



# DYNAMIQUE URBAINE DE L'AGGLOMÉRATION BORDELAISE

Francis BEAUCIRE<sup>1</sup>, Ludovic CHALONGE<sup>2</sup>,  
Erwann MINVIELLE

L'article ci-dessous s'intéresse au phénomène de périurbanisation et à ses conséquences en termes de mobilité. On cherche ici à établir une grille de lecture des dynamiques en s'interrogeant sur l'importance de l'accessibilité dans le choix d'installation des nouveaux ménages. L'examen des vagues successives de périurbanisation depuis 1954 souligne que les conditions d'accessibilité des différentes communes n'influencent pratiquement pas la localisation résidentielle des ménages supplémentaires.

### **Le dynamisme démographique du département de la Gironde**

Le département de la Gironde a gagné plus de 390 000 habitants entre 1954 et 1999, soit une augmentation de 43 %. Mais cet accroissement démographique est loin d'être uniforme sur le territoire départemental.

L'aire urbaine de Bordeaux (dans ses contours de 1990) regroupait 64 % de la population départementale en 1954 ; elle en concentre aujourd'hui 71 %. Entre 1954 et 1999, l'aire urbaine a gagné 332 000 habitants, absorbant ainsi 85 % de la croissance départementale.

Au sein de l'aire urbaine bordelaise, les trois espaces géographiques emboîtés qui la composent ont eux-mêmes connu des évolutions vigoureusement contrastées : Bordeaux, la ville-centre, a perdu 70 000 de ses habitants entre 1954 et 1999 (soit - 25 %), principalement jusqu'en 1982.

Le reste des communes de la Communauté urbaine de Bordeaux, qui forment les banlieues agglomérées, a gagné 263 000 habitants (soit + 145 %), dont plus des deux tiers jusqu'en 1975.

La couronne périurbaine, qui ne représentait que 13 % de la population départementale en 1954, s'est accrue de près de 140 000 habitants, pour l'essentiel depuis 1975, prenant le relais des fortes croissances agglomérées des années soixante et soixante-dix. Elle a ainsi contribué à elle seule à 34 % de l'accroissement démographique départemental au cours des 45 dernières années, doublant quasiment son poids dans la population départementale. Au sein de la seule aire urbaine, son poids a quadruplé, passant de 10 % à 40 %.

On a donc assisté à un bouleversement des poids respectifs de la ville-centre, les banlieues et la couronne périurbaine qui forment l'ensemble géographique tripartite de l'aire urbaine. Aujourd'hui, Bordeaux concentre 23 % de la population, les banlieues 49% et la couronne périurbaine 27 %. Au milieu du siècle, au départ d'une véritable transfusion de population entre territoires dans un contexte de croissance démographique soutenue, Bordeaux représentait encore 49 % de l'aire urbaine (dans ses limites de 1990), les banlieues 31 % et la couronne 19 %.

Pendant cette période de 1954 à 1999, le poids de la ville-centre a été divisé par deux, tandis que le poids de la couronne augmentait de près de moitié dans la même période.

<sup>1</sup> Francis Beaucire est professeur de Géographie et directeur du laboratoire Mobilités-Réseaux-Territoires-Environnement de l'université de Cergy-Pontoise.

<sup>2</sup> Ludovic Chalonge est étudiant en troisième cycle à l'université de Cergy-Pontoise.



# MOBILITÉ

## Evolutions démographiques de 1954 à 1999

	Population en 1954	Population en 1999	Solde démographique 1954-1999	% de la population départementale en 1954	% de la population départementale en 1999	Part de chaque zone dans la croissance départementale
Bordeaux	284 494	215 363	- 69 131	31,7%	16,7%	-17,7%
Reste CUB <sup>3</sup>	181 478	444 635	263 157	20,2%	34,5%	67,3%
reste aire urbaine <sup>4</sup>	113 226	251 762	138 536	12,6%	19,6%	35,4%
Ensemble aire urbaine bordelaise	579 198	911 760	332 562	64,6%	70,8%	85,1%
Espace à dominante rural	252 707	278 285	25 578	28,2%	21,6%	6,5%
autres aires urbaines du département	64 612	97 289	32 677	7,2%	7,6%	8,4%
département	896 517	1 287 334	390 817	100,0%	100,0%	100,0%

Source : Recensements INSEE.

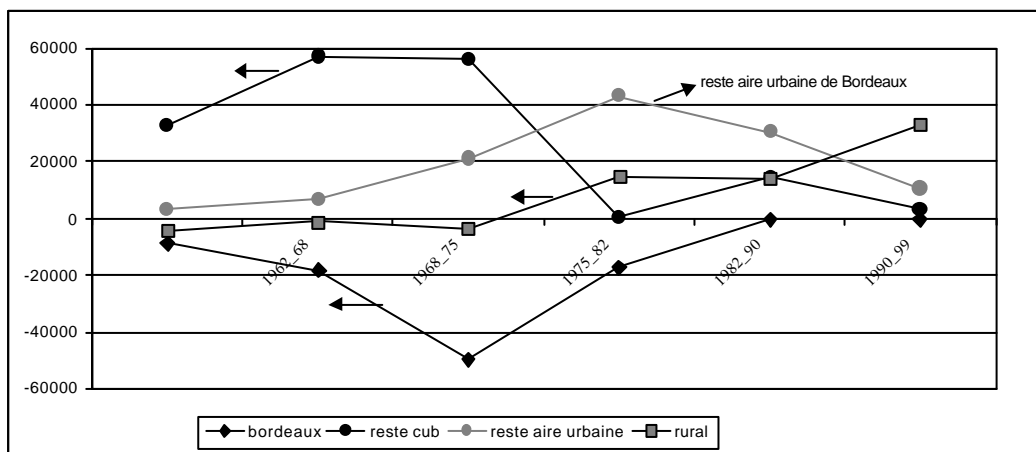
### La « transition urbaine » bordelaise

L'évolution des soldes migratoires révèle l'ampleur de la mutation qui a impliqué toutes les zones géographiques qui composent l'aire urbaine bordelaise. Les six périodes inter-censitaires montrent une concentration progressive de migrations vers des espaces de plus en plus éloignés du centre. L'écart observé entre les différents profils d'évolution des soldes s'accroît entre les périodes 1954-1962 et 1968-1975, où il atteint son maximum. Bordeaux perd plus de 50 000 habitants du fait des migrations, tandis que les communes qui composent le reste de la Communauté urbaine en accueillent presque autant à ce titre.

Ensuite, si l'attractivité des banlieues du reste de la communauté urbaine de Bordeaux (CUB) faiblit au point de rejoindre la situation de la commune de Bordeaux, le relais de l'attraction est pris par la couronne périurbaine (reste de l'aire urbaine), qui atteint son maximum au cours de la période 1975-1982, elle-même supplantée ensuite par les communes rurales extérieures à l'aire urbaine, dont les soldes migratoires, devenus positifs entre 1975 et 1982, s'élèvent progressivement.

Entre 1990 et 1999, les soldes des trois zones qui composent l'aire urbaine (Bordeaux, le reste de la CUB et le reste de l'aire urbaine) se rejoignent dans l'atonie, resserrant l'écart qui avait marqué les disparités de croissance et révélant ainsi la transition de la ville concentrée à la ville étalée, désormais consolidée dans sa nouvelle configuration géographique.

### Evolutions des soldes migratoires dans les différents espaces de la Gironde (en nombre d'habitants)



Source : Recensements INSEE.

<sup>3</sup> Communauté urbaine de Bordeaux.

<sup>4</sup> Y compris les communes multipolarisées qui comptent 29 604 habitants en 1999.

<sup>5</sup> Arcachon, Langon, Libourne.

## MOBILITÉ

### **La motorisation des ménages accompagne la mutation spatiale**

Dans un tel contexte géographique, créateur de distance entre l'habitat, le travail, les commerces et les services, l'équipement des ménages en voitures particulières a tout naturellement accompagné la mutation spatiale. En 1990, 78 % des ménages du département disposent en effet d'au moins une voiture et, parmi eux, 28 % disposent d'au moins deux voitures. C'est aux franges de l'agglomération et dans la couronne périurbaine que le taux d'équipement (au moins une voiture) et de multi-équipement (au moins deux voitures) sont les plus élevés.

motorisation des ménages en 1990	nombre de ménages	part des ménages sans voiture	part des ménages possédant une voiture	part des ménages possédant au moins deux voitures
Bordeaux	103 391	36%	50%	14%
Reste de la CUB	155 853	17%	53%	30%
Reste de l'aire urbaine	67 340	11%	45%	44%
Communes mutipolarisées	9 697	16%	48%	37%
Communes rurales	100 823	19%	51%	30%
Arcachon	19 311	19%	54%	26%
Langon	4 132	20%	50%	30%
Libourne	12 313	22%	53%	25%
TOTAL GIRONDE	472 860	22%	50%	28%

Source : Recensement 1990 INSEE.

Ces chiffres ne doivent toutefois pas masquer l'importance du non équipement en voiture particulière, que l'on ne peut considérer comme résiduel : dans l'aire urbaine de Bordeaux, 22 % des ménages n'ont pas de voiture ; à Bordeaux, ils sont 36 %. Cela signifie que plus de 100 000 ménages du département ne disposent d'aucun véhicule, dont plus de 60 000 habitent dans la Communauté urbaine de Bordeaux. En dehors, dans des zones géographiques à dominante rurale, peu denses, où de longs déplacements quotidiens sont indispensables pour travailler, étudier et consommer, 40 000 ménages sont tributaires des seuls transports publics.

Dans la seule couronne périurbaine, là où la proportion de ménages équipés d'au moins deux véhicules est pourtant la plus élevée de tout le département, il se trouve encore près de 7 500 ménages sans voiture (11 % des ménages).

### **Logements et accessibilité aux réseaux de transport**

Les permis de construire permettent de suivre la structuration géographique des banlieues, des franges urbaines et de la couronne périurbaine, notamment en fonction des niveaux d'accessibilité des communes aux réseaux de transport et, à travers les réseaux, aux pôles d'emploi et à l'ensemble des services urbains auxquels ils relient les communes périphériques spécialisées dans la fonction résidentielle.

On a considéré ici quatre types de communes selon les caractéristiques de leur accessibilité : les communes ayant un bon accès routier (elles se situent à moins de cinq minutes d'un échangeur d'autoroute ou sont traversées par une deux fois deux voies), les communes ayant à la fois un bon accès routier et une gare sur leur territoire, les communes ayant uniquement une gare sur leur territoire et les communes à mauvaise accessibilité (ni gare ni bon accès routier). Les résultats présentés ne concernent pas la commune de Bordeaux.

	parc total de logements en 1982	% du parc total de logements en 1982	nombre de constructions effectuées de 1982 à 1997	% des constructions effectuées de 1982 à 1997	nombre de logements individuels construits de 1982 à 1997	nombre de logements collectifs construits de 1982 à 1997
Mauvaise accessibilité	120 539	31.0%	32 973	27.1%	28 905	4 068
Gare	49 687	12.8%	15 328	12.6%	9 616	5 712
Gare et bon accès routier	111 336	28.7%	37 614	30.9%	23 249	14 365
Bon accès routier	106 769	27.5%	35 866	29.5%	23 910	11 956

Source : SES (logements autorisés) et recensements INSEE pour le parc 1982.



## MOBILITÉ

Entre 1982 et 1997, les communes du département (hors Bordeaux) ont accueilli 122 000 logements, chiffre que l'on peut rapporter aux 388 000 logements qui composaient alors le parc existant (source Insee), soit une croissance de 31 % en 16 ans. Mais cet intense mouvement de construction n'a pas transformé la structure géographique des logements : la répartition des logements neufs s'est en effet à peu près conformée à celle du parc existant en 1982.

Ainsi, l'attraction exercée par les communes disposant d'une gare, qui regroupaient 41 % des logements en 1982, a été à peine supérieure entre 1982 et 1997 puisqu'elles ont attiré 43,5 % des constructions neuves. Plus nettement, les communes dotées d'un accès aisé au réseau routier rapide, voies rapides et autoroutes, qui représentaient 56 % des logements en 1982, ont attiré 60 % des constructions neuves. Mais les communes présentant une mauvaise accessibilité aux réseaux de transport, sans gare ni accès au réseau routier rapide, ont tout de même attiré 27 % des constructions neuves, c'est-à-dire à peine moins que leur part dans le parc de 1982 qui atteignait 30 %.

30 % à 35 % des logements individuels construits durant toute la période l'ont été dans les communes à mauvaise accessibilité, dont la part dans le parc total de 1982 ne dépassait pas 30 %. A l'autre bout de la palette des accessibilités, les communes dotées à la fois d'une gare et d'un accès aisé au réseau routier rapide, n'ont finalement accueilli que 27 % des logements individuels, alors que leur parc total représentait 29 % du total départemental en 1982.

### **La localisation résidentielle est indifférente aux conditions d'accès**

A aucun moment entre 1982 et 1997, une différence d'attractivité vraiment significative ne peut donc être décelée de la part des communes offrant aux habitants le meilleur niveau d'accessibilité aux ressources de la ville. La construction de logements individuels aura continué d'être à peu près indifférente aux conditions de l'accessibilité, suivant en cela la progression de l'équipement des ménages en voitures particulières, l'amélioration des performances du réseau routier, la relative déconcentration des emplois et le criblage des franges urbaines par les zones d'activité commerciales bâties autour des « locomotives » de la grande distribution, le tout dans un contexte où le prix de l'énergie et des voitures n'aura cessé de se réduire progressivement en francs constants.

