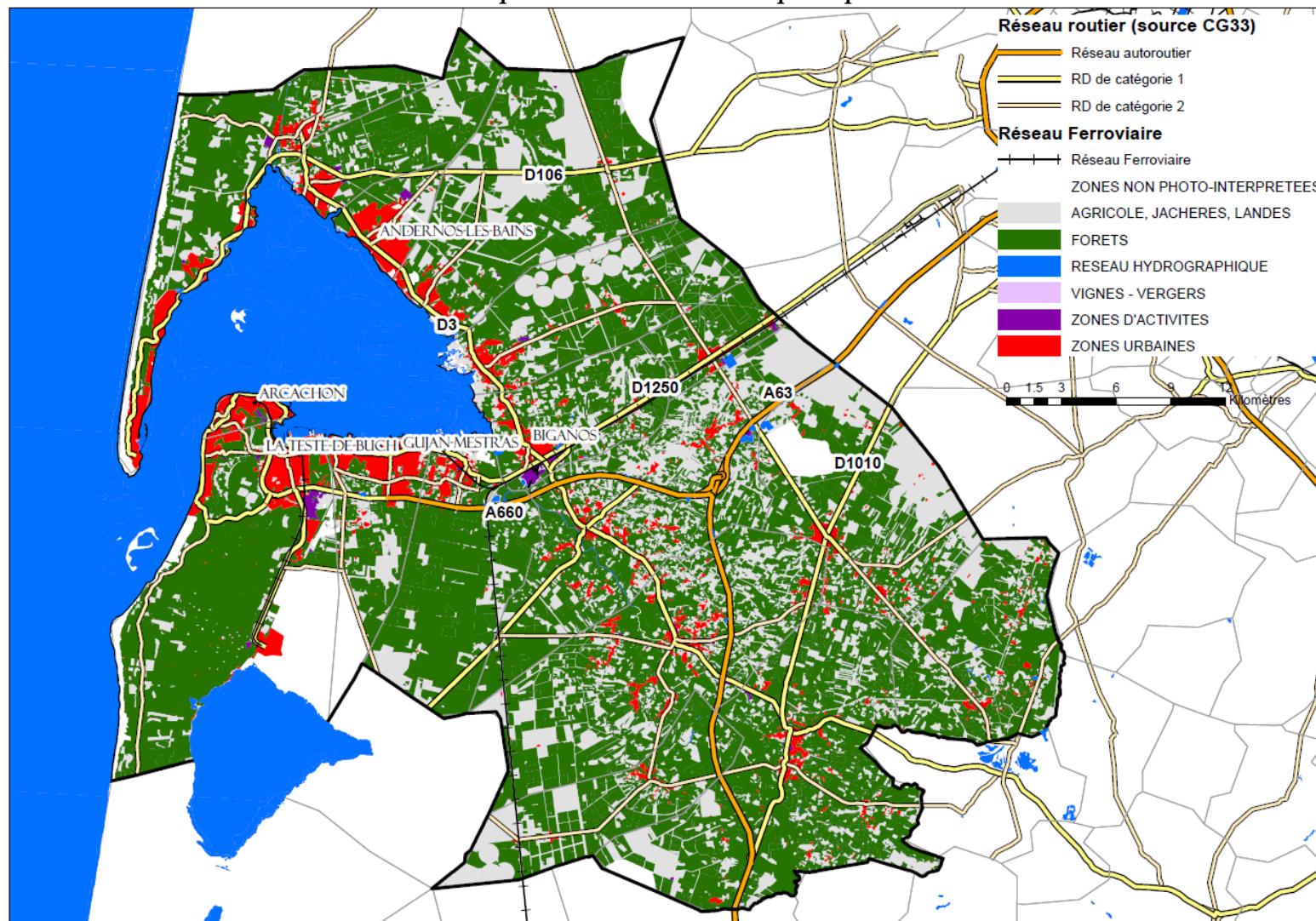
Trois « portes d'entrée » depuis l'agglomération bordelaise se dégagent : au nord, la D106 qui descend ensuite jusqu'à la pointe du Cap-Ferret ; la D1250, axe historique d'accès au sud du Bassin, doublée par l'autoroute A63-A660. On notera également que le territoire est traversé par l'A63 en direction des Landes, du Pays Basque et de l'Espagne (Carte 3).

Le territoire dispose également d'un réseau de cyclable particulièrement bien développé. Il prend appui pour partie sur l'ancien réseau ferré. Hors agglomération bordelaise c'est d'ailleurs le secteur qui enregistre la plus forte pratique des deux roues.

Le trafic routier se concentre sur ces trois axes principaux (Carte 4) : la D106 pour desservir Arcachon et Lège-Cap-Ferret ; la D1250 pour Biganos, La Teste-de-Buch, Gujan-Mestras et Arcachon, mais beaucoup moins fréquentée que l'A63-A660, désormais axe principal de desserte de ces communes ; enfin, un trafic important sur l'A63 en direction du sud du territoire et au-delà. La D3 se révèle également un axe majeur de desserte des pôles du Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre, dans la mesure où le pourtour du Bassin est fortement urbanisé. A l'est, le trafic est relativement faible.

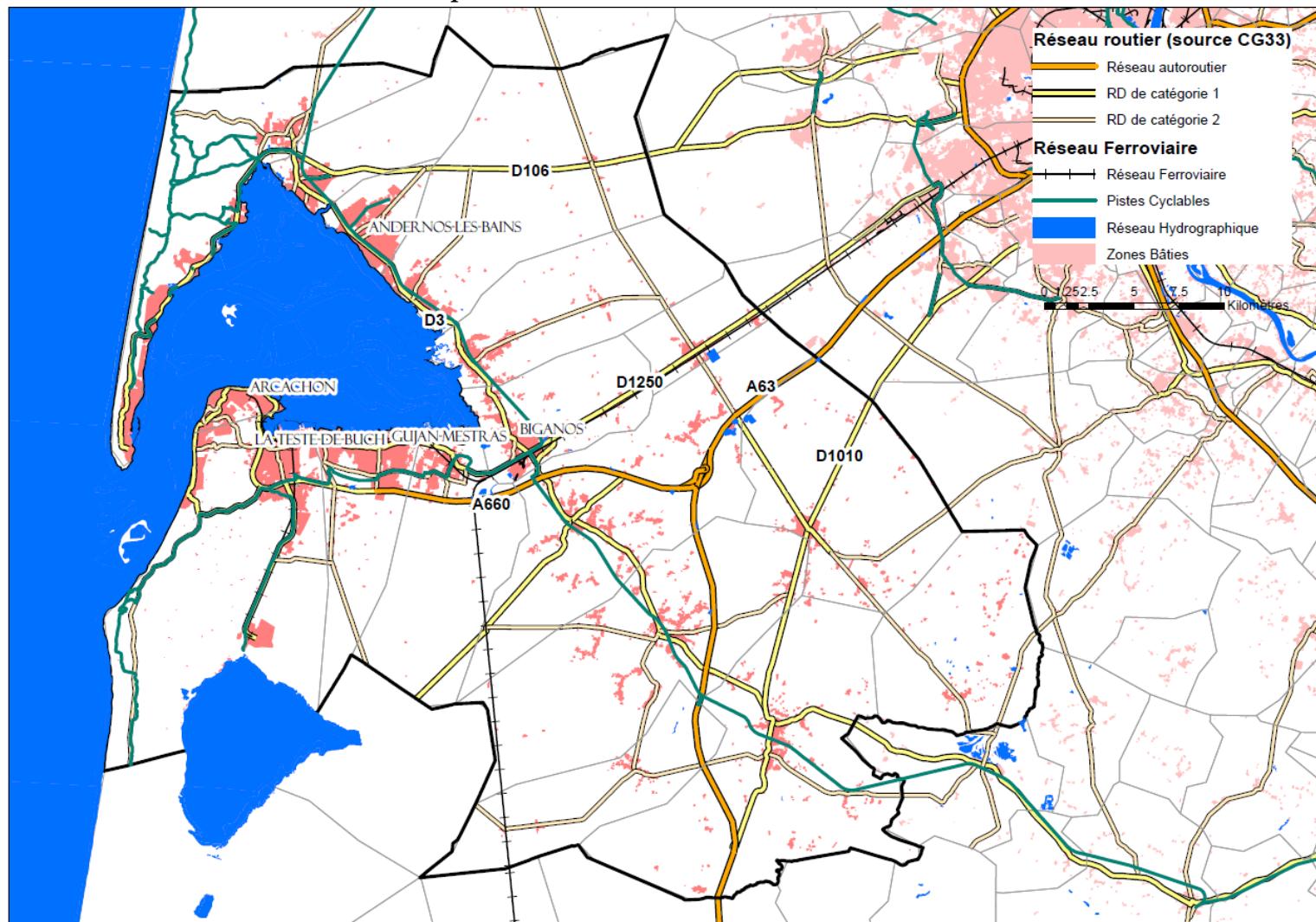
Depuis 2012 le Conseil Général s'est engagé dans l'élaboration d'un plan départemental de covoiturage qui a conduit à la réalisation de 14 aires de covoiturage dans le Bassin d'Arcachon et Val de l'Eyre : Arès, Arcachon (2), Audenge, Lanton, Mios, Salles, Biganos (5), Le Barp, Lège-Cap-Ferret, Marcheprime (2), Gujan Mestras (2) et La Teste. Le Plan se poursuit et d'autres aires seront construites.

Carte 2. Occupation du sol en 2004 et principaux réseaux



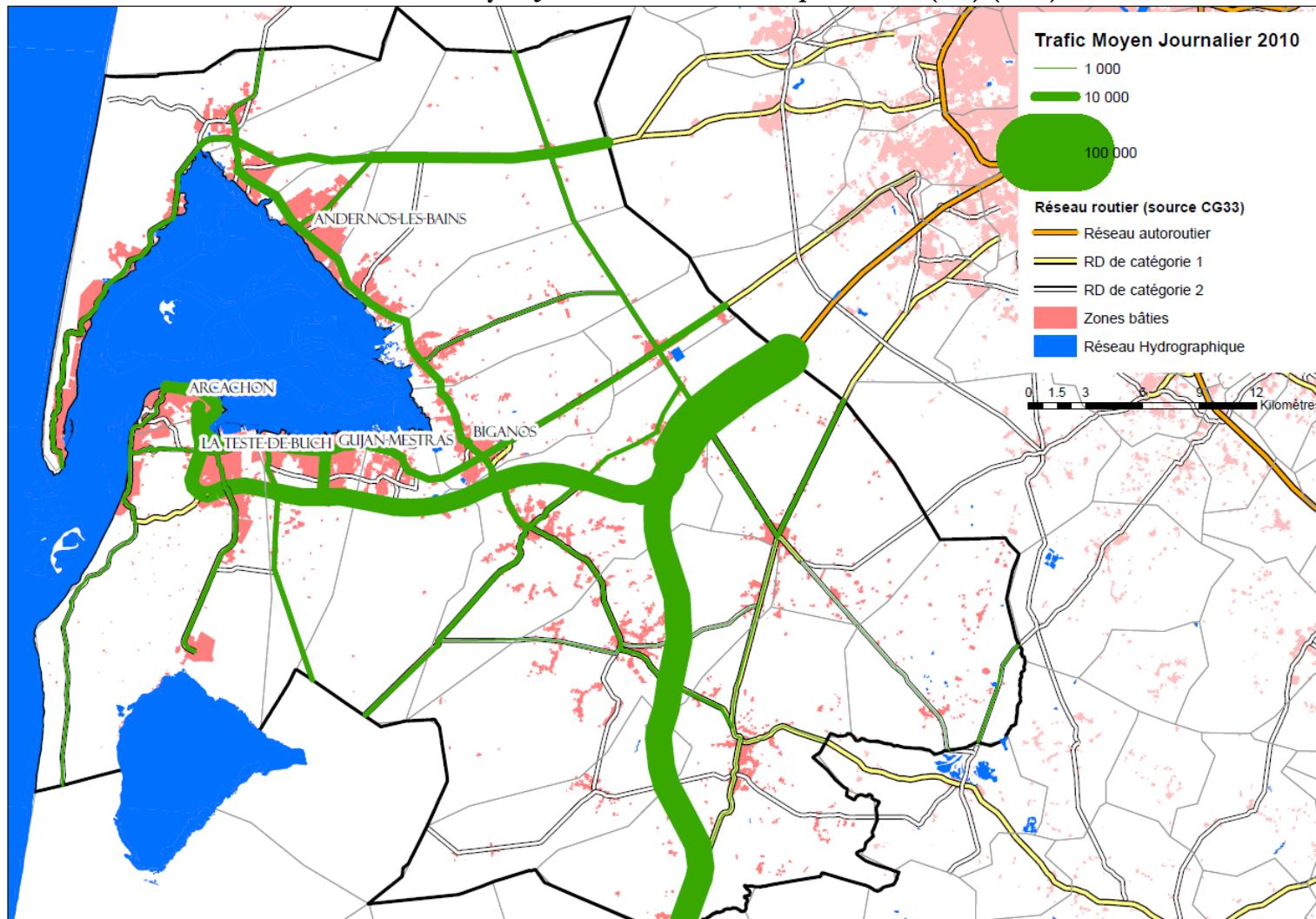
Source : Datalocale, IGN

Carte 3. Principales zones construites et réseau routier hiérarchisé



Source : Corine Land Cover, IGN

Carte 4. Trafic Moyen Journalier en véhicule particulier (VP) (2010)



Source : Comptages CG33-Etat, base de données DREAL, 2010

LE RESEAU FERRE

La voie ferrée suit la D1250 jusqu'à Arcachon, avec un embranchement vers le Sud à la hauteur de la gare de Facture-Biganos.

Les 2 lignes ferroviaires sur ce territoire relient Bordeaux à Arcachon d'une part, et au sud aquitain d'autre part. Les lignes sont communes entre Bordeaux et Biganos. Sur le territoire elles desservent 7 gares, dont 2 pôles structurants, Biganos et La Teste de Buch. Les gares du Teich, La Hume, Facture-Biganos (en cours de travaux) ont été aménagées en pôles multimodaux. Sur le périmètre de la COBAS, qui compte les 5 gares Le Teich, Gujan-Mestras, La Hume, La Teste et Arcachon, les voyageurs munis d'un titre de transport BAÏA peuvent aussi bien emprunter un bus urbain qu'un TER. La ligne est parcourue par des TER (47 circulations par jour en 2014 entre Bordeaux et Arcachon) et des TGV.

La fréquentation des gares du territoire est élevée, notamment Facture-Biganos (3^{ème} gare du département en 2012) et Arcachon, autour de 1000 passagers/jour, mais aussi Gujan-Mestras et La Teste-de-Buch, autour de 600 passagers/jour (Tableau 2). La forte croissance de la gare de Marcheprime est notamment due à la proximité aux zones d'activités de Mios et du Magajoule, mais aussi à l'aménagement de la gare en pôle d'échange.

L'utilisation du train est importante pour les pôles du Sud du Bassin. Les taux de croissance sur trois ans (Tableau 2, Carte 7) sont relativement homogènes. Ils reflètent la croissance démographique, et l'on peut supposer que, s'ils ne sont pas plus importants, c'est que les pôles du Sud du Bassin gagnent en autonomie vis-à-vis de l'agglomération bordelaise.

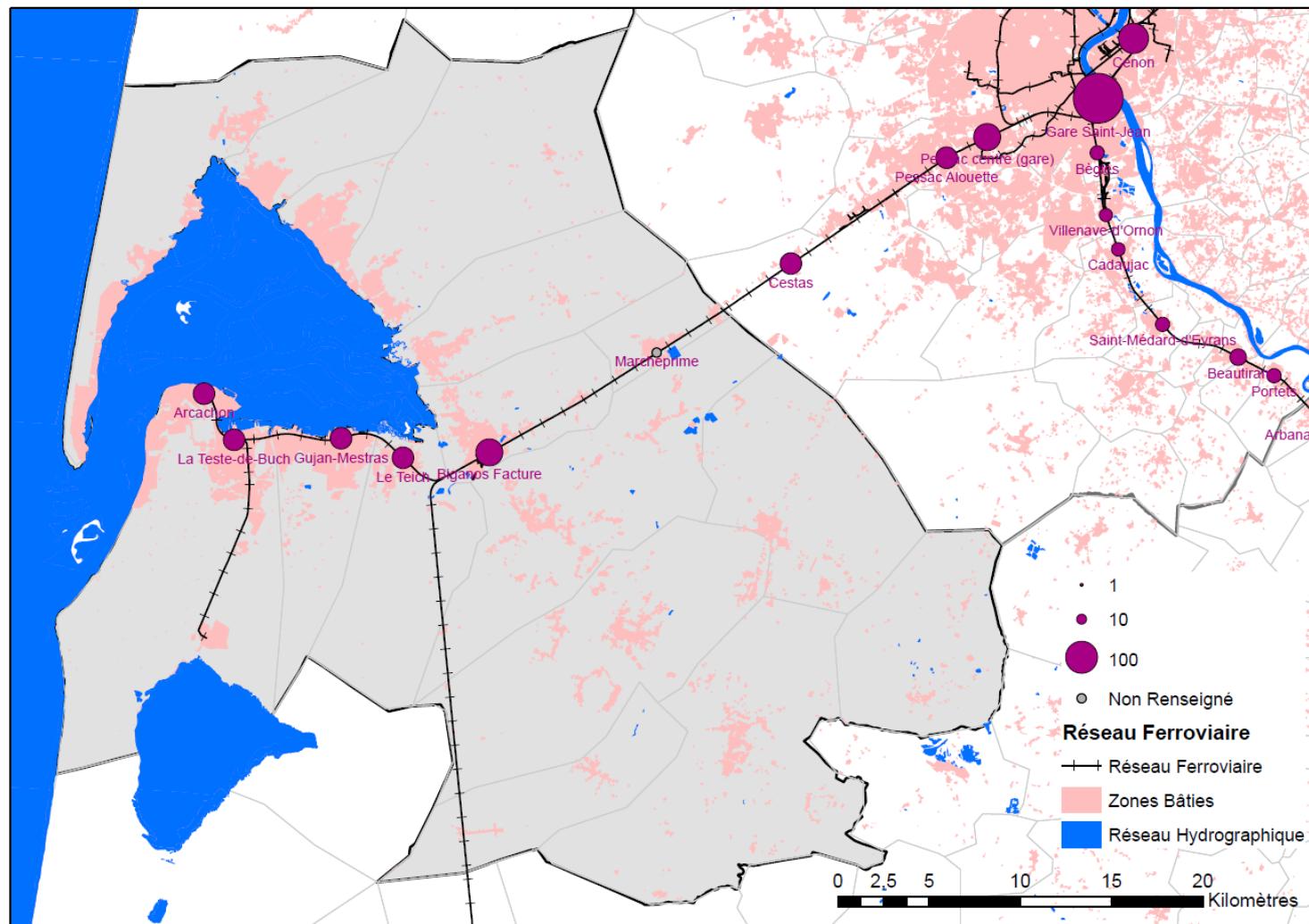
Tableau 2. Fréquentation quotidienne moyenne des trains en gare du Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre, 2009-2012⁶

GARE	Fréquentation 2009 (nb passagers)	Fréquentation 2012 (nb passagers)	Taux de croissance 2009- 2012
Biganos Facture	1 050	1 179	12,25%
Arcachon	814	937	15,12%
Gujan-Mestras	519	630	21,31%
La Teste-de-Buch	508	561	10,44%
Marcheprime	355	472	33,25%
Le Teich	280	328	17,21%

Source : CRA, 2013

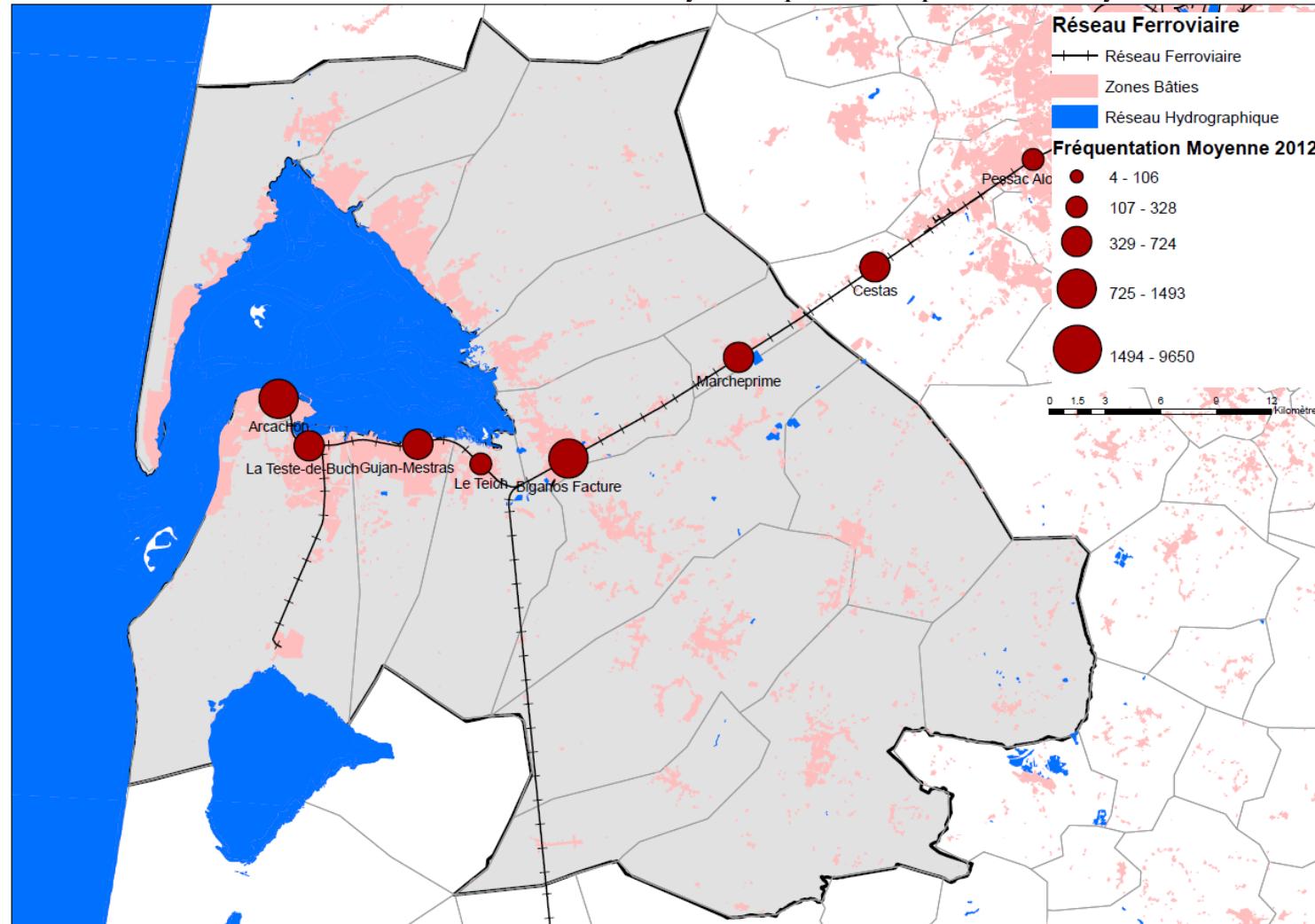
⁶ La fréquentation quotidienne moyenne des trains en gare est calculée comme la moyenne des montées et des descentes en gare.

Carte 5. L'offre ferroviaire dans le Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre : nombre d'arrêts en gare par jour (2 sens) (2012)



Source : CRA 2012

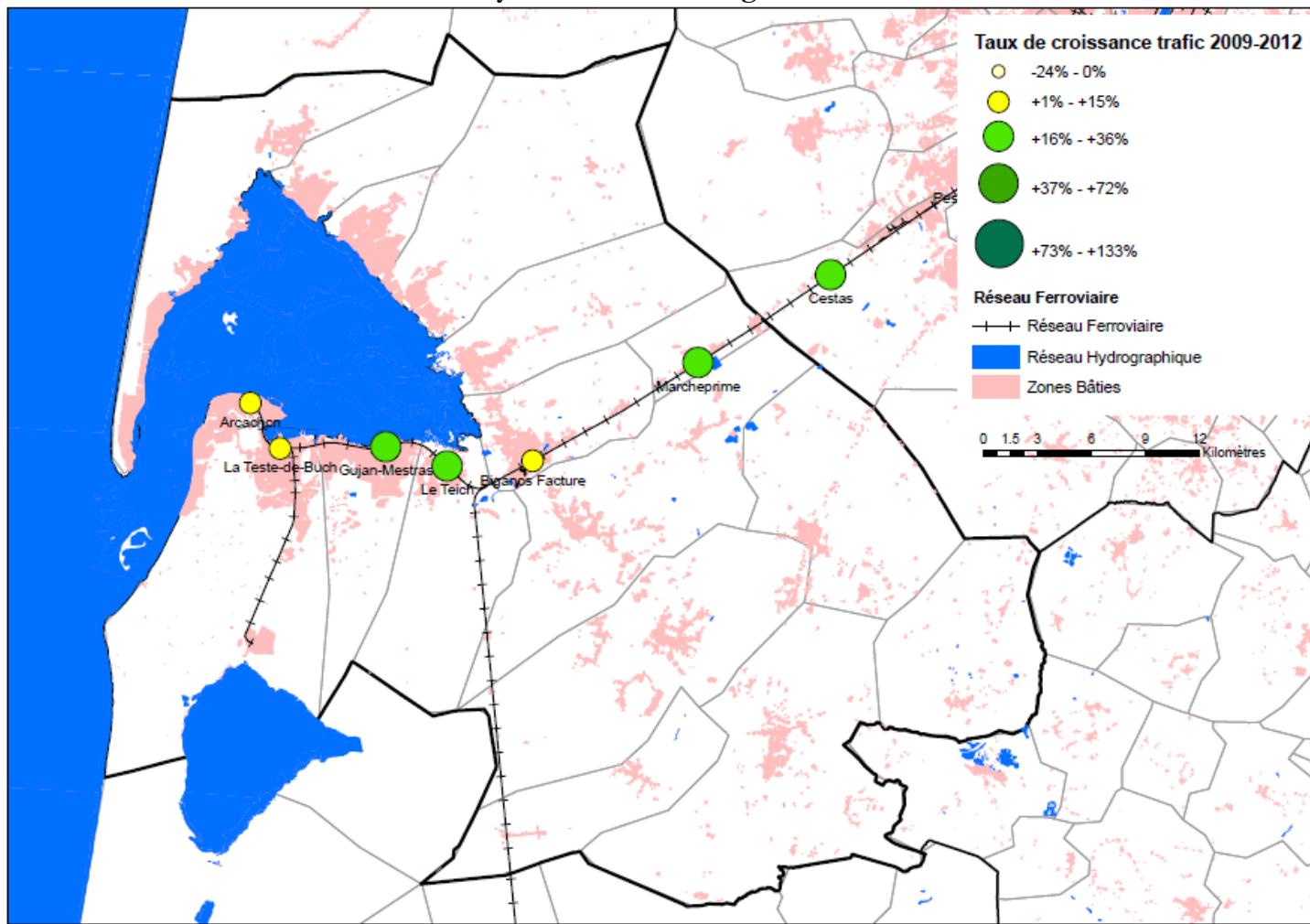
Carte 6. L'utilisation du réseau ferré du Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre : fréquentation quotidienne moyenne des trains en gare en 2012



Lecture la fréquentation quotidienne moyenne des trains en gare s'entend comme une moyenne des montées et des descentes (Tableau 2)

Source : CRA 2012

Carte 7. L'utilisation du réseau ferré du Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre : taux de croissance 2009-2012 de la fréquentation quotidienne moyenne des trains en gare



Lecture : la fréquentation quotidienne moyenne des trains en gare s'entend comme une moyenne des montées et des descentes (Tableau 2)

Source : CRA 2012

Les principales lignes TransGironde desservant le Bassin d’Arcachon-Val de l’Eyre sont la 601 Bordeaux Lège-Cap Ferret, sur la D106, une ligne à la fois structurante et estivale puisqu’elle descend jusqu’au Cap-Ferret et dessert, en été seulement, la plage du Grand-Crohot ; la 505 Bordeaux-Belin-Beliet, désormais doublée par un itinéraire « express » ; enfin, dans une moindre mesure, la 610 Belin Beliet-Andernos qui longe le Bassin par l’est ; Les lignes 601 et 505 sont, de loin, les plus fréquentées (Tableau 3 et Carte 9). On notera qu’en période « estivale » la ligne 601 Bordeaux Lège-Cap Ferret est massivement fréquentée.

A l’inverse, la ligne 610 Belin Beliet-Andernos qui dispose d’une offre moindre avant 2012 est également relativement peu fréquentée. Il s’agit essentiellement d’une desserte locale, non reliée à l’agglomération bordelaise. Les déplacements sur la 610, le long du Bassin par l’est, sont fortement concurrencés par l’automobile, et il semble cohérent que cette ligne soit proportionnellement plus fréquentée par les titulaires de titres « Horizon »- tarification préférentielle, sous condition de ressources (plus de 10% de la fréquentation totale, Tableau 3), qui ont un accès moindre à l’automobile et sont donc plus captifs des modes alternatifs. Ce point est cependant à nuancer. En septembre 2012, le niveau de desserte de la ligne 610 a été renforcé et la fréquentation commerciale annuelle de cette dernière a augmenté de 58%.

Ainsi, sur le Bassin d’Arcachon-Val de l’Eyre, les lignes de transport urbain Baïa et ého, de cars TransGironde et le réseau ferré jouent la complémentarité, pour assurer la desserte du territoire. Il est d’ailleurs intéressant de voir que l’arrêt « Biganos-Gare SNCF » est un des plus fréquentés du territoire (Tableau 4), soulignant ainsi la complémentarité entre les deux modes, routier et ferré.

La fréquentation TransGironde par arrêts (Carte 11, Tableau 4) montre qu’Andernos-centre est de loin le plus fréquenté, avec plus de 2000 montées/mois en 2012. Les taux de croissance de la fréquentation sur un an sont très élevés (Tableau 4), la fréquentation de nombreux arrêts étant multipliée par 2, voire par 3 entre 2011 et 2012, année de refonte du réseau TransGironde.

En 2012, le réseau TransGironde a connu une amélioration et une restructuration de son offre :

- Sur ce territoire très marqué par la saisonnalité et où la mobilité se développe fortement, les demandes de liaisons périurbaines et estivales ont été prises en compte : cinq lignes TransGironde desservent le secteur. Trois lignes sont en connexion directe avec Bordeaux : les lignes 601 Bordeaux Lège-Cap Ferret, 505 Bordeaux-Belin-Beliet, 504 Bordeaux-Hostens. Deux lignes (610 Belin-Beliet Lège-Cap Ferret, 611 Lège-Cap-Ferret-Lacanau) assurent une desserte locale.
- L’offre est entièrement cadencée et renforcée sur la ligne 601 (fréquences presque doublées entre Lège et Bordeaux). Elle est en terminus aux pôles d’échanges de Bordeaux-Quinconces et en connexion avec les lignes B et C du tram.

- A l'heure de pointe, la ligne 505 propose une liaison « express » et dessert l'aire de covoiturage de Salles. En outre la ligne, qui dessert le secteur stratégique du Barp, est désormais cadencée au quart d'heure.
- Une ligne nouvelle est créée (ligne 611), permettant la liaison entre deux pôles touristiques majeurs du département Lège-Cap-Ferret et Lacanau durant la période estivale. En revanche la ligne Le Barp Marcheprime qui enregistrait une trop faible fréquentation a été supprimée.
- La ligne 610 Belin-Beliet Lège-Cap Ferret est réorganisée et connaît un renforcement important. Elle passe de 6 à 10 AR/jour.
- Le passage à la tarification unique : un tarif unique de 2.50€ a été créé pour n'importe quel type de trajet.

Ces évolutions participent à expliquer la forte augmentation de fréquentation observée depuis 2012 sur les lignes TransGironde du secteur et que la Carte 12 illustre. Deux lignes du secteur figurent parmi les 10 lignes les plus fréquentées du réseau TransGironde en 2013 : la ligne 601 Bordeaux-Lège Cap Ferret (1^{ère} position avec 236 295 voyageurs commerciaux) et la ligne 505 Bordeaux-Belin-Beliet (10ème position).

Tableau 3. Fréquentation annuelle des lignes TransGironde du Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre en 2012 (source : CG33)⁷

N° Ligne	Nom Ligne	Fréquentation Totale	dont : Scolaires	Part des scolaires dans la fréquentation totale	Nb de tickets "Horizon"	Part des tickets "Horizon" dans la fréquentation totale
504	TALENCE (Peixotto) - HOSTENS - LE TUZAN	4142	2926	70,64%	39	0,94%
505	TALENCE (Peixotto) - BELIN BELIET	111187	89121	80,15%	1269	1,14%
601	BORDEAUX (Gare Saint-Jean) - LEGE CAP FERRET	187242	91667	48,96%	7600	4,06%
610	BELIN BELIET - MIOS - ANDERNOS-LES-BAINS	22988	3134	13,63%	2429	10,57%
611	LACANAU - LEGE CAP FERRET	-	-	-	-	-

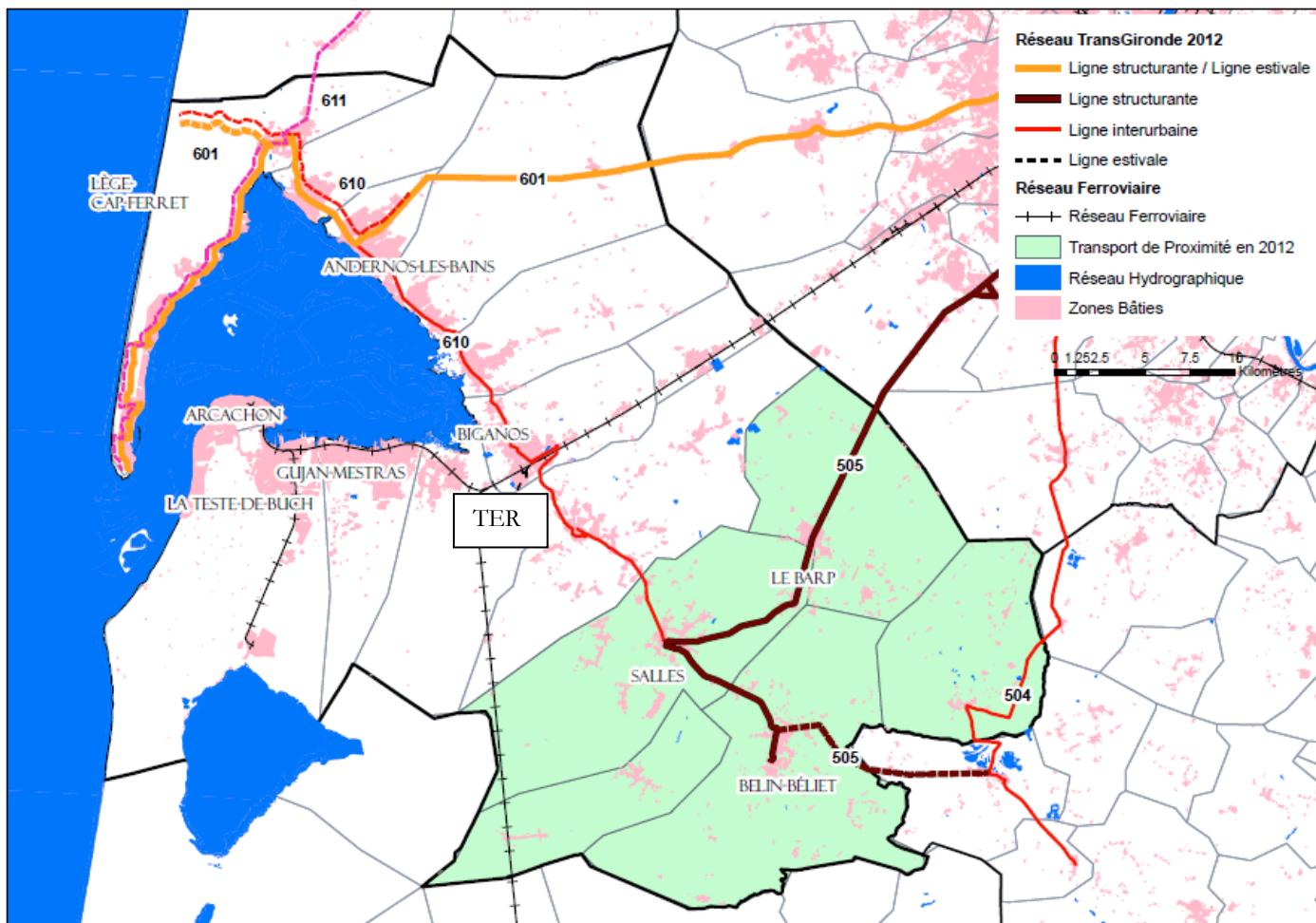
⁷ Fréquentation mesurée sur la période sept. 2011 – août 2012.

**Tableau 4. Fréquentation mensuelle moyenne TransGironde (en nombre de montées)
par arrêts principaux en 2012 (source : CG33)**

Nom d'arrêt	Moyenne mensuelle 2011	Moyenne mensuelle 2012	Taux de croissance moyen 2011-2012
ANDERNOS - Centre	1 062	2 048	92,93%
LE BARP - Bourg	333	734	100,00%
ARES - Centre	240	616	156,67%
BIGANOS - Gare SNCF	459	574	25,08%
ANDERNOS - Lyc. Nord			
Bassin	193	482	100,00%
SALLES - Bourg	255	479	88,21%
LEGE - Salle des Sports	215	474	120,98%
BELIN BELIET - Belin	177	452	155,81%
ANDERNOS - Capsus	137	357	161,54%
ANDERNOS - Rue de la Carreyre	109	300	174,77%
AUDENGE - Mairie	166	258	55,12%
ANDERNOS - Allee P.			
Despagne	116	254	119,91%
ARES - Bld de l'Aerium	78	215	100,00%
BELIN BELIET - Beliet	91	203	123,08%
ANDERNOS - Rd Pt du Miami	69	174	100,00%
ARES - Camp. les Ecureuils	46	172	276,92%
SALLES - Lot. du Grand Chemin	51	148	193,07%
ANDERNOS - Comte	47	148	200,00%
ARES - Le Perrey	45	135	200,00%
LEGE - Le Canon	55	132	100,00%
LANTON - Blagon	37	117	214,86%
LEGE - Pl. d'Ignac	26	110	331,37%
BIGANOS - Z.A.	28	108	200,00%
BELIN BELIET - Piste Cyclable	68	107	58,52%
LANTON - Le Braou	56	103	85,59%

Lecture : la moyenne pour chaque année est calculée comme la moyenne des deux mois représentatifs que sont janvier et octobre. Seuls les arrêts de fréquentation > 100 en 2012 sont représentés.

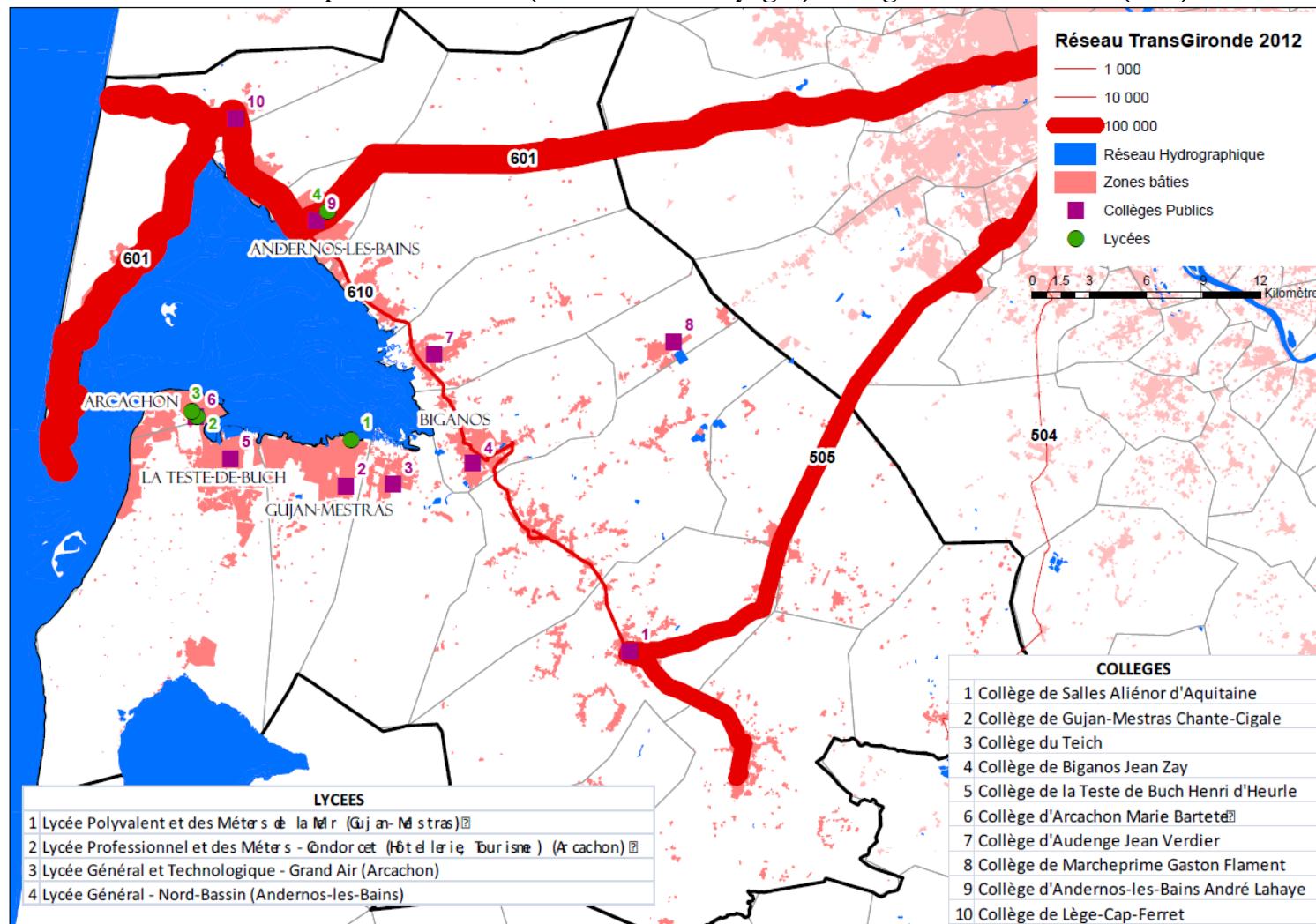
Carte 8. Le nouveau réseau TransGironde (2012) : lignes principales et estivales⁸



Source : CG33

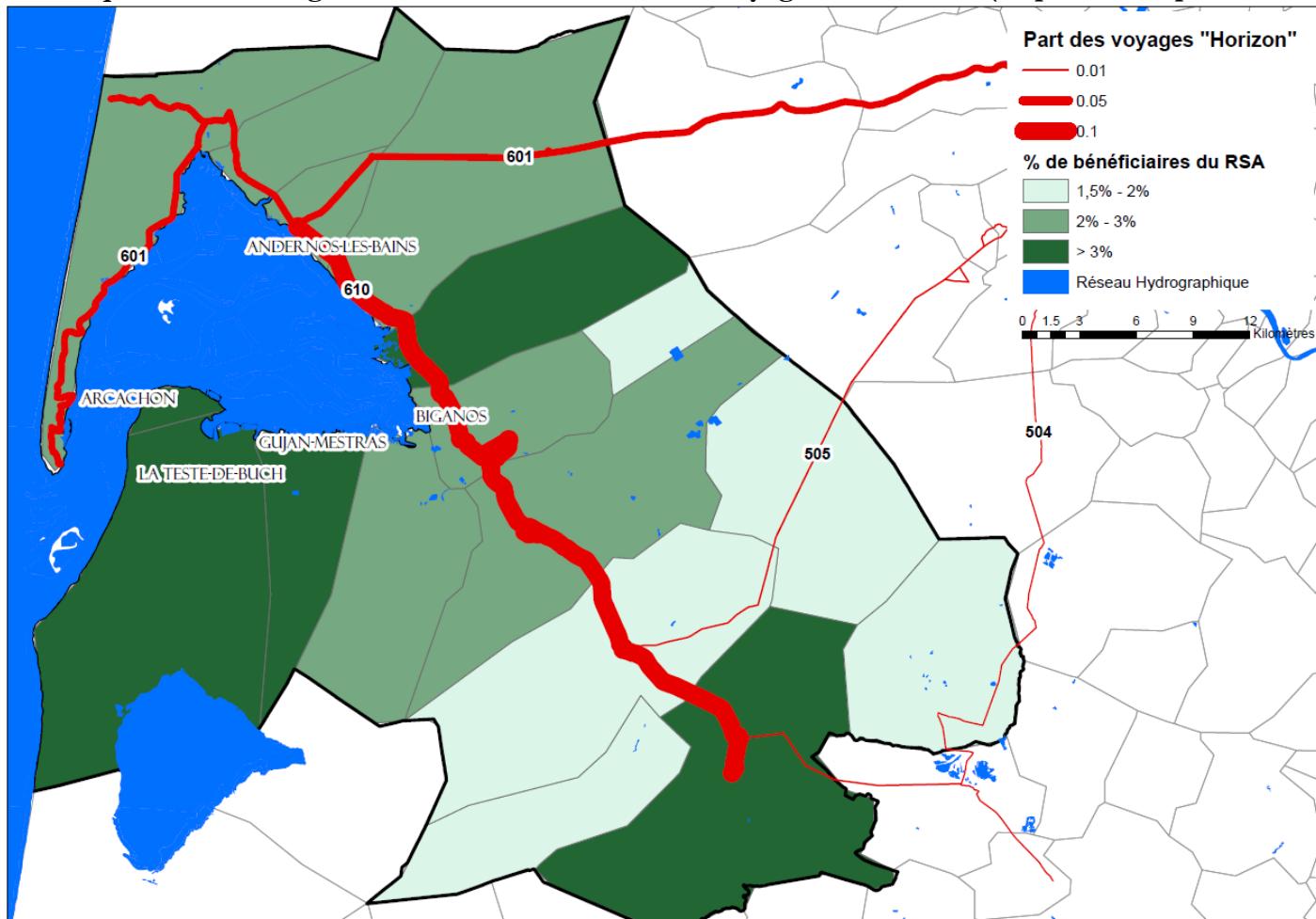
⁸ La COBAS est AOTU et organise sur son territoire du transport urbain (réseau Baïa et ého).

Carte 9. La fréquentation totale (en nombre de voyages) des lignes TransGironde (2012)



Source : CG33

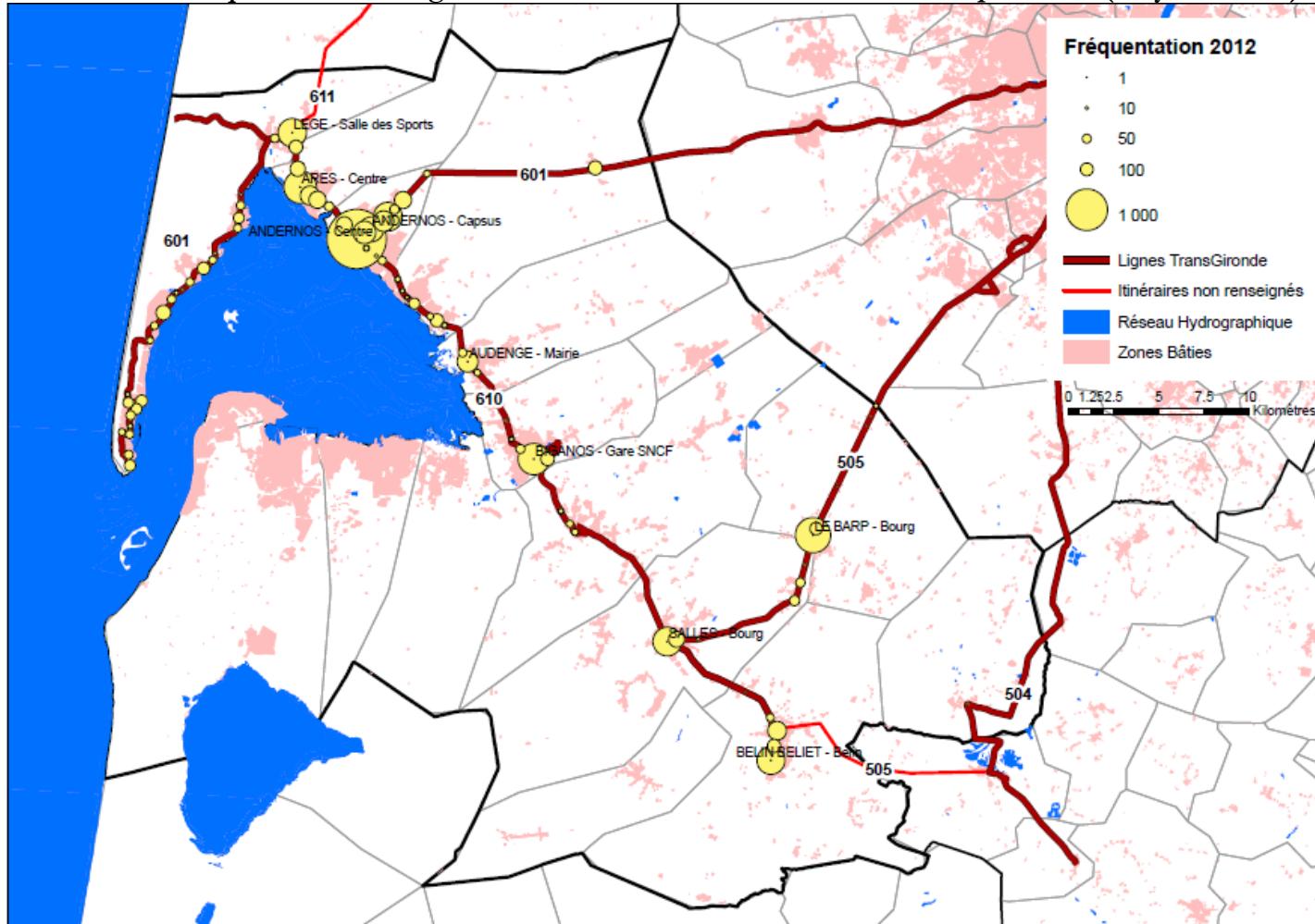
Carte 10. La fréquentation des lignes TransGironde : nombre de voyages « Horizon » (en part des déplacements totaux)⁹



Source : CG33

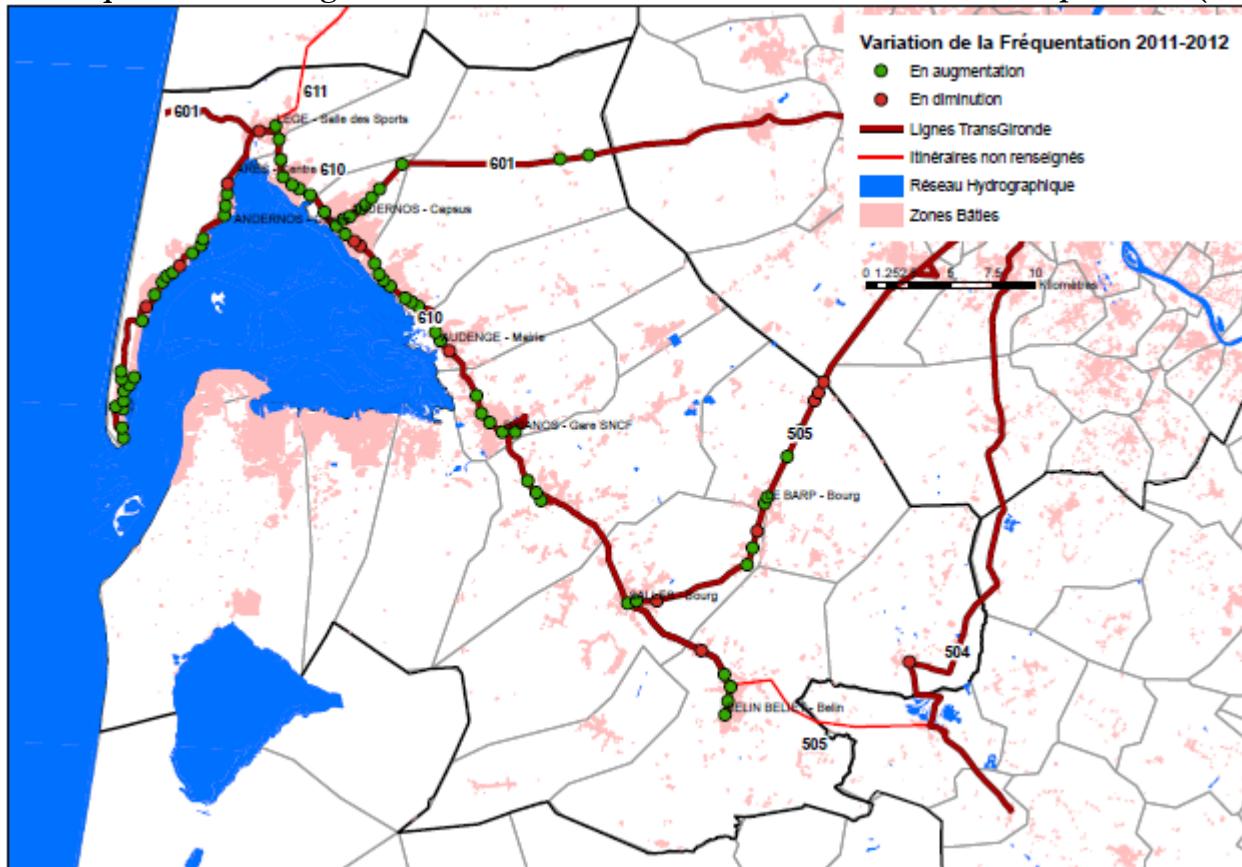
⁹ Le pourcentage de bénéficiaires du RSA est calculé par rapport à la population communale totale.

Carte 11. La fréquentation des lignes TransGironde : le nombre de montées par arrêts (moyenne 2012)



Source : CG33

Carte 12. La fréquentation des lignes TransGironde : évolution du nombre de montées par arrêts (2012)



Source : CG33

EN BREF...

L'offre de mobilité : infrastructures et usages

Le Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre est caractérisé par deux « portes d'entrée » principales : la D106 au Nord, l'A660 au Sud. Il est aussi traversé par un axe à fort trafic, l'A63, en direction du sud et de l'Espagne. Hors agglomération bordelaise, c'est le secteur le mieux doté en aménagements cyclables.

Les deux réseaux de transport en commun, ferré et routier, se complètent relativement bien : la fréquentation du train est élevée, et les taux de croissance modérés de la fréquentation pourraient refléter le gain d'autonomie du territoire vis-à-vis de l'agglomération bordelaise.

Les lignes Trans Gironde desservent le nord et l'est du territoire : au nord, la ligne 601 vers Andernos et le Cap-Ferret enregistrent une fréquentation élevée, de même que la 505 vers Le Barp et Belin-Beliet, désormais doublée par un itinéraire « express ». Le succès de la refonte du réseau est indéniable lorsque l'on regarde les taux de croissance de la fréquentation.

On relève cependant une inégalité dans l'accès en transports collectifs aux emplois, équipements et services. Le Nord Bassin (axe Lège Biganos) ou le Val de l'Eyre ont une accessibilité moindre que d'autres parties du territoire. Au vu des évolutions démographiques sur le secteur, il existe un réel enjeu à mener une réflexion globale sur les déplacements.

2. Les comportements de mobilité

AVERTISSEMENT :

Les résultats issus de l'analyse de données de l'enquête EGT présentent des indicateurs statistiques qui ont pour objet de donner les grandes tendances qui se dégagent en matière de déplacement sur le territoire de la Gironde.

La plupart des données présentées sont robustes au seuil de N=30 observations. Toutefois, lorsque les données ne sont pas significatives, les tableaux les mentionnent par le sigle *N.S.*

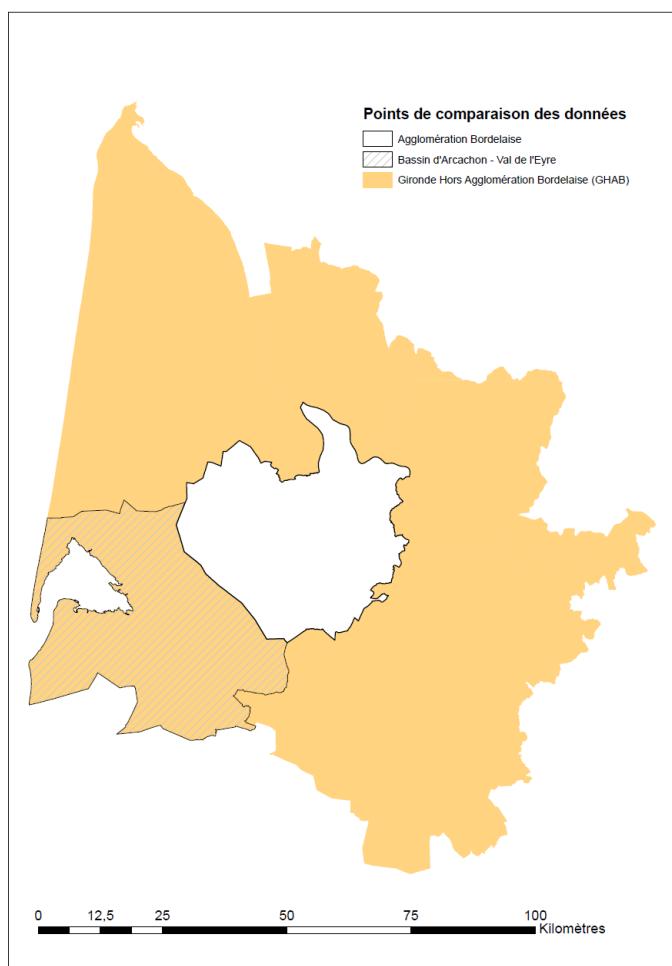
L'analyse des comportements de mobilité est réalisée exclusivement à travers l'Enquête des Grands Territoires (EDGT) de 2009. L'idée ici est de compléter la première exploitation, dite standard, réalisée par l'A'URBA en 2011¹⁰ afin d'identifier des leviers pouvant être potentiellement mobilisés. Tout en rappelant les informations de cadrage essentielles relatives au territoire, le présent document se concentre sur quelques faits saillants significatifs ou catégories de population particulières (par exemple, les plus jeunes et les plus âgés, considérés généralement comme peu mobiles).

Les données sont systématiquement présentées et commentées par rapport à des espaces de référence. Ainsi, les déplacements de l'ensemble des ménages du Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre sont comparés à l'ensemble formé par les 5 territoires hors Agglomération Bordelaise de la Gironde (GHAB). Lorsque le zoom est plus important et que nous analysons certains types de déplacements (par ex. travail, achats) ou certaines catégories (par ex. les peu mobiles), le point de comparaison est l'ensemble des déplacements du Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre. La carte ci-après permet de visualiser cette méthode comparative.

Certains éléments de langage méritent d'être précisés. Ainsi, les déplacements « primaires » sont ceux qui sont liés au domicile, c'est-à-dire les déplacements pour lesquels le domicile est soit l'origine, soit la destination du déplacement. Les autres déplacements, dont ni l'origine ni la destination ne sont le domicile, sont appelés « secondaires ». Les modes de déplacements sont parfois, par convention, abrégés en deux ou trois lettres : VP (Véhicule Particulier), MAP (Marche à Pied), TC (Transports en Communs).

¹⁰A'URBA, 2011, synthèse des pratiques des déplacements des habitants de la Gironde en 2009, Rapport d'étude.

Carte 13. Référentiel géographique de la comparaison des données EDGT 2009



451 131 déplacements (27% de l'ensemble des déplacements Gironde Hors Agglomération Bordelaise)

soit, en moyenne :

4,03 déplacements/ jour/ personne (3,8 GHAB¹¹)

10,7 km par déplacement (10,6 km GHAB)

18 minutes par déplacement (18 minutes GHAB)

La demande de mobilité : les disparités sociodémographiques

Tableau 5. Nombre moyen de déplacements par personne et par âge

	BA_VE	GHAB
11-17 ans	3,7	3,1
18-24 ans	4,4	3,7
25- 34 ans	4,6	4,5
35- 49 ans	4,8	4,8
50- 64 ans	4,0	3,8
65 ans et plus	3,1	2,7

Source : EDGT 2009

Tableau 6. Nombre moyen de déplacements par personne et par PCS

	BA_VE	GHAB
Agriculteurs	2,8	3,1
Artisans, com., chef d'ent.	4,5	4,2
Cadres et prof. Int. Sup.	4,3	4,5
Prof. interm.	4,2	4,0
Employés	4,0	4,0
Ouvriers	3,9	3,7
Elèves, étud.	3,8	3,1
Chômeurs	3,9	-
Autres	3,4	2,4

Source : EDGT 2009

Le nombre moyen de déplacements est plus élevé dans le secteur du Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre (BA_VE) que dans le secteur Gironde Hors Agglomération Bordelaise quelque soit l'âge des individus. Il faut souligner, notamment, l'écart entre le nombre moyen de déplacements des populations les plus jeunes de moins de 24 ans et les plus de 65 ans. L'observation du cycle de vie des ménages fait, cependant, apparaître une structure des déplacements similaire quel que soit le territoire. Ce sont les 25- 49 ans qui se déplacent le plus à l'inverse des personnes âgées qui

¹¹ Gironde Hors Agglomération Bordelaise

réalisent, en général, moins de déplacements quotidiens que les autres générations. La distinction entre les catégories socio-professionnelles apparaît être moins marquée dans le BA_VE que dans le reste de la Gironde où les cadres et professions intellectuelles supérieures réalisent davantage de déplacements quotidiens par rapport aux ouvriers et aux employés. En outre, les artisans, commerçants et chefs d'entreprises génèrent des déplacements plus nombreux que les autres catégories socioprofessionnelles dans le BA_VE.

Tableau 7. Distance moyenne par déplacement et par âge

	BA_VE	GHAB
11-17 ans	8,5	8,2
18-24 ans	11,5	12,5
25- 34 ans	12,2	10,7
35- 49 ans	11,7	10,7
50- 64 ans	11,8	10,8
65 ans et plus	7,4	7,3

Source : EDGT 2009

Tableau 8. Distance moyenne par déplacement et par PCS

	BA_VE	GHAB
Agriculteurs	7,8	9,9
Artisans, com., chef d'ent.	8,0	8,6
Cadres et prof. Int. Sup.	11,3	10,9
Prof. interm.	10,7	10,1
Employés	11,0	9,9
Ouvriers	11,6	11,0
Elèves, étud.	10,5	9,7
Chômeurs	N.S	—
Autres	8,3	10,1

Source : EDGT 2009

Les déplacements dans le secteur du Bassin d'Arcachon _ Val de l'Eyre sont en général plus longs que dans le reste de la Gironde. Ce sont les 25-34 ans qui se déplacent le plus loin avec les 35 -64 ans. Les personnes âgées réalisent les plus courtes distances.

La distribution selon les catégories socioprofessionnelles fait apparaître des distances de déplacement plus importantes pour les ouvriers, les employés, les professions intermédiaires et les cadres. Le niveau des prix fonciers et immobiliers, relativement élevés dans certaines zones de ce secteur d'étude, peut expliquer, en partie, cet accroissement des distances parcourues par les catégories les plus modestes pour réaliser leurs déplacements quotidiens.

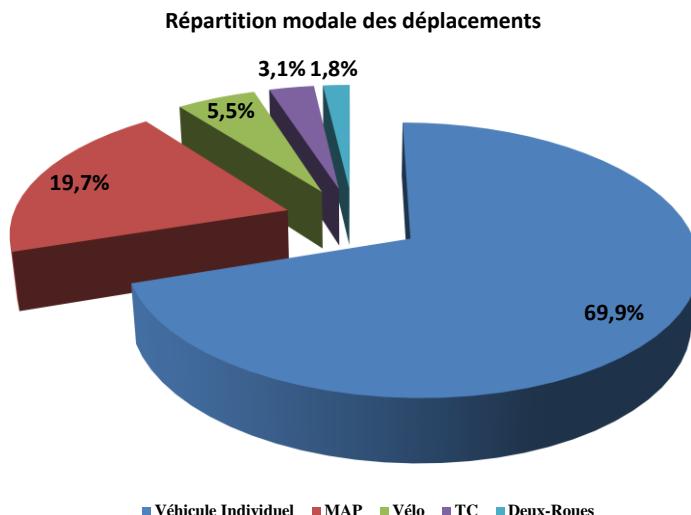
Une utilisation massive de l'automobile

L'automobile est le mode ultra-dominant, Il concerne 70% des déplacements. La marche à pied compte pour un déplacement sur cinq, évidemment sur de petites distances. Le vélo apparaît comme le troisième mode de déplacements dans le secteur du BA_VE devant les transports en commun qui ne représentent que 3,1% des parts modales. Ce territoire apparaît comme l'un des mieux doté en infrastructures destinées à la pratique des modes doux notamment dans les espaces

peu denses. Toutefois, ces aménagements ne sont pas répartis de façon homogène sur l'ensemble du territoire, notamment, dans des zones comme le Val de l'Eyre qui est un territoire qui ne se prête pas vraiment à la pratique du vélo (graphique 1). Le tableau 9 montre, par ailleurs, que les 11-17 ans réalisent 19% de leurs déplacements à vélo alors que cette part représente moins de 5% pour l'ensemble des autres catégories d'âge. Les individus les plus captifs des transports en commun sont, également, les classes d'âges les plus jeunes (moins de 25 ans) qui bénéficient à la fois du réseau de transport scolaire TransGironde et du réseau de transport de la COBAS pour se rendre sur leur lieu d'études. La présence des taxis comme mode de transport des plus jeunes peut révéler l'absence de modes alternatifs de transport en commun plus spécifique (de type TAD) dans certaines zones du secteur BA-VE.

Ce sont les individus appartenant à la classe d'âge 35-49 ans qui accordent le plus d'importance à l'automobile lors de leurs déplacements, à hauteur de 80,5% en tant que conducteurs (tableau 9). Les moins de 24 ans et les personnes âgées utilisent davantage ce mode de transport en covoiturage que les autres. Enfin, la marche à pied apparaît comme le deuxième mode principal de l'ensemble de la population.

Figure 3. Répartition modale de l'ensemble des déplacements des ménages¹²



Source : EDGT 2009

¹² Remarque : les calculs ont été réalisés sur la base de 446 315 observations après suppression des modes taxi, transport entreprise, Fourgon et autres (codes EMD : 61, 71, 81, 93).

Tableau 9. Partage modal en fonction de la tranche d'âge

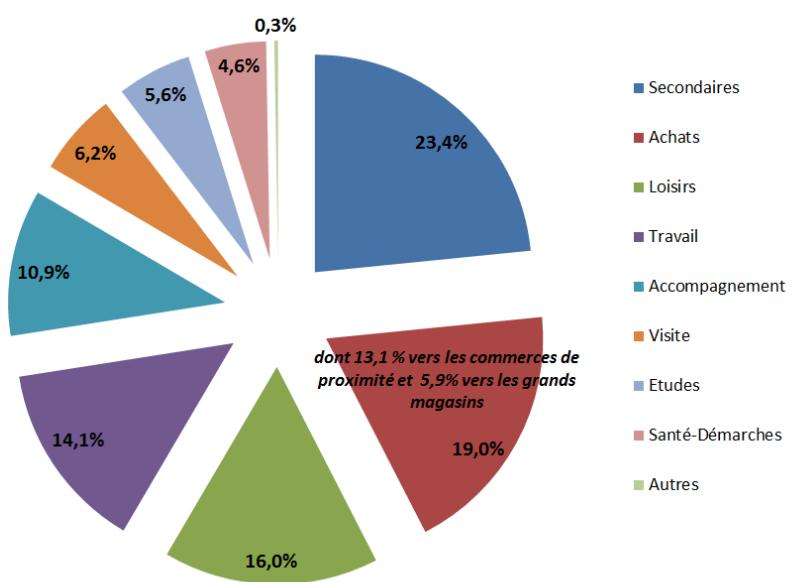
	MAP	Vélo	Deux-roues	VI Conducteur	VI Passager	TC	Total
11-17 ans	7 038	8 122	4 778	N.S	15 651	7 030	42 735
	16,5%	19,0%	11,2%	0,3%	36,6%	16,5%	100,0%
18-24 ans	4 306		1 543	5 904	2 611	3 154	17 518
	24,6%		8,8%	33,7%	14,9%	18,0%	100,0%
25- 34 ans	14 582	3 121		46 904	4 078	N.S	69 346
	21,0%	4,5%		67,6%	5,9%	1,0%	100,0%
35- 49 ans	13 885	3 758	1 500	109 448	6 367	1 050	136 008
	10,2%	2,8%	1,1%	80,5%	4,7%	0,8%	100,0%
50- 64 ans	18 677	5 238	N.S	67 054	6 608	1 472	99 457
	18,8%	5,3%	0,4%	67,4%	6,6%	1,5%	100,0%
65 ans et plus	29 215	4 191		39 632	10 854	N.S	84 571
	34,5%	5,0%		46,9%	12,8%	0,8%	100,0%

Source : EDGT 2009

Trois motifs prépondérants : travail, achats, loisirs

Les déplacements d'achats sont le premier motif de déplacement des individus du BA-VE devant les déplacements de loisirs et de travail (Figure 4).. Il faut souligner que le motif « accompagnement » représente 10,9% des déplacements : une proportion importante qui reflète probablement l'éloignement relatif des origines et des destinations pour les plus jeunes non motorisées, qui les oblige à être dépendants du véhicule d'une autre personne. Le motif principal de déplacement est le motif dit « secondaire », qui regroupe un ensemble de déplacements sans retour au domicile. La part élevée de ces déplacements (1 sur 4) semble refléter une gestion rationnelle de la mobilité par les ménages qui tendent à regrouper différents motifs pour un même déplacement.

Figure 4. Répartition des motifs de déplacements de l'ensemble des ménages

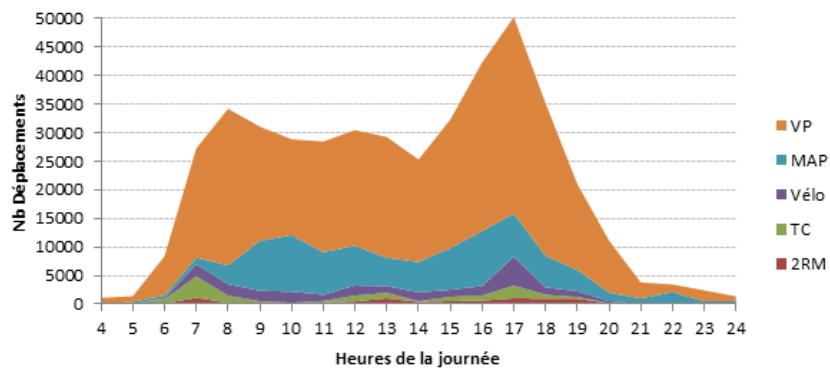


Lecture : « Commerces de proximité » : petits et moyens commerces. « Grands magasins » : grands magasins, supermarchés. (Source EDGT 2009)

Les heures de pointe diffèrent selon la longueur et le mode des déplacements

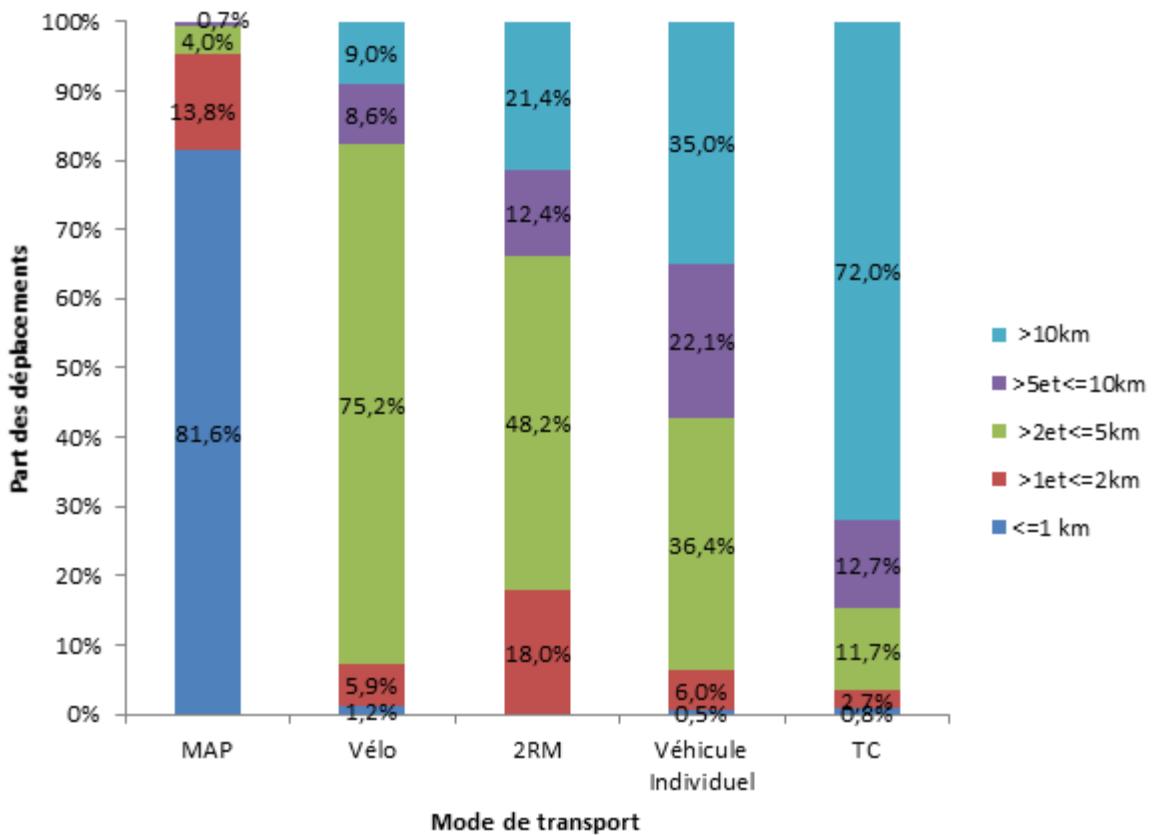
Aux heures de pointe (matin, midi et soir), les modes de transport les plus représentés sont la voiture, la marche à pied et le vélo (Figure 5). Les transports en commun sont, néanmoins, davantage utilisés que le vélo et la marche à pied le matin entre 6 heures et 7 heures. Cependant, selon l'heure de pointe la longueur des déplacements par mode diffère. Pour la voiture, par exemple, l'heure de pointe de 7h génère près de 52% des déplacements longs supérieurs à 10 km et 73% des déplacements supérieurs à 5 km alors que la part des déplacements les plus courts (entre 1 et 5 km) passe de 27% à 7h à 40% à 8h laissant ainsi davantage de place aux modes doux et notamment à la marche à pied. La part des déplacements réalisés à pied est de 4,2% à 7h, 9,2% à 8h et 28,2% à 9h. Ce constat permet, d'une part, d'envisager des perspectives en termes d'aménagement des heures de travail afin, notamment, de réduire la congestion de la voirie aux heures de pointe. D'autre part, l'analyse des zones de pertinence des modes de transport dans le secteur du Bassin d'Arcachon et Val de l'Eyre permet de mettre en exergue les potentialités de report modal de la voiture particulière vers les autres modes. En effet, près de 40% des déplacements en voiture sont effectués sur une distance inférieure à 5 km, c'est-à-dire dans la zone de pertinence des modes doux (vélo et marche à pied).

Figure 5. Répartition des déplacements suivant l'heure de la journée et le mode



(Source EDGT 2009)

Figure 6. Répartition modale des déplacements par seuil de distance parcourue



(Source EDGT 2009)

Note de lecture : Parmi les déplacements effectués en voiture particulière dans le BA-VE, 36,4% sont réalisés sur des distances comprises en 2 et 5 km. La pratique de la marche à pied concerne principalement les plus courtes distances : 81,6% de ces déplacements sont inférieurs à 1 km.

LES DEPLACEMENTS LIES AU DOMICILE

345 642 déplacements

3 577 209 km parcourus

soit, en moyenne :

3,2 déplacements/ jour/ personnes

11 km par déplacement

18 minutes par déplacement

Les déplacements dits « primaires » sont liés au domicile, ce qui signifie que le domicile est soit l'origine, soit la destination du déplacement. Nous analysons en détail les motifs détaillés de ces déplacements primaires.

a) Les déplacements pour motif travail

72 196 déplacements (16% des déplacements du Bassin d'Arcachon – Val de l'Eyre)

1 255 610 km parcourus (27,7% des km parcourus du Bassin d'Arcachon – Val de l'Eyre)

soit, en moyenne :

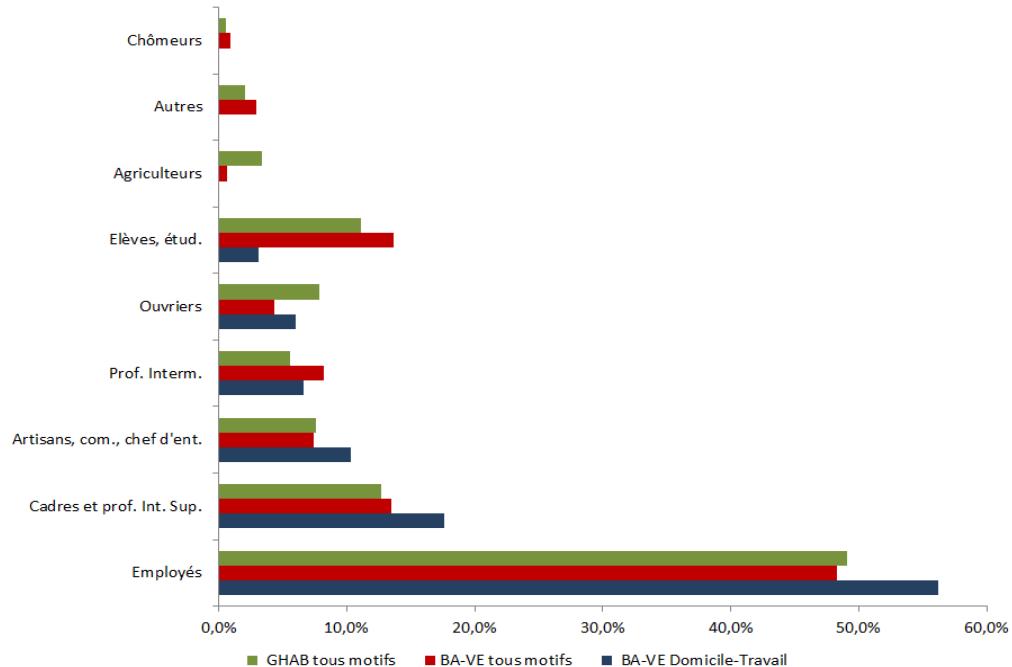
18,3 km par déplacement (10,7 km dans le Bassin d'Arcachon – Val de l'Eyre)

23 minutes par déplacement (18 minutes dans le Bassin d'Arcachon – Val de l'Eyre)

Qui se déplace pour le motif travail ?

- Majoritairement des employés...

Figure 7. Répartition des déplacements domicile-travail selon la catégorie professionnelle



(Source EDGT 2009)

- La classe d'âge 35-49 ans...

Tableau 10. Répartition des déplacements domicile-travail selon la tranche d'âge

Âge	BA-VE Dom-Trav	GHAB tous motifs	BA_VE tous motifs
11-17 ans		9,0%	9,6%
18-24 ans	5,8%	4,6%	3,9%
25- 34 ans	25,5%	15,7%	15,4%
35- 49 ans	44,8%	32,1%	30,3%
50- 64 ans	23,8%	23,1%	22,1%
65 ans et plus		15,5%	18,8%
Total	100,0%	100,0%	100,0%

Âge	Domicile-Travail GHAB
11-17 ans	0%
18-24 ans	5,6%
25-34 ans	21,6%
35-49 ans	45,6%
50-64 ans	26,9%
65 ans et plus	0,3%
Total	100,0%

(Source EDGT 2009)

Les déplacements domicile-travail réalisés par les 35-49 ans dans le secteur du Bassin d'Arcachon - Val de l'Eyre comme dans le reste de la Gironde hors agglomération bordelaise sont très importants (ils représentent respectivement 44,8% et 45,6%). Comme le souligne le tableau 11, ci-dessous, cette tranche d'âge des 35-49 ans réalise la majorité des déplacements

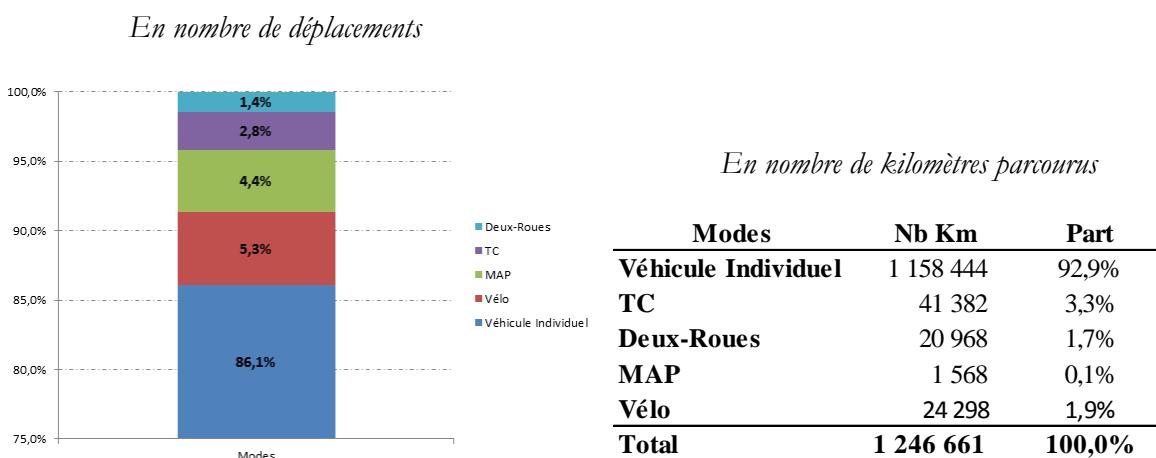
secondaires liés à l'accompagnement de personnes et, principalement, des enfants sur les lieux d'études (école, collège, lycée). Ce résultat est d'autant plus remarquable que la répartition des déplacements liés au domicile par tranche d'âge ainsi que celle relative à l'ensemble des déplacements est beaucoup plus homogène. En outre, ces déplacements pour motif accompagnement représentent 9,4% de l'ensemble des déplacements pour la tranche d'âge 35-49 ans alors que cette part apparaît plutôt négligeable (de l'ordre de 1 à 3%) pour les autres classes d'âge à l'exception des 25-34 ans (10,2%). Ainsi, il n'est pas étonnant de constater que les 35-49 ans sont fortement dépendants de l'automobile puisque ces derniers intègrent dans leur emploi du temps quotidien de nombreux déplacements qui ne sont pas liés directement à leur domicile.

Tableau 11. Les déplacements secondaires liés à l'accompagnement par tranche d'âge

Âge	Répartition des déplacements pour motif accompagnement	Répartition des déplacements liés au domicile	Répartition de l'ensemble des déplacements
11-17 ans	4,9%	10,9%	9,6%
18-24 ans	6,1%	3,9%	3,9%
25-34 ans	27,6%	14,0%	15,4%
35-49 ans	50,2%	29,2%	30,3%
50-64 ans	6,9%	21,9%	22,1%
65 ans et plus	4,3%	20,1%	18,8%
Total	100,0%	100,0%	100,0%

(Source EDGT 2009)

Figure 8. La place prépondérante de l'automobile pour les déplacements domicile-travail (Source EDGT 2009)



Quel potentiel de report modal pour le motif travail ?

48,2% des déplacements en voiture sont réalisés par la classe d'âge 35-49 ans, 29,4% par les 50-64 ans et 16,8% par les 25-34 ans. Près de la moitié des déplacements domicile-travail du Bassin d'Arcachon- Val de l'Eyre sont réalisés sur des distances supérieures à 10 km. Cependant, 18,9% de ces déplacements sont compris entre 2 et 5 km et 21,1% entre 5 et 10 km. Ces distances, relativement faibles compte tenu du principal mode de transport utilisé pour se déplacer, peuvent-elles permettre d'envisager un report modal de la voiture vers des modes alternatifs ?

- Les déplacements courts...

Les classes d'âge les plus représentées dans les déplacements « courts » sont les 35-49 ans, devant les 50- 64 ans (Tableau 12). Les 18-24 ans réalisent plutôt des déplacements compris entre 5 et 10 km. C'est cette catégorie de population jeune qui paraît la plus à même de basculer rapidement vers les modes alternatifs. Il est parfois complexe d'orienter les 35-49 ans vers d'autres modes du fait même de la multiplicité de leurs déplacements quotidiens, qui intègrent notamment l'accompagnement de leurs enfants sur leur lieu d'études ou vers les lieux de garde (cf. tableau 11). Un tel basculement nécessite alors le recours à une palette de solutions. Cependant, la pratique des modes doux ou des transports en commun par les 35-49 ans pourrait être fortement envisagée dans la mesure où 45,4% de leurs déplacements en voiture sont compris entre 2 et 10 km (18,6% entre 2 et 5 km et 26,8% entre 5 et 10 km). En outre, alors que les déplacements domicile –travail des 35-49 ans représentent 16,9% des déplacements primaires compris entre 2 et 5 km, les motifs accompagnement et achats représentent respectivement 49,8% et 18% de ces trajets courts. Lorsque l'on analyse, plus précisément, les motifs de déplacements courts en voiture, on constate que l'accompagnement représente 53,9%, le motif achat 16,6% et le motif travail 15,7%. Une telle réorientation dans leur pratique des déplacements ne peut, par conséquent, être effective que sous la condition de politiques d'accompagnement afin de permettre une cohabitation efficiente de l'ensemble des modes de transport sur la voirie.

Tableau 12. Répartition des déplacements selon la distance parcourue et l'âge

Âge	Entre 2 et 5 km	Entre 5 et 10 km
11-17 ans	5,3%	
18-24 ans		10,4%
25- 34 ans	10,0%	17,7%
35- 49 ans	46,9%	52,9%
50- 64 ans	36,9%	19,0%
65 ans et plus	0,9%	
Total	100,0%	100,0%

(Source EDGT 2009)

- Les temps de déplacements par tranche de distance

L'estimation des distances-temps de déplacement peut faire apparaître le temps de transport comme un facteur déterminant de choix modal (Tableau 13). En effet, sur les plus courtes distances (inférieures à 5 km), il faut, en moyenne, 8 minutes à une voiture pour réaliser

un déplacement de 3,3 km, soit une vitesse de 25 km/h (en moyenne un vélo pratique une vitesse de 18km/h pour effectuer un trajet similaire). La configuration spatiale du secteur d'étude et notamment du Val de l'Eyre conduit à rendre la voiture très concurrentielle sur ce territoire par rapport aux autres modes et même sur les plus courtes distances. Par conséquent, un report modal de l'automobile vers les déplacements doux tels que le vélo n'est envisageable qu'à condition de mettre en place des aménagements de voirie qui permettent une cohabitation efficiente de ces deux modes de transport (pistes cyclables et réduction des vitesses pour l'automobile).

Tableau 13. Les distances-temps en véhicule individuel

Véhicule Individuel		
Distances	Temps (en min.)	Moyenne (en km)
1 et 2 km	9	1,4
2 et 5 km	8	3,3
5 et 10 km	11	6,8
sup 10 km	28	28,9

(Source EDGT 2009)

b) Les déplacements pour motif Achats

85 666 déplacements (19% de l'Ensemble des Déplacements du Bassin d'Arcachon -Val de l'Eyre)

650 764 km parcourus (14% de l'Ensemble des km parcourus du Bassin d'Arcachon -Val de l'Eyre)

soit, en moyenne :

0,77 déplacement / jour/ personne

7,6 km par déplacement (8,2 km Gironde Hors Agglomération Bordelaise)

12 minutes par déplacement

Des déplacements fortement liés au domicile

65% des déplacements pour le motif achat sont directement liés au domicile, et constituent donc des déplacements « spécialisés », c'est-à-dire non subordonnés à d'autres motifs. Il s'agit d'une proportion semblable à celle observée sur le reste du territoire girondin. Cependant, il faut noter que les distances réalisées sur le secteur BA_VE sont plus courtes (8,2 km en moyenne sur l'ensemble des autres secteurs). En outre, les distances des déplacements secondaires concernés par le motif achat ne sont qu'à peine supérieures à celles des déplacements primaires (7,9 km).

Des déplacements au profit des commerces de proximité

62,4% des déplacements pour motif achat se font vers les commerces de proximité et 37,6% vers les grands commerces (tableau 14), tandis que les distances vers ces derniers sont significativement supérieures, traduisant une relation inversée et bien connue entre fréquence et portée des déplacements.

Tableau 14. Nombre, distance totale et moyenne des déplacements achats selon le type de commerces

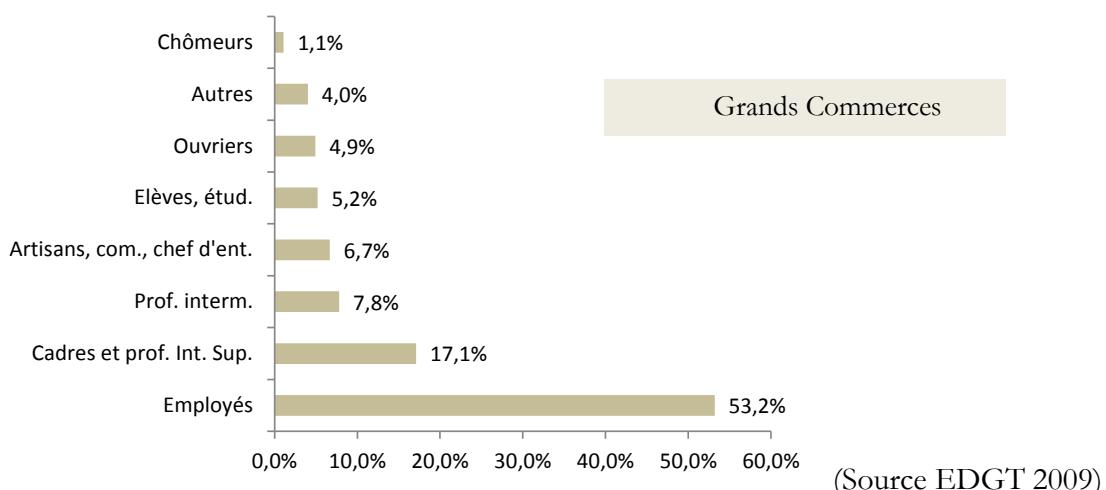
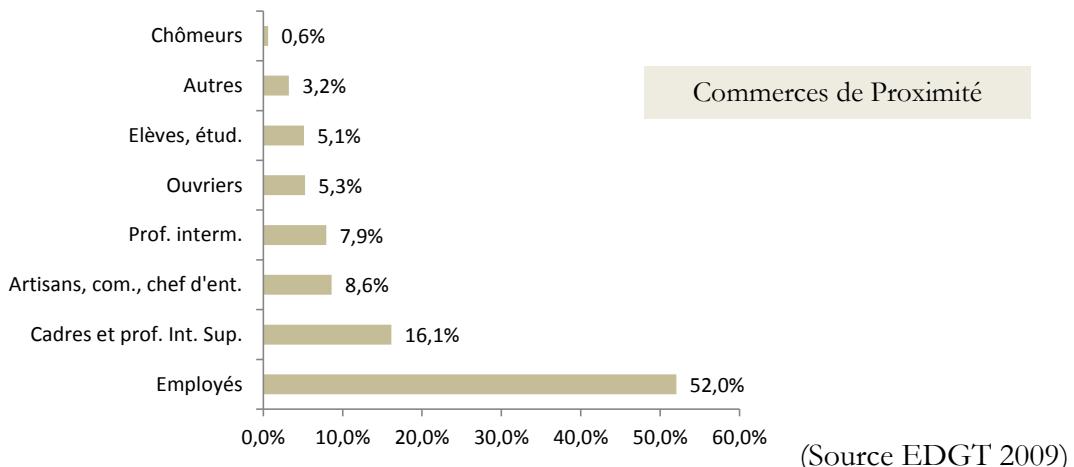
Types commerces	Km	Nb Dépl.	Nb Km/Depl.
Commerces de proximité	173 972	22 952	7,6
Grands commerces	104 857	10 286	10,2
Total	278 829	33 238	8,4

(Source EDGT 2009)

Qui se déplace pour le motif achats ?

- Majoritairement des employés...

Figure 9. Déplacements pour le motif Achats selon la catégorie professionnelle



- Les plus de 50 ans...

Tableau 15. Répartition des déplacements pour motif Achats selon la tranche d'âge et le type de commerce (CP : Commerces de Proximité ; GC : Grands Commerces)

Âge	Part CP	Part GC
11-17 ans	3,0%	3,3%
18-24 ans	3,2%	1,9%
25- 34 ans	8,7%	15,7%
35- 49 ans	17,4%	23,5%
50- 64 ans	28,9%	26,8%
65 ans et plus	38,8%	28,9%
Total	100,0%	100,0%

(Source EDGT 2009)

Figure 10. La place prépondérante de l'automobile pour le motif « achats » : les commerces de proximité

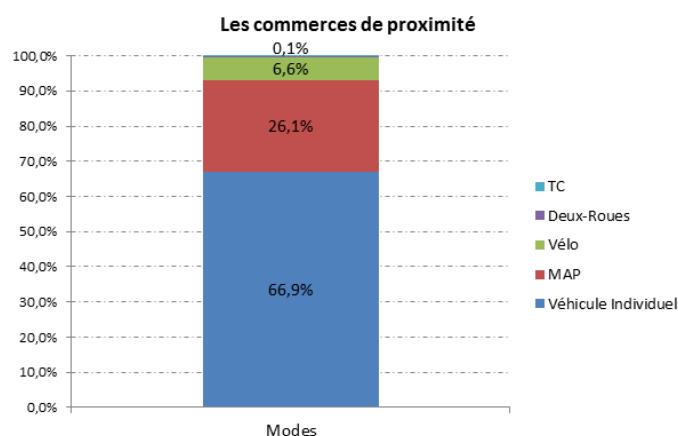
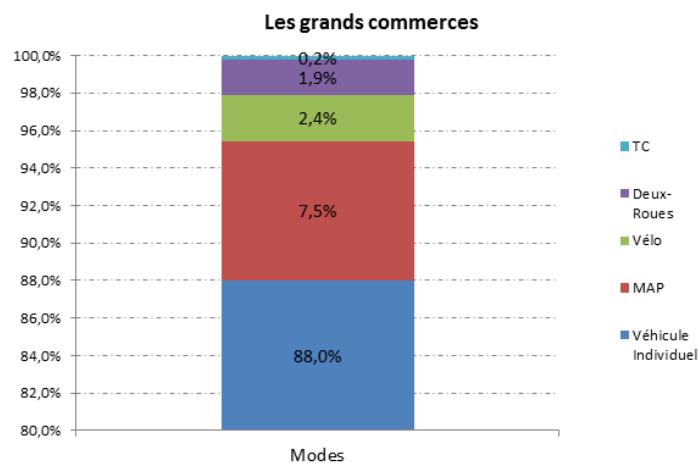


Figure 11. La place prépondérante de l'automobile pour le motif « achats » : les grands commerces



(Source EDGT 2009)

Les commerces de proximité génèrent de nombreux déplacements à pied alors que les grands commerces ne laissent quasiment aucune place aux modes de transport alternatifs à la voiture.

Quel potentiel de report modal pour le motif Achats ?

Pour ce type de déplacements, la question du report modal concerne essentiellement les déplacements courts. Les déplacements en voiture compris entre 2 et 5 km ont une durée moyenne de 7,4 minutes pour une longueur moyenne de déplacement de 3,3 km. Les personnes captives de la voiture pour ces types de trajets courts sont essentiellement les employés (56,5%), les cadres (14,4%) et dans une moindre mesure les artisans, professions intermédiaires et employés (autour de 7%). C'est la classe d'âge 50- 64 ans qui est, également, la plus représentée (34,3%) devant les 65 ans et plus (32,5%) et les 35-49 ans (20,4%). Le potentiel de report modal pour le motif achat apparaît donc élevé dans le BA_VE dans la mesure où, non seulement, la voiture occupe une place hors norme dans la réalisation des trajets les plus courts mais, également, la majorité des achats se fait dans les commerces de proximité.

c) Les déplacements des jeunes et des personnes âgées

Le motif « Etudes »

25 012 déplacements (5,5% de l'Ensemble des Déplacements du BA_VE)

312 347 km parcourus (6,7% de l'Ensemble des Km parcourus du BA_VE)

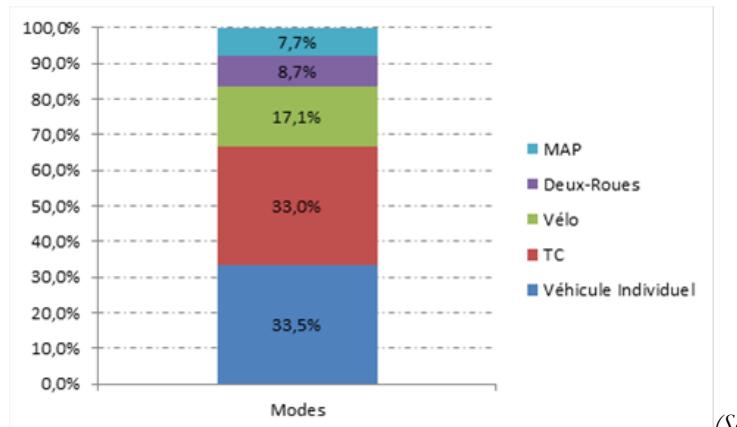
soit, en moyenne :

0,21 déplacements / jour / personne

12,6 km par déplacement

22 minutes par déplacement

Figure 12. Répartition modale des déplacements pour motifs Etudes:
La place prépondérante des modes alternatifs à l'automobile



(Source EDGT 2009)

Les déplacements des personnes âgées (65 ans et plus)

7,2 km par déplacement

20 minutes par déplacement

Le motif prépondérant : les déplacements pour achat

Motifs	Effectifs	Part
<i>Commerces de proximité</i>	22 892	32,9%
<i>Loisirs</i>	21 626	31,1%
<i>Visite</i>	8 518	12,2%
<i>Grands magasins</i>	7 672	11,0%
<i>Santé-Démarches</i>	6 118	8,8%
<i>Accompagnement</i>	1 811	2,6%
<i>Autres</i>	434	0,6%
<i>residsec</i>	387	0,6%
<i>Travail</i>	119	0,2%
Total	69 577	100,0%

(Source EDGT 2009)

Les modes privilégiés : la voiture et la marche à pied

Modes	Effectifs	Part
VI Conducteur	32 617	47,0%
MAP	23 968	34,5%
VI Passager	8 644	12,5%
Vélo	3 499	5,0%
TC	679	1,0%
Total	69 407	100,0%

(Source EDGT 2009)

Quel mode dominant pour quel type de commerce ?

Modes	Commerce de proximité	Grands commerces
Véhicule Individuel	55,0%	81,5%
MAP	37,5%	13,7%
Vélo	7,5%	4,0%

(Source EDGT 2009)

EN BREF...

Les comportements de déplacements des ménages du Bassin d'Arcachon- Val de l'Eyre

Le secteur du Bassin d'Arcachon – Val de l'Eyre se caractérise par de nombreux déplacements plus longs que dans le reste de la Gironde. Bien que les déplacements soient fortement dépendants de l'automobile, les modes doux tels que le vélo et la marche à pied tiennent une bonne place dans les choix modaux des ménages. La pratique des modes doux reste toutefois confinée sur le pourtour immédiat du Bassin. Cela conduit à rendre la voiture très concurrentielle sur ce territoire par rapport aux autres modes et même sur les plus courtes distances.

Les 35-49 ans sont la catégorie d'âge la plus captive de l'automobile. Ils réalisent un ensemble de déplacements quotidiens qui intègre une multitude de motif tel que l'accompagnement de personnes par exemple.

Les commerces de proximité génèrent de nombreux déplacements à pied alors que les grands commerces ne laissent quasiment aucune place aux modes de transport alternatifs à la voiture.

Le potentiel de report modal pour le motif achat apparaît donc élevé dans le Bassin d'Arcachon et Val de l'Eyre dans la mesure où, non seulement, la voiture occupe une place hors norme dans la réalisation des trajets les plus courts mais, également, la majorité des achats se fait dans les commerces de proximité.

A la complexité observée des déplacements, seule une panoplie de solutions peut permettre de faire basculer les comportements de mobilité.

Les leviers mobilisables :

- Rééquilibrer l'usage de la voirie au profit des modes doux : actions sur l'apaisement des vitesses et sur les cheminements piétons
- Action sur la localisation des équipements publics et des nouvelles zones d'habitat (proximité centre-ville, gare)
- Action sur la redynamisation des centres-villes
- Faciliter les parcours entre lieux de vie et lieux d'habitat (commerces, équipements, zones d'emploi)
- Rapprochement des zones urbanisées et des zones correctement desservies en transports collectifs : susciter l'émergence de quartiers de gare et veiller au renforcement du lien entre la gare et le centre-ville
- Action sur zones commerciales : localisation, équipements et desserte en modes doux, continuité des pistes cyclables et lien avec le centre-ville
- Stationnement liés aux commerces en centre-ville : privilégier la rotation du stationnement plus que la quantité pour faciliter les flux piétons et le stationnement des vélos
- Plan de déplacements des Etablissements scolaires, écomobilité scolaire (Vélo-bus, pédibus)
- Plans de déplacements entreprises, plan de circulation ou de déplacement
- Offrir des aménagements cyclables lorsque cela s'avère nécessaire et justifié (y compris stationnement vélo)

II – Flux et territoires

1. La description des flux : le Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre

Nous proposons ici une description systématique des flux de déplacement. Les données utilisées proviennent essentiellement de l'enquête cordon routier (ECR) de Bordeaux et du Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre et de l'enquête des Grands Territoires (EDGT) réalisées en 2009.

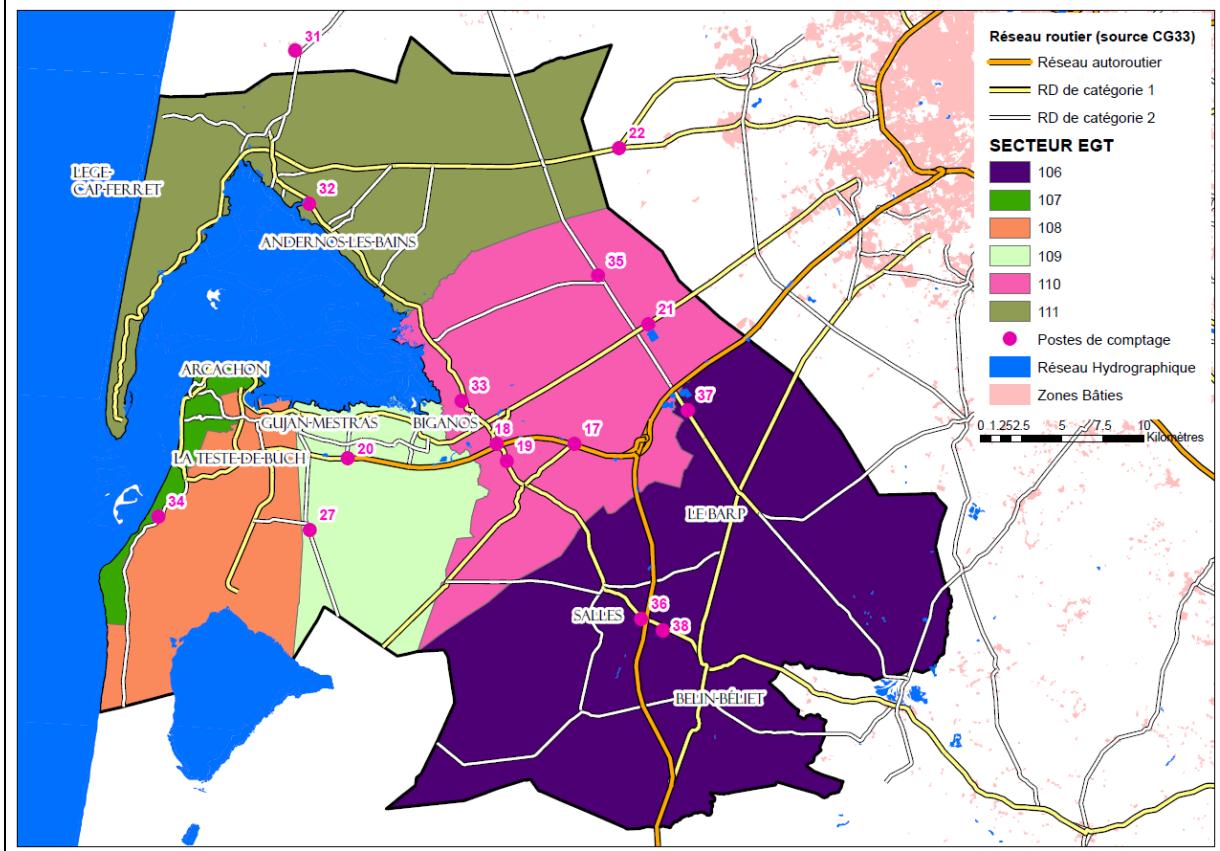
Encadré 1. Les enquêtes cordon routier (ECR) et grands territoires (EDGT)

Les deux sources de données utilisées ici sont complémentaires.

L'ECR étant une enquête *in situ* les observations sont plus nombreuses et donc, la donnée assez fiable. Il n'y a pas moins de 15 postes de comptages sur le territoire. En revanche, étant donné la localisation de ces postes (cf. carte 14), les flux d'intérêt sont principalement les flux **entrant** sur le territoire depuis l'agglomération bordelaise. Il n'est donc possible, avec cette source, que d'étudier les flux d'échange entrants.

L'EDGT renseigne plus précisément sur les comportements de mobilité et les flux d'échange du Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre avec le reste du monde. Le territoire est subdivisé en 6 zones (cf. carte 14) : . L'information est moins précise : on ne peut pas descendre au niveau communal pour les origines/destinations. C'est pourquoi l'EDGT a été principalement utilisée pour l'estimation des flux d'échange sortants en direction de l'agglomération bordelaise.

Carte 14 Les 6 zones de l'EDGT et les 15 postes de comptage de l'ECR



Les deux sources de données sont en fait complémentaires, et sont utilisées ici en fonction de leur champ de pertinence : l'ECR est utilisée pour les flux entrants, à destination du Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre (d'où viennent-ils ?), tandis que l'EDGT est utilisée pour les flux sortants (où vont-ils ?) (cf. figure 13).

Figure 13. Les 3 différents types de flux



La question de la significativité des flux

Comme dans toute enquête, les flux enquêtés sont « redressés » : il s'agit, en se basant sur les déplacements de la population enquêtée, de calculer les déplacements de l'ensemble de la population. Les flux enquêtés sont ainsi transformés en flux « réels » par un traitement statistique adapté : 30 flux enregistrés deviennent quelques milliers dans la base. Il se peut que ce redressement pose parfois un problème de représentativité : deux ou trois flux enquêtés peuvent, par extrapolation, devenir plusieurs centaines de flux « réels ». Après plusieurs tests, nous avons, par convention, fixé les seuils de représentativité à 5 flux enquêtés. Les flux inférieurs à ce seuil ne sont pas représentés.

Guide de lecture de l'ECR

L'ECR permet de connaître le nombre de véhicules et le nombre de passagers passant par un point donné : le premier chiffre est donné au-dessus de chaque flux sur les cartes, le deuxième est entre parenthèses. Enfin, la mention « reste du monde » désigne les échanges qui ne concernent ni une zone de la Gironde, ni un département aquitain.

LES FLUX AYANT POUR ORIGINE LE BASSIN D'ARCACHON-VAL DE L'EYRE (SOURCE : EDGT
2009)

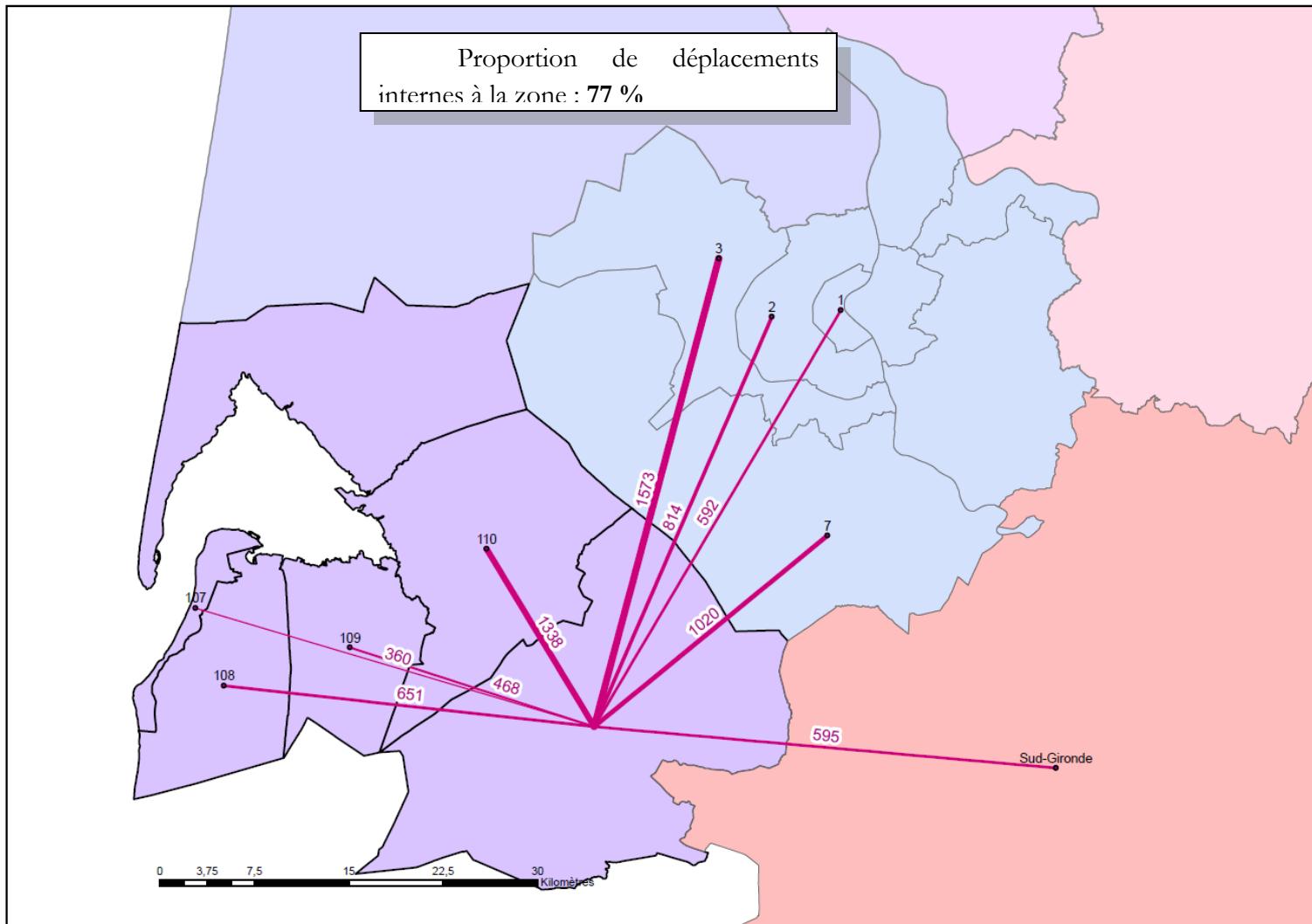
Les flux ayant pour origine le Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre dessinent trois types de géographies des flux :

1. Les trois zones du sud (107, 108, 109 – Cartes 15b, 15c et 15d) sont fortement reliées entre elles et, assez faiblement, à l'agglomération bordelaise. Cette représentation des flux semble confirmer l'hypothèse du gain d'autonomie de cette zone par rapport à l'agglomération, dans la mesure où son dynamisme économique lui permet, dans une certaine mesure, d'offrir des emplois à ses résidents.

2. La zone 110 (Biganos – Carte 15e) joue un rôle d'interface entre le Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre et l'agglomération bordelaise : les déplacements sont à peu près équilibrés dans les deux sens, vers le cœur économique du bassin, à l'ouest, et le cœur économique aquitain, vers l'est.

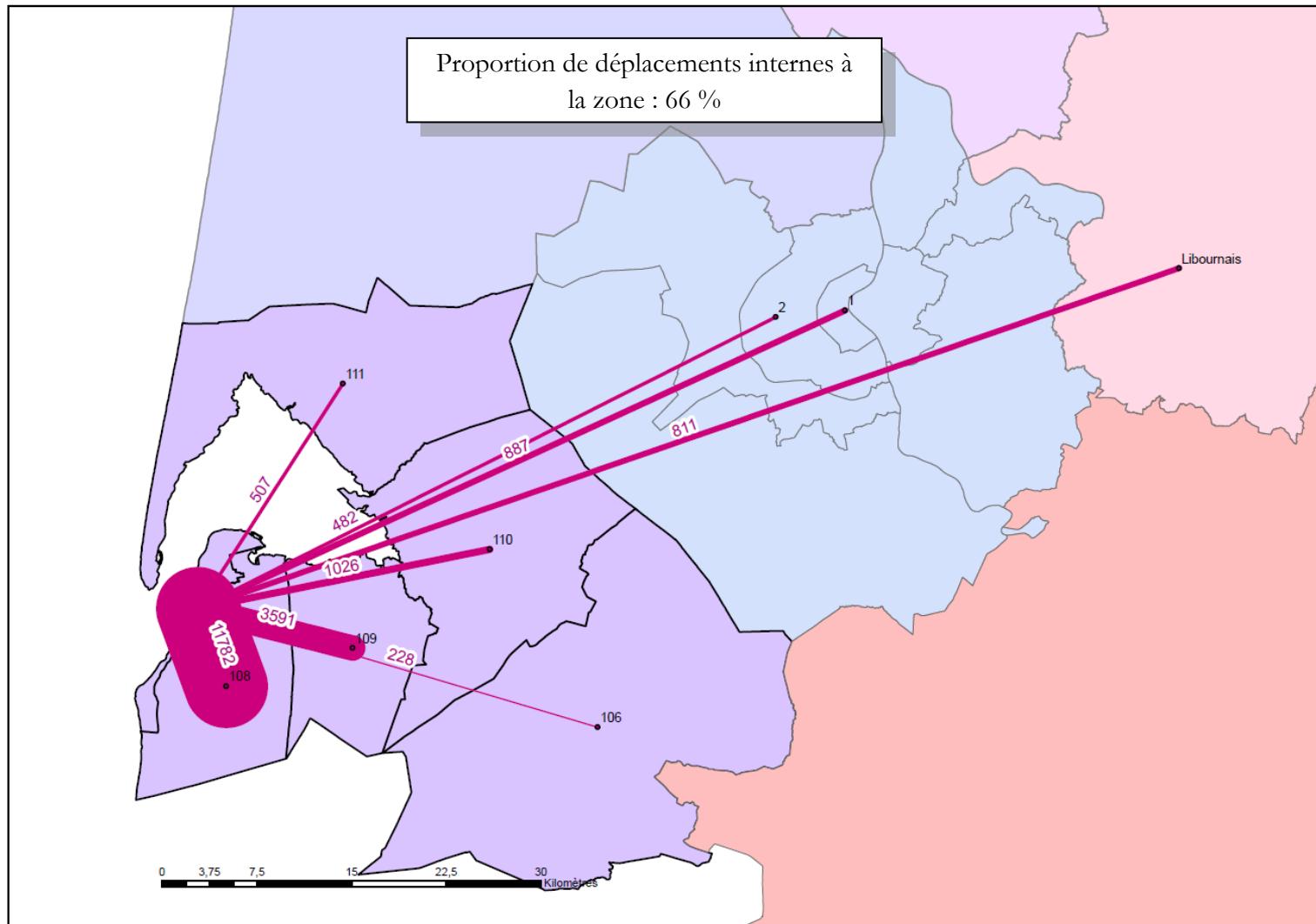
3. Les deux dernières zones, la 106 et la 111 (Cartes 15a et 15f), sont davantage périphériques. Elles se caractérisent par une forte proportion de déplacements internes, et des déplacements assez peu nombreux, principalement vers l'agglomération bordelaise, mais aussi les territoires voisins : Médoc et Sud-Gironde.

Carte 15a. Flux de mobilité significatifs ayant pour origine la zone 106 (Le Barp Belin-Béliet)



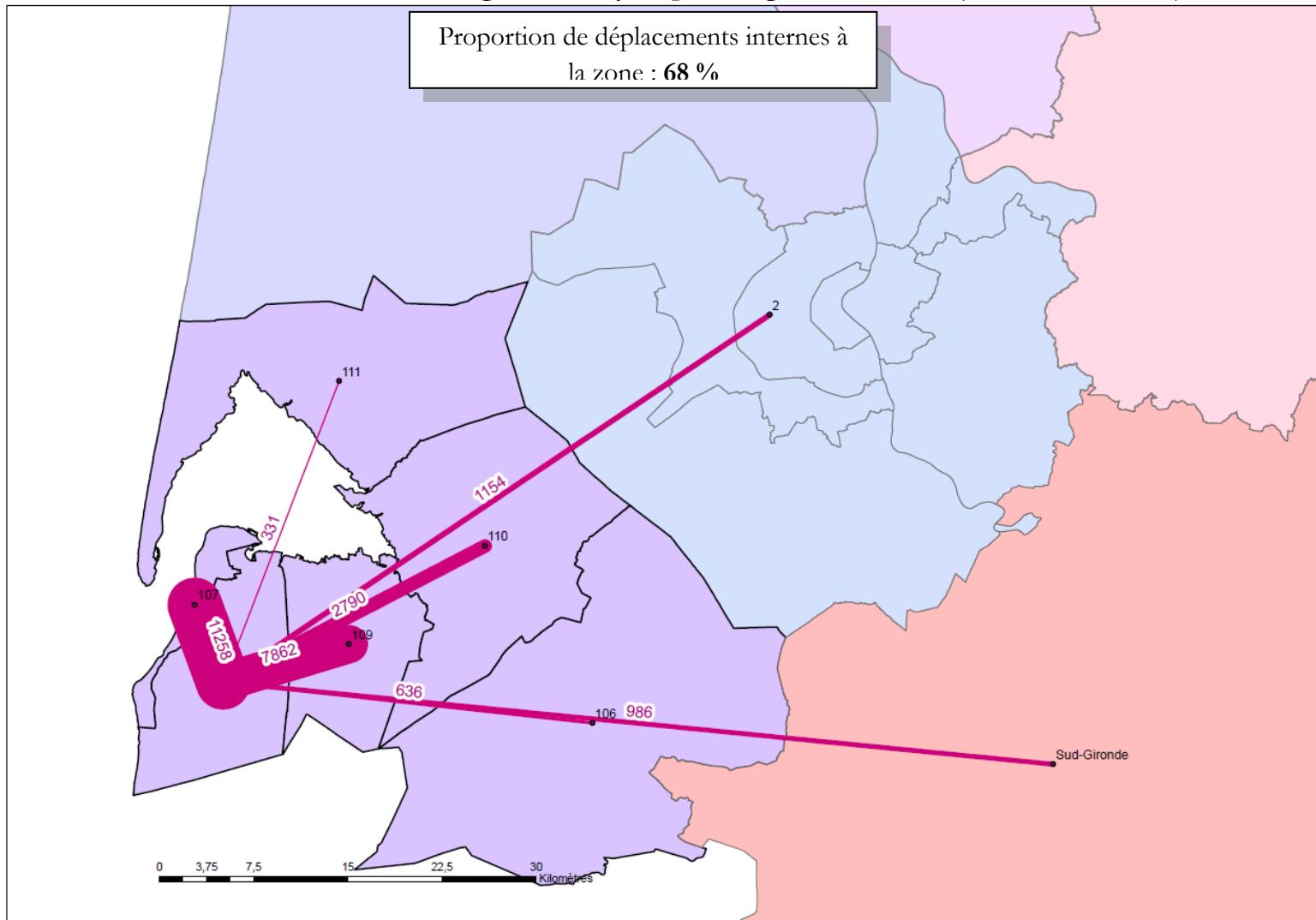
Source : EDGT 2009

Carte 15b. Flux de mobilité significatifs ayant pour origine la zone 107 (Arcachon)



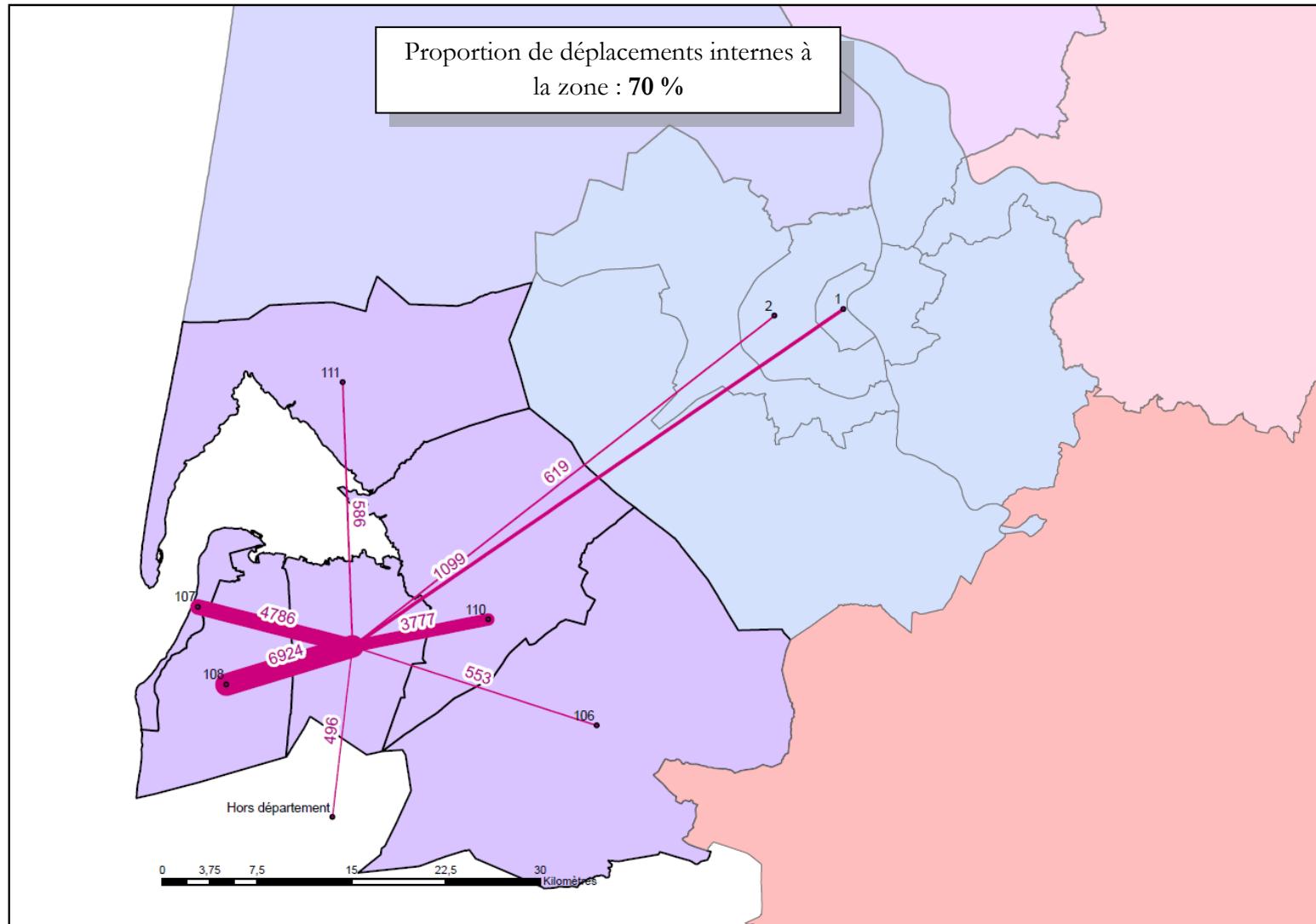
Source : EDGT 2009

Carte 15c. Flux de mobilité significatifs ayant pour origine la zone 108 (La Teste-de-Buch)



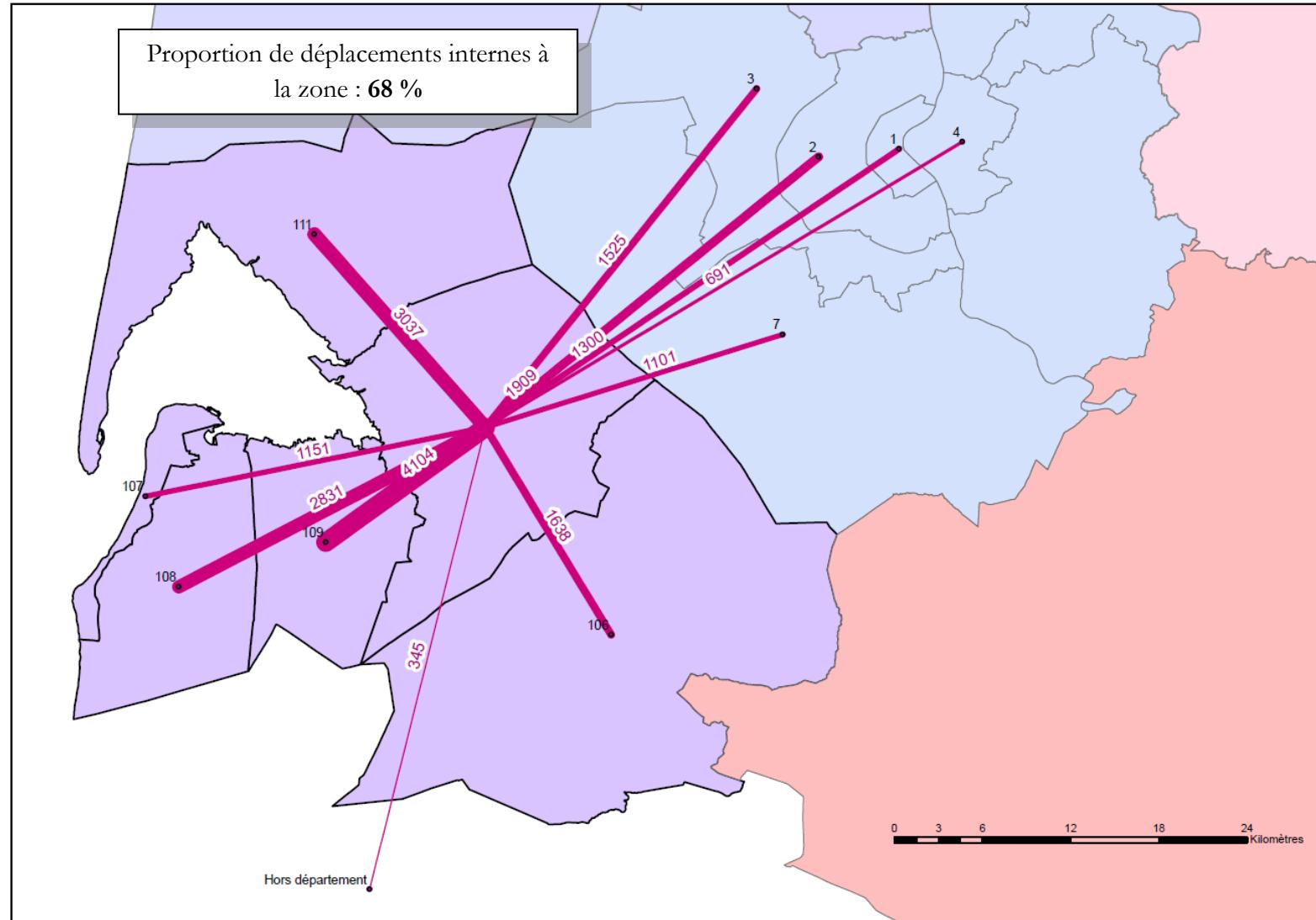
Source : EDGT 2009

Carte 15d. Flux de mobilité significatifs ayant pour origine la zone 109 (Gujan-Mestras)



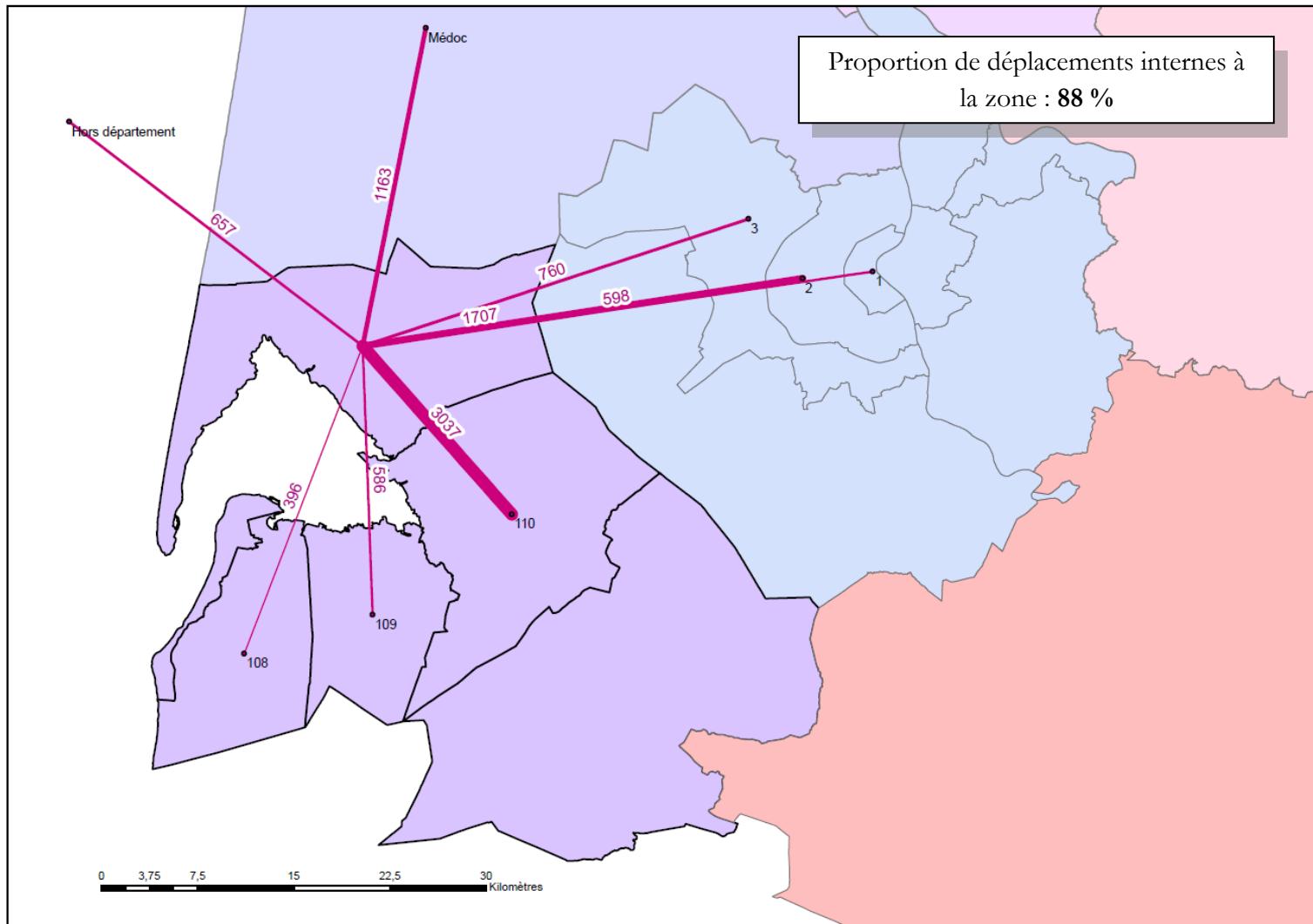
Source : EDGT 2009

Carte 15e. Flux de mobilité significatifs ayant pour origine la zone 110 (Biganos)



Source : EDGT 2009

Carte 15f. Flux de mobilité significatifs ayant pour origine la zone 111 (Cap-Ferret)



Source : EDGT 2009

LES FLUX ENTRANTS (SOURCE : ECR 2009)

Les données de l'ECR 2009 nous renseignent sur les flux entrants. Les postes de comptage, au nombre de 15, sont représentés sur la carte 16, ainsi que leur intitulé exact.

Les flux entrants sur le territoire du Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre sont principalement originaires de l'agglomération bordelaise, puis du reste du monde, enfin du Médoc et du Sud-Gironde, les deux territoires limitrophes. Les autres origines sont relativement peu représentées (Carte 17).

Le détail par poste de comptage (Cartes 18a à 18p) serait quelque peu fastidieux à mener. On peut néanmoins déceler les tendances suivantes :

Certains postes se caractérisent par une domination des flux d'origine bordelaise : il s'agit notamment des postes 19, 20, 21, 27, 32, 33, 35 et 36.

D'autres se caractérisent par une forte représentation de flux d'origine du reste du monde, notamment les postes 17, 33, 34, 35, 37 et 38, situés généralement en sortie d'autoroutes, dans la mesure où il s'agit de déplacements sur longue distance.

Certains, enfin, se caractérisent par une forte représentation des flux d'origine médocaine : les postes 22, 31, 32, 37.

Finalement, les points qui enregistrent le plus de trafic sur le territoire sont la D3 entre Arès et Andernos (poste 32, Carte 18i) et le giratoire de fin d'A660 à Gujan-Mestras (poste 20, Carte 18d), bien connu pour être le principal point de tension du trafic du territoire, surtout en été.

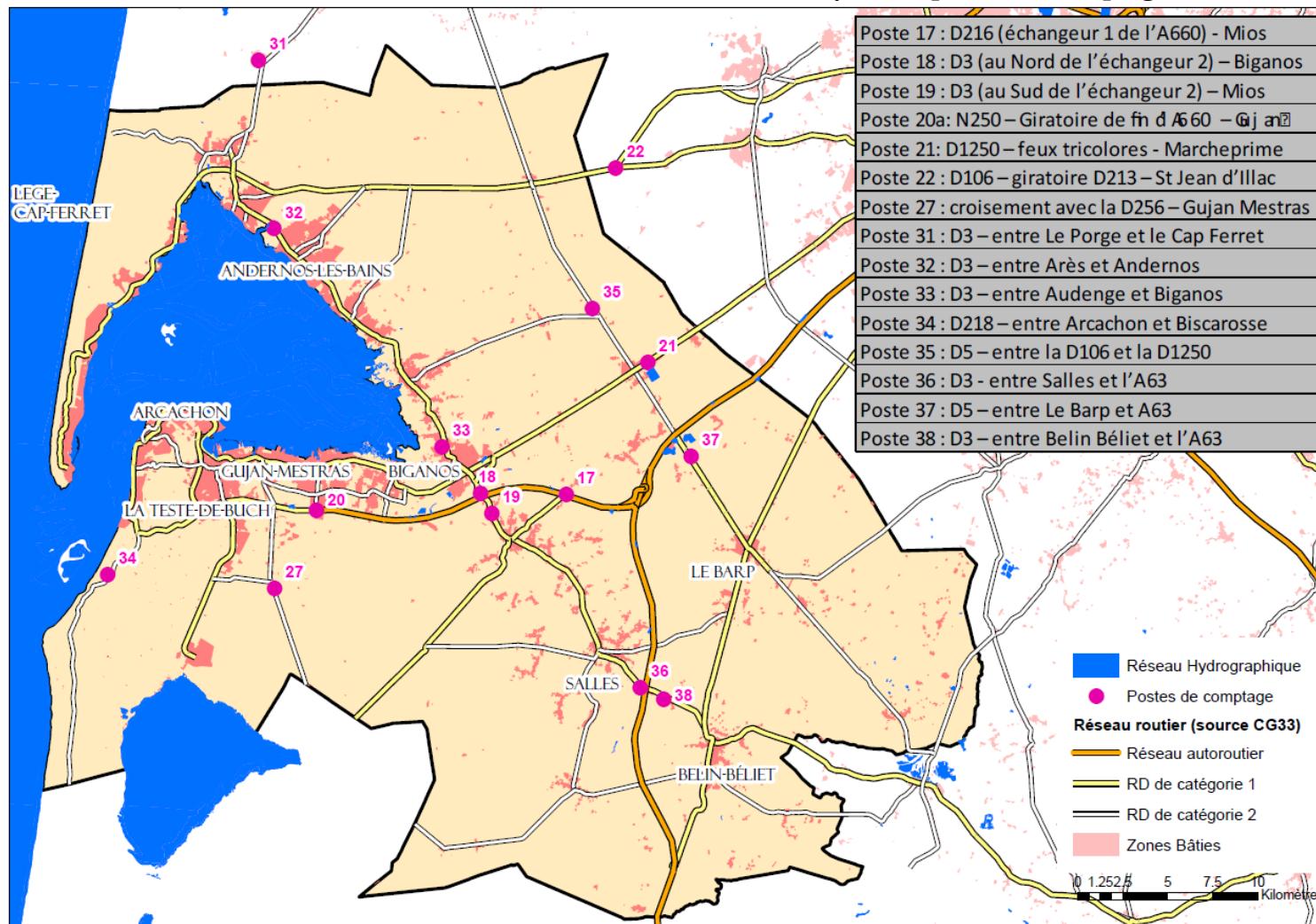
LES DEPLACEMENTS A DESTINATION DU BASSIN D'ARCACHON-VAL DE L'EYRE (SOURCE : ECR 2009)

Etant donné ces relations fortes avec l'agglomération, il a paru intéressant de détailler les origines et les destinations de ces flux.

Les destinations principales des flux entre l'agglomération bordelais et le Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre (Carte 19 et Tableau 16) sont Biganos, Andernos et Lège-Cap-Ferret, les trois principales communes du nord du Bassin. Les pôles principaux (Arcachon, La Teste-de-Buch, Gujan-Mestras), malgré leur taille, échangent finalement assez peu avec l'agglomération bordelaise. On trouve ici confirmée, une fois encore, l'hypothèse d'une relative autonomie vis-à-vis de l'agglomération bordelaise des communes du sud du Bassin.

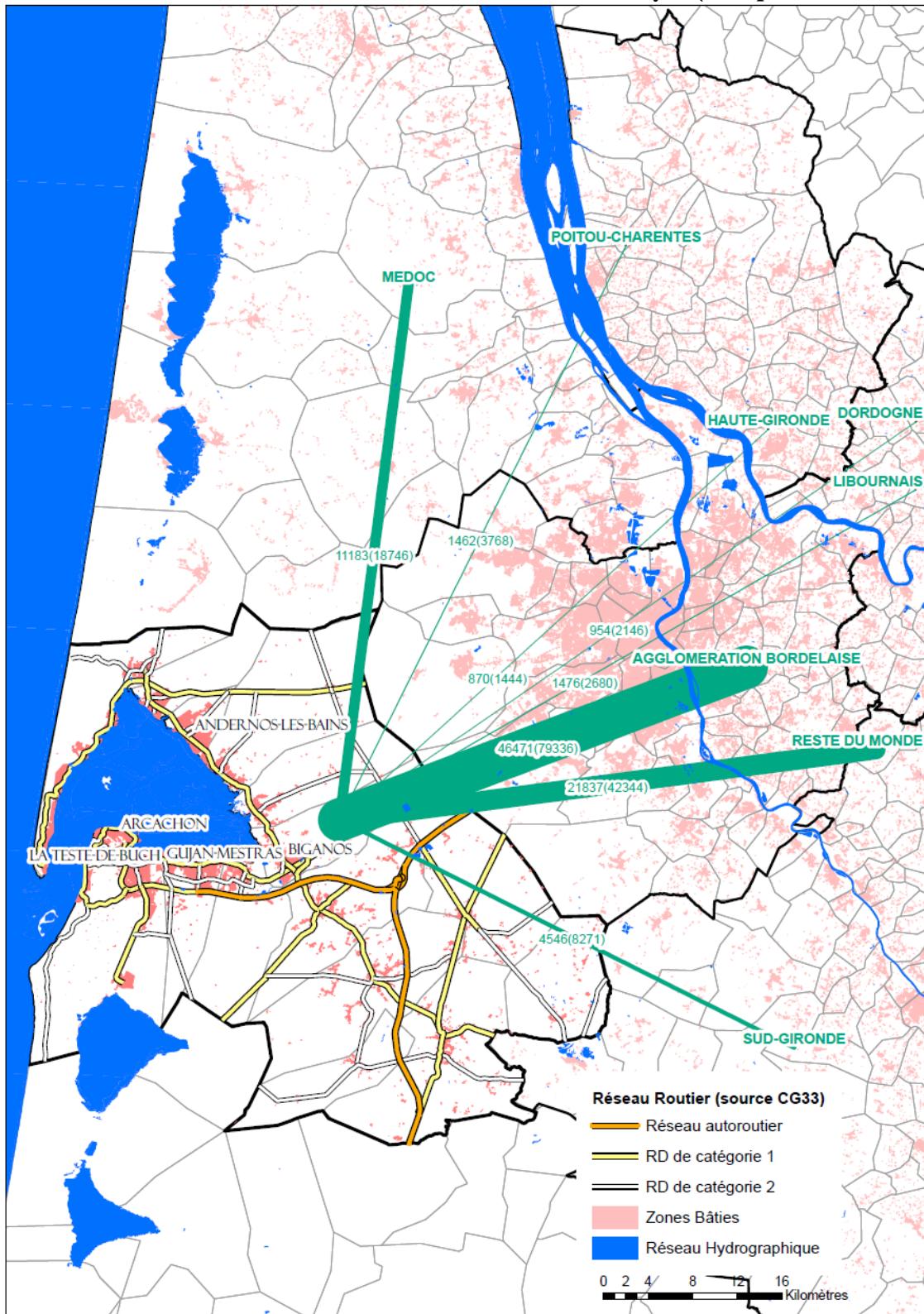
Les principales communes génératrices de déplacements à destination du Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre sont Bordeaux, Mérignac, Pessac, et de manière générale le quadrant ouest de l'agglomération bordelaise (Carte 20a). En termes relatifs (Carte 20b), ce fonctionnement en quadrant est encore plus accentué : Saint-Jean-d'Illac, Cestas, Martignas, et dans une moindre mesure les communes de la première couronne ouest (Mérignac et Pessac notamment) sont celles qui échangent le plus avec le territoire.

Carte 16. Flux entrants en Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre : les postes de comptage



Source : ECR 2009

Carte 17. Flux entrants en Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre (tous postes confondus)¹³

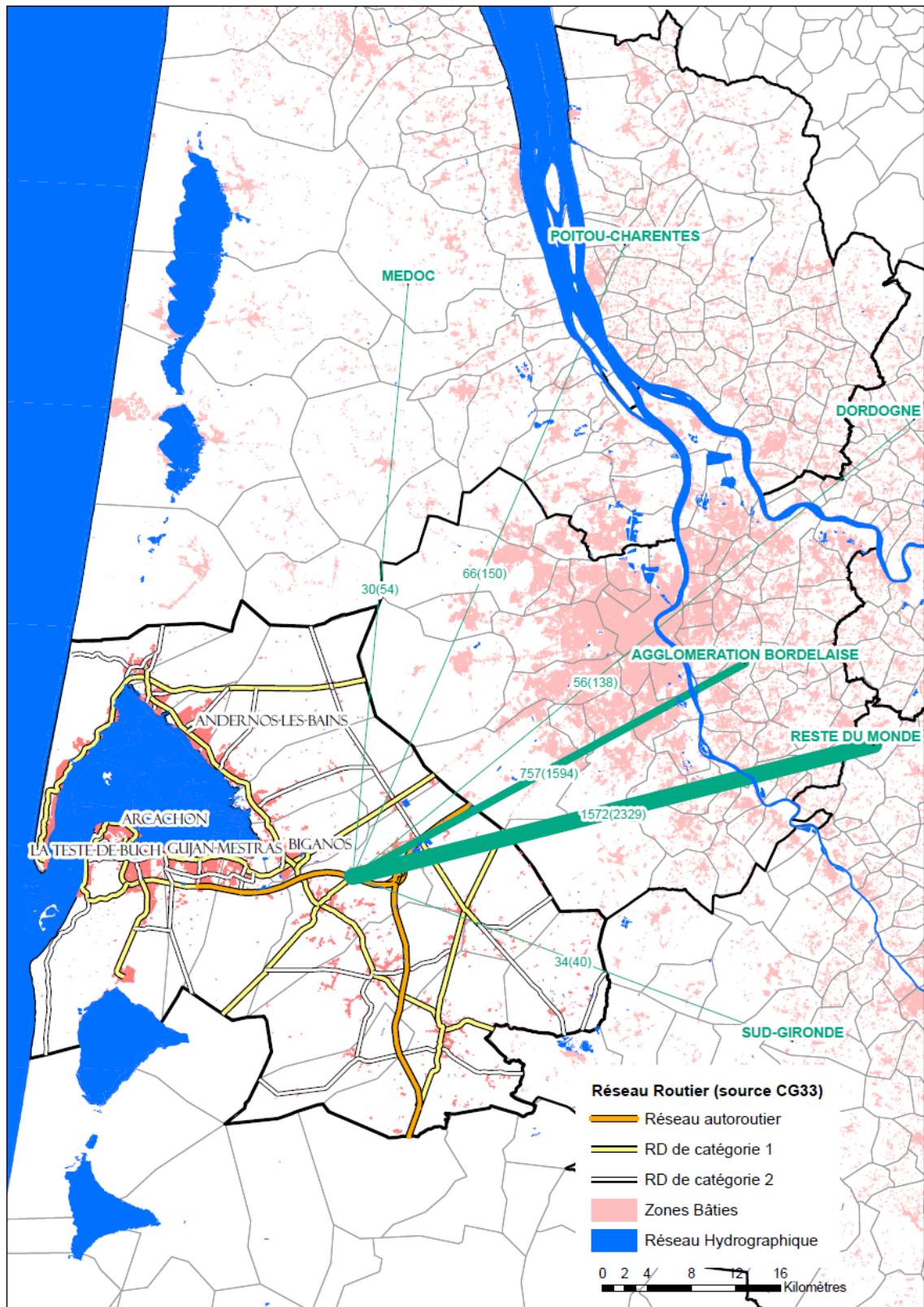


Source : ECR 2009

¹³ Sur cette carte et les suivantes, le premier chiffre représente le nombre de véhicule, le second (entre parenthèses) le nombre de passagers (source : ECR 2009)

Carte 18a. Flux entrants en Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre : le détail par poste de comptage

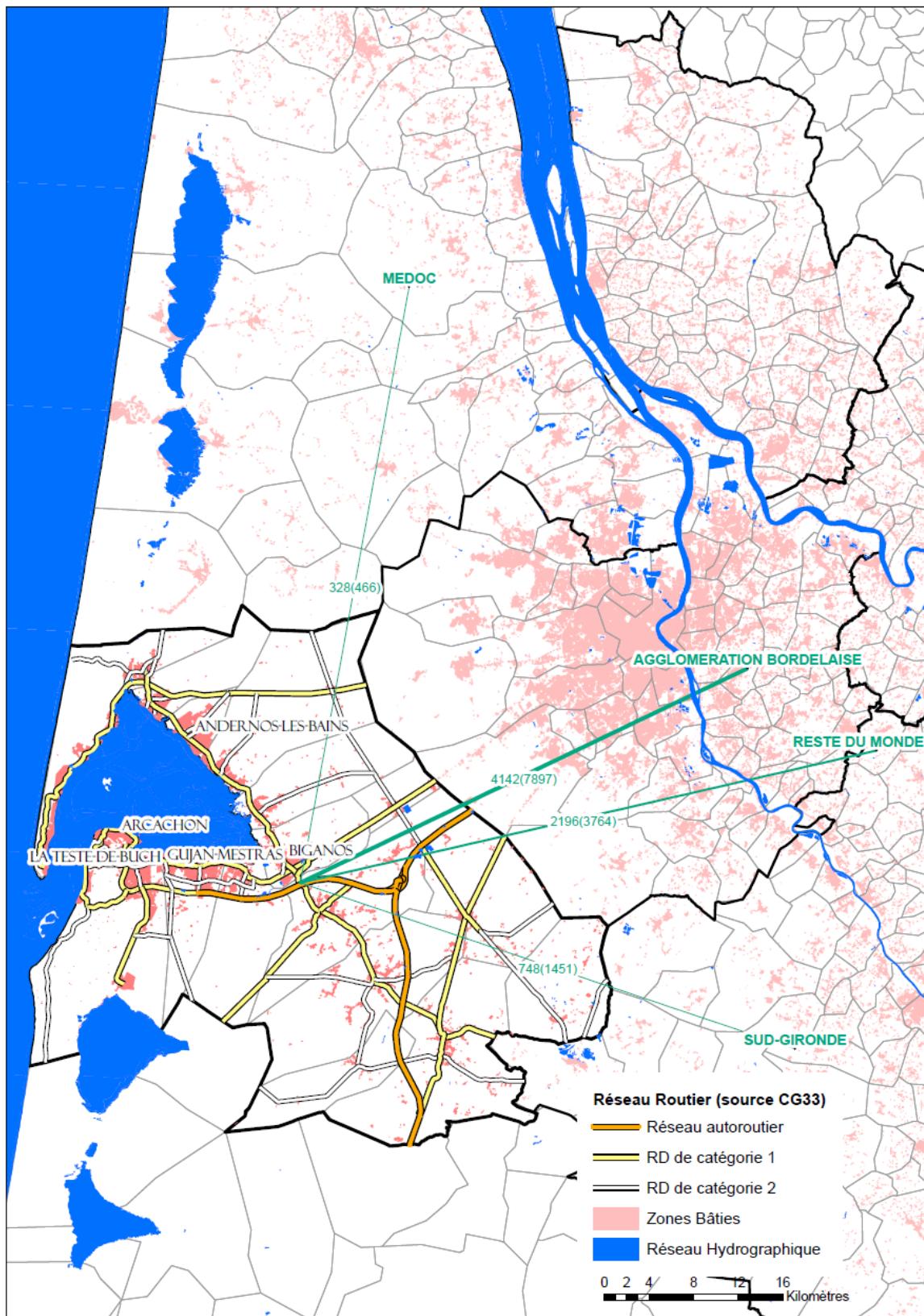
Poste 17 : D216 (échangeur 1 de l'A660) – Mios



Source : ECR 2009

Carte 18b. Flux entrants en Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre : le détail par poste de comptage

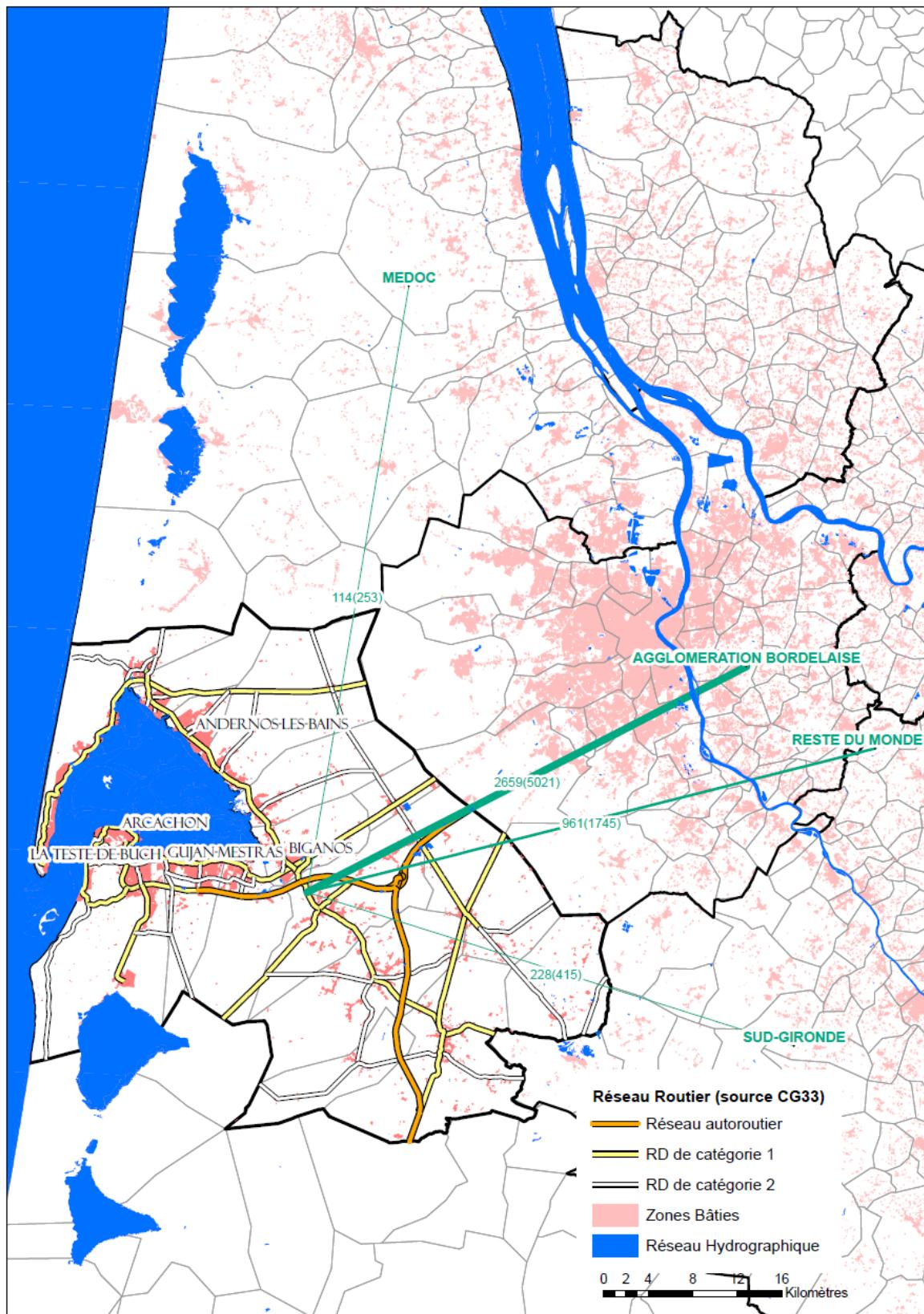
Poste 18 : D3 (au Nord de l'échangeur 2) – Biganos



Source : ECR 2009

Carte 18c. Flux entrants en Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre : le détail par poste de comptage

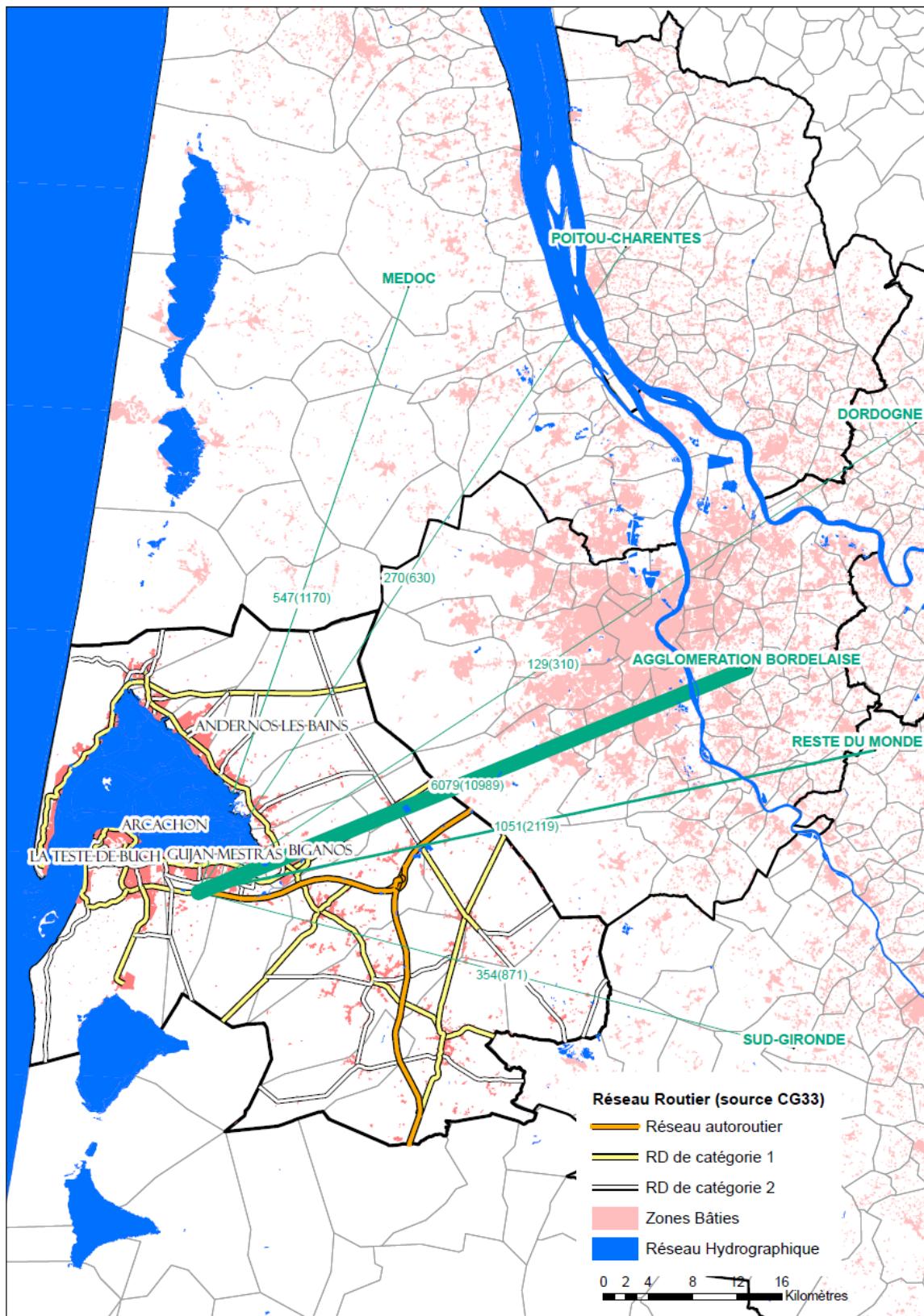
Poste 19 : D3 (au Sud de l'échangeur 2) – Mios



Source : ECR 2009

Carte 18d. Flux entrants en Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre : le détail par poste de comptage

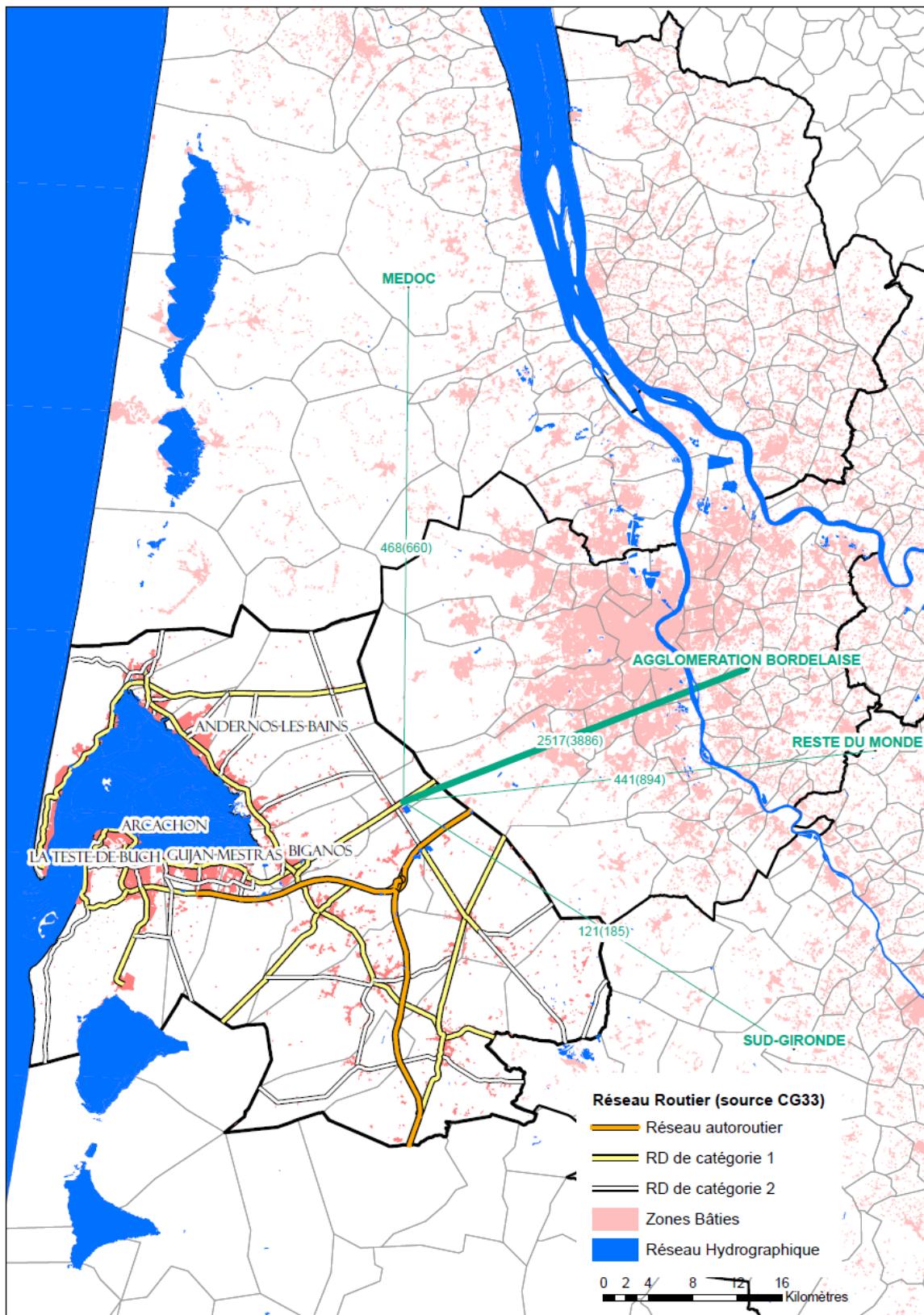
Poste 20 : N250 – Giratoire de fin d'A660 – Gujan



Source : ECR 2009

Carte 18e. Flux entrants en Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre : le détail par poste de comptage

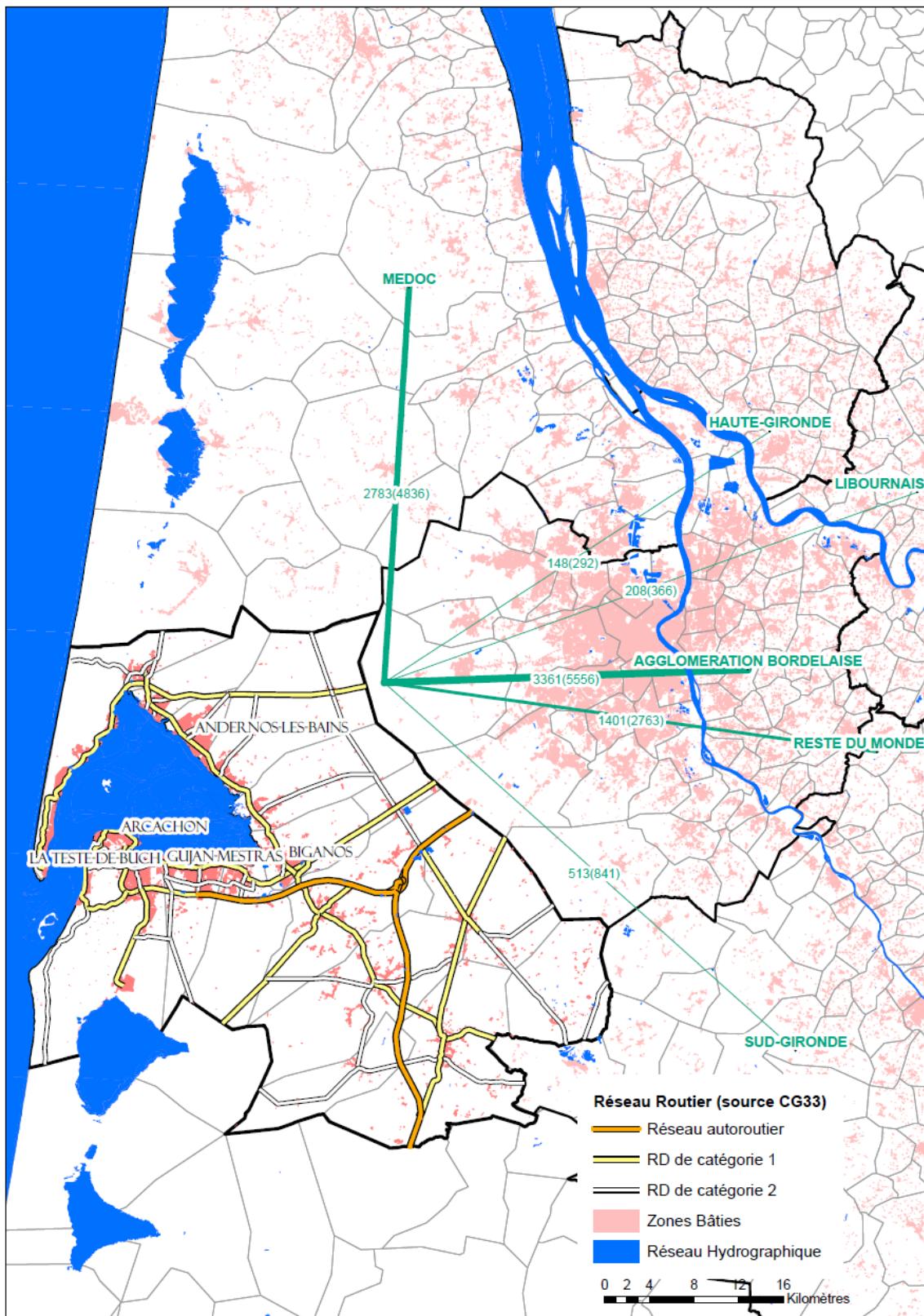
Poste 21: D1250 – feux tricolores - Marcheprime



Source : ECR 2009

Carte 18f. Flux entrants en Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre : le détail par poste de comptage

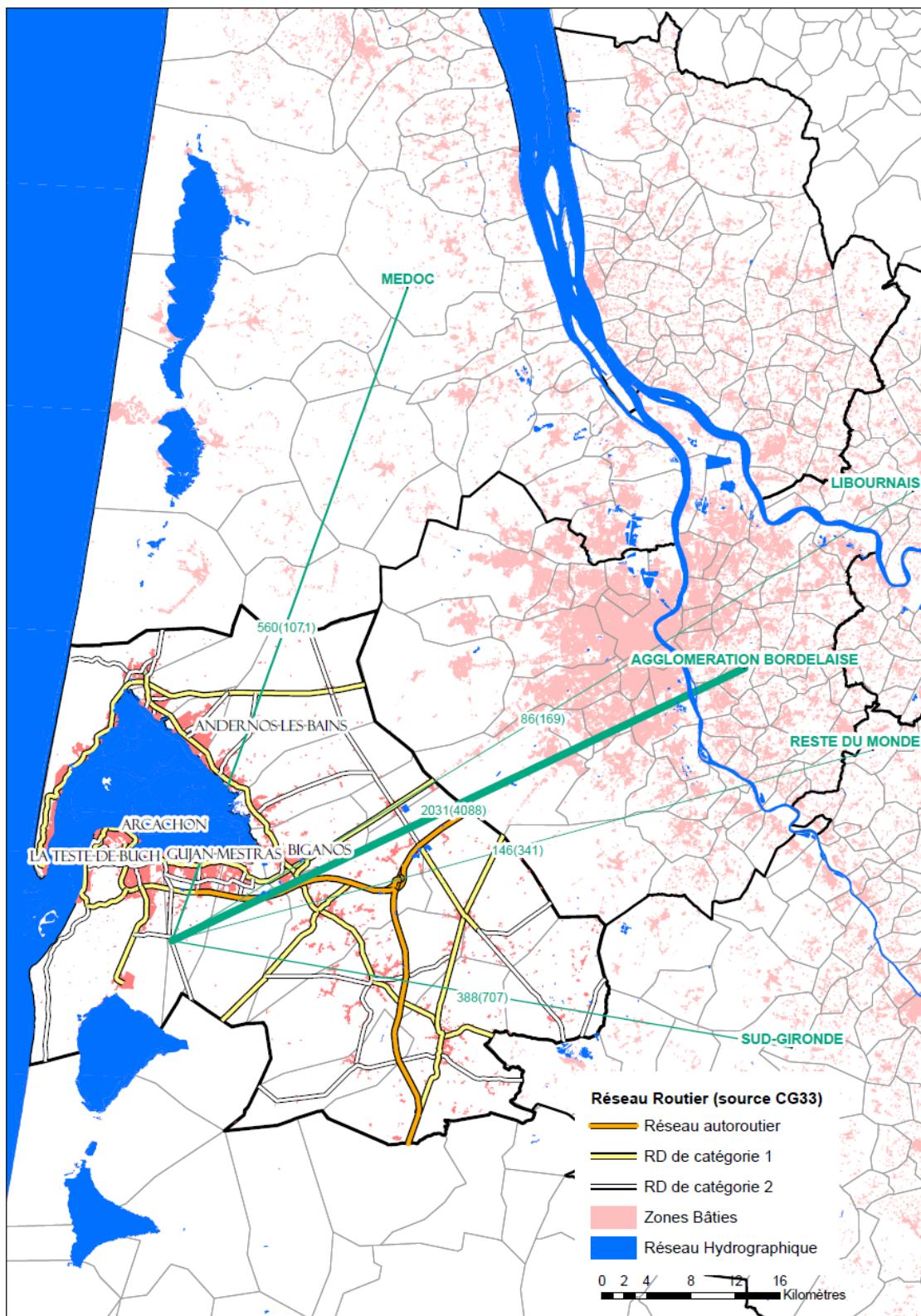
Poste 22 : D106 – giratoire D213 – St Jean d'Illac



Source : ECR 2009

Carte 18g. Flux entrants en Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre : le détail par poste de comptage

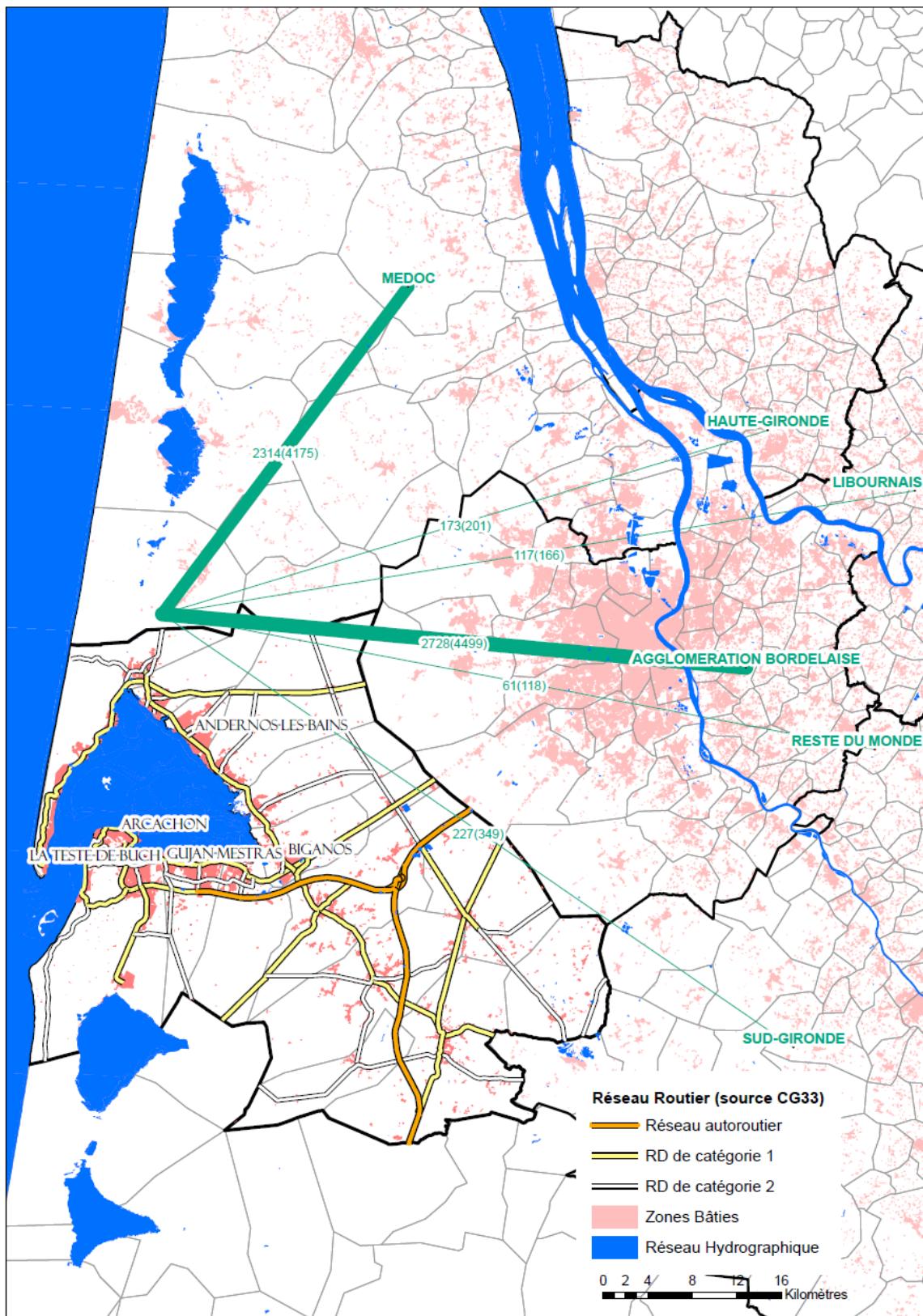
Poste 27 : croisement avec la D256 – Gujan Mestras



Source : ECR 2009

Carte 18h. Flux entrants en Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre : le détail par poste de comptage

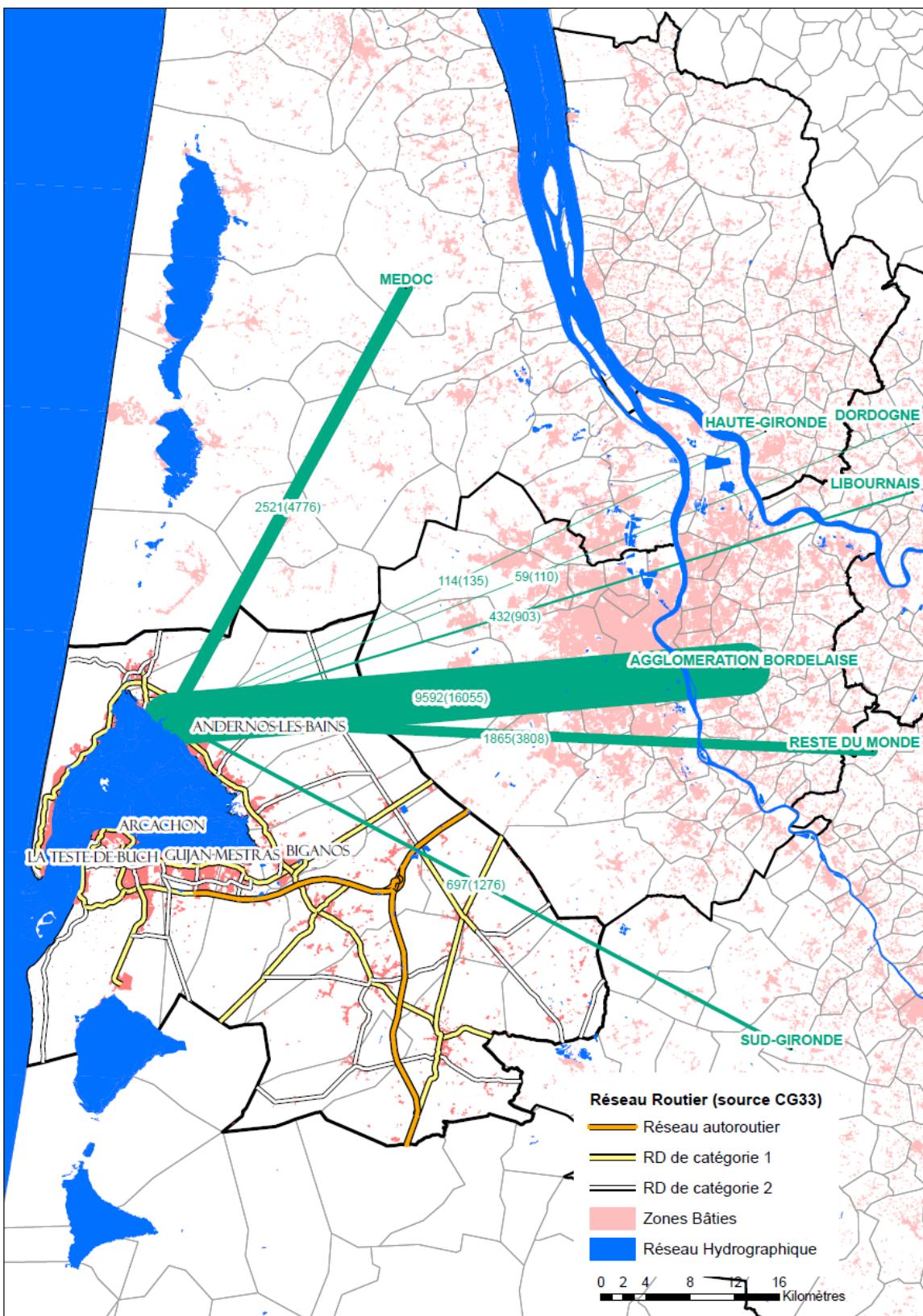
Poste 31 : D3 – entre Le Porge et le Cap Ferret



Source : ECR 2009

Carte 18i. Flux entrants en Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre : le détail par poste de comptage

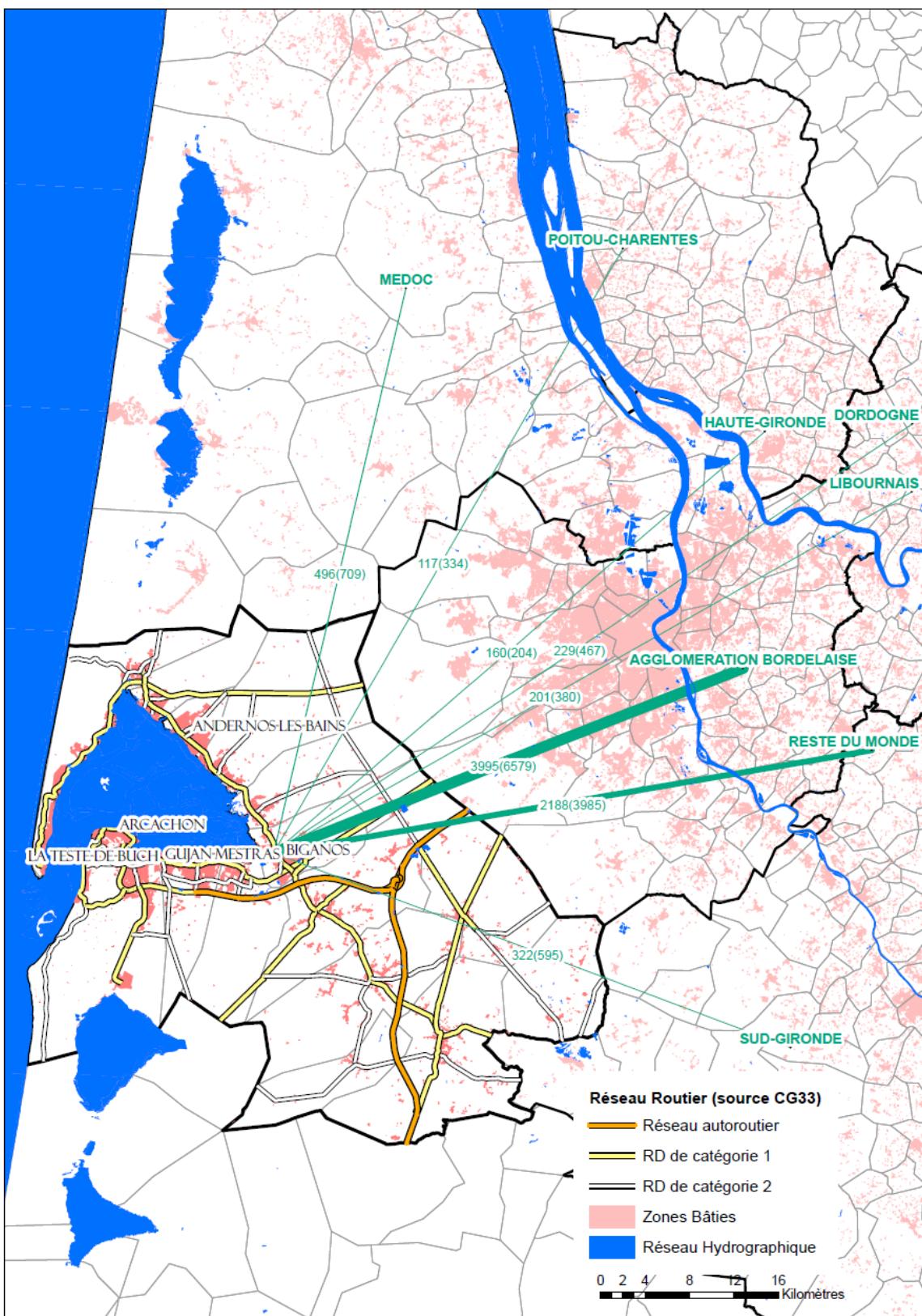
Poste 32 : D3 – entre Arès et Andernos



Source : ECR 2009

Carte 18j. Flux entrants en Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre : le détail par poste de comptage

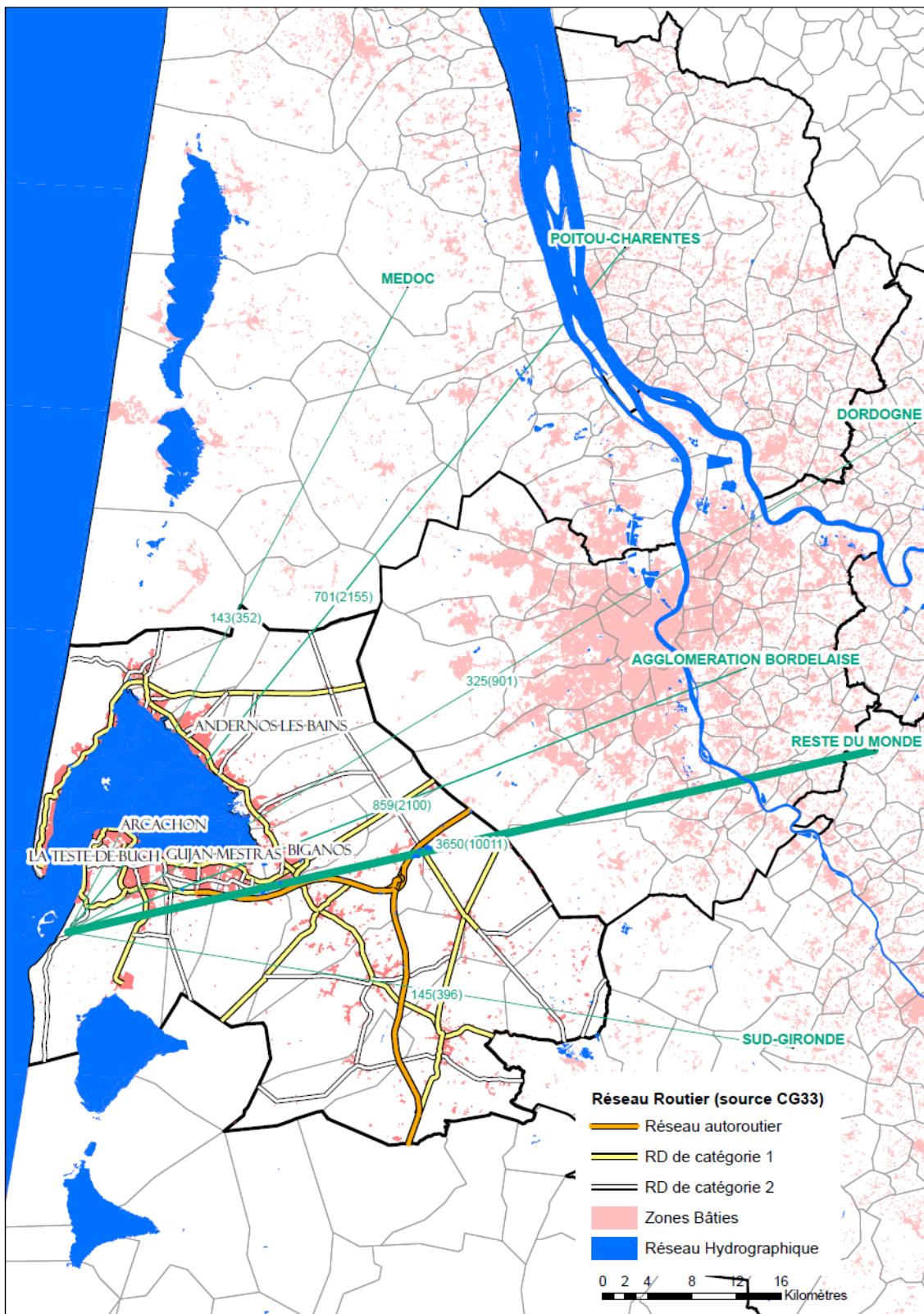
Poste 33 : D3 – entre Audenge et Biganos



Source : ECR 2009

Carte 18k. Flux entrants en Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre : le détail par poste de comptage

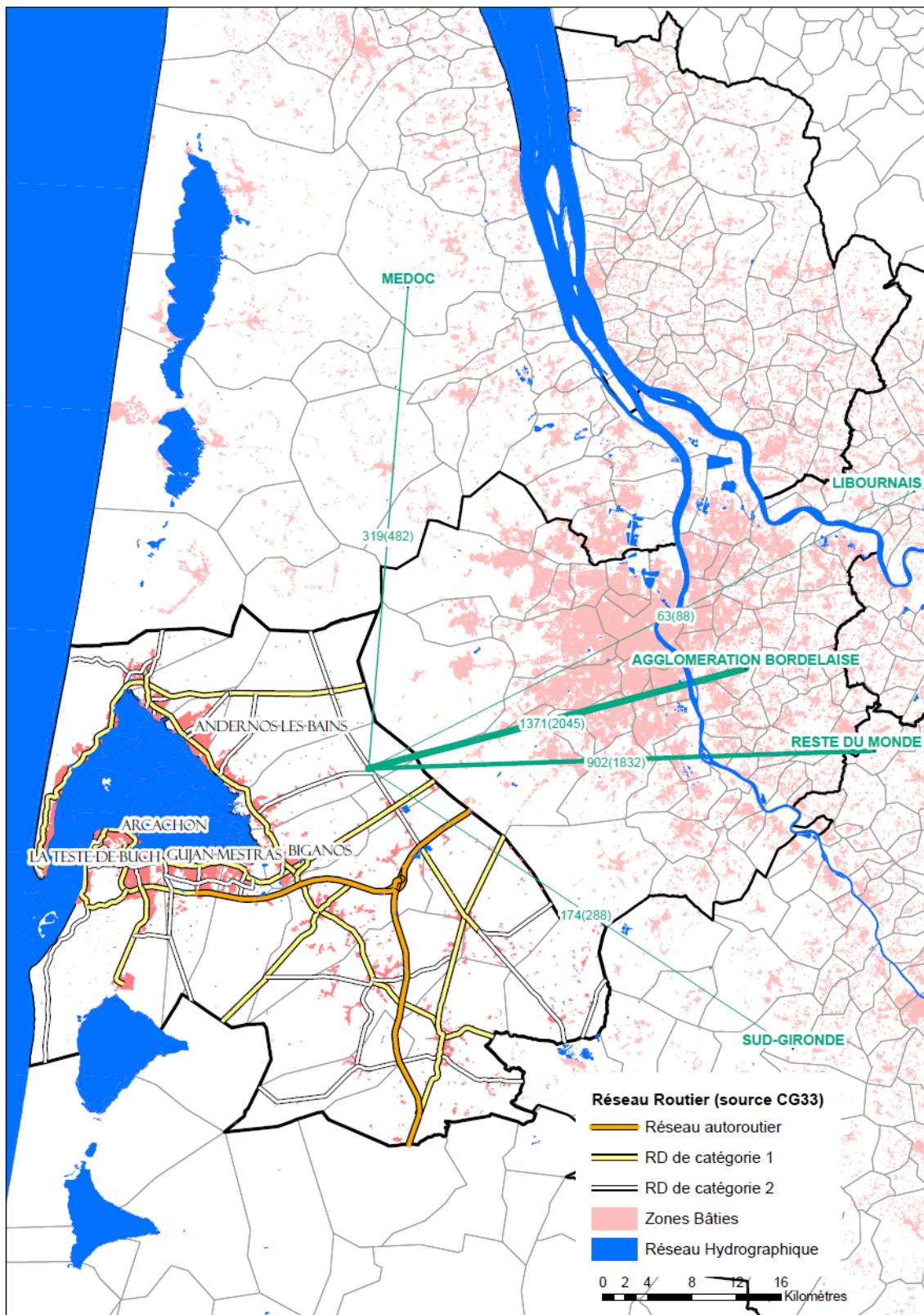
Poste 34 : D218 – entre Arcachon et Biscarrosse



Source : ECR 2009

Carte 181. Flux entrants en Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre : le détail par poste de comptage

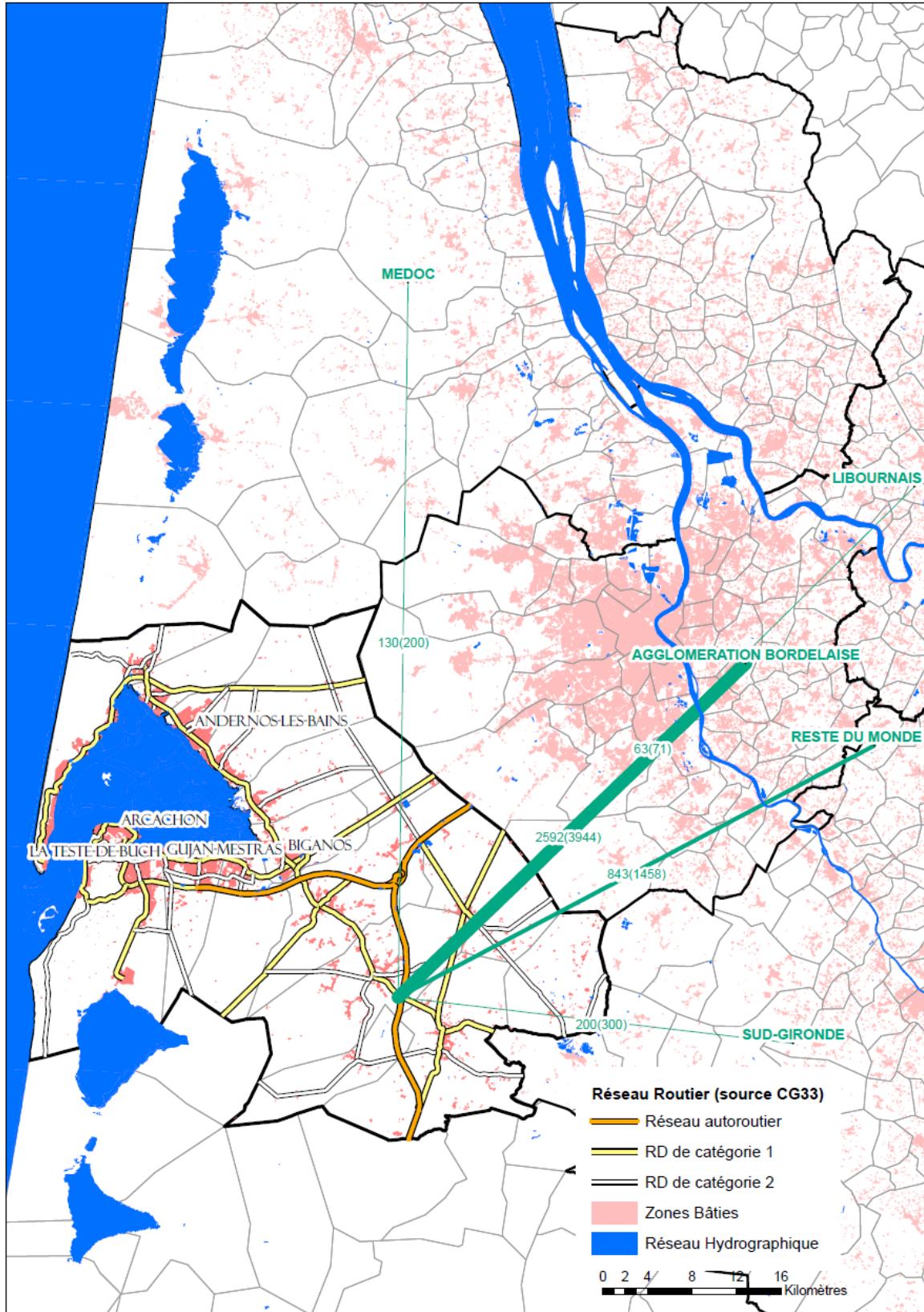
Poste 35 : D5 – entre la D106 et la D1250



Source : ECR 2009

Carte 18m. Flux entrants en Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre : le détail par poste de comptage

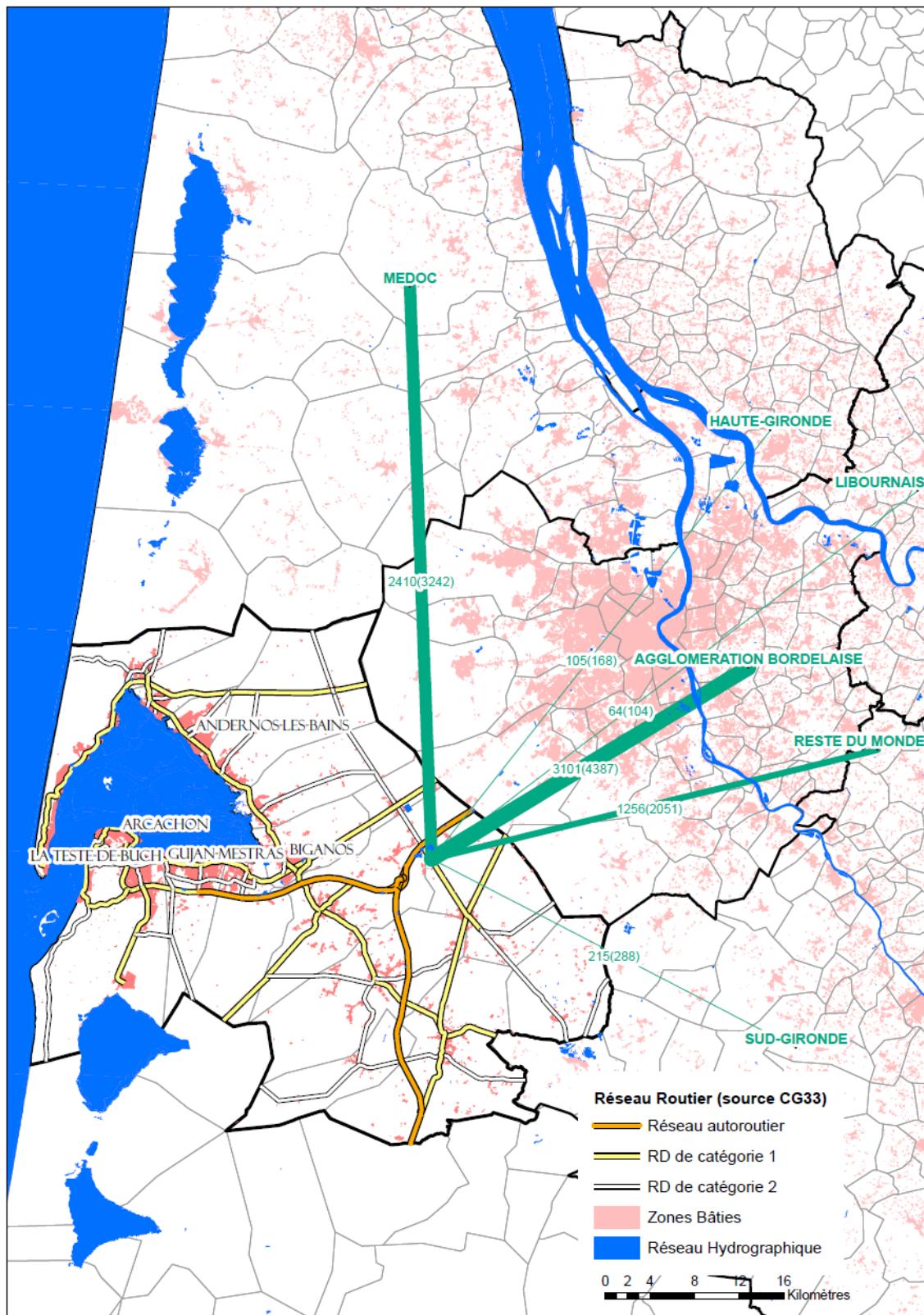
Poste 36 : D3 - entre Salles et l'A63



Source : ECR 2009

Carte 18n. Flux entrants en Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre : le détail par poste de comptage

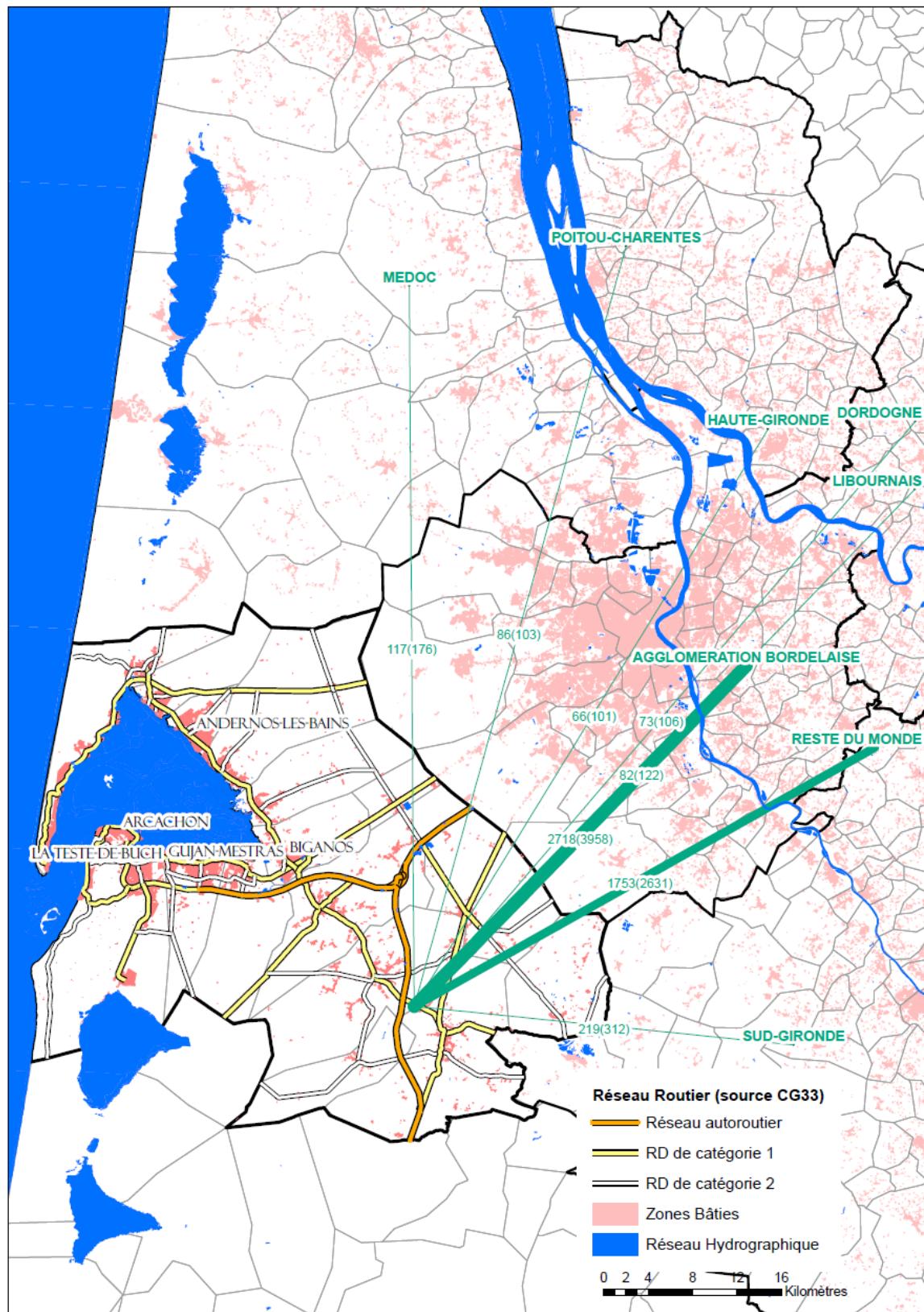
Poste 37 : D5 – entre Le Barp et A63



Source : ECR 2009

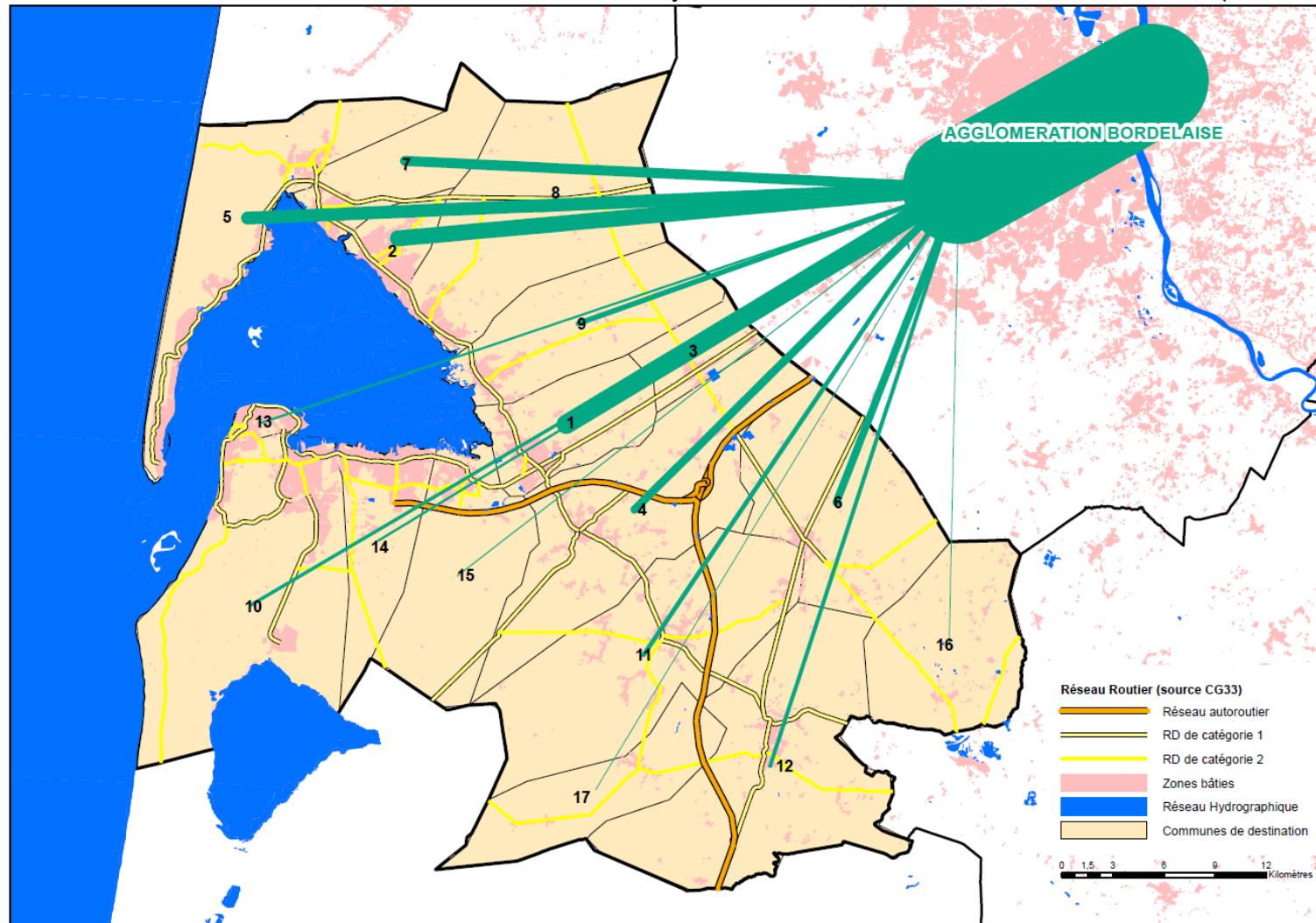
Carte 18p. Flux entrants en Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre : le détail par poste de comptage

Poste 38 : D3 – entre Belin Béliet et l'A63



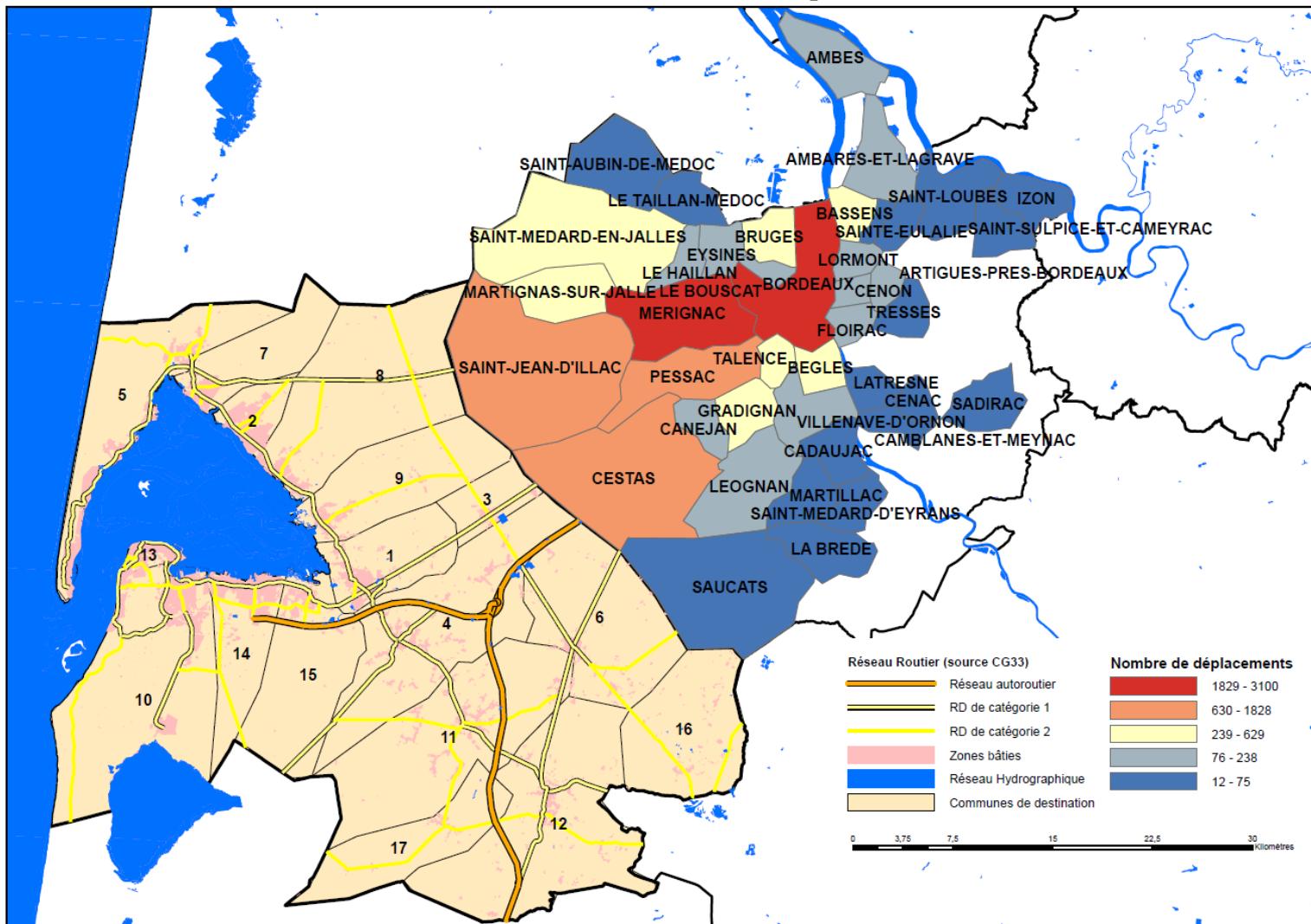
Source : ECR 2009

Carte 19. Flux à destination du Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre : détail des destinations des flux bordelais (cf. tableau 16)



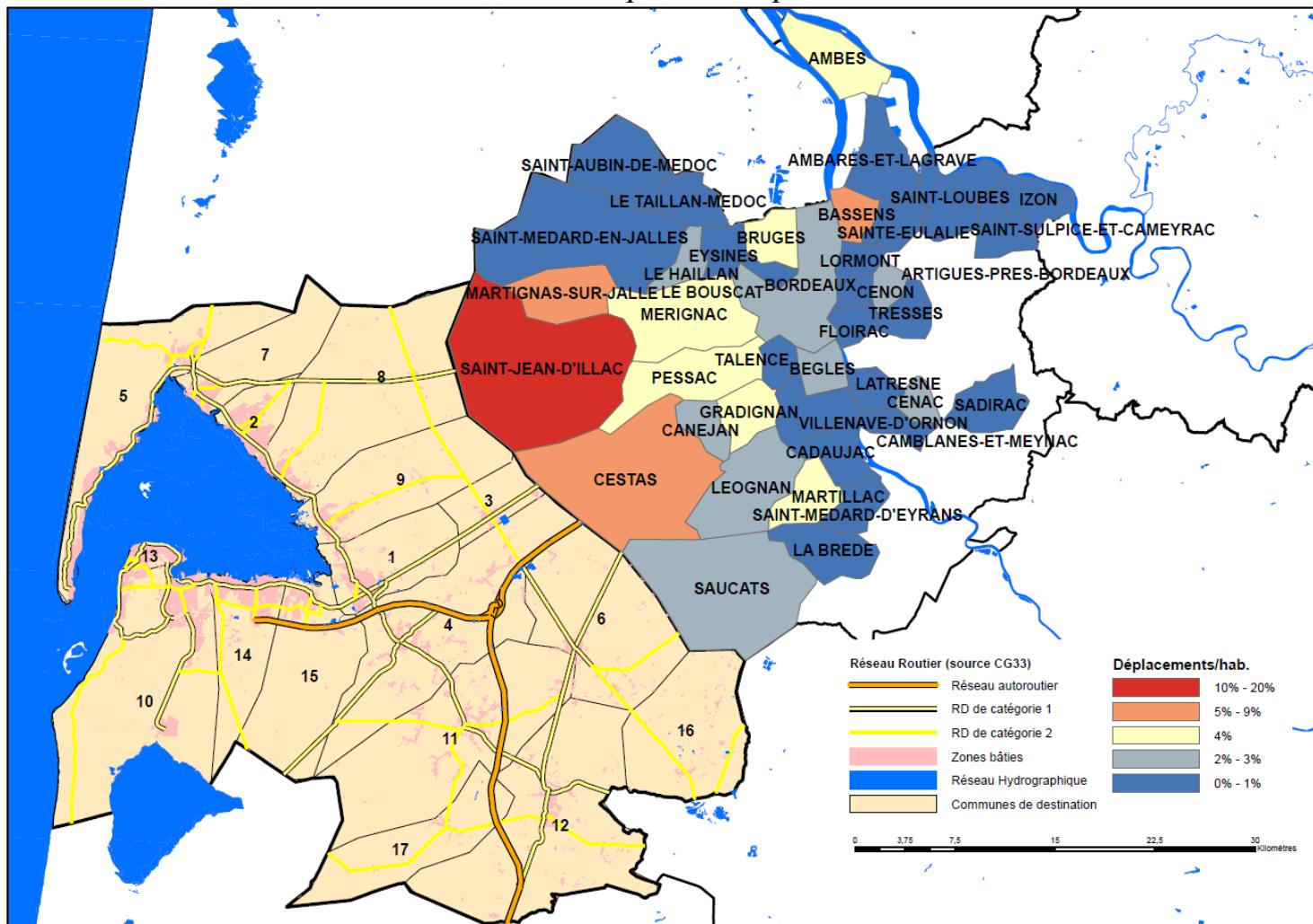
Source : ECR 2009

Carte 20a. Flux d'échange à destination du Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre : détail des origines des flux bordelais
En nombre absolu de déplacements



Source : ECR 2009

Carte 20b. Flux d'échange à destination du Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre : détail des origines des flux bordelais
En nombre de déplacements par habitant



Source : ECR 2009

Tableau 16a. Détail des flux à destination du Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre (source : ECR 2009)

Commune		Nombre	Nombre
		de Véhicules	de Passagers
1	BIGANOS	1036	1689
	ANDERNOS-LES-BAINS		
2		852	1616
3	MARCHEPRIME	309	539
4	MIOS	432	783
	LèGE-CAP-FERRET		
5		690	1339
6	LE BARP	410	738
7	ARÈS	544	1033
8	LANTON	516	887
9	AUDENGE	283	529
	LA TESTE-DE-BUCH		
10		178	289
11	SALLES	244	465
12	BELIN-BÉLIET	205	431
13	ARCACHON	113	223
14	GUJAN-MESTRAS	129	205
15	LE TEICH	59	95
16	SAINT-MAGNE	34	79
17	LUGOS	17	31

Le Tableau 16b donne la répartition des flux par poste de comptage et par destination du déplacement. Les déplacements internes sont très nettement majoritaires, et se répartissent sur tous les postes, avec une forte représentation des postes 32, 33 et 20. On retrouve la spécialisation relative des postes de comptage évoquée plus haut : pour le Médoc, les postes 18 et 31 ; pour l'agglomération bordelaise, les postes 18 et 31 ; pour le Sud-Gironde, les postes 19, 20 et 22 ; etc. Certains points sont « de passage obligé » : en direction de la Dordogne (poste 35) ou le Poitou-Charentes (poste 34).

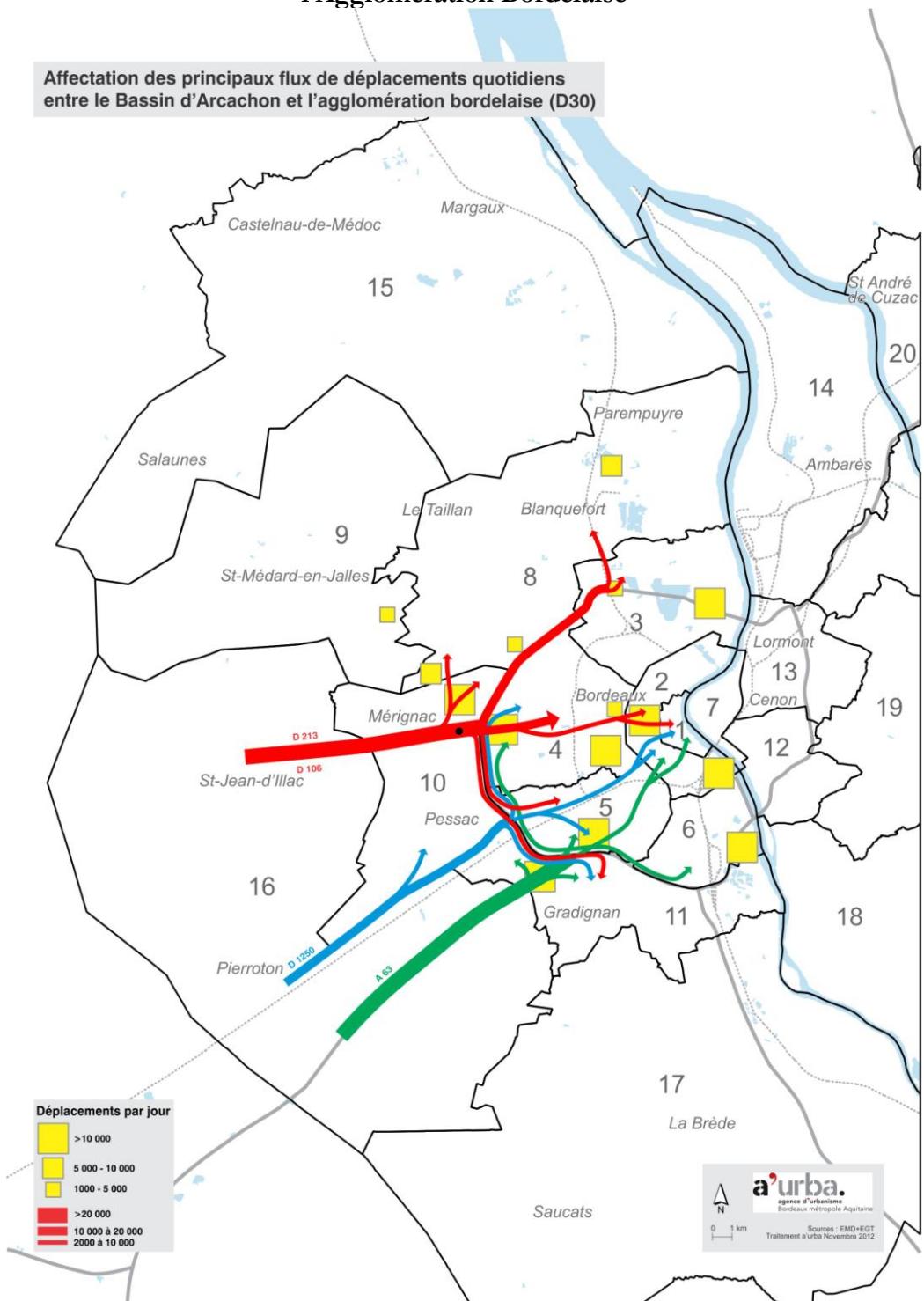
Tableau 16b. Détail des flux par destination et par poste de comptage de l'enquête Cordon (source : ECR 2009)

ZONE	Total Véhicules par destination	POSTES						
		Poste 17 : D216 (échangeur 1 de l'A660) - Mios	Poste 18 : D3 (au Nord de l'échangeur 2) – Biganos	Poste 19 : D3 (au Sud de l'échangeur 2) – Mios	Poste 20a: N250 – Giratoire de fin d'A660 – Gujan	Poste 21: D1250 – feux tricolores - Marcheprime	Poste 22 : D106 – giratoire D213 – St Jean d'Illac	Poste 27 : croisement avec la D256 – Gujan Mestras
INTERNES	182077	1,06%	6,68%	5,41%	12,19%	3,92%	8,49%	4,34%
AGGLOMERATION BORDELAISE	13593	0,67%	30,72%	2,75%	7,96%	2,77%	7,68%	0,12%
DORDOGNE	280							
HAUTE-GIRONDE	470			2,58%	3,83%	3,46%	5,60%	0,00%
LIBOURNAIS	407	32,85%			5,93%	0,00%	1,70%	0,00%
MEDOC	8744	3,73%	27,85% (circled)	3,34%	7,64%	2,16%	7,51%	0,16%
POITOU-CHARENTES	835							
RESTE DU MONDE	22811	19,81%	14,45%	0,70%	14,50%	1,41%	7,23%	0,97%
SUD-GIRONDE	2650	1,51%	6,98%	14,75%	17,30%	5,58%	24,84%	0,57%
Total Véhicules par Poste	231867	7042	22259	11089	27764	8199	19499	8174

ZONE	POSTES							
	Poste 31 : D3 – entre Le Porge et le Cap Ferret	Poste 32 : D3 – entre Arès et Andernos	Poste 33 : D3 – entre Audenge et Biganos	Poste 34 : D218 – entre Arcachon et Biscarrosse	Poste 35 : D5 – entre la D106 et la D1250	Poste 36 : D3 – entre Salles et l'A63	Poste 37 : D5 – entre Le Barp et A63	Poste 38 : D3 – entre Belin Béliet et l'A63
INTERNES	2,19%	15,97%	13,19%	9,25%	3,80%	3,72%	5,38%	4,39%
AGGLOMERATION BORDELAISE	20,06%	0,34%	1,09%	1,38%	8,59%	5,90%	4,08%	5,84%
DORDOGNE					100,00%			
HAUTE-GIRONDE	36,81%	2,98%	8,65%	23,40%	1,99%	0,00%	4,32%	6,17%
LIBOURNAIS	28,50%	0,00%	0,00%	0,00%	2,30%	0,00%	7,13%	21,38%
MEDOC	26,47%	0,27%	0,81%	1,70%	7,23%	3,98%	2,36%	4,73%
POITOU-CHARENTES				100,00%				
RESTE DU MONDE	0,26%	2,34%	6,24%	6,45%	10,39%	9,50%	3,29%	2,43%
SUD-GIRONDE	8,53%	0,93%	0,27%	2,36%	6,57%	3,33%	1,70%	4,64%
Total Véhicules par Poste	9615	29712	25708	19653	11570	10189	11395	9998

Lecture : 27,85% des déplacements à destination du Médoc sont passés par le poste de comptage n° 18 (case entourée)

Carte 21. Une image des relations entre le Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre et l'Agglomération Bordelaise



EN BREF...

La description des flux : le Bassin d'Arcachon et Val de l'Eyre

Le sud du Bassin (Arcachon-La Teste-Gujan) est plus autonome, avec des déplacements majoritairement internes et relativement peu d'échanges avec l'agglomération bordelaise.

Le reste du Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre est, lui, davantage dépendant de l'agglomération bordelaise, notamment l'ouest (Andernos et Lège-Cap-Ferret), tout en échangeant également avec les territoires limitrophes : Médoc et Sud-Gironde.

Le fonctionnement « en quadrant » avec l'agglomération bordelaise est très lisible, les principales communes génératrices de déplacements vers le Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre étant Saint-Jean d'Illac, Martignas et Cestas.

2. Le lien entre structures territoriales et mobilité

L'analyse des comportements de mobilité en lien avec les problématiques d'aménagement du territoire et de développement local renvoie inévitablement à la question de l'accessibilité des habitants aux emplois, aux services aux équipements. Il s'agit de prendre en compte les opportunités et les contraintes produites par les structures territoriales qui pèsent sur les comportements de mobilité et sur la géographie des déplacements. Le lien entre géographie des flux de déplacements et structures territoriales est ici exploré sur deux thématiques:

Les flux domicile-travail (*source* : INSEE) et leur lien avec l'accessibilité à l'emploi ;

Les flux domicile-achat (*source* : EMD-EDGT 2009) et leur lien avec l'offre commerciale des territoires.

DEPLACEMENTS DOMICILE TRAVAIL (DDT) ET ACCESSIBILITE A L'EMPLOI

Données et indicateurs retenus

L'étude des « déplacements » domicile-travail s'appuie sur l'exploitation complémentaire des données du recensement de la population de 2009 réalisée par l'INSEE. Il s'agit d'un sondage « au quart » permettant d'estimer les effectifs correspondant au croisement du lieu de résidence principale avec le lieu de travail, à l'échelle communale.

Compte tenu du positionnement géographique du territoire d'étude, les interdépendances avec les bassins d'emplois des départements voisins doivent être intégrées à l'analyse. L'étude prend donc en compte l'ensemble des actifs ayant un emploi résidant en Gironde et dont le lieu d'emploi se situe en Gironde ou dans les départements « voisins » : Charente, Charente-Maritime, Dordogne, Landes, Lot-et-Garonne. Compte tenu de leur éloignement, les flux correspondant à des déplacements supposés vers d'autres départements sont exclus, ce qui représente 11,4% des flux mais seulement 1,7% des actifs occupés girondins (cf. tableau 17). Les migrations des actifs occupés girondins vers les départements voisins restent néanmoins limitées à 7,5% des flux intercommunaux et 1,5% des actifs.

Tableau 17. Les flux domicile-travail des actifs girondins (INSEE, 2009)

	Nombre de flux intercommunaux*		Nombre de migrants	
	N	%	N	%
Vers La Gironde	16407	81,1%	589285	96,8%
Vers les départements voisins	1523	7,5%	9273	1,5%
Vers la Gironde et les départements voisins	17930	88,6%	598558	98,3%
Vers autres départements	2309	11,4%	10227	1,7%
total	20239	100,0%	608785	100,0%

*Il s'agit du nombre de liens bilatéraux entre 2 communes dénombrant au moins un déplacement domicile-travail

L'étude mobilise également un « distancier » intercommunal permettant de calculer différents indicateurs relatifs aux distances domicile-travail parcourues (cf. encadré 2).

Encadré 2. La construction du distancier

Par souci de cohérence et de comparabilité, la matrice de distances de déplacement intercommunales utilisée combine deux sources :

-Pour traiter les flux intra-girondins, la matrice de distances kilométriques routières simulée sous SIG par l'A'URBA sur la base du réseau routier de 2009 et utilisée dans le traitement de l'EDGT-EMD est ré-agrégée au niveau communal,

-Pour les flux extra-girondins, l'approximation des distances kilométriques routières proposée par le CERTU et égale à 1,3 fois la distance euclidienne de centroïde à centroïde est appliquée¹⁴,

-Pour les flux intracommunaux l'approximation recommandée par le CERTU, 0.5 fois la surface de la commune est également appliquée.

Les deux séries d'indicateurs ainsi calculés permettent de caractériser la portée des déplacements domicile-travail d'une commune ainsi que le niveau d'accessibilité à l'emploi de chaque commune (cf. tableau 18).

Dans le premier cas, les indicateurs se fondent sur la portée observée des déplacements des actifs de la commune. La distance moyenne domicile-travail, calculée à l'échelle communale, constitue un indicateur synthétique de référence, tandis que les indicateurs de distribution permettent de préciser l'importance relative des déplacements de courte (moins de 5 ou 10 km) et de longue portée (plus de 30km).

Dans le second cas, les indicateurs se fondent sur la portée potentielle des déplacements, en mettant en relation le nombre d'actifs occupés de chaque commune avec la géographie territoriale de l'emploi, appréhendée à partir de la distribution communale de l'emploi total au lieu de travail en 2009¹⁵. Le taux local d'emplois par actif occupé constitue un bon indicateur de l'accessibilité aux emplois, à condition de le calculer à l'intérieur d'aires concentriques de rayon fixe centrées sur chaque commune, plutôt qu'en utilisant les limites communales.

Un deuxième indicateur est néanmoins proposé : la distance minimale domicile-travail. Cette mesure est obtenue en affectant de manière itérative les actifs occupés d'une commune aux emplois existants les plus proches, puis en calculant la distance moyenne domicile-travail qui en résulterait à l'échelle de chaque commune. Cet indicateur présente trois avantages :

- Il n'est pas soumis aux effets de seuil arbitraires dus au choix d'un seuil de distance.

¹⁴ Le coefficient estimé comparant distances euclidiennes et kilométriques est d'ailleurs de 1,27 sur l'ensemble des distances intercommunales girondines.

¹⁵ Par souci de cohérence avec les données de flux domicile-travail les statistiques d'emploi au lieu de travail en 2009 sont celles de l'exploitation complémentaire de l'INSEE.

- Il est exprimé dans une unité de mesure comparable à la distance moyenne observée.
- Contrairement au taux d'emplois par actif il tient compte des différences de densité et de réseaux de transport entre les territoires.

Tableau 18. Les indicateurs quantitatifs relatifs aux déplacements domicile-travail

Objectif	Indicateur	Définition	Seuils d'observation retenus
Description des déplacements domicile-travail	Distance moyenne domicile-travail communale	Moyenne communale des distances aux lieux de travail pondérée par le nombre d'actifs occupés	-
	Distribution par portée des déplacements	Part des déplacements domicile-travail d'une commune situés à moins de x kilomètres	5, 10, 30 km
Accessibilité à l'emploi	Distance minimale Domicile Travail	Distance moyenne théorique qui résulterait d'une affectation de l'ensemble des actifs occupés de la commune aux emplois les plus proches	-
	Ratio d'emplois/actifs ayant un emploi	Nombre moyen d'emplois par actif occupé d'une commune dans un rayon de x kilomètres	10, 20, 30 km

b) La portée des déplacements domicile-travail

Approche comparative : Le BA-VE face aux autres territoires girondins

Le tableau 19 permet de visualiser les disparités de distances moyennes domicile-travail entre les grands territoires girondins et de positionner ainsi le Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre (BA-VE). Si les distances de navettage sont logiquement plus faibles au sein de l'agglomération bordelaise (moins de 11km) que dans le reste du département, le BA-VE génère des mobilités domicile travail particulièrement longues, avec une distance moyenne domicile-travail de presque 21km. C'est le seul territoire girondin à franchir le seuil des 20km d'éloignement moyen des lieux de résidence et d'emploi. L'estimation de la distance moyenne domicile-travail obtenue à partir des données EMD-EDGT est un peu plus faible, en raison de la prise en compte, dans l'estimation à partir des données INSEE, des déplacements hors Gironde¹⁶ (1,6% des déplacements).

Cet allongement des mobilités quotidiennes du BA-VE est lié d'abord à la très faible proportion de déplacements domicile-travail de très courte portée (moins de 5 km), qui ne représentent qu'un peu moins de 22% des DDT contre plus de 36% en moyenne en Gironde.

¹⁶ L'écart entre ces sources étant lié à la prise en compte, dans notre estimation à partir des données INSEE, des déplacements vers les départements voisins, non intégrés dans l'exploitation standard de l'EMD-EDGT.

Cette spécificité du territoire s'explique moins par le niveau limité d'accessibilité locale à l'emploi à 10 km (indicateur qui situe le BA-VE en position médiane) que par une disjonction structurelle entre les zones résidentielles et les implantations d'activités économiques, comme en témoigne la distance minimale domicile-travail de presque 6 km calculée sur le BA-VE, soit presque le double de la moyenne girondine (cf. tableau 20).

On constate également une proportion importante de déplacement de longue portée (plus de 30km), qui représentent 27% des déplacements domicile-travail, soit une proportion plus importante que les quatre autres territoires hors agglomération bordelaise du département (cf. tableau 20).

La proportion de déplacements DT de longue portée est d'autant plus surprenante que le niveau d'accessibilité à l'emploi à 30km (0,87 emplois par actif) est plus élevé que dans la plupart des autres territoires girondins (hormis le Libournais). Néanmoins, l'accessibilité locale à l'emploi est plus favorable à la compacité des mobilités, avec une distance minimale à l'emploi inférieure à 3 km. La coexistence d'une proportion importante de déplacements DT courts et longs dénote une certaine hétérogénéité des comportements de mobilité sur le territoire.

**Tableau 19. Les flux domicile-travail.
Comparaison des sources INSEE (2009) et EDGT-EMD (2008-2009)**

Territoires d'étude	Distance moyenne DT (INSEE)*	Distance moyenne DT (EMD-EDGT)**	Distance moyenne tous motifs (EMD-EDGT)**	Parts des DDT hors Gironde
Bassin d'Arcachon et Val de l'Eyre	20,86	18,90	10,60	1,57%
Haute-Gironde	19,15	19,29	11,09	2,42%
Libournais	15,52	12,10	9,30	5,25%
Médoc	16,96	16,38	10,86	0,35%
Sud Gironde	17,97	14,76	10,57	3,42%
Agglomération bordelaise	10,87	9,80	6,00	0,75%
Gironde	13,76	12,40	7,70	1,55%

* Moyennes pondérées des indicateurs calculés à l'échelle communale

**Obtenue par l'exploitation standard, après mise en conformité des périmètres d'étude

Tableau 20. Indicateurs comparatifs de portée des déplacements domicile-travail (INSEE, 2009)

Territoire d' étude	Nombre migrants	Distance moyenne DT	Part des DDT de moins de 5 km	Part des DDT de moins de 10 km	Part des DDT de plus de 30 km	Emplois par actif dans un rayon de 10km	Emplois par actif dans un rayon de 20km	Emplois par actif dans un rayon de 30km	Distance minimale D-T
Bassin d'Arcachon et Val de l'Eyre	51093	20,86	21,8%	39,8%	26,9%	0,80	0,80	0,87	5,98
Haute-Gironde	35071	19,15	30,3%	40,5%	25,3%	0,67	0,73	0,87	2,76
Libournais	57336	15,52	38,0%	49,9%	16,9%	0,89	0,90	0,90	2,29
Médoc	49444	16,96	24,6%	41,1%	15,1%	0,74	0,94	1,00	4,42
Sud Gironde	51154	17,97	32,9%	47,9%	23,2%	0,81	0,80	0,82	2,70
Agglomération bordelaise	354457	10,87	40,5%	57,5%	3,9%	1,16	1,19	1,13	2,76
Total Gironde	598557,8	13,76	36,1%	52,1%	10,9%	1,01	1,05	1,03	3,13

Les disparités internes de mobilité domicile-travail du BA-VE : le rôle structurant de l'accessibilité à l'emploi

La cartographie des distances moyennes communales domicile-travail (cf. cartes 22, 23, 24) permet d'identifier deux logiques territoriales en matière de déplacements domicile-travail, qui peuvent être mises en relation avec les disparités d'accessibilité à l'emploi (cartes 23, 26 à 29).

- Les extrémités du Bassin : la superposition des mobilités compactes et longues

Le Bassin d'Arcachon est le siège de logiques de DDT singulières à ses deux extrémités, Nord et Sud, qui combinent compacité et mobilités longues.

Une compacité locale emplois/résidents assez marquée dans le Sud-Bassin

Les communes d'Arcachon, de La-Teste-de-Buch et de Gujan Mestras affichent des distances moyennes de déplacement homogènes, entre 15 et 20 km, qui résultent de l'importance des déplacements de proximité à Arcachon (cf. carte 24) et de la moindre proportion de déplacements de longue portée (cf. carte 25) sur cette partie sud. Le bon niveau d'accessibilité locale à l'emploi (cf. cartes 26-27) ainsi que l'éloignement par rapport à l'agglomération bordelaise et aux échangeurs autoroutiers se traduit par un équilibre local entre emplois et habitants.

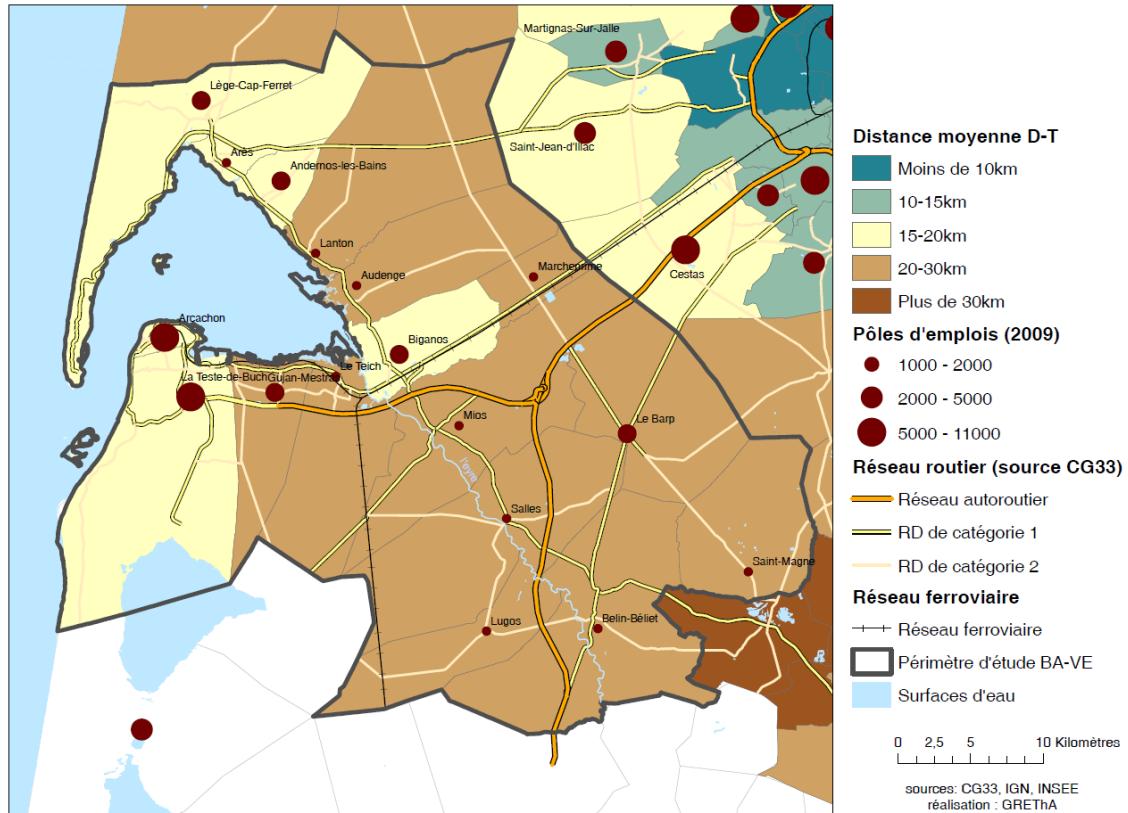
Le Nord-Bassin : l'emprise croissante des mobilités longues

Dans le Nord-Bassin, les communes de Lège-Cap Ferret, Arès et Andernos-les-Bains présentent des niveaux plus faibles d'accessibilité locale à l'emploi, se traduisant par une plus forte emprise des déplacements de longue portée (cf. carte 25) en dépit d'une desserte routière inégale et de l'absence de desserte ferroviaire. Toutefois, cet enclavement suscite également une proportion importante de DDT de courte portée sur ce territoire (cf. carte 24).

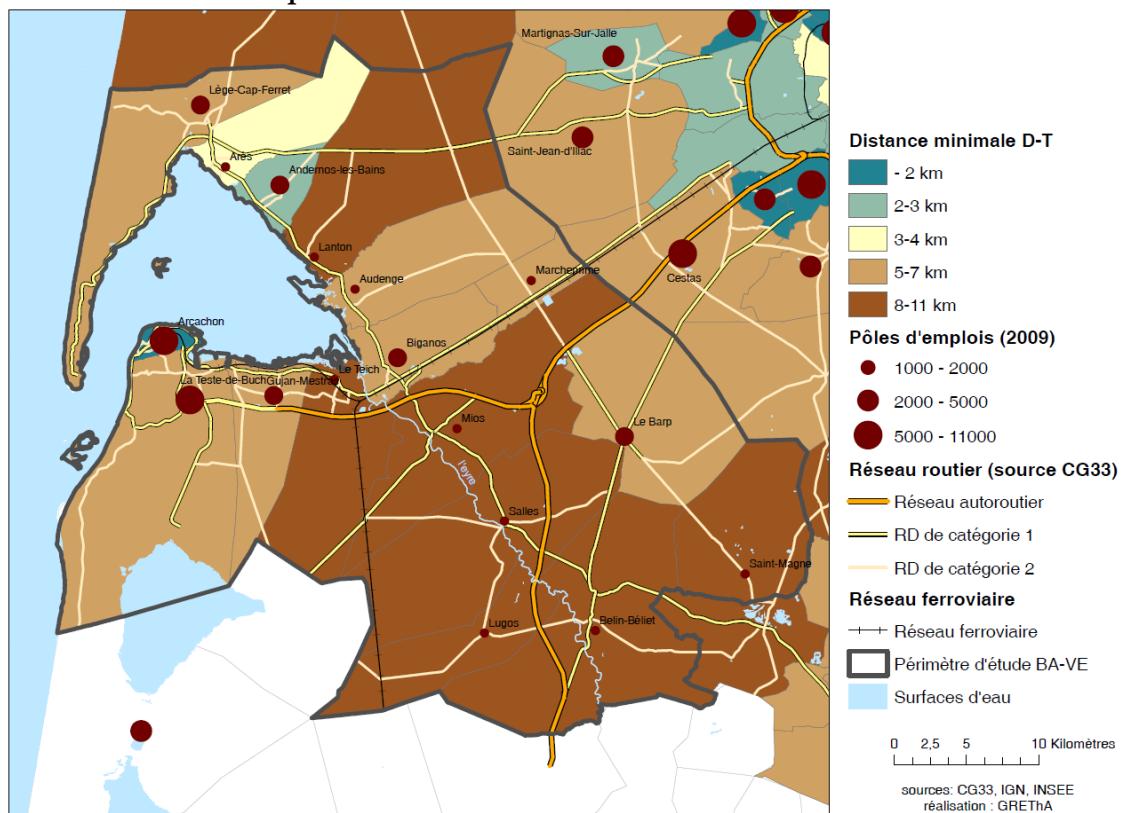
- Le Val de l'Eyre : L'impact déterminant de l'accessibilité autoroutière

L'ensemble du Val de l'Eyre est marqué par un niveau très élevé et homogène d'éloignement par rapport aux lieux d'emplois, la distance moyenne DT étant systématiquement comprise entre 20 et 30 km. L'accessibilité locale à l'emploi y est très faible (cf. carte 27) et les faibles densités résidentielles contraignent la longueur des déplacements (cf. carte 23). La desserte du territoire par le « Y » autoroutier A660/A63 est à l'évidence largement responsable de cette mise à distance des lieux de résidence par rapport aux opportunités d'emploi largement situées sur l'agglomération, comme en témoigne le niveau d'accessibilité à l'emploi à 30 km.

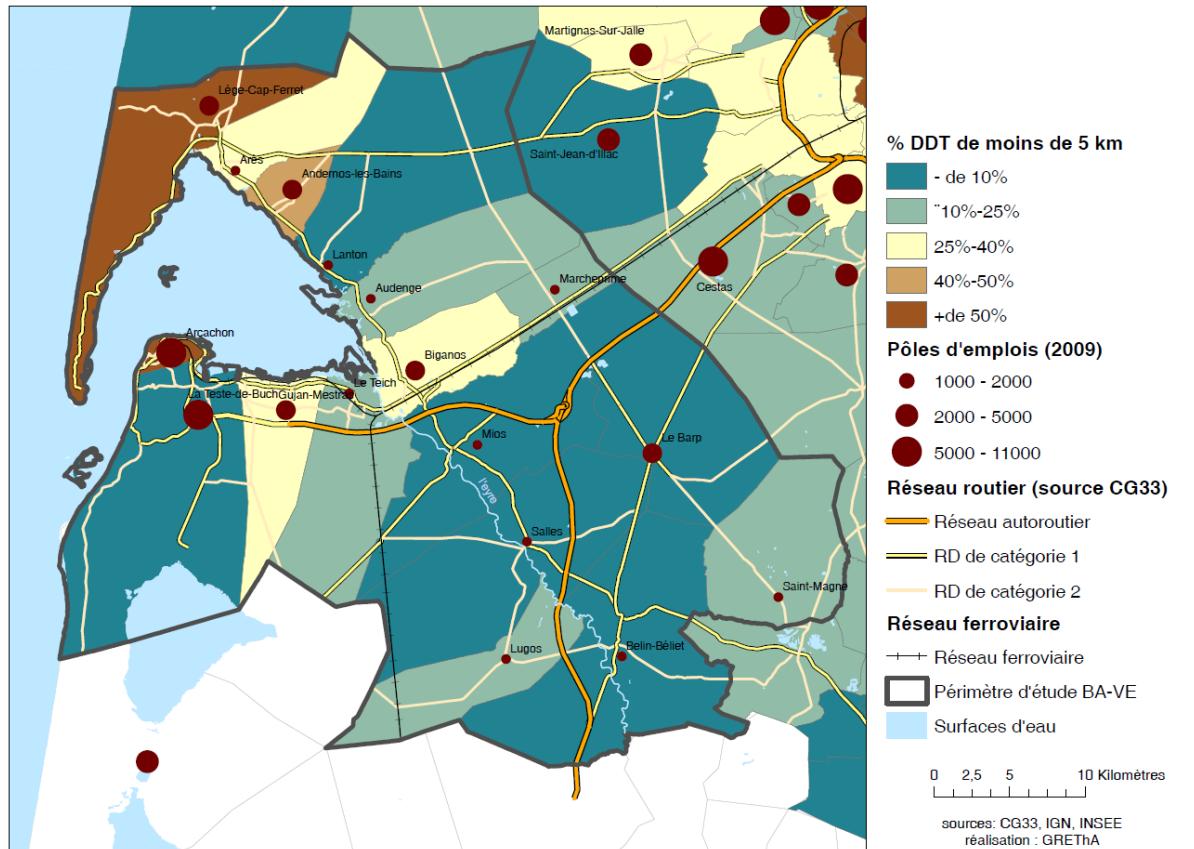
Carte 22. Les disparités de distance moyenne domicile-travail en 2009 du BA-VE



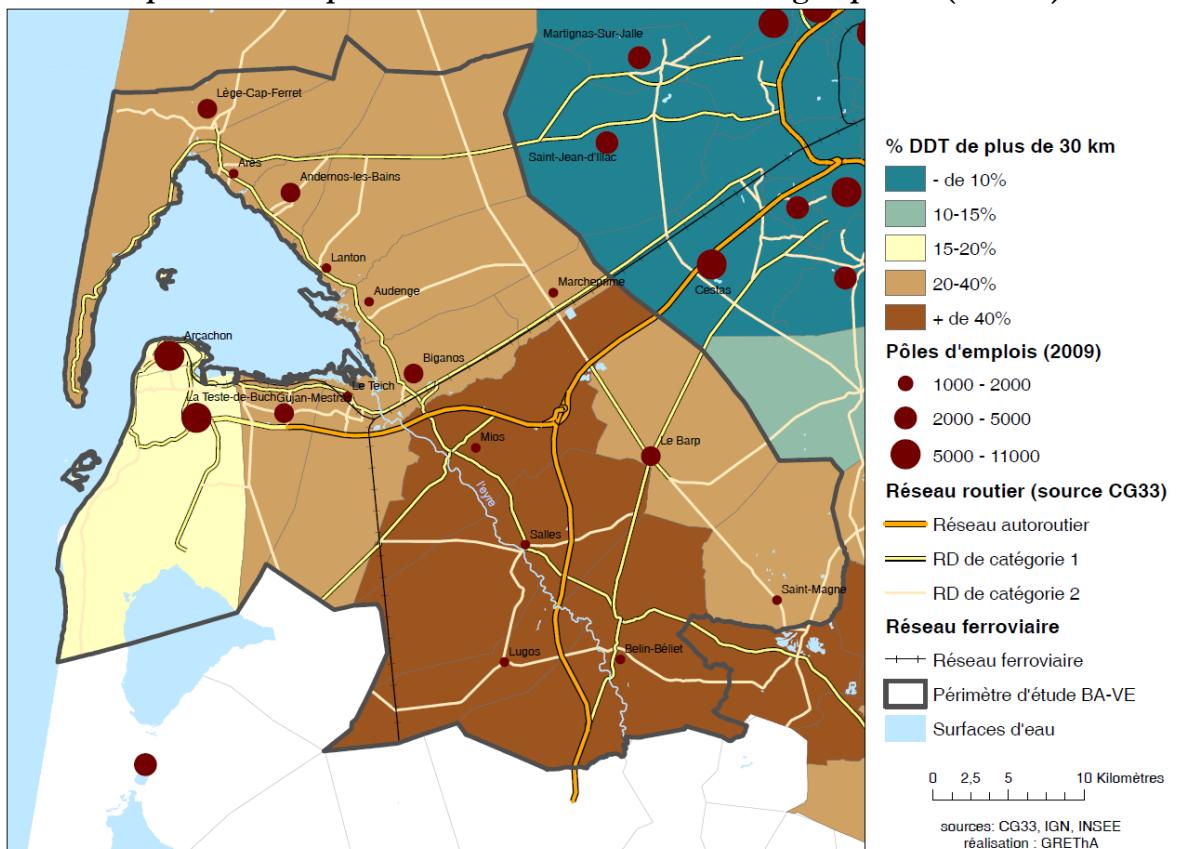
Carte 23. Les disparités de distance minimale domicile-travail en 2009 du BA-VE



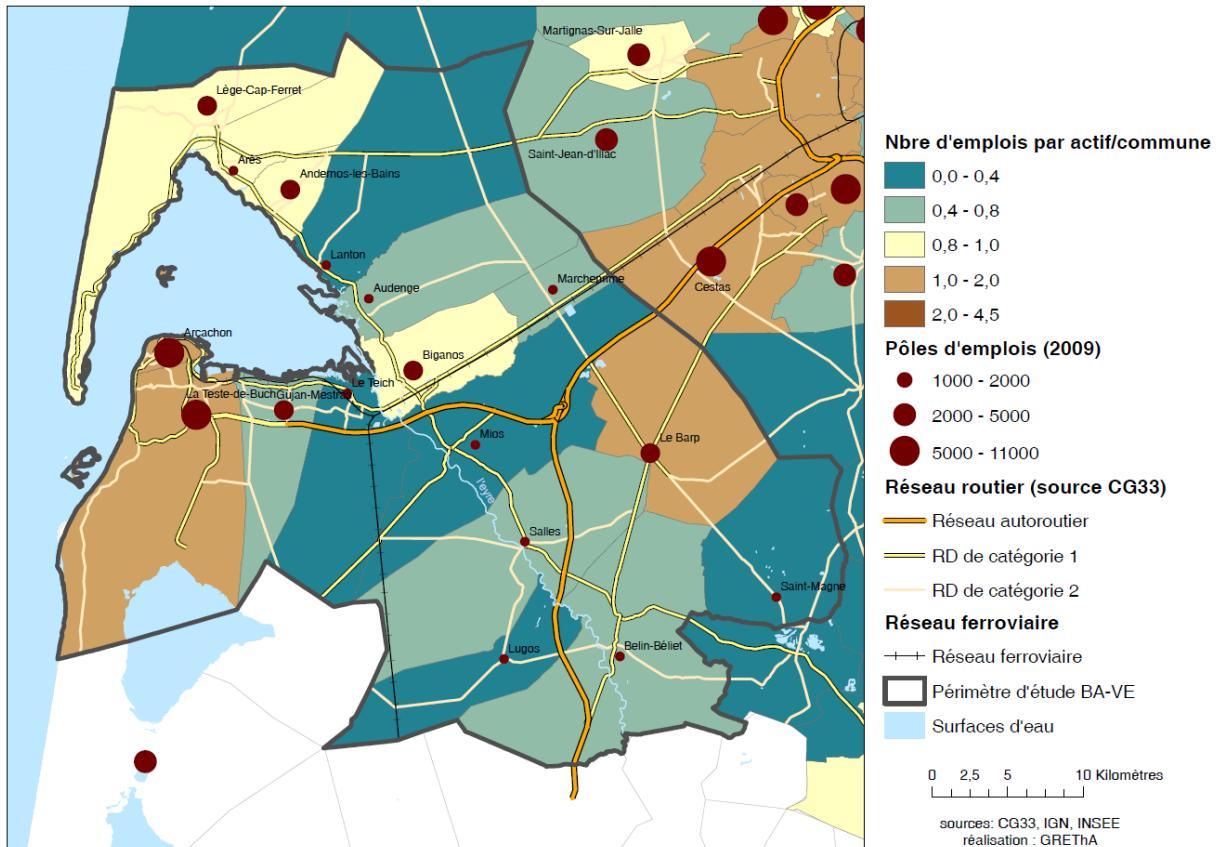
Carte 24. Proportion de déplacements domicile-travail de courte portée (<5km)



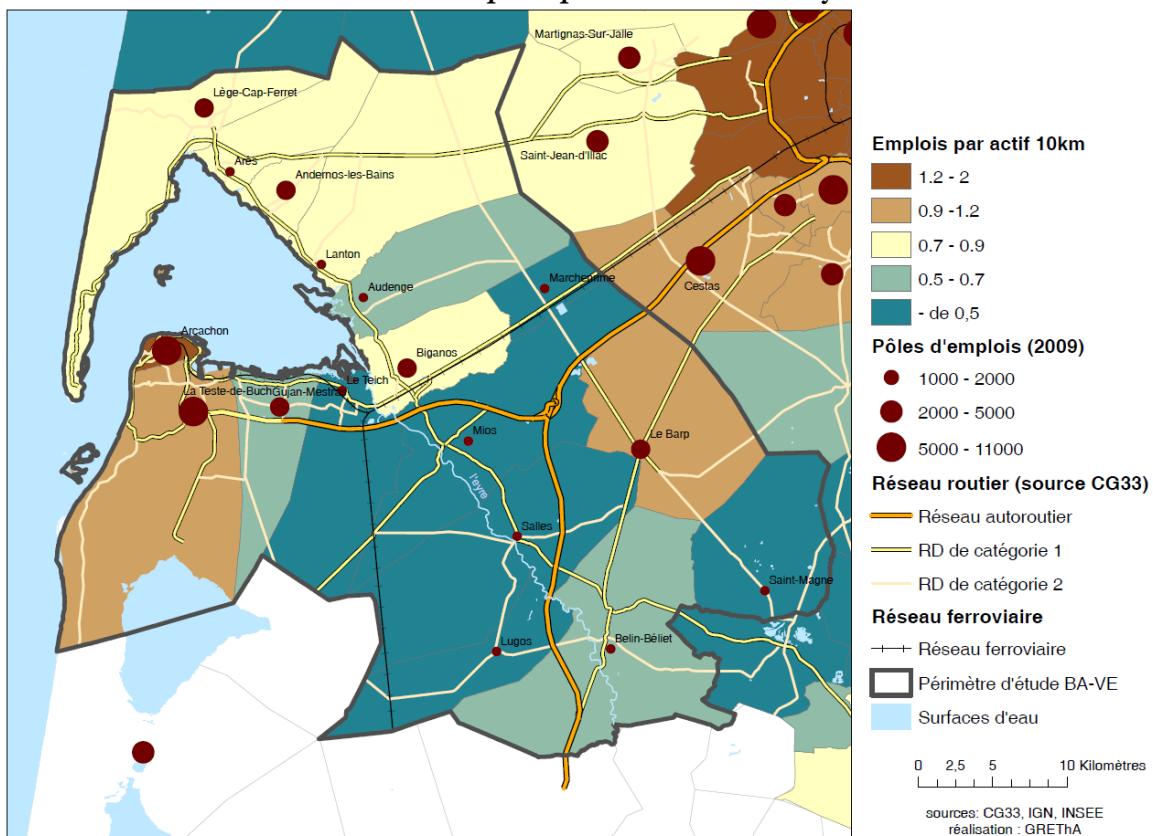
Carte 25. Proportion de déplacements domicile-travail de longue portée (>30km)



Carte 26. Nombre d'emplois par actif à l'échelle communale

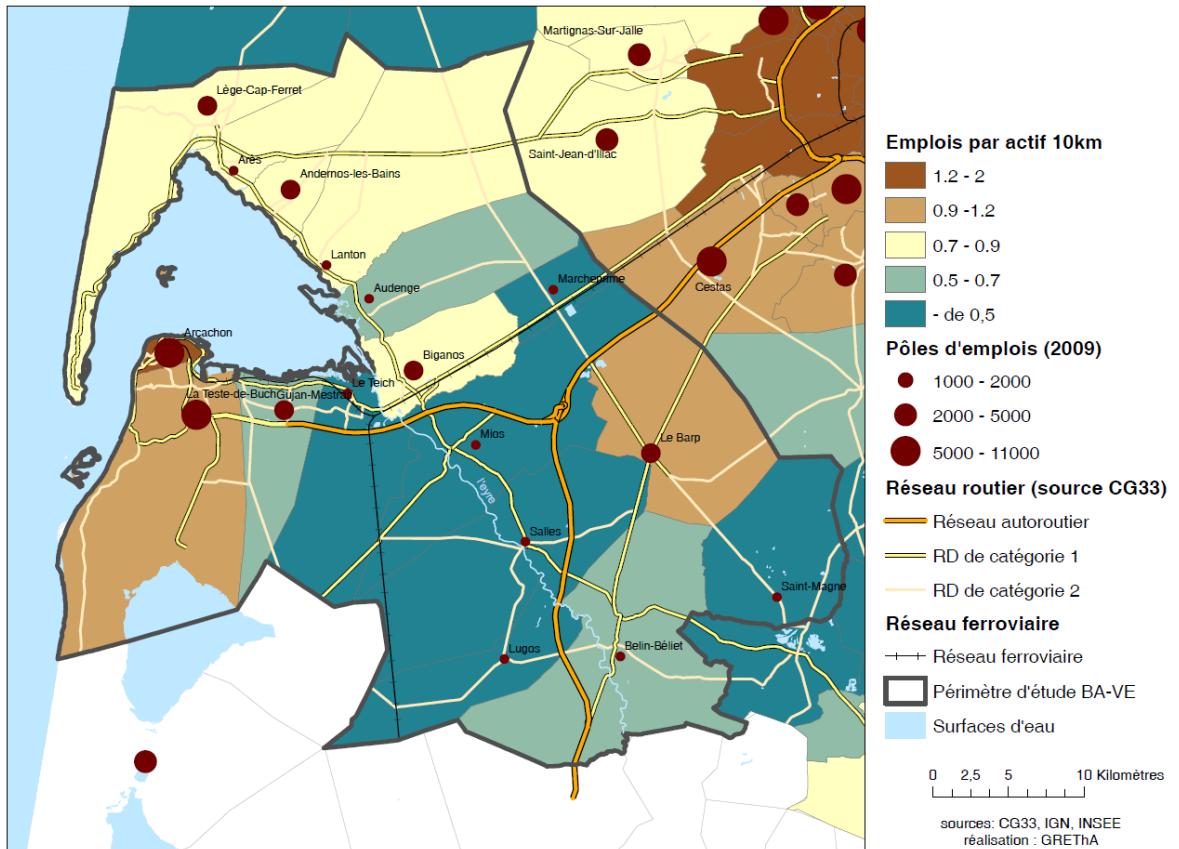


Carte 27. Nombre d'emplois par actif dans un rayon de 10km*

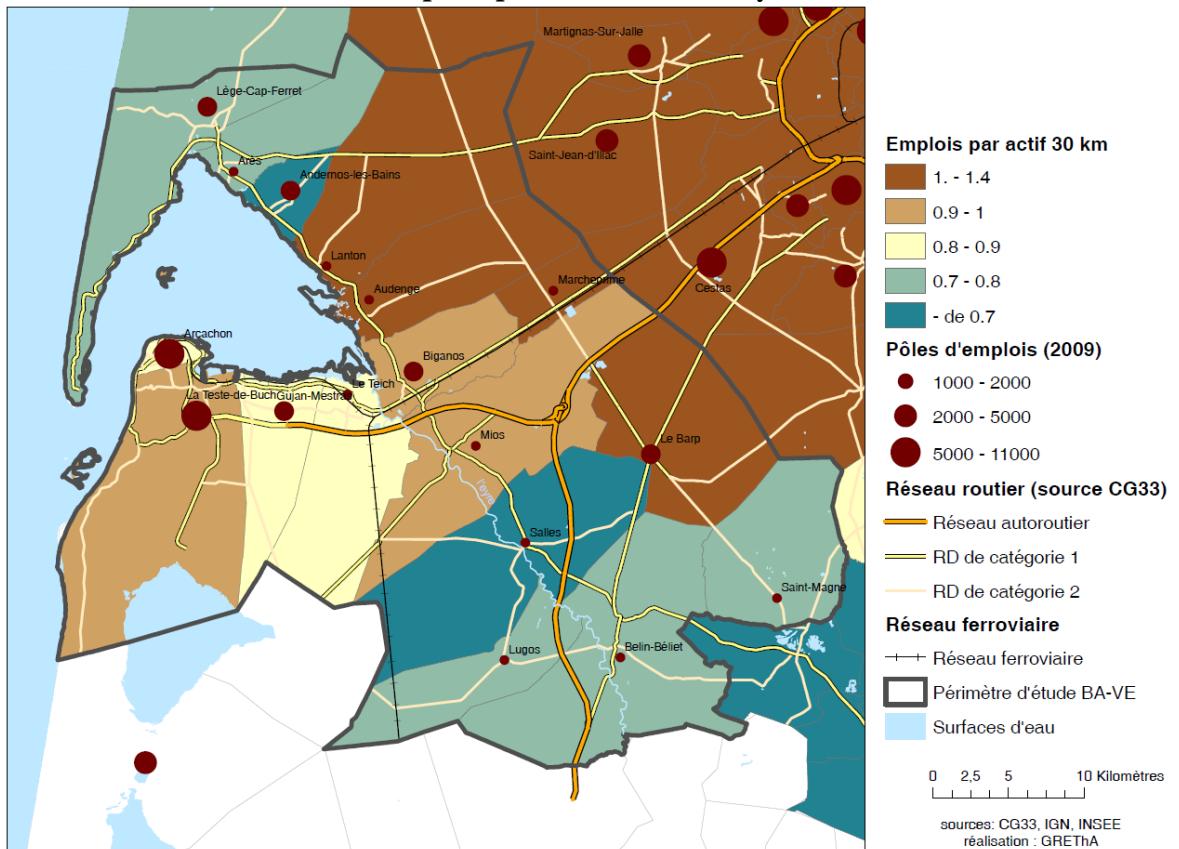


*Lecture : Une valeur supérieure à 1 signifie que dans un rayon de 10km autour d'une commune il y a plus d'emplois que d'actifs occupés

Carte 28. Nombre d'emplois par actif dans un rayon de 10km



Carte 29. Nombre d'emplois par actif dans un rayon de 30km



c) La géographie des flux domicile-travail sur le territoire du BA-VE

Un bilan quantitatif des mobilités internes, entrantes et sortantes est d'abord proposé pour le BA-VE et ses EPCI. Une analyse cartographique détaillée de l'orientation géographique des flux intercommunaux domicile-travail permet ensuite de repérer le jeu des centralités sur le territoire.

Bilan quantitatif des flux domicile-travail du BA-VE

Le BA-VE peine, dans ensemble, à assurer un niveau satisfaisant d'équilibre entre actifs et emplois, puisque 68% des actifs occupés du territoire seulement y ont également leur lieu d'emploi. Le territoire est en position de forte dépendance vis-à-vis du reste de la Gironde : les flux sortants, soit plus de 16000 actifs résidents occupant un emploi hors du territoire, dominent en effet largement les flux entrants sur le territoire, qui apparaissent très faibles : 15% seulement des emplois du territoire sont occupés par des « non-résidents ».

Le BA-VE occupe ainsi une position de dépendance dans la structure girondine des migrations alternantes. Le déséquilibre entre flux sortants et entrants est acquis principalement au profit de l'agglomération bordelaise, qui draine 14500 migrants (sur un peu plus de 16000) contre seulement 3315 en sens inverse, soit un rapport entrants/sortants de seulement 0,23 (cf. tableau 21). Le BA-VE occupe à l'inverse une position dominante dans ses échanges, significatifs, avec le Sud Gironde (rapport entrants/sortants de 1,5) et le Médoc (rapport entrants/sortants de 1,6). Le BA-VE est également en position très dominante dans ses échanges avec le département des Landes, qui génère un flux entrant sur le territoire de plus de 1700 actifs.

Le tableau 22 propose une déclinaison de ces indicateurs à l'échelle des intercommunalités présentes sur le territoire. Les trois EPCI retrouvent largement les commentaires précédents :

La CA du Bassin d'Arcachon Sud-Pôle Atlantique offre un niveau important de compacité de ses mobilités DT, par une double aptitude à assurer un niveau élevé d'emplois locaux (*ratio* d'emplois locaux par actif supérieurs à 75% à l'échelle de l'EPCI et supérieur à 80% à l'échelle BA-VE) et à assurer mais un certain équilibre entre flux entrants et sortants, (*ratio* entrants/sortants proche de 0,9).

La CC du Bassin d'Arcachon Nord Atlantique assure également un niveau assez élevé d'emplois locaux (*ratio* d'emplois locaux par actif supérieurs à 0,5 à l'échelle de l'EPCI et proche de 62% à l'échelle du BA-VE) mais avec un *ratio* entre flux entrants et sortants très faible.

La CC du Val de L'Eyre combine un *ratio* d'emplois locaux par actif inférieur à 0,4 et à un *ratio* de flux entrants/sortants à peine supérieur à 0,5.

Tableau 21. Bilan des mobilités domicile travail du Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre: entrants et sortants

		Sortants		Entrants		E/S
		n	en %	n	en %	
Total des actifs		51094	100,00%	41290	100,00%	0,81
Mobilité interne		35000	68,50%	35000	84,77%	1,00
hors territoire		16094	31,50%	6290	15,23%	0,39
Gironde		15293	29,93%	4452	10,78%	0,29
Agglomération bordelaise		14529	28,44%	3315	8,03%	0,23
Dont :	Libournais	128	0,25%	116	0,28%	0,91
	Médoc	381	0,75%	611	1,48%	1,60
	Sud Gironde	241	0,47%	368	0,89%	1,53
Hors Gironde		801	1,57%	1837	4,45%	2,29
Dont :	40	672	1,32%	1734	4,20%	2,58

Tableau 22. Bilan des mobilités domicile travail du Bassin d'Archon-Val de l'Eyre : Indicateurs intercommunaux

EPCI	% actifs dans le BA*	Mobilité interne**	flux sortants				flux entrants				Taux d'emploi local des actifs		flux entrant/ sortant
											EPCI	BA-VE	
			Total	reste BA-VE	dont : reste Gironde	dep. voisins	Total	reste BA-VE	dont : reste Gironde	dep. voisins			
CA du Bassin d'Arcachon Sud-Pôle Atlantique	100%	16852	5491	1385	3655	451	4968	2316	1240	1412	75,43%	81,62%	0,90
CC du Bassin d'Arcachon Nord Atlantique	100%	11009	10685	2436	8075	174	3507	1464	1856	188	50,75%	61,98%	0,33
CC du Val de L'Eyre	100%	2481	4577	837	3562	177	2472	879	1356	237	35,15%	47,02%	0,54

*Il s'agit de la proportion des actifs occupés de l'EPCI vivant dans des communes incluses dans le périmètre du Médoc.

** Actifs résidant et travaillant sur le territoire intercommunal

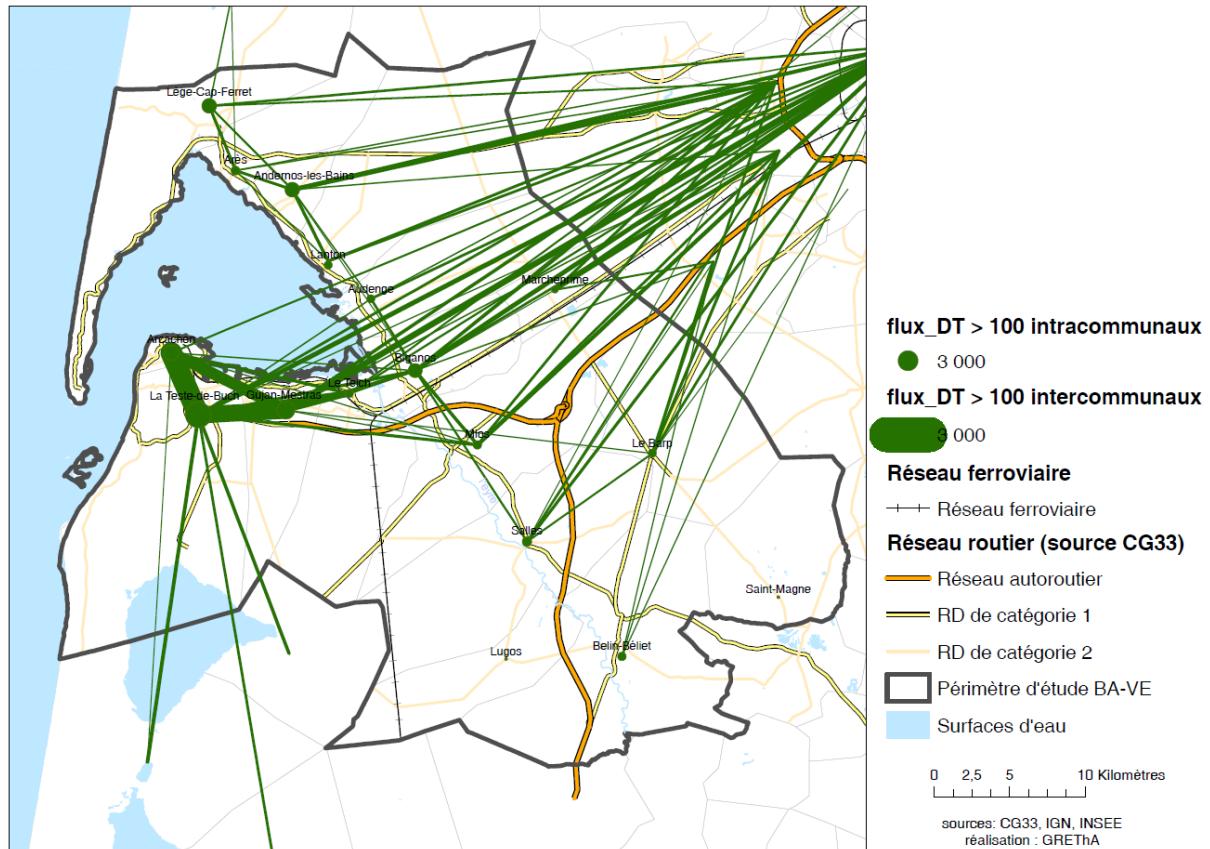
La représentation cartographique des flux domicile-travail intercommunaux permet d'appréhender l'organisation fine des mobilités sur le territoire du BA-VE. Par souci de représentativité statistique, un seuil de description de 20 migrants est généralement retenu dans l'analyse. La carte 30 propose toutefois une représentation des flux DT des actifs résidant sur le territoire (excluant les flux « entrants ») au seuil de description $n=100$, permettant une visualisation plus directe des flux intercommunaux dominants. Cette représentation confirme largement la lecture proposée plus haut différentes configurations de déplacements DT à l'œuvre sur le territoire du BA-VE.

Ainsi, les flux DDT dominants (cf. carte 30), sont largement orientés vers l'agglomération, notamment vers les grands pôles économiques de l'ouest de l'agglomération (Mérignac, Pessac). Tous les territoires du BA-VE participent à ces mobilités « sortantes » longues (cf. carte 34), y compris le Nord-Bassin, non desservi par le « Y » autoroutier, qui bénéficie de sa proximité aux pôles d'emplois du quadrant Nord-ouest de l'agglomération (Mérignac, Saint Médard en Jalles, Le Haillan). Seule la commune d'Arcachon échappe relativement à cette logique.

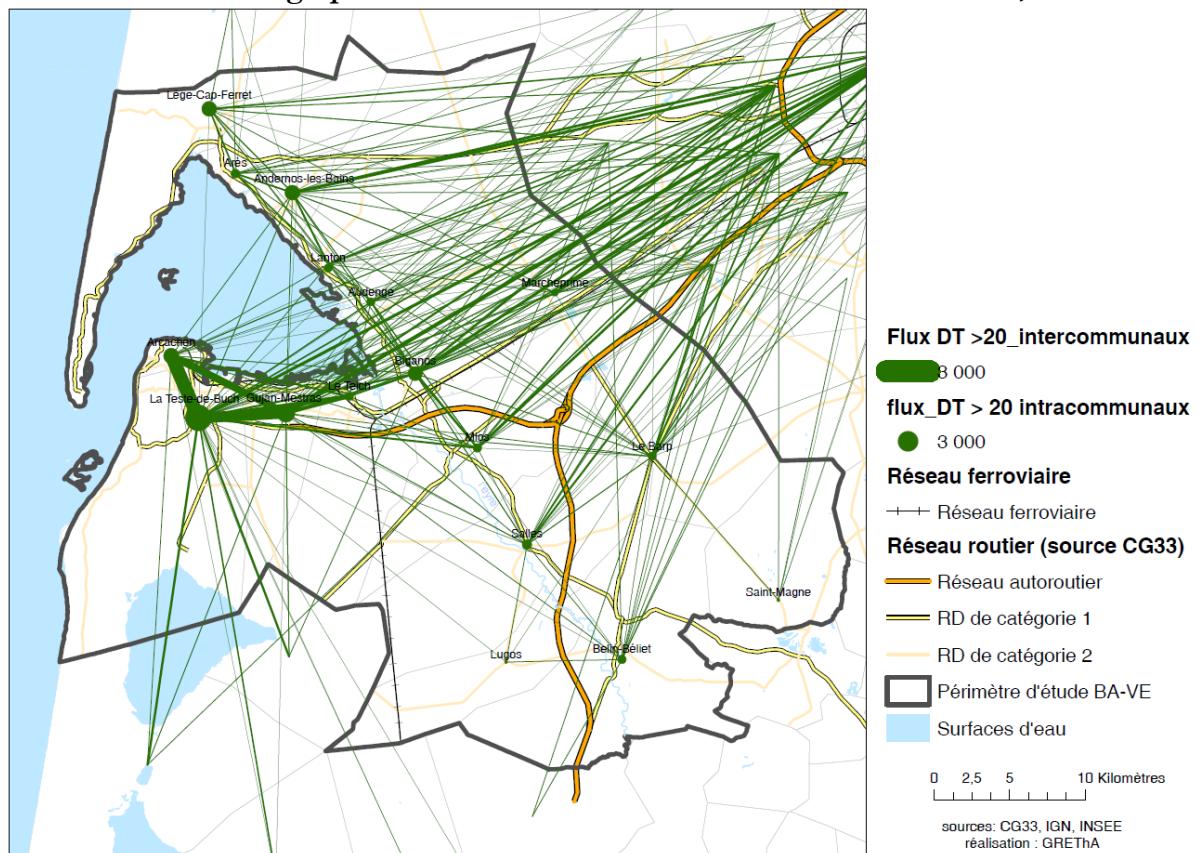
Les cartes 32 et 33 permettent d'isoler respectivement les flux DT internes au territoire et les flux de courte portée (inférieurs à 15km), faisant ainsi apparaître une organisation singulière des déplacements DT sur le territoire, dépourvue d'organisation hiérarchique des flux commandée par un système de centralités, organisation observable sur l'ensemble des autres territoires hors agglomération bordelaise de la Gironde. A l'échelle de proximité (moins de 15km, cf. carte 33), le sud du Bassin d'Arcachon fait apparaître un système de mobilités domicile-travail local important et multicentrique entre Arcachon, La-Teste-de-Buch et Gujan-Mestras. Au nord du bassin, Les échanges sont nettement plus faibles et également non hiérarchisés entre Lège-Cap Ferret, Andernos-les-Bains et Arès. Biganos joue un rôle de proximité au cœur du territoire. Dans le Val de l'Eyre, aucune organisation locale des flux ne transparaît.

Les flux entrants sont organisés selon des logiques différentes sur les trois parties du territoire. Au sud du Bassin le pôle d'emplois de La-Teste-de-Buch polarise les flux entrants en provenance des communes landaises voisines. Au nord du Bassin des flux entrants plus modestes proviennent des communes voisines des lacs médocains. Le Val de l'Eyre se singularise par des flux entrants principalement originaires de l'agglomération bordelaise, et dirigés principalement sur le pôle d'emplois du Barp, matérialisant ainsi dans les mobilités DT longues le concept de « route des lasers » (cf. carte 35).

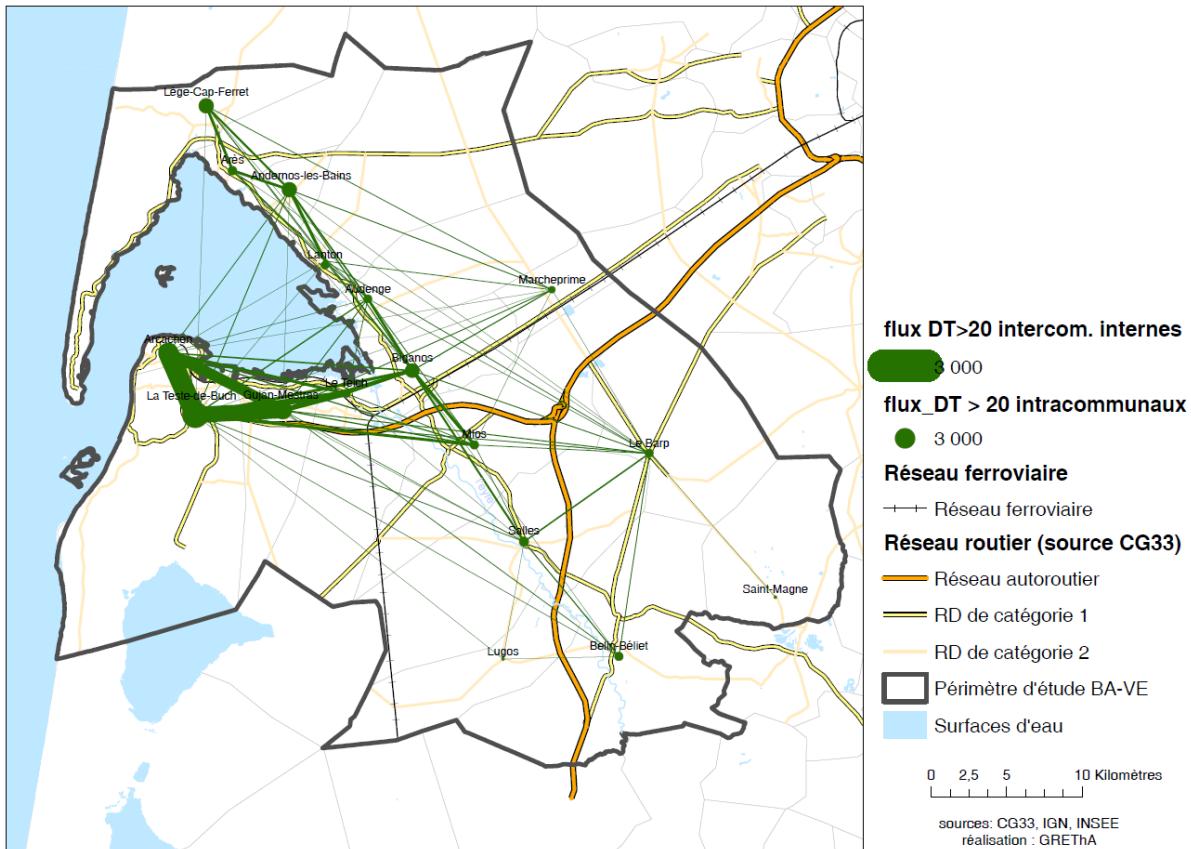
Carte 30. Géographie des flux DT des actifs résidant dans le BA-VE, n=100



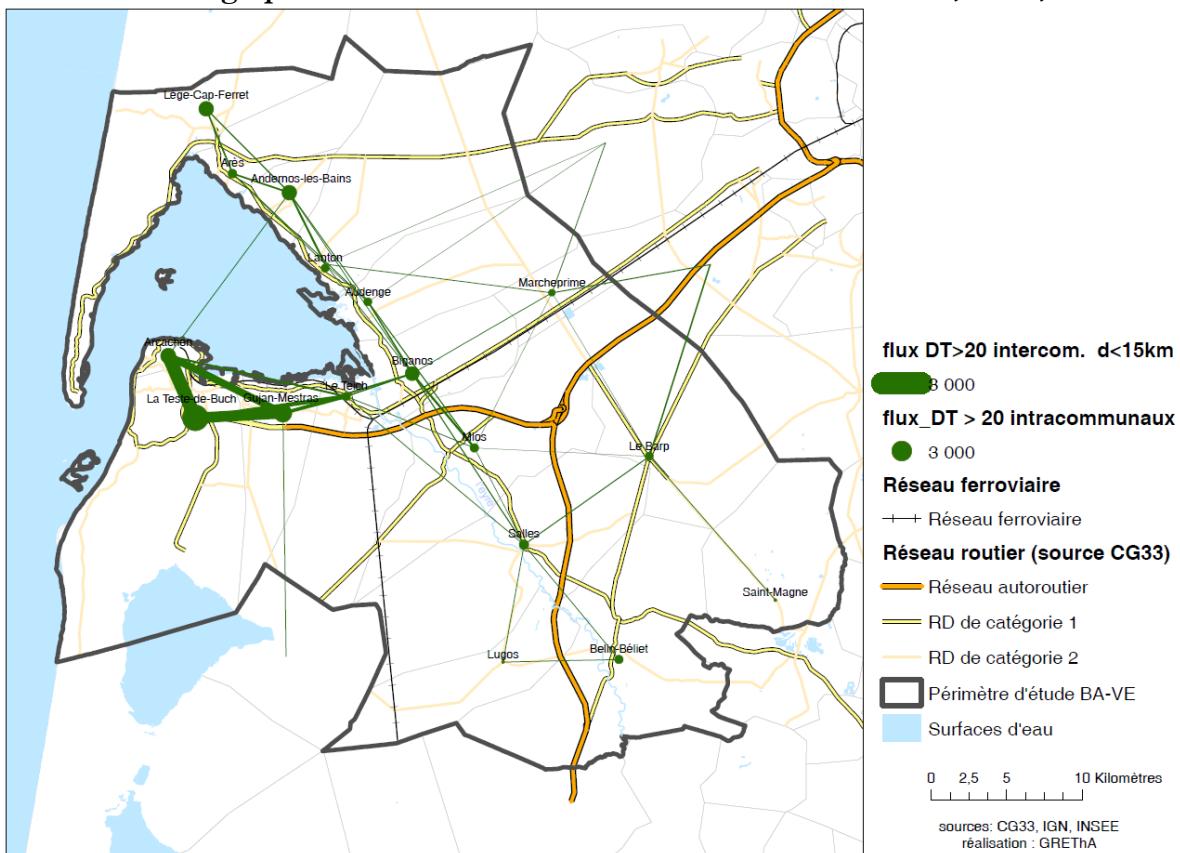
Carte 31. Géographie des flux DT des actifs résidant dans le BA-VE, n=20



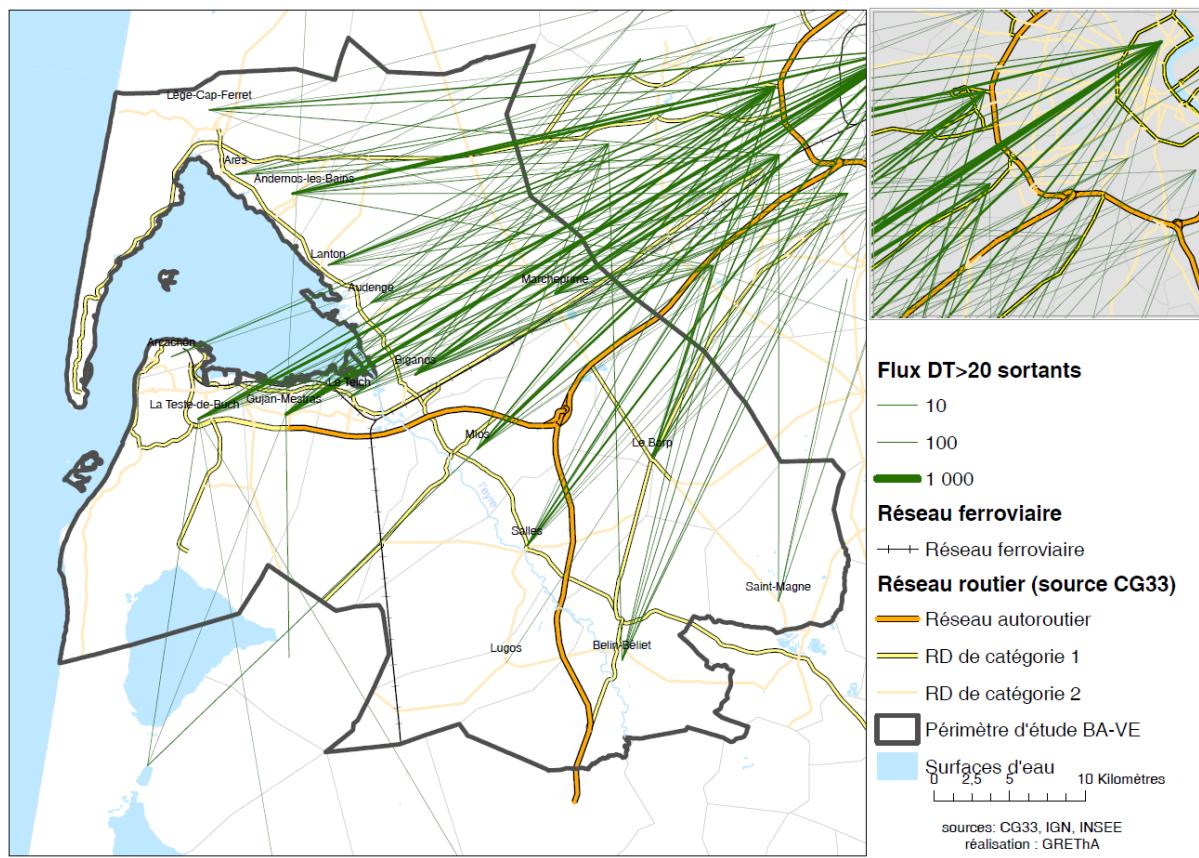
Carte 32. Géographie des flux DT des actifs résidant et travaillant dans le BA-VE, n=20



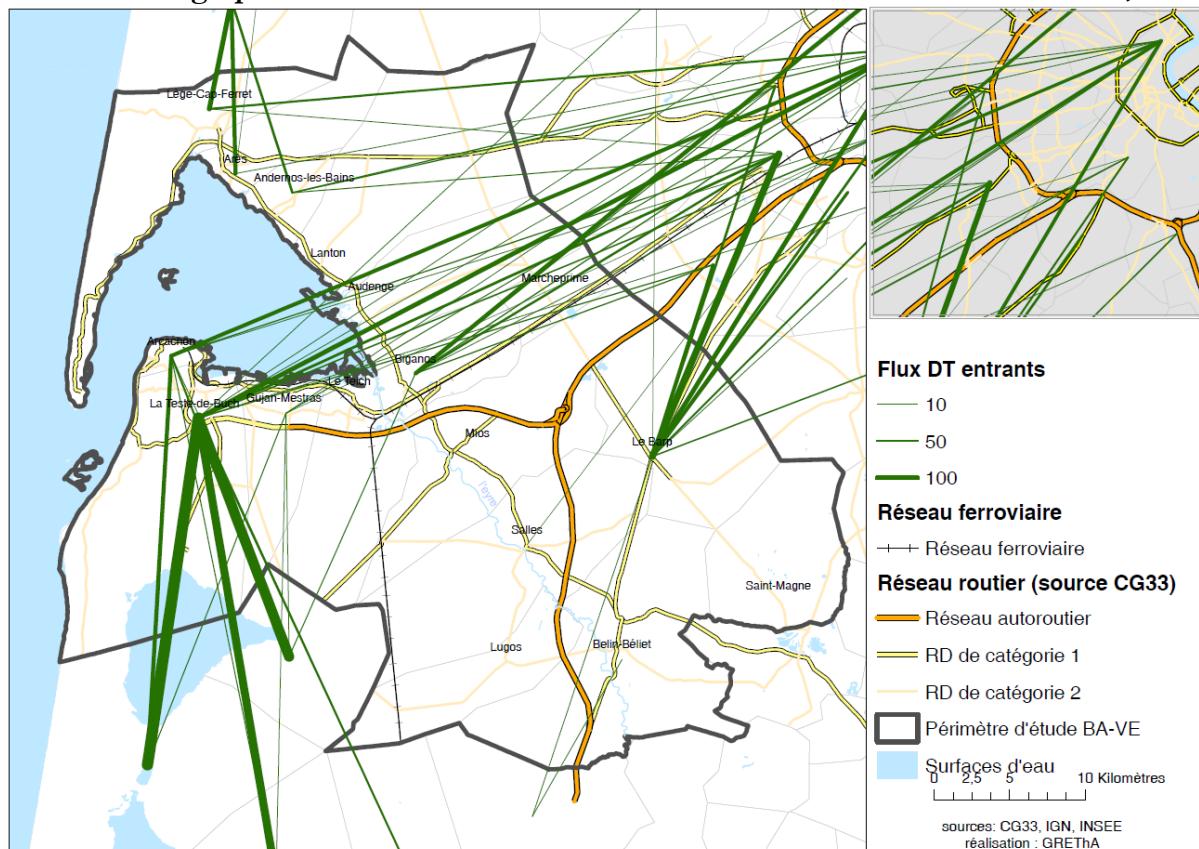
Carte 33. Géographie des flux DT des actifs résidant dans le BA-VE, n=20, d<15 km



Carte 34. Géographie des flux DT sortants des actifs dans le BA-VE, n=20

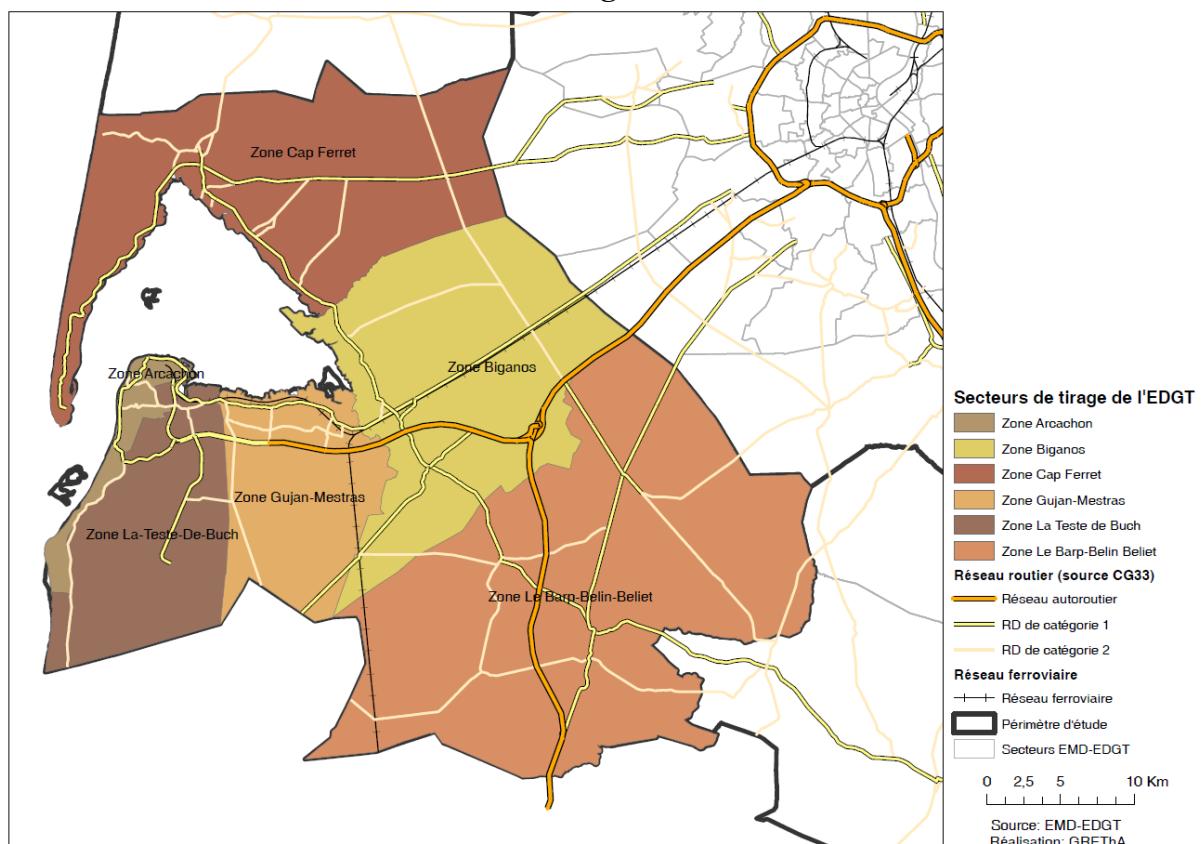


Carte 35. Géographie des flux DT entrants des actifs NR travaillant dans le BA-VE, n=20



Contrairement aux déplacements domicile-travail, les déplacements pour motif d'achat ne peuvent être documentés qu'à partir des enquêtes ménages-déplacements et grands territoires (EMD-EDGT). L'exploitation de cette source impose une maille territoriale d'analyse plus agrégée, celle des « secteurs de tirage » (cf. carte 36), compte tenu de la taille et de la structure de l'échantillon enquêté. Compte tenu de la taille des échantillons, l'exploitation des enquêtes EMD-EDGT à cette maille ne peut fournir que des ordres de grandeur¹⁷.

Carte 36. Les secteurs de tirage de l'EDGT dans le BA-VE



Le champ des « déplacements domicile-achat » retenu ici ne concerne que les déplacements primaires (c'est à dire liés au domicile) concernés par le motif achat et réalisés en semaine: il inclut donc les déplacements domicile-achat et achat-domicile.

Trois aspects sont développés. En premier lieu des indicateurs synthétiques sont utilisés pour comparer les déplacements domicile-achat du BA-VE avec les autres territoires girondins mais aussi pour en saisir les disparités internes (a). L'analyse cartographique des flux bilatéraux permettra ensuite de préciser la géographie de ces déplacements et leur organisation spatiale (b).

¹⁷ Les flux DA ou AD ne sont cartographiés (et commentés) que s'ils représentent au moins 100 déplacements.

Enfin l'exploitation d'une base de données des pôles de commerces girondins conduit à analyser l'impact de la structure territoriale de l'offre commerciale sur ces flux (c).

a) Les déplacements domicile-achat (DDA) du Sud Gironde

Deux indicateurs synthétiques permettent de caractériser les déplacements domicile-achat :

La portée des déplacements, mesurée par la distance kilométrique routière moyenne parcourue ;

La fréquence, c'est-à-dire le nombre quotidien de déplacements par personne.

Les comportements de mobilité relatifs aux achats contrastent, sur le BA-VE, avec la longueur déjà relevée des mobilités domicile-travail : le territoire présente une distance moyenne domicile-achat de 7,6 km, soit une portée assez courte parmi les territoires hors agglomération bordelaise de la Gironde, qui reste notamment inférieure à celles relevées en Médoc et en Sud Gironde et même en Haute-Gironde (cf. tableau 24).

Les différences de portée des DDA en Gironde se répercutent en général peu en matière de fréquence des déplacements : seul le Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre se distingue par une fréquence plus élevée en raison des usages touristiques et récréatifs plus intenses de ce territoire.

Tableau 23. Les déplacements domicile-achat : comparaison des territoires d'étude*

	Distance moyenne domicile-achat	Nbre de déplacements DA quotidiens par personne
Agglomération bordelaise	3,7	0,59
Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre	7,6	0,77
Libournais	6,5	0,62
Médoc	10,7	0,65
Nord Gironde	8,4	0,51
Sud Gironde	10,0	0,65

*données issues de l'exploitation des enquêtes EDGT-EMD après ajustement des périmètres d'étude

Les disparités internes entre les six secteurs de tirage du BA-VE sont présentées au tableau 24. Le secteur d'Arcachon se distingue par des distances domicile-achat très compactes avec une moyenne de 3,6 km, liée à la densité résidentielle et à l'importance de l'offre commerciale locale. Le nombre très important de déplacements par personne y dénote une concentration des usages touristiques se surajoutant aux usages courants. Trois autres secteurs, les zones de La-Teste-de-Buch et de Gujan-Mestras, au sud et la zone Cap Ferret-Nord bassin affichent également des distances relativement modérées associées à des fréquences élevées. *A contrario*, Les secteurs de Biganos et surtout le Val de l'Eyre se distinguent par la très longue

portée moyenne des déplacements domicile-achats, qui d'ailleurs se répercutent sur le nombre de déplacements par personne.

Tableau 24. Les déplacements domicile-achat : les disparités internes

Secteur de tirage	Distance moyenne domicile-achat	Nbre de déplacements DA quotidiens par personne
Zone Le Barp-Belin Beliet	13,55	0,56
Zone d'Arcachon	3,54	0,95
Zone de La-Teste-de-Buch	5,89	0,86
Zone de Gujan-Mestras	6,90	0,73
Zone de Biganos	11,31	0,68
Zone du Cap Ferret-Nord Bassin	7,36	0,80
Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre	7,6	0,77

b) *La géographie des flux domicile-achat du BA-VE*

Le tableau 25 souligne des disparités importantes dans les comportements d'achat sur le territoire. Ainsi les zones d'Arcachon, de La-Teste-de-Buch et du Nord-Bassin présentent un taux important de déplacements locaux ainsi qu'une faible différence entre les déplacements achats-domicile et les déplacements dans l'autre sens (*ratio* proche de 1) qui dénote une absence de chaînage des déplacements d'achats avec les mobilités liées au travail¹⁸. A l'inverse, la dépendance à l'égard d'une offre commerciale externe est plus forte sur les trois autres zones, et se traduit par un chainage plus importe des déplacements, dont témoignent les *ratio* AD/DA compris entre 1,18 et 1,24.

Tableau 25. Caractéristiques des flux domicile-achat

Secteurs EGT	Nbre de dép. D<->A	Nbre de dép. D->A	Nbre de dép. A->D	Rapport AD/DA	% de déplacements internes
Zone Le Barp-Belin Beliet	7068	3239	3829	1,18	65,96%
Zone d'Arcachon	10716	5378	5338	0,99	70,84%
Zone de La-Teste-de-Buch	19118	9216	9902	1,07	85,16%
Zone de Gujan-Mestras	14793	6589	8204	1,24	73,99%
Zone de Biganos	13840	6173	7667	1,24	72,69%
Zone du Cap Ferret-Nord Bassin	20129	9519	10610	1,11	92,77%

¹⁸ Selon une séquence quotidienne domicile>travail>achat>domicile.

c) La structure territoriale de l'offre commerciale

Les disparités constatées dans les comportements d'achat doivent mises en rapport avec l'offre commerciale présente sur les différents territoires. La base de données géolocalisée des entreprises présentes au registre du commerce, produite par le réseau des Chambres de Commerce et d'Industrie du département, permet de repérer les pôles de commerces significatifs présents sur le territoire et d'en caractériser l'offre. Les pôles agglomérant localement au moins 20 commerces sont identifiés sur la carte 39, et caractérisés par deux indicateurs : le nombre de commerces présents sur le pôle et leur diversité, mesurée en divisant le nombre de codes NAF 700 présents dans le pôle par le nombre de codes NAF présents dans l'ensemble de la Gironde. Cet indice de diversité commerciale exprime ainsi la proportion de types de commerces présents en Gironde qui sont accessibles localement.

Trois indicateurs synthétiques sont en outre calculés à l'échelle communale ainsi que des secteurs de tirage : le nombre de commerces pour 1000 habitants ; la diversité commerciale de l'offre communale ; la part de la population du secteur vivant dans des communes offrant moins de 10 commerces pour 1000 habitants.

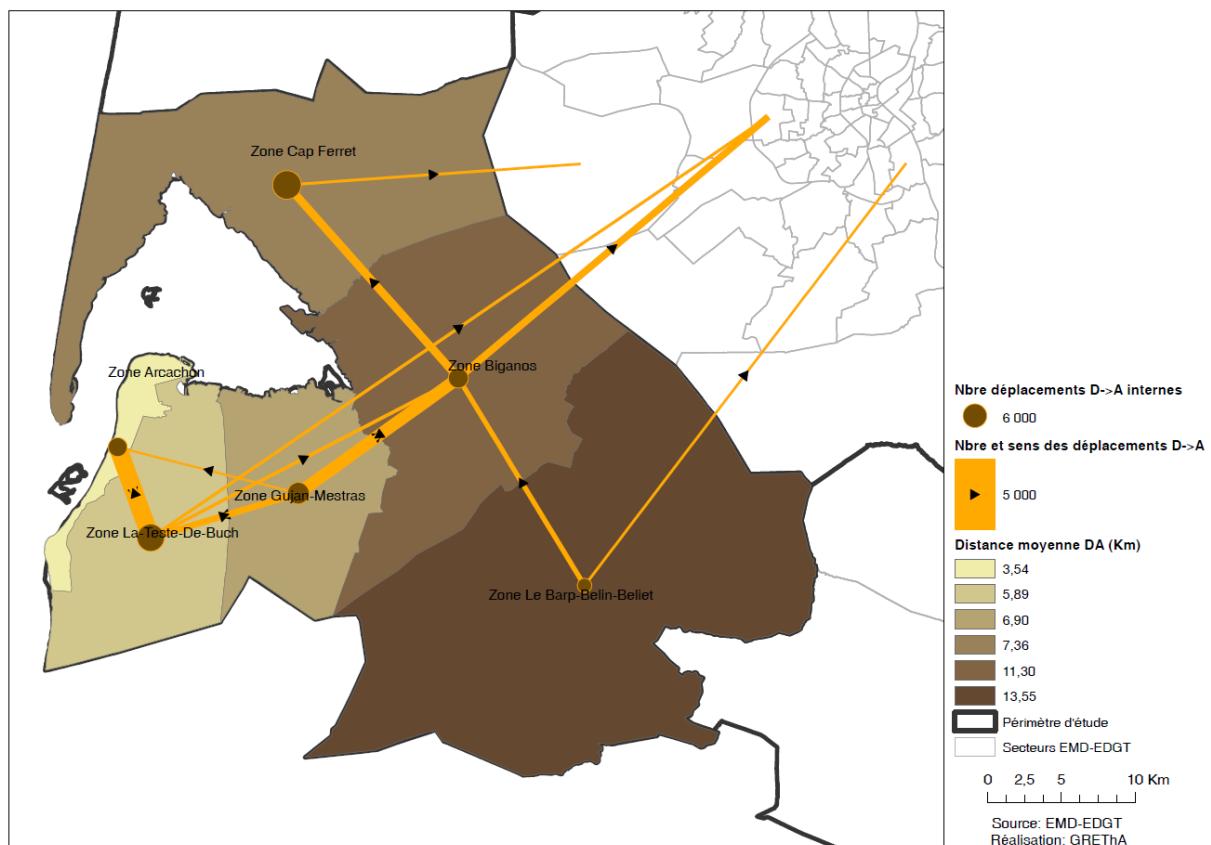
Le tableau 26 propose une agrégation de ces indicateurs à l'échelle des grands secteurs du territoire. Les indicateurs confirment la primauté commerciale du secteur d'Arcachon en nombre de commerces, Mais la diversité de l'offre est légèrement plus accentuée dans les zones de La-Teste-de-Buch et du Nord-Bassin. Dans ces trois zones, l'offre commerciale importante, diversifiée et distribuée de façon très homogène sur le territoire (cf. carte 39), assure une forte compacité des mobilités (cf. cartes 37 et 38). L'offre commerciale de Gujan-Mestras est quantitativement plus limitée (seulement 14 commerces pour 1000 habitants) mais toute aussi diversifiée, assurant un niveau important de déplacements de proximité, couplés avec des déplacements vers La-Teste-de-Buch. L'offre commerciale sur le Val de l'Eyre se révèle beaucoup plus faible, quantitativement et qualitativement, avec moins de 10 commerces pour 1000 habitants, et génère des mobilités longues et chaînées vers l'agglomération bordelaise et le secteur de Biganos. La structure de l'offre commerciale explique largement l'orientation des flux DA exposée précédemment.

Tableau 26. Indicateurs synthétiques de l'offre commerciale locale

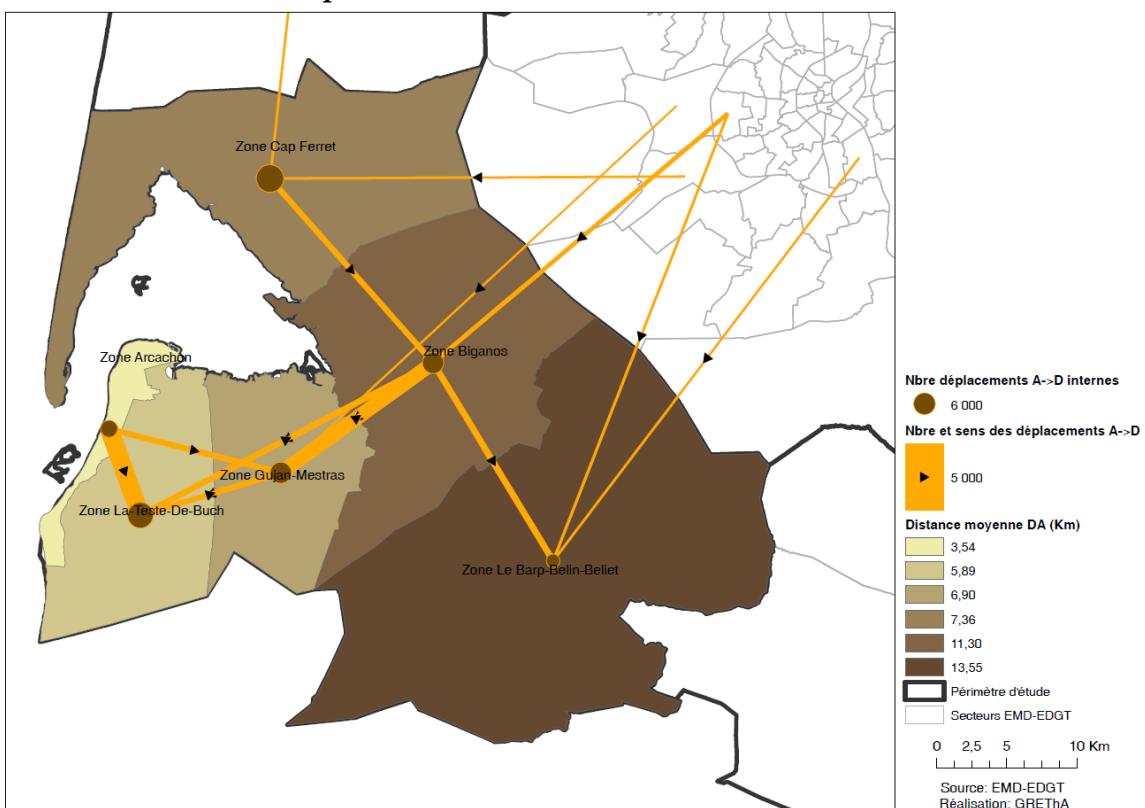
	% de déplacements internes	Nbre de commerces / 1000 hab.	Diversité de l'offre commerciale	% pop dans communes de - de 10 com / 1000 hab
Zone Le Barp-Belin Beliet	65,96%	9,61	40,46	38,12%
Zone d'Arcachon	70,84%	52,18	58,02	0,00%
Zone de La-Teste-de-Buch	85,16%	24,07	60,31	0,00%
Zone de Gujan-Mestras	73,99%	14,28	57,25	0,00%
Zone de Biganos	72,69%	12,77	54,96	26,20%
Zone du Cap Ferret-Nord Bassin	92,77%	29,06	61,07	0,00%

Source : CCIB, 2009

Carte 37. Déplacements domicile-achat dans le BA-VE *

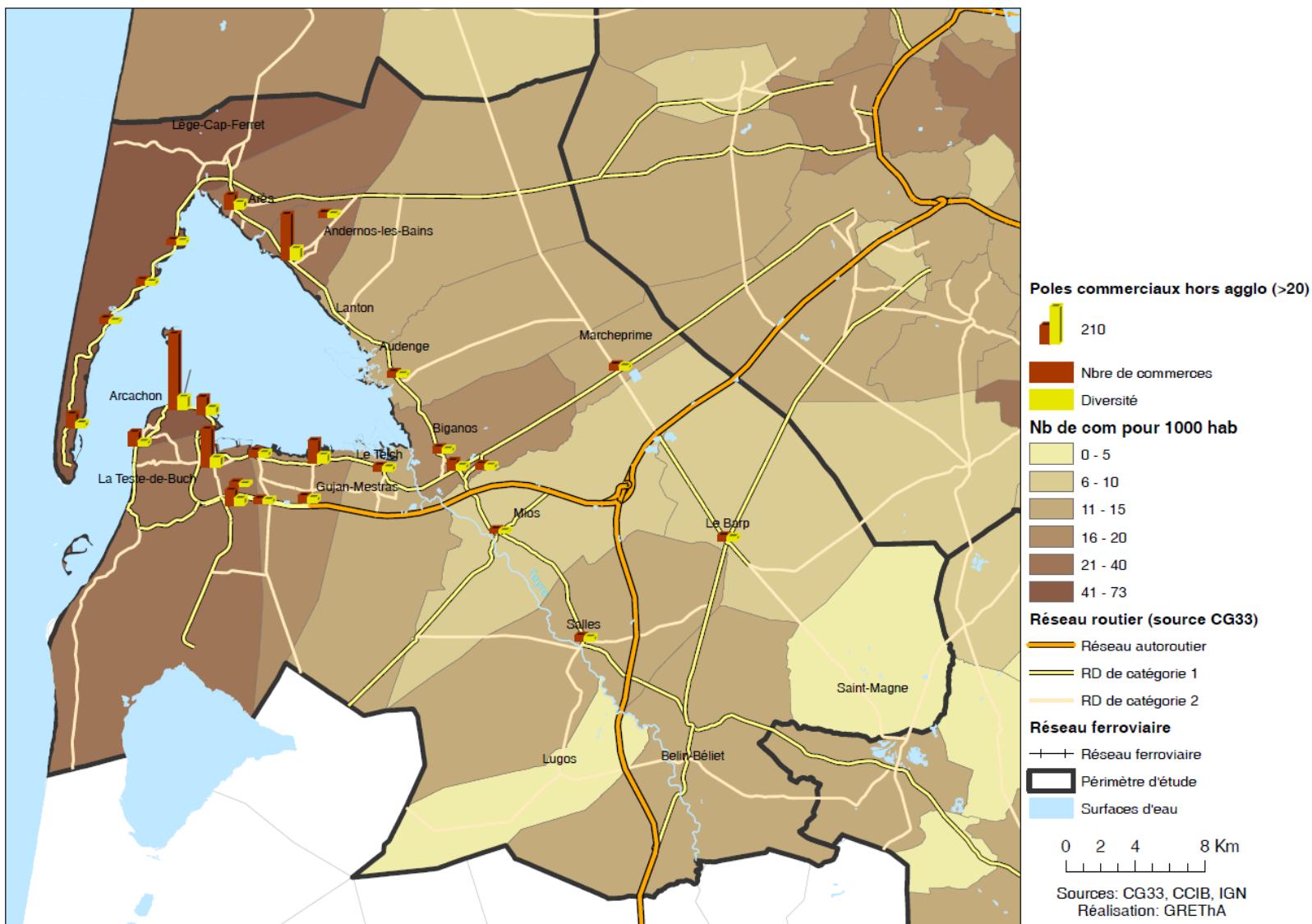


Carte 38. Déplacements achat-domicile dans le Sud Gironde *



* : Les flèches noires indiquent le sens des flux représentés

Carte 39. La structure territoriale de l'offre commerciale dans le BA-VE *



* : Pour conserver une lisibilité suffisante, seuls les pôles commerciaux de plus de 20 commerces hors agglomération bordelaise sont représentés

EN BREF...

Mobilité et accessibilité

Le Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre peine à assurer l'équilibre entre actifs et emplois, puisque 68% des actifs occupés du territoire seulement y ont également leur lieu d'emploi. Le territoire génère un flux important de plus de 14500 migrants en direction de l'agglomération bordelaise, notamment en provenance du Val de l'Eyre et, dans une moindre mesure du Nord-Bassin, tandis que le Sud-Bassin parvient à assurer un niveau de compacité plus élevée des mobilités DT.

Le Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre génère les mobilités DT les plus longues du département, avec une distance moyenne au-delà de 20km. La faible compacité des déplacements domicile-travail est liée à un niveau faible d'accessibilité locale aux emplois dans le Nord-Bassin et surtout le Val de l'Eyre, associé dans ce dernier cas à un déploiement des mobilités longues vers l'agglomération bordelaise en raison de la qualité de la desserte autoroutière.

Les déplacements domicile-achats sont par contre en moyenne beaucoup plus compacts (7,6 km en moyenne) en raison d'une offre commerciale très dense et diversifiée tout autour du Bassin.

Par contre, le Val de l'Eyre subit, du fait de la faiblesse de l'offre locale, une contrainte de mobilités DA longues et/ou souvent chainées.

Liste des cartes

Carte 0. Périmètre d'étude retenu et limites des SCOT au 1 ^{er} janvier 2013.....	8
Carte 1. La hiérarchie des centralités	12
Carte 2. Occupation du sol en 2004 et principaux réseaux.....	16
Carte 3. Principales zones construites et réseau routier hiérarchisé	17
Carte 4. Trafic Moyen Journalier en véhicule particulier (VP) (2010)	18
Carte 5. L'offre ferroviaire dans le Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre : nombre d'arrêts en gare par jour (2 sens) (2012).....	20
Carte 6. L'utilisation du réseau ferré du Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre : fréquentation quotidienne moyenne des trains en gare en 2012.....	21
Carte 7. L'utilisation du réseau ferré du Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre : taux de croissance 2009-2012 de la fréquentation quotidienne moyenne des trains en gare	22
Carte 8. Le nouveau réseau TransGironde (2012) : lignes principales et estivales	26
Carte 9. La fréquentation totale (en nombre de voyages) des lignes TransGironde (2012)	27
Carte 10. La fréquentation des lignes TransGironde : nombre de voyages « Horizon » (en part des déplacements totaux)	28
Carte 11. La fréquentation des lignes TransGironde : le nombre de montées par arrêts (moyenne 2012).....	29
Carte 12. La fréquentation des lignes TransGironde : évolution du nombre de montées par arrêts (2012)	30
Carte 13. Référentiel géographique de la comparaison des données EDGT 2009	33
Carte 14. Les 6 zones de l'EDGT et les 15 postes de comptage de l'ECR	51
Carte 15a. Flux de mobilité significatifs ayant pour origine la zone 106 (Le Barp Belin-Béliet)	54
Carte 15b. Flux de mobilité significatifs ayant pour origine la zone 107 (Arcachon)	55
Carte 15c. Flux de mobilité significatifs ayant pour origine la zone 108 (La Teste-de-Buch)	56
Carte 15d. Flux de mobilité significatifs ayant pour origine la zone 109 (Gujan-Mestras)	57
Carte 15e. Flux de mobilité significatifs ayant pour origine la zone 110 (Biganos)	58
Carte 15f. Flux de mobilité significatifs ayant pour origine la zone 111 (Cap-Ferret)	59
Carte 16. Flux entrants en Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre : les postes de comptage	61
Carte 17. Flux entrants en Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre (tous postes confondus)	62
Carte 18a. Flux entrants en Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre : le détail par poste de comptage ...	63
Carte 18b. Flux entrants en Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre : le détail par poste de comptage...	64
Carte 18c. Flux entrants en Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre : le détail par poste de comptage ...	65
Carte 18d. Flux entrants en Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre : le détail par poste de comptage...	66
Carte 18e. Flux entrants en Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre : le détail par poste de comptage ...	67
Carte 18f. Flux entrants en Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre : le détail par poste de comptage....	68
Carte 18g. Flux entrants en Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre : le détail par poste de comptage...69	69
Carte 18h. Flux entrants en Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre : le détail par poste de comptage...70	70
Carte 18i. Flux entrants en Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre : le détail par poste de comptage....71	71
Carte 18j. Flux entrants en Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre : le détail par poste de comptage....72	72
Carte 18k. Flux entrants en Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre : le détail par poste de comptage...73	73
Carte 18l. Flux entrants en Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre : le détail par poste de comptage....74	74

Carte 18m. Flux entrants en Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre : le détail par poste de comptage..	75
Carte 18n. Flux entrants en Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre : le détail par poste de comptage....	76
Carte 18p. Flux entrants en Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre : le détail par poste de comptage....	77
Carte 19. Flux à destination du Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre : détail des destinations des flux bordelais (cf. tableau 16).....	78
Carte 20a. Flux d'échange à destination du Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre : détail des origines des flux bordelais.....	79
En nombre absolu de déplacements.....	79
Carte 20b. Flux d'échange à destination du Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre : détail des origines des flux bordelais.....	80
En nombre de déplacements par habitant.....	80
Carte 21. Une image des relations entre le Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre et l'Agglomération Bordelaise	83
Carte 22. Les disparités de distance moyenne domicile-travail en 2009 du BA-VE	91
Carte 23. Les disparités de distance minimale domicile-travail en 2009 du BA-VE	91
Carte 24. Proportion de déplacements domicile-travail de courte portée (<5km).....	92
Carte 25. Proportion de déplacements domicile-travail de longue portée (>30km)	92
Carte 26. Nombre d'emplois par actif à l'échelle communale	93
Carte 27. Nombre d'emplois par actif dans un rayon de 10km*.....	93
Carte 28. Nombre d'emplois par actif dans un rayon de 10km.....	94
Carte 29. Nombre d'emplois par actif dans un rayon de 30km.....	94
Carte 30. Géographie des flux DT des actifs résidant dans le BA-VE, n=100.....	99
Carte 31. Géographie des flux DT des actifs résidant dans le BA-VE, n=20.....	99
Carte 32. Géographie des flux DT des actifs résidant et travaillant dans le BA-VE, n=20	100
Carte 33. Géographie des flux DT des actifs résidant dans le BA-VE, n=20, d<15 km	100
Carte 34. Géographie des flux DT sortants des actifs dans le BA-VE, n=20.....	101
Carte 35. Géographie des flux DT entrants des actifs NR travaillant dans le BA-VE, n=20.....	101
Carte 36. Les secteurs de tirage de l'EDGT dans le BA-VE	102
Carte 37. Déplacements domicile-achat dans le BA-VE *	106
Carte 38. Déplacements achat-domicile dans le Sud Gironde *.....	106
Carte 39. La structure territoriale de l'offre commerciale dans le BA-VE *.....	107

Liste des tableaux

Tableau 1. Données de cadrage pour le Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre, 2010	9
Tableau 2. Fréquentation quotidienne moyenne des trains en gare du Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre, 2009-2012.....	19
Tableau 3. Fréquentation annuelle des lignes TransGironde du Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre en 2012 (source : CG33).....	24
Tableau 4. Fréquentation mensuelle moyenne TransGironde (en nombre de montées) par arrêts principaux en 2012 (source : CG33).....	25
Tableau 5. Nombre moyen de déplacements par personne et par âge.....	34
Tableau 6. Nombre moyen de déplacements par personne et par PCS.....	34
Tableau 7. Distance moyenne par déplacement et par âge	35
Tableau 8. Distance moyenne par déplacement et par PCS	35
Tableau 9. Partage modal en fonction de la tranche d'âge	37
Tableau 10. Répartition des déplacements domicile-travail selon la tranche d'âge	41
Tableau 11. Les déplacements secondaires liés à l'accompagnement par tranche d'âge	42
Tableau 12. Répartition des déplacements selon la distance parcourue et l'âge	43
Tableau 13. Les distances-temps en véhicule individuel	44
Tableau 14. Nombre, distance totale et moyenne des déplacements achats selon le type de commerces.....	45
Tableau 15. Répartition des déplacements pour motif Achats selon la tranche d'âge et le type de commerce (CP : Commerces de Proximité ; GC : Grands Commerces).....	46
Tableau 16a. Détail des flux à destination du Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre (source : ECR 2009).....	81
Tableau 16b. Détail des flux par destination et par poste de comptage de l'enquête Cordon (source : ECR 2009).....	82
Tableau 17. Les flux domicile-travail des actifs girondins (INSEE, 2009)	85
Tableau 18. Les indicateurs quantitatifs relatifs aux déplacements domicile-travail.....	87
Tableau 19. Les flux domicile-travail.....	88
Comparaison des sources INSEE (2009) et EDGT-EMD (2008-2009).....	88
Tableau 20. Indicateurs comparatifs de portée des déplacements domicile-travail (INSEE, 2009)	89
Tableau 21. Bilan des mobilités domicile travail du Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre: entrants et sortants.....	96
Tableau 22. Bilan des mobilités domicile travail du Bassin d'Archon-Val de l'Eyre : Indicateurs intercommunaux.....	97
Tableau 23. Les déplacements domicile-achat : comparaison des territoires d'étude*	103
Tableau 24. Les déplacements domicile-achat : les disparités internes.....	104
Tableau 25. Caractéristiques des flux domicile-achat.....	104
Tableau 26. Indicateurs synthétiques de l'offre commerciale locale.....	105

Liste des figures

Figure 1. Accessibilités VP et TC des principales centralités en Gironde** (Destination : gare de Bordeaux Saint-Jean).....	13
Figure 2. Accessibilités VP et TC des principales centralités du Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre ** (Destination : gare d'Arcachon)	14
Figure 3. Répartition modale de l'ensemble des déplacements des ménages	36
Figure 4. Répartition des motifs de déplacements de l'ensemble des ménages	37
Figure 5. Répartition des déplacements suivant l'heure de la journée et le mode	38
Figure 6. Répartition modale des déplacements par seuil de distance parcourue.....	39
Figure 7. Répartition des déplacements domicile-travail selon la catégorie professionnelle	41
Figure 8. La place prépondérante de l'automobile pour les déplacements domicile-travail (<i>Source EDGT 2009</i>)	42
Figure 9. Déplacements pour le motif Achats selon la catégorie professionnelle	45
Figure 10. La place prépondérante de l'automobile pour le motif « achats » : les commerces de proximité.....	46
Figure 11. La place prépondérante de l'automobile pour le motif « achats » : les grands commerces.....	46
Figure 12. Répartition modale des déplacements pour motifs Etudes:.....	47
La place prépondérante des modes alternatifs à l'automobile	47
Figure 13. Les 3 différents types de flux	52

Table des matières

INTRODUCTION.....	5
I – INFRASTRUCTURES, USAGES ET COMPORTEMENTS	9
PORTRAIT DE TERRITOIRE.....	9
Un territoire très attractif marqué par une dichotomie interne	9
Economie.....	10
L'armature territoriale du Bassin d'Arcachon et Val de l'Eyre : les pôles classés par ordre d'importance	11
1. INFRASTRUCTURES ET USAGES	13
ACCESSIBILITE DU TERRITOIRE.....	13
LE RESEAU ROUTIER.....	15
LE RESEAU FERRE	19
LE RESEAU DE TRANSPORT EN COMMUN ROUTIER.....	23
2. LES COMPORTEMENTS DE MOBILITE	32
COMMENT SE DEPLACENT LES MENAGES DU SECTEUR BASSIN D'ARCACHON VAL DE L'EYRE ?.....	34
La demande de mobilité : les disparités sociodémographiques	34
Une utilisation massive de l'automobile	35
Trois motifs prépondérants : travail, achats, loisirs	37
Les heures de pointes diffèrent selon la longueur et le mode des déplacements	38
LES DEPLACEMENTS LIES AU DOMICILE	40
a) Les déplacements pour motif travail.....	40
b) Les déplacements pour motif Achats.....	44
Des déplacements fortement liés au domicile	44
Des déplacements au profit des commerces de proximité	45
Qui se déplace pour le motif achats ?	45
Quel potentiel de report modal pour le motif Achats ?	47
c) Les déplacements des jeunes et des personnes âgées	47
Le motif « Etudes »	47
Les déplacements des personnes âgées (65 ans et plus)	48
II – FLUX ET TERRITOIRES	51
1. LA DESCRIPTION DES FLUX : LE BASSIN D'ARCACHON-VAL DE L'EYRE.....	51
LES FLUX AYANT POUR ORIGINE LE BASSIN D'ARCACHON-VAL DE L'EYRE (<i>SOURCE : EDGT 2009</i>)	53
LES FLUX ENTRANTS (<i>SOURCE : ECR 2009</i>)	60
LES DEPLACEMENTS A DESTINATION DU BASSIN D'ARCACHON-VAL DE L'EYRE (<i>SOURCE : ECR 2009</i>).....	60
2. LE LIEN ENTRE STRUCTURES TERRITORIALES ET MOBILITE	85
DEPLACEMENTS DOMICILE TRAVAIL (DDT) ET ACCESSIBILITE A L'EMPLOI	85

Données et indicateurs retenus	85
b) La portée des déplacements domicile-travail.....	87
Approche comparative : Le BA-VE face aux autres territoires girondins	87
Les disparités internes de mobilité domicile-travail du BA-VE : le rôle structurant de l'accessibilité à l'emploi	90
c) La géographie des flux domicile-travail sur le territoire du BA-VE.....	95
Bilan quantitatif des flux domicile-travail du BA-VE	95
Analyse cartographique de la structure territoriale des flux de mobilité : centralités et dépendances	98
DEPLACEMENTS DOMICILE-ACHATS ET MAILLAGE TERRITORIAL DE L'OFFRE COMMERCIALE.....	102
a) Les déplacements domicile-achat (DDA) du Sud Gironde	103
b) La géographie des flux domicile-achat du BA-VE.....	104
c) La structure territoriale de l'offre commerciale.....	105
<u>LISTE DES CARTES</u>	<u>110</u>
<u>LISTE DES TABLEAUX</u>	<u>112</u>
<u>LISTE DES FIGURES</u>	<u>113</u>
<u>TABLE DES MATIERES</u>	<u>114</u>

