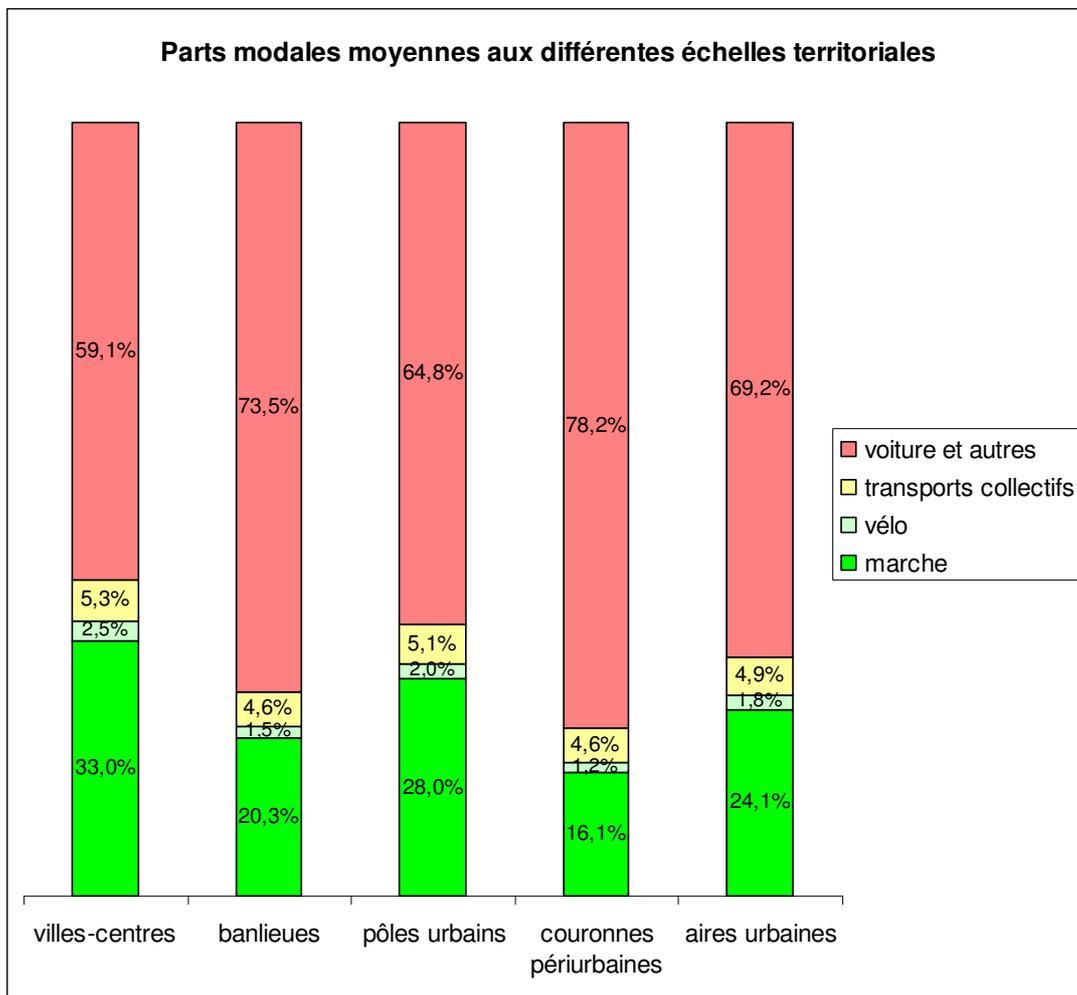


## LES DEPLACEMENTS DANS LES VILLES MOYENNES : RESULTATS ET FACTEURS DE REUSSITE

### Synthèse de l'étude



Synthèse de l'étude réalisée par Bruno CORDIER (ADETEC) pour le compte de l'association Qualité Mobilité.

© Octobre 2019

# SOMMAIRE

Présentation de l'étude .....	4
Présentation du panel .....	4
Parts modales pour les déplacements tout motif .....	5
Principaux facteurs explicatifs des écarts.....	10
Recommandations.....	17

## PRESENTATION DE L'ETUDE

La présente étude a été réalisée par Bruno CORDIER, directeur du cabinet ADETEC, pour le compte de l'association Qualité Mobilité, dont une présentation figure en annexe.

Elle vise à identifier les différences de répartition modale entre villes moyennes et à en définir les principaux facteurs explicatifs.

## PRESENTATION DU PANEL

L'analyse a été menée sur les 37 villes moyennes cartographiées ci-contre et sélectionnées selon les critères suivants :

- population de l'unité urbaine comprise entre 25 000 et 130 000 habitants,
- existence d'une enquête déplacements standard Cerema,
- exclusion des villes faisant partie de l'aire urbaine d'une ville étrangère ou sous forte influence d'une métropole.

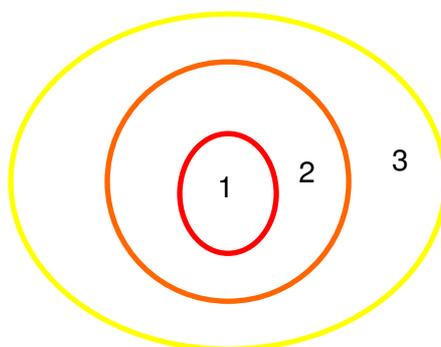


# PARTS MODALES POUR LES DEPLACEMENTS TOUT MOTIF

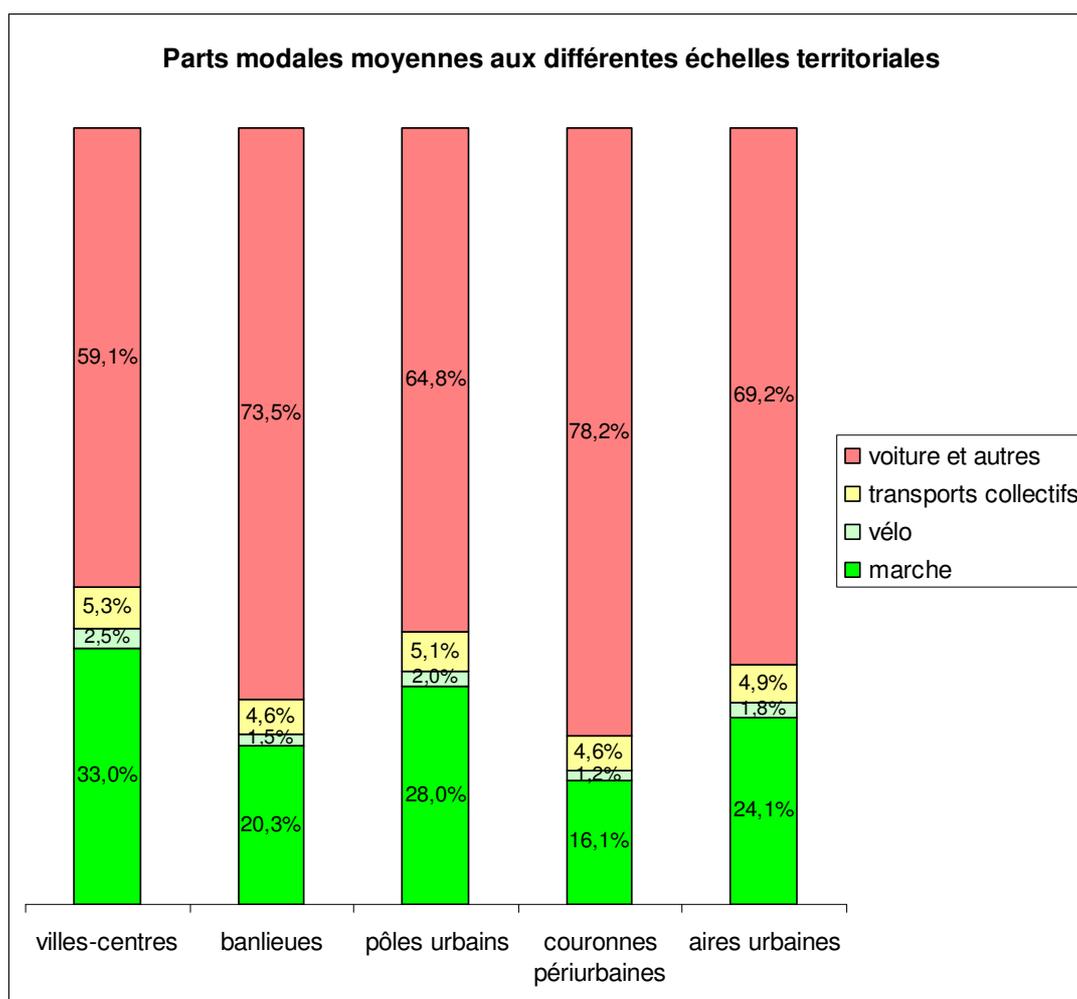
## Echelles d'analyse

Afin de disposer de données comparables, il faut travailler à des échelles géographiques comparables. Notre analyse se fait à cinq échelles :

- 1 : ville-centre.
- 2 : banlieue.
- 1 + 2 : pôle urbain (cercle orange).
- 3 : couronne périurbaine.
- 1 + 2 + 3 : aire urbaine (cercle jaune).



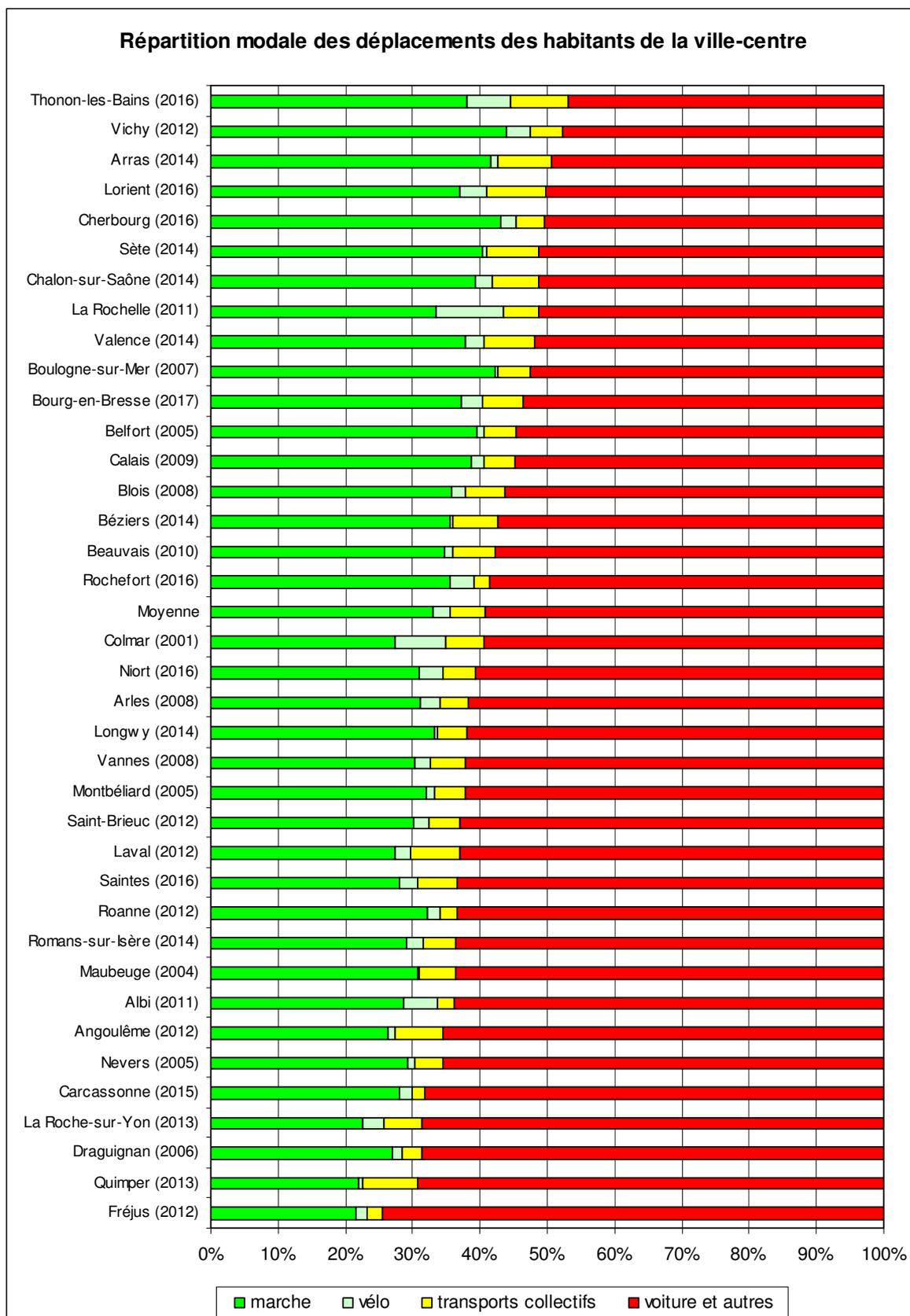
## Moyennes des 37 villes aux différentes échelles territoriales



La voiture arrive largement en tête à toutes les échelles territoriales. Suit la marche à pied, qui devance elle-même nettement les transports collectifs et le vélo.

On observe par ailleurs une forte hausse de l'usage de la voiture quand on s'éloigne de la ville-centre, pour l'essentiel au détriment de la marche à pied.

## Résultats pour les villes-centres



La part cumulée de la marche, du vélo et des transports collectifs dépasse 50 % dans 3 villes-centres : Thonon-les-Bains (53 %), Vichy et Arras.

A l'autre extrémité du classement, elle est de seulement 25,5 % à Fréjus.

Comme le montre le tableau ci-dessous, l'écart entre les villes moyennes se fait principalement sur la marche :

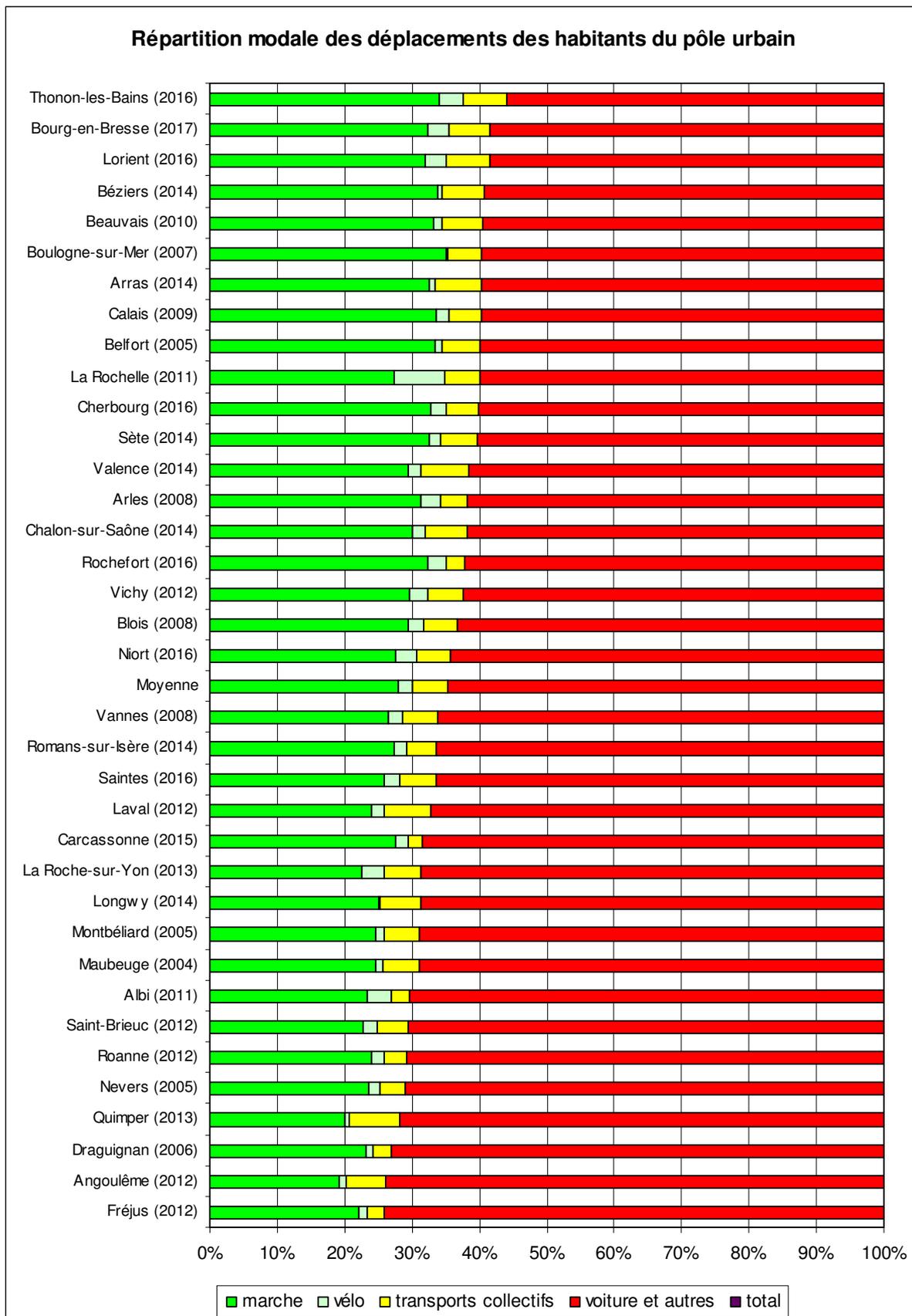
Mode de déplacement	Meilleur résultat pour les villes-centres	Moins bon résultat pour les villes-centres	Ecart
Marche	Vichy 44 %	Fréjus 21,5 %	22,5 points
Vélo	La Rochelle 10 %	Longwy 0,3 %	10 points
Transports collectifs	Lorient 9 %	Carcassonne 2 %	7 points
Marche + vélo + transports collectifs	Thonon 53 %	Fréjus 25,5 %	27,5 points

En revanche, comme le montre le tableau qui suit, l'écart entre les meilleures grandes villes et les meilleures villes moyennes se fait sur les transports collectifs, tandis que les villes moyennes obtiennent de meilleurs résultats sur la marche et le vélo, du fait de distances moindres à parcourir :

Mode de déplacement	Meilleur résultat des villes moyennes	Meilleur résultat des grandes villes	Ecart
Marche	Vichy 44 %	Grenoble 41 %	+ 3 points
Vélo	La Rochelle 10 %	Strasbourg 9 %	+ 1 point
Transports collectifs	Lorient 9 %	Lyon et Villeurbanne 25 %	- 16 points
Marche + vélo + transports collectifs	Thonon 53 %	Lyon et Villeurbanne 73 %	- 20 points

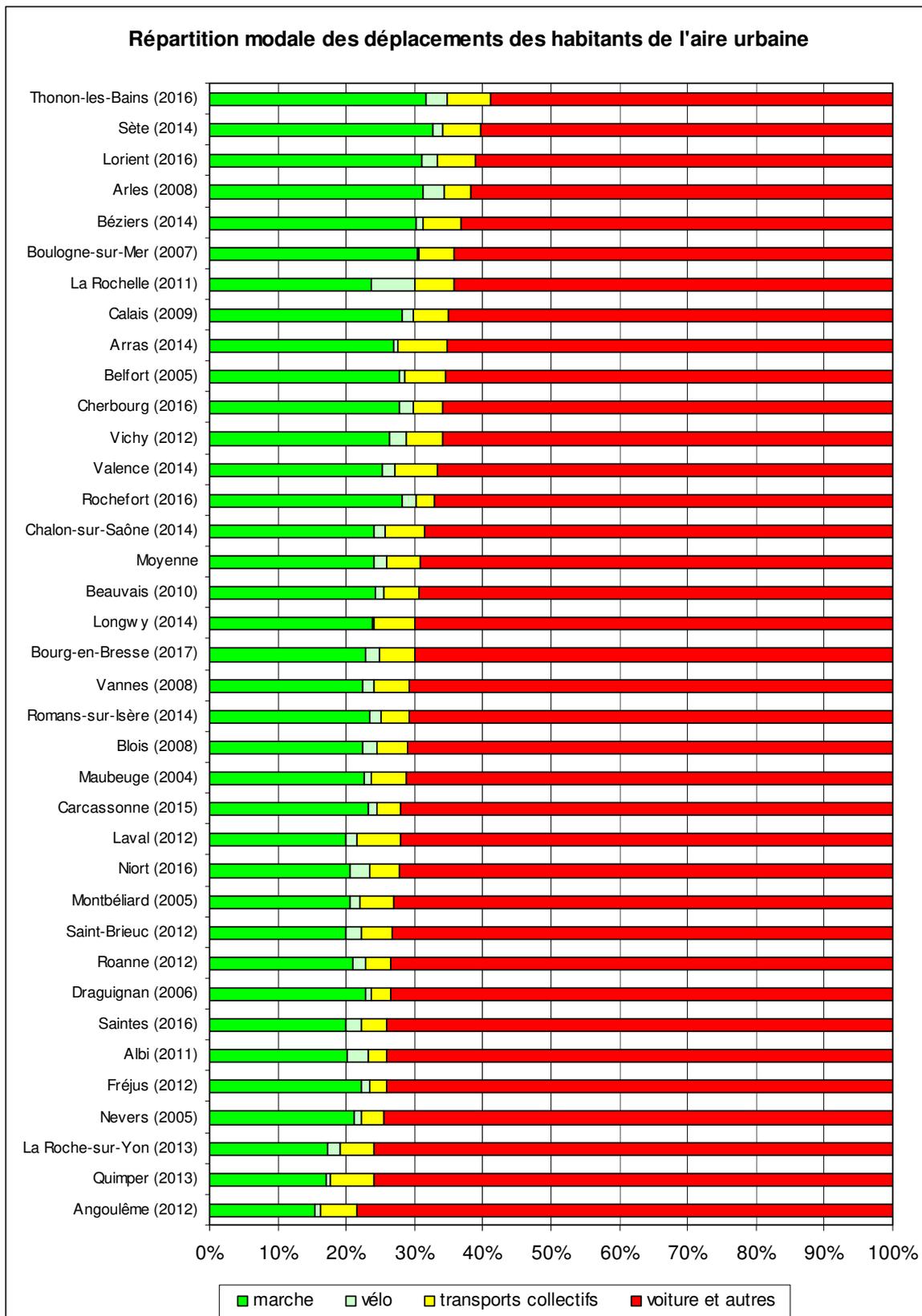
La part de la marche et/ou du vélo peut être beaucoup plus élevée dans certaines villes moyennes européennes. Par exemple, à Pontevedra (Espagne, 83 000 habitants), 60 % des déplacements se font à pied, 6 % à vélo, 4 % en transports collectifs, soit un total de 70 % pour ces trois modes.

# Résultats pour les pôles urbains



Pour les pôles urbains, on retrouve de nouveau Thonon à la première place, avec cette fois-ci un total de 44 % pour la marche, le vélo et les transports collectifs, et Fréjus à la dernière (26 %).

# Résultats pour les aires urbaines



Pour les aires urbaines, on retrouve là encore Thonon à la première place, avec cette fois-ci un total de 41 % pour la marche, le vélo et les transports collectifs. Suivent Sète et Lorient.

Les 3 dernières places sont occupées par Angoulême (21,5 %), Quimper et la Roche-sur-Yon.

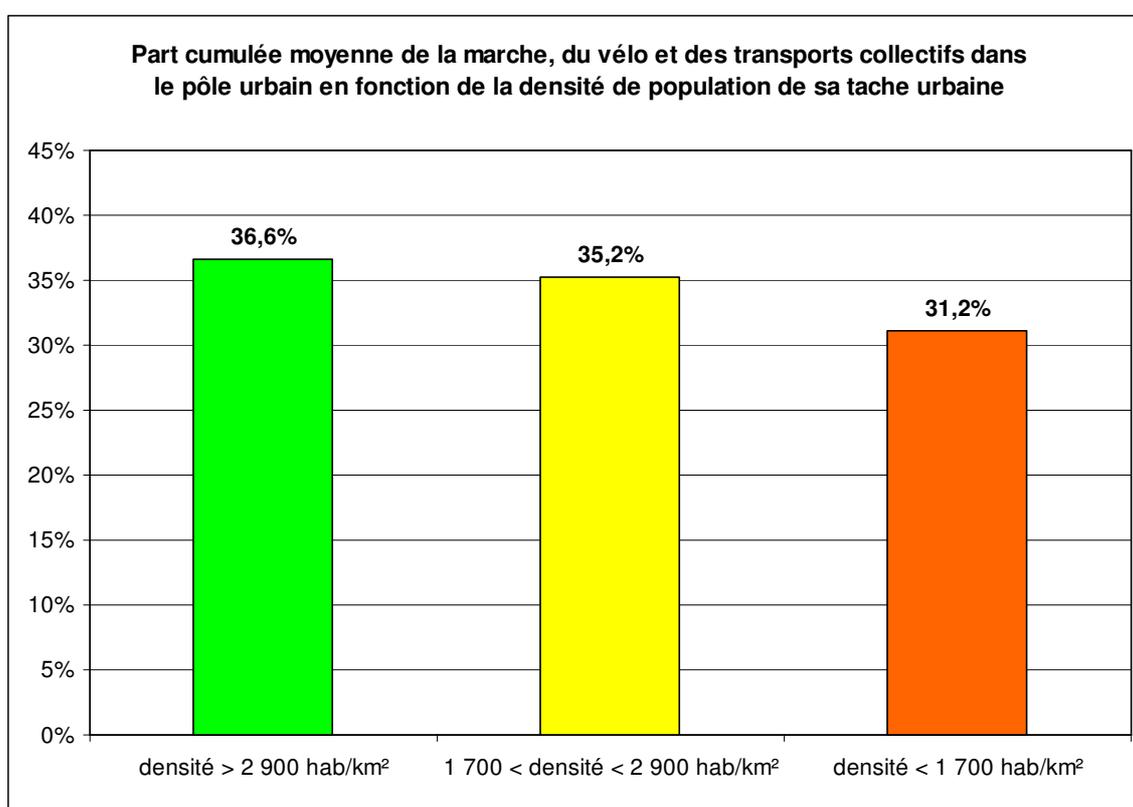
## PRINCIPAUX FACTEURS EXPLICATIFS

### Répartition de la population entre ville-centre, banlieue et couronne périurbaine

Comme le montre le graphique de la page 6, la part cumulée de la marche, du vélo et transports collectifs est en moyenne de 40,9 % dans les villes-centres, 26,5 % dans les banlieues et 21,8 % dans les couronnes périurbaines.

De ce fait, plus le poids démographique de la ville-centre et dans une moindre mesure de la banlieue est élevé, plus la part cumulée de ces 3 modes est élevée. Inversement, le déménagement d'une partie de la population urbaine vers la couronne périurbaine accroît mécaniquement l'usage de la voiture et réduit ceux de la marche (surtout), du vélo et des transports collectifs.

### Densité de population



Une densité élevée est favorable à la marche, au vélo et aux transports collectifs.

### Forme urbaine et organisation de l'espace

Des noyaux urbains denses et circulaires et une bonne mixité fonctionnelle (qui constituent ce que l'on appelle couramment la « ville des courtes distances ») sont favorables à la marche, au vélo et aux transports collectifs.

Inversement, le mitage et la spécialisation des espaces renforcent l'usage de la voiture.

## Stationnement automobile

Limiter le nombre de places de stationnement sur l'espace public, favoriser la rotation dans les secteurs de forte demande et faire respecter les règles par un contrôle efficace permettent de réguler l'usage de la voiture et de rééquilibrer le choix en faveur des autres modes.

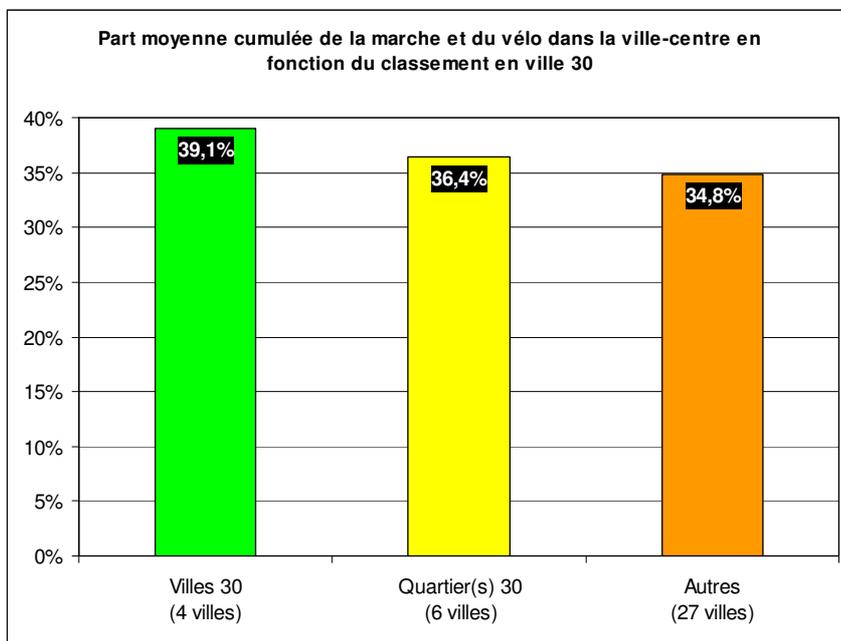
Ces actions sont encore peu mises en œuvre dans les villes moyennes, mais elles sont efficaces là où elles existent.



Embarcadère des navettes lacustres (Thonon) : aucune place de stationnement automobile, plus de cent vélos, près de 100 deux-roues motorisés et une trentaine de trottinettes

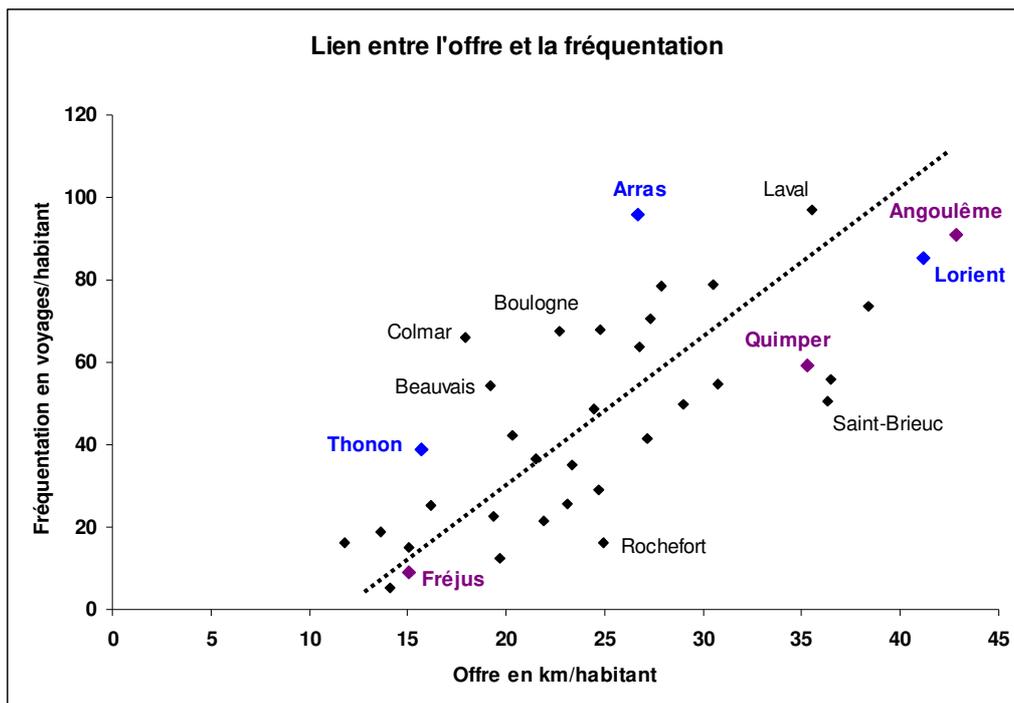
## Organisation de la voirie

Une voirie apaisée et un bon partage de l'espace entre les modes (notamment l'absence de 2x2 voies pour la circulation automobile) favorisent l'usage de la marche, du vélo et des transports collectifs.



Lorient

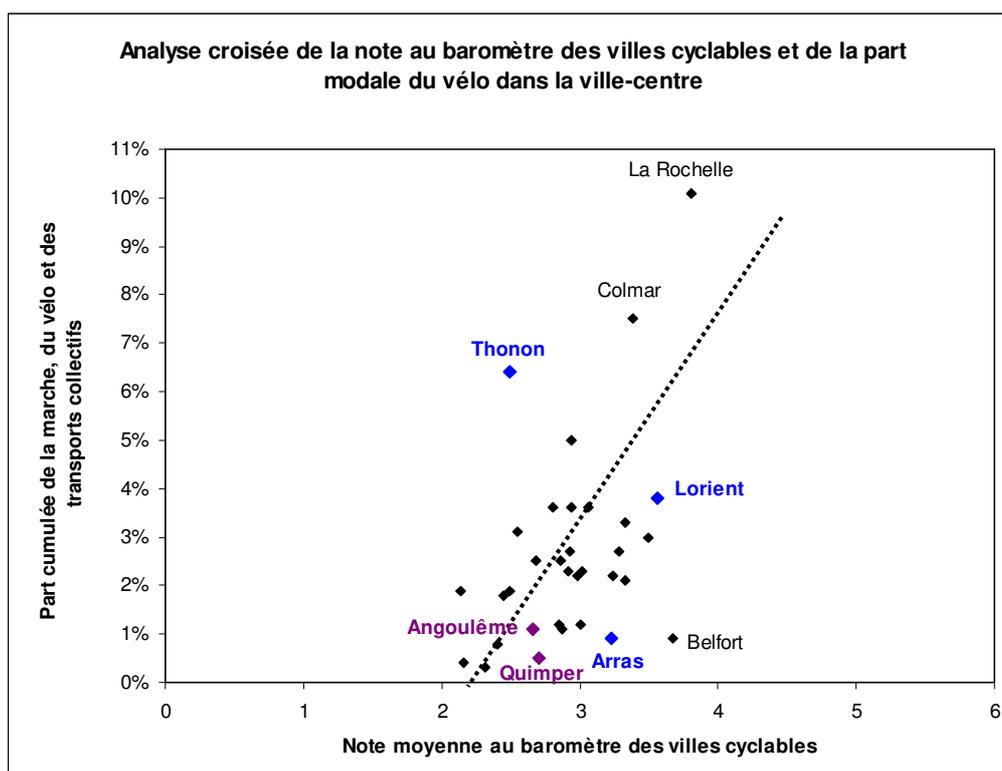
## Offre de transport collectif



Une offre quantitativement élevée favorise l'usage des transports collectifs. D'autres facteurs interviennent également : densité de population, qualité de l'offre...

## Offre cyclable

Une offre cyclable de qualité favorise l'usage du vélo.



## Prise en compte des piétons

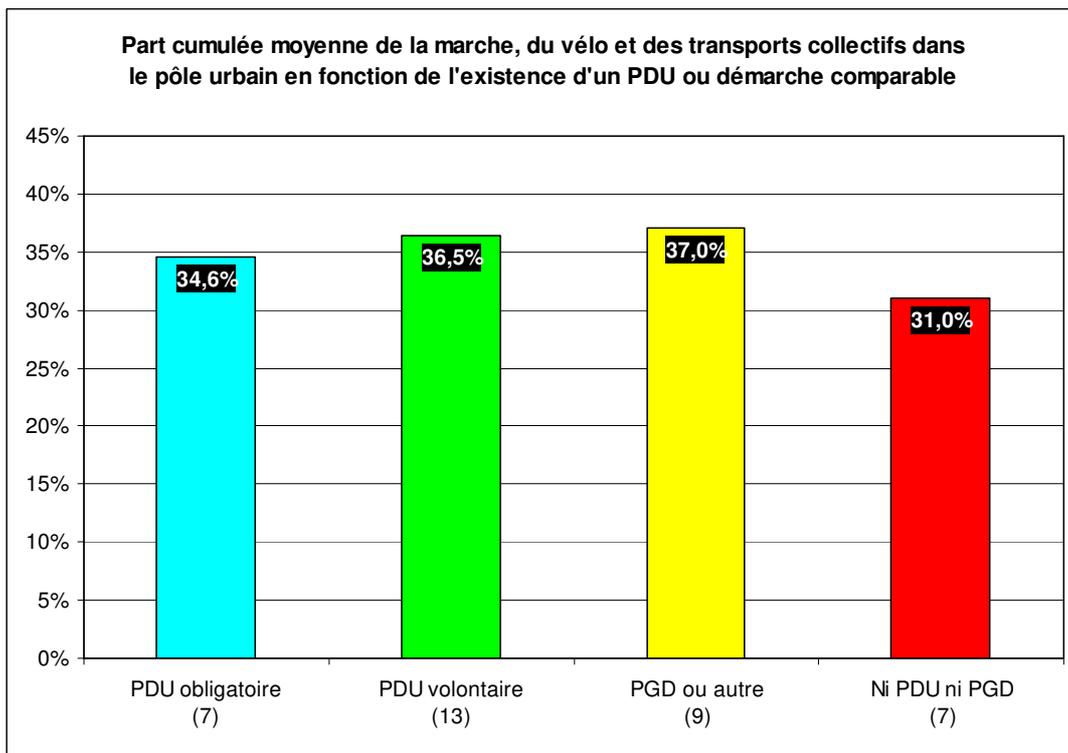
La prise en compte des piétons dans les aménagements, jusque dans les détails, se retrouve dans la pratique.



Large trottoir et visibilité dégagée en amont d'une traversée (Thonon)

Il en est de même pour la lutte contre le stationnement sauvage, qui constitue une entrave majeure aux déplacements des piétons, *a fortiori* s'ils sont à mobilité réduite.

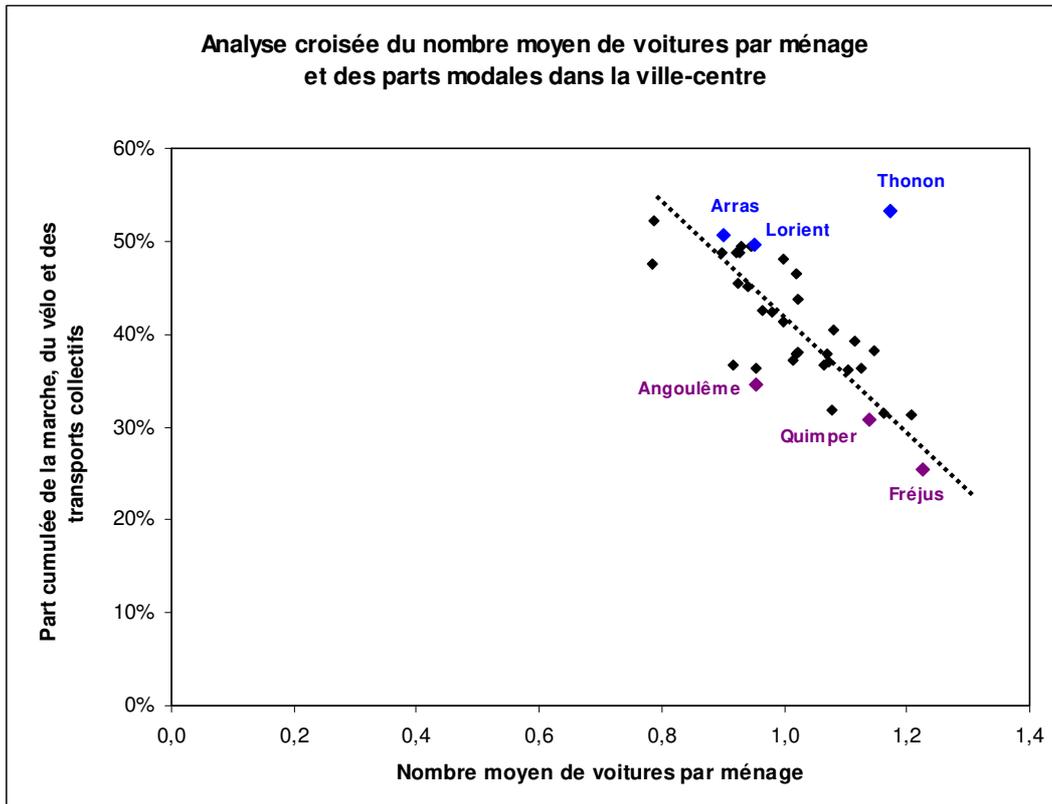
## PDU et démarches comparables



Fort logiquement, l'usage cumulé de la marche, du vélo et des transports collectifs est plus élevé dans les villes ayant un PDU ou une démarche comparable.

Au sein de ces dernières, il est plus élevé pour les villes à PDU volontaire que pour celles à PDU obligatoire, du fait d'une démarche davantage inscrite dans la durée et dans une « culture déplacements ».

## Motorisation des ménages



Faible motorisation et usage élevé des modes alternatifs à la voiture s'entretiennent réciproquement, dans un cercle vertueux.

Thonon se distingue par un usage élevé des modes alternatifs, malgré une forte motorisation, sur le modèle suisse (politiques de mobilité, densité urbaine, fort pouvoir d'achat...).

## Politiques publiques et acculturation des acteurs

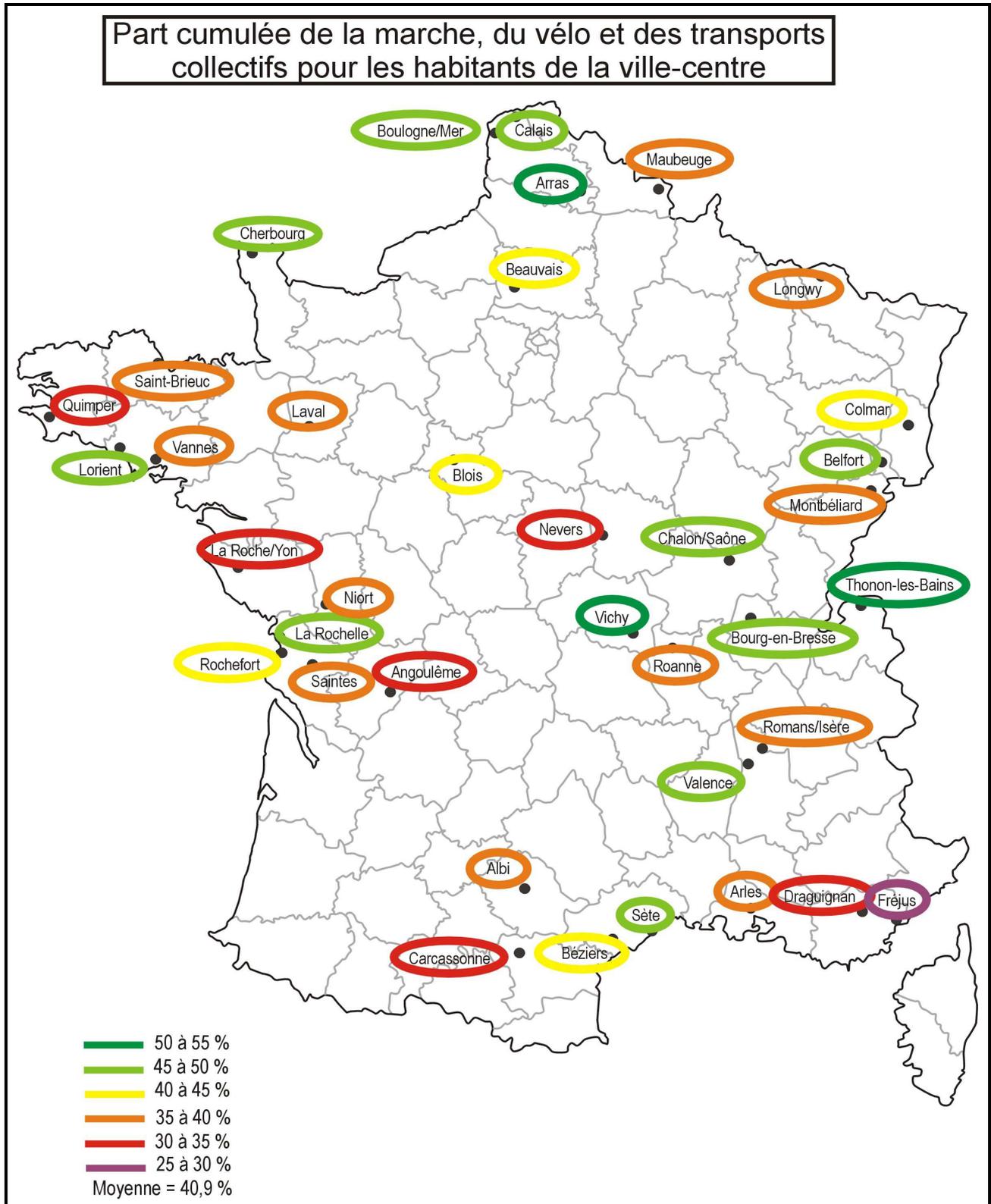
En matière de politiques publiques et d'acculturation des acteurs, l'étude a mis en évidence l'importance des facteurs suivants :

- La volonté politique.
- Le rôle essentiel des communes qui disposent de longue date de nombreux leviers en matière d'urbanisme, de voirie, de stationnement et de police.
- La formation des techniciens.
- La pratique de la marche, du vélo et des transports collectifs par les élus et les agents.
- De manière plus globale, la construction d'une « culture déplacements ».

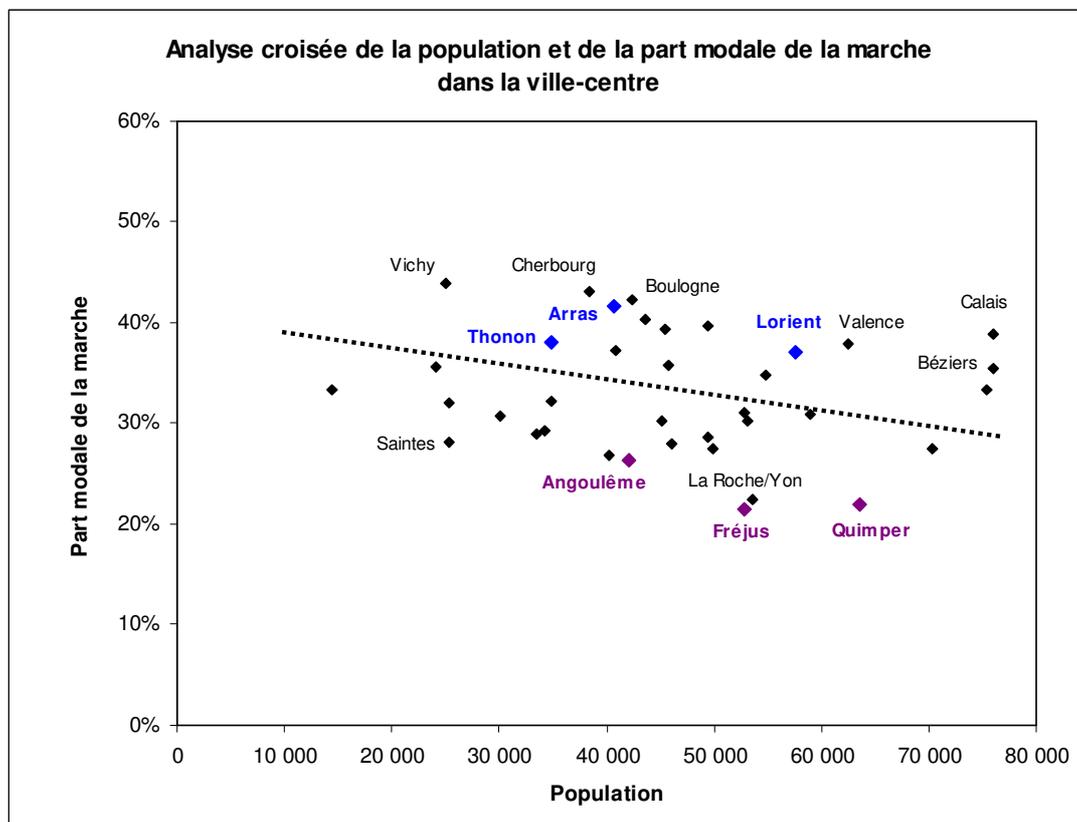
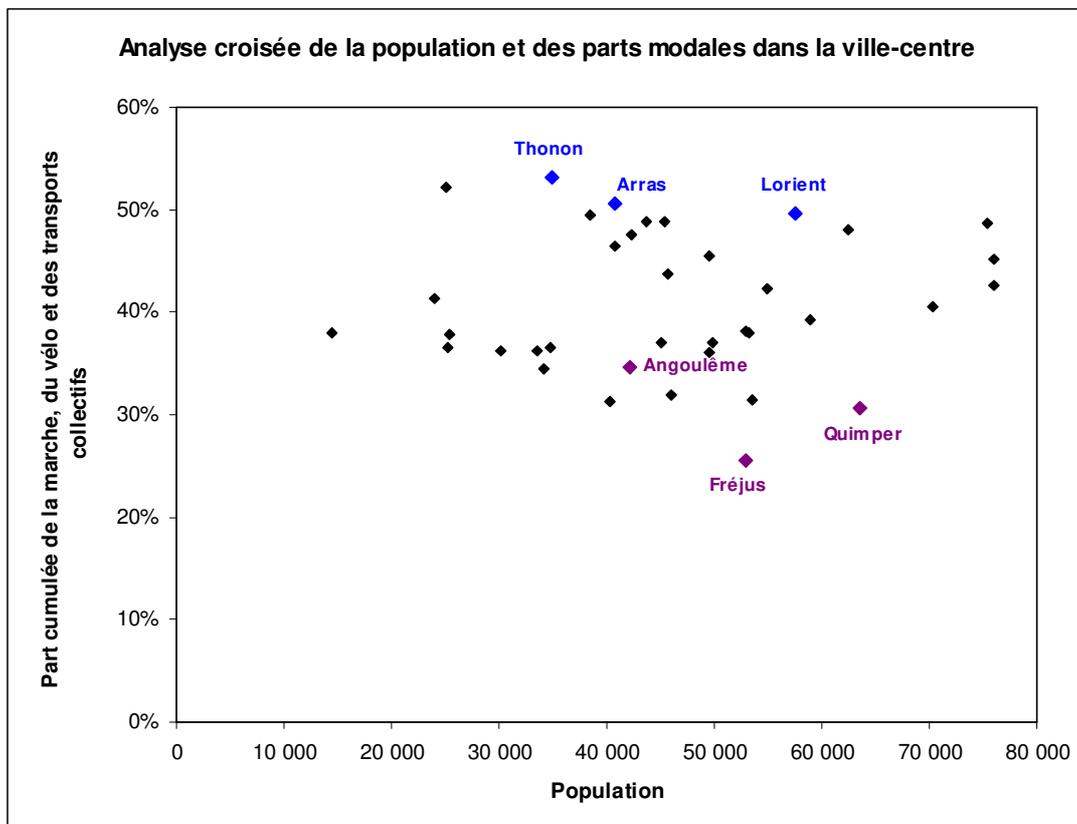
## Facteurs ayant peu ou pas d'influence

Parmi les facteurs ayant peu ou pas d'influence sur les pratiques de déplacement, on peut citer principalement les deux suivants :

- Comme le montre la carte ci-dessous, il n'y a pas de déterminisme géographique :



- La population de la ville-centre, du pôle urbain et de l'aire urbaine n'influe guère sur l'usage cumulé de la marche, du vélo et des transports collectifs (1<sup>er</sup> graphique ci-dessous). Tout au plus observe-t-on, du fait de distances, un usage un peu plus élevé de la marche dans les « petites » villes moyennes (2<sup>e</sup> graphique) et inversement un usage un peu plus élevé du vélo et des transports collectifs dans les « grandes » villes moyennes.



## RECOMMANDATIONS

Dans les villes moyennes, la marge de progrès la plus forte est sur la marche à pied, alors que beaucoup d'entre elles consacrent depuis des décennies l'essentiel de leurs efforts et de leurs moyens financiers aux transports collectifs.

Les principaux leviers pour réduire l'usage de la voiture et développer la marche, le vélo et les transports collectifs sont :

- l'urbanisme (densité, formes urbaines, limitation de la périurbanisation, mixité fonctionnelle...),
- l'offre de voirie, son partage entre les modes et la modération des vitesses,
- le stationnement automobile (nombre raisonnable de places sur l'espace public, bonne rotation dans les secteurs de forte demande, contrôle efficace), encore peu utilisé dans les villes moyennes,
- les offres propres à chaque mode de déplacement alternatif (marche, vélo, transports collectifs),
- l'acculturation des acteurs (élus, techniciens) et la formation des techniciens.