



HAL
open science

Pratiques spatiales des ménages des villes intermédiaires : entre logiques de seuil et effets d'emboîtement

Helene Mainet, Quentin Delaforge

► To cite this version:

Helene Mainet, Quentin Delaforge. Pratiques spatiales des ménages des villes intermédiaires : entre logiques de seuil et effets d'emboîtement. Les mobilités spatiales dans les villes intermédiaires. Territoires, pratiques, régulations, Nov 2011, Clermont-Ferrand, France. pp.197-214. halshs-00674008

HAL Id: halshs-00674008

<https://shs.hal.science/halshs-00674008v1>

Submitted on 24 Feb 2012

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

**Pratiques spatiales des ménages des villes intermédiaires :
entre logiques de seuil et effets d'emboîtement.
L'exemple du Sud de l'agglomération clermontoise (Issoire et Brioude)**

Hélène MAINET, MCF
Quentin DELAFORGE, Master DTNR

Clermont Université, Université Blaise Pascal, EA 997 CERAMAC, BP 10448,
F-63000 Clermont-Ferrand, France

Communication au colloque « Les mobilités spatiales dans les villes intermédiaires. Territoires, pratiques, régulations », Clermont-Ferrand, 25-26 novembre 2010

Résumé

A partir de sources variées (données statistiques, entretiens d'acteurs, recueil des pratiques spatiales des habitants), cette étude porte sur l'analyse des différentes mobilités affectant les territoires périurbains (mobilité résidentielle, déplacements quotidiens). L'objectif est d'observer la place tenue par les villes intermédiaires dans la structuration de ces territoires : pôles de centralité secondaires, mais aussi fonctions de relais, selon des logiques d'effet de seuil (liés à la distance mais aussi à l'offre en emplois et équipements) et d'emboîtement des centralités. Le Sud de l'agglomération clermontoise (Auvergne) sert d'exemple à ces analyses.

Abstract

Through varied data (statistical figures, interviews with local actors, surveys of inhabitants), this paper presents the analysis of the different mobilities affecting periurban territories (residential mobility, commuting). The objective is to observe the place taken by intermediate towns (in that case small towns) in the structuring of territories: secondary nodes of centrality, outposts, according to threshold effects (due to distance but also to the level of employment and equipment of places) and interlocking of centrality. The Southern part of the Clermont-Ferrand agglomeration (Auvergne, France) is taken as example of those analyses.

Les travaux portant sur les modes d'habiter périurbains insistent sur un certain nombre de spécificités des espaces dessinés par les mobilités des ménages, définies par un « pack périurbain » (Cailly, 2008), valorisant notamment les caractères polycentriques et multiscalaires de ces territoires. Ces mobilités combinent un ensemble de pratiques circulatoires générées par les conditions d'attractivité et d'accessibilité des territoires selon des « choix » plus ou moins contraints ou volontaires (Hervouet, 2007 ; Cailly et Dodier, 2007). Au sein des espaces métropolitains, il est intéressant de voir quelle place tiennent les villes intermédiaires dans les polarités territoriales, que ce soit au niveau de la centralité des lieux (pôles secondaires, fonction de relais) ou des interrelations liées aux flux quotidiens. Il s'agit bien d'observer comment ces mobilités conditionnent la réorganisation des hiérarchies au sein des aires métropolitaines (Tabaka, 2011).

Il est important d'aborder la question à travers l'analyse de différents types de mobilités, tant résidentielles que quotidiennes, pour appréhender la diversité relationnelle au sein d'un espace métropolitain (Commenges et Mendizabal, 2011). Notre hypothèse est que des effets de seuil et d'emboîtement d'échelles sont visibles dans les pratiques des ménages : au-delà du gradient centre-périphérie classique, surtout visible dans la mobilité résidentielle, existent des zones de transition, des espaces à la fois polarisés et polarisants, des zones de centralité de

degrés variables qui structurent les zones périphériques d'une agglomération. Les villes petites et moyennes en situation périurbaine peuvent véritablement être qualifiées d'intermédiaires dans la mesure où elles s'intègrent dans un système urbain hiérarchisé selon des logiques relatives de polarisation et d'attractivité (par rapport à la ville centre et entre pôles intermédiaires).

Notre réflexion se fonde sur l'exemple d'Issoire et de Brioude, petites villes situées au sud de l'agglomération de Clermont-Ferrand (Puy-de-Dôme). Issoire (14 600 hab.) est un pôle urbain intégré à la plaque urbaine clermontoise (40 km du centre clermontois), mais qui dispose d'une couronne périurbaine relativement élargie (aire urbaine de 29 200 hab.) ainsi que d'un bassin d'emplois dynamique. Brioude (7 000 hab.), plus au sud (à 70 km de Clermont-Ferrand), est un pôle d'emploi de l'espace rural situé en Haute-Loire et qui polarise une zone d'emploi de 30 000 habitants. Les deux villes sont facilement reliées à l'agglomération clermontoise par l'autoroute A75 (axe gratuit qui fonctionne presque comme une voie rapide urbaine entre Issoire et Clermont-Ferrand). Le choix de ces villes se justifie par la logique de transect ainsi formé, de la petite ville isolée à la métropole régionale, en passant par la petite ville périurbaine qui polarise également un bassin de vie important.

Des sources quantitatives ont été mobilisées pour caractériser les territoires d'étude et apprécier la mobilité des résidents (données INSEE, diagnostic du SCOT d'Issoire-Val d'Allier Sud, études sur les mobilités le long de l'A75¹) mais aussi des renseignements qualitatifs : entretiens semi-directifs, rédaction de carnets de bord destinés à répertorier tous les déplacements d'habitants du territoire d'étude² (Delaforge, 2010).

Les exemples retenus et les diverses sources mobilisées permettent d'illustrer la complexité du fonctionnement périurbain et surtout la place des villes intermédiaires (dans ce cas précis, des petites villes) dans ce type de système territorial périphérique. En effet, au sein de la dynamique périurbaine clermontoise (au sens large), plusieurs sous-ensembles apparaissent, focalisés selon les cas par Clermont, par Issoire, par Brioude, séparément ou de manière combinée, selon des logiques de seuils et de relais.

I- Les mobilités résidentielles dans le Sud de l'agglomération clermontoise : un effet de gradient bien visible

A- Une périurbanisation liée à la polarisation clermontoise et à l'axe de l'A75

D'une manière générale, le territoire d'étude (zone située entre Issoire et Brioude) a enregistré une augmentation de sa population en lien avec le développement de la périurbanisation de l'agglomération clermontoise. On observe un gradient de périurbanisation du nord (Clermont-Ferrand) au sud (Brioude).

En Auvergne, l'essentiel des gains de population se situe sur un axe central Brioude, Issoire, Clermont-Ferrand, Riom, Vichy. En 2006, 589 100 Auvergnats habitent dans cet espace urbain regroupant les aires urbaines de Clermont-Ferrand, Issoire, Thiers et Vichy et les

¹ Ces études ont été effectuées dans le cadre du Centre de Ressources et de Documentation de l'A75, structure partenariale d'étude des effets de l'autoroute sur les territoires traversés (entre Clermont-Ferrand et Montpellier) à laquelle le CERAMAC participe (notamment les études DREAL, CETE Méditerranée, Egis Mobilités sur les comportements résidentiels dans les territoires traversés par l'A75, 2009).

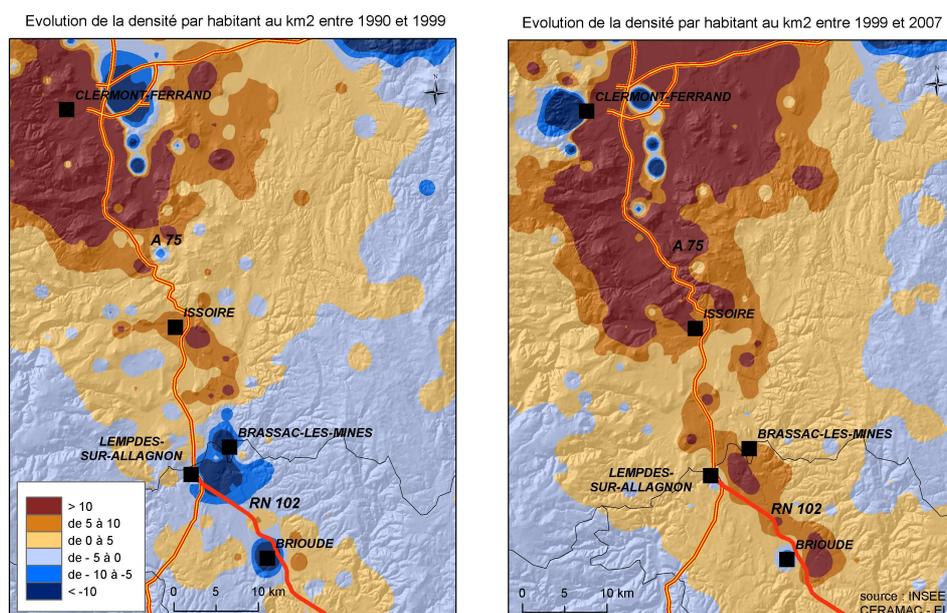
² Ces carnets de bord ont été réalisés auprès de résidents actifs d'Issoire et de Brioude. Il s'agissait de noter tous les déplacements effectués sur une « semaine de travail type » en indiquant les lieux fréquentés et les motifs de déplacement.

communes multipolarisées, soit 44 % de la population régionale (contre 42 % en 1999). La densité de population atteint 167 habitants au km², soit sept de plus que sept ans auparavant (carte 1). Le territoire bénéficiant du plus fort essor démographique s'est fortement étendu. Entre 1990 et 1999, il était restreint à l'aire urbaine clermontoise et à l'espace compris, en Haute-Loire, entre les agglomérations du Puy-en-Velay et de Saint-Étienne. Il intègre désormais une large bande centrale de Brioude à l'aire urbaine vichyssoise, le long des principaux axes autoroutiers régionaux et de la vallée de l'Allier.

Le Sud de l'agglomération clermontoise est marqué par l'existence d'un couloir méridien qui guide la périurbanisation clermontoise, avec l'autoroute A75 (axe reliant Clermont-Ferrand à Montpellier). L'autoroute a été mise en service entre 1988 et 1991 sur le tronçon Clermont-Ferrand/Lempdes-sur-Allagnon, mais la RN9 avait été mise à 2x2 voies entre 1975 et 1985. L'aménagement de l'A75 sur cet espace a consisté, avant tout, en la mise aux normes autoroutières de la RN9. De ce fait, la mise en service d'A75 n'a pas ou peu modifié le fonctionnement du territoire. En effet, l'agglomération clermontoise constitue la polarité majeure, alors qu'Issoire et Brioude sont des pôles secondaires.

Bien que l'influence de Clermont-Ferrand sur notre territoire d'étude soit antérieure, l'autoroute a permis de renforcer son impact : selon les acteurs du territoire, en contractant les temps de parcours, l'A75 a accentué l'attraction et l'influence exercées par Clermont-Ferrand sur les espaces situés plus au sud (DREAL Auvergne *et alii*, 2009). A titre d'exemple, les acteurs de la Communauté de Communes Couze-Val d'Allier, au nord d'Issoire, traversée par l'A75, estiment être intégrés dans la sphère du Grand Clermont. Ce constat est encore plus vrai pour les communes de l'intercommunalité proches d'un des diffuseurs autoroutiers (Plauzat notamment). L'autoroute a considérablement rapproché l'aire urbaine de Clermont-Ferrand et son bassin d'emplois des territoires périphériques. D'après les enquêtes menées auprès des communes du territoire d'étude, près de 80 % d'entre elles estiment que l'A75 a généré une augmentation de leur population, en accentuant leur attractivité et en favorisant l'arrivée de nouvelles populations (DREAL Auvergne *et alii*, 2009).

Carte 1 - L'augmentation de la densité de population au sud de l'agglomération clermontoise



B- Des effets différenciés selon les pôles secondaires

L'installation continue de populations rejaillit notablement sur la croissance démographique et le développement économique, mais de façon différenciée suivant les espaces. Souvent encouragés par une offre foncière attractive, de plus en plus de ménages choisissent d'habiter dans des communes alliant cadre rural, espace et proximité des centres urbains. Au sein de ce corridor de périurbanisation, les pôles secondaires s'individualisent nettement (carte 2). On observe une combinaison entre un effet de gradient du centre de l'aire urbaine vers sa périphérie et un emboîtement des échelles : Issoire attire des actifs du Grand Clermont, Brioude attire, pour partie, des actifs du bassin d'Issoire, mais est trop éloigné pour attirer des actifs de l'agglomération clermontoise.

La ville d'Issoire est directement concernée par une attractivité renouvelée. Le desserrement de l'habitat clermontois en faveur du périmètre du Pays Issoire-Val d'Allier Sud³, observé entre 1990 et 1999, est confirmé par les résultats des enquêtes de recensement de la population 2006. Avec l'intensification de ce phénomène, le Pays d'Issoire se trouve aujourd'hui entièrement englobé au cœur du vaste couloir généré par l'extension de la périphérie clermontoise, s'étendant de Vichy à Brioude. Le territoire du Pays d'Issoire connaît une forte expansion démographique, qui s'est nettement accélérée au cours des dernières années. Au 1er janvier 2005, sa population est estimée à 51 600 habitants, soit 3 100 de plus qu'en 1999. C'est aujourd'hui l'un des territoires auvergnats les plus dynamiques sur le plan démographique. Entre 1999 et 2005, la population s'est accrue en moyenne de 1,1 % par an, soit huit fois plus vite que dans les années 1990-1999.

Depuis 1999, selon les dernières estimations statistiques, la périurbanisation clermontoise à l'œuvre dans le nord du Pays d'Issoire a poursuivi son avancée vers le sud (carte 2). C'est aux franges sud de l'aire urbaine clermontoise que s'observent les taux de croissance les plus élevés. Les communes qui offrent le meilleur accès aux pôles urbains de Clermont-Ferrand et d'Issoire bénéficient de la plus forte poussée démographique (au nord-ouest, avec une population en augmentation de 2,6 % chaque année depuis 1999, les communes situées dans le canton de Champeix sont le moteur du dynamisme démographique du Pays d'Issoire). Inversement, les zones rurales plus isolées et éloignées de l'autoroute continuent de perdre leurs habitants (aux marges orientales et occidentales du périmètre).

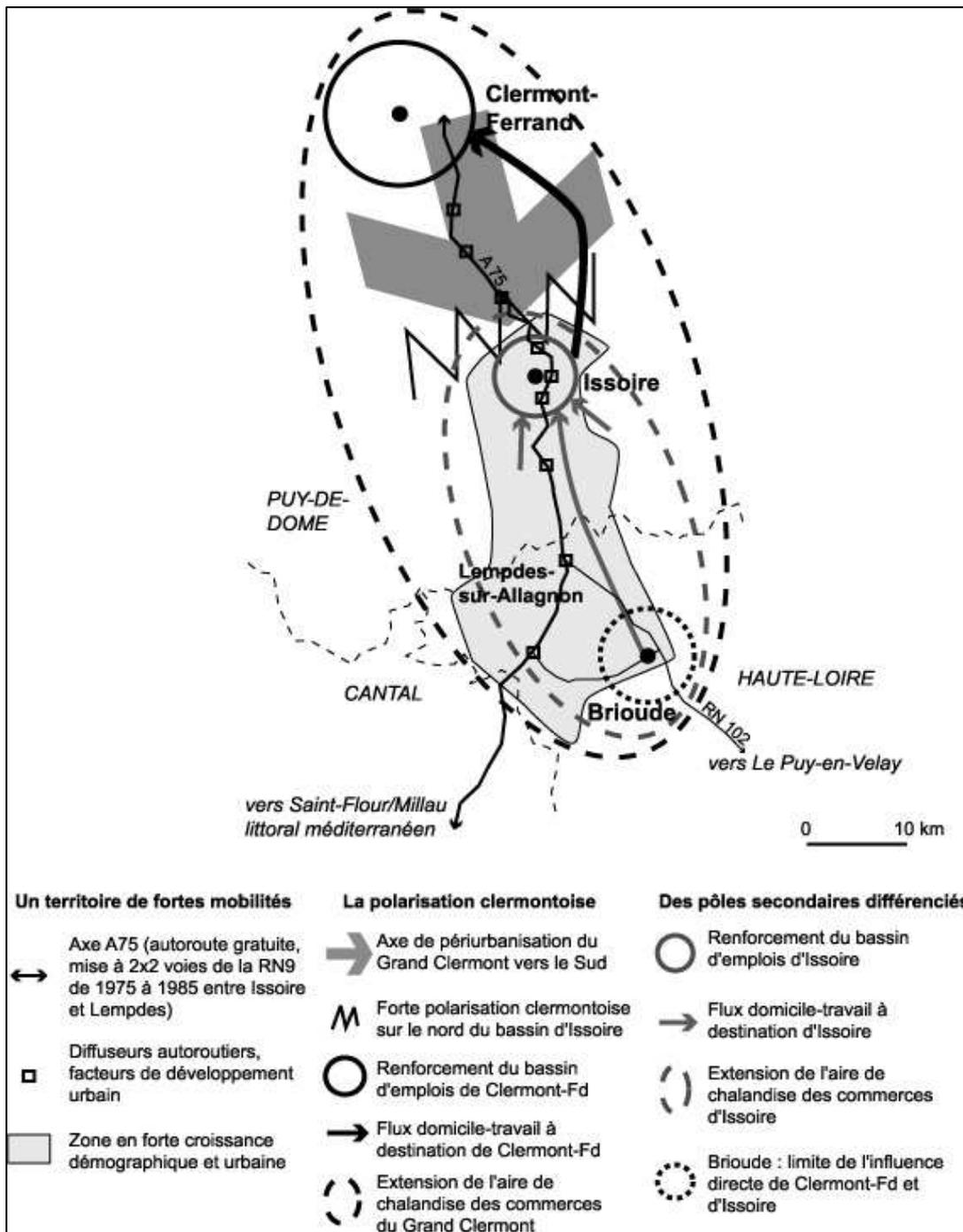
Les études montrent que l'apport migratoire est le principal facteur explicatif de l'augmentation de la population. Les données de l'INSEE concernant les migrations résidentielles permettent d'analyser la provenance des ménages ayant déménagé au cours de la période 1999-2006. Plusieurs tendances sont visibles. Le territoire issoirien enregistre une part de « nouveaux arrivants du même département » (34,7 %) qui s'explique par la proximité clermontoise. Les nouveaux arrivants sur le territoire sont essentiellement des Clermontois, qui continuent à travailler sur Clermont-Ferrand. Certains acteurs expliquent que les nouveaux arrivants en Auvergne s'installent dans un premier temps à Clermont-Ferrand, majoritairement en locatif. Après quelques années, on observe un déplacement vers le périurbain en vue d'accéder à la propriété, notamment en direction du sud (DREAL Auvergne *et alii*, 2009). Entre 1999 et 2005, l'augmentation des apports migratoires est essentiellement le fait de jeunes ménages actifs⁴. Entre 25 et 40 ans, l'excédent des arrivées sur les départs a

³ Le périmètre du Pays comprend 93 communes (INSEE, 2005 et 2008). C'est également le périmètre du SCOT d'Issoire Val d'Allier Sud

⁴ Malgré tout, le territoire peine encore à retenir ses jeunes âgés de 12 à 25 ans. Dans cette tranche d'âge stratégique pour l'avenir démographique et économique du Pays, les soldes migratoires (même s'ils se sont

triplé par rapport à la période 1990-1999. Ces familles s'installent avec leurs enfants qui ne sont, en général, pas encore en âge de quitter le domicile parental.

Carte 2 – Synthèse des mobilités dans le Sud de l'agglomération clermontoise



Sources : Mainet, 2010

améliorés) restent négatifs. Le déficit est surtout le fait du départ des étudiants et des jeunes à la recherche d'un premier emploi.

De même, plus au sud, Brioude est devenue, du fait d'A75, plus attractive pour les personnes travaillant dans la zone urbaine clermontoise, notamment dans le bassin d'Issoire. Les prix du foncier et de l'immobilier sont aujourd'hui plus intéressants sur le pôle de Brioude : Issoire a vu ses prix augmenter de manière importante au cours des années 1990. Brioude, facilement accessible grâce à l'A75, a enregistré une demande immobilière plus importante. Malgré une baisse de population (taux de variation annuelle entre 1990 et 1999 de - 0,28 %), la zone de Brioude dispose désormais d'un excédent migratoire (solde migratoire de + 0,12 %) et se révèle de plus en plus comme un territoire d'accueil. 15 % des 12 545 actifs travaillent à l'extérieur de la zone. En revanche, selon la Communauté de Communes du Brivadois, les nouveaux arrivants sont essentiellement des gens qui viennent y travailler ; l'influence du bassin d'emplois clermontois est minoritaire (carte 2).

On voit donc, assez classiquement, s'amenuiser l'influence directe clermontoise au fur et à mesure de l'éloignement géographique. Des effets de seuil, liés aux distances à parcourir quotidiennement, sont observables. Dans la zone d'Issoire, l'influence clermontoise est directe et forte, notamment au nord, et explique la forte dynamique résidentielle. Dans un territoire comme Brioude, relativement éloigné, des effets sont visibles et expliquent aussi l'attractivité résidentielle retrouvée même si on se situe en limite de l'influence directe de Clermont.

Ces mobilités résidentielles se combinent aux flux générés quotidiennement par les habitants dans les dynamiques territoriales.

II- De fortes mobilités quotidiennes qui témoignent d'un emboîtement des polarisations

La croissance de population du territoire s'est accompagnée pour une grande majorité des communes de la zone d'étude d'une augmentation du nombre de résidents ne travaillant pas dans la commune et donc des navettes domicile-travail. Ces indicateurs sont classiquement étudiés pour analyser les flux structurant les territoires d'un même ensemble métropolitain. Il est également intéressant de les combiner à d'autres motifs de déplacement (fréquentations commerciales et de loisirs, etc.) pour observer les relations interterritoriales à l'œuvre. Elles témoignent de logiques d'emboîtement des polarisations (principales, secondaires) et de fonctions de relais assurées par les villes petites et moyennes.

A- Des flux quotidiens qui structurent ces territoires

La périurbanisation entraîne une amplification des mouvements pendulaires, qui se font en grande partie en direction de la capitale auvergnate, attractive en termes d'emplois.

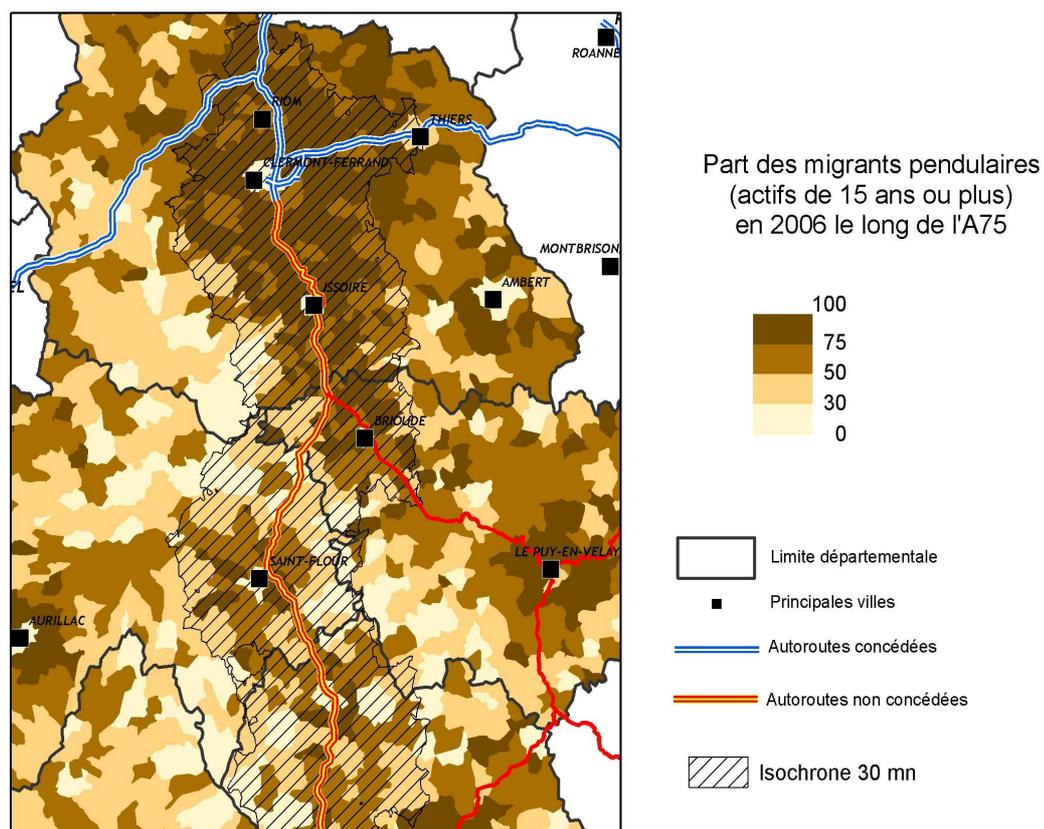
En effet, l'agglomération clermontoise polarise 29 % des actifs et scolaires auvergnats devant quotidiennement changer de commune pour accéder à leur emploi ou à leur établissement scolaire, soit 117 100 personnes (carte 3). Selon les données de l'INSEE, quotidiennement, 61 200 personnes (52 300 actifs et 8 900 scolaires et étudiants) n'habitent pas l'agglomération clermontoise viennent y travailler ou y étudier. De même chaque matin, 55 900 habitants de l'agglomération (43 600 actifs et 12 200 scolaires et étudiants) travaillent ou étudient dans une autre commune de l'agglomération clermontoise.

Les mobilités sont donc fortes vers l'agglomération et en son sein mais elles affectent également les pôles secondaires. De 1999 à 2006, à l'exception de l'agglomération thiernoise située à l'est du Puy-de-Dôme, ce sont les agglomérations intermédiaires qui ont connu les plus fortes croissances du nombre de déplacements. Pour la zone qui nous intéresse, le

nombre de personnes se déplaçant dans ou vers l'agglomération d'Issoire a ainsi augmenté de 23 % sur la période (11,6 % pour Brioude). A Issoire, 9 400 actifs ou scolaires entrent quotidiennement dans l'agglomération (contre 200 habitants de l'agglomération qui travaillent ou étudient dans une autre commune de l'agglomération). Pour Brioude, 4 500 actifs ou scolaires entrent quotidiennement dans l'agglomération (INSEE, 2010). Ces pôles secondaires, s'ils sont polarisés par l'agglomération clermontoise, sont également polarisants.

Ce phénomène de polarisation à destination du Grand Clermont a été identifié dans le diagnostic du SCOT d'Issoire Val d'Allier Sud (INSEE 2005 et 2008). Les échanges entre le territoire du Pays d'Issoire Val d'Allier et Clermont-Ferrand se font au profit de l'aire clermontoise : 3 630 sorties (soit un cinquième des actifs salariés) pour 890 entrées en 2004. L'attraction clermontoise est particulièrement forte auprès des actifs habitant dans les zones pavillonnaires du nord et du nord-ouest du territoire, notamment ceux de la zone de Champeix. Sur dix salariés résidant dans cette zone, six exercent leur emploi hors du Pays, dont quatre dans l'agglomération de Clermont-Ferrand.

Carte 3- Le gradient des migrants pendulaires le long de l'axe de périurbanisation



Sources : Etude CRD A75, CERAMAC, 2009

Les mobilités professionnelles ne sont pas les seules en jeu. Globalement, l'A75 joue un rôle important en matière de déplacements pour motifs commercial ou de loisirs, sans qu'ils soient faciles à quantifier. L'axe a contribué à élargir les aires de chalandises commerciales des pôles desservis. Ce constat est net pour l'agglomération clermontoise : l'autoroute permet de rejoindre les zones commerciales du Grand Clermont (nombreuses dans la partie sud, dans les zones de Cournon et Aubière), les équipements culturels de centre-ville ou ceux situés en

périphérie sud (multiplexe Cinédôme par exemple). Le Pays d'Issoire estime subir de longue date l'attraction de Clermont-Ferrand en matière de commerce. Le diagnostic du SCOT du Pays d'Issoire permet de disposer d'informations plus précises. En 2008, près d'un quart de la dépense des ménages du territoire du SCOT est consommé à l'extérieur du territoire. La principale destination de cette évasion est l'agglomération clermontoise qui capte plus de 8 % de cette dépense (ce taux atteint 17 % pour les secteurs situés au nord du Pays d'Issoire). Cette situation s'explique par l'offre commerciale bien plus importante à Clermont-Ferrand, ainsi que par la bonne accessibilité. Le taux d'évasion est très marqué en matière d'équipement de la personne et de la maison.

Bien que concurrencée par la métropole clermontoise, l'aire de chalandise des commerces d'Issoire s'élargit considérablement vers le Sud. De leur côté, les habitants de Brioude s'approvisionnent principalement à Brioude même. En revanche, pour tout achat spécialisé, les habitants fréquentent Issoire (équipements commerciaux facilement accessibles en périphérie urbaine) mais aussi largement l'agglomération clermontoise (commerces, loisirs). Parallèlement, Brioude polarise à son tour les communes environnantes (DREAL Auvergne *et alii*, 2009).

Ces emboitements de polarisations sont également visibles à travers les pratiques quotidiennes des habitants. Afin de compléter les tendances observées à travers les données statistiques, il est intéressant d'observer les pratiques des habitants, grâce notamment à la réalisation de carnets de bord répertoriant l'ensemble des déplacements quotidiens. Des actifs⁵ résidant dans les bassins d'Issoire et Brioude ont été sollicités pour tenir le compte de leurs déplacements sur une semaine type de travail. Les motifs de déplacements ainsi que les lieux fréquentés ont été répertoriés⁶. Trois exemples sont ici détaillés, qui illustrent bien les imbrications multiscalaires, plus ou moins fortes selon le lieu de résidence. Les déplacements sont très majoritairement automobiles.

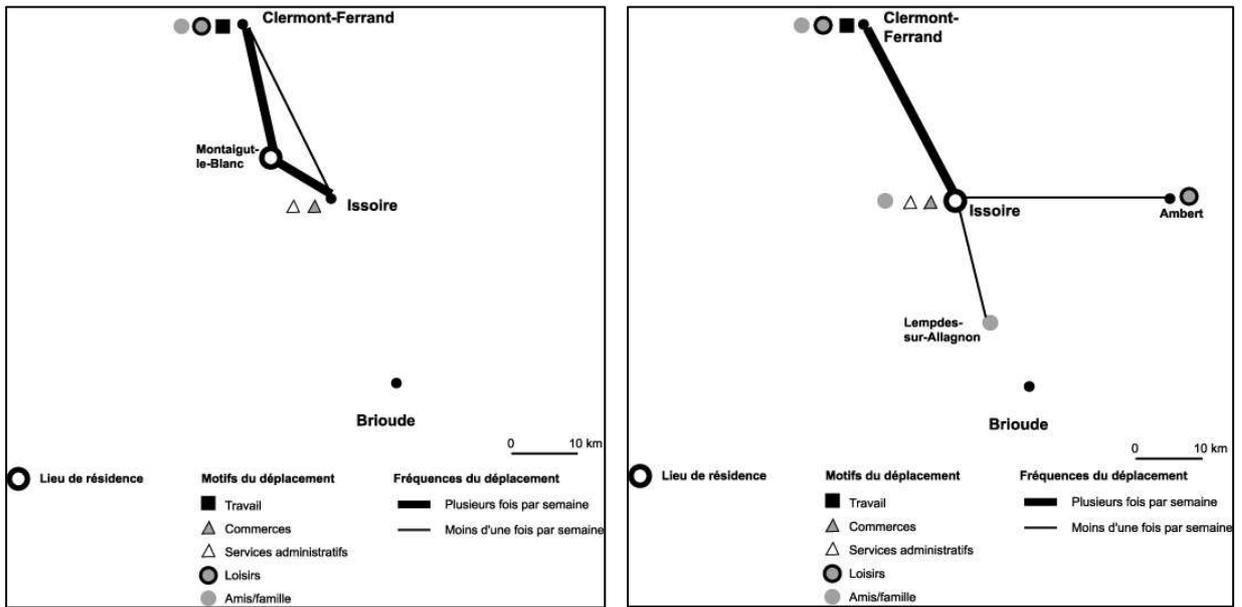
Le premier exemple concerne un habitant de Montaigut le Blanc, commune du bassin d'Issoire, située dans la zone « tampon » nord, au contact direct de l'influence du Grand Clermont. Il a 23 ans, est étudiant à Clermont-Ferrand où il se rend quotidiennement en voiture pour ses études mais aussi pour ses loisirs (cinémas, boutiques de jeux vidéos spécialisés, etc.). Pour les besoins plus quotidiens (courses alimentaires), il se rend facilement à Issoire (figure 1a).

Le deuxième exemple est donné par un habitant d'Issoire, 52 ans, qui travaille à Clermont-Ferrand (figure 1b). Il s'y rend donc quotidiennement en semaine ainsi que pour certains loisirs (cinémas). Les autres déplacements sont essentiellement centrés sur Issoire (courses, services publics). Ses loisirs et réseaux de sociabilité l'amènent aussi à des déplacements réguliers plus éclatés (Ambert, Lempdes sur Allagnon).

⁵ L'échantillonnage s'est fait sans recherche d'exhaustivité mais dans un but d'illustration des pratiques d'habitants des zones étudiées. Une dizaine de personnes ont participé à l'étude, de manière aléatoire, donnant, selon un processus itératif, d'autres contacts pour cette enquête assez lourde à mener et qui nécessitait des personnes volontaires.

⁶ Le mode d'enquête retenu ici ne permet pas de suivre le chaînage des déplacements et de faire apparaître les enchaînements en boucle de certains d'entre eux. Seuls les lieux fréquentés et les motifs de déplacement sont exploités.

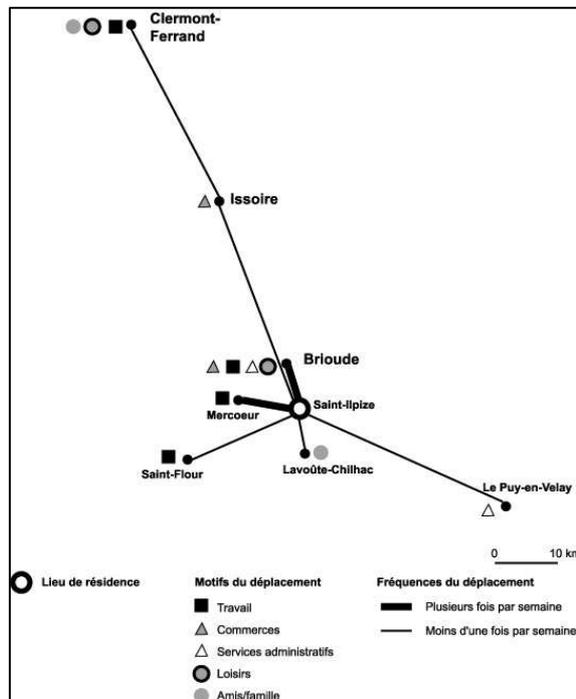
Figures 1a et 1b – La polarisation clermontoise pour les habitants du bassin d’Issoire



Source : Mainet d’après Delaforge, 2010

Ces pratiques illustrent bien la forte polarisation exercée par l’agglomération de Clermont-Ferrand sur les habitants du bassin d’Issoire, mais aussi le rôle réel de pôle secondaire exercé par la ville d’Issoire qui retient et attire des habitants de son bassin pour des pratiques quotidiennes.

Figure 2- La multi-polarisation des pratiques d’une habitante du bassin de Brioude



Source : Mainet d’après Delaforge, 2010

Un dernier exemple est fourni par une habitante de Saint-Ilpize, commune située au sud de Brioude (figure 2). Elle travaille dans l'artisanat et se déplace beaucoup chez des clients, entre Clermont-Ferrand, le bassin de Brioude, voire le Cantal. Brioude fait figure de pôle de centralité pour les besoins quotidiens (commerces, services, loisirs). Elle fréquente aussi régulièrement Issoire (commerces de périphérie) et Clermont-Ferrand (loisirs, commerces plus spécialisés). Ses pratiques sont éclatées, mais relativement focalisées, malgré tout, sur les trois pôles de la zone d'étude, selon une logique d'emboîtement entre Clermont-Ferrand, Issoire et Brioude.

Au sein de l'ensemble des territoires du sud de l'agglomération clermontoise, la présence de pôles secondaires comme Issoire et, dans une moindre mesure Brioude, apparaît nettement dans les migrations pendulaires, mais aussi dans les autres motifs de déplacements (carte 2). Hiérarchisation des mobilités quotidiennes et effets des migrations résidentielles se combinent pour expliquer la structuration des déplacements observés.

B- Des mobilités quotidiennes de travail fortement structurées par les mobilités résidentielles

Le lien entre mobilité résidentielle et amplification des déplacements domicile-travail est visible. En 2004, les actifs du Pays d'Issoire ne sont qu'un quart à occuper un emploi dans la commune où ils vivent. En revanche, 40 % des salariés résidant dans le Pays travaillent hors de son périmètre. En 1999, cette proportion n'était que de 31 %. Le Pays tend à devenir un lieu d'accueil résidentiel pour des travailleurs l'agglomération clermontoise.

Il faut noter que les déplacements se font également en direction du sud, le long de l'A75 : les communes des bassins industriels de Sainte Florine et Brassac les Mines, mais également Brioude, représentent une autre destination d'importance vers laquelle convergent quotidiennement plus de 1 000 actifs du Pays Issoire Val d'Allier.

Pourtant, la zone d'emploi d'Issoire dispose d'un tissu productif offrant plus de 21 400 emplois en 2005, soit 12,3 % de plus qu'en 1999. Mais la population active résidente s'est accrue beaucoup plus rapidement que l'offre locale d'emplois au cours des dernières années. Il en résulte un déséquilibre croissant sur le marché du travail : en 2004, le Pays d'Issoire propose 82 emplois pour 100 actifs salariés contre 92 en 1999. La dissociation croissante entre la localisation de la main-d'œuvre et celle des emplois est compensée par des déplacements domicile-travail de plus en plus intenses entre les territoires.

L'analyse des déplacements domicile-travail par catégorie socioprofessionnelle permet de mieux cerner le profil des périurbains qui viennent s'installer sur le territoire. Il s'agit le plus souvent d'habitants aux revenus assez aisés. Les salariés qui quittent le Pays d'Issoire-Val d'Allier Sud pour aller travailler sont plus fréquemment des cadres ou des professions intermédiaires. Plus de la moitié d'entre eux (respectivement 54 % et 51 %) exercent leur activité en dehors du Pays (contre 40 % pour l'ensemble des salariés résidents). À l'inverse, les employés et les ouvriers sont moins mobiles : seul un sur trois effectue une navette quotidienne en dehors du territoire. Du fait de la spécialisation industrielle de la zone, 46 % des salariés entrant dans le Pays d'Issoire occupent des postes d'ouvriers. Toutefois, les cadres et les professions intermédiaires sont proportionnellement les plus nombreux à entrer dans le périmètre pour y exercer un emploi. De ce point de vue, l'inadéquation entre emplois offerts et salariés résidents est flagrante : 300 des 780 emplois de cadres du Pays (soit 38 %) sont pourvus par des actifs venant de l'extérieur, alors que parallèlement 560 cadres résident

dans le Pays partent chaque jour occuper un emploi à l'extérieur, principalement dans le Grand Clermont.

La place d'Issoire comme bassin résidentiel et d'emploi importe pour expliquer ces profils : l'activité économique du Pays est traditionnellement industrielle. Spécialisé dans le travail de l'aluminium et la production d'équipements automobiles, l'industrie fournit encore 34 % des emplois salariés en 2006 (contre 60 % pour les activités tertiaires).

Par ailleurs, la zone d'emploi d'Issoire comprend aussi le bassin minier de Brassac-les-Mines et Saint-Florine, à cheval entre le Puy-de-Dôme et la Haute-Loire (présence notamment d'un établissement du groupe Valéo qui assure la fabrication de systèmes de contrôles moteur et offre plus de 750 emplois). C'est la source de nombreux échanges avec le bassin de Brioude. Ainsi Issoire, bien que fortement polarisée par Clermont-Ferrand (croissance démographique et résidentielle due aux habitants du Grand Clermont, flux domicile-travail), se trouve-t-elle également confortée dans son rôle de pôle d'un bassin de vie élargi et génère-t-elle des migrations pendulaires en provenance des territoires ruraux et d'une petite ville comme Brioude. En effet, les acteurs soulignent l'effet de seuil observé à Brioude en matière de relations domicile-travail : la majorité des habitants travaillent dans le bassin d'emplois brivadois, mais aussi dans les bassins industriels situés au nord (Brassac et Saint Florine) ou dans le Pays d'Issoire, mais peu de gens se rendent quotidiennement dans l'agglomération clermontoise pour y travailler (DREAL Auvergne *et alii*, 2009).

Issoire joue ainsi pleinement son rôle d'intermédiaire dans la structuration des mobilités quotidiennes liées au travail. La ville est polarisée par le Grand Clermont mais exerce également une polarisation (attractivité quotidienne liée aux caractéristiques de son bassin d'emploi). Ce n'est pas un simple relais de l'influence de la métropole. Pour autant, les profils des habitants et actifs sont différenciés selon les mobilités entrantes et sortantes. De même, le rayonnement est moindre : lorsque leur profession s'exerce à l'extérieur, les salariés du bassin d'Issoire parcourent en moyenne 40 km pour se rendre à leur travail. Dans le sens inverse, ceux qui viennent travailler dans le territoire parcourent un trajet deux fois plus court. La logique d'emboîtement des polarisations est donc observable : le Grand Clermont polarise nettement l'ensemble de ce corridor sud de l'agglomération ; Issoire est attractif mais sur des profils plus spécifiques et sur un rayon moindre ; Brioude rayonne essentiellement sur son bassin d'emploi (carte 2).

Conclusion

Ces travaux permettent d'illustrer la diversité du fonctionnement périurbain et surtout la place des villes intermédiaires (dans ce cas précis, des petites villes) dans ce type de système territorial périphérique. Au sein de la dynamique périurbaine clermontoise (au sens large), plusieurs sous-ensembles apparaissent, focalisés par Clermont, mais aussi par Issoire, plus ponctuellement par Brioude, séparément ou de manière combinée, selon des logiques de seuils et de relais. Les territoires ainsi dessinés par les pratiques des habitants et leurs modes d'habiter sont bien ceux « d'une ville mobile, une ville automobile, une ville réseau, une ville polycentrique, une ville sectorisée, une ville multiscalaire » (Cailly, 2008).

Les pratiques de mobilité des habitants du Sud de la plaque urbaine de Clermont-Ferrand permettent d'accorder une place particulière à la ville d'Issoire dans ce territoire. « Cette place constitue un pôle animé par sa propre dynamique, alimentée par les mobilités des habitants des communes rurales et périurbaines éloignées », à l'instar de nombreuses villes petites ou moyennes périurbaines (Tabaka, 2011). Issoire est tout à la fois secondaire, par rapport à

l'influence clermontoise, mais aussi principale pour son bassin de vie et pour les communes plus éloignées du sud.

L'intensification des flux journaliers soulève des enjeux environnementaux importants dans la mesure où l'essentiel des navettes s'effectue en voiture. Un des chantiers pour ce corridor sud du Grand Clermont est bien de proposer des modes de déplacements alternatifs à l'automobile. De manière générale, sur tout le territoire étudié, la part modale de la voiture dans les déplacements, tous motifs confondus, est très importante. Plusieurs facteurs expliquent cette situation, notamment le réseau routier dense, structuré autour de l'A75⁷, ainsi qu'une offre en transports en commun perçue comme non compétitive en temps de parcours, en fréquence et en coût par les habitants. Les liaisons ferroviaires entre Brioude/Issoire et Clermont-Ferrand ne sont guère utilisées par les actifs ni par les scolaires (huit liaisons quotidiennes TER entre Brioude, Issoire et Clermont-Ferrand, soit beaucoup moins que pour la partie nord de l'agglomération, puisqu'il y a plus d'une vingtaine de liaisons entre Vichy et Clermont-Ferrand). Les études récentes de l'INSEE (INSEE, 2010) montrent que sur l'axe Clermont-Ferrand/Brioude, le potentiel de déplacements ferroviaires est de 4 700 usagers pour les scolaires et étudiants, celui des actifs étant de 17 600 personnes (dont 1 200 seulement utilisent actuellement les transports en commun).

A l'échelle des communes, ces mobilités posent également question quant à la capacité à adapter les équipements et les services au même rythme que celui des mobilités, notamment résidentielles, à la volonté de mettre en place des politiques d'accueil des nouveaux habitants, à la capacité à gérer la pression foncière. Plus largement, tout l'enjeu est bien de prendre en compte la diversité de ces comportements et pratiques spatiales, à l'heure de la mise en place d'outils interterritoriaux de gestion et de gouvernance (SCOT du Grand Clermont, SCOT d'Issoire Val d'Allier Sud et nécessaire prise en compte des zones de contact entre les deux territoires).

Références bibliographiques

CAILLY L., DODIER R., 2007, « La diversité des modes d'habiter des espaces périurbains dans les villes intermédiaires : différenciations sociales, démographiques et de genre », *Norois*, n°205, 2007/4, p. 67-80

CAILLY L., 2008, « Existe-t-il un mode d'habiter spécifiquement périurbain ? », *EspacesTemps.net*, Textuel, 13.05.2008 <http://espacestemp.net/document5093.html>

COMMENGES H. ET MENDIZABAL E., 2011, « Définir l'intermédiarité par le système des mobilités spatiales », in Giroud M., Mainet H., et Edouard J.-C. (dir.), *Les mobilités spatiales dans les villes intermédiaires*. Territoires, pratiques, régulations, PUBP, collection CERAMAC, vol. 29, pp.155-178

DELAFORGE, Q., 2010, *La mobilité dans le périurbain et les villes intermédiaires Auvergnates. L'exemple de Brioude et Issoire*, mémoire de M1 DTNR, Université Blaise Pascal, 53p.

DREAL Auvergne, CETE Méditerranée, EGIS Mobilité, 2009, *Analyse de l'évolution des comportements résidentiels dans les territoires traversés par l'A75. Diagnostic des territoires*, rapport de recherche, 145p.

DREAL Auvergne, CETE Méditerranée, EGIS Mobilité, 2009, *Analyse de l'évolution des comportements résidentiels dans les territoires traversés par l'A75. Typologie globale des territoires retenus et analyses*, rapport de recherche, 166p.

⁷ Véritable symbole de l'attraction de Clermont-Ferrand, des aires de covoiturage (en majorité non-formalisées) se sont développées aux diffuseurs autoroutiers d'A75

- HERVOUET V., 2007, « La mobilité du quotidien dans les espaces périurbains, une grande diversité de modèles de déplacements. L'exemple de la métropole nantaise », *Norois*, n°205, 2007/4, p. 37-52
- INSEE Auvergne, 2005, « Le Pays d'Issoire-Val d'Allier-Sud », *Les dossiers Web*, n°6, juin 2005, 22p.
- INSEE Auvergne, 2008, « Le Pays d'Issoire-Val d'Allier-Sud », *e-publications*, octobre 2008, 12p.
- INSEE Auvergne, 2009, « Recensement 2006 Auvergne », *e-publications*, janvier 2009, 8p.
- INSEE Auvergne, 2010, « Population. Perspectives démographiques des territoires du Puy-de-Dôme », *La Lettre*, n°61, juin 2010, 8p.
- INSEE Auvergne, 2010, « Population. Déplacements quotidiens et modes de transport : un enjeu pour l'Auvergne », *La Lettre*, n°64, septembre 2010, 9p.
- MAINET H., 2009, « Axe structurant et développement territorial : la mobilisation des acteurs communautaires le long de l'A75 », *Revue d'Auvergne*, numéro « Développement, attractivité et ingénierie des territoires. Des enjeux de recherche pour l'action et la formation », n°590-591, Alliance universitaire d'Auvergne, 567p., pp. 263-278.
- MAINET H., 2008, « Qu'est-ce qu'une petite ville ? Réflexions à partir d'études de cas », *Bulletin de l'Association de Géographes Français*, mars, 2008-1, pp. 13-22.
- MAINET H., EDOUARD J-C, 2008, *Les recompositions territoriales le long de l'A75*, rapport pour le CRD A75, 12p.
- TABAKA K., 2011 « Mobilités et dynamiques quotidiennes dans l'aire urbaine de Grenoble : le cas des villes intermédiaires », in Giroud M., Mainet H., et Edouard J.-C. (dir.), *Les mobilités spatiales dans les villes intermédiaires*. Territoires, pratiques, régulations, PUBP, collection CERAMAC, vol. 29, pp.179-196.