

Développement territorial et mobilité quotidienne

Territorial Development and Daily Mobility

A. Aguiléra¹

Cette communication interroge les relations entre les formes des localisations intra-urbaines (emplois et population) et les caractéristiques de la mobilité de ceux qui résident dans ces espaces urbains et les pratiquent au quotidien pour travailler, faire des achats, se divertir, etc. Elle constate que la localisation résidentielle des actifs n'est pas indépendante de celle de leur lieu d'emploi, même si d'autres facteurs entrent en jeu, et compare trois villes françaises (Lille, Lyon et Marseille) dont les formes urbaines sont très contrastées. La conclusion propose des pistes pour l'action publique afin de réduire la distance domicile-travail et l'usage de la voiture.

This communication questions the relationships between the forms of the intra-urban localisation (employment and population) and the characteristics of the mobility of those who live in those urban spaces and use them on a daily basis for work, shopping, entertainment, and so on and so forth. It notes that the residential localisation of the active is not independent of that of their place of work, even if other factors come into play, and compares three French cities (Lille, Lyons and Marseilles) whose urban forms are very different from one another. The conclusion proposes avenues for government action in order to reduce the home/work distance and the use of the car.

Mots-clés : Forme urbaine, mobilité

Keywords : Urban Form, mobility

Cette communication appréhende le développement territorial sous l'angle des formes urbaines, définies en termes d'agencement spatial et fonctionnel des localisations (habitat et activités). Plus spécifiquement, elle interroge les relations entre les formes urbaines et les caractéristiques de la mobilité de ceux qui résident dans ces espaces urbains et les pratiquent au quotidien pour travailler, faire des achats, se divertir, etc.

Au cours des dernières décennies, les formes urbaines ont connu de profondes évolutions. Déconcentration et

émergence - ou affirmation - de polarités périphériques (polycentrisme) et tendance à la spécialisation sociale et économique des espaces en ont été des caractéristiques majeures. Ces évolutions se sont néanmoins exprimées selon une ampleur et des modalités variables, produisant au final des formes différenciées. Ces différences tiennent d'une part aux spécificités des stratégies d'implantation selon les secteurs d'activité et les individus (notamment en fonction de leur revenu et de la taille du ménage), et d'autre part à des aspects propres à chaque espace urbain, tenant à la géographie physi

¹ Chercheure au Laboratoire Ville, Mobilité, Transport (LVMT), Université Paris Est. Contact : aguilera@inrets.fr - www.lvmt.fr



Anne Aguiléra — PHOTO F. DOR

que (fleuves, relief, etc.) ainsi qu'à leur histoire, longue et plus récente. On pense en particulier aux politiques des acteurs publics et privés de l'aménagement en matière de réseaux de transport, d'implantation de villes nouvelles et de zonages urbains. Dans le même temps, la mobilité intra-urbaine a été marquée par un allongement



La mobilité intra-urbaine connaît un allongement des distances parcourues chaque jour et un recours croissant à l'automobile — LYON. PHOTO J. DENEFF.

des distances parcourues quotidiennement et corrélativement un recours croissant au mode automobile.

Très tôt les chercheurs ont interrogé les relations entre les évolutions des formes urbaines et les différents indicateurs de la mobilité quotidienne : le nombre des déplacements, la distance parcourue, le temps moyen passé à se déplacer et l'usage comparé des différents modes de transport, qui permet d'estimer la dépense énergétique associée aux déplacements. L'attention s'est portée en priorité sur les migrations domicile-travail. Une première raison est la bonne disponibilité et surtout représentativité des données via les recensements de population (tandis que les enquêtes de mobilité concernent généralement seulement la partie agglomérée et ne couvrent pas, ou mal, le périurbain). La seconde explication est que ces migrations représentent une part majoritaire des kilomètres parcourus quotidiennement en voiture à l'échelle intra-urbaine par les habitants de ces espaces. Par ailleurs les déplacements domicile-travail sont supposés, pour des raisons évidentes, plus directement sensibles aux formes de l'agencement des localisations que les déplacements privés (Handy, 1996). Or un objectif fréquent des travaux est de réfléchir à la forme urbaine « idéale » ainsi qu'aux politiques d'aménagement pouvant effectivement contribuer à réduire l'usage de la voiture.

Nous proposons dans cette communication une réflexion en trois parties sur les relations entre les formes urbaines et la mobilité quotidienne. La première partie rappelle les relations de coproduction entre les dynamiques territoriales et les caractéristiques de la mobilité. La deuxième partie rend compte de recherches qui se sont penchées sur les relations entre le développement polycentrique des territoires urbains et la mobilité domicile-travail. La troisième et dernière partie en tire un certain nombre d'enseignements pour les politiques d'aménagement et de transport, dans un objectif de réduction des kilomètres parcourus en voiture particulière.

Développement territorial et mobilité : des relations de coproduction

Si l'organisation spatiale de l'habitat et des activités influence, dans des proportions qui font toutefois encore débat, les caractéristiques des déplacements quo-

tidiens, en retour les conditions faites à la mobilité, et notamment les caractéristiques (organisation spatiale, performances) des réseaux de transport, influencent les stratégies de localisation des ménages et des entreprises, et donc les formes urbaines.

Ainsi l'étalement urbain a favorisé un allongement des distances de déplacement et un recours croissant à la voiture, à la fois parce que les trajets se sont allongés (la croissance des vitesses permises par la voiture permettant de maintenir des budgets-temps acceptables), et aussi parce que les transports en commun se sont peu adaptés à la nouvelle géographie des flux, plus polycentrique. Par ailleurs la forme des localisations urbaines détermine, avec les réseaux de transport, les conditions d'accès aux différentes ressources urbaines (notamment aux emplois) ainsi que le niveau de dépendance à l'automobile, et induit sur ces deux aspects des différenciations importantes entre les territoires.

Dans le même temps, la déconcentration des localisations de la population et des activités économiques a en grande partie été motivée par les opportunités de mobilité (et donc de localisation) offertes par la diffusion massive de l'automobile et le développement des réseaux de transport dans les agglomérations urbaines. L'accès aux axes routiers et surtout autoroutiers figure d'ailleurs en tête des raisons du choix de localisation des entreprises qui préfèrent se localiser en dehors de la ville-centre, notamment dans les pôles d'emploi périphériques (Buisson et al., 2001 ; Aguiléra et al., 1999 ; Benard, et al., 1999). Les ménages se sont quant à eux implantés dans de nouveaux territoires, notamment périurbains, tout en maintenant un temps d'accès « raisonnable » aux diverses aménités (emplois, services, commerces).

Multipolarisation des localisations et mobilité

Le desserrement des localisations urbaines s'est accompagné de logiques de concentration en périphérie, notamment pour les activités économiques, qui ont contribué à façonner des territoires plus multipolaires. Une recherche récente, menée conjointement au LVMT, au LET (Laboratoire d'Economie des Transports) et au DEST (INRETS), a cherché à déterminer l'influence de cette multipolarisation sur la mobilité domicile-travail et notamment si des différences existaient suivant les

formes prises par la multipolarisation. La mobilité a été appréhendée en termes de géographie des flux, distance et mode de transport, sur la base des données du recensement de 1999. Nous avons comparé la mobilité domicile-travail dans trois aires urbaines :

- celle de Lyon, que l'on peut qualifier de monocentrique « élargie » dans la mesure où les principaux pôles d'emploi entourent la ville-centre sans véritablement la concurrencer ;
- celle de Marseille-Aix, qui est de type duocentrique déséquilibrée car le pôle d'Aix est nettement plus petit que la ville-centre (Marseille) ;
- celle de Lille, de forme quadricentrique équilibrée, les trois pôles et la ville-centre étant de taille relativement comparable.

Il apparaît que la forme de la métropole lyonnaise favorise une proximité encore forte des localisations des actifs et des emplois au sein du centre élargi. Dans la métropole marseillaise, la proximité habitat-emploi est très élevée dans la ville-centre mais aussi dans le pôle d'Aix-en-Provence. Toutefois l'attraction réciproque entre ces deux grandes zones d'emploi est importante malgré leur éloignement, et produit des déplacements très longs. Cela montre qu'une forme urbaine donnée peut à la fois générer des migrations courtes (ici, dans la ville-centre), et des déplacements très longs (ici, du fait de l'éloignement de la ville-centre et du principal pôle d'emploi). Enfin les déplacements sont, rapportés à la taille, plus longs dans la métropole lilloise que dans les deux autres en raison de l'attraction entre ses quatre polarités, et plus précisément entre l'ensemble formé d'un côté par Lille et Villeneuve d'Ascq, et de l'autre par Roubaix et Tourcoing. En outre l'absence de pôle d'emploi important dans la partie sud de la métropole, où le nombre des actifs est important, contribue à augmenter la distance moyenne de déplacement.

Ce travail montre également que la part des transports en commun est similaire (et relativement faible, autour de 15%) dans les trois agglomérations qui pâtissent d'un déficit d'offre particulièrement à l'intérieur des pôles d'emploi ainsi qu'entre les pôles d'emploi, mais aussi depuis le périurbain vers les pôles d'emploi. Autrement dit l'évaluation de l'impact d'une forme urbaine donnée sur les migrations peut être différente selon le type d'indicateur pris en compte, ici la distance et la part modale de la voiture.



Les déplacements sont, rapportés à la taille, plus longs dans la métropole lilloise qu'à Lyon ou Marseille, en raison de l'attraction entre ses quatre polarités : Lille, Villeuve d'Ascq, Roubaix et Tourcoing — PHOTO : CREAT.

Conclusion : agir sur les formes urbaines pour maîtriser la mobilité ?

Au terme de cette réflexion, nous défendons la thèse selon laquelle la forme urbaine, et notamment le nombre et la répartition relative et les caractéristiques des principaux pôles économiques, influent sur les caractéristiques des migrations domicile-travail, en particulier leur distribution spatiale, leur longueur et la part relative des différents modes de transport. A l'évidence toutefois, bien d'autres déterminants, comme le niveau de vie, les aspirations individuelles et collectives en matière de localisation résidentielle (recherche de l'entre-soi, évitement des zones réputées sensibles, valorisation de l'habitat individuel, etc.) et de mobilité (par exemple le niveau de sensibilité aux modes plus écologiques), mais aussi les contraintes spatiales et temporelles que rencontrent les individus au quotidien, notamment dans le

cadre professionnel et familial, façonnent puissamment les comportements de localisation et de choix modal.

La nature des liens mis en évidence entre les formes urbaines et les migrations domicile-travail suggèrent néanmoins des pistes pour les politiques d'aménagement urbain et les politiques de transport, dans une perspective de réduction des distances domicile-travail et de moindre dépendance et de moindre usage de la voiture. En particulier, trois enseignements nous semblent importants :

- le premier est que la construction d'une forme urbaine « économe » en énergie, donc préservatrice de l'environnement, ne repose pas tant sur le fait



Les ménages s'implantent en territoire périurbain tout en essayant de maintenir un temps d'accès raisonnable aux diverses aménités. — LYON. PHOTO J. D.

d'opposer le monocentrisme au polycentrisme qu'à travailler conjointement, en premier lieu, sur l'agencement réciproque des espaces de vie et de travail et, en deuxième lieu, sur les performances du système de transport, notamment du transport collectif, entre ces espaces et au sein de ces espaces ;

- le deuxième enseignement est que la maîtrise des distances entre le domicile et le travail implique de travailler au rapprochement des localisations résidentielles à proximité des pôles d'emploi, alors que la tendance au cours des années précédentes a été leur éloignement. Même si l'adéquation qualitative et quantitative entre habitat et emploi n'est jamais garante d'une bonne adéquation entre les localisations, les politiques devront veiller à maîtriser l'étalement résidentiel autour des pôles d'emploi (dont les contours restent relativement stables au cours du

temps), en même temps qu'à construire et revaloriser les logements dans certains des pôles d'emploi, en favorisant au maximum l'adéquation entre les emplois présents et l'offre de logements. Certes, il n'y a pas de garantie que les actifs vont effectivement se localiser dans ou près de leur pôle d'emploi, toutefois les études montrent d'une part que l'attention à la proximité du lieu de travail est une dimension importante des stratégies résidentielles des ménages, d'autre part que le manque de logements non seulement abordables financièrement mais aussi de offrant des caractéristiques (notamment de taille) adéquate est un facteur puissant d'éloignement. Par ailleurs le coût de la mobilité résidentielle est probablement un facteur apte à favoriser ou au contraire de freiner les ajustements des localisations ;



Diminuer la part de la voiture dans les déplacements domicile-travail en développant les transports en commun.
LYON. PHOTO J. D.

- le troisième enseignement est que la diminution de la part de la voiture dans les trajets entre le domicile et le travail passe par un développement des transports en commun entre les pôles d'emploi et entre ces pôles et la ville-centre, en particulier lorsque ces différents espaces sont très éloignés. Il faut également vraisemblablement réfléchir à la maîtrise de l'usage de la voiture dans les pôles, comme on le fait déjà dans les villes-centres. Ces mesures présenteraient en outre à l'évidence des effets bénéfiques sur les motifs de déplacement autres que ceux liés au travail.