

LA PERIURBANISATION VA-T-ELLE ACCROITRE LA CONGESTION DES AGGLOMERATIONS ?

Odile ANDAN
CNRS
Laboratoire d'Economie des Transports
Lyon - France

Bruno FAIVRE D'ARCIER
Chargé de Recherches
Institut National de Recherches
sur les Transports et leur Sécurité
Lyon - France

INTRODUCTION

Depuis une trentaine d'années, la périphérie des agglomérations françaises s'est peu à peu transformée sous l'effet d'une urbanisation de faible densité. Cette périurbanisation croissante est souvent présentée comme un facteur d'aggravation des conditions de circulation, dans la mesure où la voiture paraît y régner en maître, les transports collectifs classiques étant inefficaces face à une mobilité diffuse. Prétendre que ce phénomène va renforcer la congestion de l'agglomération, c'est admettre implicitement l'hypothèse que ces périphéries périurbanisées sont autant dépendantes de la ville-centre que le sont les banlieues. La recherche d'une politique de transport pertinente implique de vérifier au préalable la véracité d'une telle hypothèse et ce sera l'objet de cette communication.

Nous alimenterons notre réflexion à partir du cas de l'agglomération lyonnaise, en nous appuyant sur quelques données générales des recensements et sur des informations tirées d'une enquête (1) menée en 1988-1989 dans cinq communes situées à une distance de 10 à 20 kilomètres de Lyon, auprès de 300 ménages sélectionnés pour avoir quitté un appartement dans Lyon ou sa banlieue pour s'installer dans une maison. L'agglomération lyonnaise comprend un noyau central (Lyon - Villeurbanne) de 500.000 habitants, entouré d'une cinquantaine de communes s'étalant dans un rayon de 15 kilomètres, l'ensemble totalisant 1.200.000 habitants. Apprécier le poids que représentent ces périphéries par rapport à l'agglomération traditionnelle de Lyon et connaître les conditions réelles d'utilisation de la voiture sont deux étapes préliminaires indispensables à notre réflexion. Celle-ci se focalisera sur la localisation des activités des ménages périurbains, pour évaluer la dépendance par rapport à la ville-centre. Enfin nous tenterons de voir quelle politique de transport impliquent nos résultats.

1. LES PERIPHERIES : UN POINT D'APPUI DE L'URBANISATION

La périurbanisation, démarrée dans les années soixante en période d'expansion économique, correspond à ses débuts à l'émergence d'un nouveau mode de vie dont les traits dominants sont le développement de la maison individuelle et de la motorisation des ménages. Elle s'est trouvée par la suite largement confortée par les tendances du marché immobilier. Ces changements ont entraîné une réorientation des migrations de populations vers la périphérie. Ces migrations participent désormais d'un mouvement général de réduction de la concentration de population dans les agglomérations résultant d'un étalement de l'urbanisation dans l'espace et d'un intérêt accru pour la campagne. C'est sur la base de l'évolution des soldes migratoires entre 1954 et 1982 que nous avons identifié dans la région urbaine de Lyon, sept types différents de communes touchées par la périurbanisation.

1.1. Un renversement de la tendance

Tandis que les villes-centres tendent à se dépeupler, les communes périphériques, auparavant lieux d'émigration, deviennent lieux d'immigration : c'est aujourd'hui sur elles que se porte l'essentiel de la croissance urbaine. Dans le cas lyonnais, l'on peut repérer trois phases :

- 1ère phase (début des années 60) : une expansion démographique générale, moins sur les périphéries que sur les 1ère et 2ème couronnes de l'agglomération,
- 2ème phase (1962-68) : la croissance s'accélère en 2ème couronne et dans le reste de la COURLY, et se ralentit en ville-centre,
- 3ème phase (1968-82) : déclin en ville-centre, puis dès 1975 en 1ère couronne, ralentissement dans le reste de la COURLY, mais accélération en périphérie.

En 1990, malgré un léger redressement de la ville-centre, l'expansion démographique est d'autant plus sensible qu'on s'éloigne vers l'extérieur de la ville.

Tableau 1 : Evolution des populations selon les couronnes (en % - Données INSEE)

Couronnes	1990-82	1982-75	1975-68	1968-62	1962-54
Ville-centre	+0.7	-7.7	-11.1	+1.1	+14.4
1ère couronne	-1.4	-3.5	+41.3	+44.1	+39.3
2ème couronne	+6.8	+13.2	+57.8	+67.2	+44.7
Reste COURLY(*)	+17.9	+26.1	+34.0	+56.6	+24.1
Périurbain					
- hors COURLY	+21.5	+27.4	+30.0	+15.4	+7.6
- hors Rhône	?	+37.5	+35.2	+14.4	+7.5

(*) La Communauté Urbaine de Lyon (COURLY) comprend 55 communes que l'on peut répartir en quatre secteurs : ville-centre (Lyon + Villeurbanne), 1ère, 2ème et 3ème couronnes

Les migrations ne bénéficient pas de manière uniforme à la périphérie. Cette inégalité se révèle à divers niveaux, notamment dans le temps, le mouvement intéressant tour à tour divers types de citadins et gagnant de proche en proche les périphéries les plus lointaines (2ème, 3ème couronnes, puis périphérie dans et hors du Département) et sur les consommations d'espace, très variables suivant les communes. Dans le cas de notre échantillon, s'opposent des communes de grands lotissements (Corbas ou Jonage) à celles qui n'ont accueilli que des constructions isolées ou de rares opérations de faible envergure (Orliénas), ou encore des communes anciennement urbanisées (Corbas) à celles qui le sont récemment (Jonage, St Pierre). L'espace périurbanisé apparaît en conséquence fortement fragmenté et divers, sous l'effet de facteurs de morcellement tels que les stratégies d'entreprises, les situations foncières déterminant les formes de résistance à la périurbanisation, les contraintes géographiques, ou les politiques locales.

1.2. La répartition des populations "urbaines"

Au cours des trente dernières années, une redistribution temporelle et spatiale de la population s'est progressivement opérée autour de l'agglomération lyonnaise.

La ville-centre a sensiblement perdu de l'importance par rapport à l'ensemble de la population urbanisée, au point d'en représenter moins de la moitié dès 1975. Au schéma initial où la population urbanisée est concentrée pour l'essentiel au centre et diminue

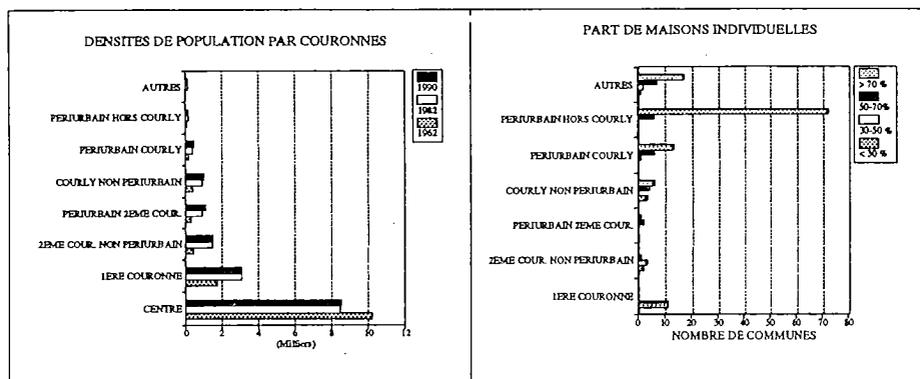
rapidement vers l'extérieur, s'est substituée une autre distribution où les volumes de population sont nettement moins déséquilibrés entre ville-centre, couronnes et périphéries.

Tableau 2 : Répartition des "urbains" selon les couronnes (en %) (INSEE)

Couronnes	1990 (*)	1982	1975	1968	1962	1954
Ville-centre	41.2	38.7	43.6	54.1	61.2	63.3
1ère couronne	23.2	22.3	24.0	20.3	16.1	13.7
RESTE COURLY	23.5	19.8	17.3	14.0	10.3	9.4
- non périurbain	15.7	13.9	12.7	9.3	6.7	5.8
- périurbain	7.8	5.9	4.6	3.7	3.6	3.6
Périurb.TOTAL	?	19.2	15.0	12.5	12.5	13.6
- hors COURLY	12.0	9.3	7.6	6.4	6.4	6.9
- hors Rhône	?	9.9	7.4	6.1	6.1	6.7

(*) Les pourcentages 1990 sont calculés sur les populations urbaines habitant le seul Département du Rhône et non sur l'ensemble des populations urbaines liées à l'agglomération (Rhône, Ain et Isère).

Graphique 1 : Densités et poids de la maison individuelle



Les densités de population par couronne traduisent une réduction sensible de la concentration en ville-centre entre 1962 et 1990 dont a bénéficié en contre partie la périphérie, surtout au-delà de la première couronne. A l'intérieur des différentes couronnes, on observe un écart sensible entre les communes de type périurbain et les autres à peuplement plus dense. Ces différences sont liées au type d'habitat, les communes de caractère périurbain se démarquant des autres par l'importance de l'habitat individuel, qui tend à se renforcer de la 2ème couronne vers l'extérieur de la COURLY.

En conséquence, l'espace urbanisé se présente aujourd'hui sous deux formes, celle dense et continue des agglomérations traditionnelles et celle diffuse et discontinue des communes périurbanisées, qui au fil du temps prend de plus en plus de place en tant que point d'appui du dynamisme démographique.

2. LE PERIURBAIN, UN ESPACE OU LA VOITURE EST REINE.

Les communes périurbaines sont le domaine privilégié de la voiture. Cette affirmation n'a rien pour surprendre dans la mesure où la voiture a été une condition nécessaire au développement de ce type d'urbanisation. Toutefois il semble nécessaire de dépasser ce constat banal pour pouvoir mieux évaluer les risques réels de congestion. Agir sur l'emprise de la voiture peut être considéré comme une solution face à ces risques. Mais cette solution volontiers envisageable en milieu dense l'est-elle aussi dans ces espaces peu denses ? Il semble pertinent de savoir dans quelle mesure cette domination est inévitable ou non. Notre échantillon (2), bien que correspondant à une population bien spécifique, alimentera notre réflexion.

2.1. La voiture omniprésente

L'une des premières tâches est de cerner les véritables dimensions de l'emprise de la voiture, au niveau de la possession et de l'usage d'un véhicule. Le taux de motorisation augmente sensiblement de la ville-centre vers la périphérie - soit de 0,65 à 1,57 d'après l'enquête ménages de 1986, ce taux étant même plus fort sur l'ensemble des ménages de notre échantillon (1,75). Les ménages bi-motorisés sont en effet de beaucoup les plus nombreux (63%) et seulement 28% des ménages ont un seul véhicule. Les situations extrêmes sont rares : 2% de ménages sans voiture et 7% multi-motorisés.

Tableau 3 : Motorisation des ménages

Couronnes	0 VP	1 VP	2 VP et plus
<i>Enquête 1986</i>			
Ville-centre	38	50	12
1ère Couronne	25	53	22
2ème Couronne	9	45	46
<i>Enquête "périurbain"</i>	2	28	70

Le niveau de motorisation semble varier en fonction de trois facteurs : la présence d'enfant et l'âge du premier enfant, le nombre d'actifs dans le ménage, et la catégorie socio-professionnelle des personnes.

Le niveau de motorisation, même s'il varie d'une commune à l'autre, reste toujours assez élevé (de 1,55 à 1,86). Il s'accompagne d'un usage privilégié de la voiture chez les adultes et même chez les enfants. Pour les adultes, la voiture est quasiment le mode exclusif pour le travail et les achats. C'est seulement pour les activités libres que cette suprématie s'atténue un peu au profit de la marche à pied. La voiture est surtout employée en mode conducteur, bien que le mode passager devienne moins négligeable pour les activités autres que le travail. Quant aux transports collectifs, ils sont rarement empruntés et ne le sont encore que pour le travail.

Chez les enfants, l'usage de la voiture est prépondérant pour les activités libres, mais ne l'est plus pour la scolarité. Si les transports collectifs tiennent une place respectable pour les trajets vers l'école grâce à l'efficacité des services de transports scolaires, ils perdent tout intérêt pour les activités libres. Quant à la marche à pied, son usage reste insignifiant quelle que soit l'activité pratiquée.

Tableau 4 : Choix des modes de transport selon les activités (en %) (échantillon)

<i>Adultes</i>	Travail		Achats	Act.libres
	Hommes	Femmes	H et F	H et F
VP conducteur	92	84	74	52
VP passager	1	7	16	21
TC	1	4	1	1
Ramassage	1	1	-	-
2 Roues	1	-	1	4
Marche à pied	-	1	8	22
VP + TC	4	3	-	-
<i>Enfants</i>	Scolarité			Act.libres
VP conducteur	2			7
VP passager	38			69
TC	35		-	5
2 Roues	1			5
Marche à pied	19			13
VP + TC	5			1

2.2. Des conditions de transport favorisant la voiture

Tout concourt dans ces communes périurbaines à encourager l'usage privilégié de la voiture chez l'ensemble de la population, la médiocrité des transports collectifs d'une part et les bonnes conditions actuelles d'usage de l'automobile d'autre part.

La médiocrité des transports collectifs

Cette médiocrité se retrouve à divers niveaux. C'est tout d'abord celui de la couverture spatiale : les communes de notre échantillon, à l'exception de Corbas, ne disposent pas de desserte interne, malgré l'étendue de leur territoire et seulement vers l'extérieur d'une desserte orientée uniquement vers la ville-centre. Cette desserte se réduit pour quatre communes à deux lignes - soit deux lignes de bus, soit une ligne de bus et une de chemin de fer - et à une seule ligne pour la cinquième commune. A l'exception de Corbas, le petit nombre d'arrêts nécessite des trajets terminaux plus ou moins fastidieux qui rallongent les temps de trajets proprement dits.

La médiocrité se retrouve également au niveau de la qualité de service. Les carences sont multiples : faiblesse des fréquences - 1 à 2 services par créneau horaire - et même existence de créneaux horaires non desservis, en soirée bien sûr et même en cours de journée, longueur des temps de trajet... Tout contribue à rendre les transports collectifs considérablement pénalisants en termes de temps.

Les bonnes conditions d'usage de la voiture

Sur l'ensemble de l'échantillon, l'usage de la voiture ne se heurte guère à des éléments dissuasifs incitant à y renoncer. Prenons à titre d'illustration le cas du trajet domicile-travail qui est le plus exigeant en termes de localisation et de temps. Le problème de stationnement induisant souvent une perte de temps, voir même l'alourdissement des dépenses de transport, n'en est pas un pour la majorité des actifs que nous avons enquêtés. Près des deux tiers d'entre eux disposent d'un parking de

l'entreprise pour stationner, les moins avantagés étant bien sûr ceux qui travaillent dans la ville-centre. Au niveau des conditions de circulation, on n'évoque très peu la sécurité de circulation, ni la qualité des routes, mais seulement les embouteillages. Mais encore convient-il de relativiser cette difficulté qui est ressentie comme importante par 25% des actifs et est diversement perçue selon le lieu où l'on habite et celui où on travaille.

Même si les conditions d'usage de la voiture apparaissent bonnes dans l'ensemble, elles ne sont pas également favorables d'une commune à l'autre. A Lissieu, située au Nord à proximité de l'autoroute Paris-Lyon et où plus de la moitié des actifs vont travailler en ville-centre, l'usage de la voiture commence à poser quelques difficultés liées au parking d'une part et aux embouteillages d'autre part.

2.3. Mais a-t-on vraiment la possibilité de choisir la voiture ?

Comme nous venons de le voir la voiture apparaît largement plus attrayante que les transports collectifs. Mais les habitants de ces communes périurbaines ne sont-ils pas aussi d'une certaine façon des captifs de la voiture ? Deux exemples pour illustrer notre propos : le cas du trajet domicile-travail et celui des accompagnements.

2.3.1. Le trajet domicile-travail

Nous avons cherché à évaluer le pourcentage des actifs susceptibles d'avoir le choix entre la voiture et les transports collectifs. Nous avons donc d'abord isolé les actifs qui pour des raisons personnelles étaient amenés à prendre leur voiture. Il s'agit d'une part des 24% qui ont besoin de leur voiture dans le cadre de leur travail, soit parce qu'ils n'ont pas de lieu de travail fixe, soit parce que la nature de leurs fonctions les y oblige. Il s'agit d'autre part des 25% qui doivent accompagner leurs enfants pour des motifs divers (bas âge, problèmes de sécurité, souci d'économie...) et éventuellement leur conjoint. Il y a aussi les 14% qui cumulent les deux types de contraintes. Ces actifs ne peuvent guère être concernés par l'offre en transports collectifs, si ce n'est indirectement par des mesures favorisant les déplacements de "personnes dépendantes". Ensuite des 38% restant qui n'ont pas de contraintes personnelles, nous avons soustrait les 4% d'actifs qui travaillent dans leur commune de résidence et ne sont donc guère concernés par des problèmes de desserte puis les 12% qui travaillant hors de leur commune de résidence ne disposent pas de liaison directe par transports collectifs entre leurs lieux de travail et de domicile.

Ainsi, seul 22% des actifs ont la possibilité objective de choisir entre la voiture et les transports collectifs dans leur formule actuelle.

2.3.2. Les accompagnements

Les enfants représentent 49% de la population que nous avons enquêtée et sont pour plus de 80% d'entre eux en dessous de l'âge légal du permis de conduire. C'est dire l'importance des personnes "dépendantes" si l'on ajoute les adultes qui ne disposent pas de voiture ou du permis. Ainsi les accompagnements occupent une place importante dans la vie quotidienne des résidents périurbains, tant au niveau du taux de participation qu'à celui des fréquences. Ils correspondent à deux cas. Dans le premier cas, ils se font à l'occasion du trajet domicile-travail et concernent 31% des hommes et 49% des femmes. Destinés uniquement à acheminer à l'école, la nourrice et le travail, ils n'impliquent pas de déplacement spécifique, tout au plus un détour et imposent par contre divers arrangements au niveau des horaires et des parcours entre les passagers de la voiture qui possèdent peu de marges de liberté. Cette charge est loin d'être négligeable si l'on

considère le rythme des accompagnements, qui est quotidien pour 58% des accompagnants. Dans le second cas, ils se font en dehors du travail, entraînant des déplacements spécifiques, mais se situent plus volontiers dans des périodes moins tendues de l'emploi du temps des parents. C'est surtout ce type d'accompagnements qui mobilise le plus les adultes (46% des hommes, 58% des femmes actives et 63% des femmes sans profession). Si le taux de participation est plus élevé que pour le trajet domicile-travail, les fréquences sont plus faibles (12% des actifs en font tous les jours).

Enfin la charge d'accompagnement est fort inégale selon les ménages. La présence d'enfant de moins de 16 ans est en cela un facteur fortement discriminant. Seulement 3% des ménages avec enfant de moins de 16 ans ne font pas d'accompagnement contre 53% des ménages n'ayant pas d'enfant de moins de 16 ans.

En conséquence, les obligations liées aux personnes dépendantes introduisent une forte contrainte sur l'emploi du temps des adultes. Et la voiture, mode de transport souple et rapide, apparaît tout naturellement la plus apte à la réduire.

3. UNE MOBILITE ELEVEE MAIS PEU DEPENDANTE DU CENTRE

L'observation des activités réalisées par les 584 adultes enquêtés dans les cinq communes périurbaines montre une mobilité moyenne quotidienne de 3,61 déplacements. Comparé aux résultats de l'enquête ménages de 1986 sur l'agglomération lyonnaise (3,24 en moyenne, de 3,25 à 3,51 dans les couronnes périphériques), ce niveau supérieur confirme la croissance de la mobilité en périphérie, même si celle-ci est sans doute surestimée au travers de la sélection des individus.

Ce résultat global cache cependant des différences de comportement sensibles entre actifs et inactifs. Sur la semaine (période qui reflète le mieux les comportements), les actifs effectuent en moyenne 27,8 déplacements, dont 12,5 pour le travail et 15,3 pour les autres activités (accompagnements, achats, loisirs). Les inactifs n'en font quant à eux que 18,5 par semaine.

3.1. La localisation des activités et la ville

Les conséquences de cette forte mobilité en voiture vont dépendre de la localisation des activités réalisées, selon les types d'individus.

3.1.1. La mobilité des enfants

La mobilité des enfants dépend bien sûr de leur âge, et de leur scolarisation. Cette dernière constitue le principal de l'emploi du temps des enfants les plus jeunes. A partir de 6 ans, les activités libres (sports ou culture) interviennent à raison d'une moyenne de 2 activités par semaine. Pour les enfants de moins de 10 ans, l'école est en grande majorité sur la commune de résidence. On s'y rend pour les 2/3 en voiture avec les parents, et pour un quart seulement à pied, mais rarement seul. L'entrée au collège conduit les enfants sur des communes limitrophes ou plus éloignées. Ici le mode dominant est le transport collectif, surtout le transport scolaire. Mais 15% des enfants sont encore accompagnés en voiture par les parents.

Ce n'est qu'à partir du lycée (16 ans ou +) que la ville-centre est un lieu de destination non négligeable. L'enfant s'y rend principalement seul en transports publics. Dans 20% des cas, il est encore accompagné en voiture.

Près des 3/4 des activités libres sont réalisées sur l'espace de proximité. Les enfants sont accompagnés en voiture par les parents dans les 3/4 des cas, tandis que la

marche à pied ne concerne que 13% des cas et les 2 roues seulement 5%.

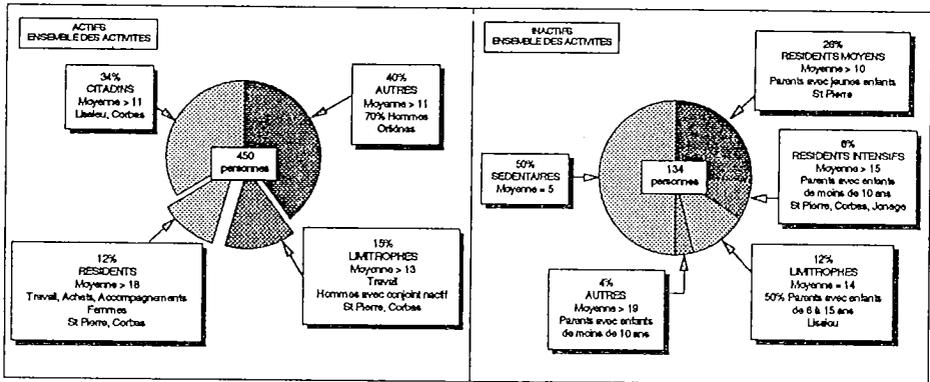
La mobilité des enfants est donc fortement centrée sur l'espace de proximité.

3.1.2. La mobilité des adultes

* Au niveau global

On observe une différence de localisation entre le travail et les autres activités. En dehors du travail, la ville-centre n'a qu'une faible attraction : 18% des activités libres, 10% des achats, moins de 10% des accompagnements. Elles sont réalisées en périphérie, principalement sur la commune de résidence ou les communes limitrophes (55% des activités libres, 57% des achats, de 60 à 80 % des accompagnements).

Sur le plan du travail, la ville-centre n'attire que 36% des actifs (mais 50% des femmes actives) : la majorité des emplois se trouve donc en banlieue, principalement dans le même quadrant géographique que la commune de résidence. La conséquence en est que la plupart des trajets domicile-travail se font de périphérie à périphérie, sans concerner la ville-centre. Ainsi, les temps de trajet sont relativement modestes (en majorité entre 1/4 et 3/4 d'heure). Le temps d'accès au centre varie de 35 à 60 mn selon les communes. Mais ces chiffres globaux masquent d'importantes différences de comportement au niveau individuel, notamment entre actifs et inactifs.



* Quatre groupes d'actifs

Les 450 actifs peuvent être regroupés en quatre classes de comportement :

- les "citadins" (34%) fréquentent fortement la ville-centre, où se trouve leur emploi (11 activités par semaine, tous motifs confondus).
- les "résidents" (12%) ont un niveau d'activité élevé (18) et fréquentent surtout leur commune, notamment pour leurs activités libres et pour les accompagnements (enfants), tandis que le centre n'attire que 10% de leurs activités.
- les "limitrophes" (15%) ont un niveau d'activité moyen, centré sur les communes voisines, notamment pour le travail.
- les "autres" (40%) fréquentent majoritairement des communes plus éloignées de leur domicile, ont un niveau d'activité du même ordre que les citadins, dont ils se distinguent par un nombre d'accompagnements moins importants.

Cette typologie a pour avantage de souligner une partition entre des individus fréquentant intensivement un espace de proximité (résidents + limitrophes, soit 27%),

des individus focalisés sur le centre, et des individus fréquentant un espace plus diffus, ces deux derniers groupes pratiquant moins d'activités hors travail.

** Des inactifs au comportement contrasté*

Les 134 inactifs de notre échantillon ont un comportement bien différent. Si le niveau moyen d'activité (9 par semaine) est légèrement supérieur à celui des activités hors travail des actifs, la moitié d'entre eux n'en pratiquent que 5 par semaine : ces "sédentaires" sont surtout des personnes d'âge mûr sans enfants en bas âge. Les autres individus se répartissent en quatre groupes d'importance inégale, selon le niveau d'activité (de 10 à 19 activités par semaine) et les lieux majoritairement fréquentés, qui sont tous dans l'espace de proximité de la commune de résidence.

Il faut noter ici l'absence d'un groupe "citadins" : l'attraction de la ville-centre est inférieure à 10% pour ces inactifs qui sont en grande majorité des femmes ayant des enfants plus ou moins jeunes : le nombre important d'activité tient pour plus d'un tiers aux accompagnements, et à un rythme d'achat plus quotidien qu'hebdomadaire.

Il faut donc souligner l'existence de **deux pôles distincts**. D'un côté, la commune de résidence et ses communes limitrophes génèrent une mobilité de proximité concernant les inactifs et les jeunes enfants, mais aussi les actifs pour leurs activités libres. De l'autre, la ville-centre attire un tiers des actifs par le biais du travail, et une majorité des enfants de plus de 15 ans pour les établissements scolaires. A l'écart de ces deux pôles existe un éclatement des lieux d'activité, pour le travail comme pour les achats ou les activités libres, tout en restant dans le même secteur géographique.

Ainsi les risques de congestion de la ville-centre, liés à l'usage quasi exclusif de la voiture doivent-ils être tempérés : même si les espaces périurbains croissent fortement et représentent un poids de population significatif, leur contribution à la saturation des espaces centraux n'est le fait que d'un tiers des actifs se rendant à leur travail, ce qui représente moins de 20% de l'ensemble des déplacements des actifs périurbains.

3.2. Un échantillon représentatif des tendances générales

Bien que nous ne disposions pas de données globales sur les mobilités quotidiennes sur l'ensemble du périurbain lyonnais, il est possible au travers des migrations alternantes de confirmer les tendances observées au niveau de la localisation des lieux d'emploi.

Tableau 5 : Destinations des migrations alternantes (Département du Rhône)

	1982		1990		Variation	
Ville-Centre	293225	57,0%	281968	53,0%	-11257	-3,9%
1ère Couronne	100314	19,5%	104814	19,7%	+4500	+4,5%
Reste COURLY	61510	11,9%	68441	12,9%	+6931	+11,3%
Périurbain	59696	11,6%	76502	14,4%	+16806	+28,2%
Zone urbaine	514805	100%	531725	100%	+16920	+3,3%
Extérieur	93577		105288		+11711	+15,5%
Dpt Rhône	608382		637013		+28631	+4,7%

Sur l'ensemble du Département du Rhône, la variation du volume de migrations

alternantes entre 1982 et 1990 est faible (+ 4,7%). L'attraction de la ville-centre en terme d'emplois est en diminution (-11000), à peu près compensée par un accroissement de celle de la banlieue. Mais il faut noter que l'ensemble des communes considérées comme périurbaines connaissent un accroissement considérable et constituent une part croissante des emplois de la zone urbaine.

L'observation des migrations alternantes des seuls habitants des communes périurbaines confirme que les espaces périurbains constituent leur principal lieu d'emploi (38% en 1990), largement devant la ville-centre (28%), mais l'écart tend à se réduire. Ainsi les nouveaux emplois de la périphérie n'attirent pas principalement les résidents de la périphérie.

Tableau 6 : Destinations des migrations alternantes (Communes périurbaines)

	1982		1990		Variation	
Ville-Centre	23918	27,2%	30598	27,6%	6680	+27,9%
1ère Couronne	11976	13,6%	15467	14,0%	3491	+29,1%
Reste COURLY	7760	8,8%	10438	9,4%	2678	+34,5%
Périurbain	36781	41,8%	42440	38,3%	5659	+15,4%
Zone urbaine	4701	5,3%	5757	5,2%	1056	+22,5%
Extérieur	2948	3,3	6143	5,5%	3195	+108,4%
Ensemble	88084	100%	110843	100%	22759	+25,8%

Tableau 7: Répartition des origines-destinations en 1990 (%)

Destination	Centre	1ère Cour.	Rest COURLY	Péri. COURLY	Péri Hors COURLY	Extérieur	Total
Origine							
Centre	26,3	3,8	1,9	1,2	0,5	1,7	35,5
1ère Cour.	7,9	7,7	1,6	0,9	0,4	0,8	19,3
Reste COURLY	4,3	2,1	5,3	0,7	0,4	0,7	13,6
Péri.COURLY	2,3	1,1	0,8	2,0	0,3	0,4	6,8
Péri Hors COURLY	2,5	1,3	0,9	0,7	3,7	1,5	10,6
Reste Rhône	1,1	0,4	0,3	0,3	0,7	11,4	14,3
Ensemble	44,3	16,5	10,7	6,0	6,1	16,5	100

Données : Fichiers Migrations Alternantes de l'INSEE, 1982 et 1990

L'observation des couples origine/destination est nécessaire pour mettre en évidence des mouvements contraires entre le centre et la périphérie.

Par rapport à 1982, les relations centre-centre (26%) ont baissé de 7,5%, tandis que les relations centre-périurbain (1,7%) ont cru de plus de 45%. De même, les relations périurbain-centre (4,8%) progressent de plus de 27%, soit un peu plus que le taux d'accroissement du nombre d'actifs résidant en périurbain. La croissance des chassés-croisés entre le centre et la périphérie est manifeste, y compris avec le milieu périurbain (12% des lieux d'emplois du Département).

La part des résidents travaillant dans le même secteur ou dans un secteur limitrophe reste stable (55,4% en 1982, 55,1% en 1990), tandis que la radialité de l'attraction (même secteur ou centre) est décroissante (respectivement 85,3% et 78,7%).

Si ces données confirment bien la participation modeste du milieu périurbain à la

congestion de la ville-centre, le développement des chassés-croisés entre le centre et la périphérie peut se télescoper avec les migrations au sein du même secteur géographique, et conduire à un accroissement de la congestion, non dans le centre mais plutôt dans la première ou seconde couronne de l'agglomération.

4. UNE POLITIQUE DE TRANSPORT A DEUX FACETTES

Les cinq communes enquêtées, de par leur situation géographique et leur structure socio-démographique, ont cependant un rapport à la ville-centre plus ou moins marqué. Le choix des communes d'enquête visait à mettre en évidence ces différences (opposition entre l'est et l'ouest lyonnais, appartenance ou non à la COURLY, urbanisation ancienne ou récente). La principale différence tient au sentiment d'appartenance à l'agglomération, que trois communes revendiquent, alors que les deux autres s'estiment partie prenante d'une région urbaine multipolaire, où la ville-centre n'est pas le pôle principal pour leurs activités.

L'analyse des comportements de mobilité a montré l'existence de trois groupes de taille semblable : le premier est orienté sur la ville-centre (actifs, lieu de travail) ; le second sur la périphérie du même secteur géographique (actifs, majorité des lieux de travail) ; le troisième sur la commune de résidence et son environnement immédiat (inactifs, enfants, loisirs). De ce constat ressort la nécessité d'articuler une politique de transport dans trois domaines.

4.1. Une offre de proximité

La faible densité des espaces périurbains induit des distances importantes entre le domicile et les lieux d'activité, y compris au sein de la commune de résidence. De plus, l'existence de solidarités spatiales avec les communes proches se traduit par des flux de déplacements locaux, qui ne peuvent être réalisés qu'en voiture. C'est le cas des enfants qui doivent être accompagnés, ce qui justifie le recours des parents à la voiture.

La mise en place d'une offre de transport basée sur ces solidarités spatiales et sur les rythmes des enfants pourrait les autonomiser et décharger par là même les parents de cette contrainte. C'est là une condition indispensable à tout redéploiement de l'offre en transport dans les espaces périurbains. Il reste à définir la nature de cette offre qui doit être souple et adaptée, comme le transport scolaire.

4.2. La voiture en périphérie

Pour le second groupe, il est clair que la dispersion des destinations et le faible niveau de congestion (sauf peut-être en première couronne) ne rendent pas souhaitable, ni possible, la mise en place d'une offre de transport qui ne pourrait qu'être déficitaire et d'un niveau de qualité trop inférieure à la voiture pour attirer la clientèle.

4.3 Un transport compétitif pour la ville-centre

Dans ce cas, les individus sont confrontés (et participent) directement à la congestion. Les inciter à abandonner la voiture suppose l'existence de transport en commun performants, c'est-à-dire que la qualité de l'offre (en fréquence, amplitude et vitesse) soit au moins d'un niveau comparable à celle offerte par la voiture. C'est dans la mise en place de sites propres (ferrés ou routiers, avec services express), directement reliés au réseau urbain de métro que l'on atteindra cet objectif. Si le temps porte-à-porte est du même ordre, les habitants du périurbain sont pour beaucoup prêts à se rabattre sur des stations de type Réseau Express Régional (RER) à proximité de leur lieu de

résidence. Ils le seront d'autant plus qu'ils seront déchargés de la contrainte des accompagnements, grâce à l'offre de proximité, qui peut d'ailleurs s'articuler autour de ces axes de rabattement.

CONCLUSION : GERER LA PERIPHERIE

Bien que les zones périurbanisées prennent une importance croissante par rapport à l'agglomération traditionnelle, elles n'en constituent pas pour autant une menace immédiate et certaine sur le plan de la congestion. En effet, cette périphérie semble souvent très autonome et ne subit qu'une attraction limitée de la ville-centre, se réduisant à une minorité d'actifs y travaillant. Le fort recours à la voiture ne comporte pas en lui-même un risque majeur de congestion, mais seulement en relation avec la densité des espaces traversés. Seuls les actifs travaillant dans le centre y sont confrontés, et le danger de congestion n'apparaît qu'à l'entrée dans la zone urbaine dense. C'est là que se justifie un rabattement sur des transports en sites propres.

Par contre, la voiture est un mode de transport bien adapté aux ménages périurbains, tant sur le plan de la morphologie des espaces qu'ils habitent, que du rythme et de la nature des activités pratiquées. La voiture est ici incontournable et même souhaitable, mais cela ne doit pas masquer l'intérêt d'une offre adaptée de transport.

Si l'aménagement d'itinéraires de rocade en première ou seconde couronne semble être une mesure suffisante à moyen terme, toute croissance des emplois périphériques qui accentuerait les chassés-croisés, devrait conduire à une adaptation en conséquence de l'offre de transport.

Mais la gestion de la périphérie souffre d'un vide institutionnel, car les limites administratives du périmètre des transports gênent toute action coordonnée entre la ville traditionnelle et sa périphérie. Il importe que l'on prenne conscience des conséquences du mouvement d'urbanisation (habitat et emploi) qui produit une région urbaine étendue et multipolaire, dans laquelle les flux de déplacements sont plus éclatés et moins massifs.

REFERENCES

(1) Andan, O., Buisson, M.A., Cusset, J.M., Faivre d'Arcier, B., Routhier, J.L., Vant, A., Mobilités et systèmes de transport dans les espaces périurbains. rapport de 1ère phase: Mobilités et espaces périurbains. analyse bibliographique, INRETS & LET, Lyon, 1988, 100 p.

Andan, O., Faivre d'Arcier, B., Raux, C., Brassart, F., Cusset, J.M., Routhier, J.L., Mobilité résidentielle. activités et espaces fréquentés en milieux périurbains. enquête en périphérie de Lyon, INRETS & LET, Lyon, 1989, 330p.

Andan, O., Faivre d'Arcier, B., Raux, C., Cusset, J.M., Transports et modes de vie des ménages périurbains, INRETS & LET, Lyon, 1991, 202 p.

(2) L'échantillon est correspond à une population de migrants d'origine citadine : majorité de ménages comprenant deux enfants, population jeune dans l'ensemble où les classes des 20-29 ans et des plus de 50 ans sont sous-représentées.