

Association Qualité Mobilité

Les déplacements dans les grandes villes françaises : résultats et facteurs de réussite

Synthèse de l'étude



Plan de la présentation

Introduction	3
Parts modales	5
Facteurs explicatifs – Analyse sur 47 villes	9
Facteurs explicatifs – Zoom sur Rennes et Tours	31
Conclusion	37



Introduction



Présentation de l'étude

- *Les déplacements dans les villes moyennes : résultats et facteurs de réussite* (ADETEC, 2019) :
 - parts modales dans les villes moyennes,
 - facteurs explicatifs des écarts de parts modales.
- *Parts modales et partage de l'espace dans les grandes villes françaises* (ADETEC, 2021) :
 - parts modales dans les grandes villes,
 - un facteur explicatif, le partage de l'espace.
- *Les déplacements dans les grandes villes françaises – résultats et facteurs de réussite* (ADETEC, 2022) :
 - rappel sur les parts modales,
 - ensemble des facteurs explicatifs,
 - comparaison avec les villes moyennes.
- Téléchargeables sur les sites d'ADETEC (adetec-deplacements.com/etudes.htm) et de la FNAUT (fnaut.fr/type/etudes-et-debats/).

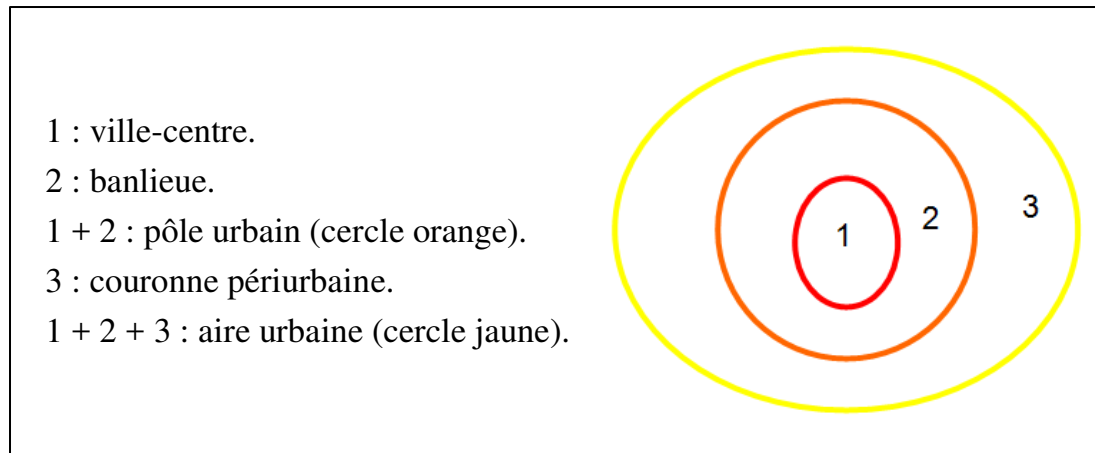


Parts modales



Introduction méthodologique

- Source : enquêtes déplacements standard Cerema. Prennent en compte tous les déplacements, quel qu'en soit le motif.
- Analyse à 5 échelles : ville-centre, banlieue, pôle urbain, couronne périurbaine, aire urbaine.

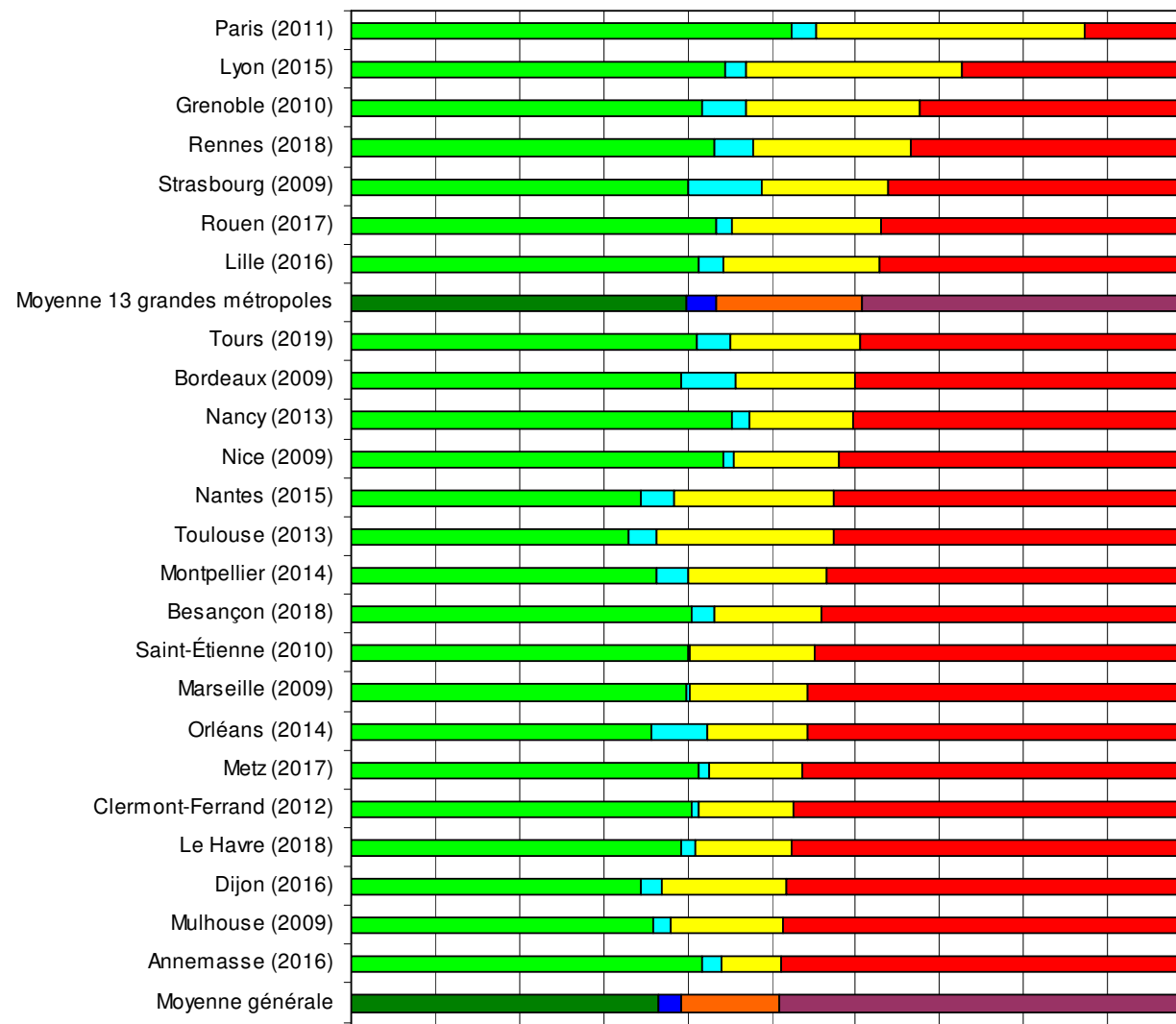


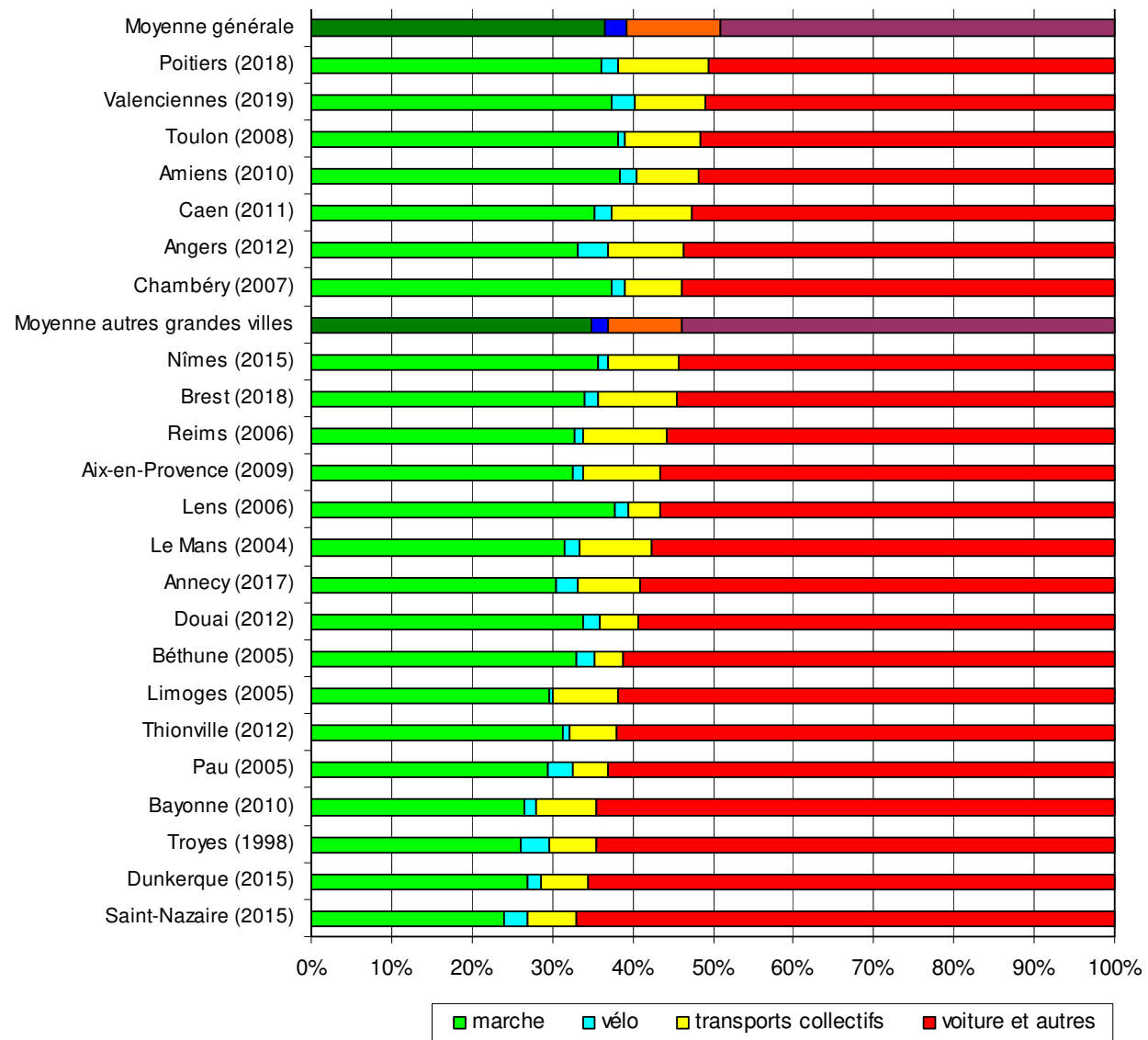
- Permet des comparaisons fiables entre les villes.
- Répartition en 4 modes de déplacement ou groupes de modes : marche, vélo, transports en commun (TC), voiture et autres.
- Données disponibles et comparables sur 47 villes, 44 pôles urbains et 36 aires urbaines.

Villes-centres



Répartition modale des déplacements des habitants de la ville-centre





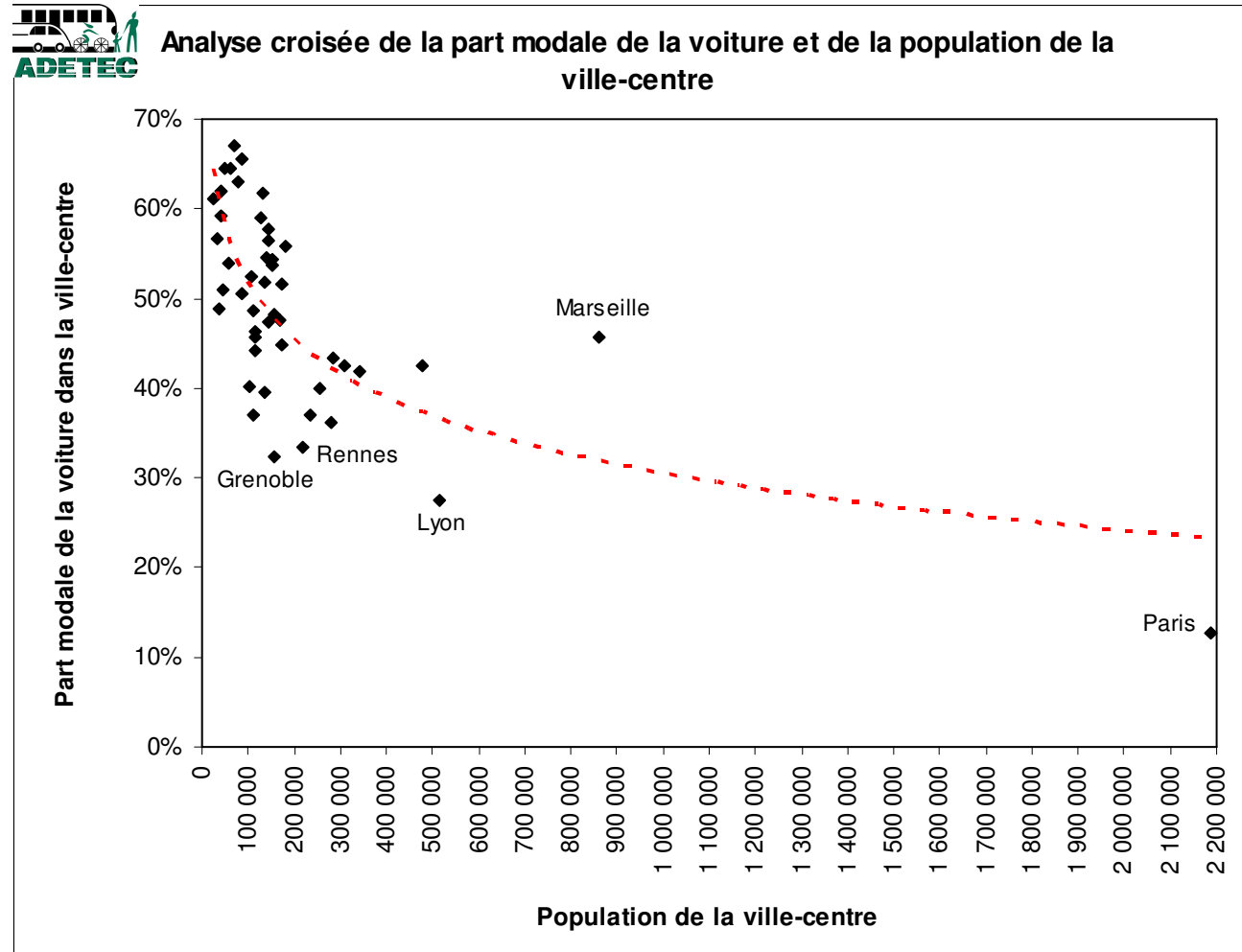
Facteurs explicatifs

Analyse sur 47 villes

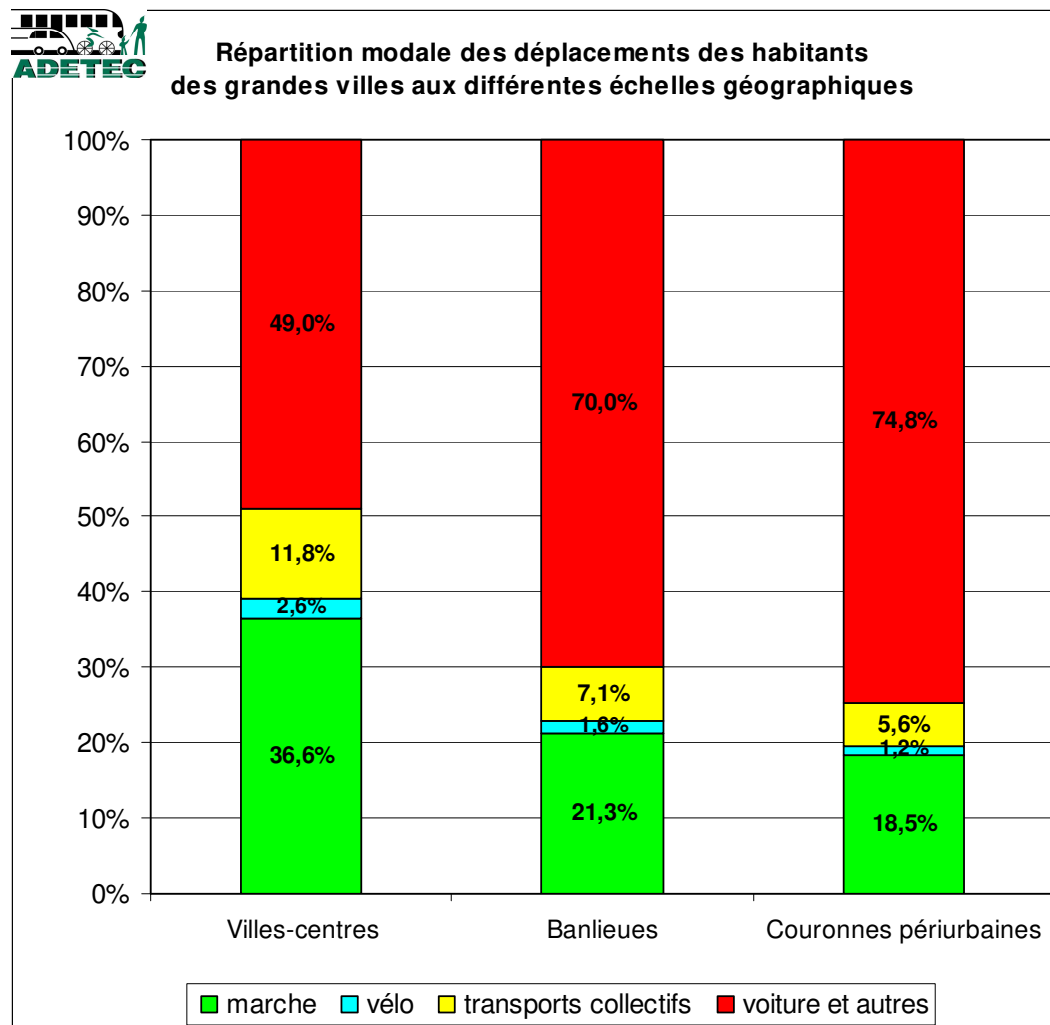


Démographie

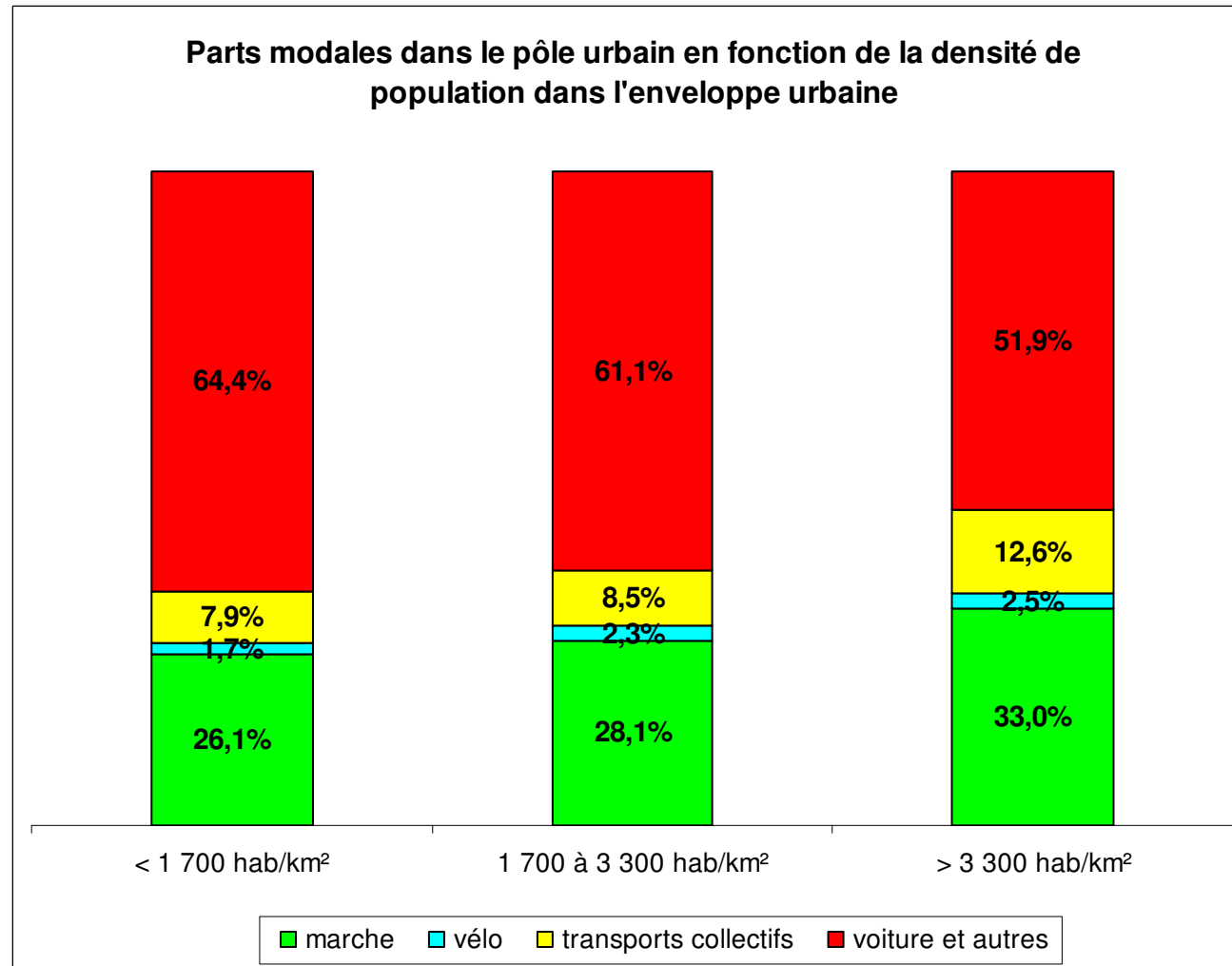
- Plus la ville est peuplée, moins ses habitants utilisent la voiture.



- Plus les habitants s'éloignent de la ville-centre, plus l'usage de la voiture est élevé.

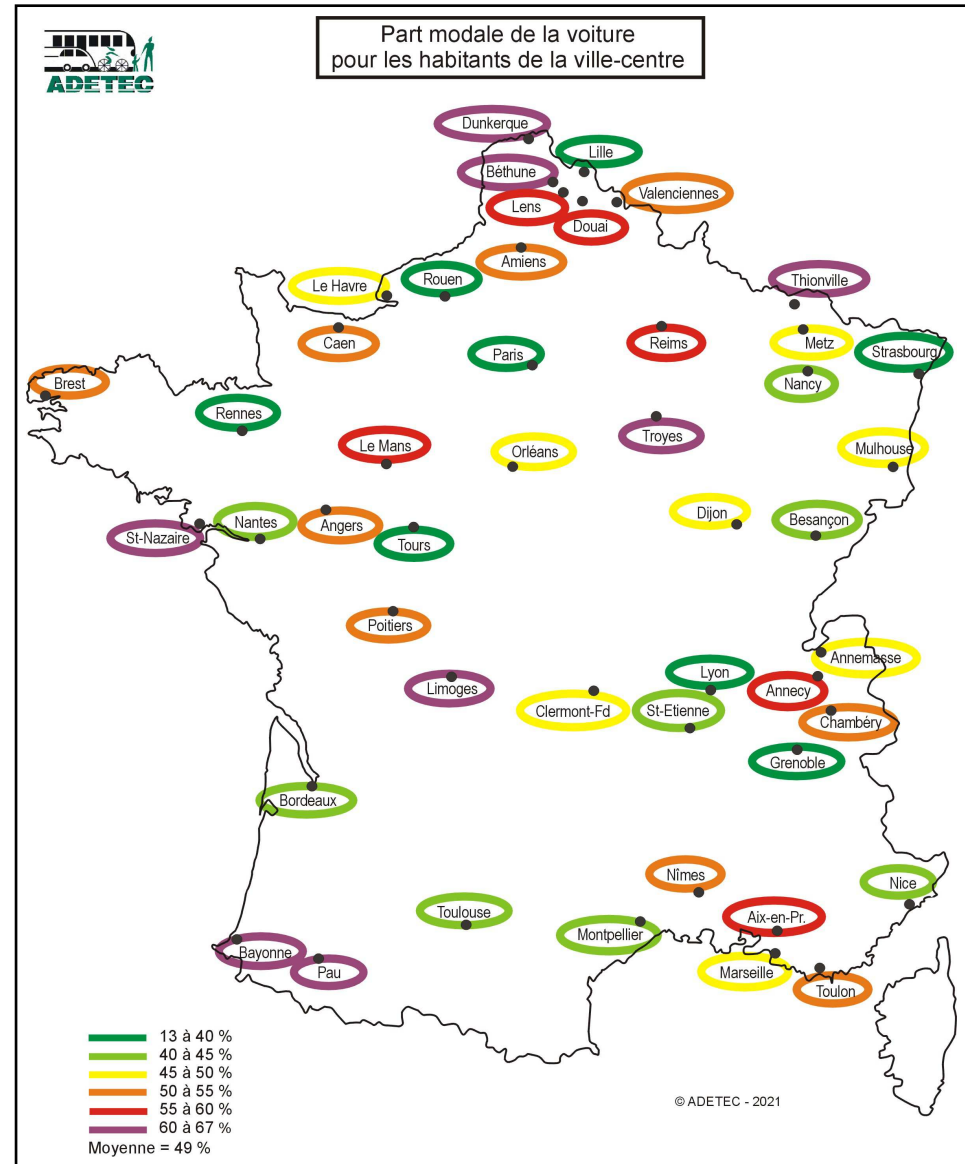


- Plus l'enveloppe urbaine est dense, plus l'usage de la voiture est bas.



Géographie et urbanisme

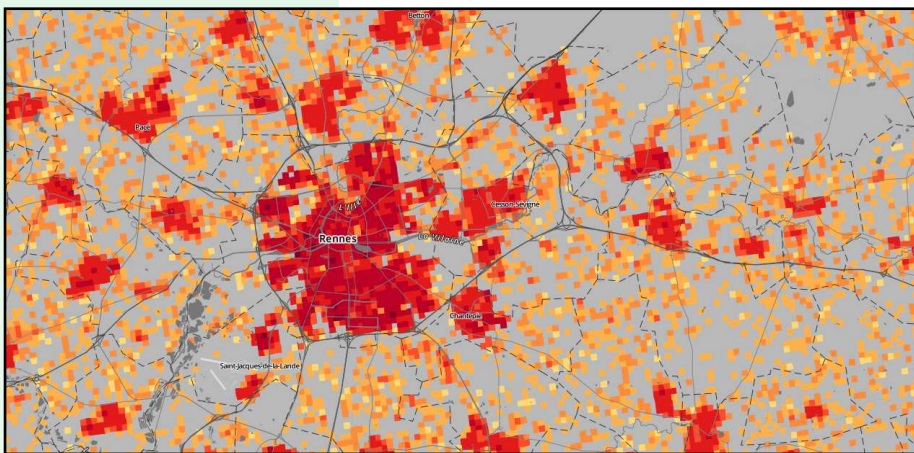
- Pas de déterminisme géographique.



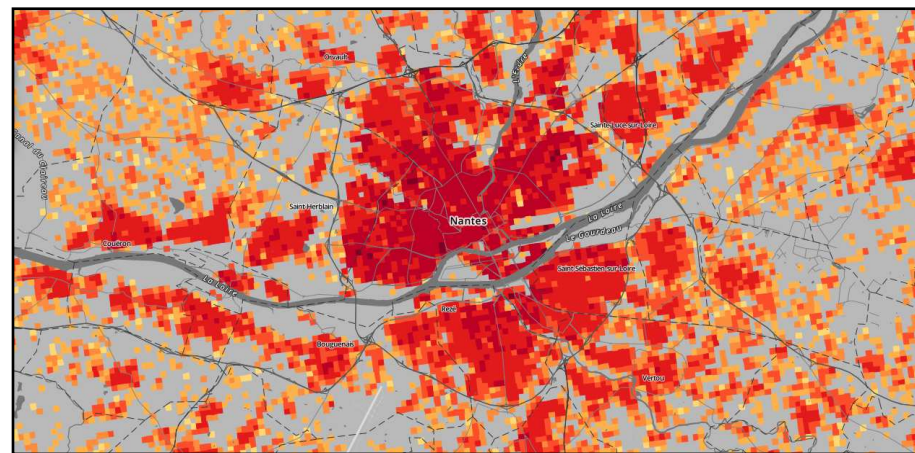
- La forme urbaine influe sur l'usage de la voiture.

	Part modale de la voiture		
	Ville-centre	Pôle urbain	Aire urbaine
Rennes	33 %	43 %	56 %
Nantes	43 %	57 %	63 %

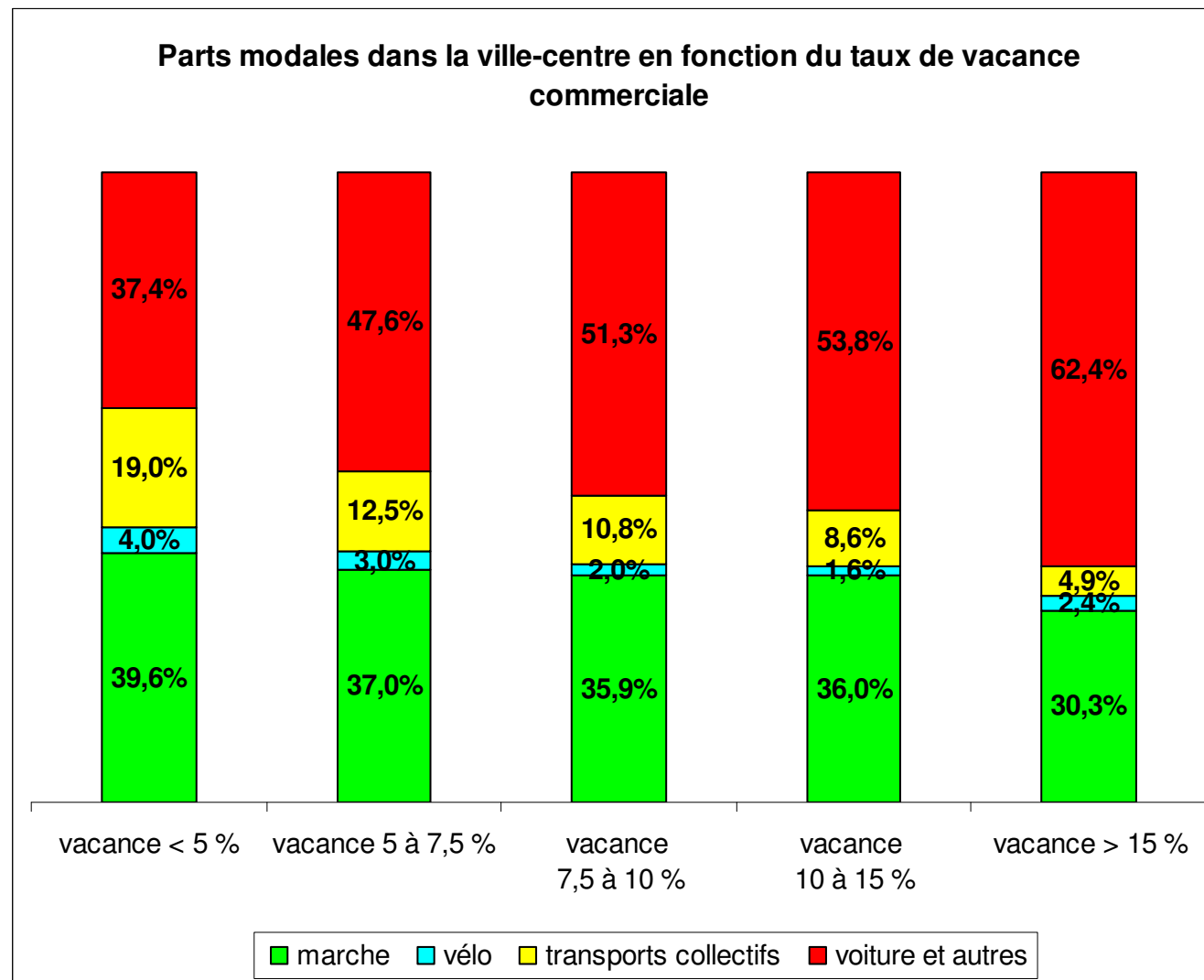
Rennes : urbanisme en archipel



Nantes : urbanisme plus diffus

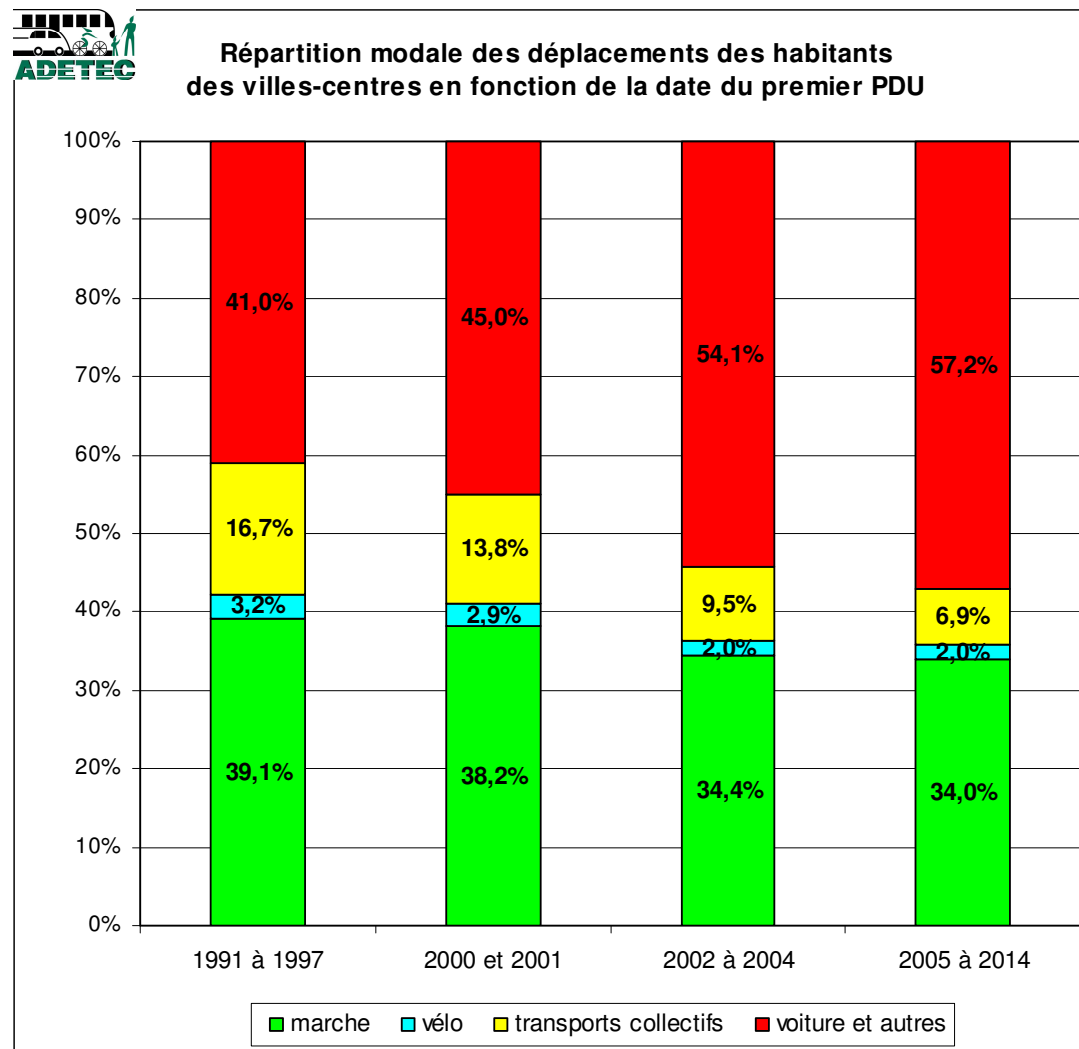


- Plus la vacance commerciale en centre-ville est faible, plus la part modale de la voiture est basse, tous motifs de déplacement confondus.



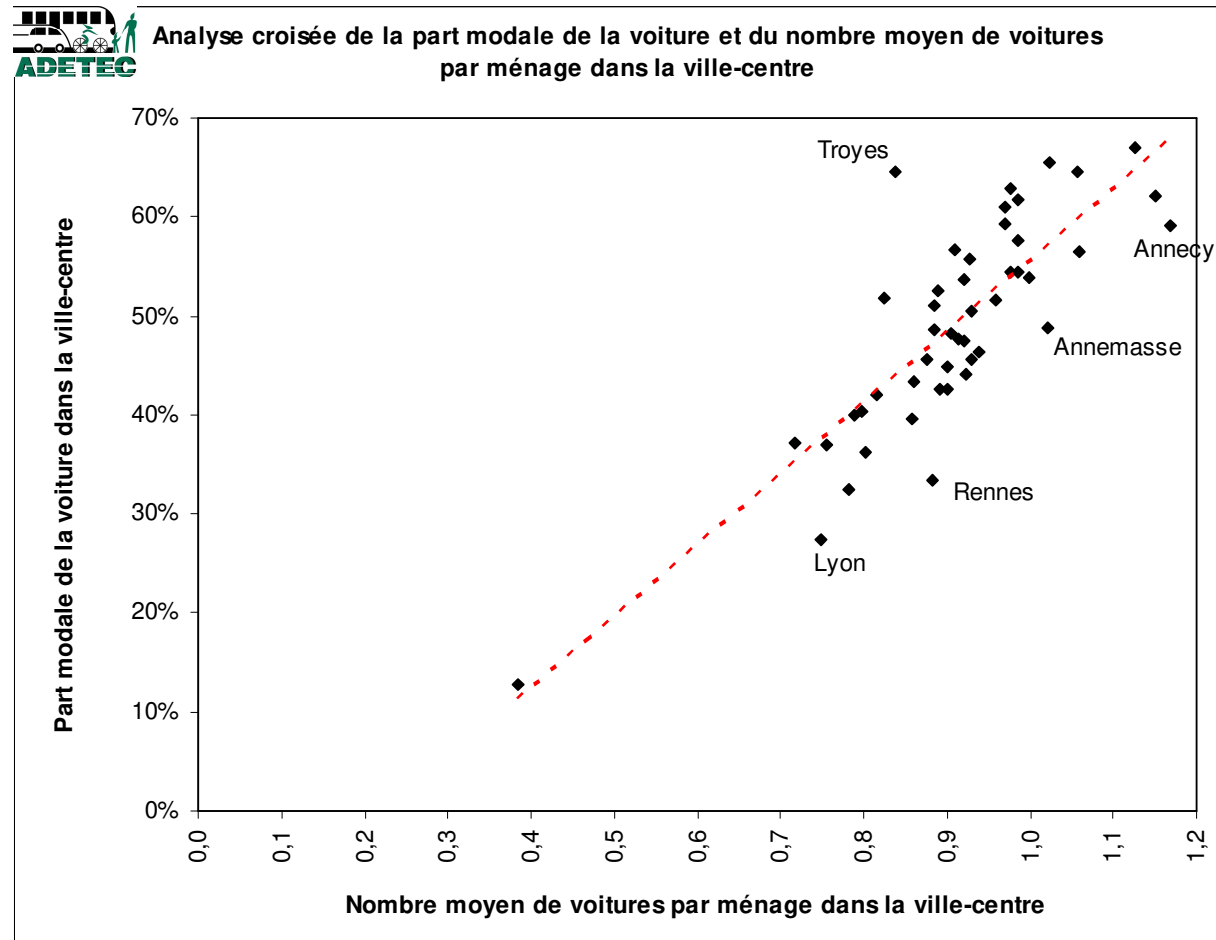
Politiques de mobilité

- Plus les villes ont élaboré leur premier PDU tôt, plus la part modale de la voiture y est basse.



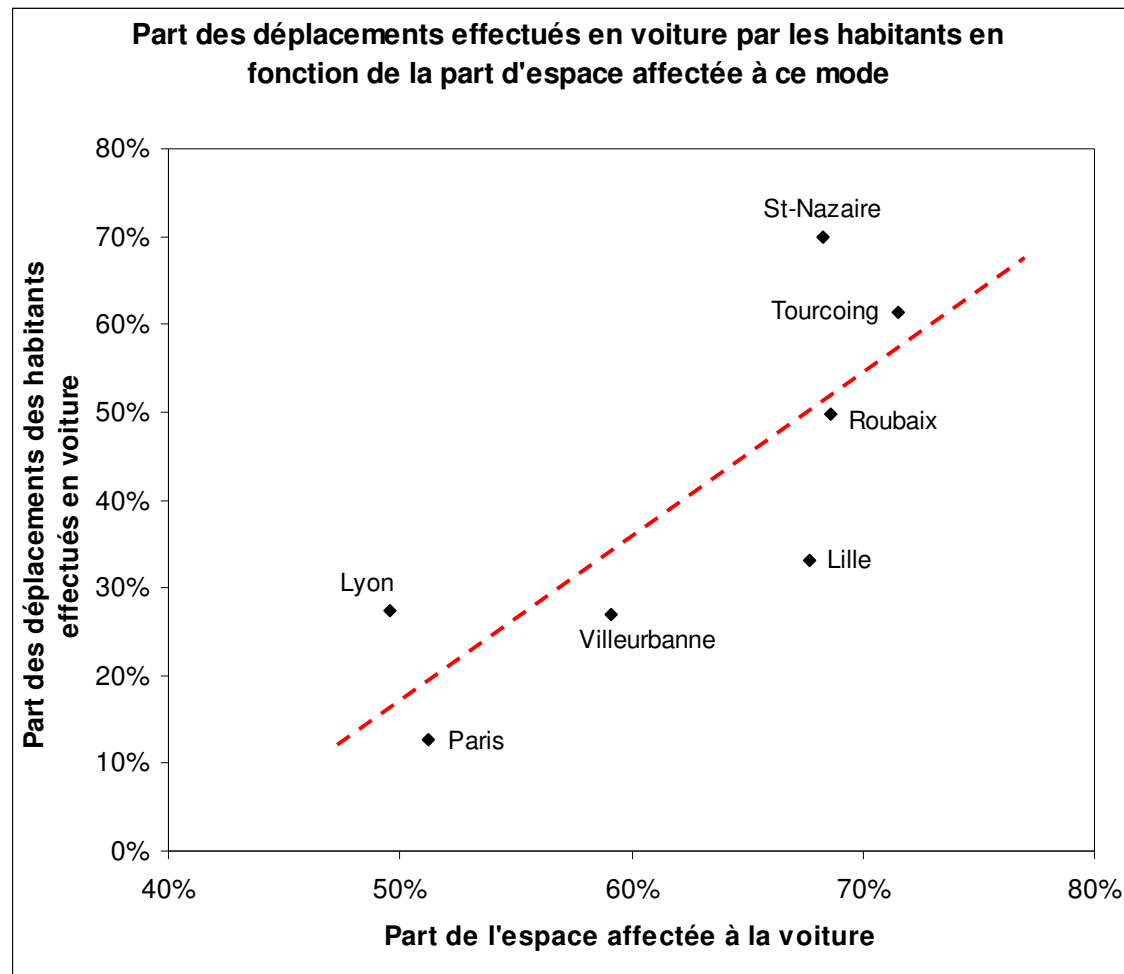
Motorisation des ménages

- Cercle vertueux : motorisation basse $\Rightarrow$ usage modéré de la voiture $\Rightarrow$ motorisation basse.

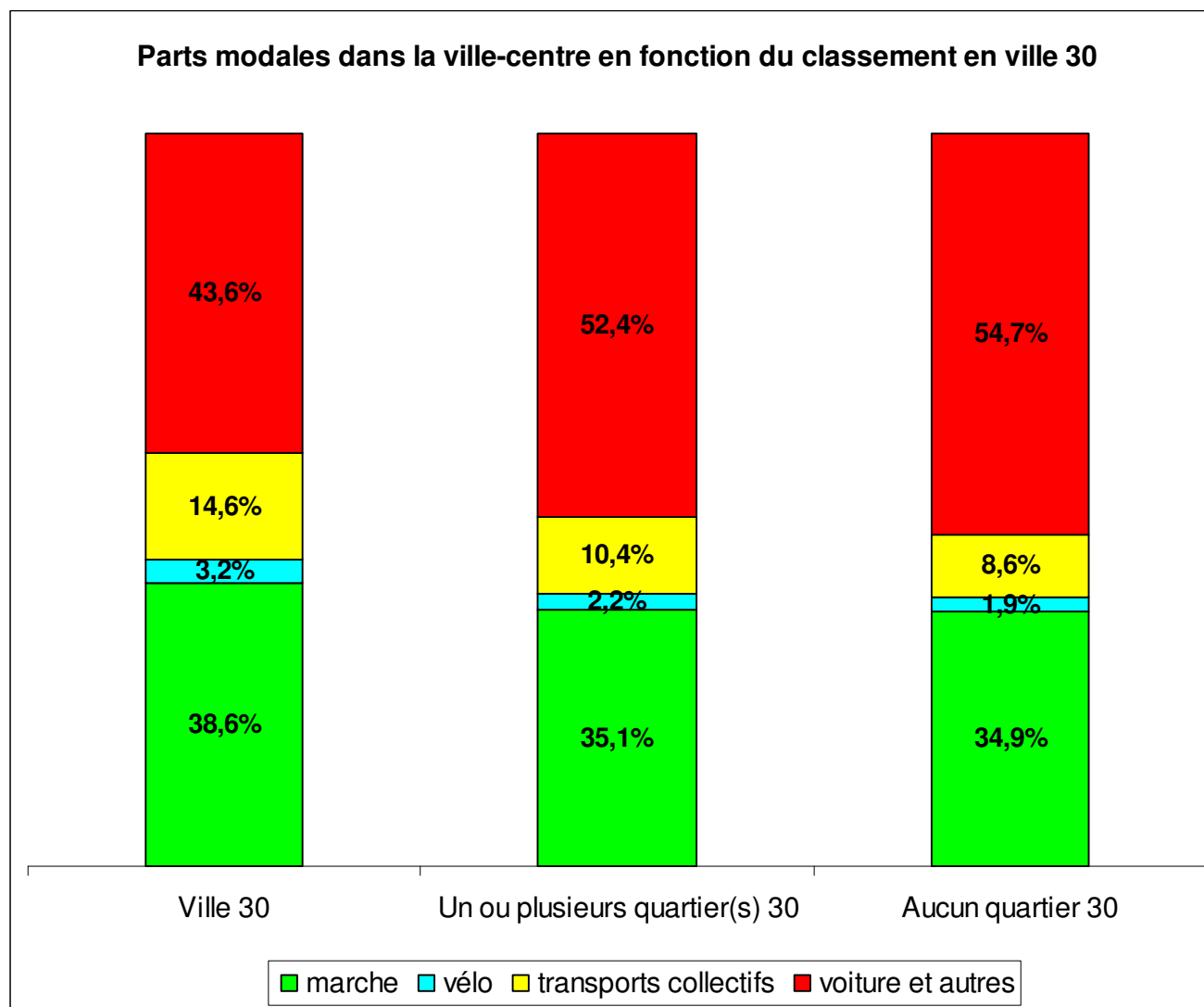


Voirie

- Moins les villes attribuent d'espace à la voiture, moins son usage est élevé.



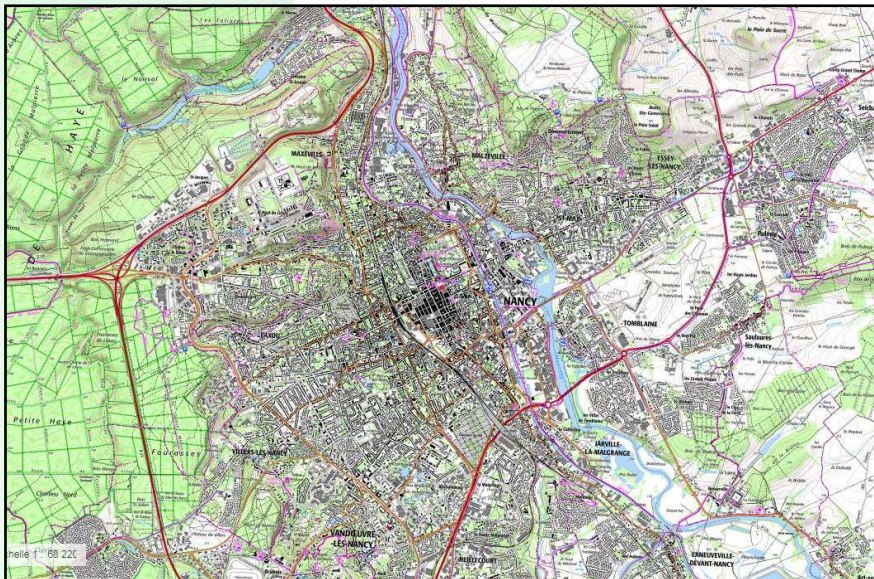
- L'usage de la voiture est beaucoup moins élevé dans les « villes 30 ».



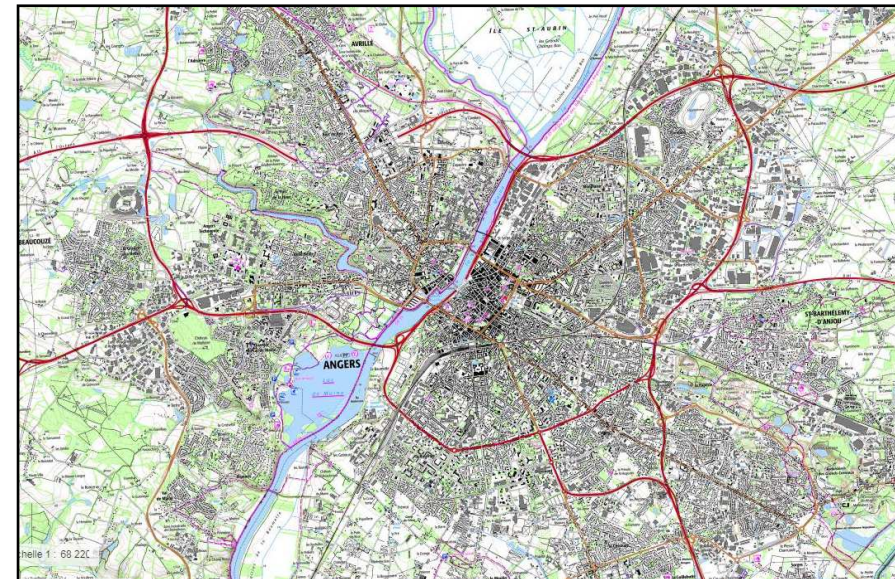
- Forte corrélation entre la présence de grandes infrastructures routières (rocales, autoroutes, pénétrantes) en milieu urbain et l'usage de la voiture.

	Part modale de la voiture		
	Ville-centre	Pôle urbain	Aire urbaine
Nancy	40 %	54 %	58 %
Angers	54 %	60 %	67 %

Nancy : rocade éloignée du centre-ville,
peu de pénétrantes



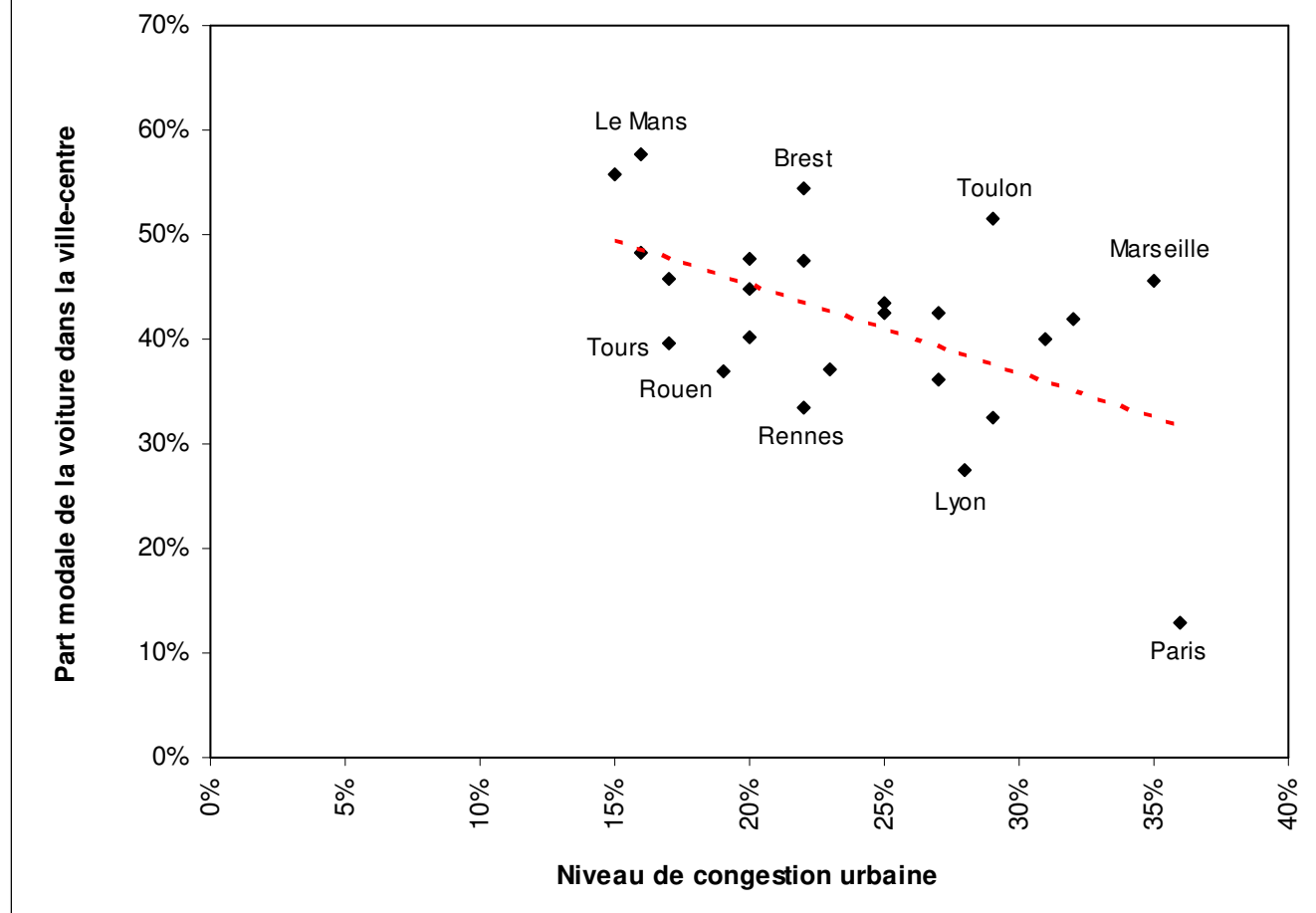
Angers : double rocade de part et
d'autre de la Maine



- L'usage de la voiture est plus bas dans les villes congestionnées, mais il y a des exceptions (Marseille, Toulon...) où beaucoup utilisent la voiture coûte que coûte.

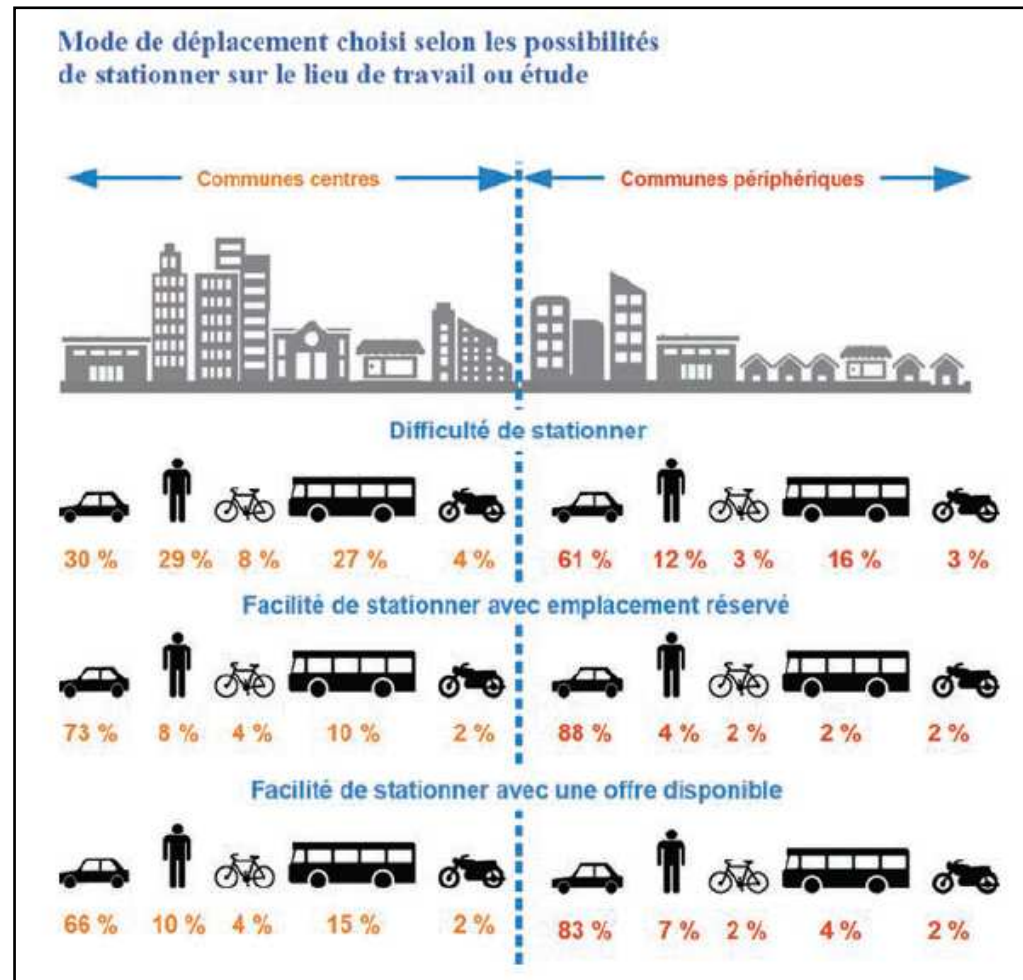


Analyse croisée de la part modale de la voiture dans la ville-centre et du niveau de congestion urbaine



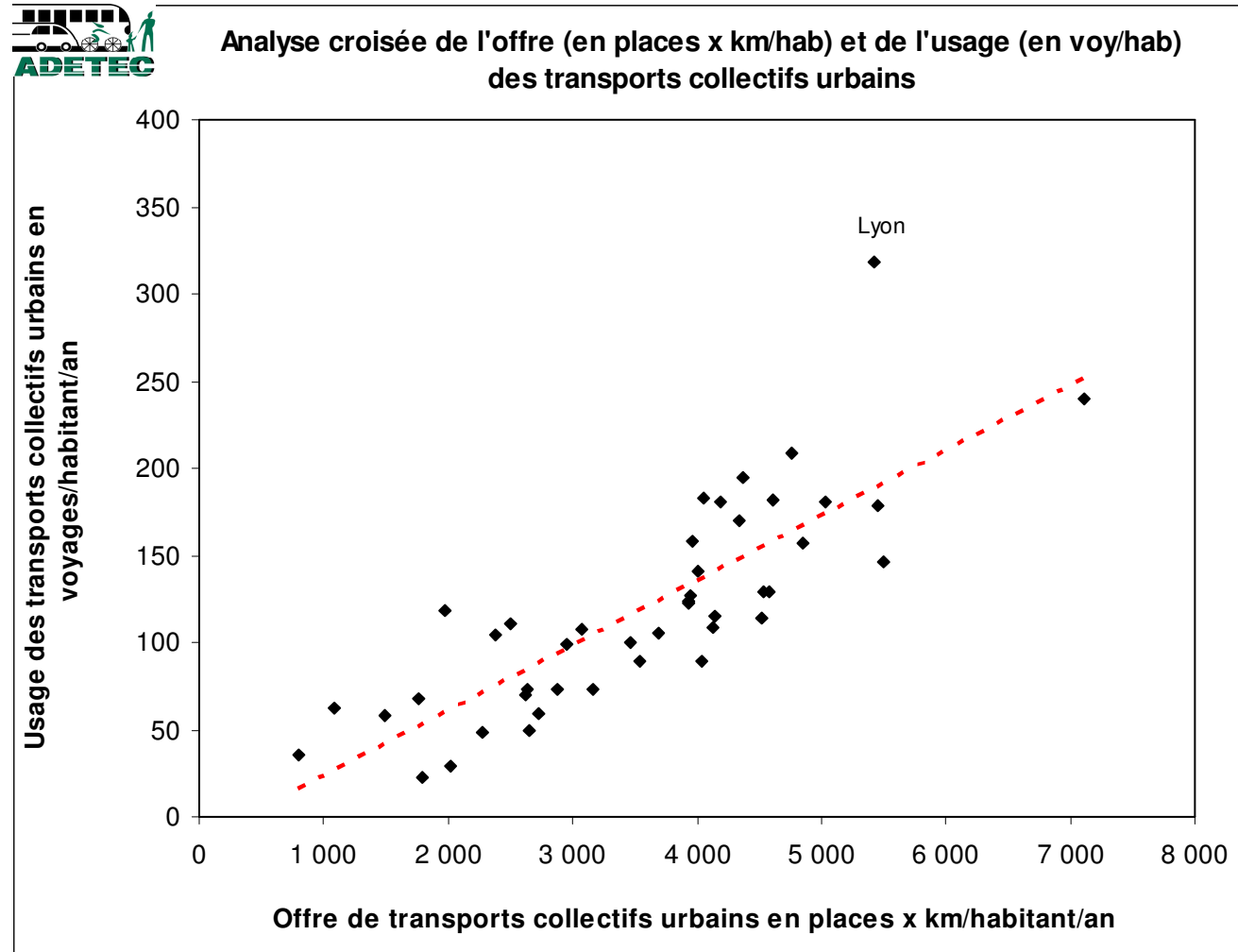
Stationnement

- Le choix du mode de déplacement pour aller travailler ou étudier dépend très fortement des conditions de stationnement à destination.

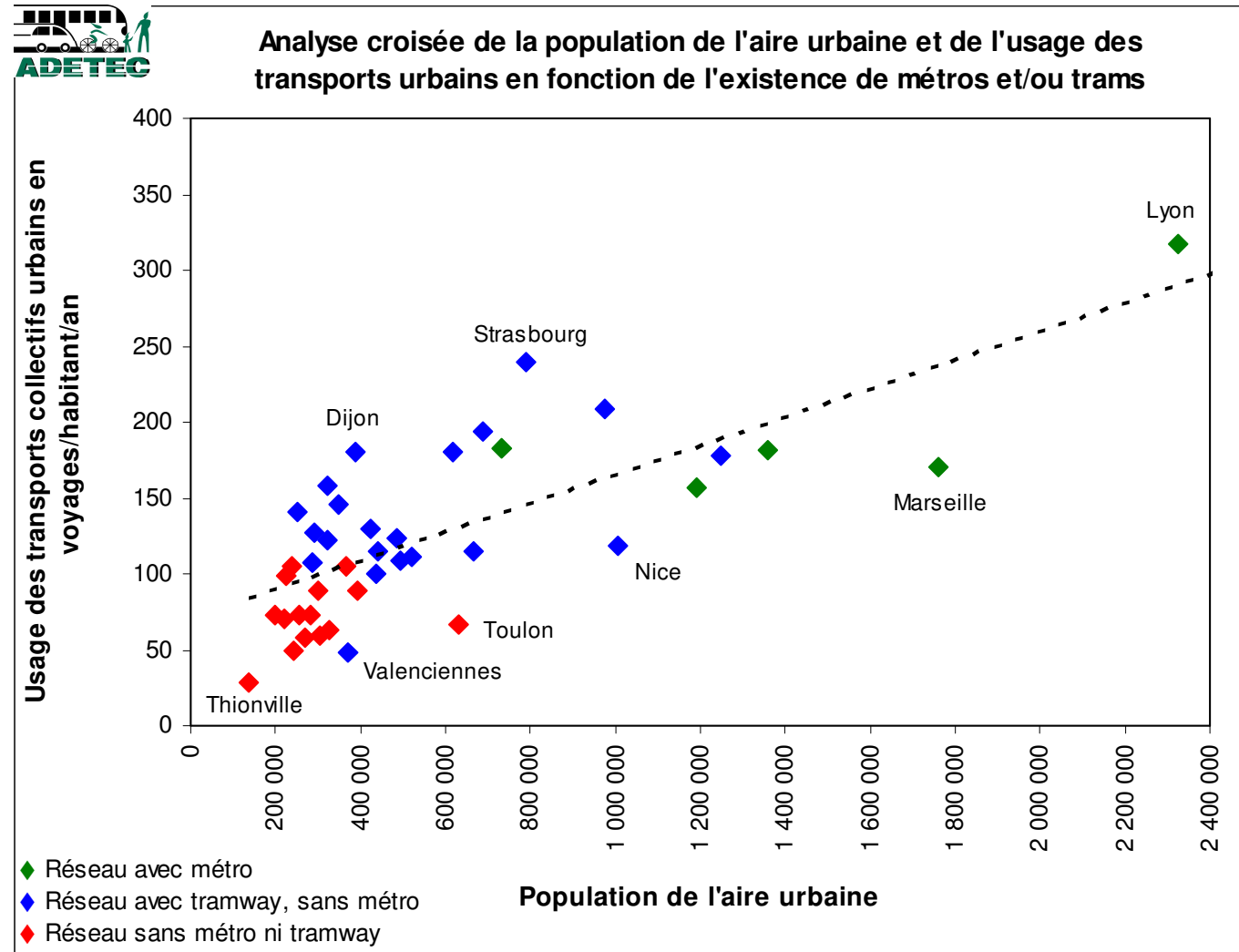


Transports collectifs

- Plus l'offre est élevée, plus les transports en commun sont utilisés.

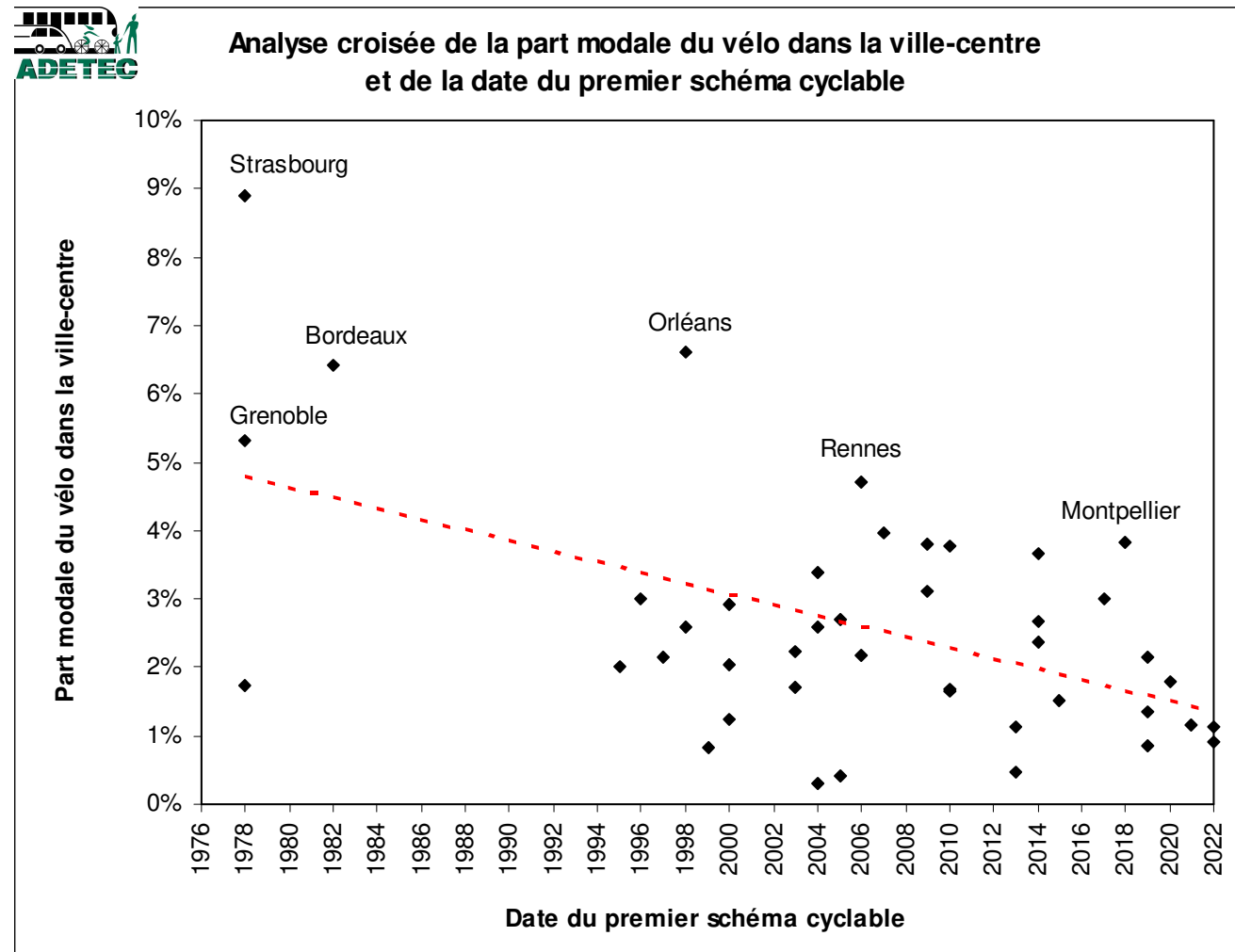


- A population comparable, le métro et le tramway ont un impact très net sur la fréquentation.



Vélo

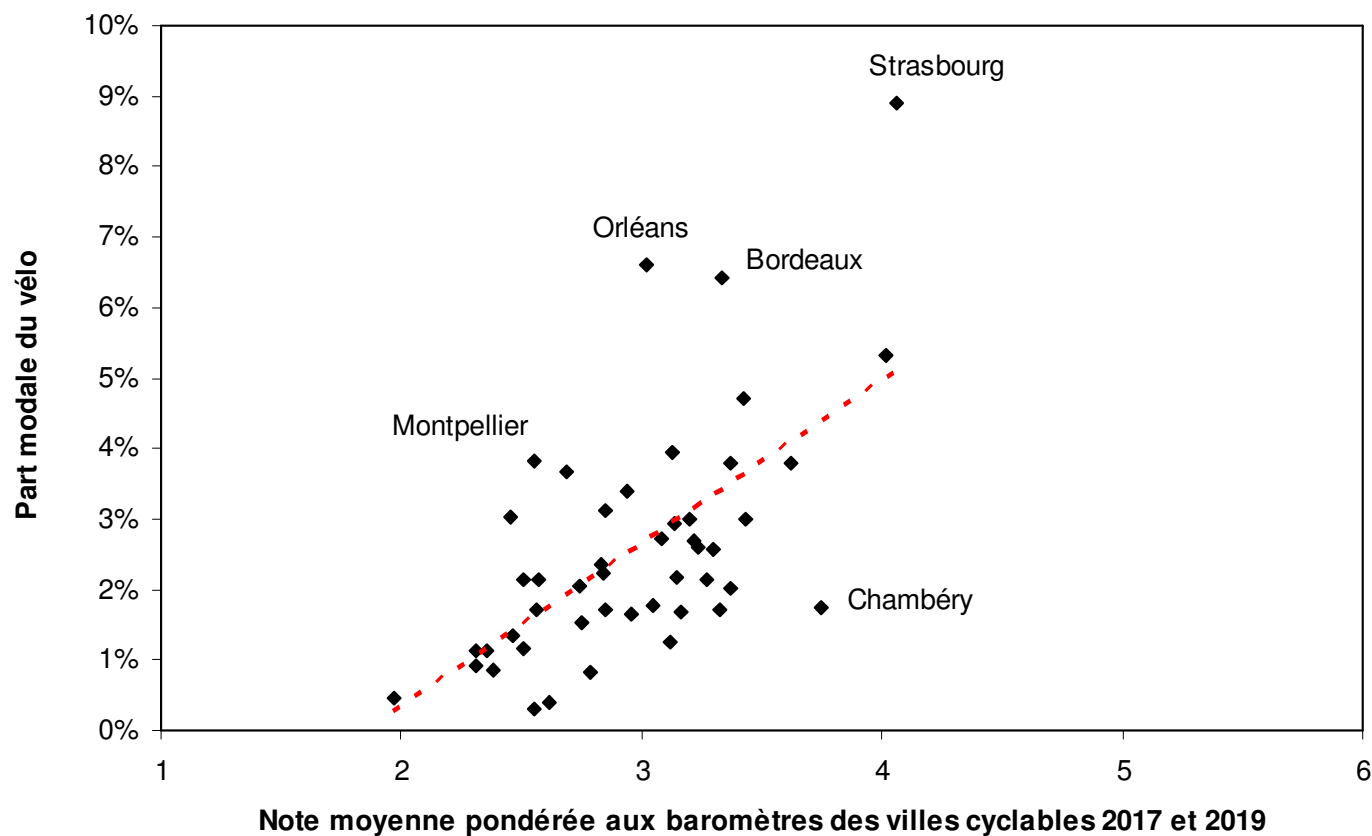
- Plus les villes ont élaboré tôt leur 1^{er} schéma cyclable, plus l'usage du vélo y est élevé.



- Plus le ressenti des cyclistes est positif, plus le vélo est utilisé.

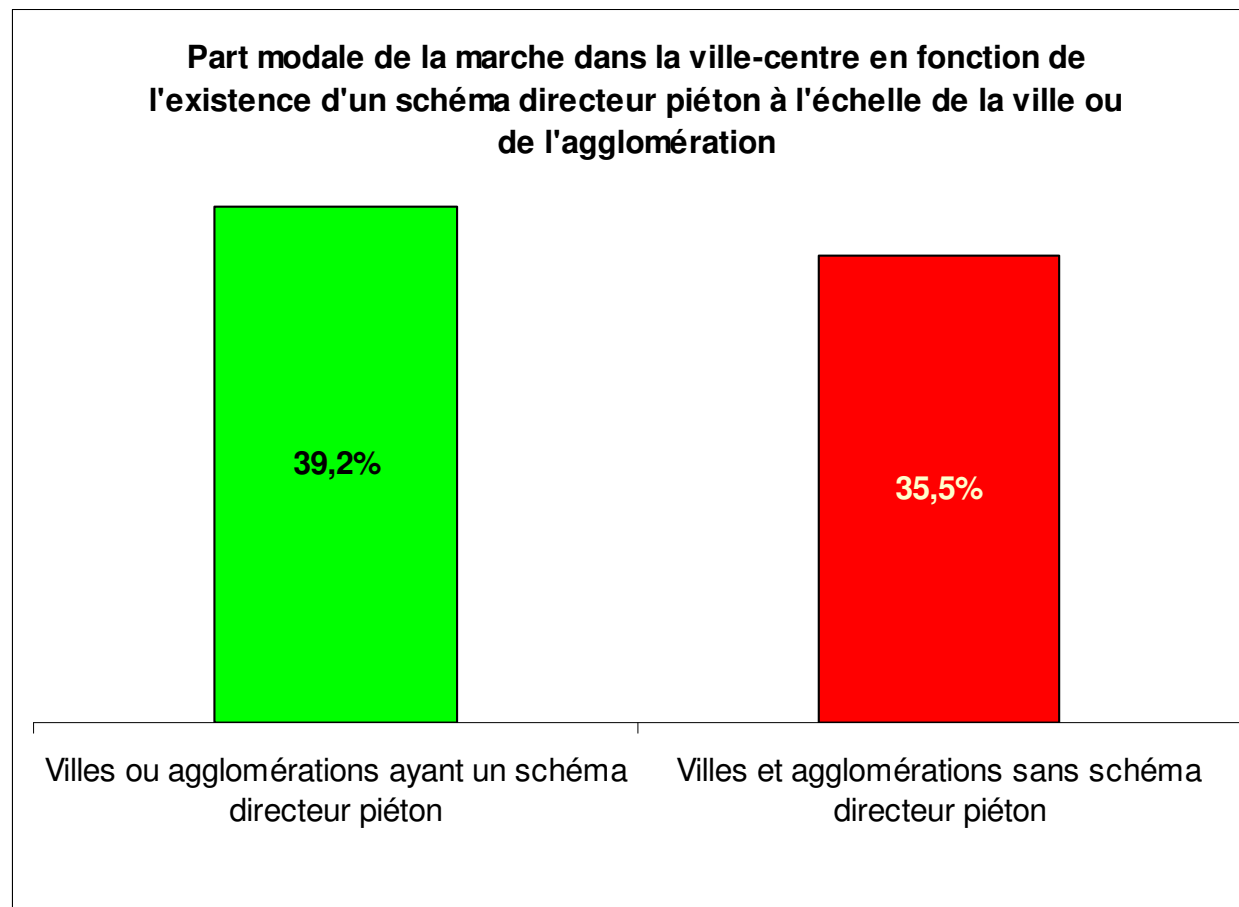


Analyse croisée de la note au baromètre des villes cyclables et de la part modale du vélo dans la ville-centre

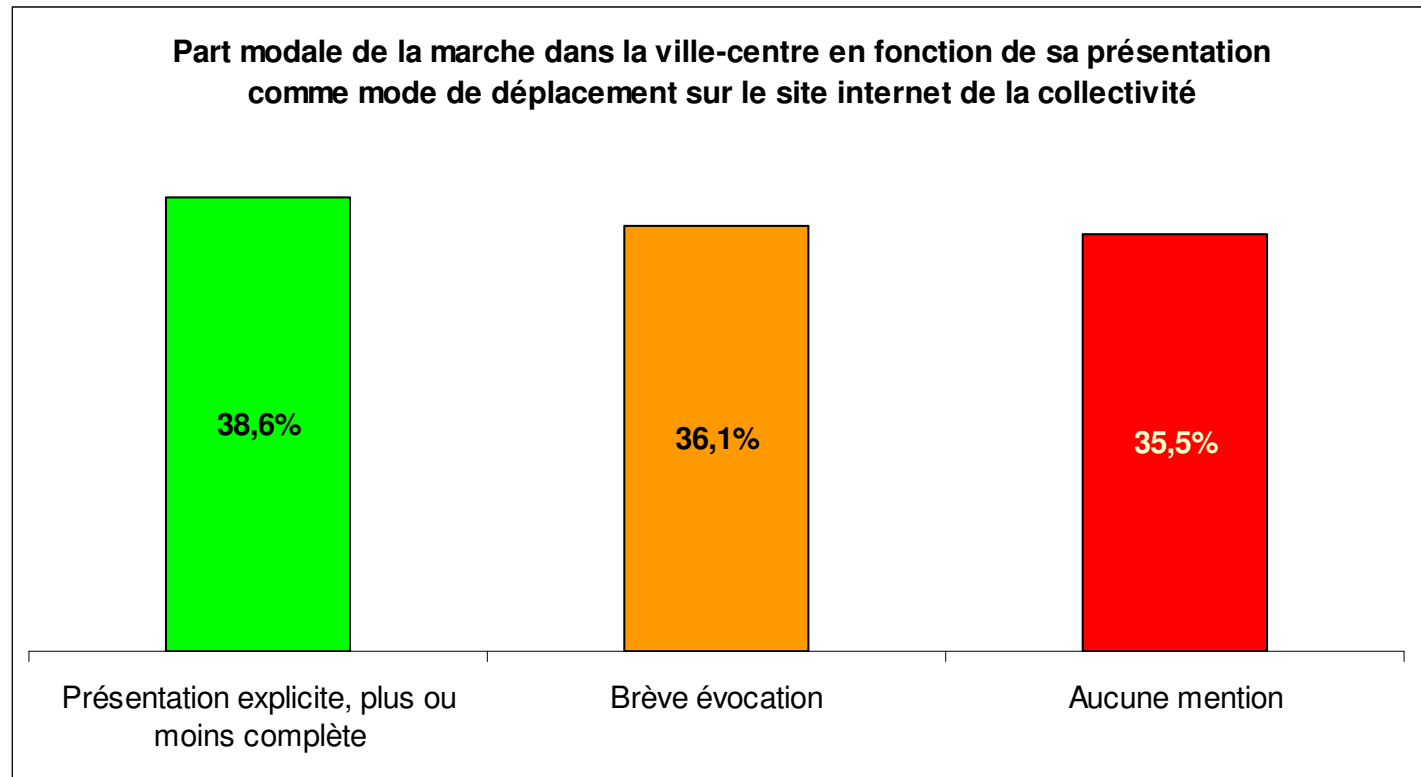


Marche à pied

- L'usage de la marche est plus élevé de 4 points dans les villes ayant un schéma piéton.

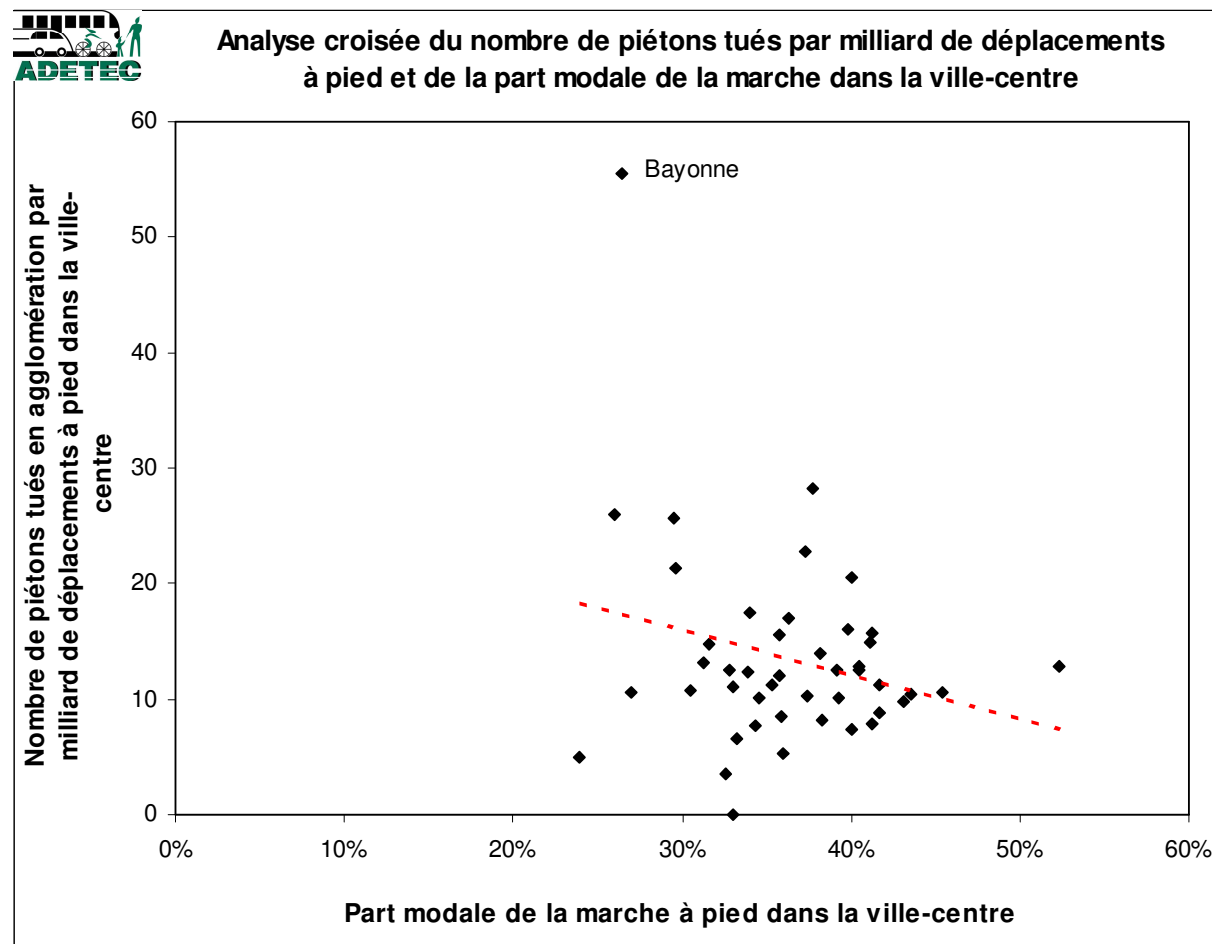


- Dans seulement 15 villes, le site internet parle explicitement de la marche, 8 autres l'évoquent brièvement (souvent dans une autre rubrique) et 24 n'en parlent pas du tout.
- L'usage de la marche est plus élevé dans la première catégorie.

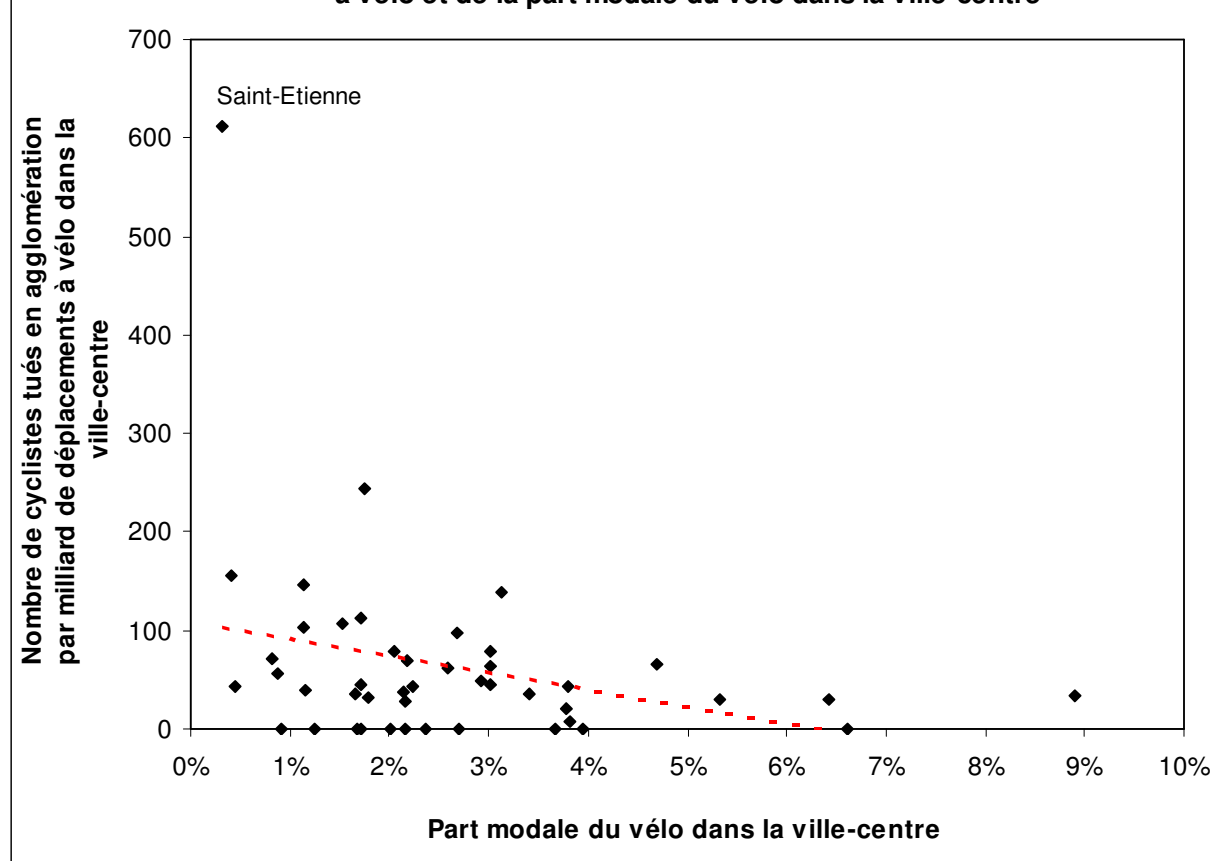


Sécurité routière

- Le nombre de piétons et de cyclistes tués en agglomération par milliard de déplacements avec ces modes diminue quand leur part modale augmente.



Analyse croisée du nombre de cyclistes tués par milliard de déplacements à vélo et de la part modale du vélo dans la ville-centre



Facteurs explicatifs

Zoom sur Rennes et Tours



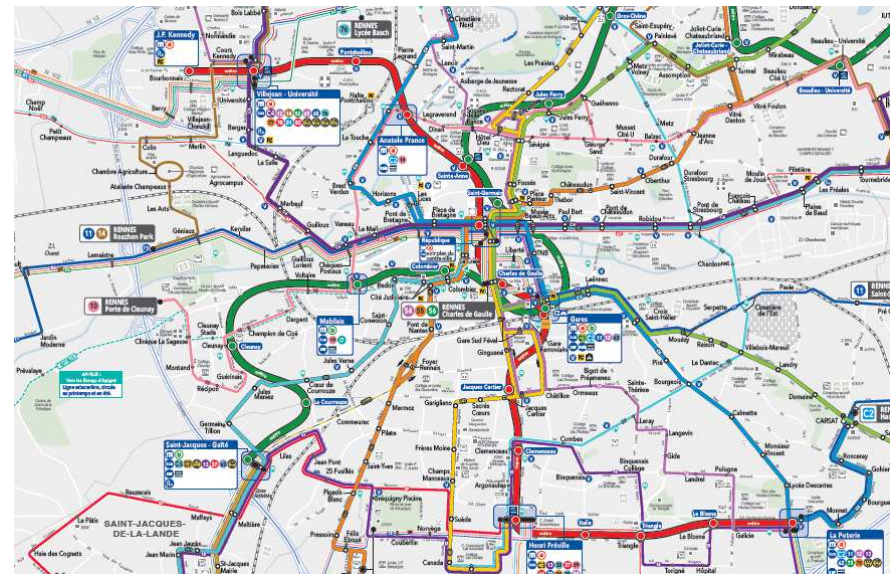
Raisons du choix ces deux villes

- Bons résultats en termes de parts modales par rapport aux villes de taille comparable.
- Villes pas trop grandes $\Rightarrow$ transposabilité des résultats à un maximum de villes.

	Agglo > 10 M d'habitants	Agglos 1 à 2 M d'habitants	Autres grandes métropoles	Autres grandes villes
Nombre de villes	1 (Paris)	3 (Lille, Lyon, Marseille)	10 (Bordeaux, Grenoble, Montpellier, Nantes, Nice, Rennes, Rouen, Strasbourg, Toulon et Toulouse)	33
Meilleures parts modales de la voiture dans la ville-centre	13 %, 1 ^e	Lyon (27 %, 2 ^e) Lille (37 %, 7 ^e)	Grenoble (32%, 3 ^e) Rennes (33 %, 4^e) Strasbourg (36 %, 5 ^e)	Tours (39 %, 8^e) Nancy (40 %, 10 ^e) Besançon (44%, 15 ^e)

Rennes

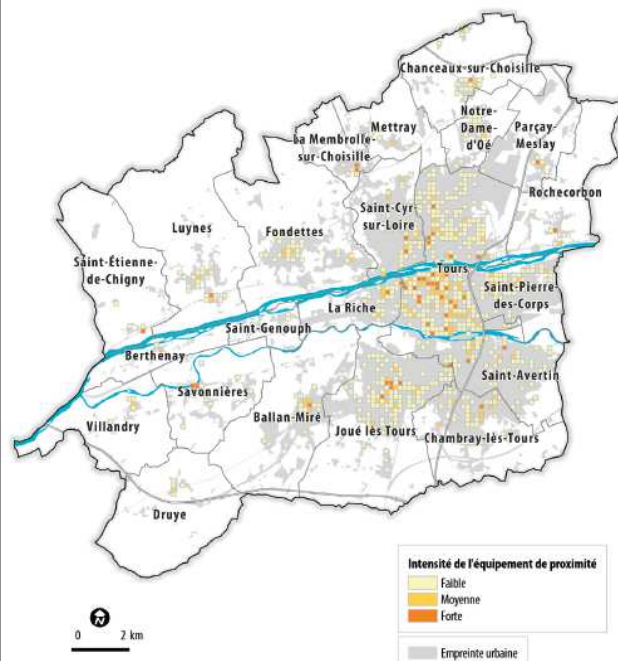
Principaux points forts	Principaux points faibles
• Urbanisme en archipel. • Emprise modérée du stationnement sur l'espace public. • Bonne expertise technique dans les aménagements de voirie. • Bon partage de la voirie entre les différents modes de déplacement et les autres fonctions urbaines. • Politique active de modération des vitesses. • Réseau de transports collectifs bien maillé, autour de 2 lignes de métro et 7 de BHNS. • Amplitudes horaires et fréquences des bus et des métros attractives. • Politique cyclable bien avancée et volontariste. • Cheminements piétons généralement de bonne qualité. • Comportements civiques et courtois.	• Relatif manque de mixité fonctionnelle en dehors des centres-villes. • Rocade et nombreuses routes extra-rocade à 2 x 2 voies favorables à l'usage de la voiture.



Tours

Principaux points forts	Principaux points faibles
• Centre-ville dynamique, regroupant de nombreux commerces et équipements publics. • Bon maillage des quartiers par des commerces et services de proximité. • Réseau de transports collectifs bien maillé, autour d'une ligne de tram et une ligne de BHNS. • Politique cyclable assez volontariste. • Comportements civiques et courtois.	• Beaucoup d'aménagements à coût réduit, avec des discontinuités. • Place de la voiture encore forte dans le partage de la voirie. • Beaucoup d'itinéraires cyclables sur trottoir.

Niveau d'équipement de proximité dans Tours Métropole Val de Loire

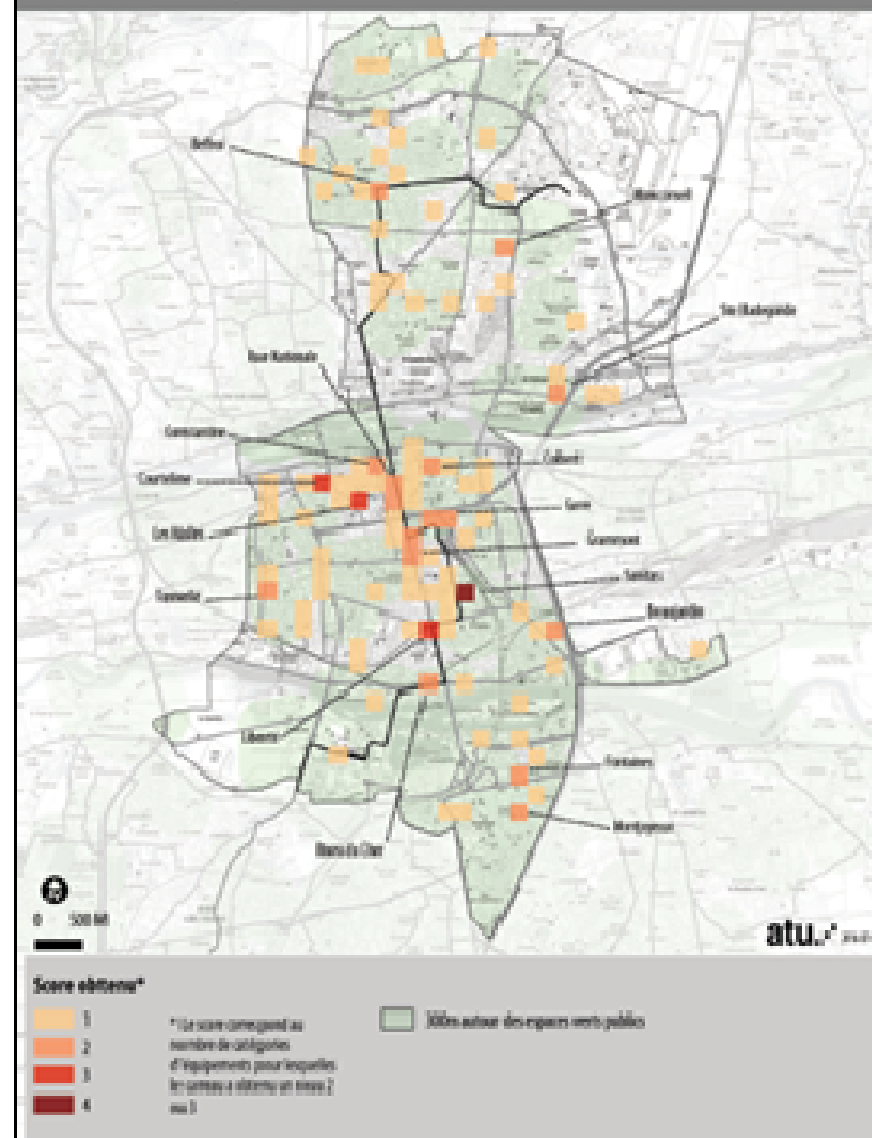


Sources : IGN - BD Topo ; INSEE, 2013 ; OZT, 2014 ; RES 2015 (Recensement des équipements sportifs) ; Tours Métropole Val de Loire ; DGI/CD37 Cadastre - MAJIC 2014 ; ATU.



TOURS

Les centralités de proximité



Conclusion



- Principaux facteurs explicatifs :

- Urbanisme.
- Gouvernance.
- Formation des techniciens.
- Partage de l'espace.
- Modération des vitesses.
- Organisation du stationnement automobile.
- Niveau d'offre et qualité des transports collectifs.
- Politique cyclable.
- Politique piétonne.
- Covoiturage.
- Autopartage.
- Information et communication.
- Comportements.

- On retrouve les mêmes facteurs que dans les villes moyennes, certains de manière plus marqués (stationnement, transports collectifs...).

- Facteurs complémentaires et même synergiques $\Rightarrow$ nécessité de travailler dans tous les domaines et dans la durée.



Merci de votre attention

Contact : Bruno CORDIER

ADETEC – Bureau d'études en transports et déplacements

86 quai Féron 63150 La Bourboule

Tél. : 04 73 65 94 24

Email : bcordier.adetec@orange.fr

www.adetec-deplacements.com

