

RAYMONDE CARALP

DESSERREMENT DES ACTIVITES ET TRANSPORTS

Loin du modèle radioconcentrique traditionnel de la ville, les études actuelles montrent que partout des centres d'activité périphériques se développent et vont se développer de plus en plus (1).

Coexistant avec les anciens flux centripètes, ont augmenté les flux du centre vers l'extérieur et surtout des flux à l'intérieur de la périphérie.

L'étude de ces flux est d'autant plus complexe qu'il ne s'agit pas seulement de déplacements domicile-travail mais de déplacements d'achat, de santé, de loisirs... La complexité s'accroît avec la taille de l'agglomération, les données de l'aménagement volontariste lorsqu'il en existe un, l'existence d'anciens centres noyés désormais dans la périurbanisation et essayant d'accroître leurs activités ou tout simplement de se maintenir comme pôles d'emploi ou pôles commerciaux.

Prendre en compte ces mouvements pour adapter le système de transports impose dès l'abord deux constatations:

- 1) Le modèle radioconcentrique avec un réseau de transport radial a été si longtemps dominant qu'il influence encore fortement les possibilités de transport qu'il s'agisse du réseau routier ou des réseaux de transport en commun;
- 2) La majorité des implantations périphériques est récente, fille des transports routiers (automobile privée et transports de marchandises).

Faut-il comme aux USA que ce desserrement des activités lié à l'automobile génère des transports uniquement automobile? Faut-il comme c'est la tendance en Europe estimer que des transports en commun restructurés peu-

(1) Pour se limiter aux travaux du Groupe citons les études sur les Etats-Unis de T.J. Baerwald, R.L. Mitchelson et coauteurs in *Proceedings of Group on Transport Geography*. Rome et Athens. USA. 1983.

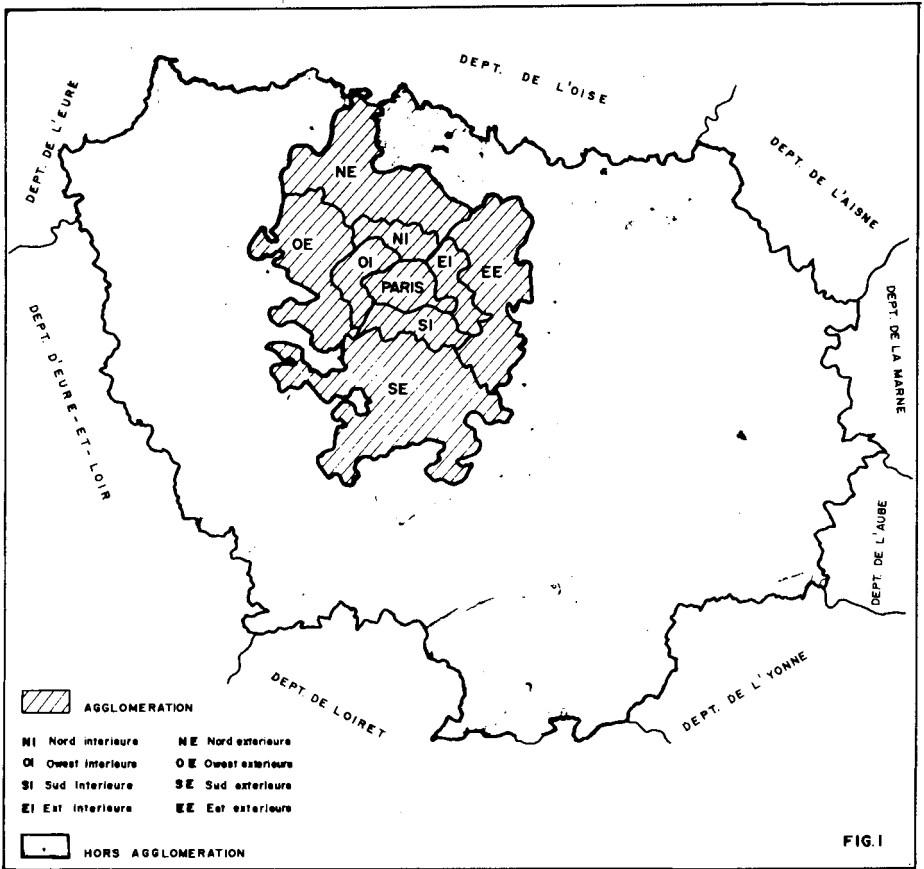


Fig. 1 Les différentes zones de la région Ile de France

vent jouer un rôle? Toutes ces questions visent les transports de personne. Remarquons toutefois qu'il existe des problèmes de transports de marchandises pour les zones d'activité périphériques mais, résolus par la route ou par de grands axes fluviaux ou ferrés, ces problèmes ont d'autres aspects et ne feront pas l'objet de cette communication.

Le problème des transports de personnes vers les activités revêt actuellement une particulière acuité en France où la décentralisation laisse certes aux collectivités locales une part d'initiative plus grande qu'auparavant mais aussi un problème délicat de choix des investissements.

Nous nous référerons ici à la région Ile de France où la situation est particulièrement complexe: importance de l'agglomération, extrême diffusion de l'habitat à distance toujours plus grande du centre, multiplication des nouvelles implantations d'activités, politique d'aménagement basée sur de nouveaux centres ou des centres anciens réaménagés (villes nouvelles et pôles restructurateurs...).

De l'appréhension des phénomènes nous passerons aux solutions actuellement envisagés (2).

L'APPREHENSION DU PHENOMENE

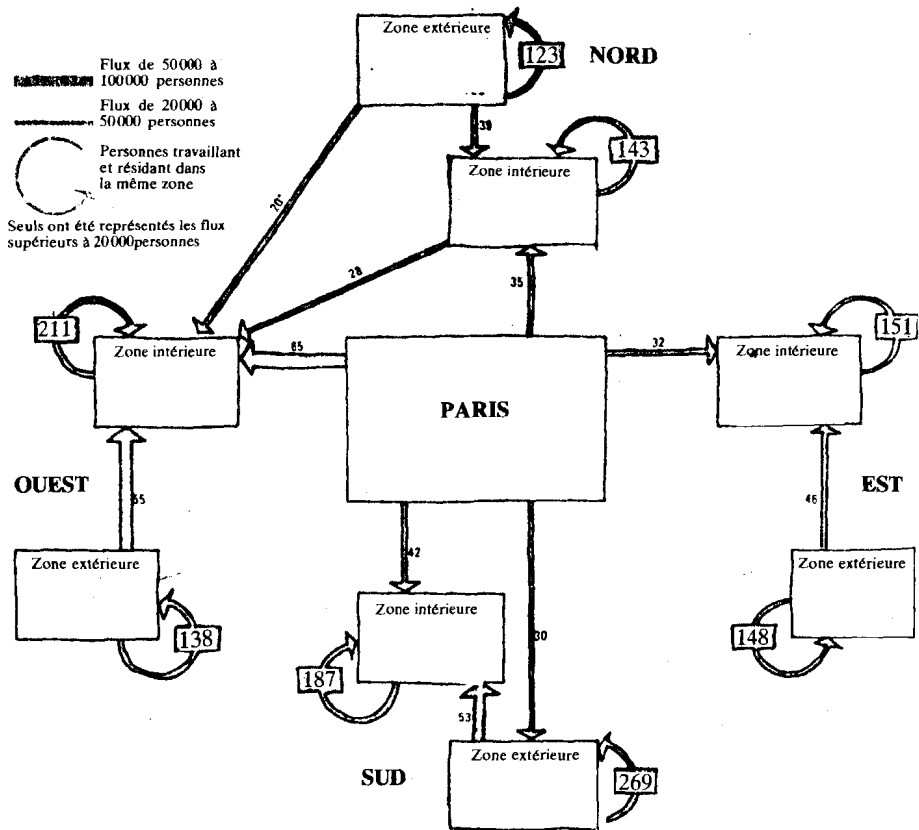
La mise en évidence est la plus aisée pour les déplacements domicile-travail. Les recensements montrent les liaisons entre communes de résidence et d'emploi.

En divisant la région Ile de France entre zone agglomérée et zone hors agglomération puis la zone agglomérée entre Paris, des zones intérieures et zones extérieures, on arrive à cerner l'importance des déplacements vers des activités périphériques (3).

Les zones dites intérieures reçoivent vers leurs activités les flux les plus importants. C'est un phénomène facilement explicable puisqu'on sait que ces zones ne poursuivent plus une croissance de l'habitat, qu'elles sont proches des zones extérieures à habitat croissant et qu'elles ont toujours eu des activités importantes (fig. 2 et tableaux I et II).

(2) De nombreuses études ont été faites ou sont en cours qui serviront de base à nos réflexions. Cf. bibliographie.

(3) On sait qu'il existe une autre division : petite couronne et grande couronne moins nuancée puisque le concept d'agglomération n'y est pas introduit. Certaines études préconisent actuellement pour l'étude de la desserte 4 zones en dehors de la zone centrale dense : franges de l'agglomération, zones de transition, agglomérations secondaires, rural, in Cahiers de l'IAURIF, op. cit. n° 7, mars 1984.



Tous les chiffres sont exprimé en milliers de personnes

Fig. 2

Les migrations de travail des zones périphériques

Tableau I

Flux domicile-travail vers zones intérieures périphériques (4) (en 10³).

	de Paris	de zones extérieurs	d'Hors agglomération
Ouest	65	55 (Ouest) 20 (Nord)	20
Nord	35	39	
Est	32	46	
Sud	42	53	26

On peut remarquer l'attraction de la zone intérieure Ouest d'autant plus que 28.000 habitants de la zone intérieure Nord vont aussi travailler en zone intérieure Ouest et 65.000 Parisiens y ont leur emploi.

Le tableau II ajoute l'étude des mouvements à moins longue distance puisqu'il s'agit d'actifs travaillant et résidant dans un même secteur mais dans des communes différentes.

Tableau II

Actifs travaillant et résidant dans deux communes différentes d'une même zone périphérique

	Z.E.	Z.I.	Hors agglomération
Ouest	138	211	
Nord	123	143	388 pour
Est	148	151	l'ensemble
Sud	209	187	des secteurs

(4) Les flux supérieurs à 20.000 sont seuls pris en compte. Il s'agit sauf pour l'Ouest de zones extérieures de même secteur.

L'importance des emplois périphériques de l'Ouest apparaît toujours dans ce deuxième tableau. Les chiffres élevés du Sud traduisent à la fois une croissance d'emplois liés à des créations récentes (Rungis) et l'expansion de l'habitat liée à l'origine à une excellente desserte radiale.

L'importance des flux hors agglomération traduit l'existence des pôles secondaires.

Le développement des villes nouvelles contribue à cette croissance des emplois périphériques et si la solution la plus satisfaisante est "emploi ville nouvelle" pour "habitat ville nouvelle", il n'en reste pas moins que la ville nouvelle draine déjà et drainera vers ces emplois des travailleurs notamment ceux situés dans le "rural" ou les zones de "transition" à proximité.

Notre étude peut être affinée en distinguant entre implantations périphériques anciennes et implantations récentes et en essayant même d'appréhender une tendance.

Il existe un répertoire des 157 zones d'activités économique (ZAE) en cours de commercialisation. Ces ZAE comprenant sites industriels, sites de stockage, de service et de bureaux. On trouve dans cet ensemble essentiellement des localisations périphériques (3 ZAE seulement dans Paris sur 9 ha) réparties dans les villes nouvelles (2.470 ha), en proche banlieue souvent en récupération d'emprises publiques désaffectées ou de friches industrielles (1.576 ha), et dans les départements de la grande couronne 2.578 ha.

Cette génération actuelle de ZAE ne semble pas vraiment liée à de grands axes comme on avait pu le constater entre 1960 et 1975, R^N 186, A 6, A 1, A 10, mais correspond plutôt à des parties d'aménagement (les nouvelles) à des réutilisations, ou à l'animation de centres secondaires.

Le tableau III et la carte 3 essayent de préciser cette typologie des ZAE. Il y a évidemment de grandes différences quant au nombre des emplois et aux mouvements suscités entre de petites zones de proche banlieue où presque tous les emplacements sont déjà occupés et d'énormes zones des villes nouvelles où restent encore plus de 100 ha à céder.

Il n'y a pas eu d'études pour l'ensemble des déplacements autre que domicile-travail. La carte fig. 4 donne une idée du phénomène pour la zone agglomérée. Des études de détail ont montré l'importance des mouvements vers les universités, les centres anciens de banlieue et les centres nouveaux.

LES SOLUTIONS "TRANSPORT"

Ces mouvements dans la banlieue *n'étaient pas imprévisibles ni imprévus*. Dès 1965 on lisait dans le schéma directeur d'Aménagement et d'Urbanisme

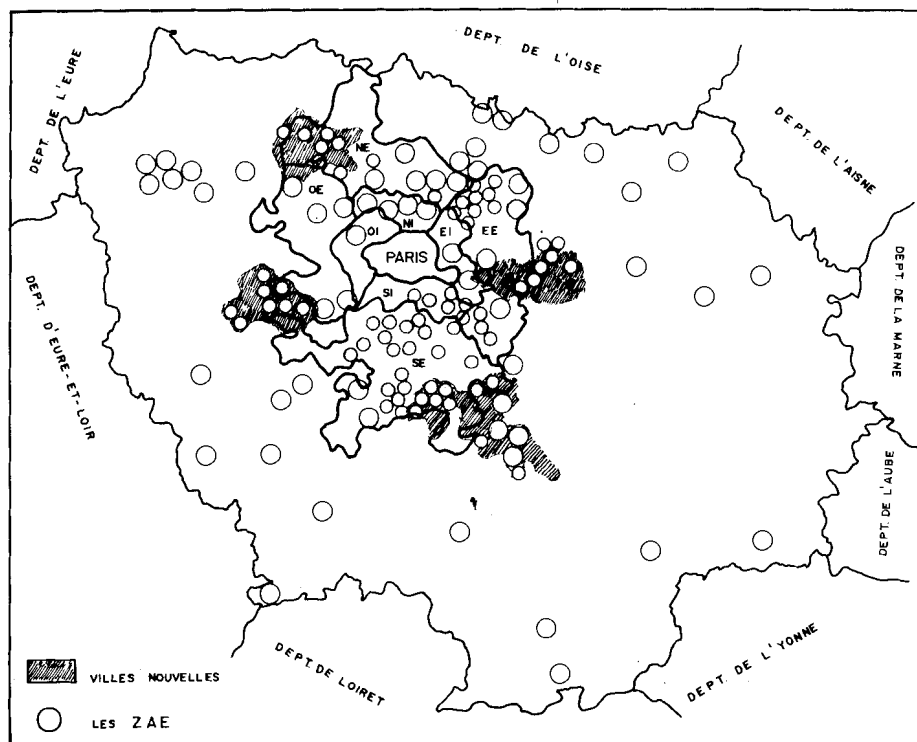


Fig. 3 Les Z.A.E.

Tableau III

	S. brute totale	S. disponible au 1.1.84 (en ha)		Nombre de ZAE
Petite Couronne	1576	236	Hauts de Seine	4
			Seine St Denis	14
			Val de Marne	15
Grande Couronne	2578	487	Essonne	22
hors villes			Yvelines	18
nouvelles			Val d'Oise	16
			Seine et Marn	23
Villes Nouvelles	2470	760	Melun Sénart	6
			Evry	13
			St Quentin	11
			Cergy	6
			Marne la Vallée	6

de la Région Parisienne (p. 177): "L'unité de la région parisienne implique des échanges de banlieue à banlieue d'autant plus nombreux que la population et les emplois vont se multiplier, à la périphérie de l'agglomération"

Le texte continuait: "De ces échanges l'automobile sera l'instrument de prédilection". Sans doute le schéma nuancait-il: "L'aménagement d'une infrastructure régionale largement conçue pour l'automobile n'exclut pas l'organisation de transports collectifs pour assurer les liaisons interurbaines". Quoi qu'il en soit les déplacements internes à la banlieue sont devenus 64% des déplacements motorisés de la région (45% en 1969, 60% en 1976). 68,5 % des déplacements internes à la banlieue se font en voiture particulière. Les graphiques fig. 5 précisent ces flux.

Faut-il continuer cette croissance de la voiture particulière ou y a-t-il d'autres solutions?

En vingt ans la solution transports collectifs, au moins comme adjuvants à ces déplacements périphériques, n'a cessé de voir le nombre de ses partisans augmenter. Périurbanisation beaucoup plus "galopante" et disséminée qu'on ne l'aurait cru, souvent en dehors des points privilégiés que sont les villes nouvelles, crise de l'énergie, conjoncture économique excluant la multiplication de grands travaux autoroutiers, préservation de l'environnement menacé par les nuisances routières et autoroutières, prise de conscience du gspillage d'espace que représente la multiplication de la voirie, telles sont les motivations générales qui amènent à se pencher davantage sur les transports collectifs. L'histoire d'A 86, cette autoroute de rocade à la lisière des zones extérieures et intérieures est exemplaire des difficultés d'insérer désormais de grands axes autoroutiers en milieu périurbain.

Une certaine image de la "qualité de la vie" fait aussi penser aux "captifs". La multiplication des voitures particulières, la multimotorisation croissante des ménages, surtout en zone non agglomérée, n'exclut pas cette catégorie, jeunes, membres de la famille qui ne peuvent utiliser la seule voiture, handicapés, retraités âgés de plus en plus nombreux représenteraient ainsi rien que dans les départements de la première couronne 60% de la population.

Sans doute un programme de transport en commun a-t-il été réalisé depuis 1965. Les villes nouvelles ont toutes été reliées au centre de Paris. Les branches hors agglomération du R.E.R., les voies ferrées de banlieue sont interconnectées dans Paris entre elles et avec le métro urbain. Un programme 1974 de prolongement du métro urbain en proche banlieue est en bonne voie d'achèvement. Mais ce ne sont là encore que perfectionnements du vieux système radial à visée centripète dont il s'agit.

Des accommodements avec ce système radial sont, certes, entrés en vigueur; les parkings aux portes de Paris près des gares du R.E.R. ou du métro,

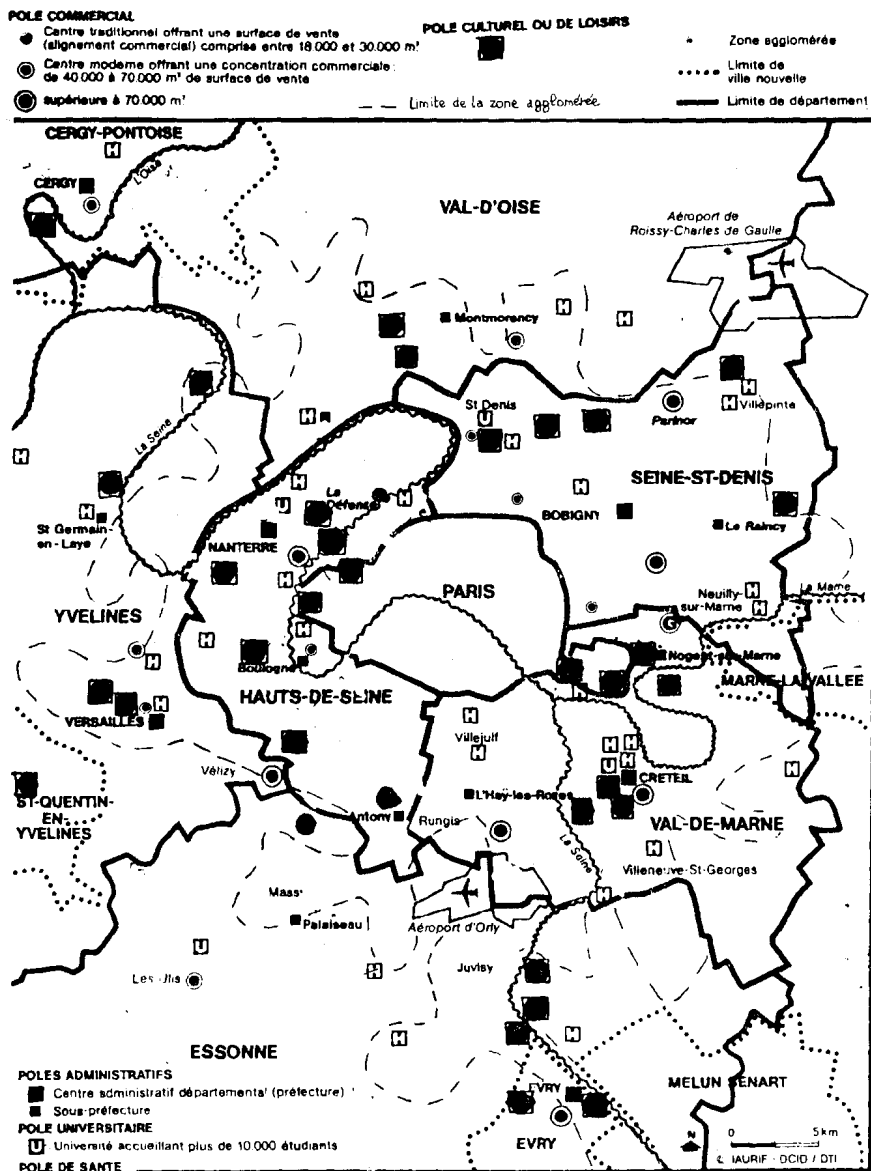
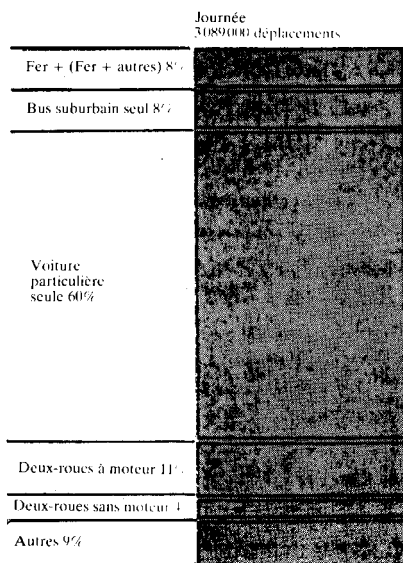


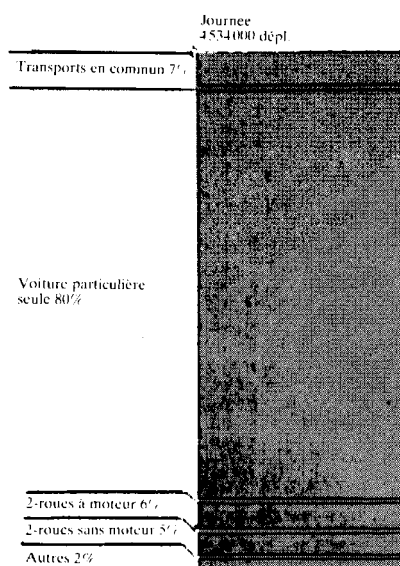
Fig. 4

Les centres de déplacement "autres motifs"

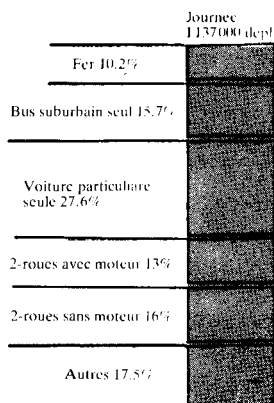
DOMICILE-TRAVAIL



POUR MOTIFS PERSONNELS



SCOLAIRES ET UNIVERSITAIRES



AFFAIRES PROFESSIONNELLES

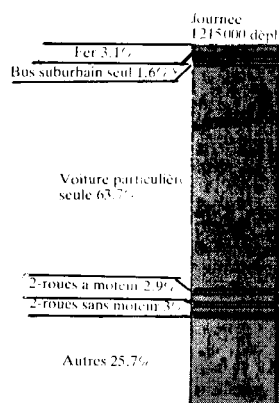


Fig. 5

Parts de la voiture dans les déplacements périphériques

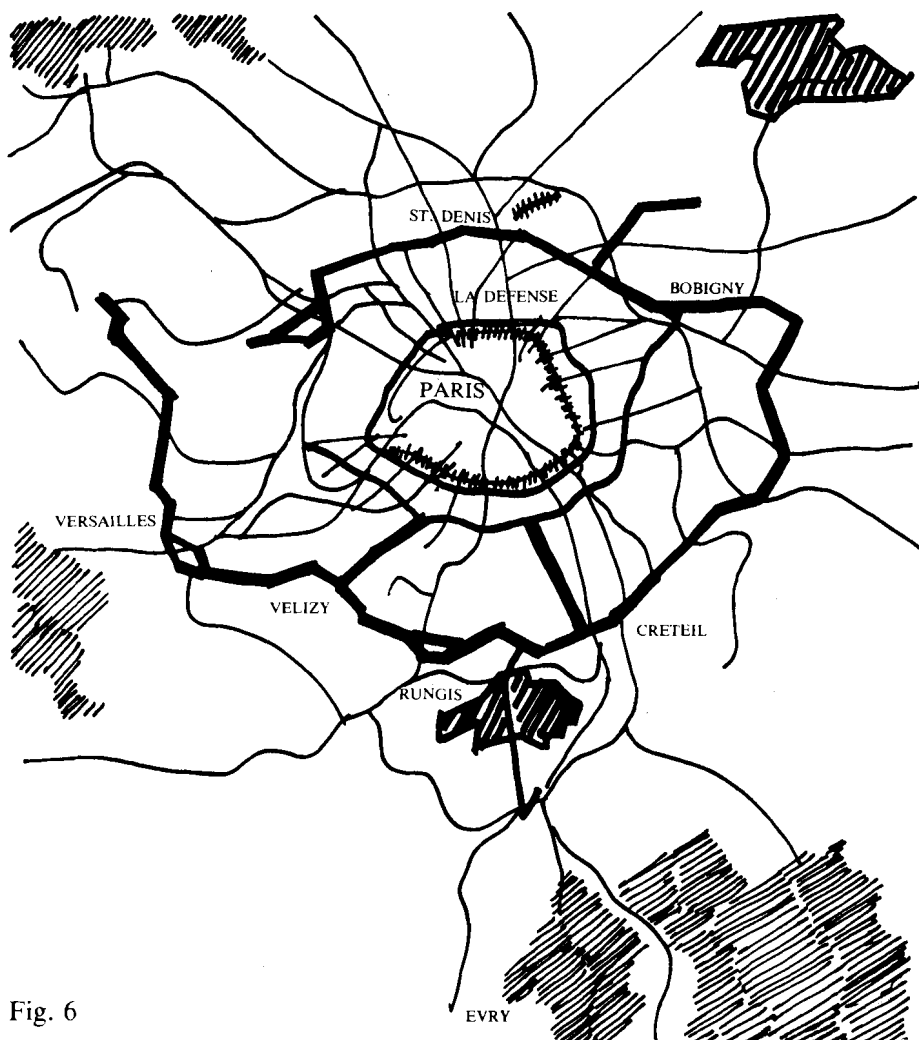


Fig. 6

Projets de desserte de transport en commun en site propre



1 - VILLE NOUVELLE



2 - AEROPORT



3 - Réseau régional:

a) réseau de transport en commun en site propre.



b) aménagement d'axe:



4 - Réseau ferré de banlieue

la restructuration de transports en commun (autobus) dirigés désormais vers ces gares permettent de réduire les parcours en voiture et d'irriguer les zones non directement desservies.

On peut dire que les déplacements domicile-travail de Paris vers les localisations périphériques ont profité de toutes ces améliorations mais il manque toujours les liaisons à l'intérieur de la périphérie. Ces liaisons avaient été prévues par rail au siècle dernier: la petite ceinture aux limites du Paris des 20 arrondissements et la grande ceinture plus extérieure. On sait que la plus grande partie de la petite ceinture n'achemine plus qu'un service restreint de marchandises. Il a été décidé récemment de remettre au service des voyageurs un tronçon sud avec une technologie nouvelle. Pour la grande ceinture, il existe un service des voyageurs pour la partie sud entre Versailles Chantiers et Villeneuve St. Georges dont une branche sert à la desserte de l'aéroport d'Orly. Sur tout le reste de son parcours, la grande ceinture achemine un trafic de marchandise si important que l'ajout actuel de services voyageurs amènerait la saturation. Les projets d'utilisation de l'ensemble de la grande ceinture pour les voyageurs avec les travaux que cela comporterait, figurent bien dans les dernières révisions du S.D.A.U. mais pour un horizon éloigné — on parlerait du 10ème plan, au delà de 1988. Les services d'autobus "normaux" même restructurés semblent insuffisants avec les reproches traditionnels notamment la vitesse réduite dans les encombrements. Les solutions qui retiennent le plus l'attention actuellement seraient des transports "en site propre": tramways, autobus, trolleys, technologie à déterminer. Ces "sites propres" respecteraient le parti d'aménagement puisqu'ils desserviraient les pôles restructurateurs. En passant par des points de correspondance avec les radiales lourdes RER, SNCF, ils permettraient de rabattre la population périphérique sur les villes nouvelles, pôles d'emploi en croissance des prochaines années.

On aurait ainsi, fig. 6, réalisable dans un court terme, une rocade nord de 33 km reliant Rueil Malmaison à Chichy sous Bois et une rocade sud reliant Versailles à l'extrémité occidentale de Marne la Vallée sur 42 km.

Des aménagements complèteraient cette desserte: serait mise à disposition ainsi une rocade dans Paris (boulevard des Maréchaux), une rocade de proche banlieue du pont de St. Cloud à Bobigny. De tels aménagements complèteraient les rocades nord et sud déjà vues de Versailles à Saint Germai en Laye, de Marne la Vallée à Aulnay, de la Défense à Argenteuil.

Le problème des investissements nécessaires est plus difficile à déterminer. La réalisation d'un site propre intégral coûte évidemment beaucoup plus cher que l'aménagement d'une emprise sur un trottoir existant. L'énorme part du budget que la région Ile de France assigne actuellement chaque année aux

transports permettra au moins le début dans les prochaines années de ces réalisations.

Hors agglomération le problème est encore plus délicat du fait de la dispersion plus grande des emplois et des habitations. La restructuration des transports collectifs à l'échelon départemental est la meilleure réponse. Intégration des transports en faisant assurer un service pour tous des ramassages scolaires ou des ramassages d'ouvriers, transports à la demande sont les solutions les plus souvent proposées après la détermination soigneuse des pôles d'attraction. Les ramassages d'entreprises paraissent aussi dans le hors agglomération une solution valable quoique déjà ancienne. Une étude récente portant sur 80 établissements pratiquant le ramassage conclut à une certaine satisfaction des usagers. Pour l'entreprise il aiderait notamment à une stabilité du personnel. Pour le personnel il apporterait surtout un gain de temps et un économie. Pour certaines entreprises qui envisagent une diminution du service, cette attitude serait liée soit à une diminution du personnel soit à un changement du recrutement devenu plus local ou à la voiture particulière de plus en plus utilisée.

CONCLUSIONS

Les localisations périphériques ont donc généré des flux de transport que les anciennes dessertes radiales de transport en commun ne pouvaient pas assurer. Le phénomène de ces localisations périphériques lié à celui de la dissémination de l'habitat, a déclenché un usage important de l'automobile particulière.

Dans une agglomération comme Paris et dans la conjoncture actuelle, l'importance de ces mouvements fait envisager un programme de transports en commun à frais relativement réduits.

Le problème n'est évidemment pas le même pour des agglomérations moins importantes; cependant, là aussi, on relève actuellement dans la plupart des villes françaises un effort nouveau pour desservir, par extension des transports en commun existants, les zones d'activité périphérique.

Prendre le problème à l'inverse est également pour l'avenir une solution possible. N'établir désormais des zones d'activité, des centres de loisirs, des centres universitaires, qu'en des points desservis par des transports en commun convenables est une autre démarche, peut-être étant donné le passé, les habitudes, plus difficile à concevoir.

Il est symptomatique que le répertoire des ZAE d'Ile de France ne men-

tionne jamais l'accès par transport en commun de la zone. C'est reprendre l'attitude d'employeurs de certaines zones de provinces qui dans les années 70 s'inquiétaient comme condition d'embauche de la possession par les candidats d'un véhicule personnel.

Dans une économie qui se planifie de plus en plus, il ne serait cependant pas exorbitant d'attendre des communes qui ont la maîtrise de l'occupation des sols (les P.O.S. qui déterminent les zones: habitat, activité, espaces naturels), que les nouvelles zones d'activité soient prévues en fonction des transports en commun. Ce serait une démonstration de plus des relations étroites entre aménagement et transports. Si on ne peut affirmer que le réseau de transport doit déterminer les partis d'aménagement tout au moins ces partis d'aménagement doivent-ils prendre en compte les transports existant pour ne pas se trouver très vite devant des situations difficiles qui ne peuvent se dénouer que par de coûteux investissements.

Si les progrès technologiques de toutes sortes ont rendu possible l'implantation de n'importe quelle technique de transport n'importe où cette liberté de choix est limitée par la possibilité des investissements et par tout ce qu'implique désormais la notion d'aménagement.

C'est dans l'étude des liaisons étroites entre transport et aménagement que, je le souhaite, notre groupe de travail pourra accomplir la tâche la plus intéressante et la plus utile.

BIBLIOGRAPHIE

- Cartes et schéma du S.D.A.U. Ile de France notamment le S.D.A.U. initial 1965 et la révision 1980
- Cahiers de l'IAURIF: nombreux numéros intéressant notre propos mais particulièrement: Transports et banlieues - mars 1984
- Préfecture de la Région Ile de France: 18 millions de déplacements quotidiens 1979
- A. THOUARD, I. AURIF et Région Ile de France, Répertoire des Z.A.E., 1983
- R. CARALP: Choix des infrastructures de transport en milieu périurbain. Revue de géographie de Lyon, 1983
- R. CARALP: Complémentarité entre automobiles et transports collectifs dans le périurbain. IGU Working Group, 1983
- M.F. CARALP: Aménagement du territoire et transports collectifs: le cas de la Seine et Marne. Thèse 3ème cycle, Paris, 1982