

L'ACCESSIBILITÉ AUX INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DANS LES HAUTS-DE-SEINE

Ce numéro présente l'intérêt de l'accessibilité comme indicateur majeur dans l'analyse des projets urbains. Différentes manières de l'évaluer sont ensuite mises en avant. Toutes caractérisent les gains très importants que connaîtra prochainement le département avec les prolongements de lignes (M4, RER E), les projets de tramways (T10 et T1) et l'arrivée du Grand Paris Express (M15 et M18).

L'accessibilité aux infrastructures de transport dans les Hauts-de-Seine

7

gares pour 100 000 habitants

2/3

de la population et des emplois ont directement¹ accès au réseau de transport en commun structurant

1h

en moyenne pour rejoindre un aéroport aujourd'hui

45 min

en 2030

30 min

en moyenne pour rejoindre une gare TGV

¹ À 15min à pied du transilien, RER ou métro ou 10min à pied du tramway

L'accessibilité, un des facteurs d'attractivité du territoire

L'accessibilité est un terme générique regroupant de nombreuses définitions. Dans ce document il s'agit de la capacité d'atteindre des biens, des services ou des activités désirées.

L'accessibilité ainsi définie, participe à caractériser la qualité de vie ressentie par les habitants d'un territoire, tout comme les conditions de logement ou la présence d'espaces verts.

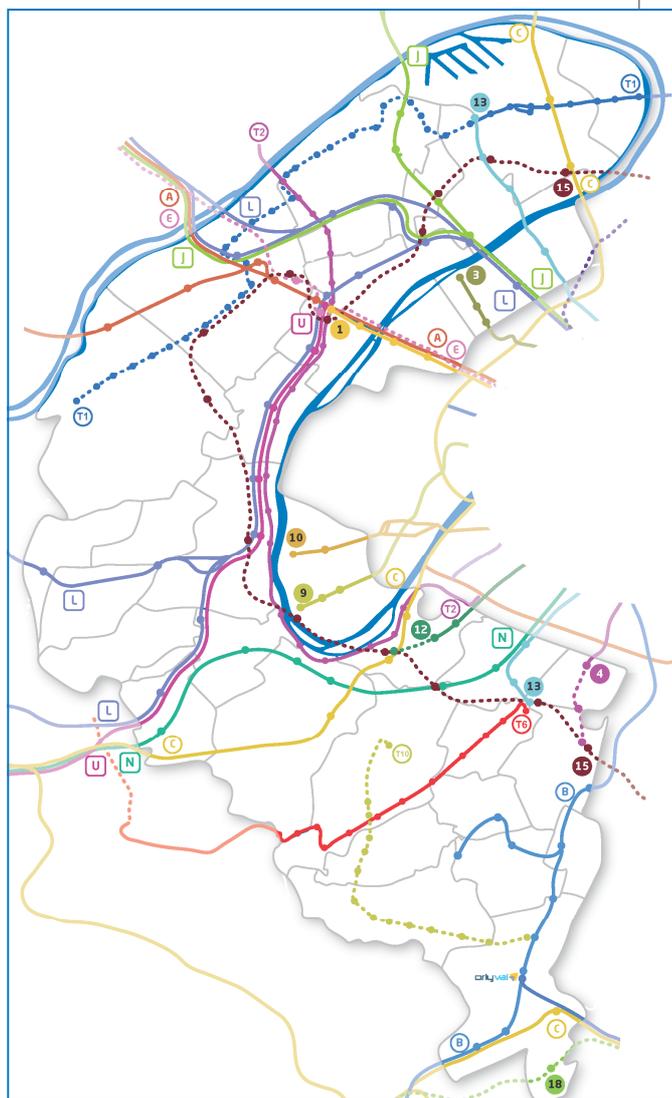
Son amélioration, qui se traduit par le rapprochement des centres économiques, des activités et des bassins d'habitat grâce au développement du réseau de transport, conduit à transformer le cadre de vie d'un territoire. L'accessibilité constitue ainsi l'un des facteurs d'attractivité du territoire.

La carte ci-contre présentant l'offre de transport des Hauts-de-Seine met en avant le nombre important d'infrastructures et leur diversité (RER, transilien, métro et tramway).

L'amélioration de l'accessibilité, l'un des premiers indicateurs pour évaluer la pertinence des projets urbains

L'accessibilité peut se mesurer en surface couverte mais surtout en population et emplois atteints. Cela constitue des indicateurs pour évaluer la pertinence des projets de transport au regard des bassins d'habitat et d'emplois existants. A l'inverse les indicateurs d'accessibilité permettent également d'identifier les zones à densifier au regard des projets de transport programmés.

Les cartes et graphiques des pages suivantes présentent différentes manières d'évaluer l'accessibilité du département, ainsi que son amélioration future.

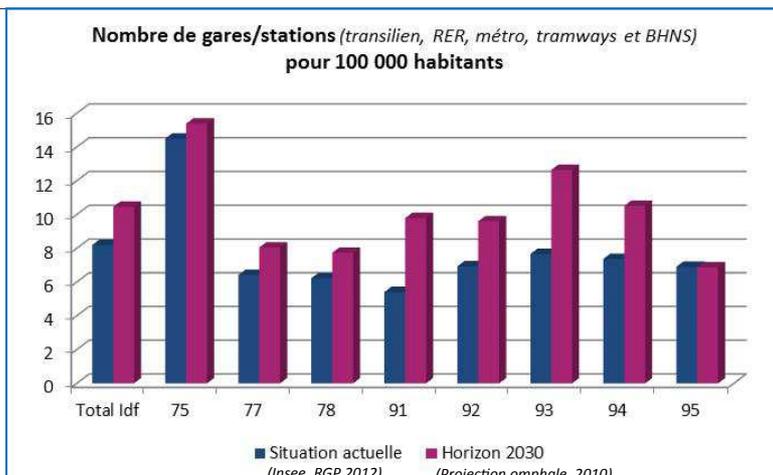


LE TAUX D'ÉQUIPEMENT EN GARES ET STATIONS

Un premier indicateur simple pour caractériser l'équipement d'un territoire en infrastructures de transport en commun est le rapport entre le nombre de gares et la population. Ce taux d'équipement, même s'il présente des limites comme la non-prise en compte de la desserte de ces gares (fréquences plus ou moins élevées des services s'y arrêtant), permet de comparer rapidement des territoires entre eux.

A l'échelle de l'Île-de-France, le réseau de transport en commun actuel est très centralisé. Le nombre de gares ou stations pour 100 000 habitants à Paris est ainsi bien supérieur à la moyenne régionale (14,5 pour Paris contre 8,2 pour la région).

Les projets à venir et notamment le Grand Paris Express amélioreront l'équipement des départements de première couronne et de l'Essonne. Ce Département ainsi que les Hauts-de-Seine et le Val-de-Marne bénéficieront ainsi d'environ 10 gares pour 100 000 habitants ce qui correspondra à la moyenne régionale. La Seine-Saint-Denis verra son taux d'équipement encore plus fortement augmenter pour atteindre 12 gares pour 100 000 habitants.



LA COUVERTURE DU TERRITOIRE

Un autre indicateur permettant de caractériser l'accessibilité d'un territoire est le taux de couverture. Celui-ci définit le territoire directement desservi par le réseau de transport en commun structurant, c'est-à-dire les zones depuis lesquelles il est possible de se rendre à pied à une gare/station. La carte d'évolution de la couverture du réseau structurant présente ainsi les gains d'accessibilité que connaîtra le département ces prochaines années.

Cette carte a déjà été présentée dans la lettre de la mobilité n°2 car elle met particulièrement en avant l'intérêt des projets de tramway soutenus par le Département. Ceux-ci permettront en effet de couvrir de nouveaux territoires au nord-ouest (Colombes, Nanterre et Rueil-Malmaison) et au sud (Chatenay-Malabry, Le Plessis-Robinson et Clamart). Le prolongement de la ligne de métro 4 et l'arrivée des lignes 15 et 18 du Grand Paris augmenteront également la part du territoire couvert par le réseau de transport en commun structurant.

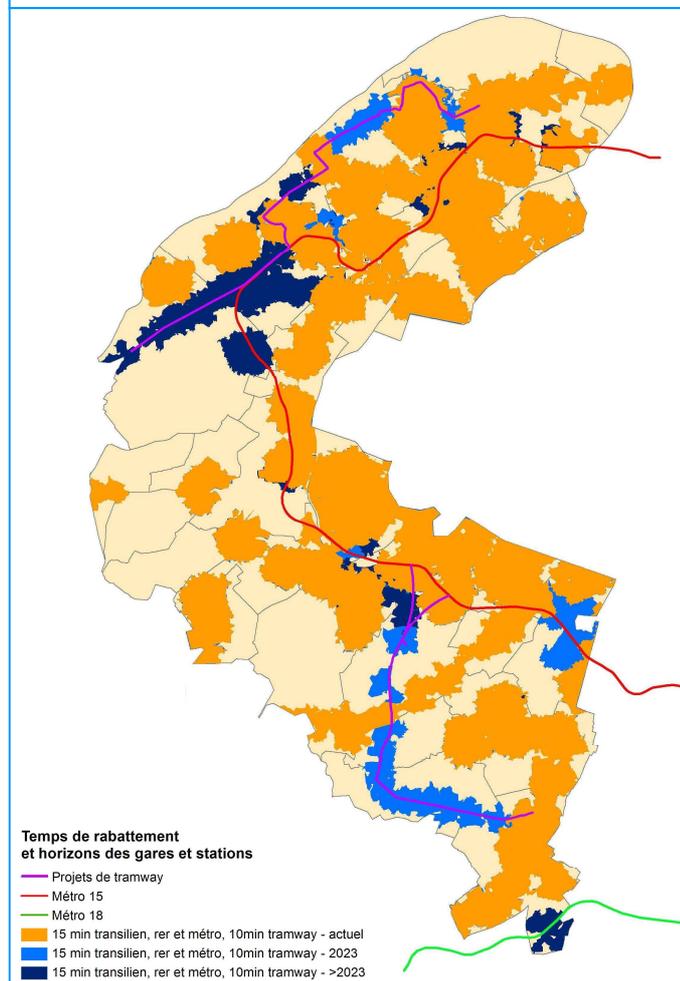
Actuellement environ la moitié du territoire est couvert par le réseau de transport en commun structurant. Mais il est surtout intéressant de vérifier la couverture de la population et des emplois. En utilisant les densités de population et d'emplois par iris, on observe qu'actuellement deux-tiers accèdent directement au réseau de transport en commun lourd.

A l'horizon 2030, les parts de territoire et de population couverts augmentent d'environ 10 points. Ainsi trois-quarts de la population et des emplois auront directement accès au réseau de transport en commun structurant.

	Part du territoire couvert	
	Actuel	horizon 2030
en surface	46%	56%
en population	66%	76%
en emploi	69%	76%

(Population et emplois actuel : Insee, RGP 2009, horizon 2030 : projection IREU)

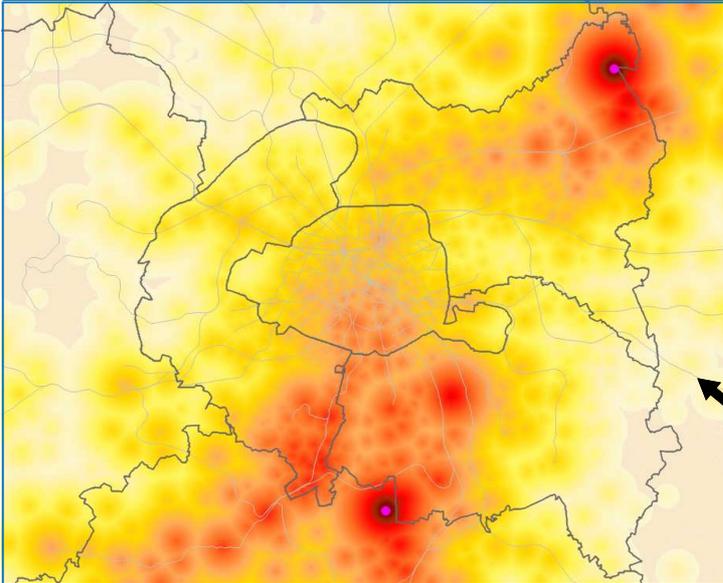
Évolution de la couverture du réseau de transport en commun structurant



Les cartes ci-dessous présentent les temps d'accès en transport en commun aux infrastructures de transport majeures en situation actuelle et à l'horizon 2030 (les temps de rabattement/diffusion à pied, de correspondance et d'attente sont intégrés).

L'ACCESSIBILITÉ AU RÉSEAU AÉRIEN

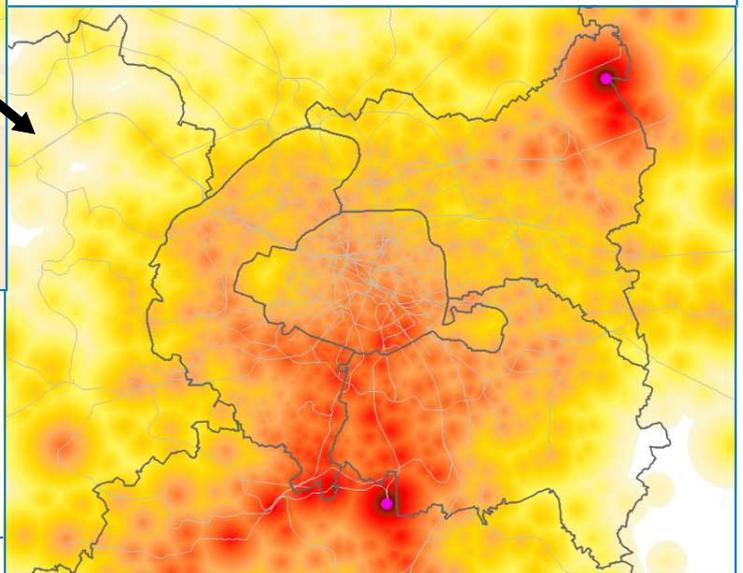
Temps d'accès en transport en commun aux aéroports en situation actuelle



Actuellement, seuls les habitants d'Antony peuvent rejoindre un aéroport en moins de 30 min. En moyenne sur le Département il faut 1h.

En 2030, le prolongement de la ligne 14 et l'arrivée de ligne 15 rapprochent une grande partie des habitants du sud du département de l'aéroport d'Orly. En moyenne les hauts-séquanais mettront 45 min pour rejoindre un aéroport à cet horizon.

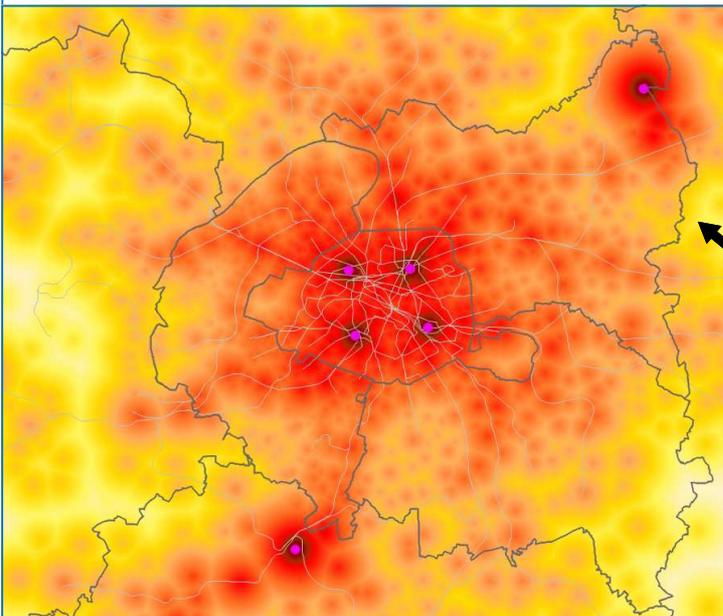
Temps d'accès en transport en commun aux aéroports à l'horizon 2030



L'ACCESSIBILITÉ AU RÉSEAU FERROVIAIRE À GRANDE VITESSE

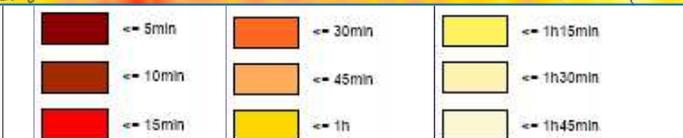
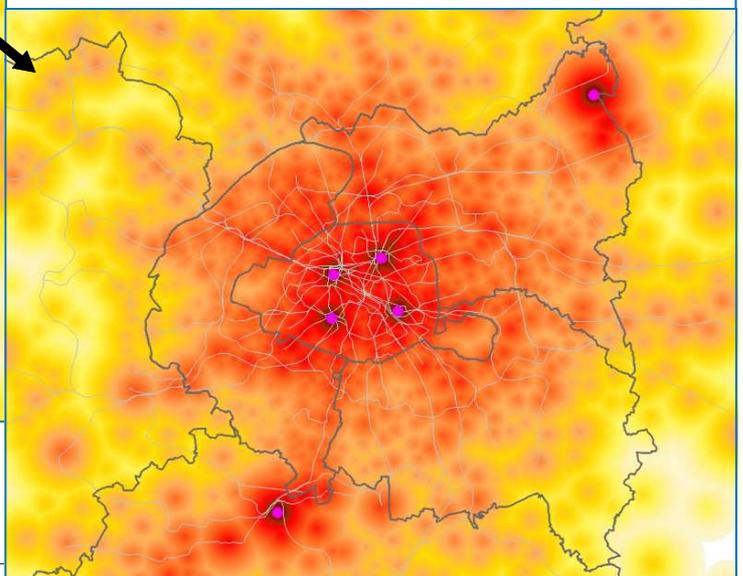
Actuellement, avec les transports en commun les hauts-séquanais ont accès à une gare TGV en moyenne en une demi-heure.

Temps d'accès en transport en commun aux gares TGV en situation actuelle



Le Grand Paris Express qui améliore les liaisons de la petite couronne, améliore très peu l'accès aux gares TGV se trouvant principalement dans Paris. Mais au de là de 2030 une gare TGV pourrait voir le jour à La Défense avec le projet de ligne nouvelle Paris-Normandie.

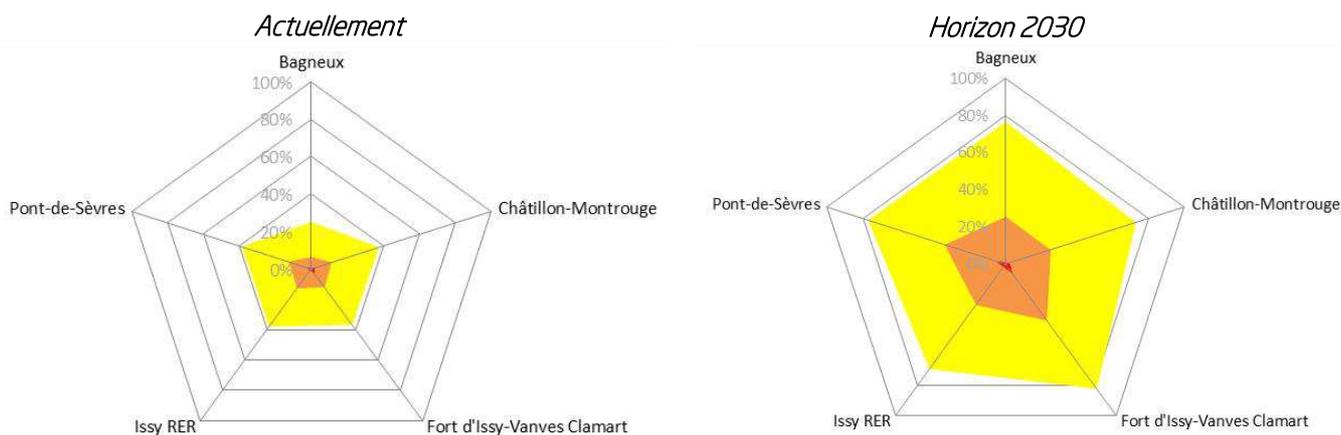
Temps d'accès en transport en commun aux gares TGV à l'horizon 2030



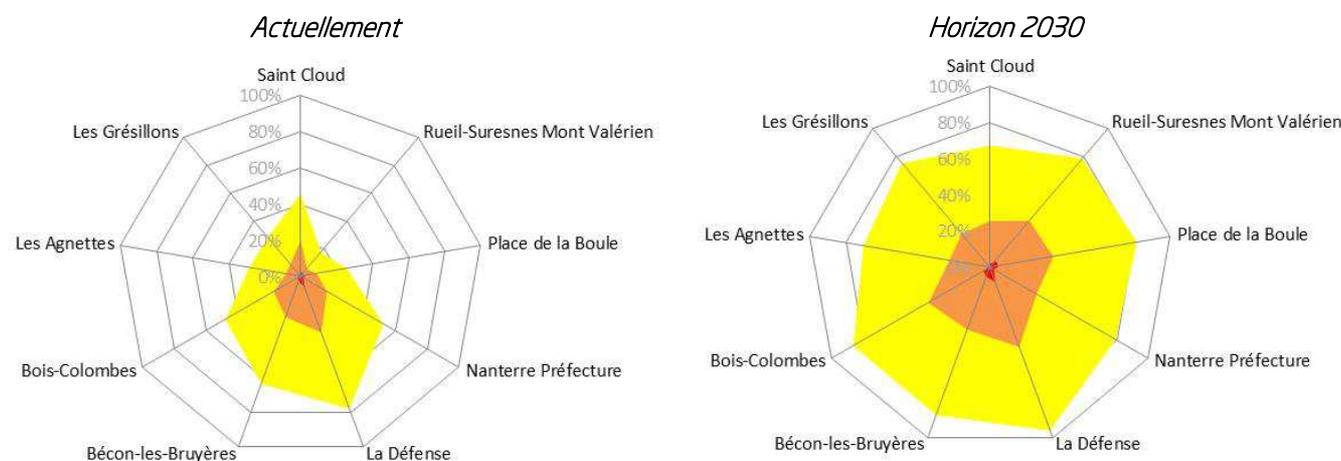
LE GRAND PARIS, UNE AMÉLIORATION MAJEURE DE L'ACCESSIBILITÉ AUX TERRITOIRES DE LA METROPOLE

La comparaison des zones atteignables depuis les futures gares alto-séquanaises de la ligne 15 du Grand Paris Express, actuellement et à l'horizon de sa mise en service, montre l'important gain d'accessibilité que permettra le projet. A l'horizon 2030, depuis les 14 gares de la ligne 15, il sera possible de rejoindre 80% du territoire de la Métropole en 45 minutes, ce qui correspond actuellement à l'accessibilité depuis la gare de La Défense. La ligne 15 permettra ainsi d'homogénéiser l'accessibilité depuis l'ensemble du territoire.

Accessibilité depuis les gares de la ligne 15 sud (Noisy-Champs/Pont-de-Sèvres)



Accessibilité depuis les gares de la ligne 15 ouest (Pont-de-Sèvres/Pleyel)



Surface de la Métropole atteignable en 45 min 30 min 15 min

Le prochain numéro traitera des comités de pôle de la ligne 15 ouest et de la ligne 18, pour lesquels le Département est pilote sur 4 d'entre eux Place de la Boule, Les Agnettes, les Grésillons et Antony-pôle.

L'observatoire est animé par le service politiques et offres de mobilité de la direction des infrastructures de transport au pôle bâtiments et transports du Département des Hauts-de-Seine.