

DES CARTES POUR RÉVÉLER LA MOBILITÉ DE PART ET D'AUTRE DU RHÔNE MOYEN DEPUIS 1975

Stéphane LEROY

Laboratoire Structures et Dynamiques Spatiales
Université d'Avignon et des Pays de Vaucluse

Résumé

Aujourd'hui encore, le mythe d'un Rhône « fleuve-frontière » continue d'habiter les esprits de ses riverains et d'interférer dans les décisions des acteurs économiques et politiques.

A partir de l'analyse de l'évolution de la mobilité transrhodanienne pour l'emploi entre Valence et Avignon depuis 1975, cette contribution cherche à montrer que l'idée a vécu et que, si la dissymétrie historique entre ses deux rives perdure, le Rhône est de plus en plus perméable et donc de moins en moins structurant.

C'est l'outil le plus simple de la géographie, mais le plus fondamental, qui nous permet de mettre en évidence l'« effacement » inéluctable du Rhône : la carte (qui peut être relayée par le modèle graphique).

Mots-Clés

Analyse spatiale - Dissymétrie - Emploi - Mobilité - Polarisation

Rhône

Etudier les dynamiques spatiales et plus particulièrement celles qui relèvent des villes dans la vallée du Rhône, c'est-à-dire dans un espace traversé par un fleuve puissant, pendant longtemps essentiel dans l'organisation territoriale, amène nécessairement à se poser la question de son rôle aujourd'hui, alors que les recompositions spatiales, impulsées par les villes, prennent une ampleur considérable.

L'aire d'étude choisie est le couloir rhodanien « moyen ». Elle offre un certain nombre d'avantages à notre analyse : d'abord, elle est suffisamment éloignée des deux métropoles rhodaniennes, Lyon et Marseille, pour que leur influence, sinon nulle du moins limitée, ne « brouille » pas les résultats de l'étude ; ensuite, l'armature urbaine, dominée au nord par Valence et au sud par Avignon, offre un éventail de villes de toutes tailles, aussi bien sur le Rhône qu'à l'écart ; enfin, le rôle éventuel de la frontière rhodanienne ne peut être que renforcé par les limites administratives qui se calquent dessus (départementale et régionale entre Vaucluse/Provence-Alpes-Côte d'Azur et Gard/Languedoc-Roussillon, départementale entre Drôme et Ardèche).

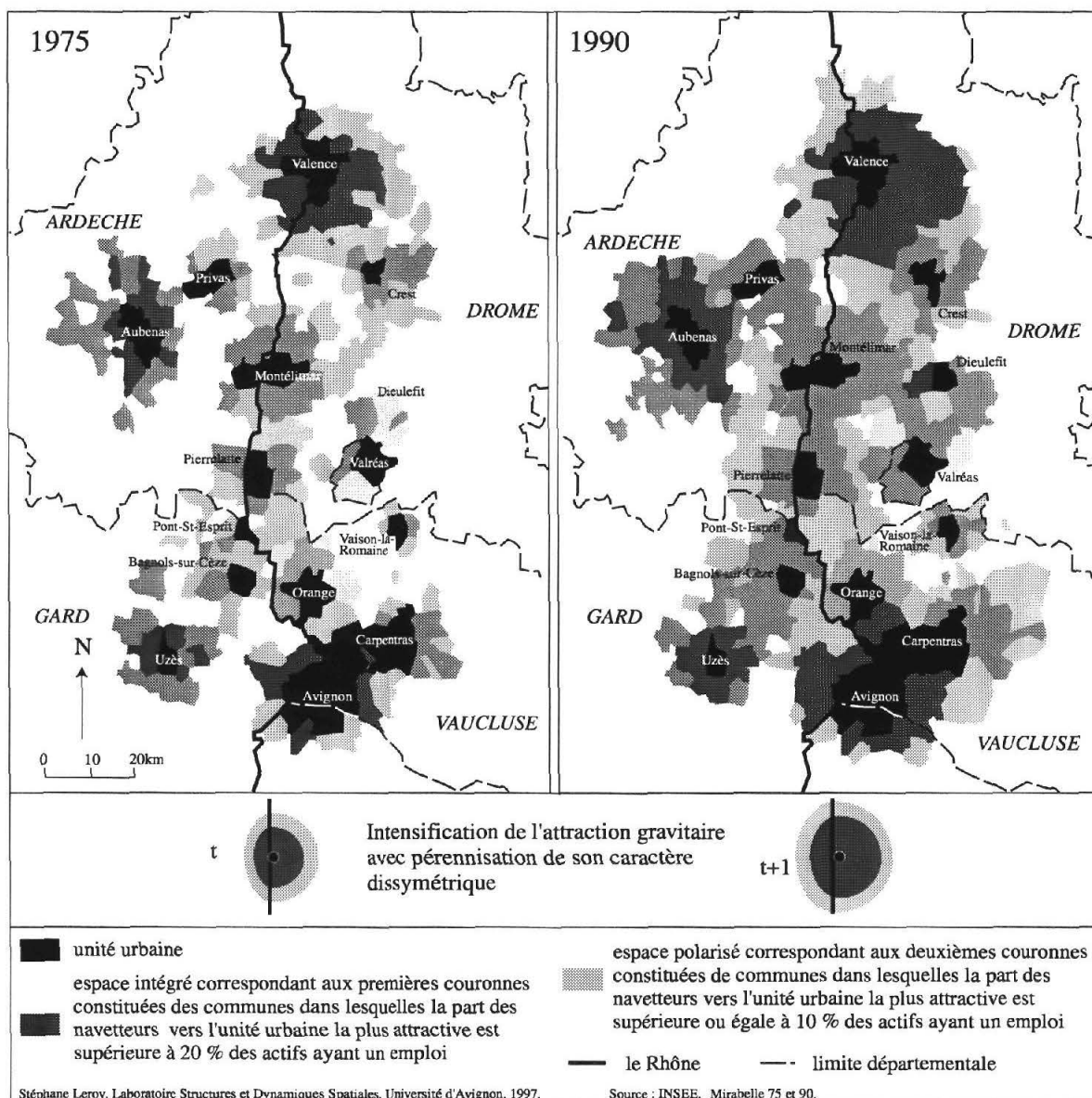
Le choix de la période retenue s'est porté sur le moyen terme, les 15 ans qui séparent les recensements de 1975 et de 1990. Il nous semble que c'est seulement à partir du milieu des années 70 que les pays industrialisés en général, et le sud de la France en particulier, entrent dans une ère nouvelle que l'on peut qualifier de post-urbaine et qui est marquée par de vigoureuses recompositions spatiales, liées à un accroissement de la mobilité des hommes. Et c'est bien de cela dont il s'agit ici. Car étudier la réalité de la coupure rhodanienne revient à analyser l'évolution de la perméabilité du Rhône, c'est à dire de la mobilité transrhodanienne.

1. Centralité et couloir rhodanien

La mobilité spatiale peut s'appréhender de différentes manières. L'analyse de l'attractivité des villes, donc de leur centralité est certainement l'une des plus pertinentes, dans un espace assez fortement urbanisé. Nous nous concentrons sur l'étude de l'évolution des migrations quotidiennes domicile-travail. Elle exprime de manière simple la dynamique des recompositions spatiales, la réorganisation du rapport entre centres et périphéries notamment (polarisation/contre-polarisation, etc.).

Dans un premier temps, nous observons l'évolution de la mobilité pour l'emploi entre 1975 et 1990 sans tenir compte du Rhône (fig. 1).

Figure 1 : La mobilité pour l'emploi dans le Rhône moyen en 1975 et 1990



Toutes les unités urbaines attractives (les « lieux centraux » d'aujourd'hui), quelle que soit leur situation géographique, voient leur espace intégré¹ et leur espace polarisé² augmenter nettement en superficie pour dessiner un pavage d'aires contiguës, voire imbriquées, en 1990. Le modèle gravitaire fonctionne merveilleusement bien, même si cette polarisation par l'emploi des principaux centres revêt deux formes différentes. En effet, nous pouvons distinguer, d'une part les pôles, les plus nombreux, qui ont une aire d'attraction (espace intégré et espace polarisé) qui s'accroît véritablement en étendue (Avignon, Montélimar, Carpentras, Bagnols-sur-Cèze, Pierrelatte, Aubenas, Privas) et d'autre part, ceux pour lesquels, si on assiste à un accroissement des migrations pendulaires, la zone d'attraction n'augmente que faiblement (Valence, Orange, Valréas, Crest, Uzès). Pour ces dernières agglomérations où seul l'espace intégré gagne en étendue, tout se passe comme si la zone de polarisation avait atteint un seuil (chute brutale des densités de population pour cause d'obstacle physique par exemple). Pour toutes les villes, l'élément qui contraint le plus le développement de l'aire d'attraction demeure leur position les unes par rapport aux autres. D'ailleurs, il est important de remarquer que les espaces intégrés et polarisés ne se dilatent pas le long du Rhône, en raison de fortes concurrences urbaines.

Cette évolution s'est faite relativement indépendamment du Rhône. Si la dissymétrie des aires d'attraction transrhodaniennes, héritage lourd d'une époque durant laquelle le Rhône était effectivement une barrière, perdure aujourd'hui encore, la polarisation par l'emploi croît au moins avec la même intensité sur les deux rives du fleuve. Deux exemples parmi d'autres indiquent même un rattrapage de la rive droite (côté ouest) par rapport à la rive gauche (côté est). Si le nombre de navetteurs de leur espace intégré a été multiplié par 5 pour Avignon et 3 pour Montélimar entre 1975 et 1990, il a été multiplié respectivement par 6 et 4 dans la partie de cet espace située sur la rive droite.

2. Evolution de la perméabilité du Rhône

Nous nous intéressons seulement à l'évolution des migrations quotidiennes transrhodaniennes par rapport au total des navettes domicile-travail (fig. 2). Une organisation en gradient apparaît nettement aux deux recensements. Plus on vit près du Rhône, plus les chances de devoir le traverser pour se rendre sur le lieu de travail sont grandes. Cependant, la part des navetteurs transrhodaniens dans l'ensemble des navetteurs a considérablement augmenté entre 1975 et 1990 dans la plupart des communes. Aussi le Rhône apparaît-il de moins en moins comme une frontière dans les déplacements quotidiens.

L'autre observation qui peut être faite à la lecture de ces documents est la grande différence qui apparaît entre les deux rives du fleuve : le poids des navetteurs transrhodaniens est beaucoup plus important sur la rive droite que sur la rive gauche. Il y a ici un beau paradoxe. En effet, l'analyse de ces seules cartes amènerait assez naturellement à conclure sur le rôle extrêmement structurant du Rhône dans l'organisation territoriale, séparant deux entités spatiales distinctes et jouant alors réellement son rôle de... frontière³. Bien évidemment, il n'en est rien. Cette différence de mobilité entre les deux rives est seulement l'effet d'un héritage structurel lourd et qui joue encore sur les dynamiques spatiales actuelles, le caractère fortement dissymétrique de la disposition des villes par rapport au Rhône (fig. 3). Non seulement, toutes les unités urbaines de plus de 20 000 habitants sont sur la rive gauche (Drôme et Vaucluse), mais également les villes-centres des trois agglomérations transrhodaniennes, Avignon, Valence et Montélimar (qui sont aussi les trois plus grosses unités urbaines de notre aire étude). Aussi l'opposition entre les deux rives du Rhône quant à la mobilité de leurs actifs n'est-elle qu'une conséquence de l'opposition déjà très ancienne entre un espace fortement urbanisé et un autre beaucoup moins⁴.

Les dynamiques de cet espace du Rhône moyen sont conformes aux principes généraux de l'interaction spatiale : d'une part l'intensité des navettes décroît avec l'augmentation de la distance entre les lieux, d'autre part elle est d'autant plus forte que la population concentrée dans chacun de ces lieux est importante (fig. 3 et 4). Ainsi le Rhône apparaît très perméable sur sa rive droite au niveau d'Avignon, d'Orange et de Montélimar (conjonction des deux lois précédemment énoncées avec même une influence qui augmente du fait de la faiblesse de la concurrence du côté gardois et ardéchois), un peu moins au niveau de Pierrelatte (activité intense mais densités de population contrastées) et de Valence où l'attraction transrhodanienne d'abord en augmentation à proximité du pôle d'emploi chute brutalement du fait de la faiblesse de la population urbaine et du relatif enclavement des communes (Privadois et canton de Vernoux-en-Vivarais).

Figure 2 : Le poids des navettes domicile-travail transrhodaniennes dans l'ensemble des navettes entre Valence et Avignon en 1975 et 1990

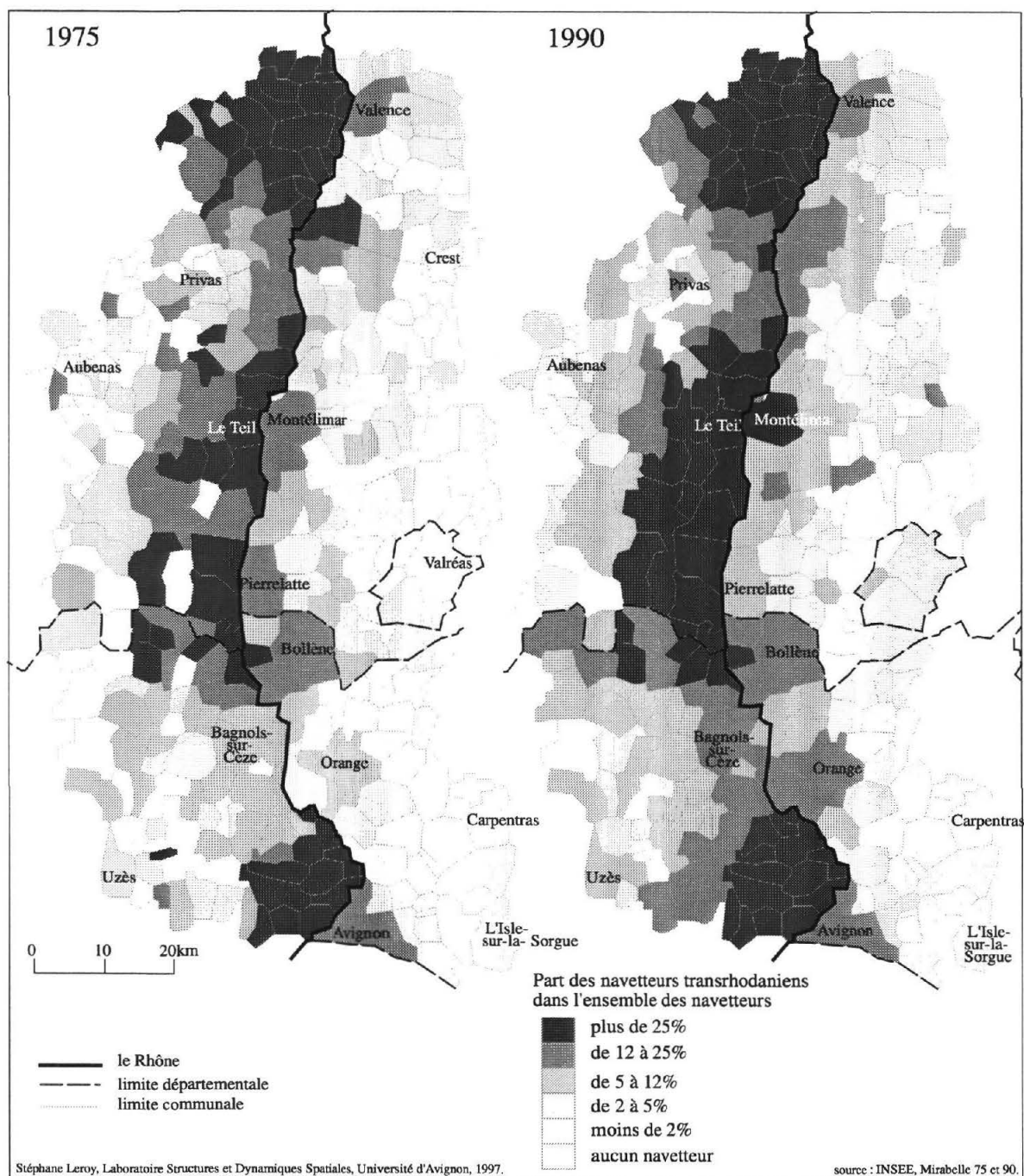
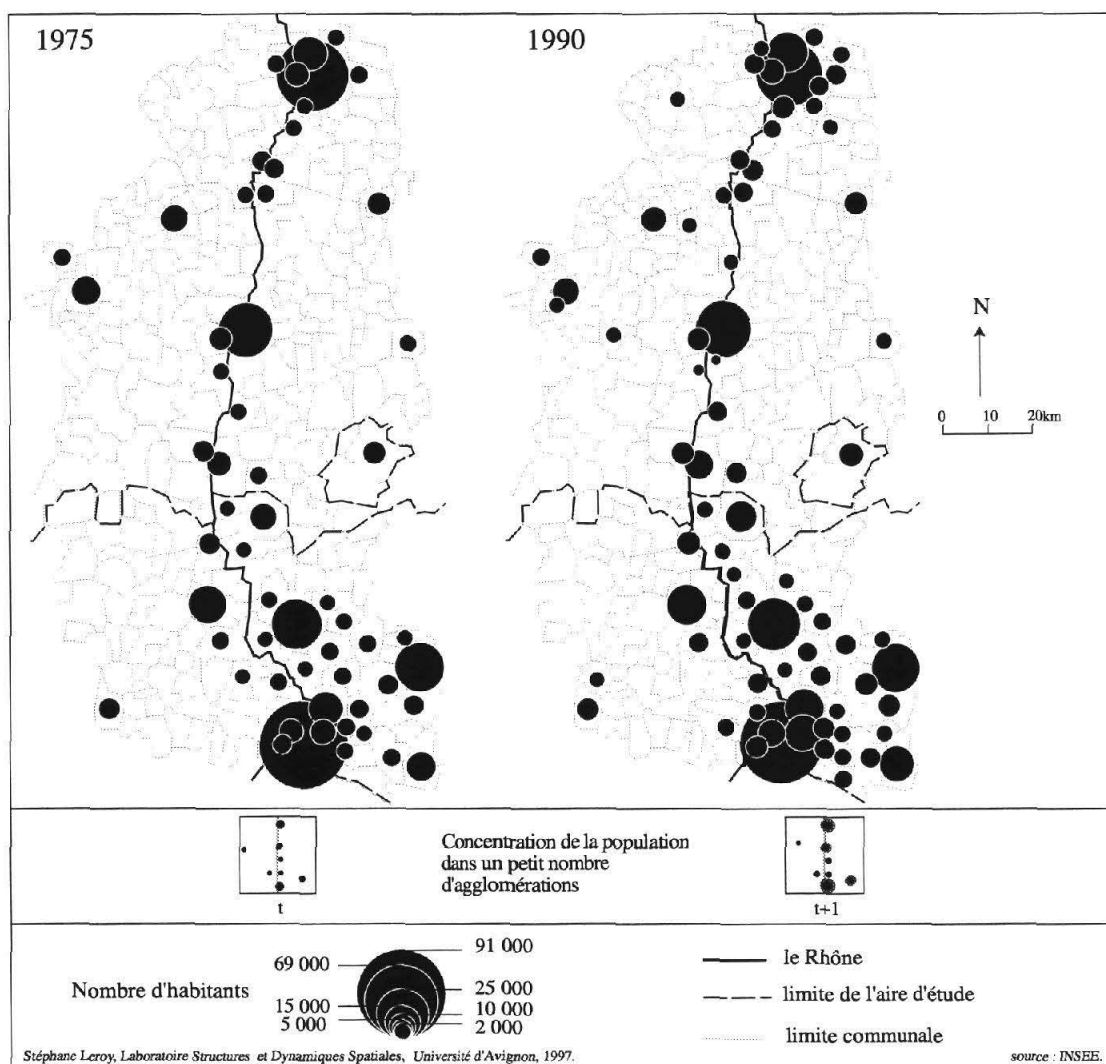


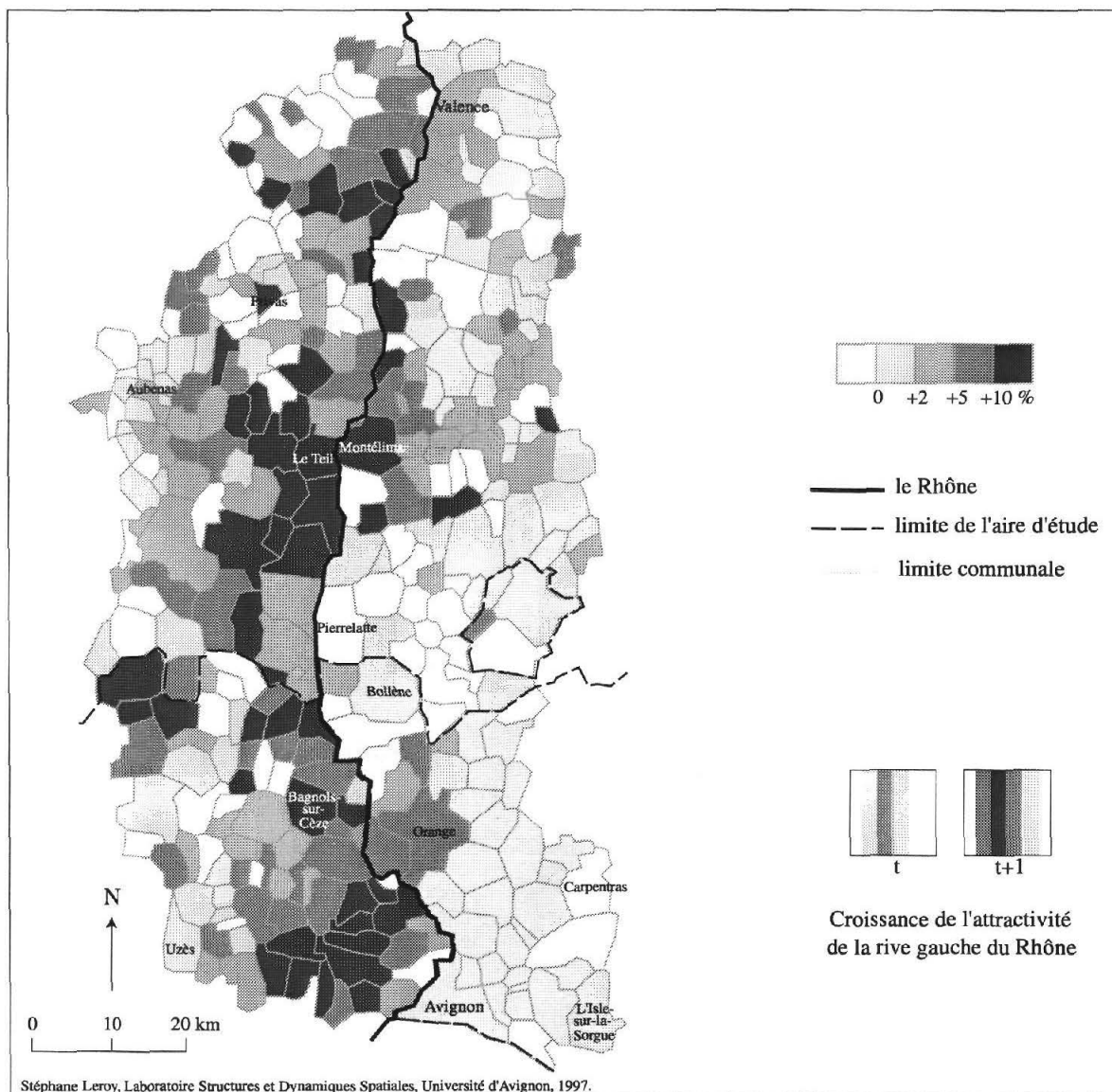
Figure 3 : Les communes urbaines de la vallée du Rhône entre Valence et Avignon en 1975 et 1990



La présence du Rhône ne freine pas les recompositions spatiales impulsées par les villes. Si sa perméabilité est de plus en plus forte, c'est parce que la polarisation des périphéries encore rurales ou périurbaines par l'emploi dans les centres urbains est de plus en plus intense.

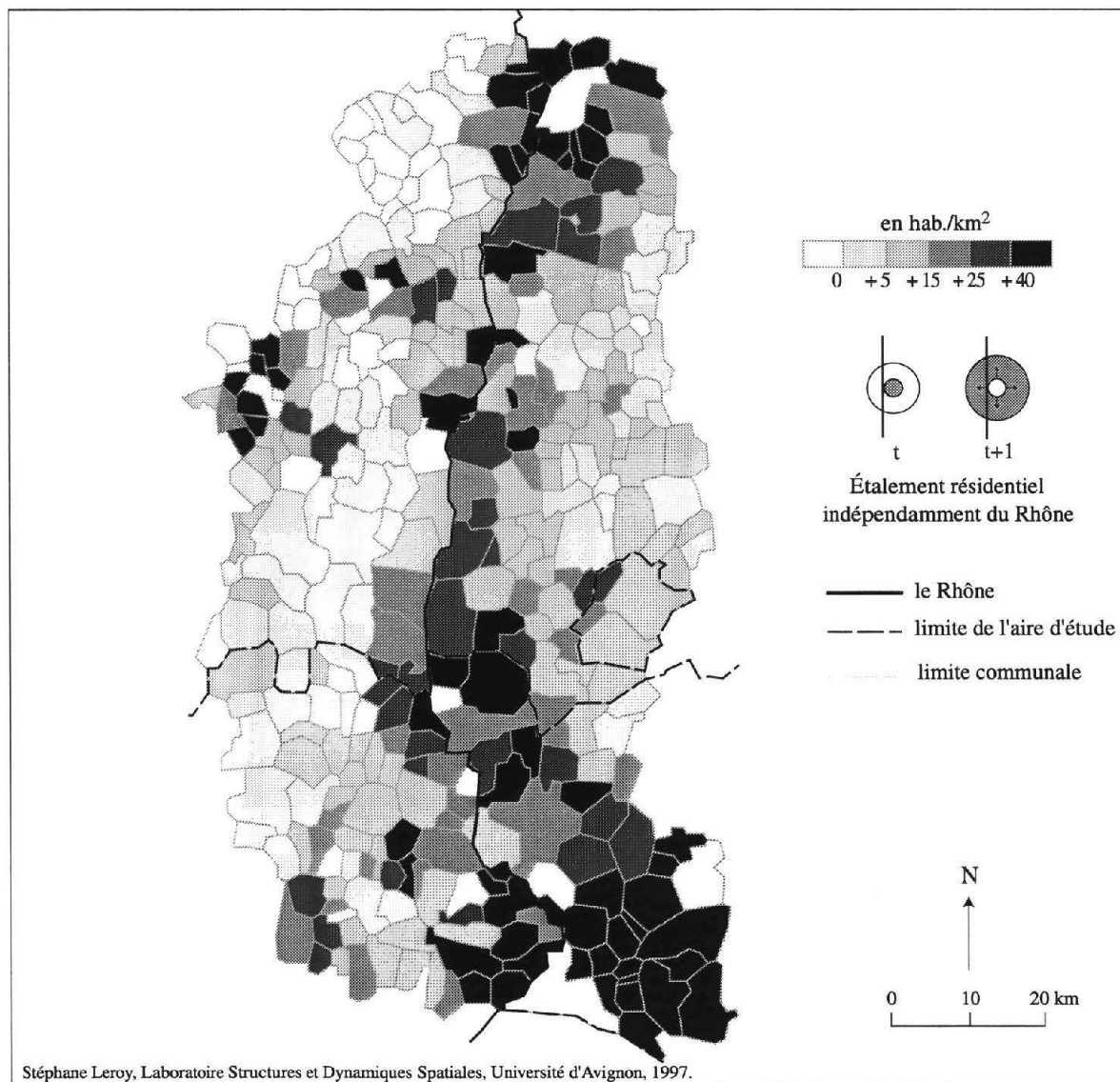
Il est possible d'apporter d'autres éléments de preuve à la démonstration que nous venons d'effectuer. En effet, nous pouvons essayer d'analyser le mouvement plus général dans lequel s'inscrit cet « effacement » du Rhône. Là encore, il suffit de quelques cartes pour restituer les dynamiques à l'œuvre. La plus importante de ces dynamiques est celle qui concerne le peuplement. L'évolution de la répartition de la population dans les villes entre 1975 et 1990 révèle des gains importants pour les agglomérations déjà situées au sommet de la hiérarchie de notre aire d'étude (fig. 3). Les unités urbaines d'Avignon, Valence, Carpentras et Montélimar (dans une moindre mesure) concentrent de plus en plus de population, pérennisant en la renforçant la hiérarchie urbaine et accentuant l'avantage de la rive gauche du Rhône sur la rive droite. Mais là encore, le rôle du fleuve est minime et il faut bien faire la part de ce qui est de l'ordre de l'héritage rappelé précédemment (l'inertie des armatures urbaines est repérée un peu partout) et ce qui relève de logiques spatiales nouvelles et souvent extérieures. Ainsi les plus fortes croissances de population urbaine se localisent quelque part entre Avignon, Carpentras et L'Isle-sur-la-Sorgue et ont surtout à voir avec ce qui se joue plus au sud, du côté de Marseille et d'Aix-en-Provence⁵.

Figure 4 : Evolution de la part des navetteurs transrhodaniens dans l'ensemble des navetteurs entre 1975 et 1990



De la même manière, les densités de population évoluent plutôt indépendamment de la frontière rhodanienne (fig. 5). Si le modèle de gradient fonctionne assez correctement, avec une décroissance des densités de population du Rhône vers les piémonts montagneux (Vercors, Préalpes, Massif Central, Cévennes), si le modèle de croissance anisotropique est cette fois-ci prégnant, dans certains secteurs « intermédiaires » (il y a une réelle dynamique le long du Rhône au niveau de Pierrelatte, Montélimar et Livron), la logique prédominante reste celle d'un étalement du peuplement du centre vers la périphérie, et cela sans dépendance avec la coupure rhodanienne. Cet épanchement urbain est d'autant plus important que les concentrations humaines sont fortes. Nous retrouvons l'ensemble Avignon-Carpentras-Orange, avec le pôle avignonnais qui se « déconcentre » nettement au-delà du Rhône (et même au sud, au-delà de la Durance) et Valence.

Figure 5 : Evolution de la densité de population dans le Rhône moyen entre 1975 et 1990



Sans avoir épuisé l'étude de l'influence du Rhône sur les dynamiques spatiales actuelles, la mise en évidence de cette double recomposition (concentration du peuplement dans un nombre réduit d'agglomérations déjà importantes et étalement résidentiel à partir des villes-centres de ces mêmes agglomérations) et cela sans véritable dépendance avec le Rhône, signifie clairement que les espaces du Rhône moyen n'ont pas aujourd'hui, par rapport au fleuve, un développement de type anisotrope. Cela vient confirmer nos conclusions sur l'accroissement de la perméabilité du Rhône, et donc son « effacement ».

Notes

¹ - L'espace intégré est défini comme l'espace des communes dans lesquelles la part des navetteurs ou migrants pendulaires vers l'unité urbaine la plus attractive est supérieure ou égale à 20 % des actifs ayant un emploi

² - L'espace polarisé est défini comme l'espace des communes dans lesquelles la part des navetteurs vers l'unité urbaine la plus attractive est supérieure ou égale à 20 % des actifs ayant un emploi

³ - Nouvelle preuve de l'intérêt majeur de la carte (pour celui qui sait s'en servir) dans toute entreprise de communication même/surtout dans celle aux finalités peu scientifiques

⁴ - S'il est nécessaire de parler de déterminisme physique (le fleuve) pour expliquer la configuration du semis des villes, ce même déterminisme doit être qualifié d'indirect ou de second ordre lorsque l'on appréhende la mobilité transrhodanienne

⁵ - Le système urbain polarisé avignonnais apparaît aujourd'hui comme une frange de l'aire polycentrique marseillaise en cours de métropolisation (cf. HELLE C., LEROY S., 1996 : « Provence-Alpes-Côte d'Azur. Structures, Dynamiques, Prospective », *Mappemonde*, n° 4, pp. 8-15)