septembre 2011

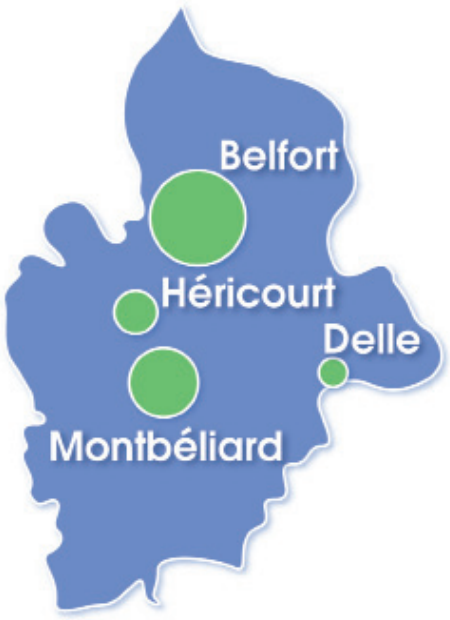
Observatoire de l'Aire urbaine

Belfort - Montbéliard - Héricourt - Delle

Mobilité

Avec 307 766 habitants, l'Aire urbaine Belfort - Montbéliard - Héricourt - Delle s'organise dans une configuration multipolaire qui fait sa particularité. Rendre compte de ses spécificités et partager sa connaissance est essentiel pour sa construction et son développement futur.

Les agences d'urbanisme vous proposent une lecture croisée et rapide de ce territoire, au travers de quatre documents thématiques : Population, Habitat, Mobilité et Emploi-Economie. Etat des lieux, constat de la situation de ce territoire et de ses dynamiques, ces quelques chiffres permettent de mettre en valeur la réalité de cet espace de vie du Nord Franche-Comté.



La mobilité vue sous l'angle des navettes domicile-travail

Selon l'enquête ménage-déplacements de 2004, les navettes domicile-travail ne représentaient que 21 % des déplacements dans l'Aire urbaine. Mais même s'ils sont minoritaires, ces déplacements n'en restent pas moins structurants dans la chaîne des déplacements. De plus, les navetteurs, par le caractère prévisible de leur mobilité, constituent une clientèle que peut séduire plus facilement une offre alternative à la voiture.

Aussi ce fascicule se centre-t-il sur l'analyse de ce motif de déplacement en exploitant les données issues du recensement de la population 2006.

Agence d'Urbanisme du Territoire de Belfort

Agence de Développement et d'Urbanisme Pays de Montbéliard

90% des actifs de l'Aire urbaine travaillent dans l'Aire urbaine en 2006

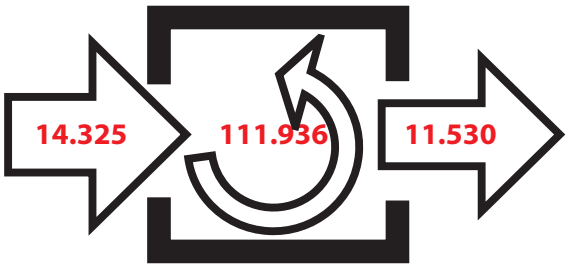
Les navettes domicile-travail concernent près de 140 000 individus, dont plus de 125 000 sont réalisés quotidiennement en 2006 pour accéder à un emploi offert dans l'Aire urbaine. Cette concentration des flux est l'expression même de la réalité économique et démographique de ce territoire et de son autonomie.

Cette proportion est néanmoins en baisse de 5 points par rapport à 1999 malgré une croissance de l'emploi et de la population active sur la même période. Ce phénomène s'explique principalement par l'intensification des échanges avec l'extérieur de l'Aire urbaine, qui ont doublé entre 1999 et 2006.

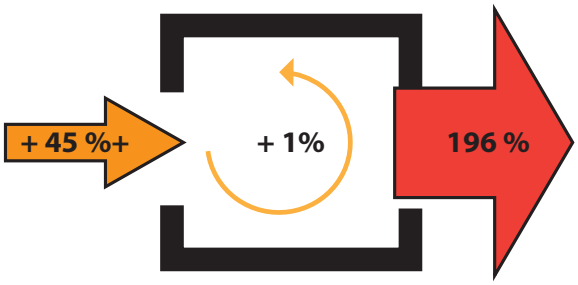
Si le solde des échanges reste positif (+2 795 actifs) et confirme l'Aire urbaine comme pôle d'emplois du Nord-Est Franche-Comté, les actifs travaillant hors de l'Aire urbaine sont en forte croissance. En 2006, ce sont 11 500 actifs qui quittent quotidiennement le territoire pour se rendre sur leur lieu de travail. Ils étaient moins de 4 000 en 1999.

Ces tendances témoignent ainsi de l'élargissement des bassins de vie des populations pour lesquelles la dissociation des lieux de vie et de travail est de plus en plus forte.

Migrations professionnelles 2006

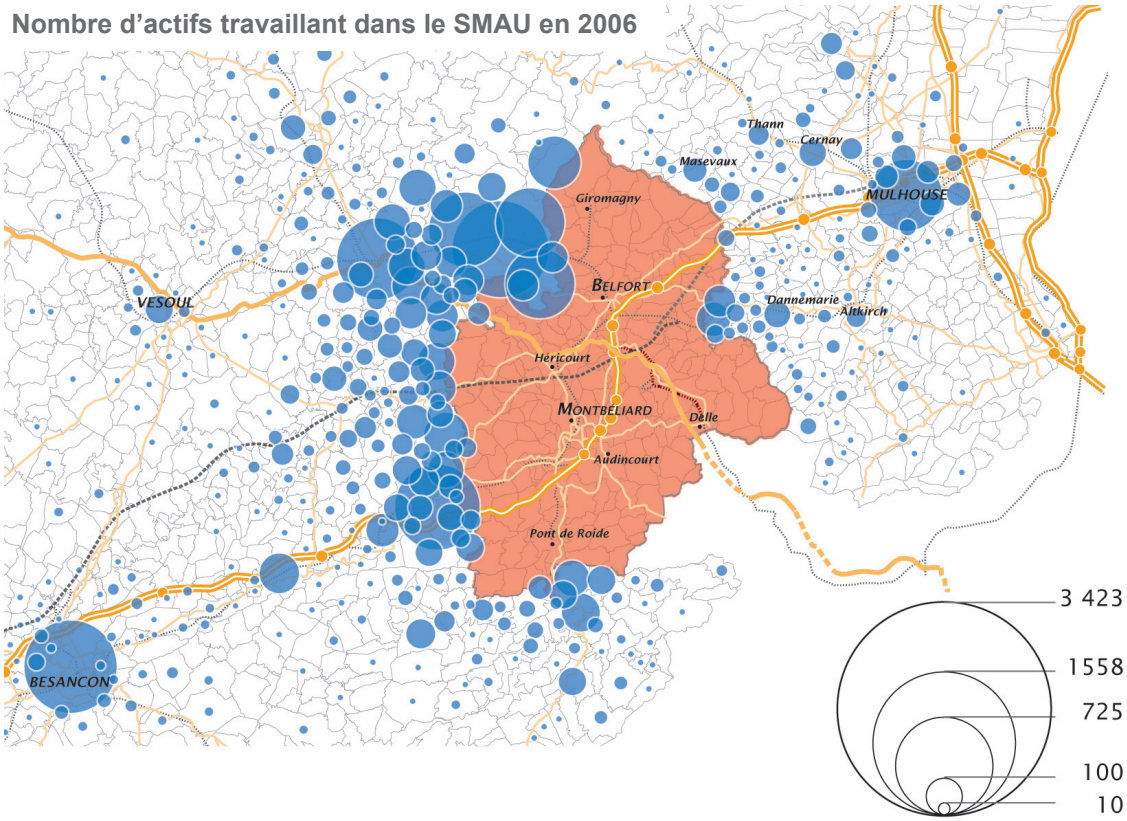


Évolution des migrations professionnelles entre 1999 et 2006

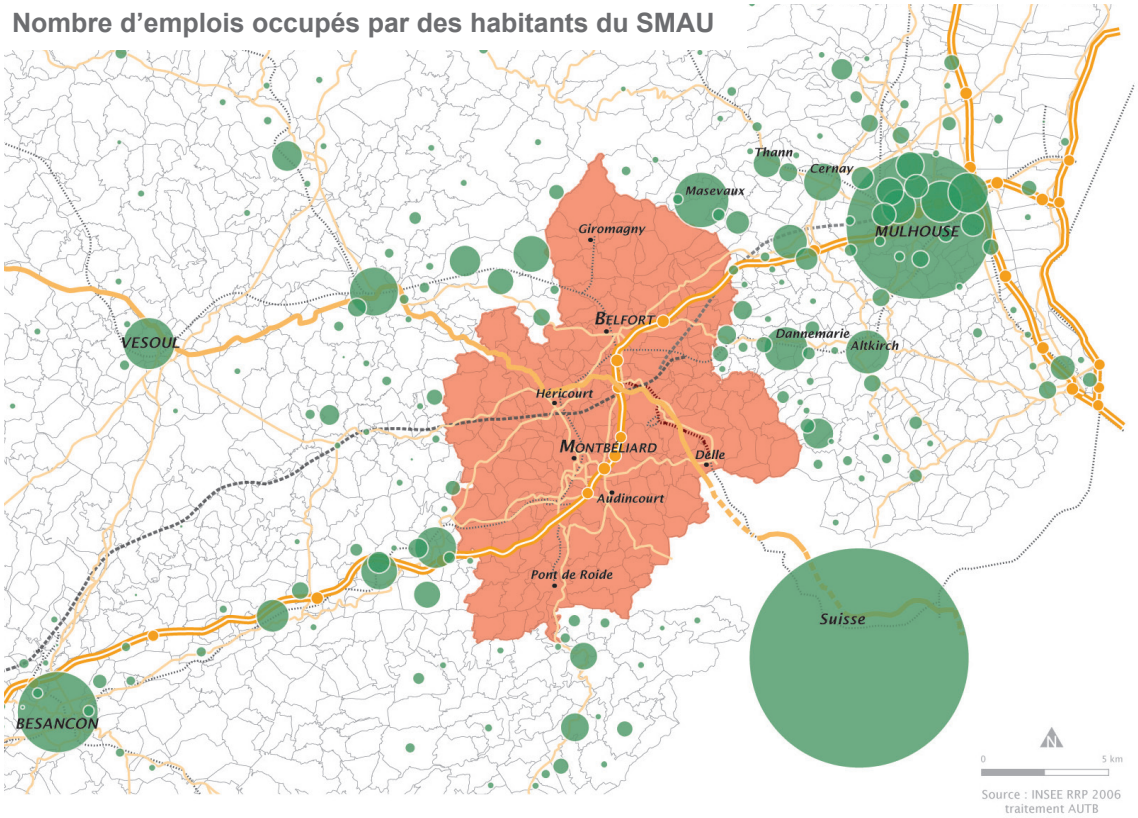


Une aire d'attraction asymétrique

Nombre d'actifs travaillant dans le SMAU en 2006



Nombre d'emplois occupés par des habitants du SMAU

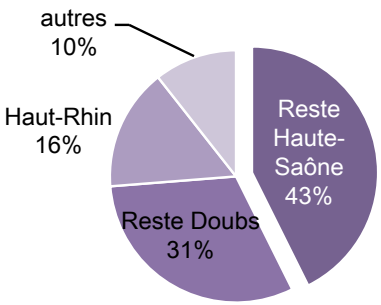


L'analyse des origines-destinations de ces échanges de l'Aire urbaine avec l'extérieur révèle des dynamiques asymétriques. L'Aire urbaine attire des actifs originaires de la vallée du Doubs, de Besançon à Mulhouse et surtout des communes situées en frange Ouest du territoire. L'attraction sur les agglomérations bisontine et mulhousienne est globalement équivalente.

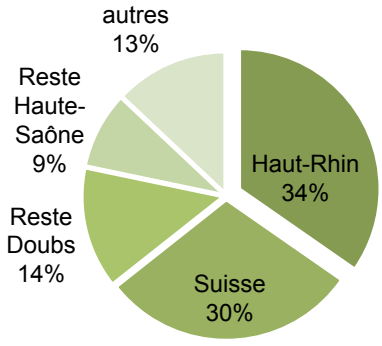
Les actifs quittant le territoire pour aller travailler s'orientent quant à eux majoritairement vers l'Est, en direction de la Suisse et de l'agglomération de Mulhouse dans des proportions équivalentes. L'attraction exercée par Besançon est beaucoup plus limitée.

Ainsi, en termes de solde migratoire, l'Aire urbaine exerce une attraction sur les communes du Doubs et de la Haute-Saône (excepté le pôle de Vesoul) mais se situe sous l'aire d'influence de l'espace Rhin-Sud et de l'agglomération mulhousienne. Le rapprochement avec le Sud Alsace se justifie par la géographie mais également par d'autres facteurs (humains, historiques, …) qui rapprochent progressivement ces deux agglomérations.

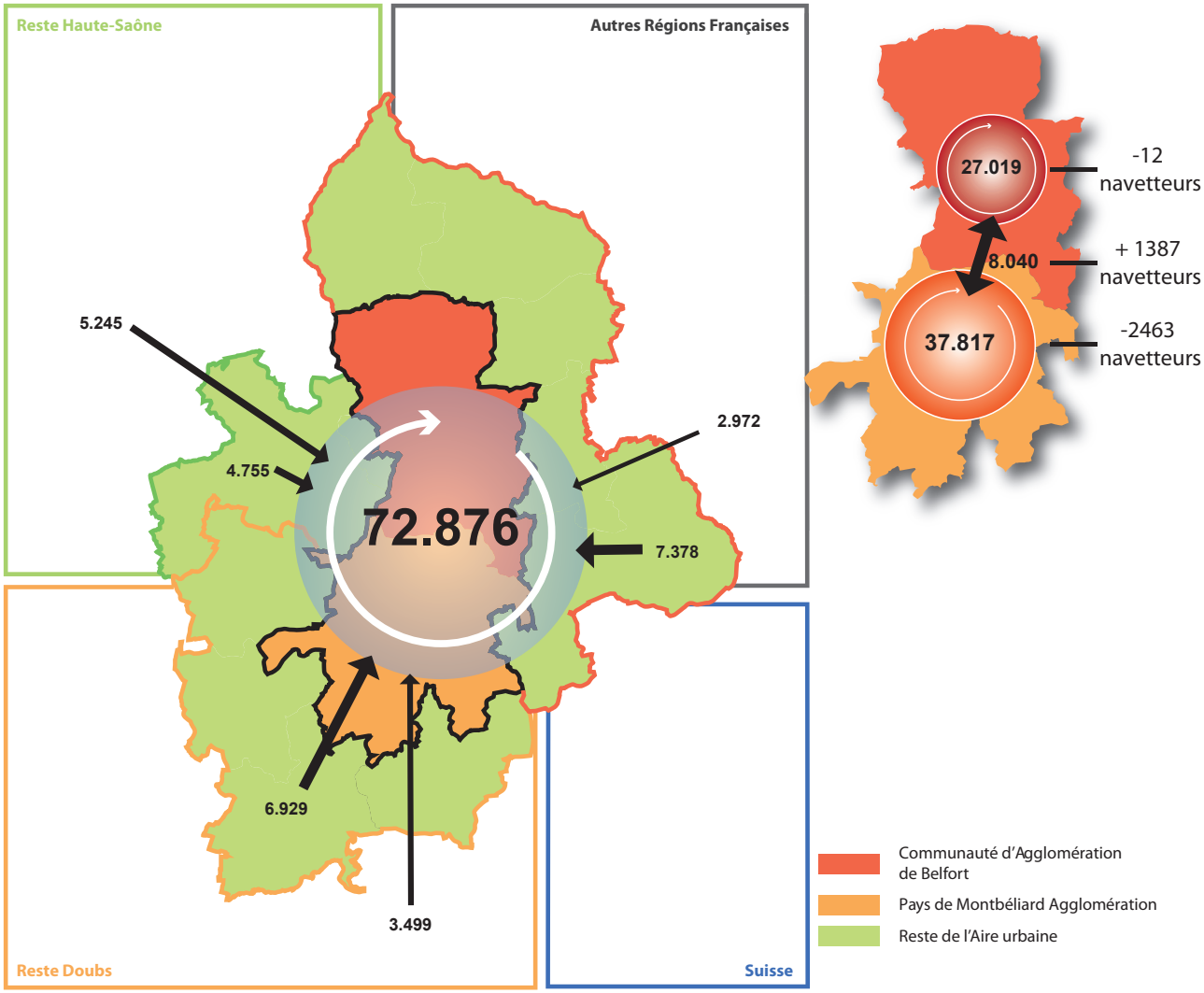
Origine des actifs entrants dans l'Aire urbaine



Destination des actifs sortant de l'Aire urbaine



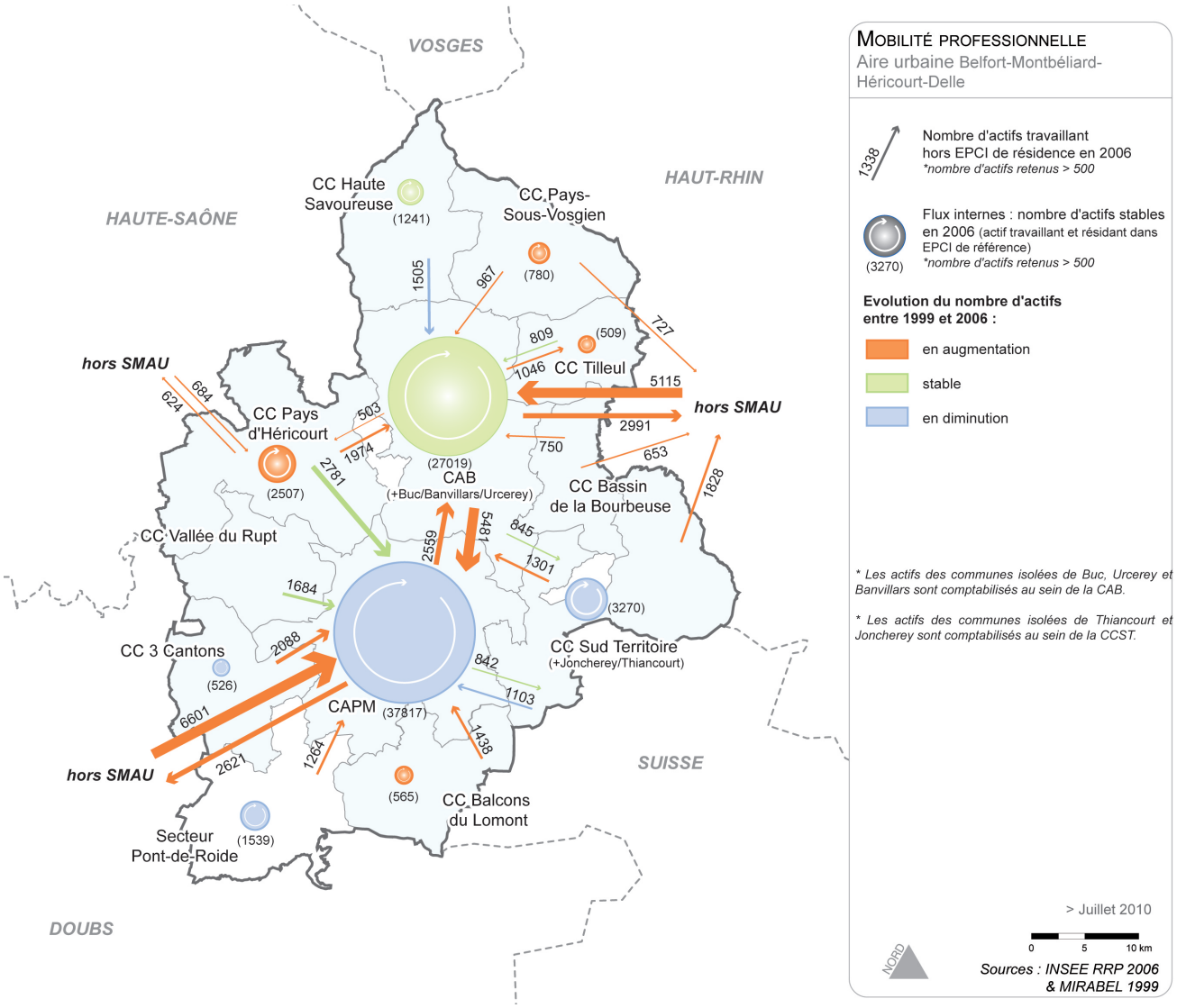
Le pôle urbain Belfort-Montbéliard polarise 75 % des navettes domicile-travail



Un peu plus de la moitié du volume des navettes s'effectue à l'intérieur des communautés d'agglomérations de Belfort et Montbéliard, vers lesquelles convergent également 22 % de flux provenant majoritairement du reste de l'Aire urbaine (19 000 déplacements) ou de l'extérieur (11 700 déplacements). Au total, 75 % des migrations sont réalisées dans ou vers ces agglomérations, qui constituent le noyau urbain et économique de l'Aire urbaine.

L'augmentation continue des échanges entre ces deux pôles montre les complémentarités de leur structure économique et urbaine et l'enjeu d'organiser des échanges de manière structurée pour renforcer la cohésion de l'ensemble du bassin de vie et le rendre ainsi plus attractif.

Mais les déplacements entre les différents territoires sont de plus en plus nombreux



L'évolution des échanges entre 1999 et 2006 met en évidence plusieurs tendances qui témoignent d'une diffusion des flux domicile-travail au sein de l'Aire urbaine et de l'élargissement de son aire d'attractivité.

L'attractivité du noyau urbain pour l'emploi se confirme par une augmentation des actifs venant y travailler (+ 4 200). Elle se manifeste principalement sur des actifs qui résident au-delà des frontières du territoire de l'Aire urbaine. Parallèlement, les migrations internes diminuent globalement (- 1 088 déplacements). Seuls les échanges entre les deux agglomérations sont en croissance.

Par ailleurs, la part relative des déplacements qui convergent vers les communautés d'agglomération diminue par rapport à 1999 sous l'effet de l'intensification des échanges entre les autres territoires de l'Aire urbaine, dont les fonctions économique et résidentielle se développent. C'est particulièrement le cas des Communautés de Communes du Pays d'Héricourt et du Tilleul.

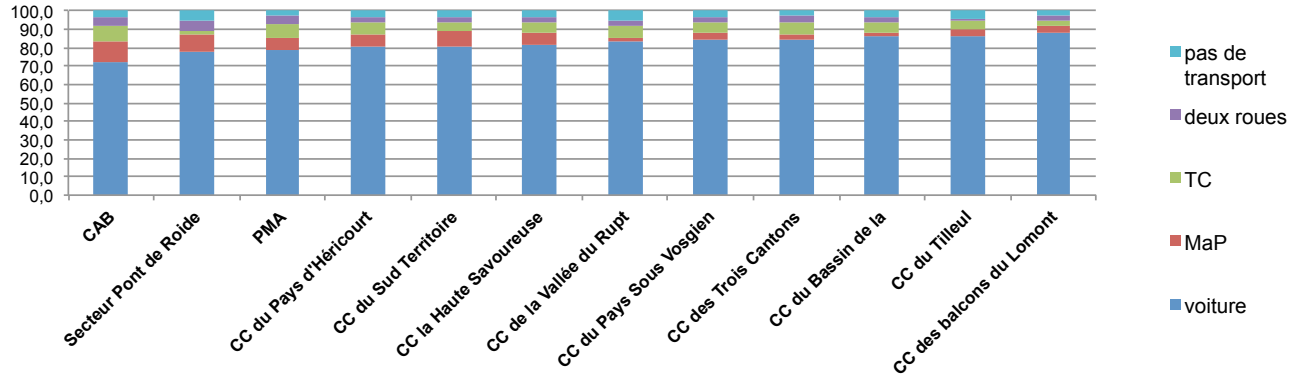
Un territoire dépendant de la voiture

Les actifs de l'Aire urbaine effectuent leurs déplacements pour le travail principalement en voiture. Avec 77,5 % de part modale, ce mode de transport atteint des niveaux d'utilisation nettement supérieurs à des territoires de même importance. La part de la voiture a encore crû de 4 points en moyenne par rapport à 1999.

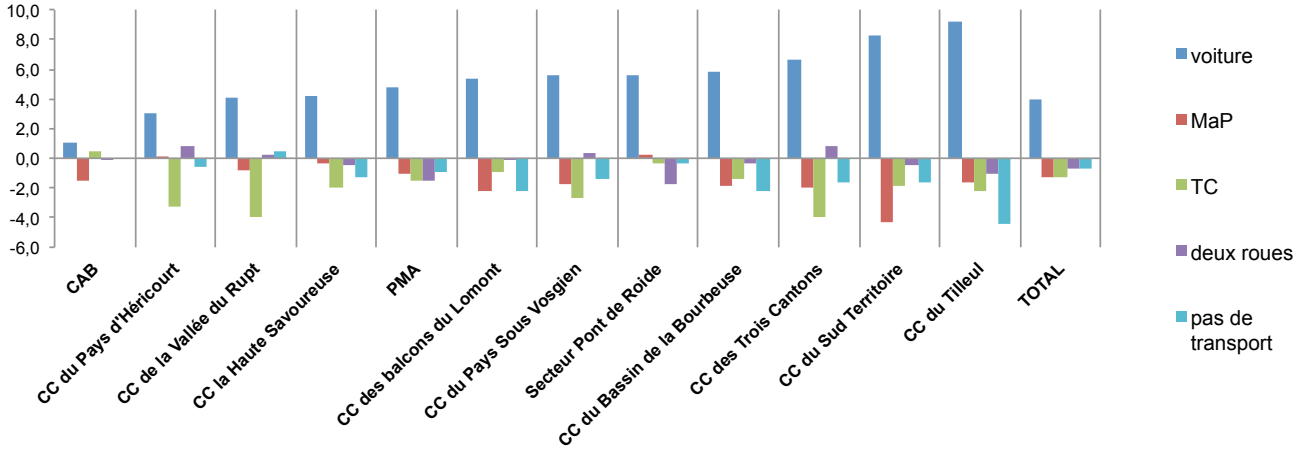
A l'inverse, les autres modes sont très faiblement utilisés (12,2% pour la marche et le vélo et moins de 7 % pour les transports en commun) et leur part modale diminue y compris dans les secteurs les plus denses et urbains.

La Communauté d'Agglomération de Belfort fait figure d'exception avec une évolution des parts modales caractérisée par une progression moins importante de l'utilisation de la voiture (+1.1 %) et surtout une augmentation de l'utilisation des transports en commun, qui est à mettre en perspective avec la restructuration du réseau Optymo en 2007*. **(En effet, les données du recensement 2006 s'échelonnent de 2004 à 2008).*

Parts modales par EPCI en 2006 pour les déplacements domicile-travail



Évolution des parts modales par EPCI entre 1999 et 2006 pour les déplacements domicile-travail



Conclusion

Les navettes « domicile-travail » occupent une place centrale dans les phénomènes de mobilité quotidienne. Elles génèrent en effet des déplacements à la fois contraints pour les actifs (46 % de la population de l'Aire urbaine) et sur lesquels se greffent les déplacements pour de nombreux autres motifs.

L'augmentation du volume des déplacements domicile-travail, principalement liée à la croissance des échanges entre territoires et vers l'extérieur, témoigne de cette dissociation croissante des lieux d'habitat et d'emplois. En effet, les populations ne cessent de se loger toujours plus loin des villes-centres, alors que l'emploi reste encore majoritairement concentré dans les pôles urbains.

Ces dynamiques territoriales contribuent à faire grossir le nombre des navetteurs dans un territoire organisé à partir d'infrastructures routières majeures (A36 et N19) mais dont l'offre alternative à la voiture n'est pas gérée à cette échelle et présente une multiplicité d'acteurs compétents. De fait la dépendance à la voiture pèse de plus en plus fortement sur les populations.

Si l'Aire urbaine arbore les attributs économiques et urbains d'une métropole, il lui reste à trouver le liant qui lui permettra de s'en prévaloir. La gestion du couple développement territorial – organisation des mobilités en est un des constituants les plus déterminants.

Enfin, le modèle de développement occidental fondé quasi-exclusivement sur l'automobile au cours du XX^{m} siècle n'apparaît aujourd'hui plus viable pour des raisons environnementales mais également économiques et sociales. Les récentes évolutions législatives européennes et nationales ne peuvent être ignorées et invitent à réfléchir rapidement à de nouvelles formes de mobilité.

AGENCE D'URBANISME DU TERRITOIRE DE BELFORT
Centre d'affaires des 4 As - BP 107 - 90002 Belfort Cedex
Tèl : 03 84 46 51 51 - Fax : 03 84 46 51 50
E-mail : contact@autb.fr - www.autb.fr

AGENCE DE DEVELOPPEMENT ET D'URBANISME DU PAYS DE MONTBELIARD
8 avenue des alliés - BP 98407
25208 MONTBELIARD CEDEX
Tél : 03.81.31.86.00 - Fax : 03.81.31.86.19
E-mail : contact@adu-montbeliard.fr - www.adu-montbeliard.fr

Directeur de publication : Dominique Musslin, Bruno Vidalie
Réalisation : Charline Coutherut, Philippe Bozon
Mise en page : Christine Maffli