

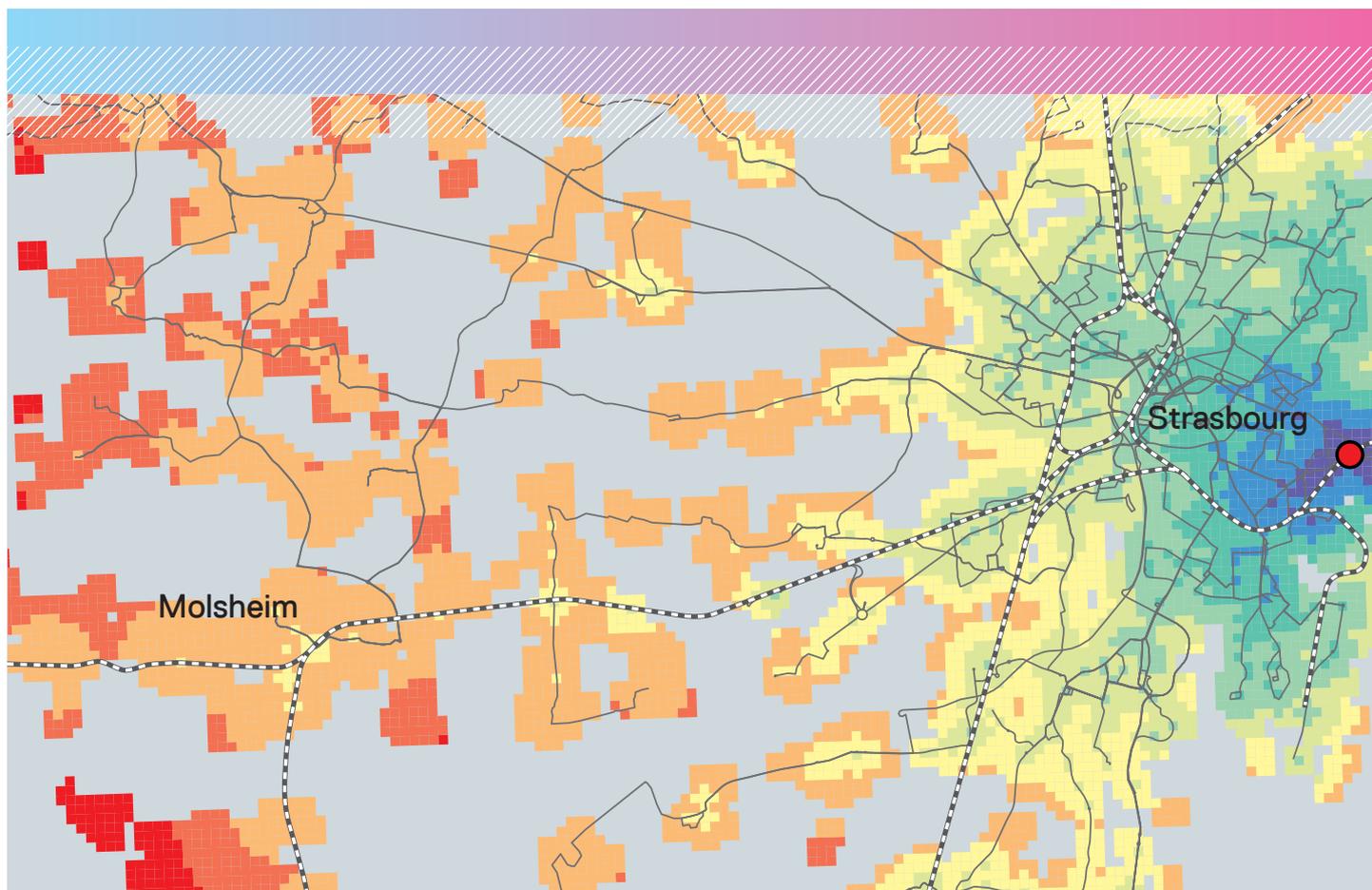
# PERMETTRE À TOUS L'ACCÈS À L'EMPLOI : RÉALITÉS ET LIMITES

232

DÉCEMBRE 2016



MOBILITÉ



Les habitants du Bas-Rhin habitent en moyenne de plus en plus loin de leur lieu de travail et par conséquent au quotidien des distances de plus en plus longues pour aller travailler.

Or, cette mobilité dite pendulaire est plus ou moins contrainte pour les individus, en fonction de leurs profils, de leurs revenus, de leur lieu de résidence et, plus largement, de leurs capacités à se déplacer. Pour les personnes qui ne pourraient répondre à cette injonction à la mobilité, la contrainte peut même se transformer en risque d'isolement voire d'exclusion.

Avec la mise en place d'offres multimodales et, en premier lieu, de transports collectifs, la puissance publique cherche à garantir à tout un chacun un droit à la mobilité, permettant de compenser les déséquilibres territoriaux en matière d'équipements et d'emplois par l'amélioration de l'accessibilité des territoires.

Cette note, après avoir mis en lumière les inégalités territoriales en matière d'offre d'emplois sur le Bas-Rhin, se concentrera sur la problématique de l'accessibilité des quartiers en difficulté de l'Eurométropole, aux populations les plus fragiles. Cette

analyse permettra ainsi de souligner l'efficacité des transports collectifs pour gommer certaines frontières et garantir à tous un accès à l'emploi dans des conditions satisfaisantes.

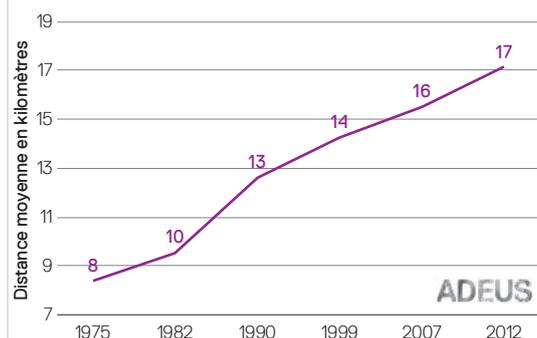
*Cette publication est cofinancée par le Fonds social européen dans le cadre du programme opérationnel national "Emploi et inclusion 2014-2020".*

# Une répartition inégale des emplois à l'échelle départementale

## L'éclatement des bassins de vie

Un important phénomène de diffusion des activités (résidentielles et économiques) dans le territoire est observé depuis les années 1970, dans le Bas-Rhin comme dans le reste de la France. Cet éclatement se traduit par une augmentation des distances parcourues entre le domicile et le lieu de travail, qui ont plus que doublé au cours des dernières décennies.

ÉVOLUTION DES DISTANCES DOMICILE-TRAVAIL : ENSEMBLE DES ACTIFS DU BAS-RHIN, POUR UN ALLER SIMPLE



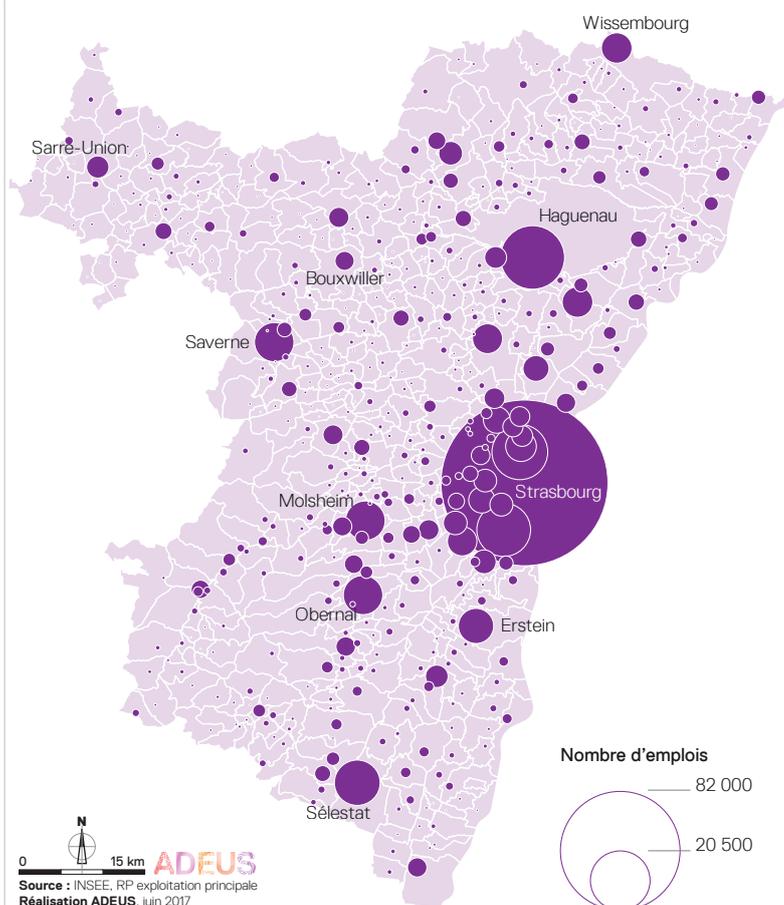
Source : INSEE, RGP 2012.

En moyenne, en 2012, un actif bas-rhinois parcourait 17 km par jour pour accéder à son lieu de travail, soit 34 km aller-retour.

## Des emplois qui restent concentrés dans et autour des pôles urbains

Malgré cette diffusion des activités dans l'espace, les emplois restent encore très largement concentrés dans et à proximité des pôles urbains du département. On retrouve ainsi près de 50 % des 466 000 emplois du Bas-Rhin en 2012 dans les seules sept plus grosses communes du département (Strasbourg, Haguenau, Saverne, Sélestat, Obernai, Molsheim et Erstein), pour un peu plus du tiers des habitants. Les agglomérations (EPCI) de ces sept pôles urbains profitent logiquement d'une grande présence d'emplois (3/4 des emplois du département y sont localisés). Le reste du territoire doit donc composer avec un nombre d'activités forcément limité dans sa proximité directe.

NOMBRE D'EMPLOIS AU LIEU DE TRAVAIL EN 2012 DANS LE BAS-RHIN



## ÉCLAIRAGE

Si les pôles urbains conservent un poids et un rôle structurant à l'échelle du Bas-Rhin en matière d'offre d'emplois, les dernières évolutions semblent montrer que les territoires traditionnellement plus périphériques prennent de plus en plus d'importance ces dernières années dans la dynamique de l'emploi.

## Des répartitions inégales des emplois également au sein des territoires urbains

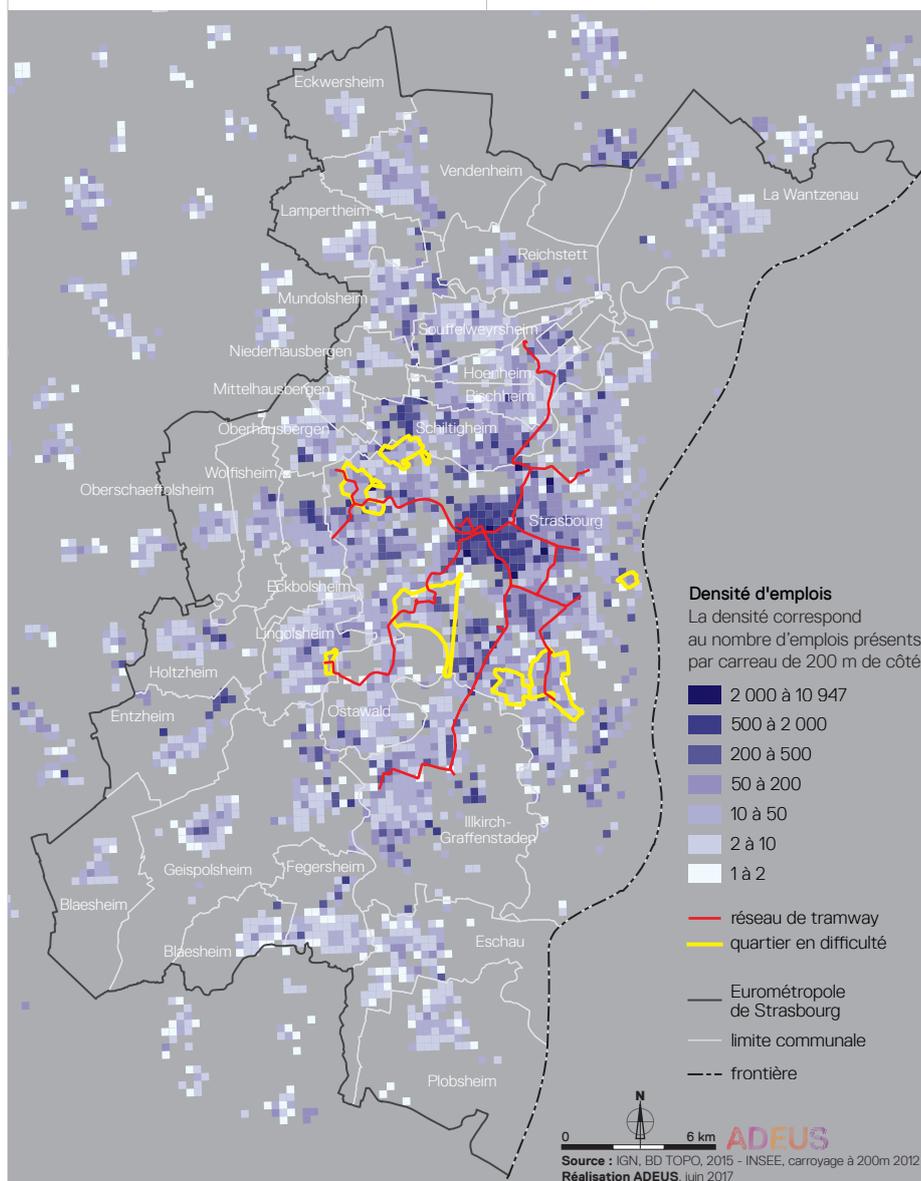
Au sein des sept intercommunalités qui profitent d'une très grande offre d'emplois, d'importants déséquilibres territoriaux existent encore. A l'échelle de l'Eurométropole de Strasbourg, par exemple, on note ainsi des écarts nets entre communes (la commune de Strasbourg compte ainsi 65 % des emplois de l'EPCI).

Ces inégalités sont également marquées à des niveaux infra-communaux :

- L'ellipse insulaire de Strasbourg concentre à elle seule environ 33 000 emplois, soit 20 % des emplois de la commune et près de 14 % de ceux de l'agglomération.
- Les zones d'activités regroupent quant à elles environ 94 000 emplois, soit 40 % des emplois de l'agglomération. Les logiques de zoning ont souvent isolé ces zones des autres fonctions urbaines, en particulier du logement, contribuant à l'accroissement des distances à parcourir pour y accéder.
- A l'inverse, un grand nombre de secteurs géographiques, davantage orientés vers d'autres fonctions (services, loisirs et surtout logements), compte de faibles densités d'emplois.

Cette répartition des emplois et son impact sur la mixité des fonctions résidentielle et économique influent directement sur la capacité des habitants à vivre dans la proximité et à s'affranchir de leur véhicule pour aller travailler. L'accès à l'emploi est donc structurant dans la définition du niveau d'accessibilité d'un territoire ou d'un quartier. Et, pour être durable, cette accessibilité doit s'appuyer sur des alternatives à la voiture concurrentielles.

### LOCALISATION DES QUARTIERS EN DIFFICULTÉ PAR RAPPORT À LA DENSITÉ D'EMPLOIS ET AU RÉSEAU DE TRAMWAY



# Dans l'urbain métropolitain, les quartiers sensibles davantage isolés ?

Les quartiers prioritaires de la politique de la ville, et plus largement les quartiers en difficulté, sont souvent considérés comme moins accessibles que le reste du territoire. Ils ont notamment l'image de quartiers éloignés de l'emploi et qui doivent être désenclavés pour faciliter l'insertion de leurs habitants.

Au sein de l'Eurométropole, sept quartiers présentent tous les signes des territoires en difficulté (type d'habitat, profil sociodémographique des habitants, taux de chômage, niveau de formation et de revenu, etc.). Il s'agit des quartiers (ou sous-quartiers) de Hautepierre, du Neuhof, de la Meinau, du Port du Rhin, de Cronembourg, de l'Elsau et de Lingolsheim-Alouettes.

## Des écarts bien réels en termes d'accès à l'emploi dans la proximité

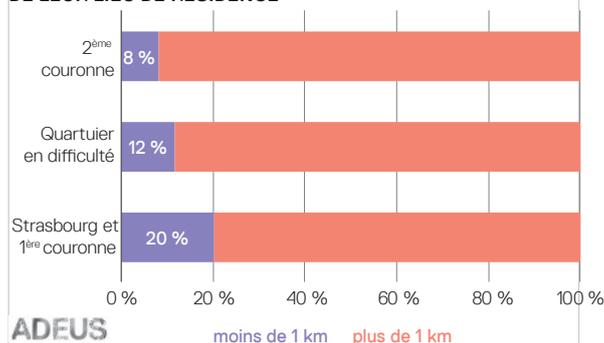
Une des caractéristiques communes à ces sept quartiers « en difficulté » est le faible nombre d'emplois présents localement. La densité moyenne d'emplois y est comprise entre 100 et 150 par hectare<sup>1</sup>. À titre de comparaison, des quartiers tels que les centres d'Illkirch ou de Schiltigheim comptent respectivement 250 et plus de 400 emplois par hectare. L'ellipse insulaire strasbourgeoise avoisine quant à elle les 3 500 emplois à l'hectare.

La présence d'emplois dans un quartier n'est pas un facteur suffisant pour garantir l'embauche des actifs résidant sur place. Néanmoins, quand les écarts sont aussi importants qu'entre les sept quartiers étudiés et le reste du territoire, les pratiques domicile-travail s'en trouvent forcément impactées. On observe ainsi une part d'actifs travaillant dans une relative proximité de leur lieu de résidence (moins de 1 km) davantage comparable dans ces sept quartiers à celle de la seconde couronne qu'à celle des autres secteurs agglomérés du territoire.

Il existe donc effectivement – si l'on s'en tient à une notion géographique de stricte proximité – une forme d'isolement des habitants de ces quartiers par rapport à l'emploi, en comparaison du reste de l'agglomération strasbourgeoise.

1. Ces densités sont calculées sur la base des carreaux 200 m x 200 m de l'INSEE croisés avec les emplois recensés dans la BD SIRENE, 2015.

RÉPARTITION DES ACTIFS DE L'EUROMÉTROPOLE SELON L'ÉLOIGNEMENT DE LEUR EMPLOI EN FONCTION DE LEUR LIEU DE RÉSIDENCE



ADEUS

Source : EMD 2009.

## Des caractéristiques de mobilité qui confirment la spécificité de ces quartiers

Si les actifs de ces quartiers sont dans l'ensemble plus éloignés de leur lieu d'emploi, c'est également parce que leur niveau de revenus leur offre une moins grande souplesse quant à leur lieu d'habitation. Ainsi, faute de pouvoir choisir leur lieu de résidence, c'est le déplacement domicile-travail qui va faire office de variable d'ajustement.

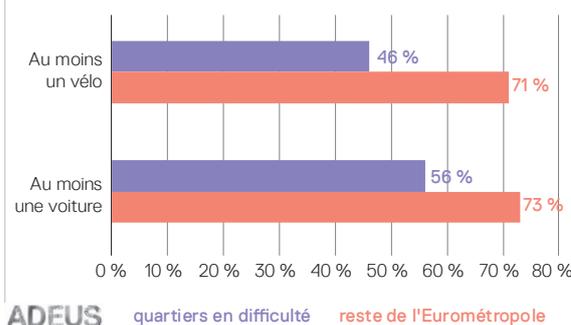
Or, sur ces questions de capacité des individus à se déplacer, le profil des habitants de ces sept quartiers en difficulté se révèle une fois encore caractéristique. En effet, la mobilité quotidienne moyenne y est plus faible (3,5 déplacements<sup>2</sup> par personne et par jour, contre 3,9 dans le reste de l'agglomération) et l'équipement en automobile comme en vélo y est réduit. Dans ce contexte, le déplacement domicile-travail joue plus difficilement son rôle de variable d'ajustement. Et l'éloignement de l'emploi peut alors devenir un obstacle à l'insertion professionnelle des habitants.

Toutefois, à l'inverse, le niveau d'abonnement comme l'utilisation des transports en commun étaient sensiblement plus élevés au sein des ménages de ces sept quartiers en 2009 (source EMD 2009). Un tiers des habitants possédait un abonnement (contre 20 % sur le reste du territoire) et la part modale des transports collectifs atteignait 18 % (contre 10,5 % pour le reste de l'Eurométropole) et même 25 % pour le seul motif travail (contre seulement 10 % sur le reste du territoire).

Ces écarts s'accompagnaient d'une image également meilleure de ce mode de transport collectif dans l'opinion des habitants : seuls 9 % le considéraient peu ou pas attractif, contre le double sur le reste du territoire de l'Eurométropole. Avec la mise en place de la tarification solidaire en 2010, tout laisse à penser que les écarts entre les sept quartiers et le reste du territoire se sont encore renforcés.



### TAUX D'ÉQUIPEMENT DES MÉNAGES EN VOITURE ET VÉLO SELON LE LIEU DE RÉSIDENCE DANS L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG



ADEUS

Source : EMD 2009.

### MÉTHODOLOGIE

**Caractéristiques de l'analyse :** les travaux menés dans le cadre de cette note s'appuient sur le carroyage de 200 m x 200 m construit par l'INSEE. Les résultats obtenus, notamment lorsque ce carroyage sert à recomposer d'autres échelles d'analyses (de type communales), peuvent donc légèrement varier par rapport aux approches classiques en raison des effets de bord et autres écarts liés à la géolocalisation des activités.

**Période d'analyse :** le réseau de transports collectifs étudié est celui en fonctionnement au printemps 2015. Certaines extensions du réseau de tramway, à l'instar du prolongement de la ligne D vers l'Allemagne, n'étaient donc pas encore en service.

**Calcul du temps de trajet :** le temps de trajet retenu pour cette analyse est le temps minimum entre deux arrêts de transports collectifs pour une course réalisée entre 4h30 et 9h30 un jour type de semaine. Il s'agit donc de la meilleure opportunité, correspondances comprises, et non d'une moyenne.

**Horaires décalés :** par construction, l'analyse ne permet pas de tenir compte des emplois à horaires décalés.

2. Un « déplacement » correspond à un mouvement effectué pour réaliser un motif, quel qu'il soit : loisirs, études, travail, achats, etc.

# Des transports collectifs qui jouent efficacement leur rôle de lien

Les caractéristiques de mobilité des sept quartiers et la perception des transports en commun de leurs habitants soulignent l'importance de cette offre de transport en matière d'accessibilité territoriale depuis les secteurs a priori ségrégués de l'agglomération (sinon spatialement, au moins socialement). Service public, mode de transport accessible à tous, le transport collectif a en effet pour objectif d'offrir, à tout un chacun, la possibilité de se déplacer pour mener à bien son programme d'activités et faciliter son insertion sociale.

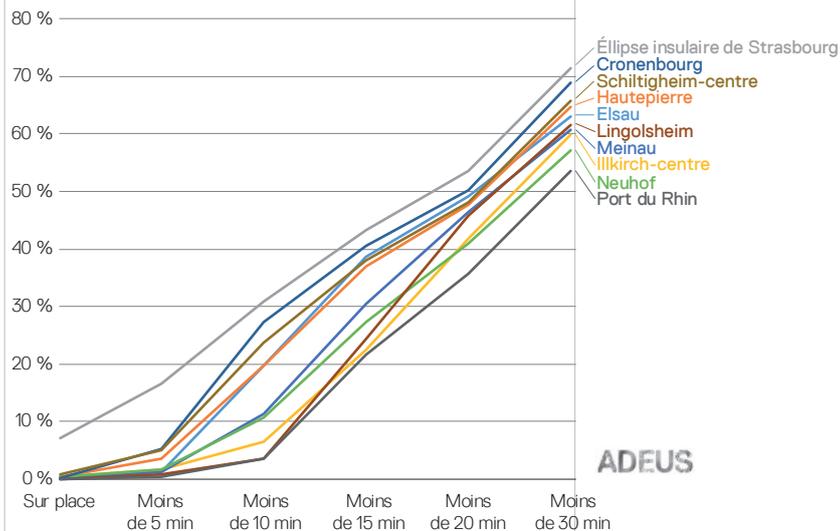
Dans le cas de l'emploi, l'objectif est de gommer au maximum les inégalités d'accès observées précédemment pour permettre au plus grand nombre de trouver un poste qui correspond à ses compétences.

## Un nombre d'emplois accessibles qui explose à partir de 15 minutes de trajet

S'il existait des écarts importants entre quartiers de la zone agglomérée de l'Eurométropole en termes d'emplois accessibles dans la proximité, les transports collectifs permettent de niveler cette offre rapidement. Alors que le nombre d'emplois accessibles reste faible au bout de 5 minutes de trajet, l'offre commence à s'étoffer largement dès la dizaine de minutes de trajet passée. À partir de 15 minutes, le bassin desservi au départ de tous les quartiers étudiés est tel que même les secteurs a priori les plus isolés offrent un accès à une grande part des emplois du département :

- les secteurs les plus proches du centre de Strasbourg, en difficulté ou non (Cronenbourg, Elsau, Hautepierre, Schiltigheim), y offrent un accès en 10 minutes environ et proposent alors une offre d'emplois presque comparable. À partir de 15 minutes, on accède ainsi à 43 % des emplois du Bas-Rhin depuis l'ellipse insulaire, contre 41 % déjà depuis Cronenbourg, 39 % depuis l'Elsau et 37 % depuis Hautepierre ;
- depuis les quartiers plus éloignés, le bond quantitatif est davantage autour de 15 minutes. Même les quartiers a priori les plus isolés commencent alors à offrir un accès aux principaux pôles d'emplois de l'agglomération. Ainsi, et même s'il ne parvient pas à rattraper des quartiers plus centraux, le Port du Rhin propose en 20 minutes un accès à plus du tiers des emplois du département.

**PART DES EMPLOIS DU BAS-RHIN ACCESSIBLES EN TRANSPORTS COLLECTIFS EN FONCTION DU QUARTIER DE DÉPART, PAR PLAGE DE TEMPS DE TRAJET**



Sources : INSEE - SIRENE 2015, Réseaux de transports collectifs 2015, ADEUS 2016

## Une grande partie de la zone d'emploi de Strasbourg accessible autour de 30 minutes de trajet

Les emplois offerts dans la première vingtaine de minutes de trajet sont, pour la grande majorité, localisés dans l'Eurométropole. Autour de 30 minutes, on observe que l'offre accessible dépasse les limites administratives de la Métropole pour englober un périmètre proche de celui de la zone d'emploi de Strasbourg.

Dans ce même laps de temps, un chapelet de communes plus ou moins importantes se révèle également accessible. Il s'agit des communes desservies par les lignes de transport interurbaines structurantes (TER principalement) : villes moyennes du département, mais aussi corridors du Ried, de la Bande Rhénane Nord, de la Basse vallée de la Bruche et de l'axe Strasbourg-Saverne. Ce constat souligne la qualité de l'articulation entre les réseaux urbains et interurbains en gare de Strasbourg.

La part des emplois du département accessibles en 30 minutes dépasse ainsi les 50 % dans tous les cas et franchit même la barre des deux tiers depuis certains quartiers analysés.

## Le transport public, facilitateur quantitatif, mais aussi qualitatif

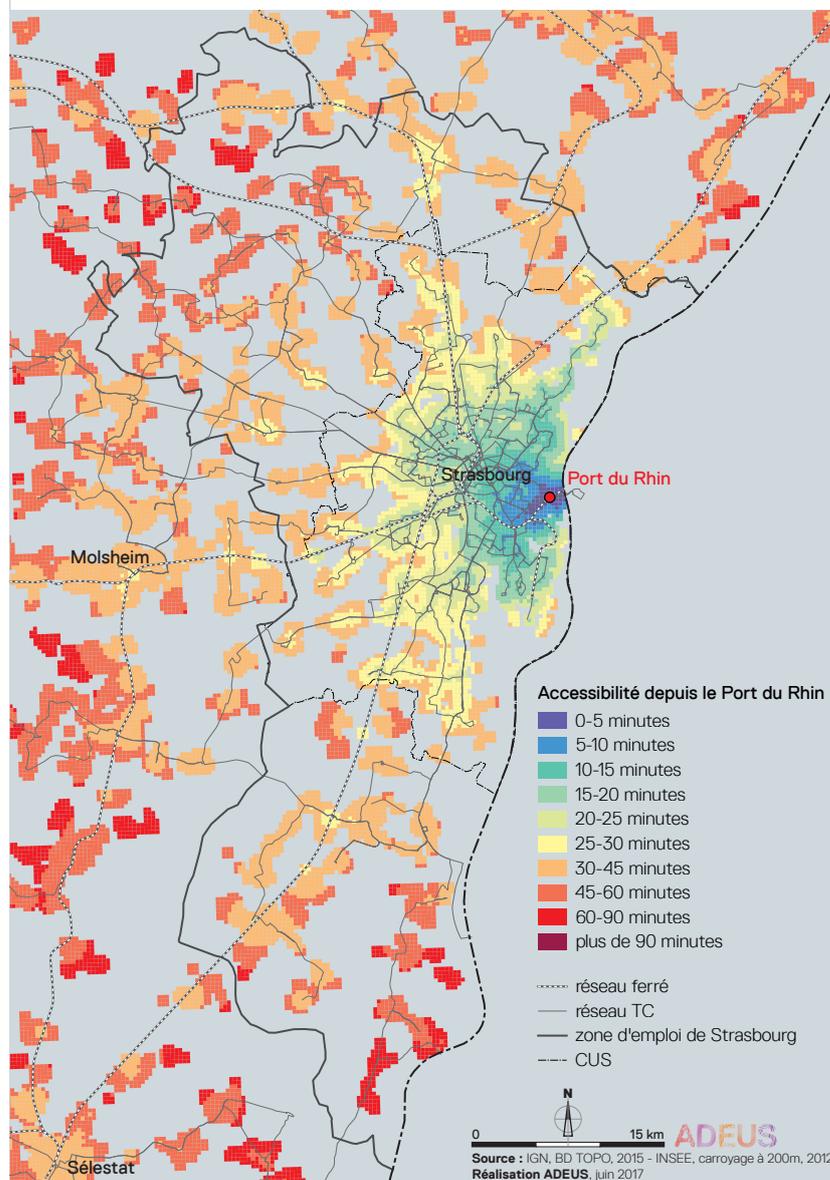
Au-delà du nombre d'emplois rendus accessibles, l'analyse révèle que l'offre de transports permet également d'assurer une certaine cohérence entre actifs résidents et type d'emplois disponibles. En effet, en plus d'être peu nombreux dans les quartiers en difficulté, ces emplois s'avèrent peu adaptés aux profils des habitants :

- Dans le cas du Port du Rhin, seuls 7 % des ouvriers, ou encore 23 % des employés pourraient travailler au sein même de leur quartier de résidence. À l'inverse, les emplois de cadres dépassent très nettement le nombre de cadres résidant effectivement dans le quartier.
- Dans le cas de l'ellipse insulaire, la donne est très différente puisque tous les profils d'actifs peuvent trouver localement un emploi qui leur convient.

Pour autant, avec le très grand nombre d'emplois accessibles dès les premières minutes de trajet, cette relative inadaptation s'efface pour offrir un accès à un marché du travail dense et diversifié.

Ce constat se vérifie autant sur ces questions de catégories socioprofessionnelles que de niveau de formation avec, là encore, une très bonne mise en relation entre main-d'œuvre selon son niveau d'étude et type d'emplois depuis tous les quartiers étudiés à partir d'une dizaine de minutes de trajet.

SECTEURS DESSERVIS PAR LES TRANSPORTS COLLECTIFS AU DÉPART DU PORT DU RHIN, PAR TRANCHE DE TEMPS



NIVEAU DE COHÉRENCE ENTRE ACTIFS RÉSIDENTS ET EMPLOIS DISPONIBLES LOCALEMENT (RAPPORT ENTRE EMPLOIS ET ACTIFS RÉSIDANT DANS LE SECTEUR, PAR CSP)

	Emploi locaux	
	Port du Rhin	Ellipse Stbg
Artisans, commerçants, chefs entr.	48 %	481 %
Cadres, prof. intellectuelles supérieures	513 %	237 %
Professions intermédiaires	50 %	499 %
Employés	23 %	787 %
Ouvriers	7 %	994 %

Exemple : il existe sept emplois ouvriers pour 100 actifs de cette catégorie au sein même du quartier du Port du Rhin.  
Sources : INSEE - SIRENE 2015, Réseaux de transports collectifs 2015, ADEUS 2016

# Conclusion et enjeux

La mobilité est un droit fondamental et une condition essentielle à l'intégration sociale d'un individu. Avec les évolutions rencontrées au cours des dernières décennies en matière d'aménagement et de fonctionnement du territoire, ce droit à la mobilité s'est progressivement transformé en injonction : être mobile est devenu une nécessité pour ne pas risquer de se retrouver spatialement isolé et socialement exclu. Or, certaines catégories de la population – pour des questions de revenu, de handicap, d'âge ou autre –, pour partie concentrées dans les quartiers dits en difficulté, se révèlent parfois dans l'incapacité de répondre à cette injonction à la mobilité, notamment lorsqu'elle se traduit par un recours quasi obligatoire à la voiture. Face à ce constat, la mise à disposition d'alternatives efficaces et accessibles à tous est alors la seule option restant à la collectivité pour garantir ce droit fondamental à la mobilité. Parmi ces alternatives, le transport public est une réponse reconnue, mais dont l'efficacité est parfois remise en question en comparaison aux coûts qu'il engendre, toujours croissants.

Dans le cas des quartiers étudiés dans cette analyse, les efforts déployés par la collectivité portent leurs fruits : les transports publics sont largement utilisés

par les habitants. Ils permettent ainsi d'assurer un lien efficace entre ces quartiers en difficulté et le reste de l'agglomération, voire du département. Cette efficacité est particulièrement visible dans l'analyse des emplois accessibles depuis chaque quartier menée dans le cadre de ce travail. Le volume d'emplois potentiellement accessibles croît de manière quasi exponentielle pour offrir une gamme riche et diversifiée dès la première dizaine de minutes de trajet.

En réduisant l'effet d'isolement géographique de ces quartiers en difficulté, les transports collectifs soulignent a contrario à quel point certaines autres frontières sont tenaces. Force est en effet de constater que le transport public ne suffit pas à effacer l'isolement de ces quartiers et que les causes les plus profondes de cette mise à l'écart sont alors à chercher ailleurs. Si la mixité sociale fait souvent défaut dans ces quartiers, c'est probablement également de leur manque d'attractivité qu'ils pâtissent : très peu fréquentés par les habitants du reste de l'agglomération, ils restent encore perçus comme des îlots à part, exclus des espaces vécus de la majorité des habitants, indépendamment de la qualité de leur desserte en transports collectifs.

