

Proposition de communication pour les
2^{ème} Rencontres Francophones Transport Mobilité (RFTM)
Montréal, 11-13 juin 2019

Titre :

La redynamisation des centres des villes moyennes peut-elle changer les pratiques de mobilité quotidienne? Une analyse des déplacements domicile-travail en regard des évolutions résidentielles.

Auteur(s) :

*Alexis Poulhès, LVMT, Ecole des Ponts, alexis.poulhes@enpc.fr **

Angèle Brachet, Efficacity

Mots-clés : villes moyennes, pratiques de mobilité, politique publique, étalement urbain

Sessions : 2 - 33

En France, les grandes villes concentrent l'essentiel de l'intérêt de la communauté scientifique sur les sujets de mobilité quotidienne (Pribetich, 2017). Les prix immobiliers diminuent dans la plupart des villes moyennes en particulier leur centre-ville révélant un large manque d'attractivité. En témoignent les travaux de recherche où la ville moyenne est très souvent regardée sous le prisme de son in-attractivité (Léger, 2012), de son opposition à la métropole centre de l'économie moderne (Carrier et Demazière, 2012) ou encore de son faible rôle économique et politique (Béhar, 2012 ; Esparre, 2017). Pourtant, la perte d'attractivité des villes moyennes redéfinit des formes urbaines distinctes des dynamiques métropolitaines. Le centre est délaissé des habitants pour les franges de l'agglomération ou les zones rurales où l'offre pour accéder à la propriété est importante et attractive financièrement (Lambert 2015). Conjointement, une part des pôles classiques d'une ville comme les commerces, le cinéma ou l'enseignement supérieur quittent le centre pour la périphérie (Mangin, 2004). Cela contribue à redessiner les déplacements des résidents partis dans les zones rurales et qui continuent de se déplacer vers ces nouvelles centralités. Ainsi, les temps de parcours entre ces pôles excentrés du centre et les zones rurales restent acceptables en voiture. Cet aménagement de la ville conforte la place de la voiture comme mode prédominant et indispensable (Certu, 2011 ; Després et al. 2011). La dépendance automobile de ces territoires se traduit aujourd'hui par une impossibilité à accepter toute augmentation du budget lié à la voiture¹. Les choix d'aménagement faits aujourd'hui dans ces agglomérations sans réel transport alternatif ne sont pas résilients à une diminution de l'utilisation de la voiture particulière. Des solutions tentent d'être apportées par les pouvoirs publics dans les moyens de transport partagés² mais le coût de ces solutions à l'heure actuelle ne peut répondre de manière massive aux besoins des usagers. Les solutions les plus efficaces à une baisse de la dépendance à la voiture seraient donc sur le plan de l'aménagement urbain.

En 2018, le gouvernement a décidé d'accompagner les villes moyennes à revitaliser leur centre-ville par le projet « Action cœur de ville » (CGET, 2018) qui soutiendra, sur un plan financier et

¹ Les manifestations citoyennes de fin 2018 ont contraint le gouvernement à reporter les augmentations du tarif du diesel

² La loi LOM d'orientation des mobilités, actuellement en construction, semble répondre aux défis de la mobilité dans les zones peu denses en grande partie avec ce type de solutions techniques.

juridique, 222 communes ou groupes de communes. Il s'agira essentiellement d'aider à la rénovation des logements du centre-ville et à la location des baux commerciaux. La régulation des implantations commerciales et de logements n'a pas été retenue car jugée non compatible avec la liberté d'installation.

L'objectif est de voir si une politique en faveur des centres urbains sans autre accompagnement de limitation d'implantation en périphérie, est susceptible de changer les dynamiques de mobilité observées actuellement. En particulier, les pratiques des individus qui ont déménagé récemment dans un des espaces urbains étudiés sont comparées aux pratiques moyennes dans l'espace où ils étaient avant et dans l'espace où ils s'installent. Korsu et al. (2011) ont utilisé une méthode similaire pour étudier l'évolution des mobilités quotidiennes des actifs franciliens qui déménagent. En parallèle, l'analyse des enquêtes ménage-déplacement (EMD) de certaines villes qui en sont pourvues nous permet de mettre en évidence l'intensité du lien entre la localisation des centres d'activités et les dynamiques résidentielles des individus en fonction des caractéristiques sociales. Les deux analyses nous apportent une connaissance plus fine des dynamiques de mobilité dans les villes moyennes et nous permet surtout de quantifier l'impact d'une revalorisation du centre-ville sur les pratiques de déplacement.

Dans l'étude d'enquêtes sur les villes moyennes, nous analysons l'impact de la dynamique du centre-ville sur les comportements résidentiels et de mobilité des usagers de l'agglomération. Nous comparons les villes moyennes à travers l'évolution des comportements de mobilité domicile travail sur un territoire. Pour cela, le recensement de la population renseigne sur la résidence antérieure des résidents. Il donne également par individu, dans un autre fichier détail, les communes d'origine et de destination du déplacement domicile-travail ainsi que son mode de déplacement. Une fusion entre les deux fichiers détails au niveau des individus est effectuée à l'aide des données individuelles. Elle permet alors de faire le lien par individu entre leurs communes avant et après déménagement et leur déplacement domicile-travail. Les caractéristiques sociales complètent les données disponibles. Pour simplifier, nous limitons la taille des agglomérations étudiées aux villes moyennes au sens de la fédération des villes de France et de l'INSEE, c'est-à-dire avec une population dans la commune centre de 20 000 à 100 000 habitants. Le territoire étudié autour d'une ville moyenne à partir du recensement est choisi à une échelle très large autour du centre pour garder une grande majorité des individus qui pratiquent quotidiennement l'agglomération. Nous qualifierons la dynamique des centres par la part des déplacements en lien avec le centre parmi l'ensemble des déplacements en lien avec les autres espaces du territoire étudié par agglomération.

Les déplacements domicile-travail des nouveaux résidents des villes moyennes sont comparés aux pratiques moyennes à travers les modes et les distances parcourues et les caractéristiques socio-économiques pour l'ensemble des villes moyennes par type d'espace d'origine et de destination résidentielle. Les types d'espaces sont à priori définis comme la ville centre, la ceinture urbaine, une couronne périurbaine et les espaces ruraux. Les relations entre la ville moyenne et les autres villes petites ou moyennes et métropoles sont quantifiées mais ne rentrent pas dans le cadre de cette recherche. La désagrégation des résultats précédents par différents niveaux d'attractivité du centre-ville donne une première lecture du lien entre dynamique du centre et comportement de mobilité. Les résultats pour l'ensemble des motifs de déplacement en fonction des caractéristiques socio-économiques obtenues à partir des enquêtes ménage-déplacement mettent en relief les analyses des déplacements domicile-travail.

Fijalkow et al. (2017) ont étudié la dynamique commerciale d'un centre-ville de ville moyenne à travers le cas d'Albi. Il apparaît qu'une ambition communale forte et durable suffit à peine à rendre attractif le centre pour des petits commerces. La spécialisation des commerces ne correspondant pas forcément à une demande locale ne permettrait donc pas de diminuer les distances de déplacement des usagers. Notre travail approfondit cette analyse sur un grand nombre de villes françaises.

Les suites de cette recherche peuvent être nombreuses. Premièrement, la qualification de la dynamique du centre-ville serait plus finement définie en incluant différents aspects comme la vacance commerciale (Madry, 2013) ou le nombre d'emplois (base SIRENE de l'INSEE). Ensuite, une analyse en profondeur temporelle des recensements permettrait de mieux appréhender les spécificités historiques de chaque ville moyenne. Enfin, la comparaison avec les petites villes et les métropoles intermédiaires donnerait une « continuité » géographique aux résultats obtenus.

Références bibliographiques :

Béhar D., 2012, La place des villes moyennes dans l'action publique territoriale <https://www.acadie-cooperative.org/publications/txt341.pdf>

Carrier M., Demazière C., 2012, La socio-économie des villes petites et moyennes : questions théoriques et implications pour l'aménagement du territoire. *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, V2, p 135-149.

Certu, 2011, La mobilité dans les villes moyennes, *Editions du Certu*

CGET, 2018, Action cœur de ville, dossier de présentation, https://www.cget.gouv.fr/sites/cget.gouv.fr/files/atoms/files/presentation_action-coeur-de-ville.pdf

Després C., Fortin A., Vachon G., 2011, *La banlieue s'étale*, Nota bene édition.

Esparre S., 2017, Les villes moyennes françaises, enjeux et perspectives, Collection Travaux, <http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/0978418.pdf>

Fijalkow Y., Martin E., Calvignac C., 2017, Le retour des commerces en centre-ville comme stratégie d'aménagement local. Le cas d'Albi. *Espaces et sociétés*, n°168-169, p 109-128.

Korsu E., Proulhac L., Terral L., 2011, « Mobilités résidentielles des actifs franciliens. Pour où et pourquoi quitte-t-on la région parisienne ? », *42ème conférence de l'Association de science régionale de langue française – ASRDLF*, Martinique

Lambert A., 2015, « Tous Propriétaires ! », L'envers du décor pavillonnaire, Seuil

Léger J.-F., 2012, Les villes moyennes en perdition, *Population et Avenir*. n°706, p 4-8.

Madry P. 2013, Vacance commerciale, cote d'alerte, *Études Foncières*. n°164, p 12-17.

Mangin D., 2004, La ville franchisée, Formes et structures de la ville contemporaine, Paris, *Éditions de la Villette*

Estèbe P., 2018, Petites villes et villes moyennes : une leçon de choses, *Tous urbains*, n° 21, p 30-35.

Pribetich J., 2017, Explorer la ville moyenne à Auxerre et à Vienne. Retour sur deux études fondatrices de la sociologie urbaine française. *Espaces et sociétés*, n°168-169, p