

UNE ACCESSIBILITÉ, DES ACCESSIBILITÉS ?

313

DÉCEMBRE 2020



MOBILITÉ



La problématique de l'accessibilité est souvent au cœur des projets de territoire. Son amélioration est perçue comme le premier moyen de lutte contre l'isolement, voire « l'assignation à résidence » de certaines populations, confinées dans des secteurs peu accessibles ou dépendant uniquement de la voiture. C'est d'ailleurs une des orientations majeures de la Loi d'Orientation des Mobilités.

L'ADEUS a développé des outils pour améliorer la connaissance du fonctionnement des territoires, identifier leurs niveaux d'accessibilité et éclairer les réponses possibles de la puissance publique en matière

d'offre de transport, d'aménagement et d'équipement des territoires.

Les résultats présentés dans cette note illustrent les multiples manières de questionner les différentes accessibilités d'un même territoire, selon les personnes ou les modes auxquels on s'intéresse. Les analyses se concentrent sur les modes alternatifs à la voiture dans le but de souligner la facilité que nous avons ou non à nous affranchir de celle-ci selon les secteurs, les moments de la journée ou les trajets à réaliser.

Derrière ces problématiques d'accessibilités et de dépendance

à la voiture, ce sont l'équité et la résilience de l'ensemble du système territorial qui se posent. En effet, au-delà des questions énergétiques et environnementales que soulève un fonctionnement centré sur l'automobile, ce sont également les inégalités sociales et économiques qu'elles peuvent creuser qui méritent d'être questionnées.

Ces analyses, réalisées en amont de la crise sanitaire liée à la Covid, prennent un sens particulier alors que les français ont été contraints de mesurer le poids de l'assignation à résidence au travers des deux vagues de confinement observées en 2020.

La proximité, échelle indispensable mais insuffisante

La proximité : désir et réalité

L'Enquête Mobilité Allégée menée par l'ADEUS en 2019 a confirmé que la majorité des déplacements des habitants du Bas-Rhin s'inscrivait toujours dans une relative proximité géographique : près de deux déplacements sur trois font moins de 3 km. Sur ces distances relativement courtes, les transports collectifs, notamment urbains, et surtout la marche et le vélo se révèlent extrêmement compétitifs et concurrentiels face à la voiture.

Cette proportion importante de déplacements dans la proximité est structurelle car presque inchangée sur les deux dernières décennies.

En revanche, les pratiques modales dans la proximité ont changé. C'est ainsi que l'usage de la voiture est passé de 61 % à 50 % en dix ans. Cette baisse, plus marquée dans les secteurs urbains, s'observe aussi dans les plus petites communes où la marche a fortement crû (en dehors de l'Eurométropole de Strasbourg, ce mode passe ainsi de 20 à 28 % des déplacements).

Vivre dans la proximité est une aspiration pour une majorité de la population, notamment car cela traduit la possibilité pour un individu d'accéder à tout ce dont il peut avoir besoin facilement, près de chez lui, sans nécessiter l'usage d'un mode motorisé. C'est en quelque sorte l'accessibilité idéale : peu de contraintes, aucune dépendance à autrui, aucun coût.

La réalité des bassins de vie dépasse souvent la proximité

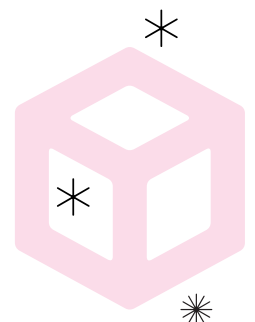
Cependant, malgré la faible distance de la majorité des déplacements, le bassin de vie de chaque individu dépasse en réalité souvent l'échelle de la proximité de son domicile. Ainsi, sur un jour type, seules deux personnes sur cinq ne s'éloignent effectivement pas à plus de 3 km de leur domicile et ne dépassent donc pas ce seuil, théorique, de la proximité. Pour 25 % de la population, l'éloignement quotidien par rapport au domicile dépasse les 10 km.

La voiture encore souvent le mode le plus efficace

En outre, même s'ils font moins de 10 km, certains trajets se révèlent difficilement conciliables avec des pratiques cyclables (le vélo électrique étant encore relativement peu développé) ou l'usage des transports en commun. Dans ce dernier cas, seuls les territoires les mieux maillés ont une bonne couverture territoriale quoique impliquant plusieurs correspondances. La plupart des autres collectivités ne disposent que de quelques dessertes, sur les axes et flux les plus structurants.

Par ailleurs, certaines personnes (dont la mobilité est réduite par exemple) mais aussi certaines caractéristiques de déplacements (transport de pondéreux ou d'encombrants, chaînes de déplacements à réaliser, etc.) se reportent difficilement sur d'autres modes que la voiture. Sans même aborder la question de l'image des différents modes, ces différentes raisons expliquent pourquoi la voiture reste encore largement au cœur de l'organisation quotidienne de la majeure partie de la population.

Mettre en lumière les territoires qui y sont les moins dépendants, et à l'inverse ceux qui le sont le plus, est alors stratégique. Dans le premier cas, pour accompagner leur développement et leur faible dépendance à l'automobile, dans le second, pour anticiper et réduire les effets que pourrait avoir une prochaine crise énergétique... ou simplement l'augmentation du coût des carburants, avec les impacts sociaux que l'on peut craindre.



Au-delà de la proximité, développer les conditions des accessibilités

Des modes inégaux, avec leurs forces et leurs faiblesses

Tous les modes de transport ne se valent pas. C'est une réalité autant sous l'angle du confort ou de la sécurité que sous celui de « l'adhérence¹ au territoire » ou de l'efficacité en matière de desserte spatiale.

Dans ce domaine, vitesse, autonomie, liberté de mouvement, faibles contraintes externes sont les principaux facteurs expliquant la qualité d'une offre de transport. Or, la voiture est bien souvent la plus efficace dans la plupart de ces domaines. C'est bien cette raison qui fait qu'elle reste aujourd'hui

le levier central de l'organisation quotidienne d'une majorité de ménages.

Pour autant, les alternatives modales à la voiture disposent toutes d'indéniables qualités intrinsèques elles aussi : peu de contraintes d'offre (coût, stationnement, congestion) et une liberté de cheminements quasi-totale, l'immersion dans un cadre de vie attractif pour la marche et le vélo ; la vitesse, les priorités diverses, la tarification, les coûts réduits et le moindre impact environnemental, pour les transports collectifs.

Ces caractéristiques vont contraster l'accessibilité offerte par chacun de ces modes sur les territoires, comme l'illustrent les cartographies page suivante, représentant les zones accessibles en un temps donné (isochrones) pour différents modes de transport au départ d'un même point.

1. L'adhérence traduisant la capacité des usagers d'un mode à profiter des aménités offertes par le territoire traversé. (Cf. Conférence de Georges AMAR sur le site de l'ADEUS)

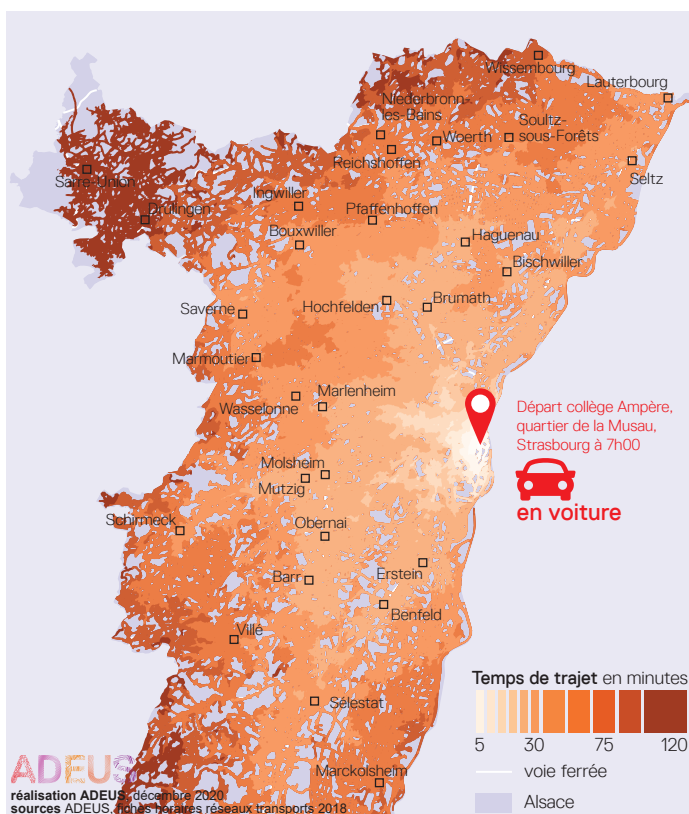
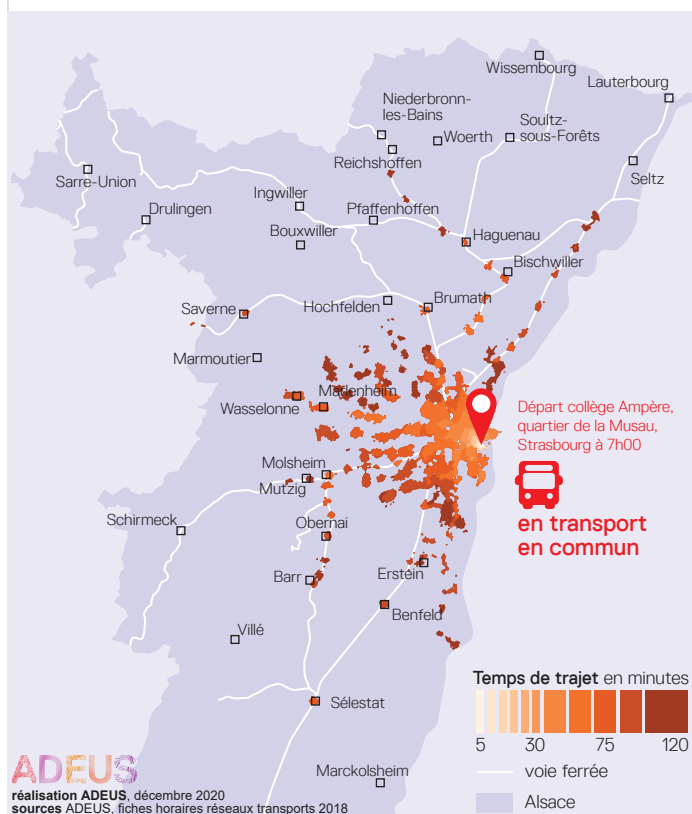
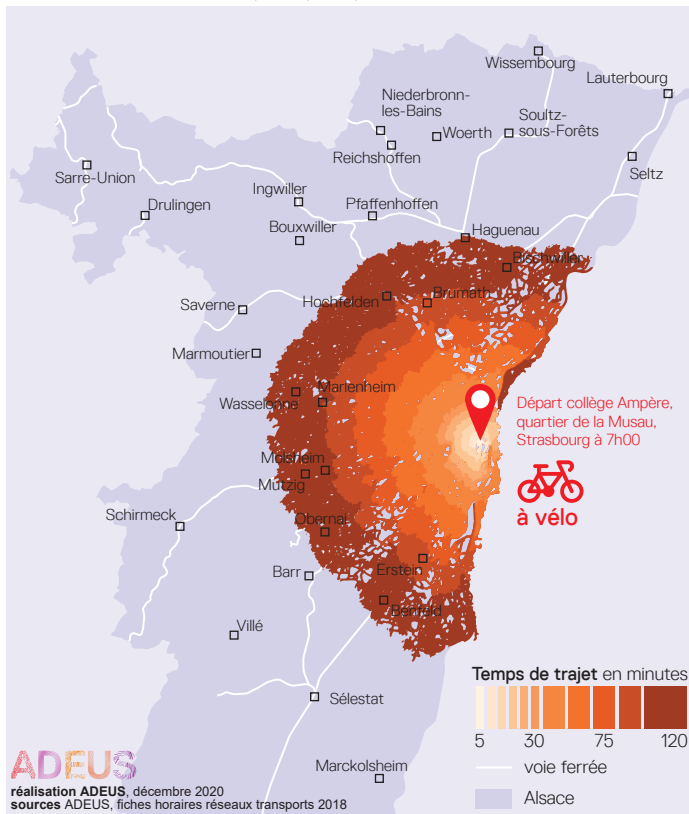
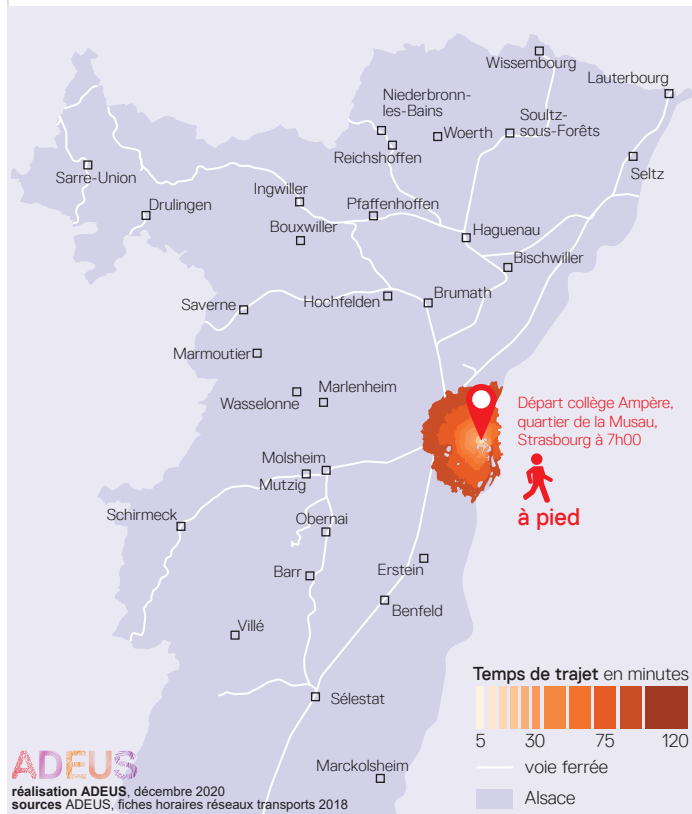


ROUTE DÉPARTEMENTALE DANS LE KOCHERSBERG

UNE ACCESSIBILITÉ, DES ACCESSIBILITÉS ?

ISOCHRONES DE L'ACCESSIBILITÉ DU TERRITOIRE EN FONCTION DES MODES ET DES TEMPS DE PARCOURS POUR UN DÉPART À 7H00

le modèle ne permet pas de produire des informations transfrontalières en l'état



Une accessibilité variable dans le temps

Pour un même mode, la qualité de l'accessibilité est également question de temporalité : à l'échelle de l'année (offres saisonnières, périodes scolaires/vacances, grands mouvements de vacanciers), de la semaine (jours ouvrés, week-end) et même de la journée (pics de circulation, périodes de pointe, heures creuses).

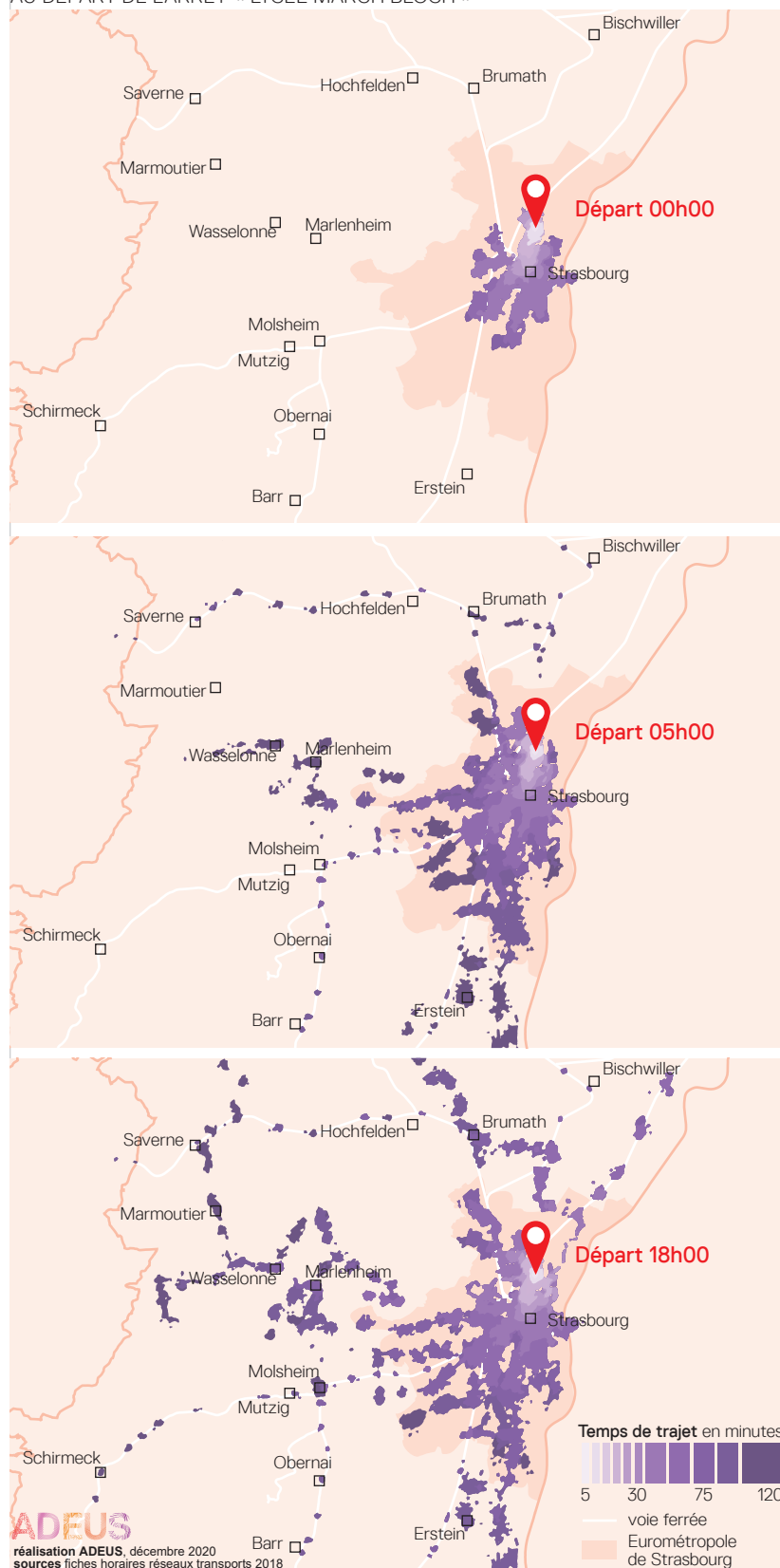
Selon les périodes, la desserte sera plus ou moins efficace : dans le cas des axes automobiles, on estime par exemple que le temps de trajet des automobilistes strasbourgeois est majoré de 67 % le soir (source TomTom, 2019) en raison de la saturation des voies, ce qui contraint mécaniquement l'accessibilité globale de tout le Bas-Rhin, pénalise son fonctionnement économique ainsi que la qualité de vie de ses habitants.

Les transports collectifs, de plus en plus souvent isolés de la circulation automobile pour ne pas être ralentis par les embouteillages, connaissent des variations de fréquence marquées entre périodes de pointe ou creuses, entraînant d'importants écarts dans la qualité globale de l'accessibilité d'un territoire (temps d'attente accrus, correspondances dégradées voire absence d'offre). Pourtant, en matière de demande de déplacements, les écarts tendent à se lisser entre périodes creuses et de pointe.

Ces évolutions journalières des offres de transports collectifs, l'absence d'offre tôt le matin ou tard le soir, sont un facteur limitant de l'usage des transports en commun, notamment pour les déplacements de loisirs.

Dans les réseaux urbains importants, à l'instar de celui de l'Eurométropole de Strasbourg, les écarts à l'échelle de la journée sont proportionnellement moindres, mais existent encore.

TEMPS DE TRAJET DE TRANSPORT EN COMMUN EN FONCTION DE L'HEURE AU DÉPART DE L'ARRÊT « LYCÉE MARCH BLOCH »



Des contrastes parfois dissuasifs

Analyser l'accessibilité d'un territoire doit se faire globalement et pas de manière figée. L'analyse doit considérer les écarts qui existent entre périodes de l'année, de la semaine, de la journée, pour prendre en compte la réalité vécue par les habitants de ce territoire.

S'il paraît, par exemple, indispensable dans le cadre d'un diagnostic territorial de comptabiliser le nombre de passages de bus à un arrêt, cette information ne suffit pas à évaluer la qualité de l'offre. Au-delà de l'évidente question de l'amplitude horaire, l'homogénéité de l'offre à l'échelle de la journée doit être également observée, l'idéal étant de tendre, dans ce domaine, vers un cadencement, permettant à l'usager de s'affranchir de la contrainte des horaires.

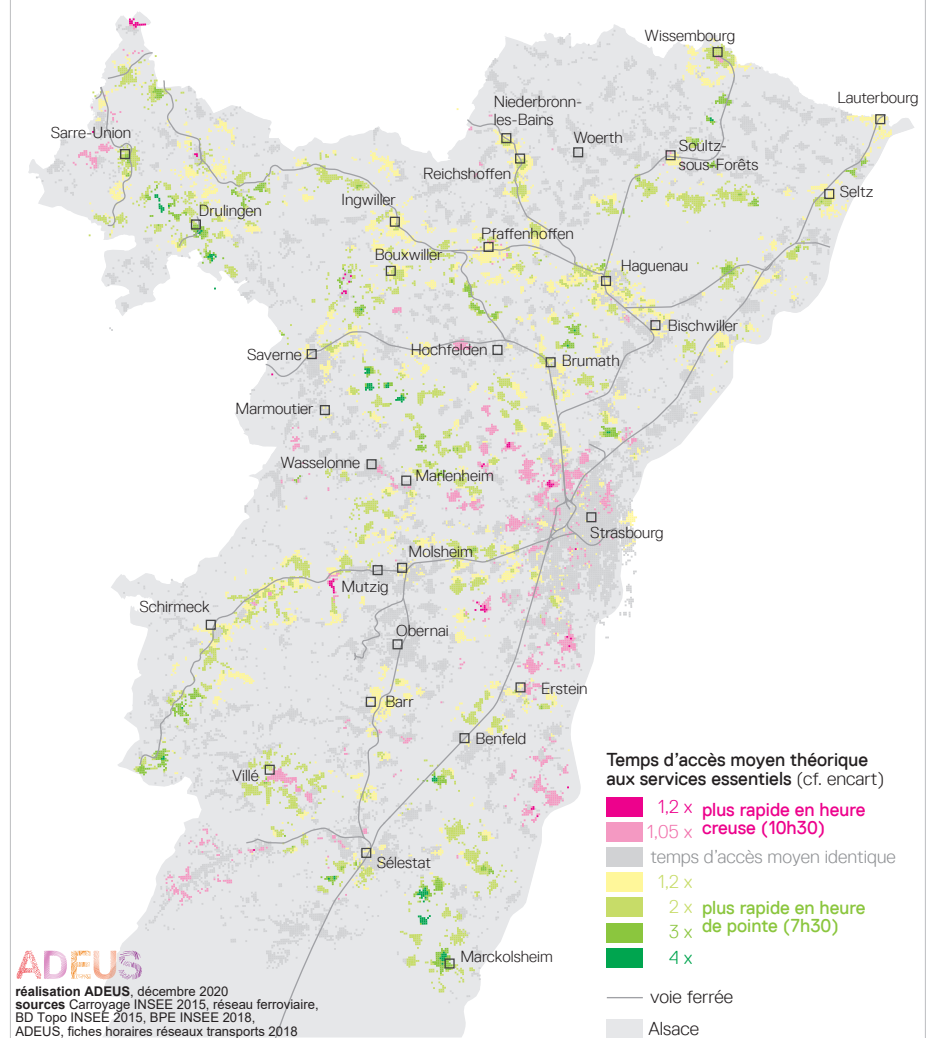
La carte ci-contre met en lumière les écarts existants en matière d'accessibilité théorique des territoires par les transports collectifs entre une période de pointe (ici pour un départ à 7h30) et une période creuse (départ à 10h30). L'indicateur utilisé permet de mesurer le temps d'accès moyen vers l'ensemble des services considérés comme essentiels (cf. encart).

Dans la grande majorité des territoires (en vert sur la carte), l'accessibilité est renforcée sur la période de pointe du matin. Certains secteurs disposent de temps d'accès moyens jusqu'à quatre fois plus courts que sur la période creuse de comparaison (en raison notamment de la qualité des correspondances).

Les quelques territoires où la donne est inversée (en rose), situés dans, ou à proximité de l'Eurométropole de Strasbourg où l'offre est peu contrastée, présentent en fait des écarts minimes en comparaison : les temps moyens plus longs en heure de pointe ne sont seulement de 10 % au maximum et s'expliquent par des conditions de circulations plus fluides en heure creuse.

Pour les habitants, ces contrastes en matière d'offre de transport à l'échelle de la journée sont loin d'être anecdotiques, d'autant plus qu'un déplacement est rarement composé d'un aller simple et que la question du retour vient également compliquer l'équation.

DIFFÉRENCES D'ACCESSIBILITÉ THÉORIQUE AUX SERVICES ESSENTIELS ENTRE PÉRIODE DE POINTE ET PÉRIODE CREUSE



INDICATEUR D'ACCESSIBILITÉ AUX SERVICES ESSENTIELS

Pour cet indicateur, un temps d'accès moyen vers chacune des familles de services essentiels a été calculé. Ces familles concernent les commerces alimentaires, les équipements d'enseignement, de santé, les services à la personne ainsi que des équipements culturels et sportifs.

Lier accessibilité et besoins des populations

Dans la mesure où la mobilité d'une personne est la traduction spatiale de son programme d'activités, un territoire accessible peut être défini comme un territoire qui offre la possibilité à ses habitants de réaliser aisément leur programme d'activités.

Ces programmes varient fortement selon les profils des individus, une personne âgée ne cherchant par exemple pas à accéder aux mêmes services qu'un jeune parent ou qu'un adolescent. L'accessibilité d'un territoire sera perçue très différemment selon les personnes.

Des analyses « à la carte » peuvent être réalisées pour évaluer l'accessibilité propre à certains profils de populations. Des « paniers de services » type ont été constitués en fonction des services et équipements auxquels ces différentes personnes cherchent à avoir accès.

Cette approche, menée sur le PETR Bruche-Mossig, a ainsi permis de mettre en lumière les écarts d'accessibilité qui existent entre les différents profils de personnes, au regard de leurs besoins propres :

- les secteurs plus urbains, à l'instar des communes du Piémont telles que Molsheim et Wasselonne, se révèlent plus accessibles pour les familles que pour les seniors grâce à des équipements plus nombreux et plus densément répartis sur le territoire (1) ;
- ce constat est le même dans le secteur de Schirmeck et sur la basse Vallée de la Bruche (2) ;
- en revanche, sur la haute Vallée et dans les secteurs plus isolés, les seniors disposent d'une accessibilité proportionnellement meilleure, les services et commerces présents dans ces communes correspondant davantage à leurs besoins (3).

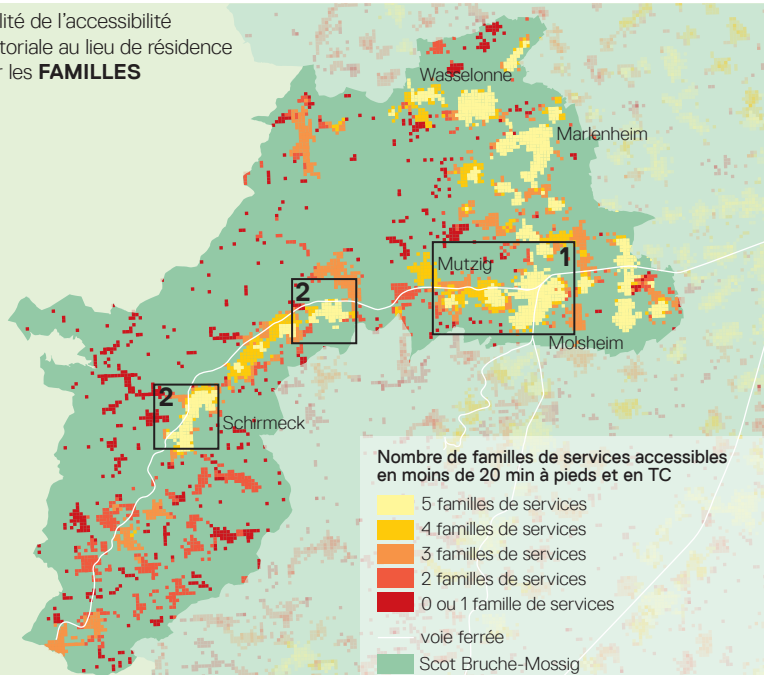
Calcul de l'accessibilité en fonction des paniers de services :

- pour les seniors, ont été priorités : les commerces de proximité (boucher, boulanger, épicerie, coiffeur), les services de santé (médecins, pharmaciens, dentistes) ou à la personne (poste, banque).
- pour les familles, les paniers sont enrichis autour des services et équipements à la petite enfance et à la scolarité.
- pour les adolescents, les équipements scolaires ou encore sportifs ont également été intégrés.
- pour les jeunes adultes ce sont les services en lien avec l'entrée dans la vie active qui sont privilégiés.

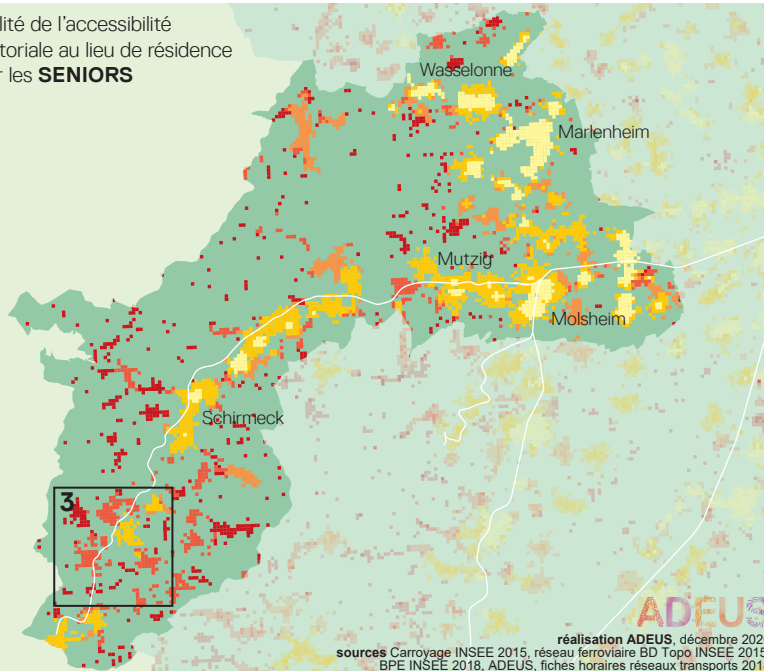
Ces paniers peuvent être ajustés en tant que de besoin, ce qui entraîne mécaniquement une évolution des périmètres considérés comme accessibles en raison de l'accès qu'ils offrent (dans la proximité ou à plus longue distance) aux services retenus.

ÉCART D'ACCESSIBILITÉ THÉORIQUE AUX SERVICES ESSENTIELS POUR DEUX PROFILS DE PERSONNES DISTINCTS : LES FAMILLES AVEC JEUNE(S) ENFANT(S) ET LES SENIORS

Qualité de l'accessibilité territoriale au lieu de résidence pour les **FAMILLES**



Qualité de l'accessibilité territoriale au lieu de résidence pour les **SENIORS**



Conclusion et enjeux

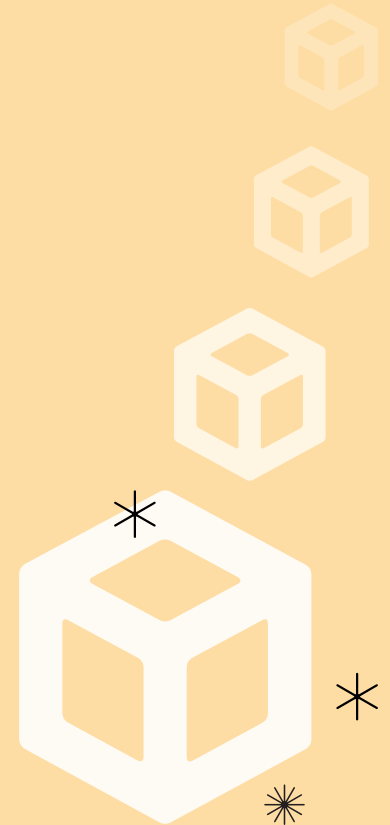
L'accessibilité d'un territoire est loin d'être une notion objective. Elle découle des caractéristiques du territoire, de son degré d'équipement en commerces et services, des offres de transport qui le desservent, et dépend également des caractéristiques de ses habitants et usagers, en fonction de leurs besoins et compétences.

Loin de pouvoir apporter une réponse standardisée, mal adaptée et/ou onéreuse, il est indispensable de tenir compte de la diversité des situations, des territoires et des besoins pour proposer un modèle de mobilité adapté. Cette approche seule permet de constituer les bouquets de services qui permettront au plus grand nombre de trouver l'alternative modale qui convient à leur besoin.

Cependant, la mobilité n'est pas qu'affaire de rationalité, et toute forme d'objectivation, à l'instar de cette note, se confronte à la réalité des pratiques et

des choix des usagers, qui s'appuient sur leurs habitudes, leurs préférences, l'image qu'ils se font des modes, etc. Bref qui dépendent de leurs modes de vie. Afin de creuser cette dimension plus subjective de l'accessibilité territoriale, et de mesurer les écarts qui existent entre théorie et pratique, ces travaux doivent être complétés par une mise en perspective des données issues des modèles d'analyse de l'ADEUS et de celles issues des pratiques réelles observées.

Ces réflexions permettront de repositionner, à leur niveau, les autres leviers qui composent une politique de mobilité : services connexes, soutien à l'innovation, sensibilisation, éducation, communication, ... mais aussi place de la voiture dans nos rues, et dans notre manière d'aménager le territoire. Autant de leviers réels mais bien fragiles dans un pays dont l'économie reste largement construite autour et dépendante de l'automobile, thermique hier, électrique demain...



Pour aller plus loin :

- Résultats essentiels de l'EMA 2019 : <http://www.adeus.org/productions/enquete-mobilite-2019-resultat-essentiels>
- Note 307 : confinement, télétravail et mobilité : pratiques et enseignements sur l'aire métropolitaine strasbourgeoise : <http://www.adeus.org/productions/les-notes-de-ladeus-ndeg307-mobilites>
- Note 173 : réinterroger l'accessibilité des territoires au regard des besoins des habitants (1/2) : <http://www.adeus.org/productions/les-notes-de-ladeus-ndeg173-deplacement>
- Note 268 : réinterroger l'accessibilité des territoires au regard des besoins des habitants (2/2) : <http://www.adeus.org/productions/note-268-desserte-des-bassins-de-vie>
- Note 261 : la motorisation des ménages, entre choix et nécessité : <http://www.adeus.org/productions/les-notes-de-ladeus-ndeg261-deplacement>
- Note 232 : permettre à tous l'accès à l'emploi, réalités et limites : <http://www.adeus.org/productions/les-notes-de-ladeus-ndeg232-mobilite>



L'Agence
de Développement
et d'Urbanisme
de l'Agglomération
Strasbourgeoise

Directrice de publication : **Anne Pons, Directrice générale de l'ADEUS**

Équipe projet : **Timothé Kolmer** (chef de projet), **Pierre de Cadenet, Hyacinthe Blaise, Nathalie Griebel, Benoit Vimbert**

PTP 2020 - N° projet : **1.2.4.6**

Photos et mise en page : **Jean Isenmann**

© ADEUS - Numéro ISSN 2109-0149

Notes et actualités de l'urbanisme sont consultables sur le site de l'ADEUS www.adeus.org