

Xavier GODARD
Directeur de recherche
INRETS
en collaboration avec

Flora DELVILLE
Doctorante
CRET-LOG

et

Michel QUERCY
Chargé de recherche
CRET-LOG

Thèmes de recherche

Sans ignorer les recherches en cours qui abordent la question des mobilités et de la métropolisation, on avancera un certain nombre de thèmes de recherches qui relèvent d'une priorité pour l'AMM, la région Paca et des actions de coopération coordonnée en Méditerranée.

- Evolution de la grande distribution, au carrefour des logiques de mobilité des consommateurs, et des stratégies d'implantation et de logistique des unités commerciales.
- Impact de la mobilité générée par les touristes sur les réseaux de transport.
- La gestion des échanges intermétropolitains.
- Quel avenir/recomposition des transports collectifs à l'échelle métropolitaine.

- Intermodalité et pôles d'échanges, les conditions d'une approche intégrée.
- Effet TGV sur la métropolisation, quel type d'impact ?
- Nouveaux enjeux et nouvelles réponses de sécurité routière dans le contexte de métropolisation.
- A la recherche d'un dispositif d'observation de la mobilité métropolitaine.
- Tendances d'évolution de la mobilité métropolitaine selon les modes de vie et la structure démographique.
- Figures de la transition urbaine dans les villes méditerranéennes du sud.

avril 2004



n° 6 novembre 2005
l'espace méditerranéen

territoires méditerranéens
observatoire des territoires et de la métropolisation dans

Conception graphique : Alain Bitoune - Philippe Cordier / Impression : DGPA/PLM2

Synthèse

Les mobilités et les échanges dans le processus de métropolisation

Introduction

Ce rapport ne traite que de la mobilité quotidienne des personnes et du transport de marchandises et la logistique qui lui est liée. Nous avons donc exclu pour ne pas trop complexifier l'analyse documentaire, les autres formes de mobilité (résidentielle, échanges immatériels, informationnels ou financiers).

Il conviendra ultérieurement de réintroduire les articulations appropriées entre ces diverses dimensions des échanges. Le travail documentaire a sélectionné à la fois des ouvrages généraux de langue française et des travaux appliqués en Paca ou dans l'aire méditerranéenne.

La mobilité vue par les travaux sur la métropolisation

Parmi les travaux sur la métropolisation, beaucoup mettent en avant l'inscription des villes dans l'économie mondiale, ou régionale, en privilégiant l'influence économique et leur niveau d'équipement supérieur qui sont susceptibles de leur faire jouer un rôle dit de métropole. D'autres travaux focalisés sur l'espace portent sur l'extension de l'occupation de l'espace autour des villes à travers l'habitat, qui montre l'éclatement de l'urbanisation traditionnelle. La mobilité est alors analysée d'abord à travers la mobilité résidentielle. La mobilité / transport est le plus souvent délaissée, mais quelques auteurs en nombre limité, tels que François Ascher, lui accordent une importance centrale dans le processus de métropolisation.

La métropolisation vue par les travaux sur la mobilité : la mobilité étendue permise par l'amélioration des transports

Les travaux sur la mobilité dite quotidienne intègrent le phénomène de métropolisation en mettant en évidence l'élargissement des échelles territoriales de la mobilité. L'entrée est alors donnée par le développement de l'habitat

périurbain qui induit de nouvelles mobilités, et par la redécouverte du paradigme de Zahavi sur la constance des budgets-temps de transport.

Les structures de la mobilité ont sensiblement évolué depuis une trentaine d'années. On assisterait à une transformation radicale à la fois de la mobilité et de la ville, que Marc Wiel qualifie de transition urbaine, permise par l'automobile. Toutes les analyses convergent vers ce constat de l'extension des frontières de la mobilité urbaine permise par l'amélioration des moyens de transport. Les vitesses moyennes augmentent et les gains de temps potentiels sont utilisés pour des localisations périphériques de plus en plus éloignées des centres-villes. Cette tendance a été renforcée par la généralisation de l'usage automobile dans toutes les couches sociales.

Des comportements de migration quotidienne de longue distance par des navetteurs (100 à 200 kms voire davantage) se sont greffés sur l'évolution métropolitaine, à la faveur d'une offre de transport à un coût abordable. Ce phénomène donne une confirmation de la métropolisation au sens de l'extension de l'aire d'influence d'une ville sur les villes proches jusque dans la mobilité quotidienne, et au sens des échanges en réseaux de villes.

L'effet déterminant de l'automobile

Les évolutions enregistrées, et notamment l'habitat périurbain, n'ont été possibles qu'avec l'extension de l'usage de l'automobile, favorisée par le développement de la motorisation des ménages, dont la multimotorisation d'une partie importante des ménages, et par l'extension des réseaux routiers. La part des transports collectifs dans la mobilité urbaine est restée faible, et elle est marginale dans les zones périurbaines, en dépit des efforts réalisés pour atteindre une offre de qualité, avec des investissements importants permis par le Versement Transport.

recherche réalisée par
le Centre de recherche
sur le transport,
et la logistique
Université de la Méditerranée,
Aix-Marseille III

pour

la Direction régionale
de l'Équipement
Provence-Alpes-Côte d'Azur

et la Direction régionale de
l'Équipement
Languedoc-Roussillon

et

Plan Urbanisme
Construction Architecture
Direction Générale
de l'Urbanisme, de l'Habitat
et de la Construction

orientation et coordination

Jean-Claude JAGER
DRE PACA

Appui et suivi

Roland GOMEZ
PUCA



L'automobile constitue aujourd'hui le pivot du développement socio-économique spatialisé que constitue la métropolisation, assurant aujourd'hui 82 % des déplacements quotidiens mécanisés contre 74 % en 1982 (Madre, 1995). Ainsi, l'automobile étend l'espace urbain, elle le décompose et le recompose en formes inédites. La distinction ville-campagne s'estompe, la périurbanisation se distingue de plus en plus mal de la rurbanisation (Dupuy) du fait de l'accessibilité généralisée des territoires.

Les effets de la métropolisation sur les transports collectifs

A l'inverse de l'automobile, l'utilisation des transports collectifs s'inscrit de plus en plus dans un régime de contrainte, de mobilité subie (Thomann). L'influence des transports collectifs dans la mobilité s'estompe lorsque l'on considère les zones périurbaines difficiles à desservir de façon satisfaisante et qui relèvent de l'usage quasi-exclusif de l'automobile. Mais les transports collectifs peuvent retrouver de la vitalité pour les liaisons multipolaires lorsque la métropolisation associe des centres secondaires.

Naturellement l'approche de l'intermodalité découle des échelles de la métropolisation car un seul mode de transport peut difficilement assurer de bout en bout les besoins de déplacements dans une échelle élargie. L'opposition classique entre VP et TC devrait alors être abandonnée au profit de formules d'articulation des deux modes.

L'autre conséquence du constat du processus de la métropolisation est le questionnement et la remise en cause des découpages urbains (périmètre urbain) pour l'organisation et le financement des transports collectifs. On passerait ainsi des périmètres urbains actuels à des projets de périmètres régionaux.

On pourrait avancer l'hypothèse que les réseaux actuels de transports collectifs urbains sont les témoins résiduels de la mono-centralité urbaine. Ceux-ci ne maintenant leur part de marché que dans les grandes métropoles (notamment les capitales : Londres, Paris...) ou dans les villes-centre où l'existence de réseaux à grande capacité permettent de repousser leur asphyxie (au propre et au figuré). A contrario, le comportement des navetteurs (migrants TGV longue distance...) pourrait se prévaloir de la modernité métropolitaine témoignant d'un nouveau rapport aux territoires, disjoignant de plus en plus par une distance physique les lieux de la sphère privée et de la sphère professionnelle qui sont pourtant fortement connectés par les NTIC (internet, portable) à travers une sorte de compensation. Cela nous renvoie aux évolutions dans les modes de vie.

Le changement des modes de vie, rapport au travail et au loisir

Les évolutions de la mobilité ne correspondent pas uniquement à une extension des espaces pour une structure identique de déplacements. Elles accompagnent au contraire une évolution forte des modes de vie, expression commode pour traduire divers phénomènes où se mêlent des activités professionnelles morcelées dans l'espace, de l'emploi précaire, du chômage, une montée en puissance de la mobilité de loisir, de la multirésidentialité, un modèle familial éclaté et recomposé...

Le développement de la mobilité de loisir participe à cette évolution structurelle de la mobilité qui accompagne la métropolisation, les temps libres agissant *comme organisateurs spatiaux... par la croissance des mobilités aléatoires durant ces temps libres* (Viard). Il faut souligner en particulier la continuité entre lieux de vie et lieux de travail qui s'est brutalement accélérée du fait de l'internet et du portable, la puissante tendance à la birésidentialité. Viard évoque à ce propos les pratiques d'alternance saisonnière des classes rentières, modèle qui serait en quelque sorte démocratisé.

Le rôle structurant de l'offre commerciale standardisée

Le modèle métropolitain se cale également à notre avis sur le phénomène de la consommation de masse qui s'auto-alimente avec celui de l'automobilisation généralisée (les grandes surfaces commerciales ayant été conçues par et pour l'automobile).

Pour les grandes surfaces, la demande est pour l'essentiel abordée de manière a-territoriale. Le territoire s'efface au profit d'un espace support des stratégies de la grande distribution où l'offre précède la demande et où le territoire métropolitain apparaît comme *un champ de bataille* pour les grands distributeurs. Il s'en suit un éclatement de la fonction commerciale en pôles concurrents. Parallèlement les espaces commerciaux traditionnels (centres anciens, noyaux villageois...) connaissent une perte de substance au profit de ces nouvelles centralités. On est aujourd'hui en présence d'une *véritable économie d'archipels, notamment commerciaux qui structure de plus en plus les aires métropolitaines* (Fellman et Morel).

Ces archipels commerciaux se développent le long des autoroutes, à proximité des échangeurs permettant une double accessibilité (pour les livraisons et pour la clientèle essentiellement captive de l'automobile). Plus généralement, l'éclatement des structures urbaines s'est trouvé facilité et amplifié par le développement des réseaux autoroutiers répondant directement à un accroissement de la demande potentielle de déplacements en automobile.

Une dimension mal explorée : l'influence de la logistique sur la métropolisation

Si l'essentiel des mouvements d'échanges qui constitue la métropolisation concerne la mobilité des personnes, on peut penser que les mouvements de marchandises participent aussi à cette tendance à travers les évolutions logistiques, la fonction portuaire occupant une place à part dans cette tendance, celle de « gate-way » métropolitain.

Les réorganisations logistiques, notamment de la grande distribution, s'inscrivent aussi dans cette tendance, à la croisée des logiques de gestion de flux de marchandises et d'accessibilité pour les consommateurs. On ne perçoit pas encore bien si leur rôle peut être considéré comme moteur, amplificateur ou simplement d'accompagnement. Signalons simplement que l'on retrouve en matière de logistique *le même «cercle vicieux» que dans le transport urbain à savoir que le phénomène de polarisation observé renforce la demande en infrastructures terminales lourdes et plurimodales pour conforter et améliorer la desserte des pôles. Corrélativement, ces pôles tendent à fonctionner en réseaux interactifs générant entre eux d'intenses flux*

de trafic, qui requièrent à leur tour le renforcement des infrastructures lourdes de liaison qui les connectent entre eux (Quercy, 1999).

La métropolisation en Paca : inscription progressive des pratiques, retard dans la gestion institutionnelle et même dans la recherche

La métropolisation de l'AMM est une évidence, constatée par de nombreux observateurs et acteurs. Les frontières de ce processus sont naturellement incertaines et se modifient au cours du temps, atteignant potentiellement l'ensemble de la région, mais pouvant se développer aussi sur l'axe rhodanien. Mais ce processus n'est pas abouti, il a été présenté à plusieurs reprises comme amorcé mais non réellement affirmé ou confirmé : « encore un effort », « la métropole inachevée... »

Les infrastructures routières supportent aujourd'hui dans les aires métropolitaines de PACA la très grande majorité des déplacements et se trouvent en grande partie saturées ou en voie de l'être et cela sans réelles possibilités d'amélioration des capacités, à moins, par exemple, de doubler l'autoroute nord de Marseille ! Aussi, si l'on veut éviter cette fuite en avant « à l'américaine » se trouve-t-on confronté à l'urgence de créer des réseaux de transport collectifs performants (tramways, métros, RER, TGVsud intercity...) à l'échelle de la mégapole en voie de constitution (de Nice à Marseille pour ne pas dire à Avignon et Montpellier).

Autant les comportements d'habitat, les comportements de mobilité quotidienne et même la localisation et le fonctionnement des entreprises traduisent bien ce phénomène

Conclusion

Interrogations sur la durabilité du modèle issu de la métropolisation ou le procès de la métropolisation par la mobilité au nom du développement durable

L'extension des espaces de la vie quotidienne permis par des vitesses et des distances de déplacements de plus en plus grandes semble bien être l'une des caractéristiques, ou manifestations, de la métropolisation. Ce phénomène est favorisé par l'usage de la voiture particulière et entraîne des consommations d'énergie de plus en plus importantes. Ces tendances viennent en contradiction avec les objectifs de stabilisation/réduction des émissions de gaz à effet de serre, inscrits au protocole de Kyoto. Les débats sur les formes urbaines et la ville compacte resurgissent à cette occasion, de même que la nécessité de dynamiser l'usage des transports collectifs et des modes doux. Mais la question n'est plus de savoir comment revenir à un modèle antérieur, mais plutôt d'imaginer un nouveau modèle qui prenne acte des tendances lourdes tout en les canalisant ou en les réprimant en ce qu'elles ont de non durable : vaste programme ...

Les deux schémas principaux qui correspondent à deux postures théoriques (et idéologiques) sur la métropolisation ne paraissent pas vraiment répondre à l'ampleur des questions posées. Le premier que l'on pourrait qualifier de sectoriel correspond à la vision de la ville émergente qu'il convient d'accompagner (vision plutôt libérale). Sur le plan des transports et de la mobilité ce schéma considère chaque mode indépendamment des autres. Il peut être conçu sur des bases

de métropolisation, autant les institutions politiques et celles en charge de l'aménagement et des transports semblent en retard par rapport aux processus observés. Retard dans les investissements de transport collectif, absence de regroupement de communes à l'échelle adéquate. Retard ? Certains observent pourtant que l'opposition entre Aix et Marseille perdure depuis des siècles et revêt un caractère structurel qui ne saurait être abandonné brutalement. On remarque que les PDU, s'ils amorcent une prise de conscience du nécessaire rééquilibrage des transports collectifs, se préoccupent surtout des villes centres, sans vision métropolitaine. Même la DTA 13 qui offre une vision métropolitaine semble incapable de définir une réelle stratégie de redynamisation des transports collectifs.

La métropolisation en Méditerranée : des dynamiques et des réponses variables selon les villes

Peu de travaux ont été identifiés pour cerner le processus de métropolisation des villes méditerranéennes à partir des mobilités quotidiennes. Et pourtant les quelques travaux synthétiques utilisés suggèrent bien un processus de métropolisation à l'œuvre, avec des cas de figure variés selon les contextes. En Méditerranée du sud l'axe Casablanca-Rabat est un cas original associant la complémentarité des fonctions économiques et politiques des deux villes. Au nord, Barcelone a su positionner l'organisation de ses transports à une échelle résolument métropolitaine. Si la logique interne de cette métropolisation en Méditerranée est finalement assez classique il resterait à identifier les logiques externes des échanges intermétropolitains au niveau méditerranéen.

d'économie de marché privilégiant la prise en compte de la demande solvable ou dans une optique de «service public», c'est à dire soumis aux objectifs (sociaux, conjoncturels...) de la puissance tutélaire.

Le second schéma que l'on peut appeler territorial considère à l'inverse que le processus de métropolisation déstructure la ville (la ville éclatée) et qu'il convient de le freiner ou tout au moins de l'encadrer (vision plutôt régulatrice). Le choix de favoriser les transports collectifs ne constitue donc plus ici une simple alternative modale mais peut être considéré comme une nécessité sociale et environnementale. Reste le parti pris d'une régulation du système où les transports peuvent être considérés comme un instrument au service d'une politique d'aménagement et de développement durable. Ce choix impliquerait, au-delà des solutions basées sur l'intermodalité qui ne peuvent qu'être partielles :

- une volonté de maîtrise des processus d'urbanisation, c'est-à-dire d'orientation des implantations résidentielles et des zones d'activités (y compris commerciales) ;
- une maîtrise des flux (à défaut d'une réduction de la mobilité quotidienne), notamment par le biais des péages routiers et du développement des transports collectifs.

En bref, comme le proposent Felman et Morel, une volonté pour « *refaire la ville sur la ville* ».