

Les quatre types d'agglomération

Distinction entre les types d'agglomération

Les agglomérations présentent des différences relatives à leur contexte général, aux défis à relever et aux types de solutions choisies. Dans les études menées par l'ARE, la répartition en quatre types est un outil de travail qui permet de grouper les agglomérations en fonction de leurs points communs et de leurs différences. Les critères utilisés sont avant tout liés aux caractéristiques des transports puisque ce domaine est au cœur des considérations. Les points centraux sont:

- l'importance du système de TP urbains dans les villes-centres,
- l'accès autoroutier au sein du périmètre d'agglomération et en particulier au cœur de l'agglomération, et le nombre de raccordements,
- l'accès ferroviaire à la ville-centre et à l'ensemble de l'agglomération.

Étant donné que les agglomérations voisines s'influencent mutuellement, les caractéristiques spatiales telles que le bassin de population, les emplois et les flux pendulaires sont hétérogènes et sont souvent invoquées pour mettre en évidence les interdépendances. Il existe également des différences au sein d'un même type d'agglomération puisque chaque agglomération s'inscrit dans un contexte territorial spécifique. Les agglomérations étendues

(type 1) influencent souvent les plus petites agglomérations à proximité immédiate de par le nombre disproportionné d'emplois qu'elles offrent, ce qui se traduit par des flux pendulaires unilatéraux. Les imbrications entre le cœur d'une agglomération (ville-centre et couronne urbaine) et ses banlieues rurales (communes du pourtour et hors périmètre) ont aussi leur importance.

Des solutions différenciées

Les analyses réalisées selon les types d'agglomération montrent que la place et le potentiel des différents modes de transports diffèrent fortement selon les territoires. Une petite ou moyenne ville-centre comptant d'important flux pendulaires, à destination et en provenance des environs à urbanisation dispersée, parcourus en grande partie en TIM, ne connaît pas le même contexte général qu'une agglomération accueillant de fort flux pendulaires à sens unique et disposant d'une infrastructure de TP bien développée, au centre et dans l'ensemble de son périmètre. Les solutions doivent donc aussi être conçues différemment selon les conditions territoriales.

Informations complémentaires

- Rapport technique de l'étude initiale, chapitre 3 «Portraits, Herausforderungen und Potenziale der vier Agglomerationstypen»

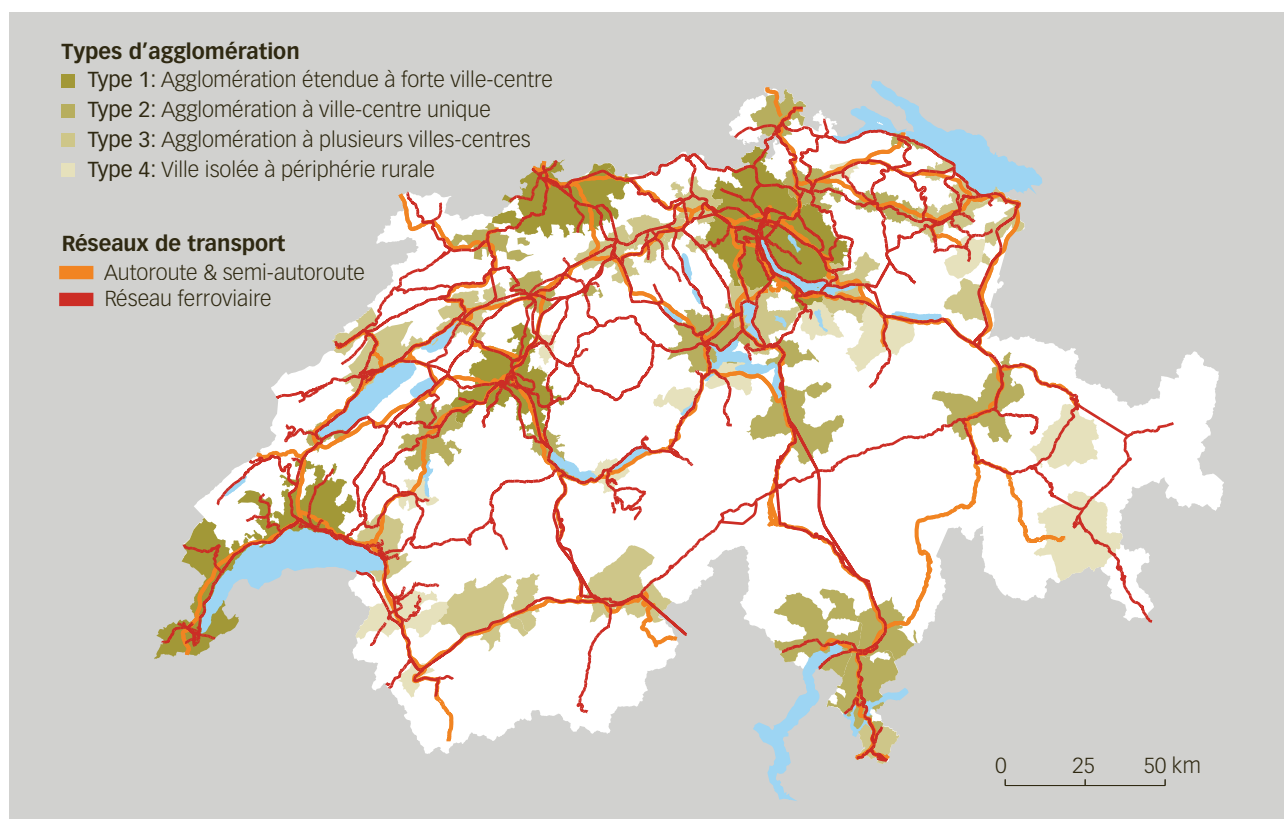


Figure 1: Répartition territoriale des agglomérations en Suisse selon les quatre types d'agglomération. (Sources: OFROU, OFT, OFS, swisstopo)

Type 1: Agglomération étendue à forte ville-centre

Font partie de ce type les agglomérations des cinq plus grandes villes-centres de Suisse (Bâle, Berne, Genève, Lausanne, Zurich). Elles réunissent 68% de la population et 72% des emplois de toutes les agglomérations. Elles influencent de vastes parties de la Suisse. Au cœur de ces agglomérations, 42% des habitants et des emplois se concentrent dans leur ville-centre. Les villes-centres comptent en général plus d'emplois que d'habitants (47 à 59% des emplois). Au sein d'un vaste bassin de population, il en résulte une grande vitalité économique et un fort excédent de pendulaires entrants, soit une charge des flux inégale selon le sens. Les réseaux de transport sont donc très chargés et les transitions entre réseaux (interfaces) connaissent aussi parfois des surcharges, notamment aux heures de pointe.

En raison de la densité des réseaux, les infrastructures nationales de transport constituent une offre de qualité élevée à l'intérieur des agglomérations et vers l'extérieur. Dans la ville-centre, la part des prestations de transport interne couvertes par les TP urbains est deux fois plus grande (41 %) que celle des TIM (18 %). Même sur l'ensemble de l'agglomération, la part des TP est honorable, avec 23 %. Cela s'explique par le fait que les TP dominent dans toutes les liaisons pendulaires concernant la ville-centre. Hors du cœur de l'agglomération, le TIM est majoritairement le mode de transport le plus important.

Les agglomérations de grande étendue connaissent un défi particulier avec la couronne urbaine entourant leur ville-centre, qui la joute directement et s'étend par des corridors d'infrastructures. Cette couronne urbaine est souvent bien desservie par l'autoroute et plusieurs raccordements et elle revêt donc une importance particulière dans la problématique des interfaces avec le réseau routier local. Du point de vue de la structure urbaine et de sa densité, de même que pour les TP urbains, la couronne urbaine n'est pas comparable à la ville-centre. Elle détient toutefois une forte dynamique de développement en tant que lieu d'habitat et/ou de travail.

Type 2: Agglomération à ville-centre unique

Ces agglomérations ont une structure similaire à celles de type 1, mais sont plus petites. En moyenne, environ 50 % de leur population et de leurs emplois se concentrent dans la ville-centre.

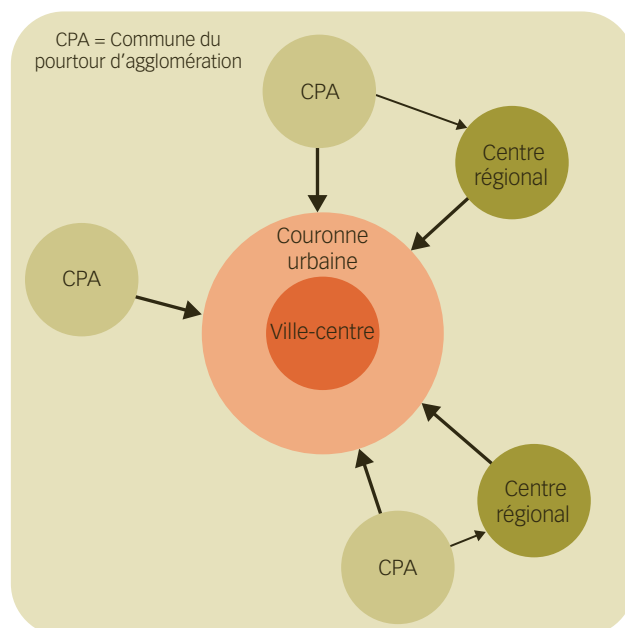
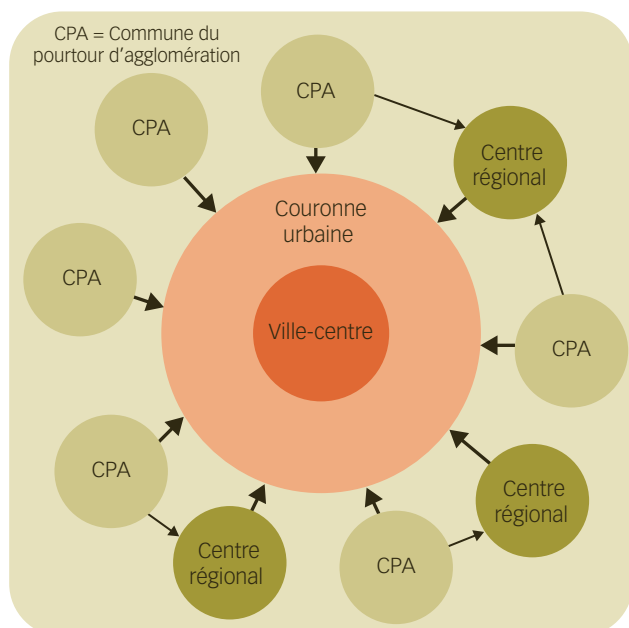
Pour l'agglomération, cette dernière est relativement importante, même si son poids économique vu dans son ensemble est plus modeste que pour les agglomérations de type 1. En moyenne, une agglomération de ce type présente un léger excédent de pendulaires sortants, avec des fluctuations de la fourchette en fonction de la situation de l'agglomération.

Pour la ville-centre, les infrastructures nationales de transport revêtent encore une grande importance. Elles se limitent toutefois, à l'intérieur de l'agglomération, à un ou deux corridors, si bien que la qualité de l'offre ferroviaire, en particulier, est inférieure à celle que l'on trouve dans les agglomérations de type 1. La structure d'urbanisation étant moins compacte, le réseau de TP urbains est moins dense et offre des capacités de transport plus basses.

En raison de ces structures de réseau, le TIM réunit la plus grosse part de la répartition modale dans les agglomérations de type 2. Cette part va de 40 à 45 % dans les villes-centres et dépasse 50 % dans l'ensemble de l'agglomération. De nombreuses communes du pourtour de l'agglomération sont plutôt rurales et présentent une part élevée de TIM.

La couronne urbaine de la ville-centre est moins marquée que dans les agglomérations de type 1; elle se présente plutôt sous forme de petits centres secondaires. Ces derniers peuvent toutefois être assez importants aussi pour la ville-centre.

Exemples: Coire, Fribourg, Lucerne, Schaffhouse, Thoune, Winterthur

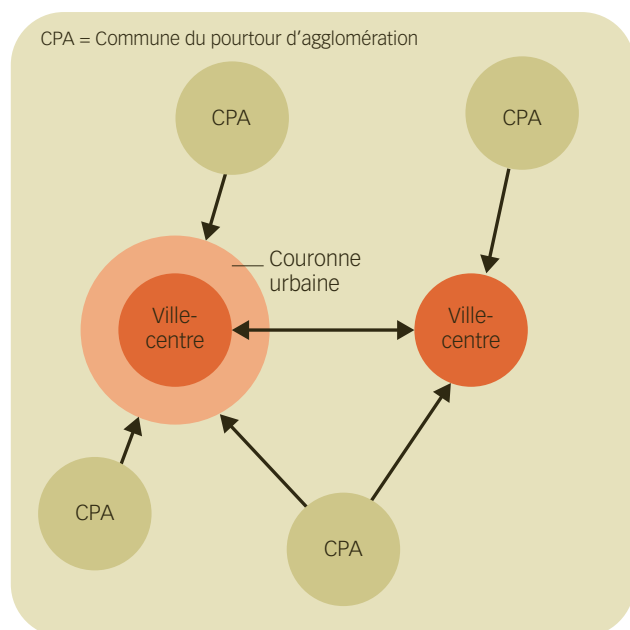


Type 3: Agglomération à plusieurs villes-centres

Dans les agglomérations de type 3, plusieurs villes-centres (ou simples centres) constituent un réseau. Dans les vallées des régions de montagne, ce réseau est linéaire, sur le Plateau il est plutôt étalé. En moyenne, 40 % des habitants et des emplois s'y concentrent dans les villes-centres. Dans la majorité des villes-centres, la population est plus nombreuse que les emplois. En moyenne, les flux pendulaires sortants dépassent légèrement les flux entrants. La fourchette est plus ou moins large selon la situation et l'importance de l'agglomération. Elle va d'un excédent d'environ 30 000 pendulaires sortants (agglomération d'Argovie orientale, sous l'influence de la forte attractivité de Zurich, Bâle et Berne) à un excédent de 16 000 pendulaires entrants (agglomération de Zoug, qui exerce elle-même une forte attractivité). Sur le Plateau en particulier, l'autoroute n'est plus aussi nettement dirigée vers les villes-centres. Le réseau ferroviaire exerce avant tout une fonction de liaison entre les centres. Tant dans les villes-centres que dans le reste de l'agglomération, le TIM représente la plus grosse part des transports. Dans les villes-centres, le TIM représente, comme dans les agglomérations de type 2, une part importante, plutôt constante, qui va de 40 à 45 %. La part des TP oscille plus fortement, entre 8 et 27 %.

Les couronnes urbaines entourant les villes-centres deviennent rares et les imbrications avec les alentours sont plus marquées. Sur le Plateau, le développement économique hors des villes-centres est comparativement fort, ce qui signifie que les flux de transport sont plutôt répartis sur l'ensemble du territoire.

Exemples: Brigue-Viège-Naters, Mendrisiotto, Saint-Gall-lac de Constance, Zoug



Type 4: Ville isolée à périphérie rurale

Les agglomérations de ce type sont beaucoup plus petites.

Quelque 72 % des habitants et des emplois s'y concentrent au cœur, dans la ville-centre. Par rapport aux autres types d'agglomération, c'est ici que la ville-centre est proportionnellement la plus importante pour l'agglomération. En général, les villes-centres de ce type d'agglomération comptent plus d'habitants que d'emplois (part d'emplois entre 31 et 39 %). Quelques petites villes-centres affichent toutefois un excédent de pendulaires entrants (Langenthal p. ex.).

En règle générale, la ville-centre jouit d'une bonne desserte ferroviaire. L'accès à l'autoroute emprunte le plus souvent uniquement le réseau routier principal (cantonal) qui est central pour le trafic dans la ville-centre. Le TIM est le moyen de transport dominant, car la structure urbaine ne permet pas à l'offre locale de TP d'être fortement développée, pour des raisons économiques.

En règle générale, la ville-centre n'est pas entourée d'une couronne urbaine qui la jouxte. Elle a par contre de fortes imbrications avec l'espace rural environnant, y compris hors agglomération, ce qui peut générer un trafic de transit à travers la ville-centre.

Exemples: Bulle, Berthoud, Davos, Frauenfeld, Martigny

