

DESSERTE DES BASSINS DE VIE

RÉINTERROGER L'ACCESSIBILITÉ DES TERRITOIRES AU REGARD DES BESOINS DES HABITANTS (2/2)

268

DÉCEMBRE 2018

↖ ↗ ↘ ↙ ↕ ↔ ↠ ↡ ↢ ↣ ↤ ↥ ↦ ↧ ↨ ↩ ↪ ↫ ↬ ↭ ↮ ↯ ↰ ↱ ↲ ↳ ↴ ↵ ↶ ↷ ↸ ↹ ↺ ↻ ↼ ↽ ↾ ↿ ↺ ↻ ↼ ↽ ↾ ↿ ♂ ♀ MOBITÉS



Les nombreux travaux de l'ADEUS sur les PLUi et SCoT ont abouti à réinterroger la notion d'accessibilité territoriale. Plus que le temps d'accès à une centralité donnée, cette accessibilité peut être définie par la capacité d'un territoire à offrir un accès aux services et équipements répondant aux besoins des habitants.

Or, cette approche révèle que peu d'habitants du Bas-Rhin sont en mesure de réaliser leur programme d'activités quotidien à l'échelle de la proximité de leur domicile. Dit autrement, pour

une majorité de Bas-Rhinois, il est aujourd'hui nécessaire de pouvoir se déplacer, de plus en plus loin de son domicile, pour accéder aux services et équipements souhaités.

Ce fonctionnement en interdépendance des territoires permet de réduire les inégalités territoriales et favorise les économies d'échelle, mais les flux induits interrogent la viabilité, énergétique notamment, d'un système qui s'est largement construit autour de la voiture individuelle.

La notion d'accessibilité semble ainsi devoir également tenir compte de la capacité des territoires à s'affranchir de l'usage exclusif de la voiture, grâce aux alternatives telles que les transports collectifs, notamment.

Les premiers résultats de cette approche revisitée de l'accessibilité territoriale sont présentés dans cette note. Ils donnent la mesure de notre grande dépendance à la voiture, mais aussi de l'efficacité des alternatives sur certains types de déplacements.

Un maillage de transports collectifs dense, encore très concentrique

Une couverture des transports collectifs dense...

En raison de sa densité urbaine et du maillage offert par les réseaux urbains et interurbains qui le sillonnent, le Bas-Rhin dispose d'une excellente couverture en transports collectifs. Néanmoins, l'existence de celle-ci ne garantit pas sa pertinence pour l'usager.

Un premier indicateur, quantitatif, définit le temps d'accès moyen à tous les arrêts de transports en commun. Sans hiérarchie, en donnant la même importance à tous les arrêts, il dresse un premier tableau de la performance de l'offre sur le territoire. Près de la moitié (43 %) des secteurs habités ou occupés par une activité du département ont un temps d'accès moyen aux arrêts du département inférieur à 60 minutes. Et seuls 18 % ont un temps d'accès supérieur à 120 minutes.

... mais inégalement efficace

Les territoires les mieux connectés sont ceux qui comptent le plus grand nombre de résidents, l'offre y étant plus importante, tant en densité d'arrêts que de maillage permettant d'aller dans de nombreuses directions. En conséquence, ce sont près de 75 % des habitants du département qui mettent en moyenne moins de 60 minutes vers chacun des autres arrêts TC, alors que seuls 6 % d'entre eux mettent plus de deux heures ou sont trop éloignés d'un arrêt TC pour justifier un rabattement.

Les principaux pôles (en particulier l'Eurométropole), parcourus par des réseaux urbains, et en second lieu

les secteurs desservis par les lignes interurbaines structurantes sont logiquement les mieux connectés. La population qui réside dans un secteur avec une connectivité globale moyenne inférieure à 30 minutes (4 % des habitants) vit quasi intégralement à Strasbourg, les autres étant les voisins des principales gares de l'Eurométropole.

Une offre largement articulée autour des polarités

L'organisation des offres interurbaines, très largement radioconcentrique, met en évidence le rôle de nœuds multimodaux des principales centralités du département. Le secteur le plus connecté est ainsi la gare de Strasbourg, où se croisent les principaux réseaux urbains et interurbains. À l'inverse, cette organisation positionne également certains bouts de lignes en situation de « culs-de-sac », forcément moins bien articulés avec le reste du territoire. Parmi les territoires desservis, les plus périphériques et les plus éloignés du cœur métropolitain strasbourgeois sont ainsi ceux qui sont globalement les moins bien connectés.

Ce modèle d'organisation étoilé cherche principalement à répondre à la demande massive de rabattement des actifs vers les pôles. Avec 53 % des emplois du Bas-Rhin localisés dans l'Eurométropole de Strasbourg, celle-ci représente le premier pôle d'emplois du département et attire plusieurs dizaines de milliers d'actifs quotidiennement. S'il est alors légitime et nécessaire de proposer des alternatives à la voiture pour ces flux, le modèle actuel pose toutefois certaines questions, en raison notamment :

L'indicateur de qualité de la connectivité correspond – pour chacun des 37 000 carreaux du département – au temps d'accès moyen vers chacun des 1 500 arrêts TC du département.

- de la saturation progressive des infrastructures qu'il induit (routes et fer) ;
- de la faiblesse relative des offres de périphérie à périphérie, même quand elles concernent des polarités ;
- de la difficulté de gestion des offres que cette organisation implique : heures creuses, gestion de la contre-pointe, parc roulant dimensionné sur les heures de pointe, etc.

Ce modèle se révèle en outre peu adapté aux changements d'organisation territoriale et de modes de vie à l'œuvre. En effet, le fonctionnement métropolitain tel qu'il se dessine à l'échelle du Rhin supérieur aujourd'hui s'appuie davantage sur un maillage en réseau fin et dense, auquel ne répond que partiellement l'offre de transports collectifs existante.

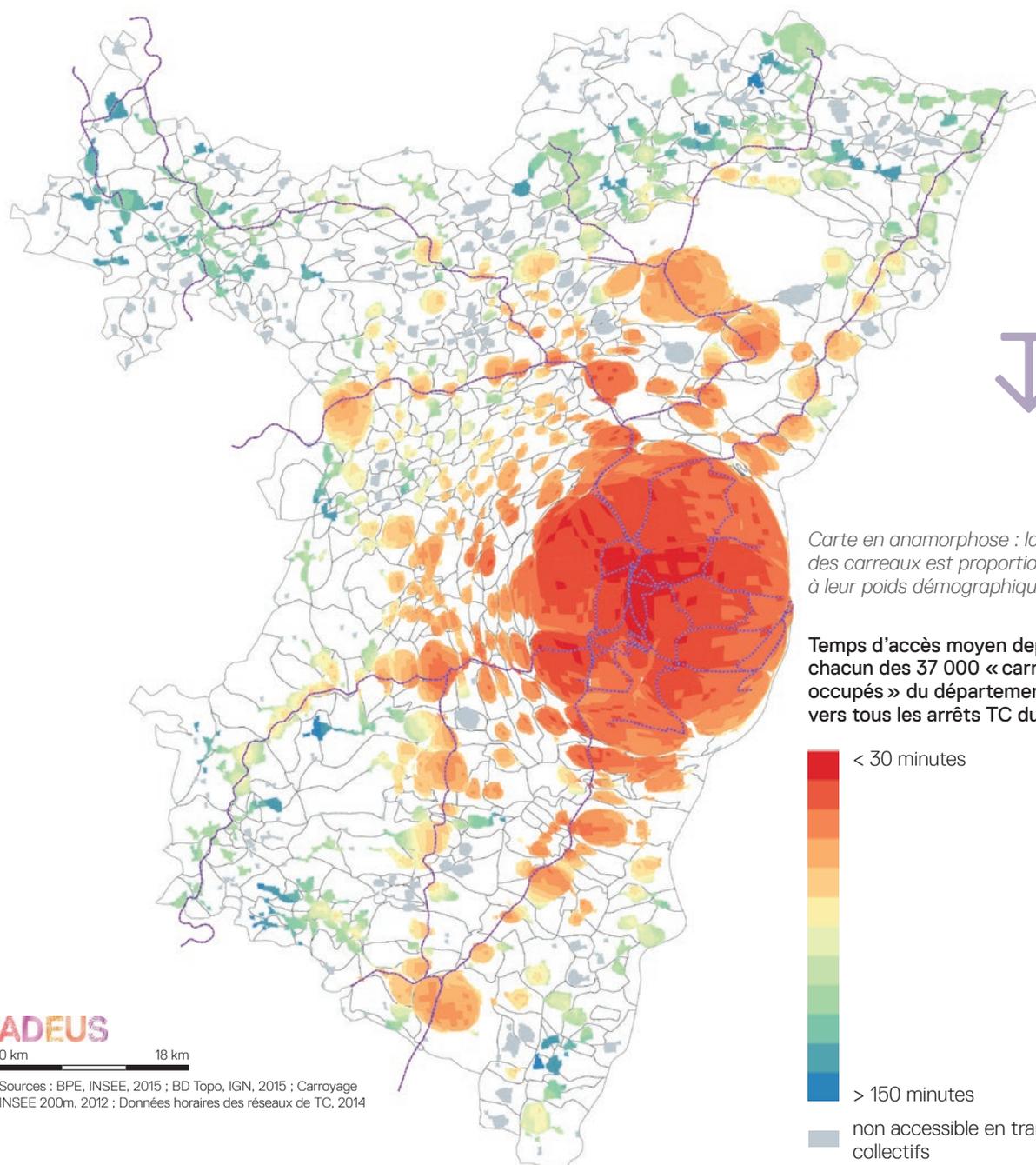


Des bassins de vie larges, liés aux caractéristiques de localisation des équipements



CONNEXITÉ DU TERRITOIRE

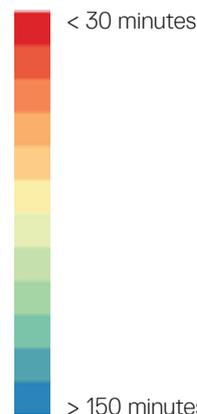
FACILITÉ DE MISE EN RELATION DES TERRITOIRES GRÂCE AUX RÉSEAUX DE TRANSPORTS COLLECTIFS



Carte en anamorphose : la taille des carreaux est proportionnelle à leur poids démographique

Temps d'accès moyen depuis chacun des 37 000 « carreaux occupés » du département vers tous les arrêts TC du département

< 30 minutes



> 150 minutes
non accessible en transports collectifs

ADEUS

0 km 18 km

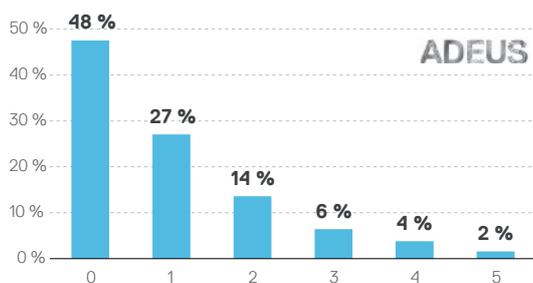
Sources : BPE, INSEE, 2015 ; BD Topo, IGN, 2015 ; Carroyage INSEE 200m, 2012 ; Données horaires des réseaux de TC, 2014

S'il permet d'évaluer de manière théorique la qualité de l'articulation d'un territoire, l'indicateur de connexité construit précédemment est déconnecté des besoins des individus et ne répond pas à la problématique d'accessibilité. Ainsi, un secteur faiblement équipé, isolé et globalement peu connecté, peut profiter d'un lien privilégié en transports collectifs avec une centralité secondaire comptant de nombreux services et équipements qui vont alors être mutualisés entre ces deux communes.

Des équipements intermédiaires dont la zone de chalandise dépasse l'échelle de proximité

Les travaux réalisés en 2015 avaient mis en lumière que seule une petite partie de la population résidant dans certains secteurs des cœurs d'agglomérations du département pouvait profiter de la proximité (rayon de 300 mètres) de l'ensemble des services intermédiaires nécessaires à la réalisation d'un programme d'activités hebdomadaire. Ainsi, 70 % des habitants du Bas-Rhin ne disposaient d'aucune des cinq familles d'équipements intermédiaires (cf. encadré) à proximité de leur domicile, alors que seuls 8 % profitaient de la proximité de deux de ces familles et 1 % d'une majorité d'entre elles. Même à 500 mètres, le constat reste le même : les équipements intermédiaires, à l'inverse des équipements du quotidien, ont des zones de chalandise qui dépassent largement l'échelle de la proximité pour s'inscrire dans des bassins de vie mutualisés.

NOMBRE DE SERVICES INTERMÉDIAIRES ACCESSIBLES À 500M ET PART DE LA POPULATION DÉPARTEMENTALE CONCERNÉE



Sources : INSEE - BPE 2015, RFL 2010

Équipements intermédiaires : entre diffusion sur le territoire et concentration dans les centralités

Intégrer l'offre de transports en commun pour enrichir ces analyses change en revanche le paradigme et apporte un éclairage sur les logiques d'implantation des équipements et sur les caractéristiques de leurs bassins de rabattement. Ainsi, certains services, les plus rares notamment, se concentrent dans les polarités. Ils bénéficient alors des dessertes offertes au sein de ces agglomérations, mais ne profitent que peu aux territoires périurbains, à l'exception de ceux localisés sur les axes majeurs desservant lesdites polarités.

À l'inverse, d'autres équipements sont localisés de manière plus diffuse sur le territoire. Leur accès est alors facilité géographiquement, mais n'en demeure pas moins conditionné à la présence d'une offre de transport.

Si les équipements intermédiaires, moins nombreux que ceux du quotidien, s'inscrivent peu dans la proximité, ils sont néanmoins relativement bien accessibles en transports en commun pour une grande partie des habitants.

Pour rappel, les services intermédiaires sont regroupés en cinq familles de services/équipements :

- * les équipements d'enseignement secondaire : collèges et lycées ;
- * les équipements de loisirs : sportifs ou culturels ;
- * les hôpitaux et cliniques ;
- * des services administratifs : préfecture/sous-préfecture, assurance maladie, Pôle emploi ;
- * des services à la personne : banques, poste.

Tout est fonction de la densité et de la localisation des services. Si l'on prend l'exemple des lycées (carte 1), on constate leur très bonne accessibilité depuis la plupart des grandes communes, dans des logiques de plus ou moins grande proximité. Ainsi, l'essentiel des habitants de l'Eurométropole de Strasbourg, mais aussi de Wissembourg, Haguenau, Bischwiller, Saverne, Molsheim, Obernai, Barr, Erstein ou Sélestat bénéficient d'un ou plusieurs lycées. Ces communes étant généralement bien desservies par les transports en commun urbains ou interurbains, les communes ayant de bonnes relations avec elles bénéficient aussi de cette bonne offre.

Les différences entre territoires sont fonction à la fois de l'offre de transports en commun, mais aussi de la localisation des lycées. Ainsi, la localisation du lycée Rudloff à l'ouest de l'Eurométropole de Strasbourg, associée aux bonnes performances des lignes interurbaines du Kochersberg, permettent de proposer des temps de parcours de l'ordre de la demi-heure.

En revanche, l'offre pour rejoindre le lycée de Wissembourg, y compris depuis des communes proches, n'est pas aussi performante. Cette carte met donc aussi en lumière la question du rabattement vers les gares.

On pourrait penser que pour des services moins rares, plus fréquents et plus équilibrés sur le territoire, l'image soit différente de celle des lycées. Si l'on s'intéresse à la présence de « bureaux de poste » (carte 2), on constate en effet d'abord une offre beaucoup plus dense sur le territoire. Mais on relève aussi qu'un certain nombre de communes n'ont aucun accès en transports en commun à ce service, faute d'une offre de transports collectifs adaptée.

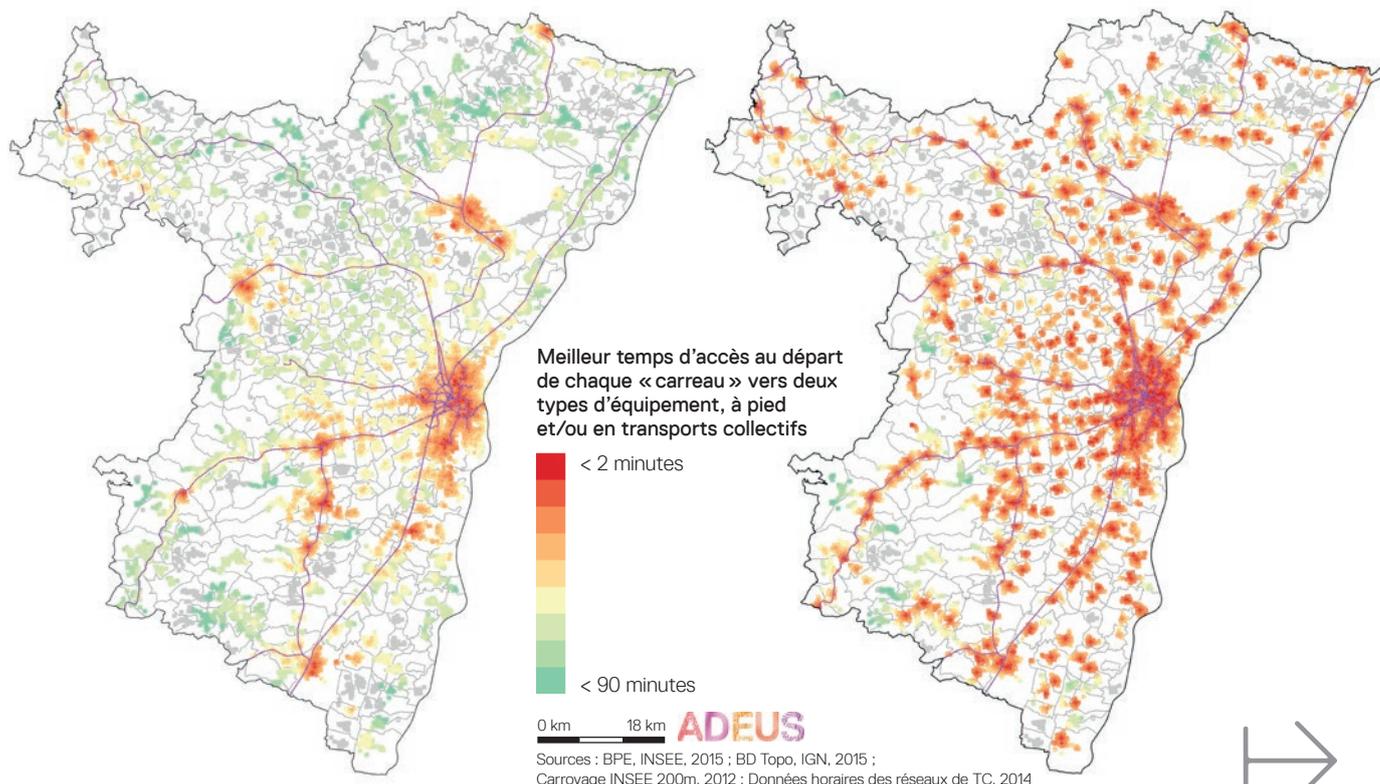
Que les équipements intermédiaires soient rares ou non, ce sont les communes éloignées de l'Eurométropole et à l'écart d'une offre de transports en commun structurante en lien avec une ville moyenne qui sont privées d'alternatives concurrentielles à la voiture pour accéder à ces services intermédiaires.



ACCESSIBILITÉ SELON LES TYPES D'ÉQUIPEMENTS

ACCESSIBILITÉ VERS LES LYCÉES

ACCESSIBILITÉ VERS LES BUREAUX DE POSTES



Un territoire dense, bien équipé et desservi, mais inégalement accessible

Une offre TC qui compense la faible « accessibilité de proximité » des équipements intermédiaires

Le graphique ci-contre relativise la dimension spatiale des cartes précédentes en la mettant en perspective avec la population qui a, ou non, accès à ces services dans la proximité ou en transports en commun. Même les équipements les plus rares et les moins accessibles – services de Préfecture notamment – sont ainsi localisés en moyenne à moins de 20 minutes d'une majorité des Bas-Rhinois.

De la même manière, la moitié des habitants du Bas-Rhin réside à moins de 15 minutes d'un lycée, et les trois quarts y ont accès en moins de 30 minutes. Ces proportions s'élèvent à 67 % et 88 % pour les collèges. Néanmoins, pour ces équipements d'éducation, il reste encore un peu plus de 5 % de la population qui ne disposent pas du tout d'alternative à l'usage de la voiture, et 20 % pour lesquels l'accès en transports en commun se fait à des niveaux de temps généralement rédhibitoires.

À l'autre bout du spectre, des équipements sportifs, majoritairement présents dans la proximité, sont accessibles à presque tous (98 % de la population) en moins de 15 minutes.

90 % de la population dispose d'accès à l'ensemble des services...

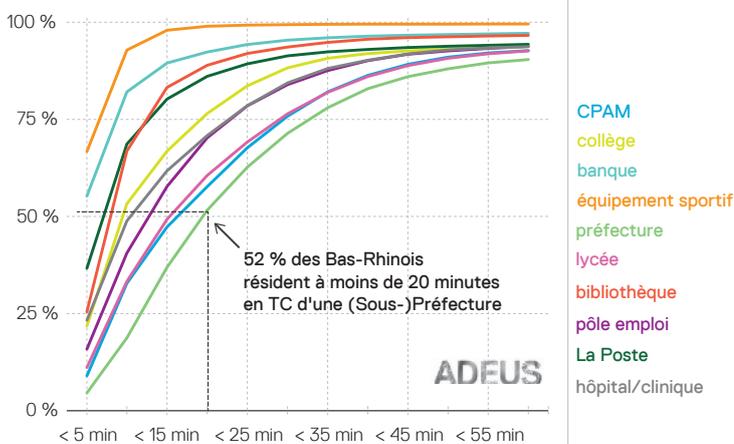
Dans l'ensemble, plus de 90 % de la population dispose d'un accès en moins d'une heure de transports en commun à chacun des équipements analysés. Sans préjuger du niveau concurrentiel de cette offre par rapport à la voiture, cela implique que pour les 10 à 20 % de ménages non motorisés des communes du Bas-Rhin, il existe en général une possibilité d'accès à ces équipements intermédiaires.

Seuls les habitants des secteurs les plus éloignés des axes de transport du département ne peuvent que difficilement se rabattre, à pied ou à vélo, sur des offres déjà éloignées de leur domicile et/ou peu efficaces¹.

... mais une part importante reste dépendante de la voiture

ACCESSIBILITÉ AUX PRINCIPAUX ÉQUIPEMENTS DANS LE BAS-RHIN (POIDS DE LA POPULATION CONCERNÉE PAR TRANCHE DE TEMPS)

Source : INSEE-BPE 2015, RFL 2010 ; Données horaires des réseaux de TC 2014



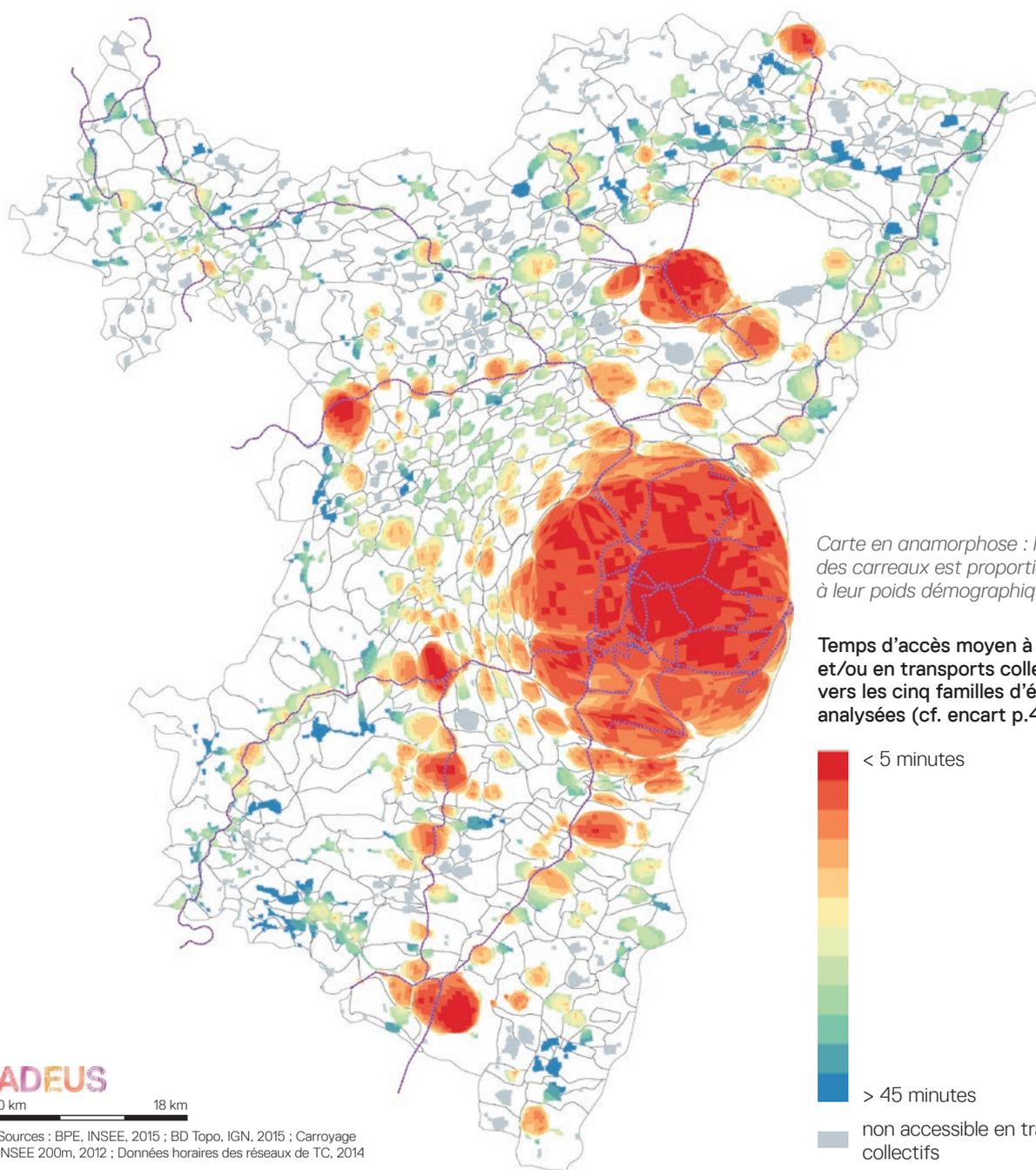
Dans les faits, en général, au-delà de 20 à 30 minutes de déplacements, les transports en commun deviennent moins attractifs que la voiture (à l'exception de l'accès à Strasbourg, où la vitesse moyenne de l'offre ferroviaire et du TSPO est concurrentielle face à la voiture). Une part importante de la population reste donc largement dépendante de la voiture. La carte d'accès aux cinq grandes familles d'équipements intermédiaires ci-dessous met en évidence les territoires où la dépendance à la voiture est la plus forte.

1. Ce constat mérite d'être relativisé par la non-prise en compte dans ces travaux du « Transport à la demande », propre à proposer une alternative à un réseau de transports collectifs.

Elle met également en lumière d'importantes disparités d'accessibilité à l'intérieur même des principales agglomérations... Au-delà de celles-ci, c'est la capacité de l'offre de transport à faciliter les relations vers les communes les mieux équipées qui permet à un territoire d'offrir à ses habitants des alternatives efficaces à l'usage de la voiture. Si, sans surprise, les communes

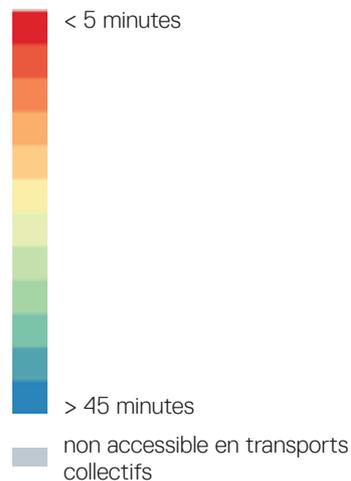
équipées d'une gare bénéficient de la performance des liaisons ferroviaires sur tout le territoire, certaines offres interurbaines routières jouent un rôle d'aménagement du territoire tout aussi stratégique, tant pour le Kochersberg dans son ensemble que pour Rhinau ou Bouxwiller, par exemple.

ACCESSIBILITÉ « UTILE » DU TERRITOIRE



Carte en anamorphose : la taille des carreaux est proportionnelle à leur poids démographique

Temps d'accès moyen à pied et/ou en transports collectifs vers les cinq familles d'équipements analysées (cf. encart p.4)

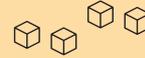


ADEUS

0 km 18 km

Sources : BPE, INSEE, 2015 ; BD Topo, IGN, 2015 ; Carroyage INSEE 200m, 2012 ; Données horaires des réseaux de TC, 2014

Conclusion et enjeux



L'accessibilité aux équipements est logiquement meilleure depuis les polarités du département. Celles-ci bénéficient à la fois de l'implantation de nombreux équipements sur leurs bans, mais aussi de leur rôle de nœuds des réseaux de transport collectifs interurbains tels que le TER ou le Réseau 67, nœuds qui les relient à des centralités encore plus importantes... et mieux équipées !

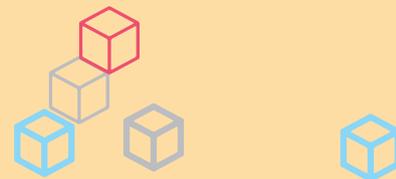
Néanmoins, au-delà de ces seules polarités, la qualité de l'accessibilité d'un territoire va également être étroitement liée à son positionnement par rapport aux réseaux de transports structurants du territoire. En effet, dans un fonctionnement territorial qui s'appuie toujours davantage sur les réseaux et la mise en relation des territoires, profiter de la proximité d'une gare ou d'un arrêt de transport c'est disposer d'une porte d'entrée dans le réseau métropolitain et un accès privilégié aux aménités métropolitaines. Certaines petites communes jouissent ainsi d'une bonne accessibilité sans disposer elles-mêmes des équipements recherchés. Il convient néanmoins de garder à l'esprit que l'existence d'une gare ou d'une offre de transport à un moment de la journée ne garantit ni l'amplitude, ni la fréquence de cette offre sur la journée. Une analyse plus qualitative est alors nécessaire pour qualifier l'accessibilité de la commune en question (travaux qui pourront être menés ultérieurement).

En termes d'aménagement du territoire, ces problématiques d'accessibilité des territoires et d'accès aux principaux équipements mettent en lumière deux enjeux majeurs.

Le premier, à une échelle fine, est celui de la constitution de bassins de mobilité locaux au sein desquels les intercommunalités doivent chercher à développer une offre de transport, idéalement alternative à la voiture, permettant de faire profiter l'ensemble de leur territoire des services et équipements du ou des principaux pôles, ou d'offrir un rabattement vers un réseau structurant, articulé avec une polarité externe.

Le second enjeu, à une échelle plus large, est celui de la capacité de construire à l'échelle de l'aire métropolitaine des logiques de maillages, de liaisons de pôle à pôle qui permettent de tirer le meilleur profit des atouts de chacun.

Les réflexions sur le Grenelle des Mobilités, engagées en 2017, et plus particulièrement celles portant sur la mise en place d'un Réseau Express Métropolitain s'inscrivent dans la droite lignée de ces enjeux. Leur objectif est d'accompagner le fait métropolitain tout en recherchant un équilibre en matière de desserte fine des territoires, pour éviter d'en isoler certains et de renoncer à toute forme de desserte autre qu'automobile.



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),
Gaëlle Danais, Pierre De Cadenet, Benoit Vimbert
PTP 2018 - N° projet : **1.4.3.4**

Photo : **Jean Isenmann** - Mise en page : **Sophie Monnin**

© ADEUS - Numéro ISSN 2109-0149
Notes et actualités de l'urbanisme sont consultables
sur le site de l'ADEUS www.adeus.org