

DESSERTE DES BASSINS DE VIE

RÉINTERROGER L'ACCESSIBILITÉ DES TERRITOIRES AU REGARD DES BESOINS DES HABITANTS

173

OCTOBRE 2015



Bonne ou mauvaise, l'accessibilité est une notion fréquemment utilisée, notamment dans les documents d'urbanisme. Le terme ne prend pourtant son sens que lorsque l'on définit à quoi cette accessibilité se réfère. Souvent, en particulier dans des visions de type centre/périphérie, l'accessibilité d'un territoire est qualifiée par rapport à la centralité : y accède-t-on rapidement ?

Cette manière de mesurer l'accessibilité d'un territoire contient une hypothèse implicite : « tout se passerait au centre ». Or, pour important qu'il soit, tout particulièrement dans une métropole, les

travaux sur les modes de vie montrent que ce schéma est très éloigné de la réalité. Il convient donc de réinterroger l'accessibilité non pas par rapport à un territoire, mais par rapport aux services que ce dernier offre aux habitants. Quels sont les communes, les quartiers, les territoires qui donnent efficacement accès aux différentes opportunités auxquelles nous cherchons à accéder sinon quotidiennement, du moins régulièrement ?

Cette information est stratégique, notamment en anticipation d'une probable crise énergétique, si l'on

questionne cette accessibilité pour les modes alternatifs à la voiture : modes actifs et transports en commun (TC). Les territoires accessibles qui se dessinent sont en effet des périmètres au sein desquels s'affranchir de la voiture pour tout ou partie de ses déplacements est possible, voire plus simple.

Les premiers résultats de cette analyse permettent ainsi d'observer qu'un Bas-Rhinois sur trois ne dispose d'aucun service dans les alentours de son domicile et que ses déplacements se feront donc forcément sur de plus longues distances.

Vers une nouvelle définition de l'accessibilité

Traditionnellement, l'accessibilité d'un territoire est définie par un temps d'accès vers un point de référence : le centre-ville d'une polarité voisine, par exemple. Dans cette définition, le territoire accessible est alors celui qui permet à ses habitants d'arriver rapidement au centre de ladite polarité... même si les habitants en question n'ont rien à y faire.

Pourtant, l'accessibilité semble davantage être une notion relative basée sur **la possibilité d'accéder à des services et des activités** plus que sur la capacité d'un territoire à se connecter à un unique point de référence, quel qu'il soit. La question de la pérennité de l'accès aux services se pose également : disposer d'alternatives à la voiture (marche, vélo, transports collectifs) pour s'y rendre, c'est réduire sa dépendance à un mode en situation précaire au regard du contexte énergétique attendu (crise énergétique).

Identification des opportunités à desservir

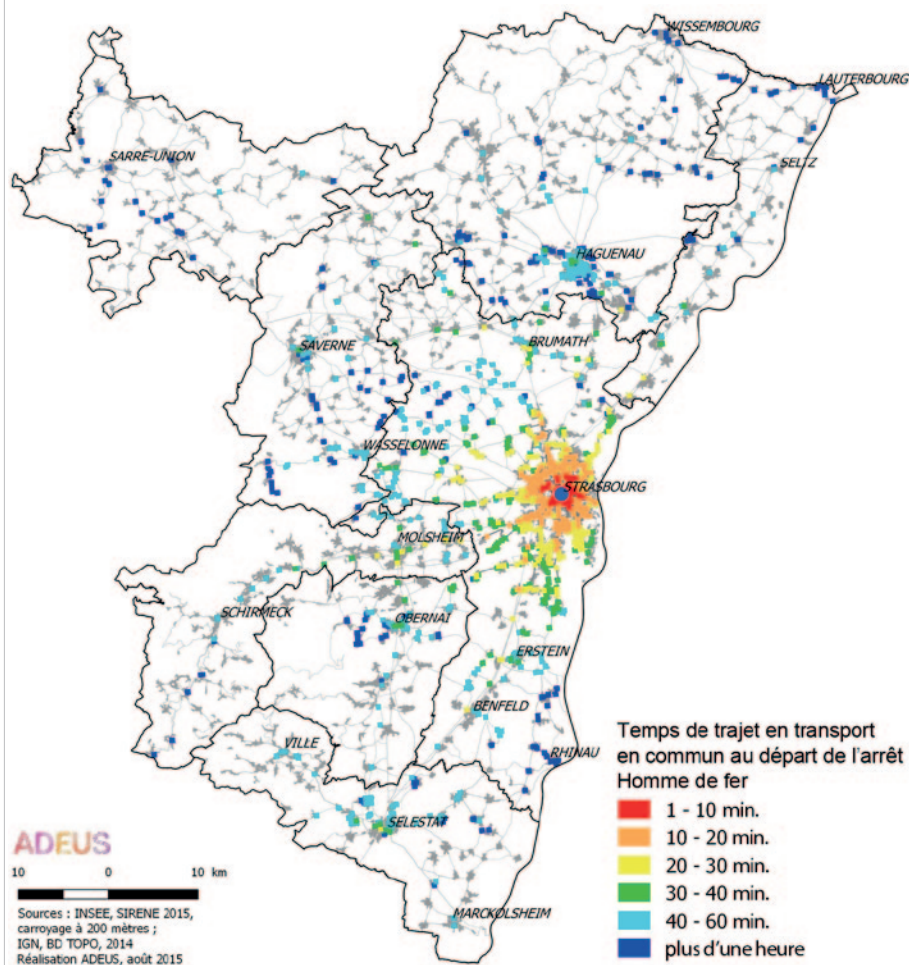
Deux types d'opportunités aux caractéristiques et aux bassins de chalandise propres ont été recensés. Un premier groupe –les **services essentiels**– exige un accès quasi quotidien et implique à ce titre un accès dans la proximité. Le second groupe –les **services intermédiaires**–, moins nombreux ou plus contraints dans leur localisation, sont utilisés moins fréquemment, ce qui peut justifier de parcourir des distances plus importantes pour s'y rendre.

Les services essentiels¹, idéalement accessibles dans la proximité, à pied ou à vélo sont les suivants :

- les écoles ;
- les services de santé de base ;
- les commerces alimentaires ;
- certains commerces dits de « relations sociales ».

1. Les Notes de l'ADEUS n° 53 : Quels îlots de proximités aujourd'hui ?
Les Notes de l'ADEUS n° 69 : La proximité, levier d'une organisation urbaine durable ?

TEMPS D'ACCÈS EN TRANSPORT EN COMMUN DEPUIS LE CŒUR DE L'AGGLOMÉRATION STRASBOURGEOISE (STATION « HOMME DE FER »)



La seconde famille d'opportunités (services intermédiaires) regroupe :

- les établissements de formation secondaire ;
- des équipements de loisirs ;
- des services administratifs ;
- des services à la personne (banques, postes) ;
- des services de santé d'envergure (hôpitaux, cliniques) ;
- les emplois.

Comme ces services sont moins nombreux ou plus contraints, il est souvent nécessaire de parcourir des distances plus importantes pour s'y rendre. Marche et vélo se révèlent alors peu adaptés, mais les transports en commun peuvent toujours représenter des alternatives efficaces à la voiture, lorsque le territoire en est équipé.

Vers quatre grands niveaux d'accessibilité sur nos territoires

Sur la base de cette nouvelle définition et des éléments recensés ci-dessus, quatre grands niveaux d'accessibilité peuvent être identifiés sur nos territoires :

- **Mauvaise accessibilité** : les habitants n'ont accès ni aux services essentiels du

quotidien à proximité de leur domicile², ni aux services intermédiaires grâce aux transports collectifs.

- **Accessibilité contrainte** : les habitants n'ont pas accès à l'une des deux familles de services.
- **Bonne accessibilité** : les habitants ont accès dans la proximité aux services essentiels et, via les transports collectifs, aux services intermédiaires.
- **Très bonne accessibilité** : les habitants ont accès aux deux familles de services à proximité de leur domicile.

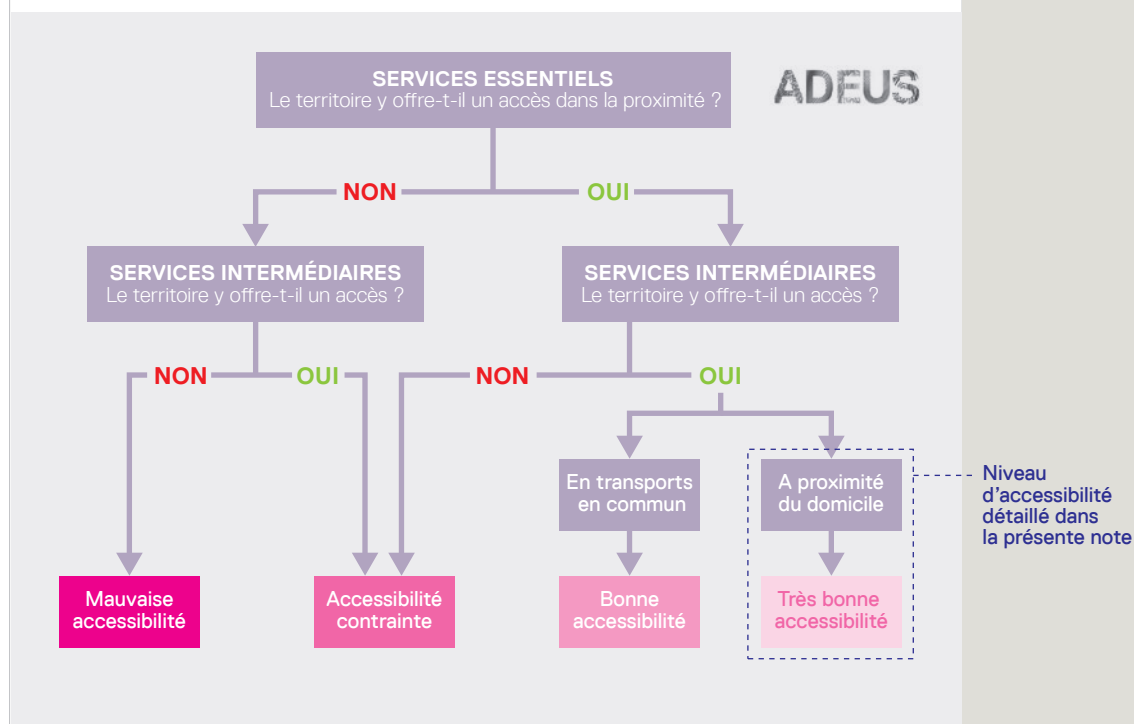
Le Bas-Rhin est un département largement urbanisé et de nombreux habitants disposent probablement déjà d'un accès aux opportunités identifiées à proximité de leur domicile. Il est ainsi possible d'identifier les territoires disposant du meilleur niveau d'accessibilité et au sein desquels il est alors possible de s'affranchir de parcourir de nombreux kilomètres pour réaliser son programme d'activités quotidien/hebdomadaire (niveau d'accessibilité maximum, détourné dans le graphique ci-dessous).

2. Dans un périmètre d'environ 400 mètres autour du domicile.

PRÉCISIONS MÉTHODOLOGIQUES

Les données concernant l'accès aux emplois sont peu pertinentes à l'échelle de la proximité parce que trop discriminantes sur les courtes distances. Elles ne sont par conséquent pas prises en compte à ce stade dans la famille des services intermédiaires.

L'accès aux emplois sera toutefois réintégré dans la note suivante, qui interrogera l'accessibilité sur de plus longues distances (via les TC).



L'accessibilité aux services essentiels du quotidien dans la proximité

Cette première catégorie regroupe les services essentiels du quotidien :

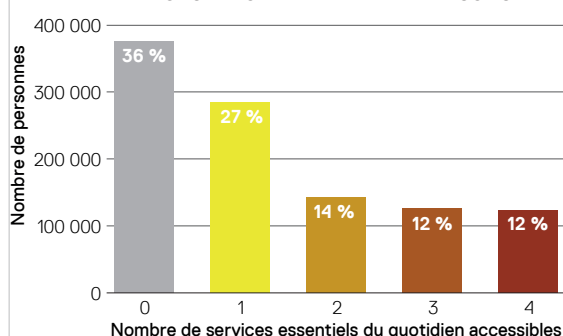
- écoles ;
- services de santé de base : médecin et pharmacie ;
- commerces alimentaires : commerces alimentaires de détail, supermarchés (ou superettes) et boulangeries ;
- commerces dits de « relations sociales » : tabacs (ou presses) et restaurants (ou bars).

Les logiques d'implantation de ces services et commerces dépendent notamment de leur zone de chalandise respective et de la localisation de la population sur le territoire. Les précédents travaux³ ont montré le rôle déterminant que joue la présence d'une clientèle suffisante (masse critique de logements et densité suffisantes) dans l'implantation de ces services et commerces. Dans les territoires agglomérés, les seuils sont d'environ 1 000 logements pour une densité moyenne comprise entre 30 et 40 logements par hectare. D'autres facteurs vont jouer un rôle : la présence d'un axe routier permet de réduire ces seuils, alors que la typomorphologie du bâti va de son côté expliquer la localisation des îlots de proximité : les tissus anciens s'inscrivent plus dans la proximité que les tissus réalisés au cours des dix dernières années.

A l'échelle départementale, c'est un habitant sur quatre qui a accès à une majorité de ces services essentiels à proximité de son domicile (dans un périmètre d'environ 400 mètres). Par contre, **environ 40 % des Bas-Rhinois n'ont accès à aucun d'entre eux** dans les environs proches de leur logement.

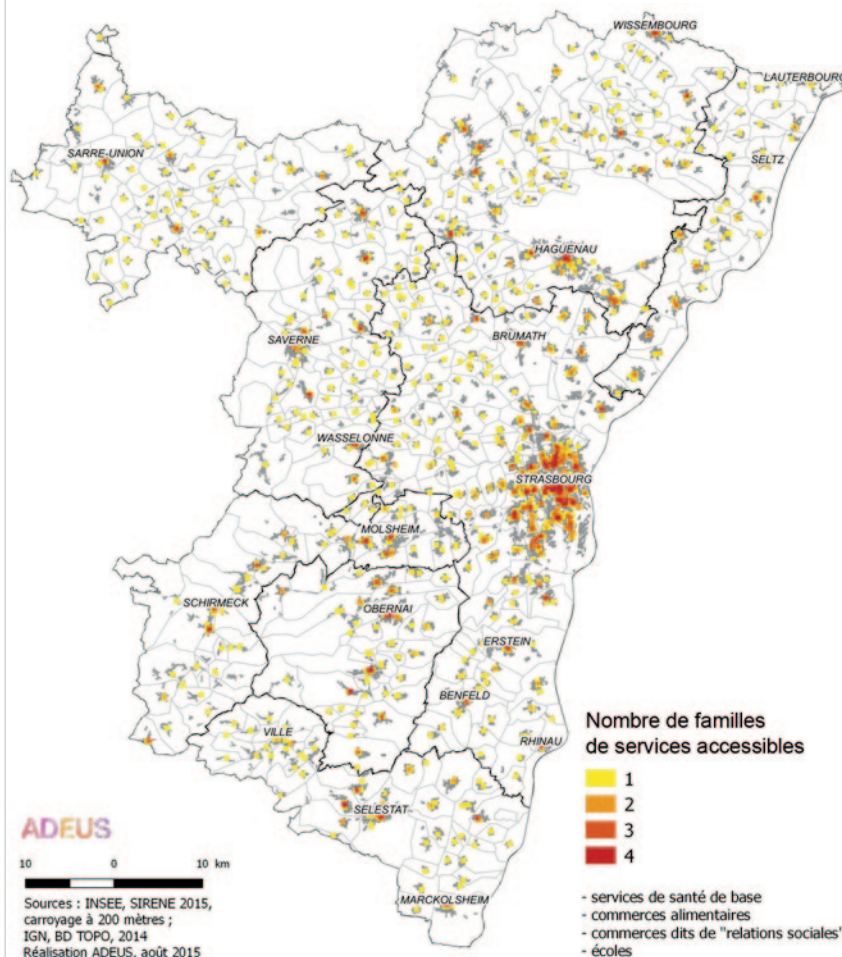
Ces périmètres de proximité se concentrent dans les polarités et centralités du département. A l'inverse, de très nombreuses communes ne disposent que d'une des quatre familles de services. Enfin, seuls quelques rares villages ne comptent aucune de ces opportunités, notamment parce que la puissance publique, au travers des écoles, cherche à assurer une couverture de l'ensemble du territoire, dans une logique de service public.

NOMBRE DE SERVICES ESSENTIELS ACCESSIBLES DANS LA PROXIMITÉ ET PART DE LA POPULATION DÉPARTEMENTALE CONCERNÉE



Source : Population issue des revenus fiscaux localisés (RFL) 2010 - Données carroyées à 200 mètres

ACCESSIBILITÉ AUX SERVICES ESSENTIELS DU QUOTIDIEN DANS LA PROXIMITÉ



3. Les Notes de l'ADEUS n° 69 : La proximité, levier d'une organisation urbaine durable ?

L'accessibilité aux services intermédiaires dans la proximité

Cette seconde catégorie de services regroupe :

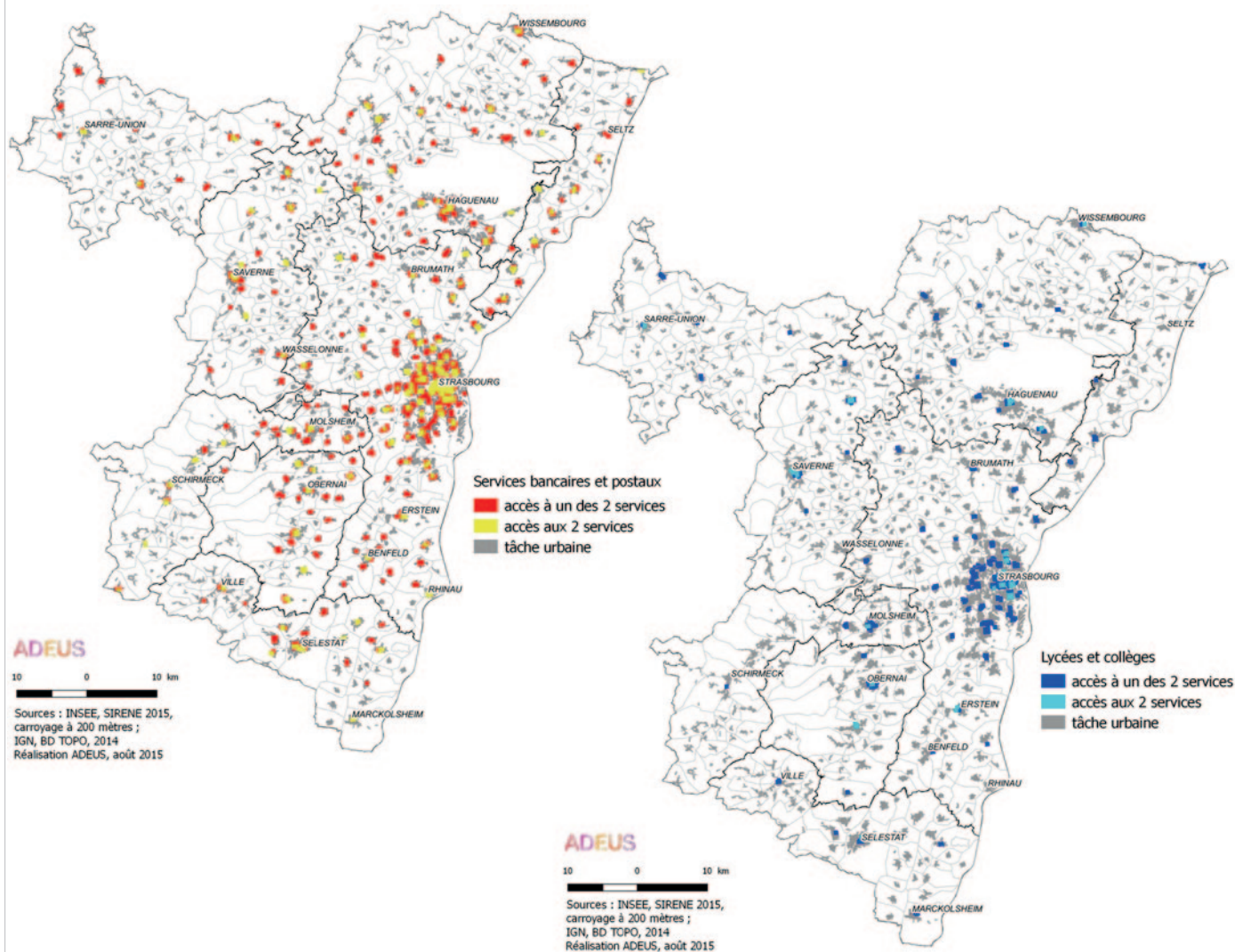
- les collèges et lycées ;
- les équipements sportifs et culturels (bibliothèque ou médiathèque) ;
- les hôpitaux et cliniques ;
- la préfecture/les sous-préfectures, l'assurance maladie et Pôle emploi ;
- les banques et postes.

Une répartition des équipements moins homogène sur le territoire

Les logiques d'implantation des établissements de ce groupe diffèrent du précédent : plus rares, leur densité sur le territoire s'en trouve réduite. Leur localisation va être le fruit de stratégies à l'œuvre, dépendantes du statut

de l'équipement (public/privé), de sa taille, du secteur d'activité lié... Les services postaux et bancaires, dans une logique de quasi proximité ou de vitrine commerciale, vont largement couvrir le territoire là où les établissements de formation secondaire, bien moins nombreux, vont se concentrer dans les agglomérats urbains. L'objectif dans ce dernier cas est de faciliter l'accès du plus grand nombre.

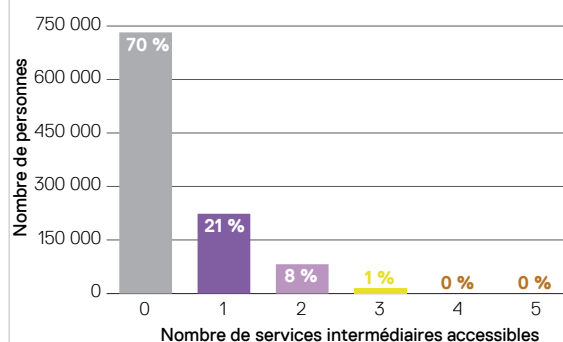
LOCALISATION SUR LE TERRITOIRE DES ÉTABLISSEMENTS POSTAUX ET BANCAIRES ET D'ENSEIGNEMENT SECONDAIRE



Des opportunités difficilement accessibles dans la proximité

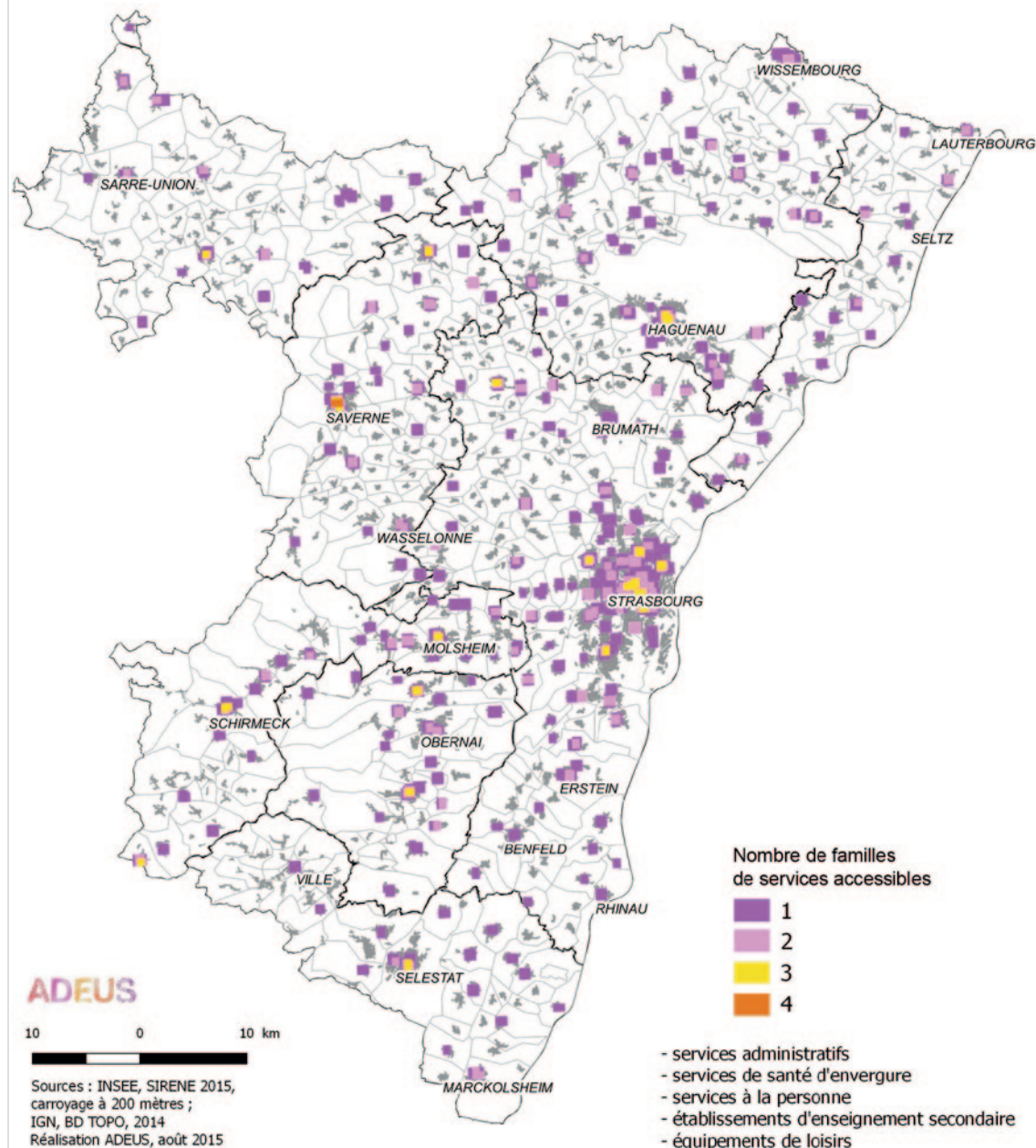
A l'échelle du département, aucun habitant n'a accès dans les environs directs de son domicile à chacune des cinq familles de services ici analysées. Seul un tiers des habitants dispose de l'un ou l'autre de ces services, alors que les 70 % restants n'ont accès à aucune des opportunités dans la proximité. Les distances qu'ils doivent parcourir sont dès lors plus importantes et le recours à des modes de transports motorisés forcément plus fréquent.

NOMBRE DE SERVICES INTERMÉDIAIRES ACCESSIBLES DANS LA PROXIMITÉ ET PART DE LA POPULATION DÉPARTEMENTALE CONCERNÉE



Source : Population issue des revenus fiscaux localisés (RFL) 2010 - Données carroyées à 200 mètres

ACCESSIBILITÉ AUX SERVICES INTERMÉDIAIRES DANS LA PROXIMITÉ



Un habitant sur trois n'a accès à aucune des opportunités dans la proximité

Un peu plus de 1 % des Bas-Rhinois seulement (environ 14 000 personnes) disposent aujourd'hui d'une très bonne accessibilité⁴ et peuvent ainsi accéder à une majorité⁴ des services essentiels et intermédiaires dans la proximité. Ainsi, vivre dans la proximité correspond peut-être à une réelle demande sociale mais reste au quotidien le privilège d'une minorité. D'une part, parce les choix opérés en termes d'arbitrages entre lieu de résidence, lieu de travail et mode de vie ne sont pas toujours compatibles avec la réalisation des activités dans la proximité. D'autre part, parce que certaines opportunités, notamment intermédiaires, sont peu nombreuses à l'échelle départementale. Leur couverture géographique peu homogène rend par conséquent leur accès plus contraint.

A l'inverse, un Bas-Rhinois sur trois réside aujourd'hui dans un secteur n'offrant accès à aucune des opportunités élémentaires et intermédiaires dans la proximité. Ces territoires et les personnes qui y vivent disposent donc d'une accessibilité sinon mauvaise, au moins contrainte. Leur dépendance aux modes mécanisés, et plus vraisemblablement motorisés, les place dans une situation potentiellement problématique sur le moyen ou long terme. Reste toutefois à savoir si la voiture est effectivement le seul et unique moyen de locomotion efficace sur ces territoires ou si les transports en commun permettent de limiter son usage.

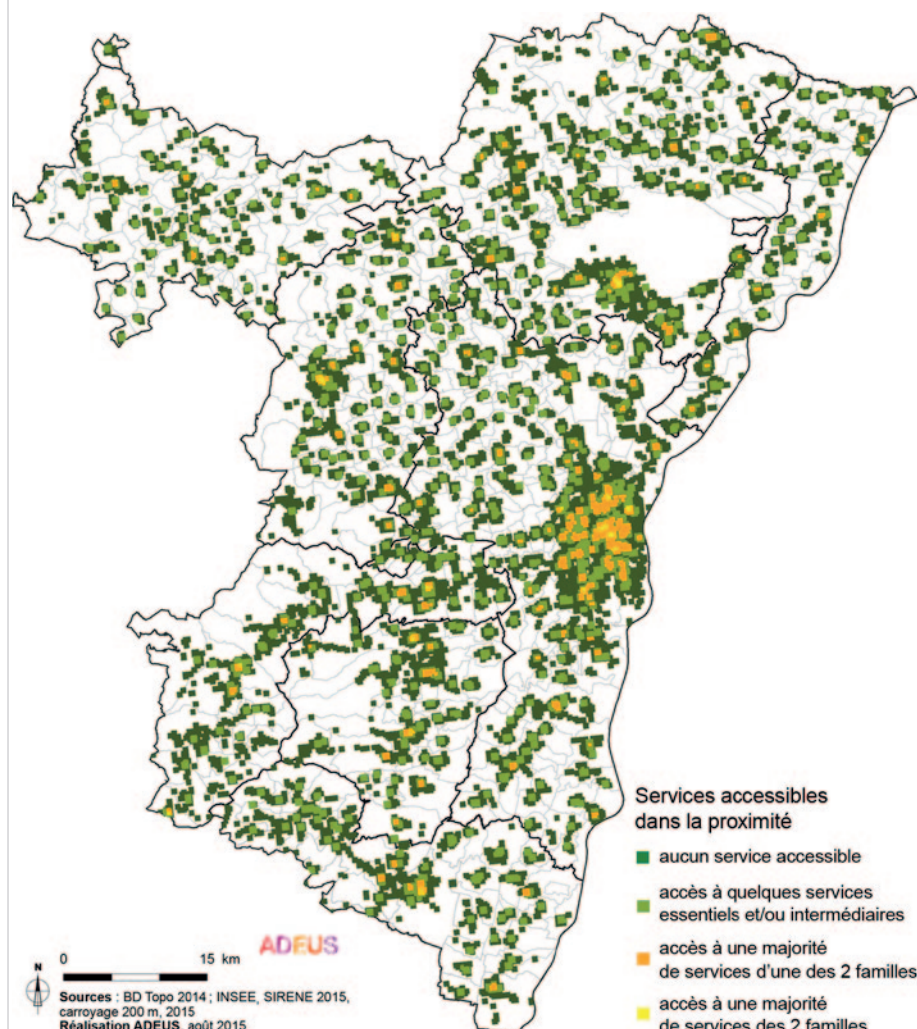
Sur la base de ces premiers résultats, l'analyse de l'accessibilité du territoire doit donc encore être approfondie autour de la question de la desserte en transports collectifs. En articulant territoires, lieux de vie et opportunités, ceux-ci se révèlent d'efficaces leviers d'accessibilité... à condition d'exister d'une part, mais aussi d'offrir un niveau de service suffisant d'autre part.

ACCÈS DES BAS-RHINOIS AUX SERVICES ESSENTIELS ET INTERMÉDIAIRES DANS LA PROXIMITÉ AUTOUR DE LEUR DOMICILE

	Nombre de personnes	%
Aucun service accessible	347 749	33 %
Accès à quelques services essentiels et/ou intermédiaires	454 324	43 %
Accès à une majorité de services d'une des 2 familles	237 162	23 %
Accès à une majorité de services des 2 familles	14 058	1 %
Total	1 053 292	100 %

Source : Population issue des revenus fiscaux localisés (RFL) 2010 - Données carroyées à 200 mètres

ACCESSIBILITÉ AUX SERVICES ESSENTIELS ET INTERMÉDIAIRES DANS LA PROXIMITÉ



4. Une majorité de services = au moins trois services essentiels et trois services intermédiaires.

Conclusion et enjeux

Cette note présente les premiers résultats d'un travail de longue haleine : proposer une définition de l'accessibilité qui dépasse la vision habituelle, en mesure les impacts sur le territoire bas-rhinois et en tire les conséquences en matière d'inégalités territoriales existantes ou à venir, notamment en cas de crise énergétique majeure.

Cette nouvelle définition interroge l'accès aux activités permettant de répondre aux besoins des individus. S'appuyant sur la marche et les transports collectifs, elle distingue ainsi des territoires :

- offrant un accès direct, dans la proximité (à pied), à une grande majorité de services ;
- proposant un accès partiel à ces services, compensé par une offre en transport en commun ;
- éloignés de tous les services, y compris de ceux pourtant essentiels au quotidien.

Les territoires les plus accessibles offrent un accès à toutes ces opportunités dans la proximité. Ils permettent à leurs habitants de maîtriser intégralement leurs pratiques modales. Leur développement est donc à privilégier pour réduire la dépendance énergétique des ménages bas-rhinois.

Toutefois, cette proximité ne saurait être un cadre réaliste pour tous à l'heure de la Grande Région et du renforcement de la métropole strasbourgeoise, alors que nos lieux de vie sont toujours plus éclatés et nos déplacements plus complexes.

Nos organisations quotidiennes ou hebdomadaires, individuelles ou collectives dépassent aujourd'hui largement cette échelle de la proximité. C'est dans un archipel d'îlots de proximité interconnectés, physiquement ou non, que se construisent aujourd'hui nos espaces vécus.

L'articulation de ces « îlots » est au cœur des politiques de transport avec un objectif clair : réduire les inégalités territoriales existantes ou émergentes. Assurer l'accessibilité du territoire, c'est permettre un fonctionnement global optimisé, basé sur la complémentarité des forces de chaque territoire pour réduire la vulnérabilité de tous.

L'efficacité des transports en commun pour optimiser l'accessibilité du Bas-Rhin sera analysée dans la suite des travaux. Quels que soient les résultats obtenus, le contexte financier actuel invitera par ailleurs à questionner la pérennité d'un service public coûteux comme les transports publics. Il s'agira de s'assurer que garantir une accessibilité à pied et en transports collectifs permet effectivement de limiter l'usage de la voiture et, dans le cas contraire, d'interroger la capacité de la puissance publique à inciter à l'usage de ces transports alternatifs. Or, pour atteindre cet objectif, actionner des leviers qui sortent du seul champ de la politique des transports semble de plus en plus nécessaire (gestion foncière, localisation des emplois ou encore étalement de l'heure de pointe, par exemple).

Chiffres clés :

- 33 % des Bas-Rhinois n'ont accès à aucun des services identifiés (essentiels et intermédiaires) à proximité de leur domicile.
- Seuls 1 % des habitants du département disposent de l'ensemble de ces services à côté de chez eux.
- 36 % sont éloignés de tous les services essentiels, dont l'accès est pourtant quasi quotidien.

Pour en savoir plus :

- [Les Notes de l'ADEUS n° 53 : Quels îlots de proximités aujourd'hui ?](#)
- [Les Notes de l'ADEUS n° 69 : La proximité, levier d'une organisation urbaine durable ?](#)



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

Directrice de publication : **Anne Pons, Directrice générale**
Validation : **Yves Gendron, Directeur général adjoint**
Équipe projet : **Timothé Kolmer (chef de projet), Aline Bouvard, Fanny Chailloux, Pierre de Cadenet, Stéphanie Martin, Benoît Vimbert**
PTP 2015 - N° projet : **1.4.3.2**
Photo 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