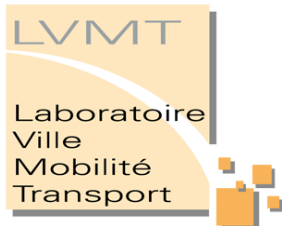


La mobilité dans les métropoles polycentriques

État des lieux et enseignements pour l'aménagement

Anne AGUILERA
Université Paris Est, INRETS
Laboratoire Ville, Mobilité, Transport
(LVMT)
www.lvmt.fr



6ème Meeting de l'AMTU Igualada
10 mars 2010

UNIVERSITÉ —
— PARIS-EST



Plan de la présentation

- Le polycentrisme métropolitain
- Les relations entre polycentrisme et mobilité
- Les enseignements en matière de politique d'aménagement

Le polycentrisme métropolitain



- Constat d'une organisation plus polycentrique des métropoles
- Deux logiques de construction du polycentrisme
 - Une déconcentration au sein de la zone « agglomérée »
 - Prix fonciers moins élevés qu'au centre, axes de transport
 - Rôle des pouvoirs publics (cf. les villes nouvelles en France)
 - Multipolarisation plutôt que polycentrisme
 - L'intégration d'anciennes centralités secondaires (plus éloignées)
 - Axes de transport, prix fonciers moins élevés que dans la zone agglomérée

Le polycentrisme métropolitain



- Organisation globale des localisations
 - Emplois plus concentrés que la population
 - Au centre, excédent d'emplois par rapport aux actifs
 - Dans les pôles et les centralités secondaires, relatif équilibre
 - Dans les communes périurbaines, excédent d'actifs par rapport aux emplois
- En évolution, des logiques globalement opposées pour les emplois et les actifs
 - Diminution des emplois et des actifs au centre
 - Croissance des emplois dans les pôles et certaines centralités secondaires, mais décroissance des actifs
 - Forte croissance des actifs dans les communes périurbaines

Le polycentrisme métropolitain



- Une certaine diversité des formes du polycentrisme selon les métropoles
 - Forme monocentrique « élargie »
 - Centre directement entouré des pôles importants
 - Peu de pôles en dehors de la zone agglomérée
 - Peu ou pas de centres secondaires
 - Formes plus polycentriques (grandes métropoles)
 - Plusieurs pôles importants en dehors de la zone agglomérée
 - Plusieurs centralités secondaires

Le polycentrisme métropolitain



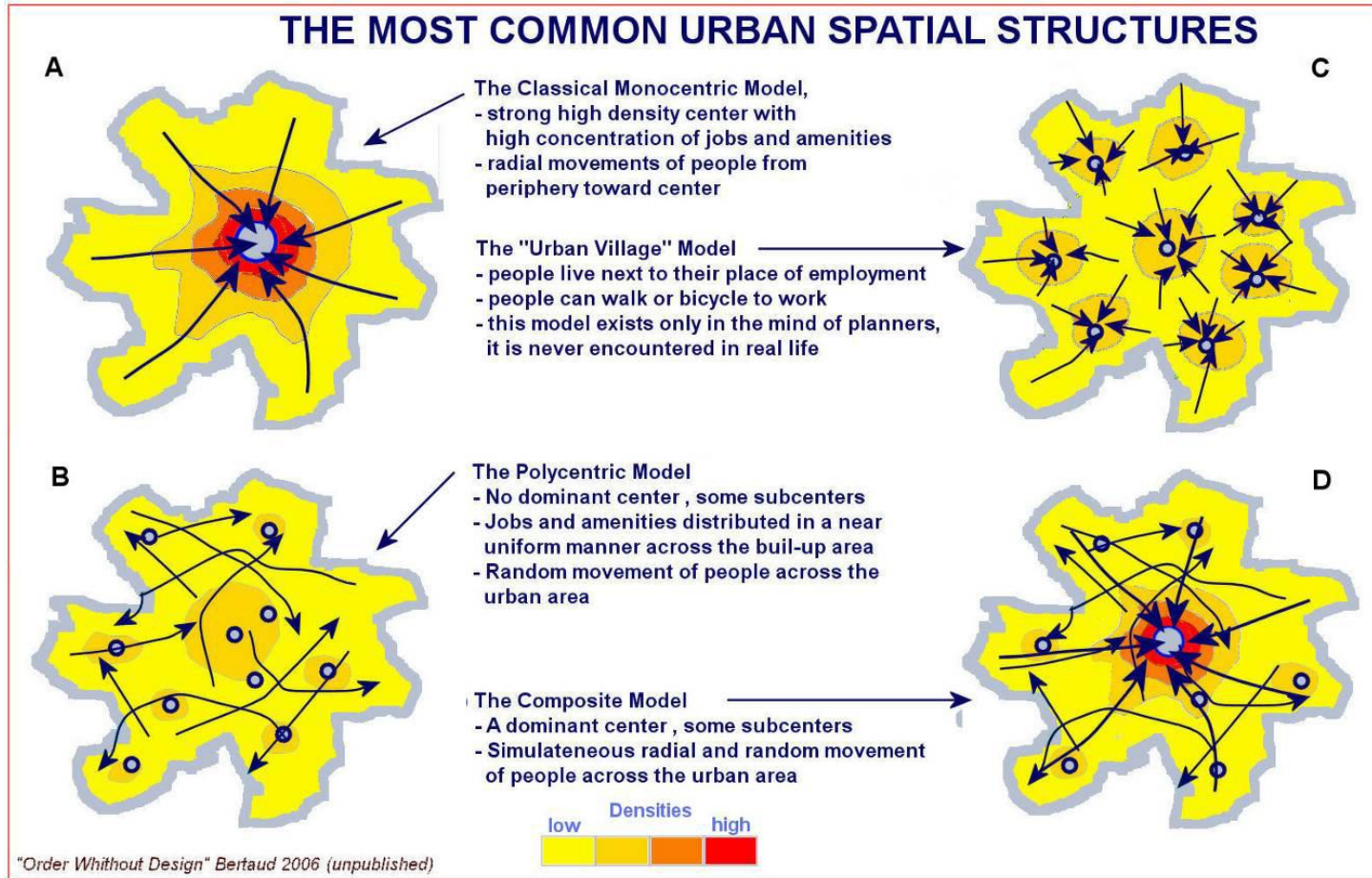
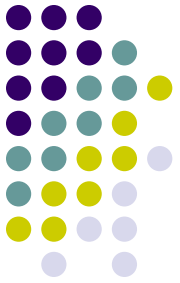
- Une reconfiguration de la problématique des liens entre formes urbaines et mobilité
 - A l'échelle de la zone agglomérée
 - Impact de la multipolarisation sur la mobilité?
 - Nécessité de raisonner à une échelle plus large, englobant les centralités secondaires
 - En France, définition d'aires urbaines dont le périmètre évolue
 - Aire urbaine = Zone agglomérée (pôle urbain) + communes qui envoient au moins 40% de leurs actifs travailler dans la zone agglomérée ou dans une commune attirée par cette zone
 - Impact des centralités secondaires et des pôles plus éloignés sur la mobilité?



Polycentrisme et mobilité

- Les hypothèses courantes
 - Réduction des distances de déplacement, notamment domicile-travail
 - Localisation des actifs à proximité de leur pôle d'emploi (co-localisation)
 - Supériorité du polycentrisme sur le monocentrisme
 - Modération de l'usage de la voiture
 - Distances réduites favorables aux modes doux
 - Massification des flux de déplacement favorable aux transports en commun

Polycentrisme et mobilité





Polycentrisme et mobilité

- Les tendances observées en France et à l'étranger
 - Croissance des distances domicile-travail
 - Croissance de l'usage de la voiture
 - Domination d'un modèle « composite », peu favorable aux transports en commun



Polycentrisme et mobilité

- Quels liens avec le polycentrisme?
 - Diminution des déplacements internes au centre, aux pôles et aux centralités secondaires
 - Augmentation des déplacements depuis le centre vers les pôles (*reverse commuting*)
 - Multipolarisation des déplacements
 - Augmentation des distances
 - Hausse de l'usage de la voiture car peu d'adaptation des réseaux de transport en commun à la multipolarisation des flux

Polycentrisme et mobilité



- Augmentation des flux depuis les communes périurbaines vers les pôles et les centralités secondaires
 - Accroissement des distances
 - Déplacements quasi exclusivement réalisés en voiture (peu ou pas de transports en commun)
- Flux internes aux pôles favorables à la voiture
 - Mauvaise desserte interne des pôles par les transports en commun (zones d'activité séparées des zones d'habitation)
 - Usage de la voiture peu découragé dans les pôles, contrairement au centre

Polycentrisme et mobilité



- Quelles différences entre les métropoles?
 - La forme urbaine n'est qu'un des facteurs explicatifs des comportements de mobilité
 - Influence des caractéristiques du centre, des pôles et des centres secondaires
 - Nombre de pôles importants et de centralités secondaires
 - Positionnement relatif et desserte par les réseaux de transport
 - Ratio habitat/emploi
 - Mais pas de « déterminisme »
 - Pas de modèle idéal

Les enseignements pour l'aménagement



- Prôner un retour au monocentrisme n'est pas nécessairement pertinent (ni faisable)
 - Établir un diagnostic et composer avec la forme urbaine existante
- Les principaux enjeux
 - Conforter le polycentrisme des activités économiques
 - Viser une meilleure adéquation habitat-emploi au niveau du centre, de chaque pôle et de chaque centralité secondaire
 - Politique du logement
 - Coûts de la mobilité résidentielle
 - Limitation de l'étalement urbain autour des pôles et des centres secondaires

Les enseignements pour l'aménagement (suite)



- Viser de meilleures performances des transports en commun pour relier les lieux d'habitat et d'emploi
 - Entre les pôles, les centralités secondaires et le centre
 - À l'intérieur de ces territoires, et notamment des pôles les plus récents
- Réfléchir aux solutions pour les trajets depuis les communes périurbaines