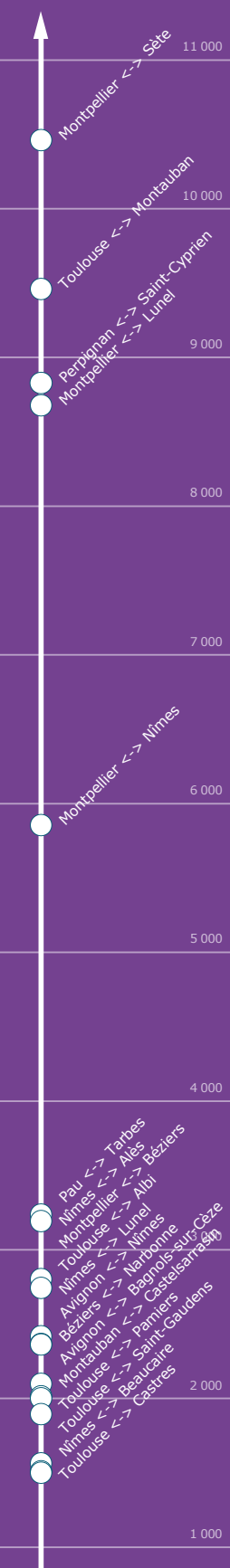


**Principaux flux entre aires urbaines**



Les flux étudiés ici caractérisent les migrations domicile-travail des actifs ayant un emploi. Ces flux sont parfois appelés « migrations alternantes » ou « navettes ». Il s'agit des déplacements effectués par les actifs entre l'aire urbaine où ils résident et celle où ils travaillent, lorsque celle-ci est différente.

# Navettes domicile-travail

Les flux domicile-travail dessinent 10 réseaux d'aires urbaines dans le Grand-Sud. Cinq d'entre eux se situent, entièrement ou partiellement, en Occitanie.

Trois réseaux appartiennent en grande partie à la région. Le réseau toulousain est constitué de 13 aires urbaines, dont 2, Agen et Villeneuve-s/Lot, se situent en Nouvelle-Aquitaine. Viennent ensuite le réseau montpelliérain (8 aires) et celui de Perpignan, de loin le plus petit. Deux grands réseaux des régions voisines débordent en Occitanie. Celui de Marseille-Aix-en-Provence, le plus étendu, relie 15 aires urbaines, dont Bagnols-s/C. et Beaucaire, dans le Gard. Celui de Bordeaux compte 11 aires urbaines et rayonne sur l'ouest de la région Occitanie en englobant Tarbes.

## Une émergence rapide des réseaux en Occitanie

Les réseaux commencent à se constituer rapidement en Occitanie : celui de Montpellier apparaît dès le 5<sup>e</sup> rang de regroupement, celui de Toulouse au 6<sup>e</sup> rang et celui de Perpignan au 8<sup>e</sup> rang. Dans le cas toulousain, la constitution du réseau débute rapidement par la réunion des aires de Toulouse et de Montauban et marque ensuite une pause. Il faut attendre presque la moitié du processus de constitution du réseau pour voir Castelsarrasin s'agréger. Suivent de manière rapprochée Albi, Castres, Pamiers, Saint-Gaudens et

Auch. Le duo Agen - Villeneuve-s/Lot se constitue en réseau autonome au milieu du processus et s'associe à celui de Toulouse plus tard. Les réseaux de Bordeaux et de Poitiers se constituent selon un schéma assez proche.

Le réseau de Montpellier se constitue à un rythme plus régulier, dès le premier regroupement réalisé avec Sète. Lunel et Nîmes, très proches, rejoignent vite le réseau, suivies un peu plus loin par Alès, Béziers et Narbonne. Cette dynamique de construction se rapproche de celle des réseaux de Lyon, de Marseille, de Clermont-Ferrand ou de Genève (partie française).

Perpignan est un cas particulier dans la mesure où le réseau n'est constitué que de deux aires urbaines, St-Cyprien et Perpignan, dont la proximité géographique favorise de nombreuses navettes dans les deux sens.

## Peu de navetteurs entre les réseaux de Toulouse et de Montpellier

Chaque jour, quelques 2 420 navetteurs seulement transitent entre les aires urbaines du réseau toulousain et celles du réseau montpelliérain, dont les trois cinquièmes dans le sens Montpellier-Toulouse. Près de 40 % de ces échanges s'effectuent dans une relation directe entre Toulouse et Carcassonne. Les flux sont plus nombreux vers Toulouse, ce qui explique en partie le déséquilibre des échanges entre les deux réseaux.

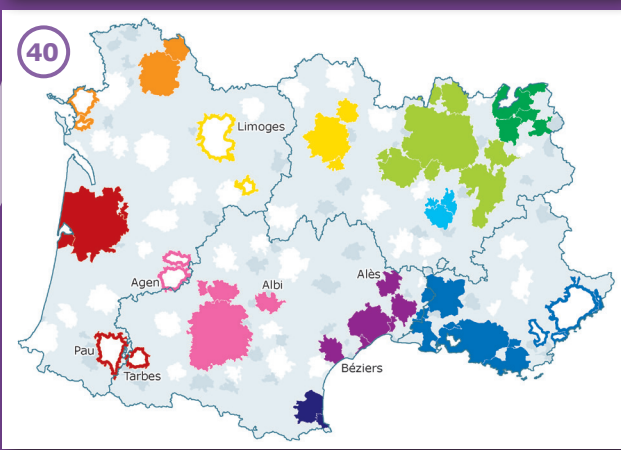
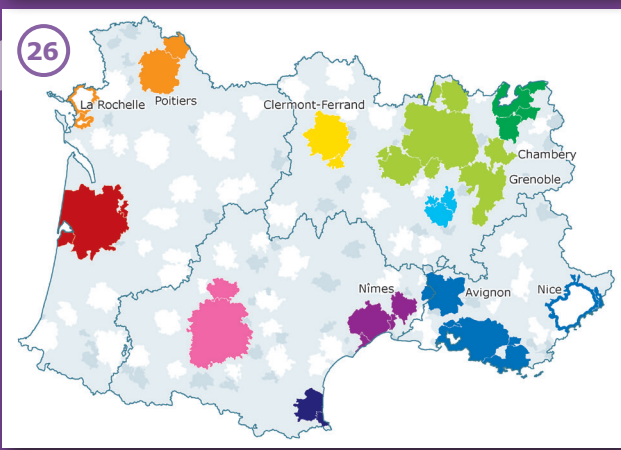
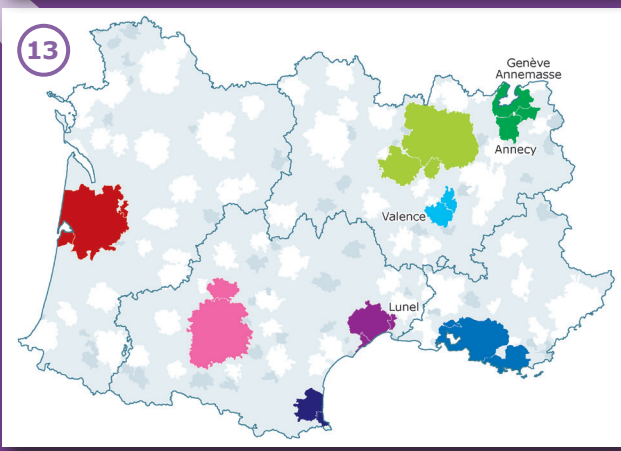
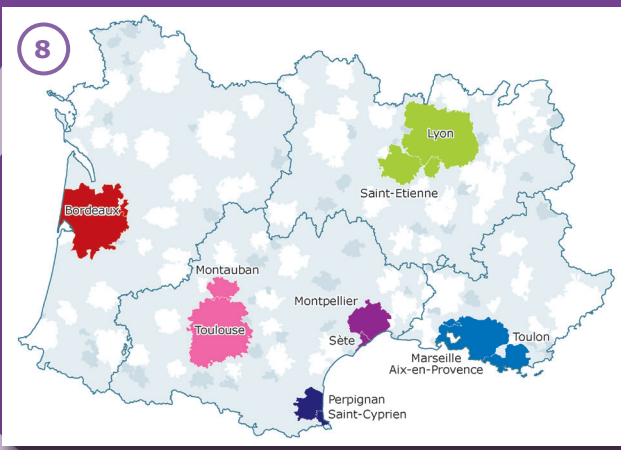
Malgré cela, Carcassonne intègre le réseau de Montpellier, assez tardivement, en raison des échanges avec Narbonne. Compte tenu de la proximité et de l'influence de l'aire urbaine d'Avignon, les échanges sont plus importants entre les réseaux de Marseille et de Montpellier : 12 220 au total, dont 60 % dans le sens Montpellier-Marseille. Entre les réseaux de Toulouse et de Bordeaux, les flux sont également nombreux, et plus équilibrés (5 800 navetteurs).

## Des navetteurs plus nombreux dans le réseau de Montpellier

Au sein du réseau de Montpellier, les principaux échanges entre aires urbaines sont ceux observés entre Montpellier et les aires proches : Sète (10 460 navetteurs), Lunel (8 670), Nîmes (5 850) et Béziers (2 800).

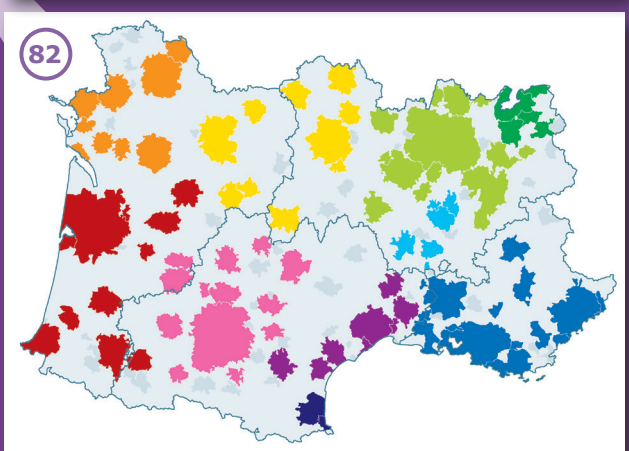
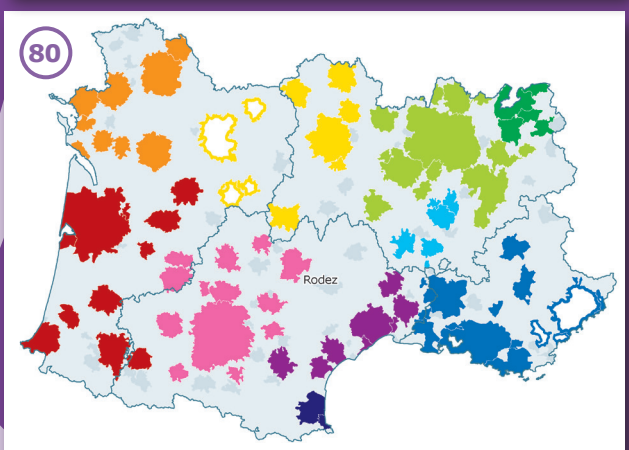
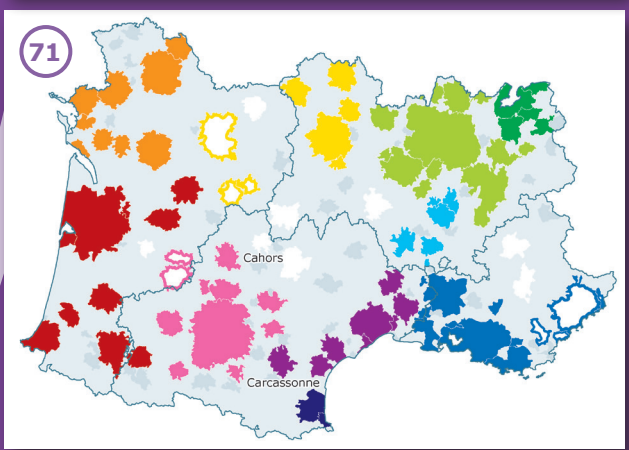
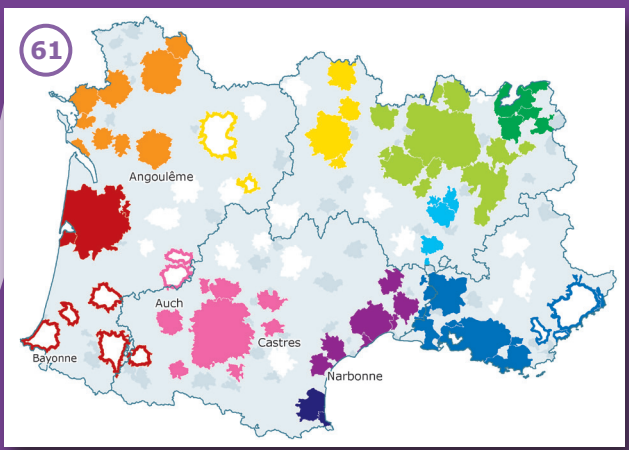
À l'intérieur du réseau de Toulouse, plus vaste et dont les aires urbaines sont plus éloignées les unes des autres, les échanges sont moins nombreux, hormis entre Toulouse et Montauban (9 460 navetteurs). Ceux entre Perpignan et St-Cyprien (8 820) sont aussi importants. D'autres flux, aux franges de l'Occitanie, témoignent de nombreuses relations. C'est le cas de Tarbes et Pau (3 240 navetteurs) ou de l'aire urbaine d'Avignon, qui déborde sur la région : les navettes sont nombreuses avec Bagnols-sur-Cèze (2 100) et Beaucaire (1 900).

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30  
31  
32  
33  
34  
35  
36  
37  
38  
39  
40  
41  
42  
43  
44  
45  
46  
47



52  
53  
54  
55  
56  
57  
58  
59  
60  
61  
62  
63  
64  
65  
66  
67  
68  
69  
70  
71  
72  
73  
74  
75  
76  
77  
78  
79  
80  
81  
82

rang de regroupement



Ce film montre la constitution des réseaux d'aires urbaines en fonction des navettes quotidiennes domicile-travail : celles-ci se regroupent par affinité selon l'intensité des échanges entre elles. Ici, Lyon et Marseille sont au cœur des premiers réseaux constitués dès le 8<sup>e</sup> niveau de regroupement (première vignette en haut à gauche). Marseille se regroupe ainsi

rapidement avec Toulon et Salon-de-Provence (réseau figurant en bleu moyen). On observe ensuite l'élargissement à Avignon et la naissance corrélative de Nice (rang 26), qui rejoindra le réseau à la fin (rang 82). Entretemps, le réseau de Marseille aura englobé Arles, Beaucaire... (rang 40).