



HAL
open science

Aménager les territoires pour favoriser les mobilités actives : le concept d'accessibilité au prisme des pratiques spatiales des habitants de Marne-la-Vallée

Xavier Lehmann, Olivier Bonin

► To cite this version:

Xavier Lehmann, Olivier Bonin. Aménager les territoires pour favoriser les mobilités actives : le concept d'accessibilité au prisme des pratiques spatiales des habitants de Marne-la-Vallée. 4èmes Rencontres Francophone Transport Mobilité (RFTM), LISER, Jun 2022, Esch-sur-Alzette, Luxembourg. hal-04460100

HAL Id: hal-04460100

<https://hal.science/hal-04460100>

Submitted on 15 Feb 2024

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Aménager les territoires pour favoriser les mobilités actives : le concept d'accessibilité au prisme des pratiques spatiales des habitants de Marne-la-Vallée

Xavier Lehmann^{a*}, Olivier Bonin^b

"a LVMT, Univ Gustave Eiffel, Champs-sur-Marne, France"

"b LVMT, ENPC, Univ Gustave Eiffel, Champs-sur-Marne, France"

Introduction

Face aux considérations actuelles visant à réduire l'utilisation des ressources énergétiques et améliorer la cohésion sociale des territoires, les acteurs politiques, citoyens et chercheurs travaillent à définir de nouvelles stratégies de développement urbain. Ces dernières, imprégnées des concepts du développement durable, tentent de concilier approches normatives et attentes des habitants. En effet, non seulement les populations sont fortement impactées par des politiques cherchant à limiter drastiquement l'usage de certains modes motorisés comme la voiture, mais encore ces politiques doivent avoir comme contrepartie un réaménagement de l'espace permettant un recours plus aisé aux transports en commun et aux modes actifs (marche, vélo, etc.). Ces enjeux d'aménagement, pour être acceptés, nécessitent de prendre en compte de manière approfondie les pratiques spatiales de la population et l'accessibilité aux ressources du territoire.

En effet, la population est obligée de se déplacer pour satisfaire un ensemble de besoins auxquelles sont associées différentes aménités localisées spatialement (Frankhauser et al., 2018). La mobilité est donc un besoin essentiel, et l'accessibilité à des aménités du territoire une condition à la vie des différentes populations résidentes comme à l'attractivité économique du territoire. L'accessibilité est définie généralement comme une performance de l'accès à différentes ressources depuis chaque lieu (Frankhauser et al., 2018). Si cette performance est élevée pour les modes doux et pour les transports en commun, le recours à la voiture serait ainsi moins nécessaire et cela favoriserait l'usage des modes actifs. Différentes approches plus ou moins normatives de l'aménagement visent à renforcer cette accessibilité. Les normes d'aménagement peuvent porter à la fois sur des formes types d'organisations spatiales (cité jardin, urbanisme de dalle avec séparation des flux, *Transit Oriented Development*, etc.), et sur des distances admissibles, par mode, à différentes aménités. Cependant, cette approche de l'accessibilité comme mesure de performance laisse de côté de nombreuses facettes expliquant qu'une aménité est effectivement connue et utilisée par un habitant, et donc permet effectivement de satisfaire des besoins essentiels.

Il est indispensable, de notre point de vue, de prendre en compte dans une optique opérationnelle que la performance d'accès à un certain nombre de ressources ou

* Adresse mail : xavier.lehmann@enpc.fr

aménités depuis chaque lieu, ne repose pas uniquement sur une question de répartition spatiale de réseaux de transports et de points d'intérêts mais tient également compte des barrières socio-économiques et de la dimension cognitive des choix de mobilité. Dépasser la simple performance de l'accès mesurée par un temps ou un coût généralisé suppose de changer de cadre de référence. Parmi les concepts que nous pouvons mobiliser pour tenir compte de cette dimension cognitive de l'accessibilité, celui de « capacité » (Sen, 1988) nous permet de comprendre la place des pratiques réelles parmi l'ensemble des alternatives présentes sur un territoire. Le potentiel local du territoire à fournir aux habitants un nombre plus ou moins adapté de ressources mobilisables pour répondre à leurs besoins a également été abordé par le concept d'ergonomie spatiale (Hached et Propeck-Zimmermann, 2020). Enfin, la notion de savoir-faire aux modes de transport (Sajous, 2017) nous permet d'appréhender le rôle de l'expérience des habitants dans leurs déplacements.

Dans ce travail, notre intérêt se porte principalement sur les catégories des commerces et services. Ceux-ci présentent de nombreux enjeux en matière d'aménagement, avec des logiques spatiales d'organisation particulières et de nombreux leviers pour orienter leur localisation. Nous ajoutons à ces aménités commerciales les espaces verts, qui présentent d'importants enjeux de préservation et de mise en valeur.

A travers cette recherche, nous souhaitons contribuer à la connaissance du lien entre aménagement et accessibilité en nous intéressant à la fois aux caractéristiques fonctionnelles de l'offre en aménités et aux pratiques réelles des habitants. En sortant d'une approche trop normative, cette lecture plurifactorielle est d'autant plus nécessaire dans le cadre d'une adaptation des déplacements du quotidien aux modes actifs.

Méthodologie

Nous abordons la problématique de l'accessibilité multifactorielle à des ressources essentielles du territoire de manière empirique, à travers une étude portant sur le lien des habitants aux commerces et services sur le territoire de Marne-la-Vallée. Il s'agit d'une ville nouvelle aménagée depuis les années soixante selon un urbanisme linéaire discontinu de type *TOD (Transit-Oriented Development)* structuré autour de la ligne du RER A et de l'autoroute A4. Ainsi, notre étude permet d'aborder les résultats d'une politique d'aménagement où l'accessibilité a toujours été au cœur du développement du territoire, et de mettre en évidence la dimension socio-cognitive de l'accessibilité.

D'un point de vue méthodologique, nous proposons une double approche. Dans un premier temps, nous avons construit un modèle spatial d'accessibilité du territoire de Marne-la-Vallée à partir d'une étude des documents d'urbanisme (SCoT, PLU, etc.) et de l'utilisation de la base de données SIRENE des commerces et services. Le modèle spatial s'inscrit dans la logique multi-échelle du logiciel *Fractalopolis* (Frankhauser et al., 2018), qui nous permet de définir et visualiser l'organisation hiérarchique des différents niveaux de centralités sur le territoire, notamment en rapport avec l'armature commerciale.

Dans un second temps, nous avons réalisé une enquête qualitative à travers 25 entretiens semi-directifs, en nous focalisant sur les habitants des quartiers situés à

proximité de la gare RER de Noisy-Champs et du campus universitaire Descartes, sur les communes de Noisy-le-Grand et de Champs-sur-Marne. Cette centralité de niveau intermédiaire se caractérise par une diversité de formes urbaines et paysagères dans un contexte où le réseau piéton est particulièrement perturbé. Principalement conçu pour la voiture, ce territoire est aujourd'hui fortement impacté par les chantiers du Grand Paris. De même, l'assemblage de différents tissus urbains peut compliquer la lecture des circulations sur le territoire. Ce contexte particulier nous permet d'étudier les stratégies d'adaptation des habitants face à ces contraintes physiques et cognitives pour leurs déplacements.

La grille d'entretien regroupe des questions sur le parcours résidentiel et les pratiques de déplacement antérieures, sur la connaissance du territoire de vie et les pratiques actuelles, enfin sur l'appréciation concernant l'offre de commerces et services et les pratiques souhaitées. Dans un premier temps, Il était demandé à l'enquêté de dessiner une « carte mentale » de son territoire de vie et de ces déplacements tel qu'il se les représente. Nous avons ensuite fait usage de supports cartographiques afin de faciliter la description des pratiques réelles de mobilité quotidiennes.

Principaux résultats attendus et discussions

Comme nous l'avons souligné, la méthode utilisée consiste à mettre en regard l'organisation spatiale des aménités du territoire, révélée par le modèle *Fractalopolis*, à des pratiques effectives des habitants. Nous utilisons tout d'abord le modèle *Fractalopolis* à des fins de diagnostic territorial, en le confrontant à différents documents d'aménagement, de manière à évaluer un éventuel écart entre une vision très normative de l'accessibilité, celle des documents de planification territoriale, et la structure spatiale (répartition des aménités et réseaux) révélée par la modélisation.

En comparant les réponses sur les pratiques et les représentations spatiales des enquêtés (lieux fréquentés, itinéraires, alternatives connues, etc.) avec des cartes de l'offre en commerces et services sur le territoire, établies à partir du modèle, nous identifions des mécanismes d'appropriation et des verrous qui peuvent exister dans l'accès aux aménités par les habitants.

Premièrement, les habitants ne vont pas forcément mobiliser toutes les ressources du territoire malgré une bonne accessibilité (Ramadier et Eaux, 2012). Une offre diversifiée et bien répartie peut être sous-utilisée par rapport à son potentiel. Nous pouvons ainsi nous demander où se situe le niveau de discordance acceptable entre le fonctionnement théorique du territoire et les pratiques des habitants. Les notions d'univers de choix et de champs des possibles mettent en lumière le rôle central de la connaissance du territoire pour les habitants afin qu'ils puissent disposer d'un espace de vie fonctionnel et d'un nombre d'alternatives jugé satisfaisant.

Les habitants peuvent également développer une expertise du territoire à travers une pratique relativement limitée de l'ensemble des ressources. Cette expertise peut amener à une surperformance par rapport aux modèles normatifs sur certains aménagements. C'est par exemple l'utilisation des raccourcis, lignes de désirs ou la connaissance des arrêts et des horaires des transports en commun à proximité des lieux fréquentés. Nous pouvons faire l'hypothèse que les habitants n'utilisent qu'une fraction des ressources spatiales de leur territoire, mais peuvent l'utiliser de manière plus efficiente.

Enfin, nous pouvons observer une utilisation mutualisée de l'offre locale en commerces et services entre des habitants aux profils variés. À côté des habitants résidant sur le territoire depuis plusieurs années, la situation des étudiants est intéressante. Le caractère récent et temporaire de leur ancrage territorial à un âge où la mobilité résidentielle est importante va nous permettre d'observer le poids des expériences et de l'apprentissage d'un nouveau territoire sur les pratiques de mobilité et le degré d'ancrage territorial. Nous pourrions également appréhender la différence de lecture du territoire entre les enquêtés dépendants des transports en commun et des mobilités actives, et ceux qui possèdent une voiture.

Si ces profils d'habitants impliquent des choix variés en termes d'ancrage spatial et d'usages des aménités du territoire, leurs différents propos peuvent néanmoins témoigner de démarches et de représentations communes que nous pourrions identifier.

Principales références bibliographiques

Frankhauser P., Tannier C., Vuidel G., Houot H. (2018), Une modélisation multifractale intégrée à la planification urbaine et régionale, *Ordinateurs, Environnement et Systèmes Urbains*, 67, 132-146.

Hached, W., Propeck-Zimmermann, E. (2020) Mobilité douce et disparités socio-spatiales : évaluation de l'ergonomie d'accès aux ressources du quotidien. In : *Territoire en mouvement Revue de géographie et aménagement*, 47.

Ramadier, T., Eaux, C. (2012) L'accessibilité sociocognitive aux lieux. Pierre Frankhauser, Dominique Ansel. *La décision d'habiter ici ou ailleurs*, *Economica*, pp.43-74.

Sen, A., 1988. The concept of development. *Handbook of development economics*, 1, 9-26.

Sajous, P. (2017). Mobilité quotidienne automobile en périurbain francilien et changement environnemental : les apports de la notion de savoir-faire. *Flux*, 107, 3-16. <https://doi.org/10.3917/flux1.107.0003>

Mots clés

Accessibilité ; Aménagement ; Commerces et services ; Mobilités actives ; Ancrage territorial

Session visée

Par ordre décroissant de préférence

1. Session n°SG-5 Analyse des comportements de mobilité et des activités, pratiques spatiales, pratiques sociales et représentations de la mobilité, impacts des TIC sur les comportements, mobilité partagée, mobilités actives