

## Couronne urbaine

Les moyennes et grandes agglomérations comprennent la ville-centre, la couronne urbaine (communes-centres principales) et les communes du pourtour d'agglomération avec leurs centres annexes ou régionaux. La couronne urbaine est souvent circulaire, elle forme parfois des couloirs qui rayonnent à partir de la ville-centre ou des centres secondaires autour de la ville-centre. La couronne urbaine et la ville-centre sont étroitement liées. En Suisse, les couronnes urbaines concentrent 24 % de la population et 22 % des places de travail (figure 1). Les villes-centres accueillent pour leur part à peine plus de logements (28 % de la population), mais près du double de places de travail (43 %). En matière d'infrastructure de transport et de densité, les couronnes urbaines ne sont pas comparables avec les villes-centres. C'est pourquoi elles font face à des défis particuliers.

### Infrastructures de transport

En ce qui concerne les transports, les conditions prévalant dans les couronnes urbaines sont très complexes étant donné qu'elles servent d'espaces de transition entre la ville-centre et les communes du pourtour d'agglomération. Souvent traversées ou longées par l'autoroute, les couronnes urbaines sont facilement et directement accessibles par la route (figure 2). Elles disposent de très bonnes liaisons TP avec la ville-centre grâce aux lignes RER sur lesquelles de nombreuses communes-centres principales sont situées. En outre, il est de plus en plus fréquent que le réseau TP urbain, avec ses lignes de tram et de bus, soit prolongé jusque dans la couronne urbaine, et qu'il y soit de plus en plus raccordé au réseau ferroviaire. En revanche, il n'existe généralement pas de connexion directe en TP en provenance du pourtour d'agglomération et en direction des couronnes urbaines. Il en va de même pour les connexions entre les communes des couronnes urbaines. Les usagers sont souvent amenés à faire un détour par la gare centrale de la ville-centre. En conséquence, les TP perdent de l'attrait, ce qui se manifeste également dans le choix du moyen de transport : seul un tiers des pendulaires qui se rendent dans les couronnes urbaines prennent les TP. Dans la direction inverse, le résultat est légèrement plus important à 42 % (figure 1). En comparaison, près de la moitié des pendulaires à l'intérieur des villes-centres utilisent les TP.

### Croissance supérieure à la moyenne

Au cours des dernières années, les couronnes urbaines ont connu une croissance supérieure à la moyenne. Avec 1,5 % par année, le nombre de places de travail a augmenté à peine plus fortement que la population (1,3 %). La croissance est inégale à travers le territoire : si la population augmente dans presque toutes les communes des couronnes urbaines, les places de travail sont quant à elles surtout concentrées dans les centres secondaires, les corridors et d'autres pôles de développement. Cette évolution est plus marquée dans les grandes aggloméra-

tions que dans les petites. Certaines communes à l'intérieur de la couronne urbaine se transforment en « communes résidentielles », en particulier autour des villes-centres de Berne, de Zurich et de Saint-Gall ; à l'inverse d'autres deviennent des lieux à forte densité d'emplois.

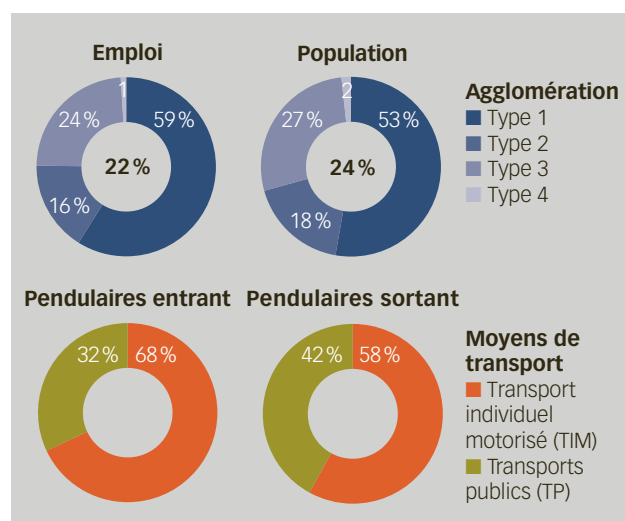


Figure 1: Emploi, population et répartition modale dans les couronnes urbaines. Pour plus d'explications sur les quatre types d'agglomérations, cf. page suivante.

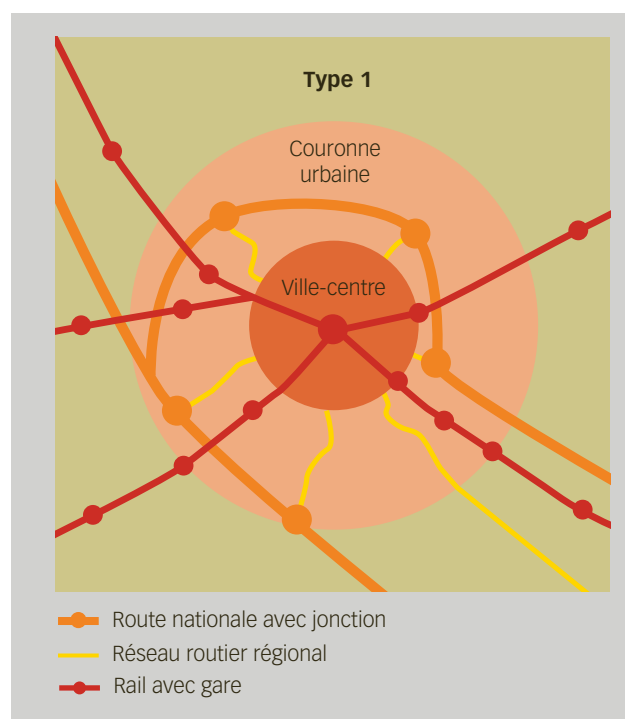


Figure 2: Présentation schématique du réseau routier et du réseau ferroviaire dans les grandes agglomérations (type 1).

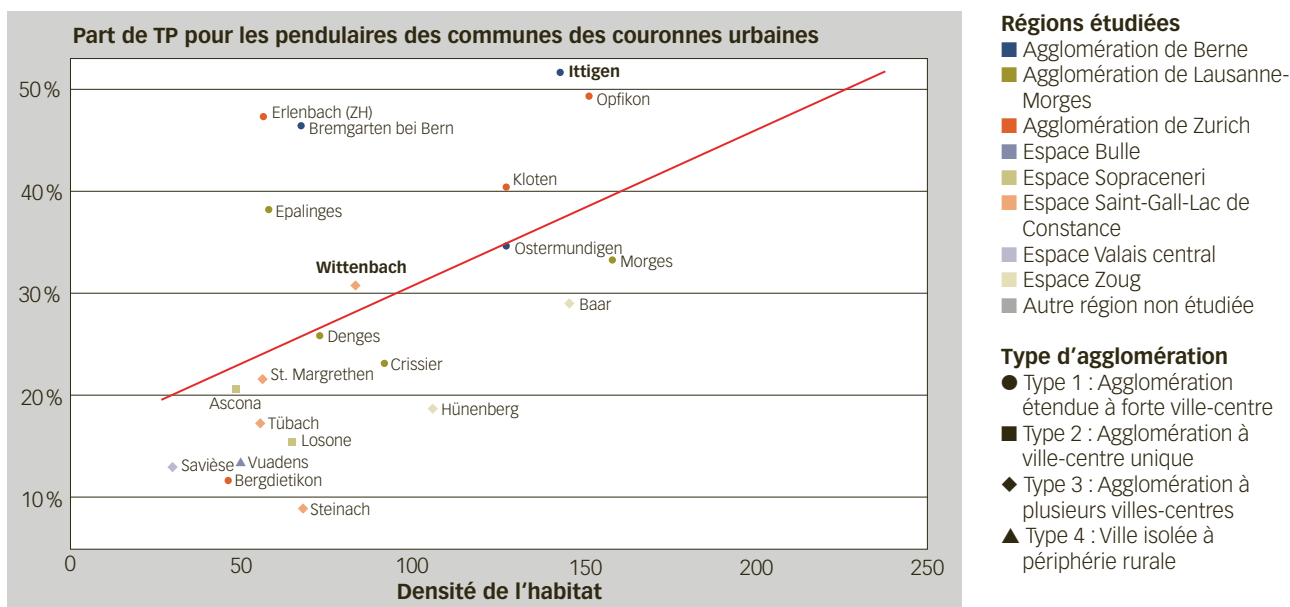


Figure 3: En règle générale, plus une commune est densément peuplée, plus les pendulaires entrant utilisent les TP (ligne rouge). Toutefois, les couronnes urbaines sont diverses et les différences entre communes peuvent être marquées.

Ces nouveaux lieux en rapide expansion, tout comme les villes-centres, attirent un grand nombre de pendulaires. Cette structure polycentrique à l'intérieur même d'une agglomération permet de désengorger la ville-centre, puisque les flux pendulaires sont ainsi répartis dans les deux sens. Cela signifie toutefois qu'un nombre plus important de personnes font l'aller-retour entre les communes de la couronne urbaine ainsi qu'entre la couronne urbaine et les communes du pourtour d'agglomération.

### Des différences marquantes

Les couronnes urbaines sont très hétérogènes. La part du TP dans la répartition modale varie parfois considérablement, ce qui s'explique par des offres de transport et des structures urbaines contrastées. Une commune bien desservie en TP incite les pendulaires à plus les utiliser. Hormis la cadence et les moyens de transport à choix, le temps de trajet entre les points de départ et d'arrivée (accessibilité) joue un rôle primordial. En revanche, la part du TP diminue à mesure que la destination est mieux desservie par les routes nationales et que les places de stationnement sont plus nombreuses.

En règle générale, la part du TP dans le trafic pendulaire est plus élevée dans les couronnes urbaines des grandes agglomérations (type 1) que dans les petites agglomérations. Elles restent toutefois nettement inférieures à celle des villes-centres. Un autre facteur pertinent est la densité de l'habitat. Plus elle est élevée, plus la part du TP du trafic pendulaire est importante. A densité égale, ces parts ont tendance à être plus élevées dans les grandes agglomérations (notamment Berne et Zurich) que dans les moyennes et petites agglomérations. La figure 3 montre les différences marquantes entre les communes des couronnes urbaines. À Ittigen, par exemple, le nombre de pendulaires utilisant les TP est supérieur à la moyenne. La commune accueille de

nombreuses places de travail et, grâce à ses deux arrêts, elle est connectée aux TP de la ville de Berne en ligne directe et à une cadence élevée. En comparaison, Wittenbach se classe près de la moyenne. Certes, la commune dispose également d'une bonne liaison par RER avec la ville-centre de Saint-Gall. Cependant, les emplois y sont plus dispersés et ne sont parfois accessibles qu'au prix d'un trajet supplémentaire en bus.

### Conclusions

Les villes et les communes des couronnes urbaines connaissent une croissance rapide et se trouvent dans un processus de transformation. Elles ne cesseront de gagner en importance en raison de leur développement dynamique, en particulier dans les grandes agglomérations. D'où l'importance d'une densification de qualité à l'intérieur du milieu bâti et d'une bonne mixité des usages. Du point de vue des transports, les couronnes urbaines jouent un rôle important tant dans la problématique des interfaces entre l'autoroute et le réseau routier local que dans l'optimisation du système global de transport. Elles peuvent contribuer à renforcer la mise en réseau des transports publics urbains et du rail. Toutefois l'offre TP dans les couronnes urbaines présente encore un potentiel d'amélioration. Les réseaux TP entre la ville-centre, la couronne urbaine et le pourtour d'agglomération doivent être reliés le mieux possible. À cette fin, les interfaces multimodales et la promotion de liaisons directes entre les communes de la couronne urbaine sans passer par la ville-centre constituent des outils importants. En parallèle, les communes doivent mieux piloter le trafic individuel motorisé (TIM) au moyen d'un système régional de gestion de l'espace de stationnement.

### Pour en savoir plus

Fiche thématique « Les quatre types d'agglomération »