

Définir une ville de la proximité

L'accessibilité

L'accessibilité d'un territoire a souvent été définie en termes de temps de déplacement vers le centre ville de l'agglomération (par exemple dans le SCoTERS). Cette façon de faire sous entend de manière implicite qu'il est impossible de vivre en dehors de celui-ci. Or un habitant de la périphérie, s'il ne travaille pas au centre ville, ne fréquentera celui-ci que de manière marginale.

Dès lors, il semble plus opportun de définir l'accessibilité non plus comme un temps d'accès vers un nœud central, mais comme un nombre d'opportunités réalisables au départ du domicile dans un temps donné (et jugé acceptable). Dit autrement, avoir une bonne accessibilité, c'est donc réaliser facilement (en termes de confort, de temps d'accès, de lisibilité, d'agrèments,...) un maximum d'« opportunités », régulières ou non.

La ville élémentaire

David Mangin définit un certain nombre de ces « opportunités » qui s'inscrivent dans les pratiques quotidiennes, qui sont du domaine de ce qu'il appelle la « ville élémentaire ». Il s'agit des arrêts de transports en commun, des écoles et des commerces du quotidien. En s'inspirant de cette définition, en l'appliquant au contexte local, il apparaît pertinent de raisonner sur quatre types d'« opportunités », de « services élémentaires » qui sont du domaine du quotidien :

- les écoles primaires et élémentaires,
- les commerces alimentaires (boulangerie, superette,...),
- les équipements de santé (médecin, pharmacie), qui peuvent induire une fréquentation régulière (pas forcément quotidienne) pour certaines catégories de personnes (notamment les personnes âgées),
- les autres commerces du quotidien (tabac-journaux et bar-restaurant) qui offrent un potentiel d'interaction sociale.

Compte tenu de l'excellente couverture territoriale du réseau de transport en commun, celui-ci n'a pas été retenu comme discriminant... dans une première approche !

La proximité¹

Une ville où les besoins élémentaires des citoyens pourraient être réalisés à proximité de leur domicile répondrait au moins partiellement à certains enjeux de la métropole post-carbone. Un tel fonctionnement urbain permettrait d'offrir des « opportunités » de déplacements quotidiennes s'affranchissant de l'usage de la voiture.

Les analyses de l'enquête ménages déplacements de 2009 permettent de quantifier les distances « acceptables » à pied ou en vélo. Si l'on souhaite proposer un fonctionnement dans la proximité pour tous, y compris pour les personnes dont la mobilité est la plus délicate (notamment les personnes âgées), il faut retenir des distances acceptables de l'ordre de 300-500 mètres à pied, voire jusqu'à 1 kilomètre (15 minutes de marche active... mais aussi 5 minutes à vélo !). Des distances peuvent paraître faibles, mais cumulées à l'échelle de la journée (environ 4 déplacements par jour), elles induisent déjà un budget temps de déplacement non négligeable.

Une ville fonctionnant dans la proximité serait donc a minima une ville où les quatre fonctions élémentaires (écoles, commerces alimentaires, santé et autres commerces du quotidien) sont disponibles à proximité (300 mètres, 500 mètres, voire 1 km du domicile).

Il s'agit de garder à l'esprit que c'est une condition nécessaire... mais pas forcément suffisante, tant les pratiques individuelles ancrées dans les modes de vie dépassent une vision simplement fonctionnaliste. A ce titre, la qualité des espaces publics, des services, les clivages sociaux ne sont notamment pas pris en compte alors qu'ils sont aujourd'hui déterminants dans les pratiques des espaces parcourus.

1. Voir aussi « Les notes de l'ADEUS – Déplacements – n°17 : Quels déplacements pour une ville post-carbone ? » – décembre 2010



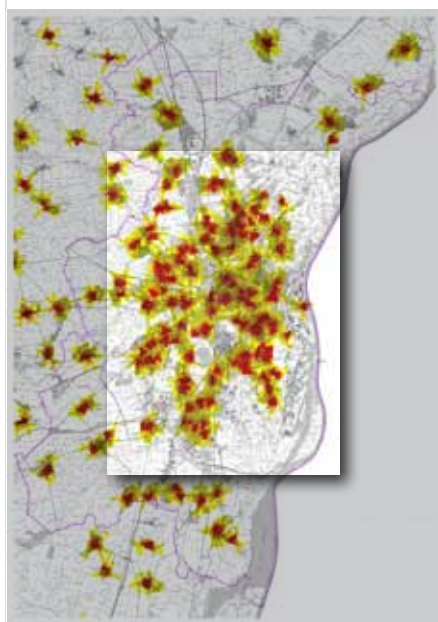
Les premiers résultats

Au total, 60 % de la population habite à moins de 500 mètres d'une école (près de 280 000 personnes).

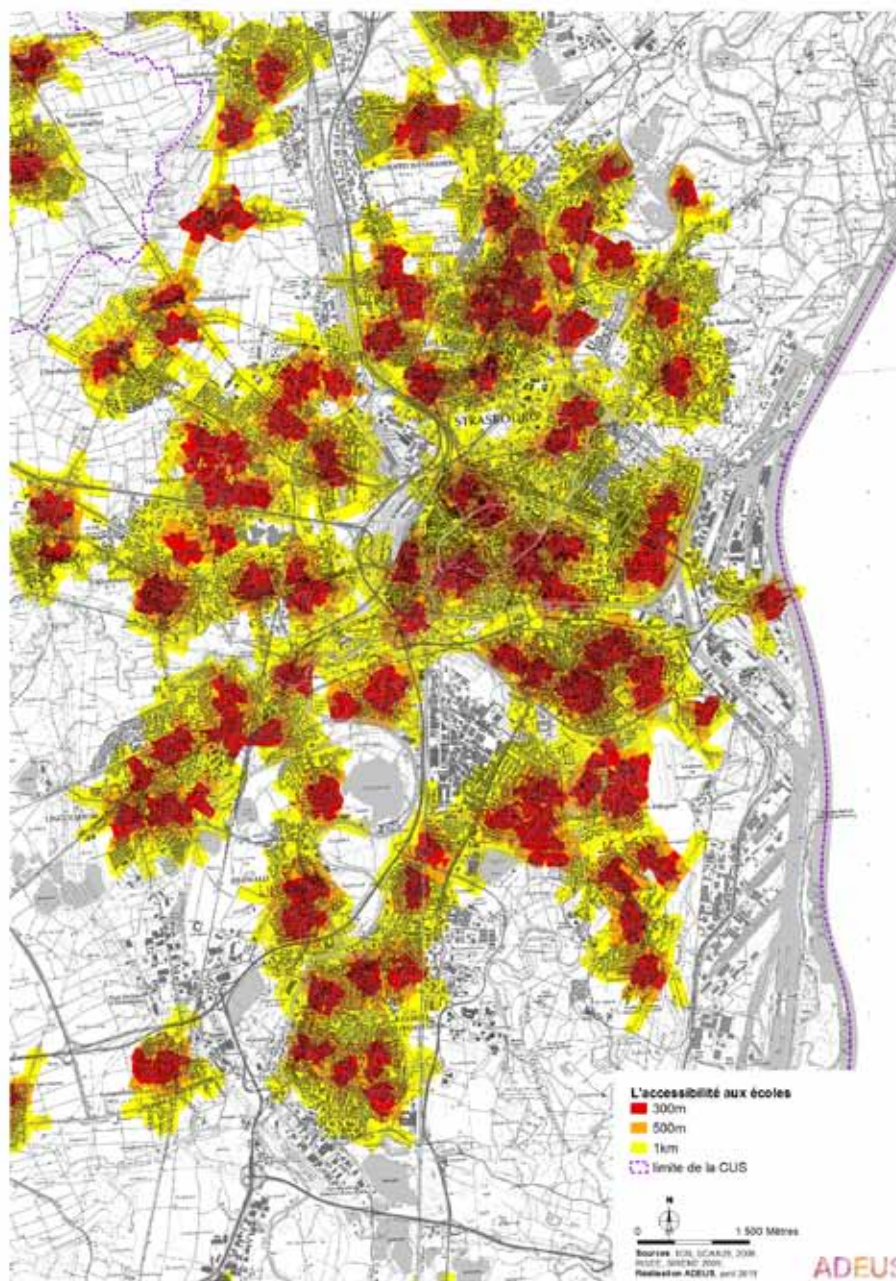
La couverture territoriale des écoles élémentaires semble généralement propice à un bon fonctionnement dans la proximité à l'échelle communale.

La répartition territoriale semble particulièrement homogène, presque indépendante des questions de densités.

Malgré cette bonne couverture, il existe certaines exceptions, y compris en plein cœur de métropole (par exemple, la Place de l'Homme de Fer est à plus de 500 mètres de l'école élémentaire la plus proche !), mais plus généralement en seconde couronne, où certains habitants (principalement de lotissements) ont peu d'alternatives à la voiture pour se rendre à l'école la plus proche (par exemple à Fegersheim, Eschau ou la Wantzenau).



L'ACCESSIBILITÉ AUX ÉCOLES



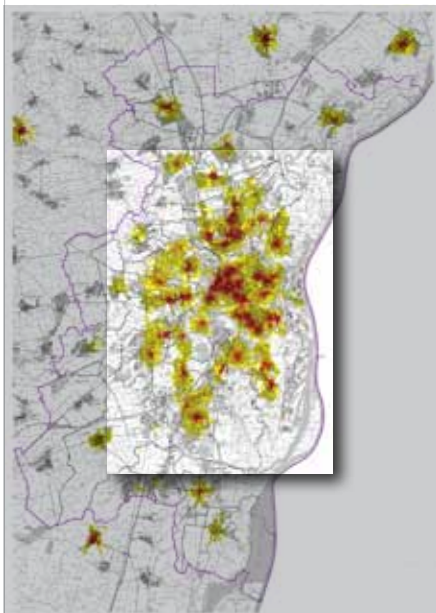
QUELS TERRITOIRES DE PROXIMITÉS AUJOURD'HUI ?

Ne sont comptabilisées que les personnes à proximité à la fois d'au moins une boulangerie et d'un commerce de détail, et soit d'une supérette, soit d'un supermarché.

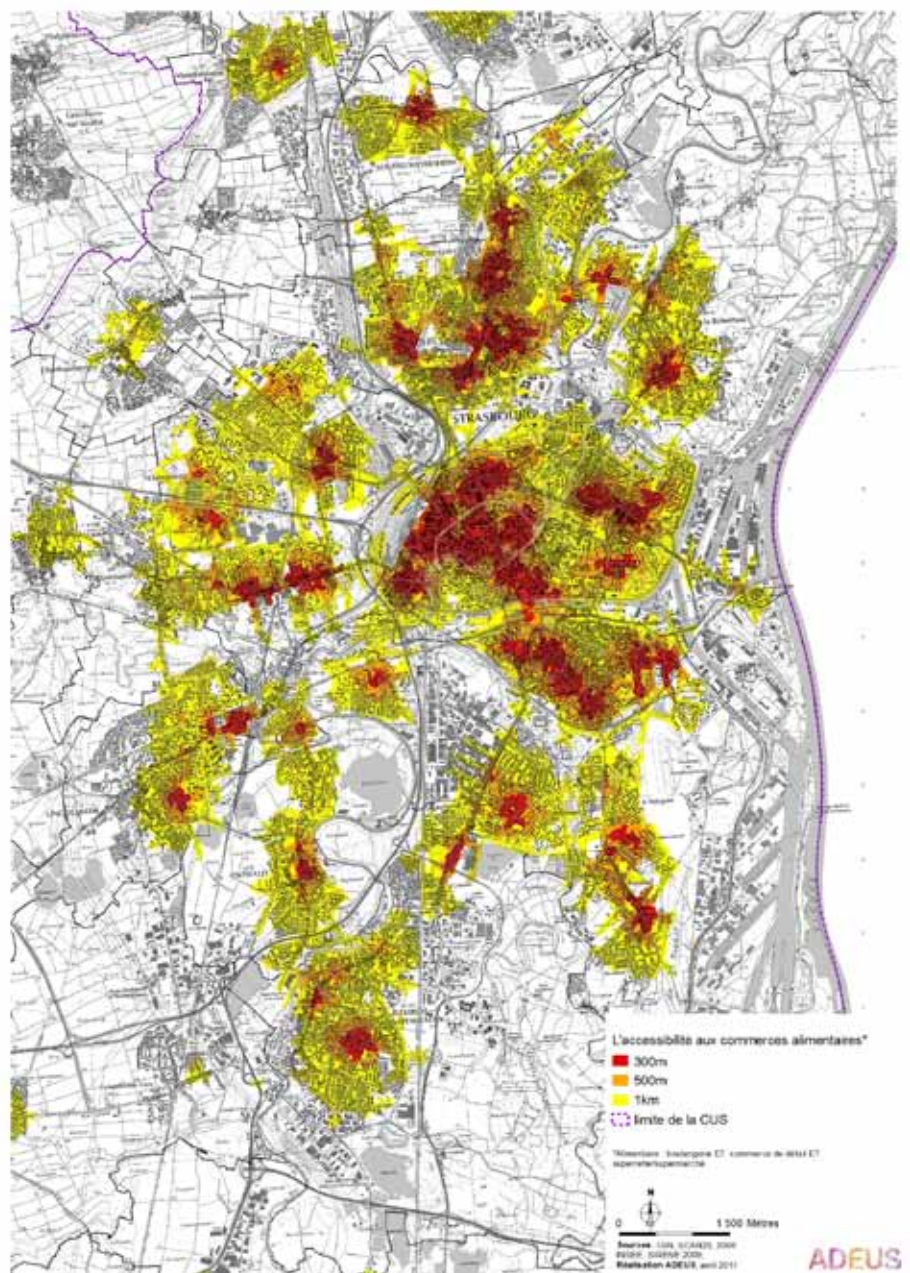
Au total, 38 % de la population dispose à moins de 500 mètres de son domicile de l'ensemble des commerces alimentaires nécessaires au quotidien (près de 180 000 personnes).

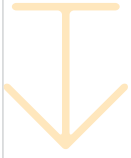
La couverture territoriale des commerces alimentaires s'inscrit moins nettement dans la proximité la plus immédiate (300 mètres, voire 500 mètres) que les écoles. Un fonctionnement de proximité à 500 mètres est principalement possible dans le cœur de métropole (centre élargi et Neudorf), avec un niveau d'offre particulièrement élevé, ainsi que -dans une moindre mesure- dans les centralités de quartier strasbourgeois ou de commune de la première couronne.

En revanche, en seconde couronne, la plupart des habitants n'ont pas accès à l'ensemble des commerces alimentaires à une distance de proximité et sont donc captifs de déplacements en voiture pour réaliser leurs achats quotidiens.



L'ACCESSIBILITÉ AUX COMMERCE ALIMENTAIRES

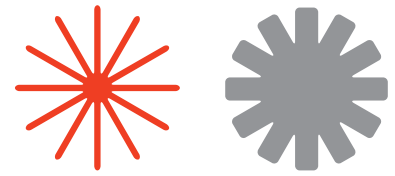
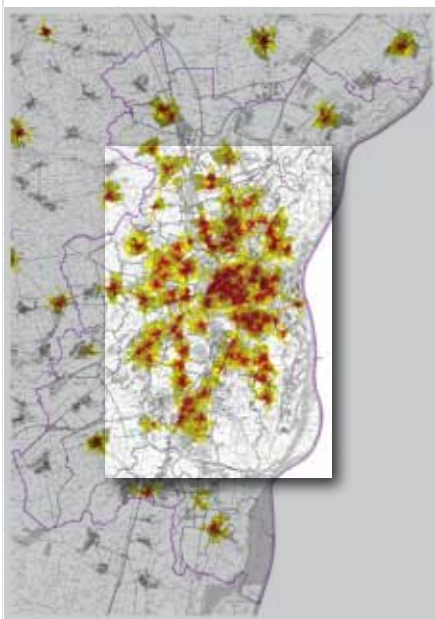




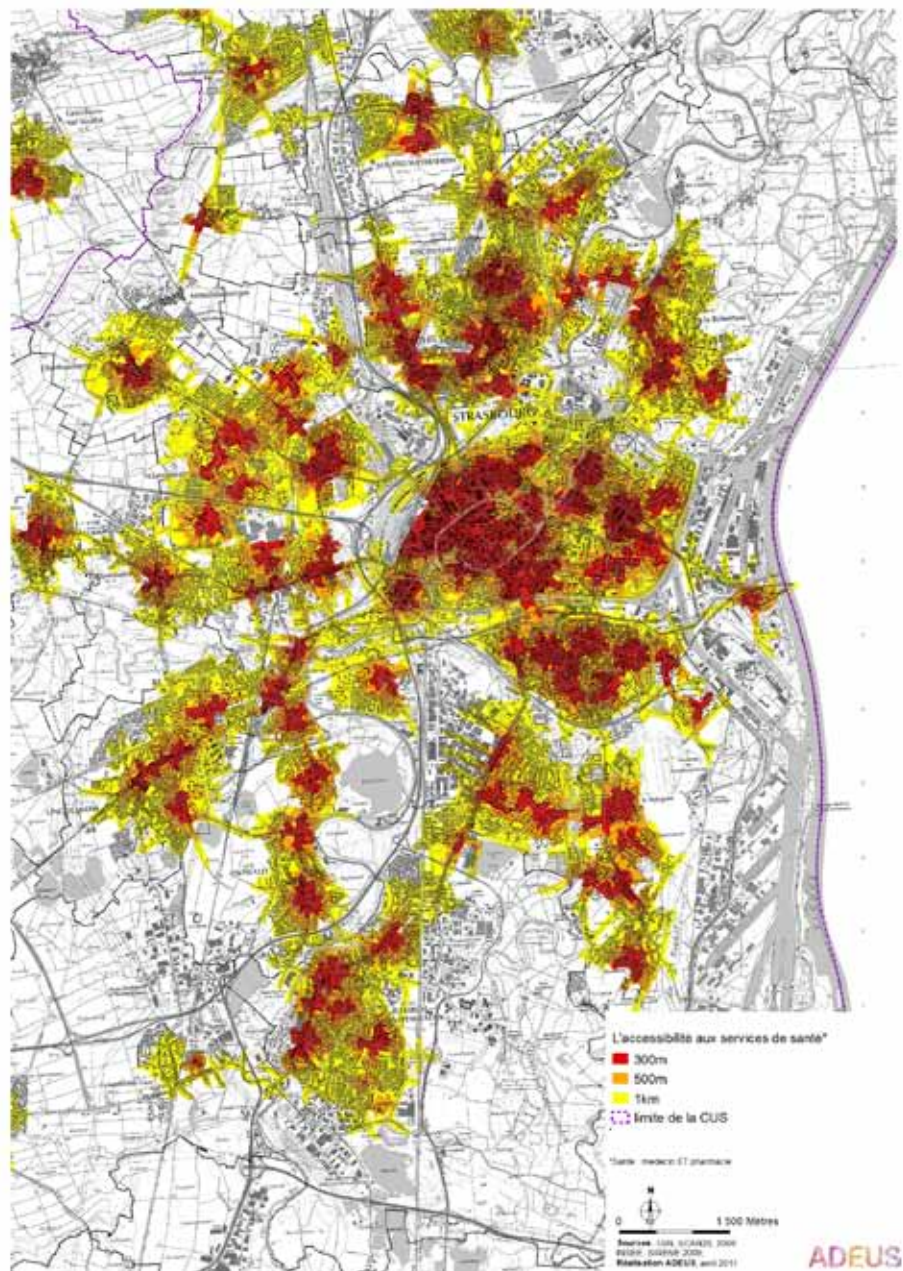
Ne sont comptabilisées que les personnes à proximité à la fois d'un médecin généraliste et d'une pharmacie.

Au total, 58 % de la population dispose à moins de 500 mètres de son domicile de l'ensemble des services de santé nécessaires au quotidien (voire plus rarement).

La couverture territoriale des services de santé intègre les points forts de celle des commerces alimentaires et des écoles, à savoir une bonne couverture à l'échelle communale (presque toutes les communes ont accès à ces services en première comme en seconde couronne), et un niveau d'offre extrêmement élevé dans le cœur de métropole (centre élargi et Neudorf), ainsi que dans les centralités de quartier strasbourgeois ou de commune de la première couronne.



L'ACCESSIBILITÉ AUX SERVICES DE SANTÉ



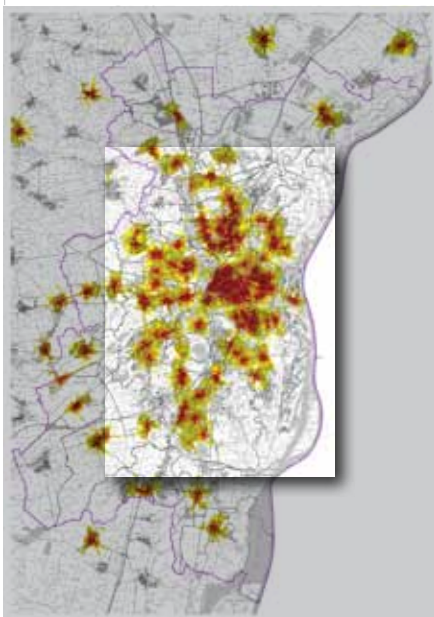
QUELS TERRITOIRES DE PROXIMITÉS AUJOURD'HUI ?



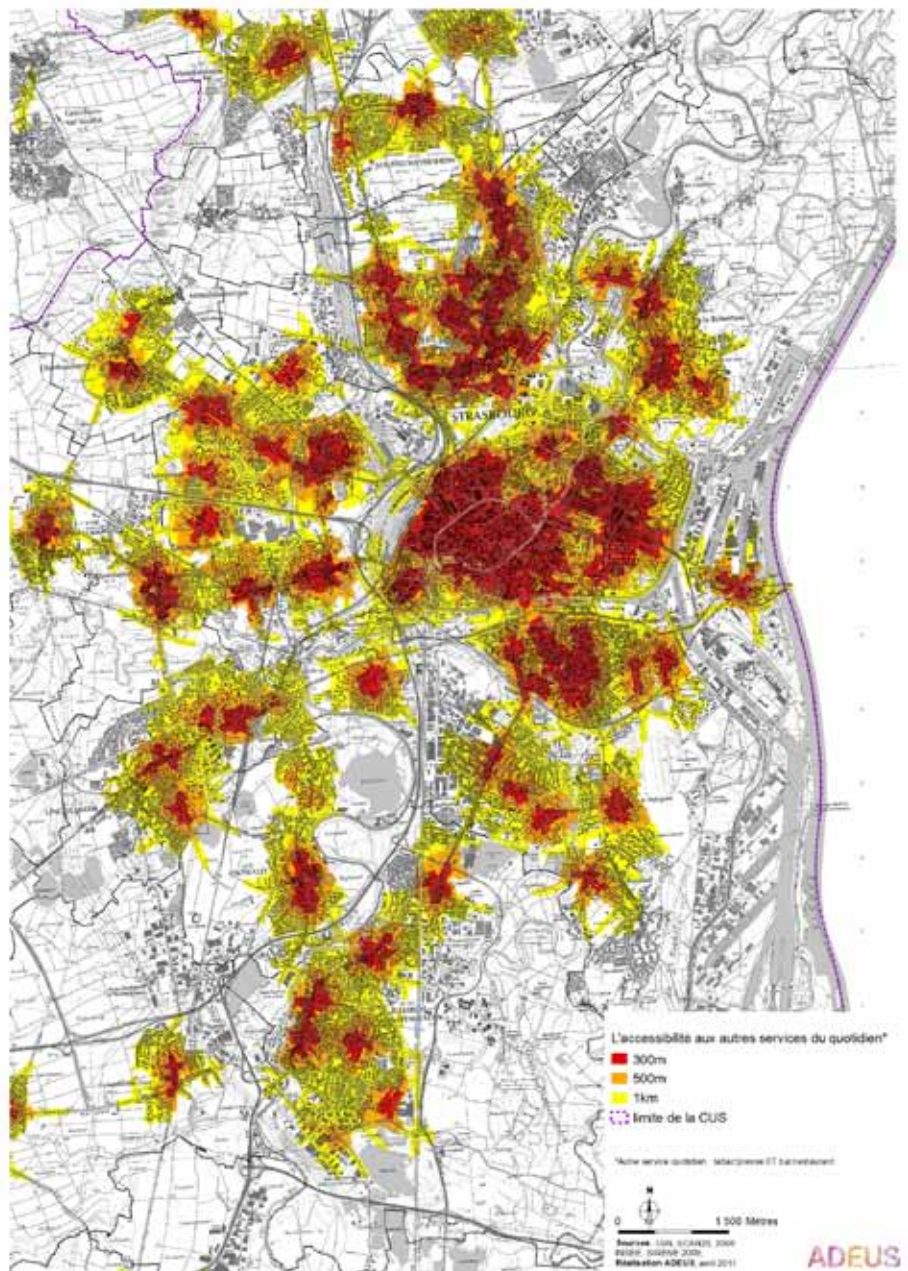
Ne sont comptabilisées que les personnes à proximité à la fois d'un bar ou restaurant, et d'un marchand de tabac ou de journaux. En termes de méthode, il a été nécessaire d'agréger les bars avec les restaurants, ainsi que les marchands de journaux avec les tabacs, la distinction étant impossible à opérer sur la seule base du fichier SIRENE.

Au total, 57 % de la population dispose à moins de 500 mètres de son domicile de l'ensemble des autres services du quotidien.

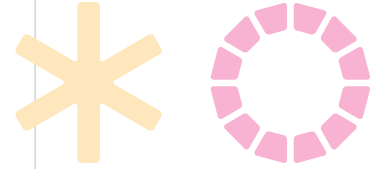
La couverture territoriale de ces services qui ont en commun de permettre une interaction sociale (soit de proximité pour les bars-restaurant, soit avec le monde pour les marchands de journaux), est assez proche de celle des services de santé qui qu'avec une intensité moindre.



L'ACCESSIBILITÉ AUX AUTRES SERVICES QUOTIDIENS



Éléments de synthèse



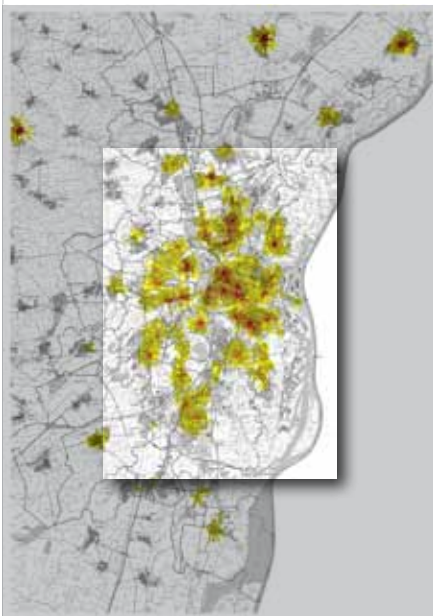
Naturellement, pour un habitant, l'intéressant est de disposer de l'ensemble de ces services et non pas uniquement de certains ! C'est ainsi que se définissent de véritables îlots de proximité.

Cette démarche permet de montrer qu'il est déjà possible de vivre dans la proximité pour une large part de la métropole strasbourgeoise.

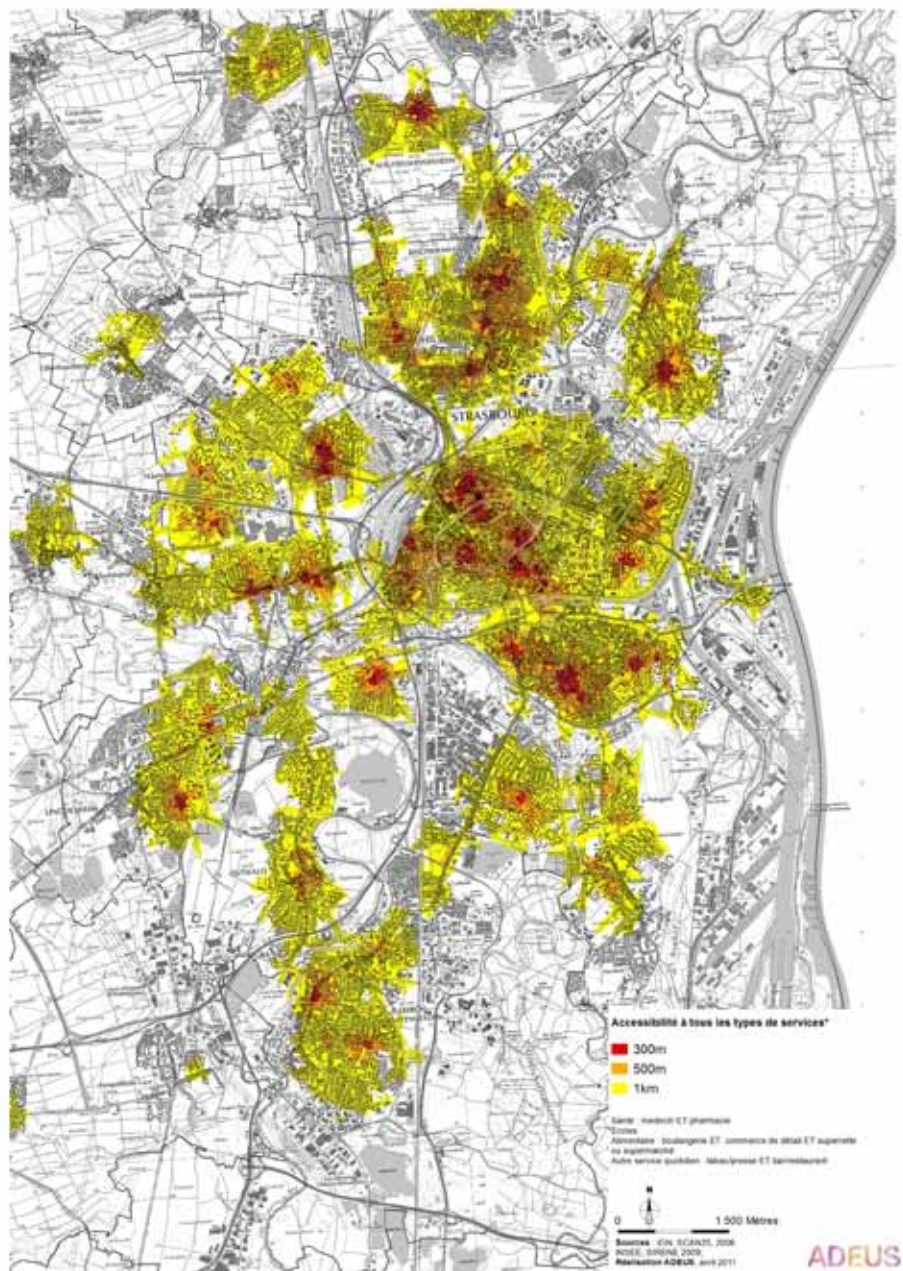
15 000 personnes (3 % de la population de la CUS) ont accès à l'ensemble des services élémentaires à moins de 300 mètres de leur domicile.

110 000 (23 % de la population de la CUS) personnes ont accès à l'ensemble des services élémentaires à moins de 500 mètres de leur domicile.

340 000 personnes (72 % de la population de la CUS) ont accès à l'ensemble des services élémentaires à moins de 1 kilomètre de leur domicile.



L'ACCESSIBILITE AUX QUATRE GRANDS TYPES DE SERVICES



QUELS TERRITOIRES DE PROXIMITÉS AUJOURD'HUI ?

Compte tenu de l'écart important entre les populations distantes de tous les services à 500 mètres (110 000 personnes) et 1 kilomètre (340 000), on constate toute l'importance de prendre en compte le vélo comme un mode à part entière (en effet, il est beaucoup plus performant que la marche sur des distances de l'ordre du kilomètre).



	À 300 m		À 500 m		À 1 000 m	
	Population	Part de la population	Population	Part de la population	Population	Part de la population
D'une école	138 700	29,6 %	279 100	59,6 %	431 900	92,3 %
Des services alimentaires	70 500	15,1 %	178 500	38,1 %	362 900	77,5 %
Des services de santé	132 200	28,2 %	269 800	57,6 %	395 800	84,6 %
Des autres équipements quotidiens	135 600	29 %	269 300	57,5 %	385 200	82,3 %
De tous les services	15 500	3,3 %	110 300	23,5 %	340 700	72 %

Synthèse

Trois quarts des habitants de la CUS vivent dans des îlots de proximité (sous différentes formes, continuum le long d'un axe routier, une tâche,... ou des quartiers entiers) qui accueillent à distance piétonne les services élémentaires de la ville. La proximité de la proximité est donc d'ores et déjà une réalité. Pour autant, les pratiques observées, notamment dans l'enquête ménages déplacements montrent que le fonctionnement du quotidien dépasse encore souvent cette échelle, notamment parce que la métropole se définit aussi comme la connexion des individus entre eux à une échelle plus vaste.

Si la métropole post carbone doit être partiellement une métropole de la proximité¹, elle doit être une métropole connectée, notamment en assurant le lien entre les îlots de proximité².

L'élaboration d'une métropole post carbone implique néanmoins bien de pouvoir proposer un fonctionnement de proximité au moins pour les services élémentaires. Ceci suppose naturellement une articulation des politiques publiques (habitat, transport, foncier, planification réglementaire, projet urbain), mais surtout d'intégrer dans ces politiques les stratégies des acteurs privés qui « fabriquent » les services élémentaires. Par exemple, il convient de pouvoir définir les potentiels de densités et les formes urbaines qui sont les plus aptes à conduire des acteurs privés à implanter ces services.



1. Et elle le sera d'autant plus que la crise énergétique sera importante.

2. C'est à cette condition qu'elle répondra aux aspirations des habitants et évitera la tentation du repli sur soi.



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

Directrice de publication : **Anne Pons, directrice générale de l'ADEUS**
Equipe déplacement : **Benoit Vimbert (chef de projet), Fanny Chailloux**
Photo : **Jean Iseman** - Mise en page : **Hélène Vincent**
© ADEUS - Numéro ISSN : 2110-5413
Notes et actualités de l'urbanisme sont consultables sur le site de l'ADEUS www.adeus.org