LES NOTES DE L'ADEUS

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

MOBILITÉ ET ACCESSIBILITÉ DANS LES ZONES D'ACTIVITÉS

83

NOVEMBRE 2012

DÉPLACEMENT

De par leurs aménagements initiaux, les zones d'activités restent souvent mal desservies en transport en commun et encore souvent peu accessibles aux piétons et vélos.

La nature des activités, leurs localisations, et dans une moindre mesure, l'occupation de l'espace au sein de la zone (parkings, ateliers de production, sites de stockage, etc.) est favorable à l'usage de la voiture.

Dans le Bas-Rhin, aucune analyse ne s'est effectivement intéressée à la mobilité des zones d'activités. L'Enquête Ménages Déplacements (EMD) de 2009 permet de mettre en avant un certain nombre de pratiques.

Cette étude permet de montrer le caractère structurant de la zone d'activités dans la mobilité quotidienne des Bas-rhinois, notamment pour répondre aux besoins en matière de travail et d'achats.

Elle confirme que la voiture est consubstantielle à la zone d'activités, cette dernière générant aussi des déplacements plus longs, à motif équivalent.

Par ailleurs, le faible niveau de centralité et de densité des territoires semble être un facteur d'intensité de la fréquentation des zones d'activités.

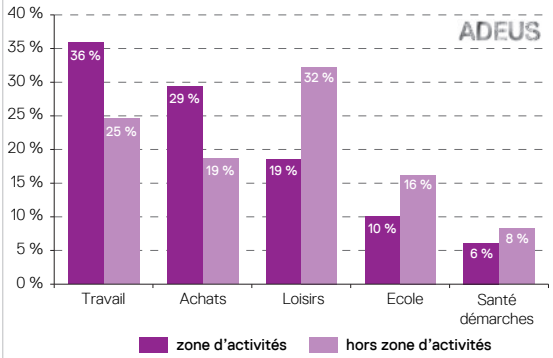
Les zones d'activités, une composante structurante de nos mobilités

Méthodologie

Au-delà d'une identification en lien avec les bases de données géographiques disponibles à l'ADEUS, l'analyse de la mobilité dans les zones d'activités se fait non seulement par le territoire, mais aussi par les pratiques, afin de dégager les espaces du territoire bas-rhinois dont la vocation principale est bien l'activité économique.

Bien que le centre-ville de Strasbourg constitue en soi une forme de zone d'activité compte tenu de l'emploi que ce secteur recèle, les déplacements en lien avec cet espace a été ont été retirés. En effet, l'importance de l'intensité urbaine conduirait alors à biaiser les résultats.

DISTRIBUTION DES DÉPLACEMENTS PAR MOTIFS (HORS DOMICILE ET ACCOMPAGNEMENTS)



Sources : EMD 2009, ADEUS

Eléments de cadrage

La zone d'activités : un espace structurant de notre mobilité quotidienne...

Pour répondre à nos besoins du quotidien, nous réalisons un quart de nos déplacements hors domicile dans des zones d'activités. Ces déplacements se font en majeure partie pour le travail (36 %), pour les achats (29 %), ou pour la pratique d'une activité de loisir (19 %), mais aussi pour étudier ou encore effectuer des démarches de santé. Par rapport à l'ensemble des activités pratiquées, le travail et les achats sont effectivement surreprésentés en zone d'activités.

... essentiellement « consommé » par les déplacements liés au travail

On peut évaluer l'impact d'un usage sur un espace non pas seulement en fonction du nombre de déplacements que celui-ci génère, mais aussi au regard du temps que requiert la réalisation de cette activité. Cet élément temporel est d'autant plus pertinent lorsque l'usage comprend le stationnement d'un véhicule ; on intègre alors l'occupation spatiale de l'usage.

ZONES D'ACTIVITÉ DE HOENHEIM ET SOUFFELWEYERSHEIM

Aussi, compte tenu du nombre de déplacements et du temps moyen que nécessite l'activité « travail » (5 heures), celle-ci occupe les 2/3 des temps passés en zones d'activités. Loin devant les achats et les loisirs, pourtant générateurs d'une majorité de déplacements (48 %), mais représentant « seulement » 16 % du temps d'activités au sein des zones.

De manière générale, le travail, avec l'école aussi, et les achats prennent davantage de temps si on les réalise au sein d'une zone d'activités plutôt qu'ailleurs.

Des zones d'activités plus structurantes pour les territoires moins centraux

Si la zone d'activités répond à une majeure partie de nos besoins du quotidien, elle concerne également tous les territoires, mais pas de manière équivalente.

La zone d'activités est davantage fréquentée par les résidents des territoires situés en dehors de la CUS : villes moyennes, villages et autres. Le niveau de centralité et de densité de ces espaces peut être un facteur explicatif. En effet, le développement des zones d'activités a généré une concurrence importante au sein des territoires peu centraux, qui, conjuguée à une densité faible, a souvent conduit à la fermeture des commerces de proximité, affaiblissant ainsi l'activité économique des centres-bourgs et villages, emplois compris.

Pour les villes moyennes qui bénéficient d'un niveau de centralité relativement intéressant, les moindres contraintes sur l'utilisation de la voiture ainsi qu'une forte proximité des zones commerciales avec le tissu aggloméré peuvent en partie expliquer cet usage plus marqué des zones d'activités.

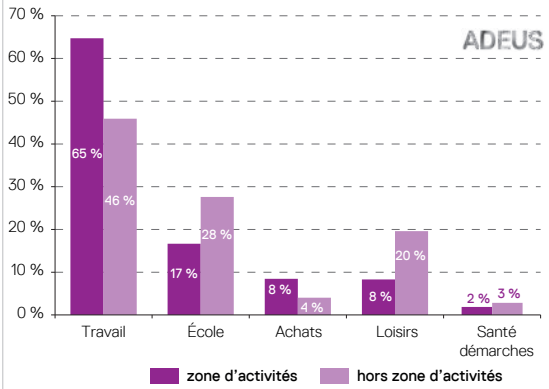
La voiture, sans partage ?

Des déplacements assurés par la voiture, pour une mobilité majoritairement contrainte...

Les 3/4 des personnes qui se rendent dans une zone d'activités le font en voiture et 38 % font plus de 7 km pour y parvenir. Cette part dépasse sensiblement la part modale de la voiture à l'échelle du Bas-Rhin qui s'établit à 60 %. Les déplacements en lien avec les zones d'activités contribuent à hauteur de 7 points de pourcentage dans la part globale de la voiture.

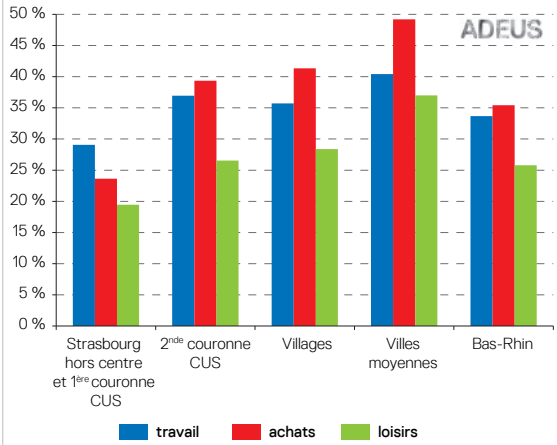
Pour autant, si les enjeux sont ici environnementaux, la problématique relève au moins autant des alternatives transport face à une pratique de déplacements massivement basée sur l'usage de l'automobile que des logiques de localisation et d'organisation spatiale de ces espaces ; notamment pour les zones d'activités accueillant des commerces et des bureaux.

RÉPARTITION DES « TEMPS PASSÉS » PAR MOTIFS



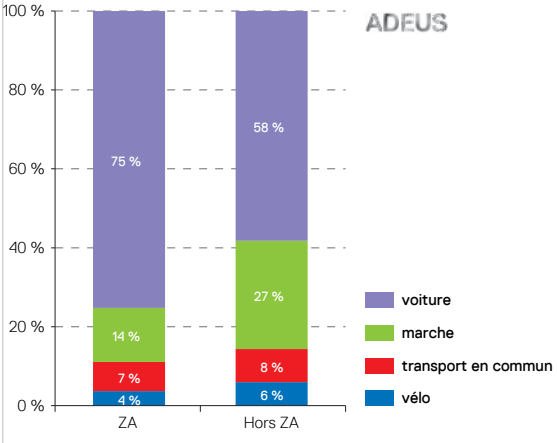
Sources : EMD 2009, ADEUS

DISTRIBUTION DES DÉPLACEMENTS (HORS DOMICILE) EN FONCTION DU TERRITOIRE DE RESIDENCE



Sources : EMD 2009, ADEUS

RÉPARTITION MODALE (HORS DOMICILE)



Sources : EMD 2009, ADEUS

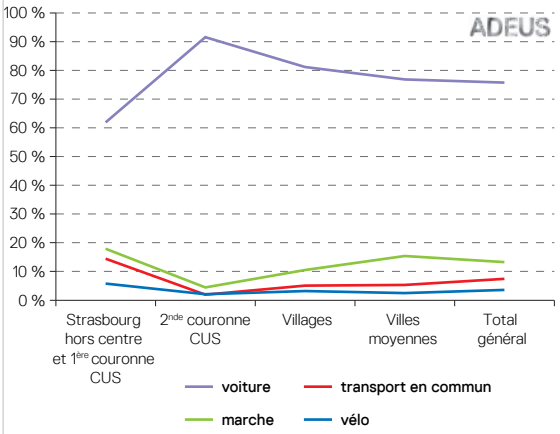
...notamment dans la seconde couronne de la CUS

Les zones d'activités de la seconde couronne sont particulièrement concernées par l'usage de la voiture avec une part modale de 91 %. L'implantation et l'étendue des zones d'activités – davantage industrielles – de la seconde couronne se sont faites plutôt en discontinuité du tissu urbain afin de limiter les nuisances. Les usages alternatifs à la voiture sont donc rendus plus complexes du fait des logiques d'implantation qui ont présidé pour ces zones d'activités.

En revanche, les zones d'activités des villes moyennes ou des villages du Bas-Rhin sont de tailles plus modestes et plutôt localisées en périphérie immédiate des tissus urbanisés. Cette configuration spatiale, si elle ne garantit pas le recours aux alternatives à la voiture, offre néanmoins de meilleures conditions pour organiser différemment la mobilité à destination des zones d'activités.

L'intensité urbaine qui caractérise Strasbourg et la première couronne de la CUS explique une part modale de la voiture plus faible : 62 % pour les déplacements à destination de ces zones d'activités.

DÉPLACEMENTS ZONE D'ACTIVITÉ : PART MODALE SELON LA TYPOLOGIE URBAINE



Sources : EMD 2009, ADEUS

Les zones commerciales : un modèle en devenir ?

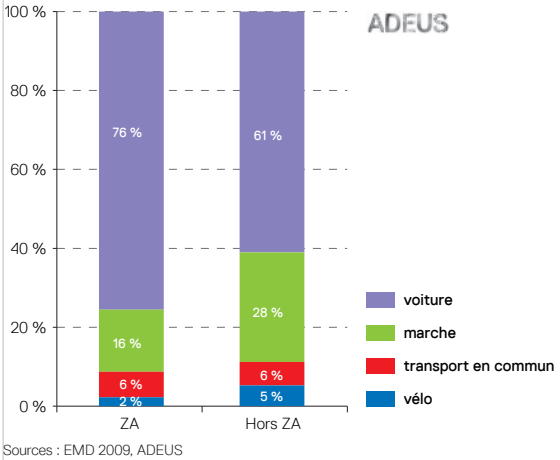
Quelles mobilités pour les zones commerciales ?

La consommation : moteur de la mobilité en lien avec les zones d'activités

Les motifs d'achats et loisirs concernent 48 % des déplacements à destination des zones d'activités. Outre le nombre de déplacements que cela représente, la mobilité liée aux zones commerciales est d'autant plus intéressante à étudier que celle-ci relève de pratiques, sinon contraintes, souvent nécessaires, pour lesquelles l'alternative n'a souvent pas été possible. Principalement pour des raisons de prix et de temps : la zone commerciale met à disposition une diversité de magasins (et donc de produits) au sein d'un espace « restreint » et pour des prix souvent moins élevés qu'en centre-ville.

En revanche, le surcroît de coût lié à la distance plus grande est entièrement supporté par le consommateur.

DISTRIBUTION MODALE DES ACHATS-LOISIRS



Sources : EMD 2009, ADEUS

ZONE COMMERCIALE DE SÉLESTAT

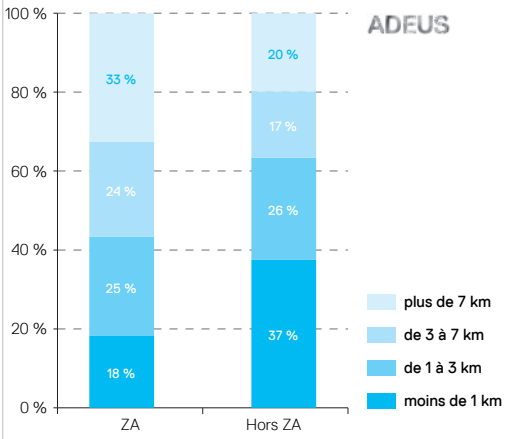
Des distances parcourues et un usage de la voiture élevés

La distribution de la part modale et des distances parcourues pour les zones commerciales ont des chiffres similaires à ceux observés précédemment pour l'ensemble des zones d'activités. Se divertir ou réaliser des achats demande des distances à parcourir, en voiture (76 % de part modale), plus importantes si l'on se rend dans une zone commerciale qu'ailleurs.

Des zones accessibles seulement aux plus mobiles ?

La zone commerciale est majoritairement fréquentée par des actifs. Leur part est plus conséquente que pour les déplacements d'achats/loisirs faits en dehors d'une zone commerciale, principalement au détriment des scolaires/étudiants. Elle semble également être privilégiée par les « autres non-actifs » : personnes au foyer et chômeurs.
En revanche, les retraités sont eux moins enclins à se déplacer dans une zone commerciale.

DISTANCES PARCOURUES POUR LES ACHATS-LOISIRS



Sources : EMD 2009, ADEUS

La zone commerciale : un modèle à faire évoluer ?

La zone commerciale, comme la plupart des autres zones d'activités, repose pour son accessibilité principalement sur la voiture individuelle. Pour autant, compte tenu du contexte de crise économique et énergétique, allié à la difficulté de massifier les flux en lien avec les zones d'activité commerciales, le futur de l'accessibilité à ces zones pose question.

Dans ce contexte largement contraint, la grande distribution s'adapte déjà en (ré)implantant des magasins de petites ou moyennes surfaces dans les centres urbains : Carrefour City©, U Express©, Intermarché Express©, etc.

Cette stratégie de localisation dans des contextes urbains plus denses peut être mise en parallèle avec celle des enseignes de hard discount, quasiment absentes des zones commerciales.

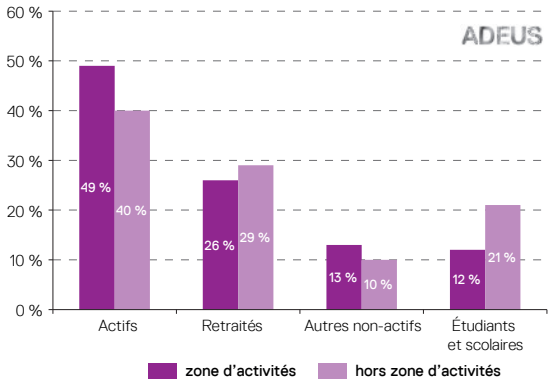
Au-delà de cette évolution du modèle économique des enseignes de grandes distribution, l'enjeu de l'évolution de l'accessibiltié aux zones commerciales permet de poser deux questions sur l'évolution des zones elles mêmes.

La sensibilité des ménages aux coûts de déplacements risque d'être de plus en plus liée à la fréquence et au coût des achats réalisés. Ainsi, pour des pratiques d'achats de type alimentaire, hebdomadaires ou bi-hebdomadaires, la charge du déplacement va devenir de plus en plus importante par rapport au coût des achats. En revanche, l'acceptation d'un coût de déplacement élevé sera plus forte pour des achats moins fréquents et plus importants en coût, comme pour les biens d'équipement du ménage. Il est ainsi envisageable que les zones commerciales, qui sont notamment articulées autour d'un hypermarché, connaissent des évolutions sensibles au cours des prochaines années. La question reste de savoir dans quelle mesure les collectivités seront en capacité, et auront intérêt, à accompagner ces mutations.

La deuxième question est liée à la possibilité de faire évoluer les conditions d'accessibilité à ces zones pour les ménages, avec en ligne de mire le maintien d'un coût d'accessibilité soutenable, tant pour les ménages que pour les collectivités, ou pour les acteurs économiques de ces zones.

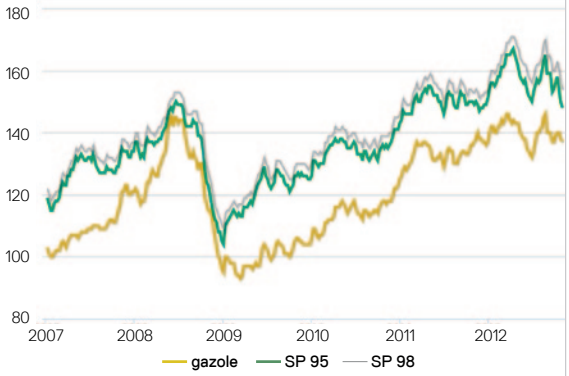
En tout cas, au-delà de l'évolution de l'offre commerciale et de nos mobilités, ce sont bien nos pratiques de consommations qui changent, et avec elles nos pratiques territoriales.

ZONE COMMERCIALE : PROFILS SOCIO-DEMOGRAPHIQUES



Sources : EMD 2009, ADEUS

EVOLUTION DES PRIX DU CARBURANT DEPUIS 2007 (AU 31/08/12)



Sources : france-inflation.com via developpement-durable.gouv.fr

ÉLÉMENTS DE SYNTHÈSE

La zone d'activités constitue un élément structurant de notre mobilité quotidienne de par le nombre et la diversité des déplacements que l'on y effectue. Bien que l'analyse des pratiques indique que la mobilité dans les zones d'activités est avant tout liée à des contraintes (surreprésentation des motifs travail et achats), elle concerne également des motifs non contraints pour une part non négligeable (un déplacement sur cinq en ZA concerne les loisirs). La mobilité en lien avec les zones d'activités est spécifique avant tout parce qu'elle se fait en voiture et sur des distances plus importantes.

Cette réalité renvoie à la nature même des zones d'activités : concentration d'activités de même nature, généralement situées en marge du tissu urbain et bénéficiant d'une bonne accessibilité routière. Même si des particularités existent, le modèle dominant demeure celui d'un espace monofonctionnel articulé à une mobilité automobile.

Les enjeux d'accessibilité des zones d'activités dans un contexte d'augmentation sensible des coûts de l'énergie sont assez proches des enjeux d'accessibilité de l'ensemble du territoire. Néanmoins, la nature particulière de l'implantation de ces espaces, ainsi que leur dimension monofonctionnelle incite à poser plus spécifiquement ces enjeux avec, d'une part les zones à dominante industrielle, artisanale et tertiaire de bureau, et d'autre part les zones à dominante commerciale.

Pour les premières, les enjeux sont ceux d'une mobilité de type domicile-travail caractérisée par un plus ou moins grand nombre de personnes se déplaçant durant des périodes horaires similaires (hors travail posté). Pour ces zones, la massification des flux et les logiques d'organisation collectives sont envisageables, qu'elles soient le fruit de la collectivité (offre TC), des entreprises (PDE) ou des individus (co-voiturage, choix d'un mode doux lorsque les distances le permettent).

Pour les zones commerciales, les pratiques sont bien moins homogènes, notamment du point de vue de la fréquence et de l'horaire de réalisation des achats. De fait, cette plus grande hétérogénéité des pratiques rend plus complexe la mise en place d'alternatives, que celles-ci soient collectives ou non.

Dans un cas comme dans l'autre, il semble important de pouvoir répondre relativement rapidement à ces enjeux, afin de garantir le bon fonctionnement de ces espaces qui représentent une part non négligeable de la vie économique du Bas-Rhin.

Ces éléments confirment aussi l'actualité des débats autour de l'aménagement plus durable des zones d'activités, et invite à ne pas sous-estimer l'enjeu que constitue leur accessibilité.

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

Directrice de publication : **Anne Pons, Directrice générale de l'ADEUS**
Équipe projet : **Nathalie Griebel, Benoît Provillard, Benjamin Puccio (chef de projet)**
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