
Transports métropolitains et ségrégation de l'espace par le chemin

Vers une prise en compte quantitative de la desserte des réseaux

Alexis CONESA¹

¹ Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité - Laboratoire Ville Mobilités Transport
20, rue Élisée Reclus - 59666 Villeneuve-d'Ascq
alexis.conesa@inrets.fr

Mots clés : desserte, ségrégation, irrigation.

La métropolisation a bouleversé les organisations spatiales des espaces urbains. Caractérisé entre autres par des processus de concentration spatiale et de mise en réseau de l'espace, cet ensemble de phénomènes reconstruit les hiérarchies des nodosités urbaines. Cette hiérarchie s'accompagne d'une ségrégation de l'espace puisqu'émergent des lieux alors que d'autres ne sont pas intégrés aux réseaux métropolitains. Plus spectaculairement que dans d'autres domaines, les réseaux de transport fragmentent de manière très étanche les espaces urbains.

Ainsi, l'accès aux services de transport rapide est un motif important de ségrégation socio spatiale. De manière exemplaire, les réseaux tels le TGV isolent une origine et une destination et escamotent les espaces (ainsi que les sociétés qui y résident) interstitiels. Ces problématiques d'équité ou de justice spatiale sont habituellement abordées par la distribution des fonctions dans l'espace. L'objectif ici est *a contrario* de se concentrer sur les aménagements et les politiques de transport.

En effet, l'analyse des réseaux de transport, pour ceux qui prennent en compte leur spatialité, est le plus souvent cantonnée à des qualités d'accessibilité en termes temporels.

Dans ce contexte, nous proposons de formuler un indicateur pouvant être mobilisé dans un processus d'aide à la décision prenant en compte les qualités d'irrigation des réseaux, soit leur capacité à généraliser un service dans l'espace.

L'idée est ainsi, sur un trajet entre un point A et un point B, dans une région métropolitaine, et en marge des analyses et calculs concernant exclusivement A et B (vitesse de parcours, flux, coût...), de s'intéresser à ce qui est entre A et B, c'est-à-dire le chemin.

Nous calculons ainsi une densité d'opportunités de desserte, vue comme un potentiel activable de rapport entre le transport et le territoire traversé.

Cette mesure dépend de l'adhérence, soit la densité d'arrêt, mais se trouve modifiée par la nature des lieux desservis, *i.e.* leur poids dans la hiérarchie urbaine, les fonctions qu'ils accueillent et les possibilités de connexions qu'ils offrent.

Les résultats visent à favoriser les chemins qui présentent le plus de possibilités d'accroche au territoire pour deux motifs. Premièrement, une population plus large peut accéder au transport et aux destinations concernées en entrant dans le véhicule le long du chemin, il y a donc moins de ségrégation. Réciproquement, ces points d'accroche sont également autant de possibilités de sortir du véhicule et d'accéder à ce qu'offre le territoire à proximité des arrêts de transport, en particulier les fonctions urbaines. La recherche considère donc indirectement les questions de localisation des fonctions, résidentielles et autres.

Ces aspects territoriaux de la desserte sont considérés de manière directe dans l'environnement immédiat des stations de transport et aussi de manière indirecte par les potentiels de connexions vers d'autres réseaux.

Ces qualités d'irrigation sont ainsi à mettre en rapport avec l'accessibilité directe entre les origines et les destinations dans un processus d'optimisation des projets de transport intégrant une sensibilité sociétale.