

Résumé

THNS 2010 Accessibilité aux territoires urbains

Rédaction : Marc GUIGON

« L'accessibilité d'un lieu est la plus ou moins grande facilité avec laquelle ce lieu peut être atteint à partir d'un ou de plusieurs autres lieux, à l'aide de tout ou partie des moyens de transports existant ».

C'est d'après cette définition que l'on peut parler d'un territoire très accessible ou d'un autre dont l'accessibilité n'est pas à la hauteur de ses ambitions.

Cette accessibilité dépend de la qualité des infrastructures de transport, que ce soient des réseaux pour des transports publics, pour des transports individuels ou pour faciliter les modes doux de transport.

L'accessibilité dépend aussi étroitement de l'organisation urbaine, en particulier la distribution spatiale des lieux de vie, de loisirs, des zones d'échange, des points de départ des transports en commun.

Ce que l'on peut mesurer, c'est le volume de population ou un panier de biens ou le nombre d'emplois accessibles à partir d'un point donné. On le mesure souvent en différentiel quand on modifie l'organisation des transports.

Les problématiques d'accessibilité sont différentes s'il s'agit de territoires ruraux enclavés ou de territoires peu denses, de quartiers urbains défavorisés, de métropoles ou d'aéroports internationaux.

La qualité de la réponse dépend aussi du but du déplacement : zone d'emploi, pôle d'échange, commerces, services publics...

On peut distinguer quatre types d'accessibilité pour assurer le bon fonctionnement d'une métropole. Une métropole est un ensemble qui comporte une ville centre de grande taille, et d'autres espaces qui sont sous son influence : des villes moyennes ou des territoires ruraux.

- L'accessibilité intercontinentale pour contribuer à assurer le rayonnement de la métropole dans le monde. Elle passe par des aéroports internationaux, comme Charles-de-Gaulle, Orly ou Lyon St Exupéry
- L'accessibilité nationale ou transfrontalière vers les autres métropoles qui consiste à relier chaque métropole française avec les autres métropoles du pays ou les métropoles des pays frontaliers, comme Turin, Barcelone, Londres ou Bruxelles. Cette liaison s'effectue par TGV, avion ou route
- L'accessibilité métropolitaine qui permet le fonctionnement interne au système métropolitain qui comprend la ville centre, ainsi que les autres territoires qui sont sous son aire d'influence. Elle s'effectue au moyen de transports ferroviaires régionaux ou par transports routiers

- L'accessibilité intra-urbaine qui permet le fonctionnement de l'espace urbain de la ville centre. On y trouvera des systèmes de transport adaptés à ces types d'espaces, comme les métros, les tramways, mais aussi les modes doux, comme la marche à pied ou le vélo. Les cas de Paris et de Toulouse sont décrits dans l'exposé

Les causes de l'accessibilité ferroviaire proviennent en premier lieu de la localisation de la gare, puis des conditions de l'intermodalité, et enfin de l'offre de service des transports.

Les conséquences d'une plus ou moins bonne accessibilité rejaillissent sur l'image du territoire, sur son attractivité, mais aussi sur la mobilité au sein de ce territoire.

En conclusion, les améliorations de l'accessibilité du territoire ont des conséquences directes sur le fonctionnement du territoire, sur son développement, mais aussi sur son image nationale ou internationale et ainsi sur son attractivité.