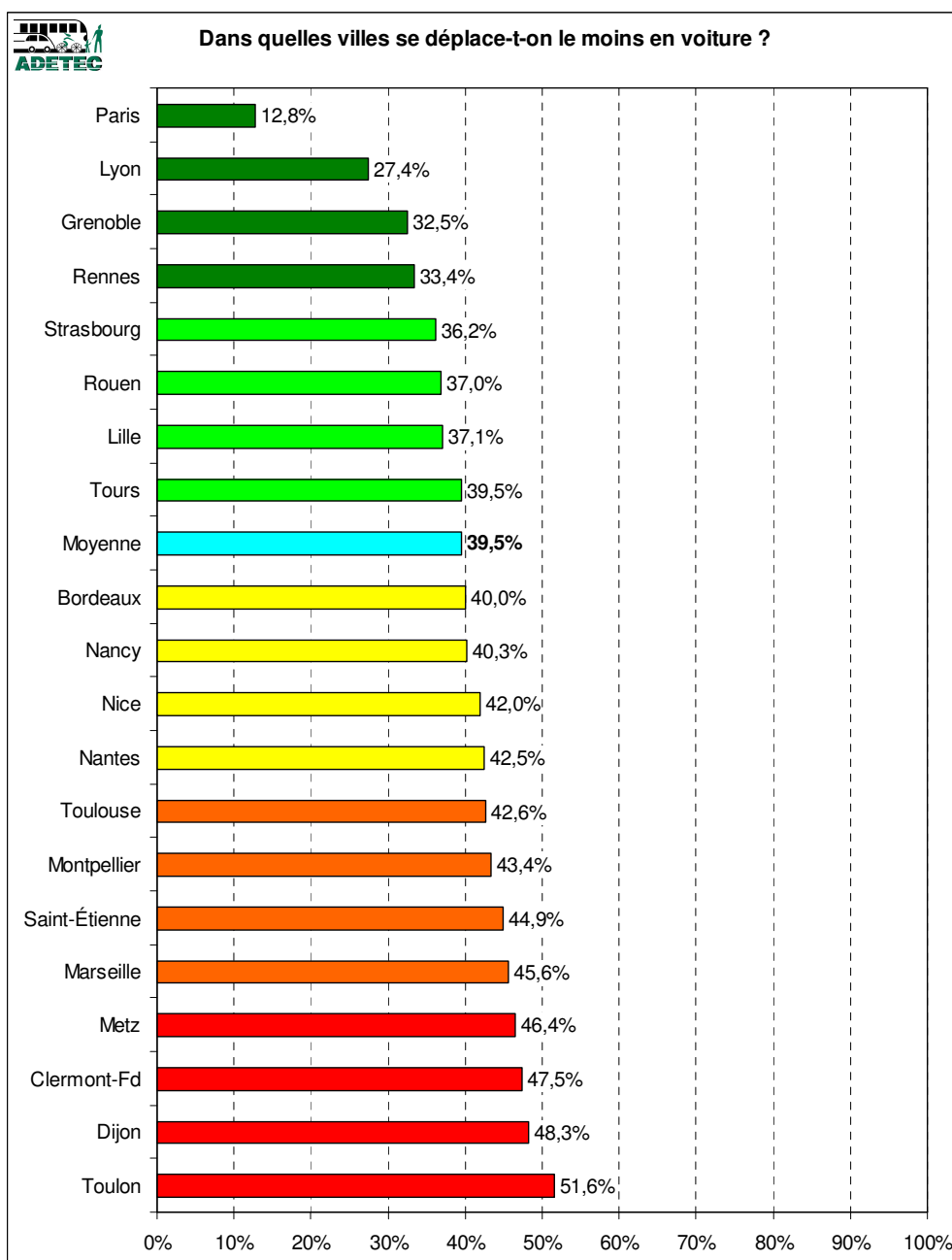




LE PALMARES DES MOBILITES

Les villes françaises les plus vertueuses pour les transports



Juillet 2021

SOMMAIRE

Introduction.....	3
Classement des villes-centres	4
Classement des agglomérations.....	12
Comment expliquer les écarts ?	20
Résultats détaillés des 20 villes et agglomérations	21
Comparaison avec un classement établi par trois ONG.....	31
Annexes	32

Etude réalisée par Bruno CORDIER (ADETEC).

© Juin 2021



BUREAU D'ETUDES EN TRANSPORTS ET DEPLACEMENTS

86 quai Féron 63150 La Bourboule

Tél. : 04 73 65 94 24

Contact : bcordier.adetec@orange.fr. Site : www.adetec-deplacements.com



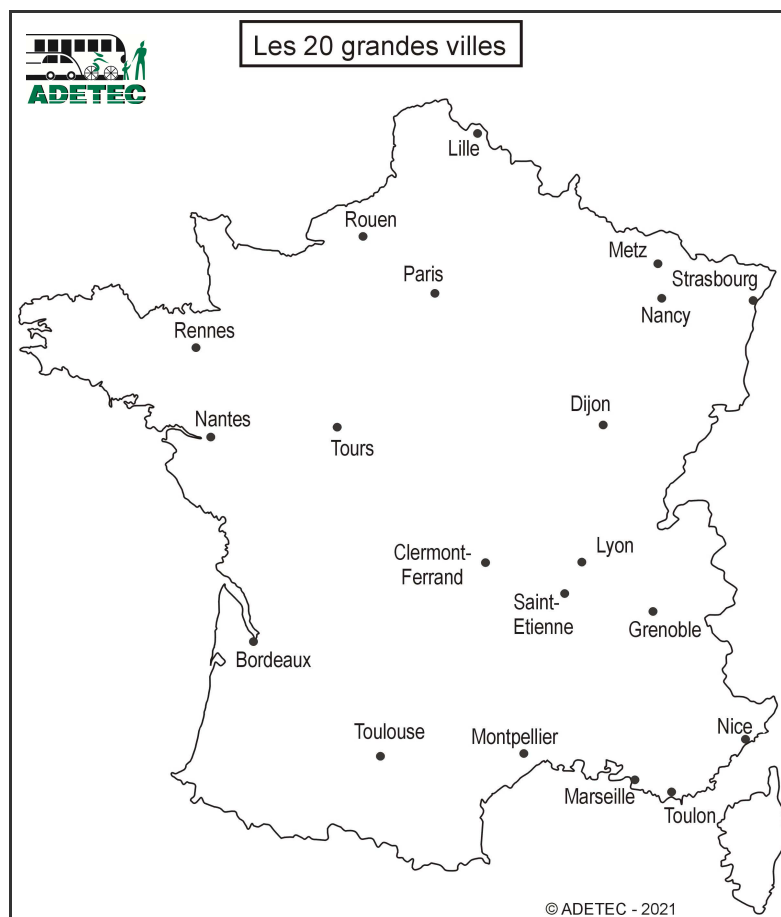
INTRODUCTION

En France, les transports constituent la première source d'émission de gaz à effet de serre et la seule dont les émissions augmentent. Les déplacements quotidiens des habitants en représentent la plus grande part. Il est donc essentiel de réduire leurs impacts, en limitant l'usage de la voiture et en favorisant celui de la marche, du vélo et des transports collectifs.

Pour comparer les villes entre elles, il est important de se baser sur des données objectives. En matière de mobilité, la plus fiable et donc la moins contestable est le niveau d'usage de chaque mode de déplacement pour les déplacements quotidiens, c'est-à-dire pour aller travailler, à l'école, faire ses courses, etc. Quel pourcentage de la population se déplace en voiture ? A pied ? A vélo ? En transports en commun ?

L'étude s'appuie sur des données comparables d'une ville à l'autre, car basées sur la même méthodologie, celle des enquêtes mobilité mises au point et certifiées par un établissement public, le Cerema¹. Dans chaque ville, plusieurs milliers de personnes ont été enquêtées sur leurs déplacements quotidiens.

Le palmarès porte sur les 20 plus grandes villes françaises, représentées sur la carte ci-dessous.



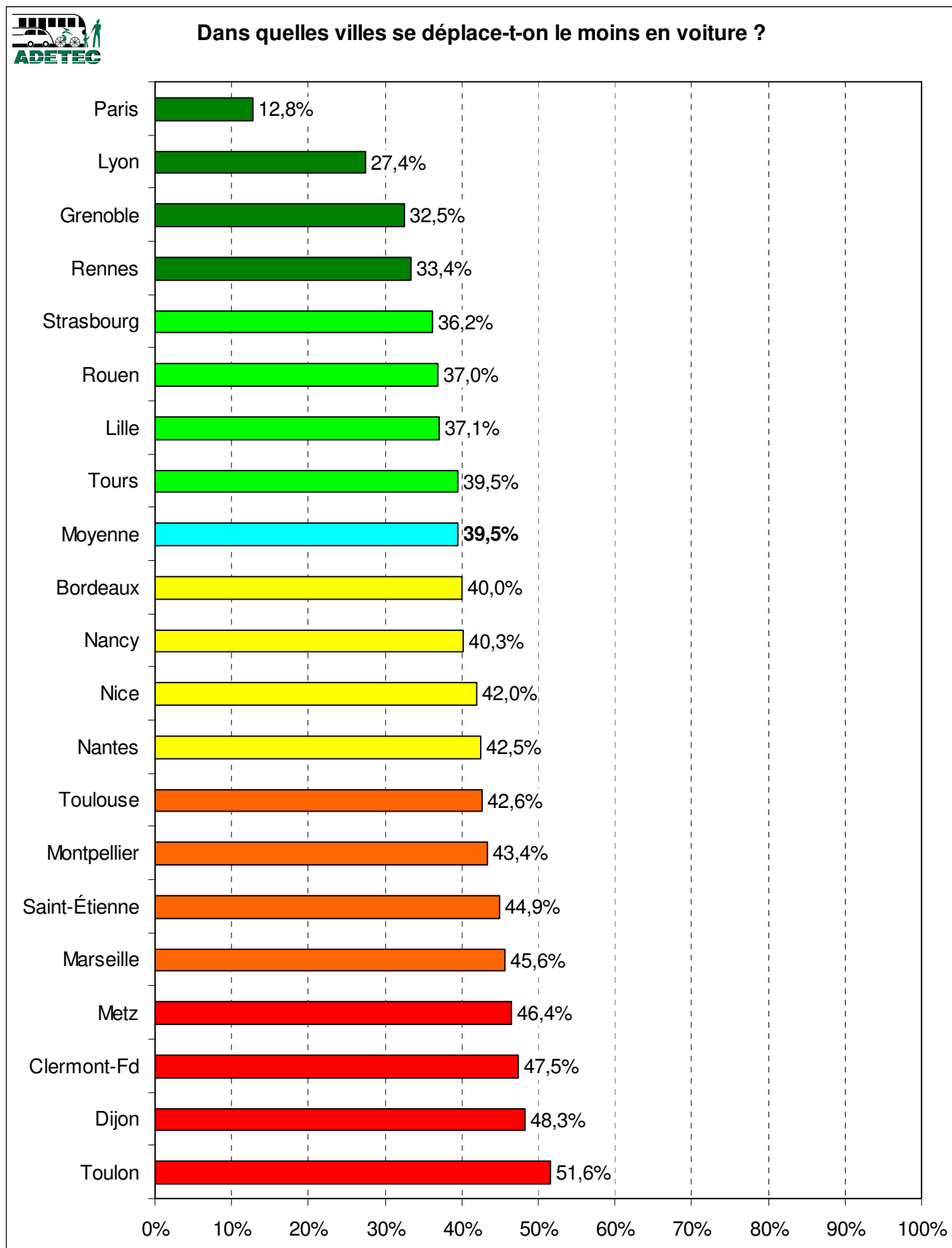
Dans les pages qui suivent, nous présentons tout d'abord le classement des villes, puis celui de leurs agglomérations et enfin les résultats détaillés des 20 villes et agglomérations. Pour chaque classement, le code couleur est le suivant :

1^{er} à 4^e 5^e à 8^e 9^e à 12^e 13^e à 16^e 17^e à 20^e

¹ Cerema : Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement.

CLASSEMENT DES VILLES-CENTRES

Les villes où l'on se déplace le moins en voiture



La ville-centre est la ville intra muros (ex. : Paris, Lyon, etc.).

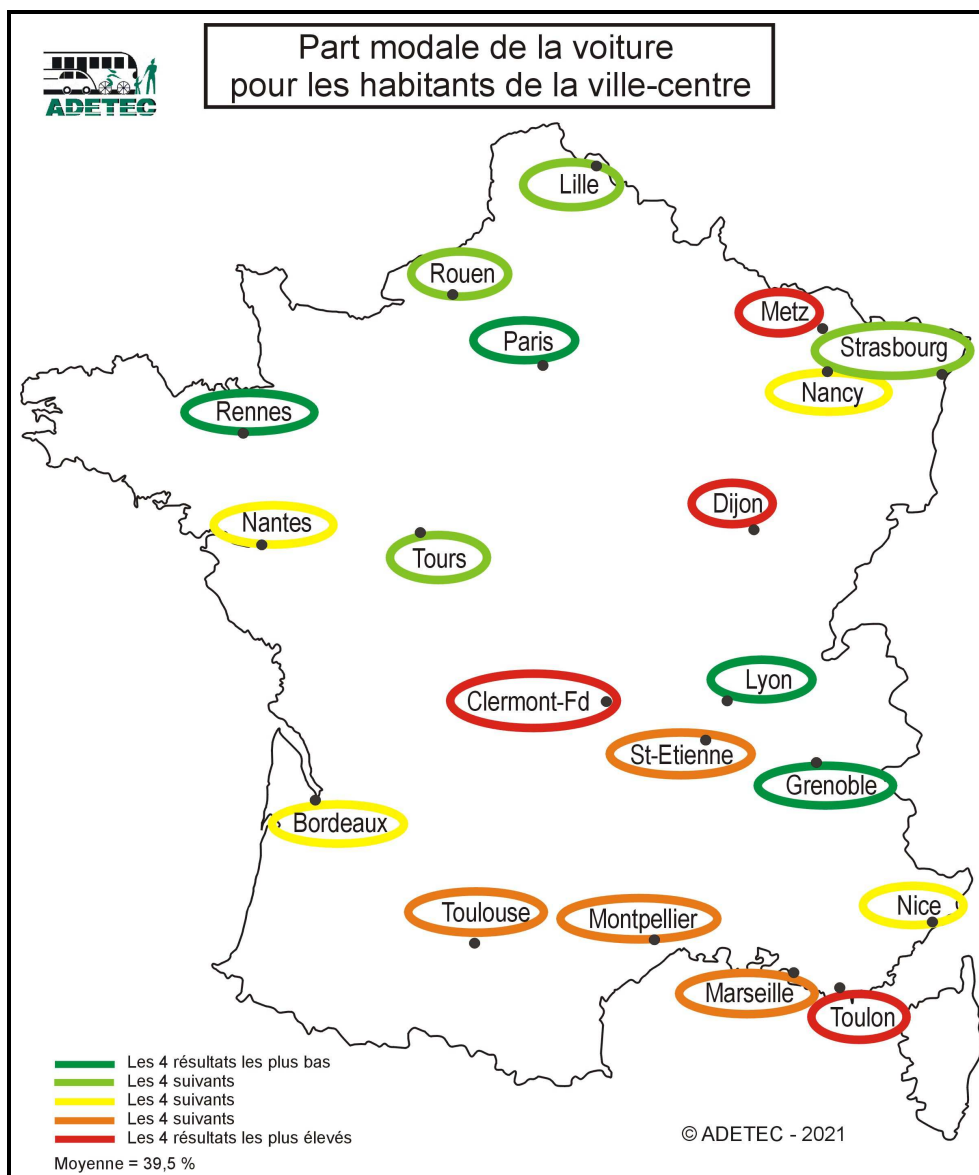
Nous nous intéressons tout d'abord à la voiture.

Paris arrive largement en tête : ses habitants effectuent seulement 12,8 % de leurs déplacements en voiture.

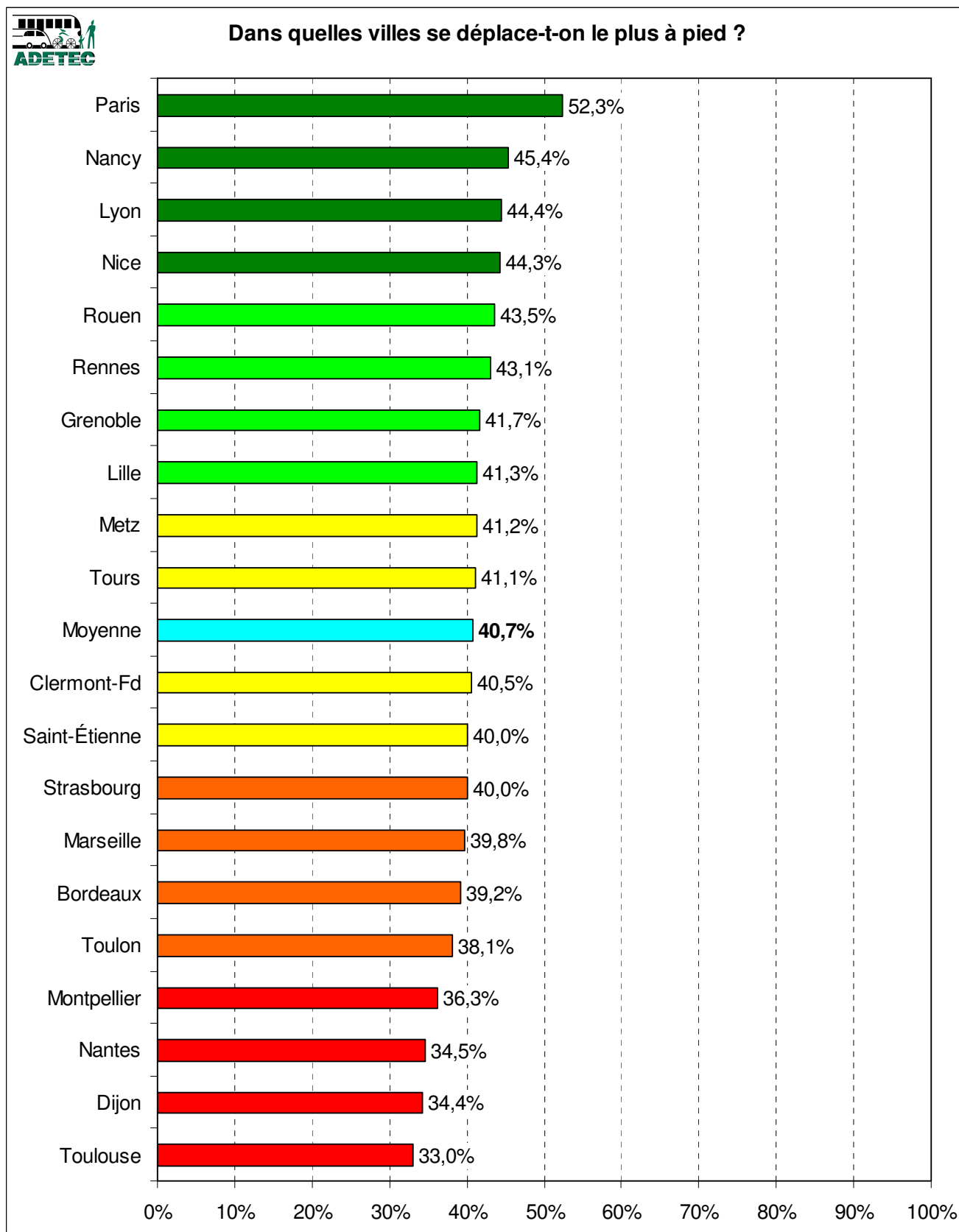
Suit Lyon (27,4 %) puis, un peu plus loin, Grenoble (32,5 %), Rennes (33,4 %), Strasbourg (36,2 %), Rouen (37 %) et Lille (37,1 %).

En queue de classement, on trouve Toulon, seule grande ville dont les habitants effectuent plus de la moitié de leurs déplacements en voiture (51,6 % exactement). La préfecture du Var est précédée par Dijon (48,3 %), Clermont-Ferrand (47,5 %), Metz (46,4 %), Marseille (45,6 %) et St-Etienne (44,9 %).

La carte ci-dessous fait apparaître que les 8 premières villes du classement se trouvent au nord d'une ligne Rennes - Grenoble, tandis que 6 des 8 dernières sont dans la moitié sud du pays.



Les villes où l'on se déplace le plus à pied



Sont comptés comme déplacements à pied uniquement ceux effectués intégralement à pied. Par exemple, un habitant allant à pied prendre le bus, le tram ou le métro sera compté comme usager des transports en commun, celui rejoignant sa voiture à pied comme usager de la voiture.

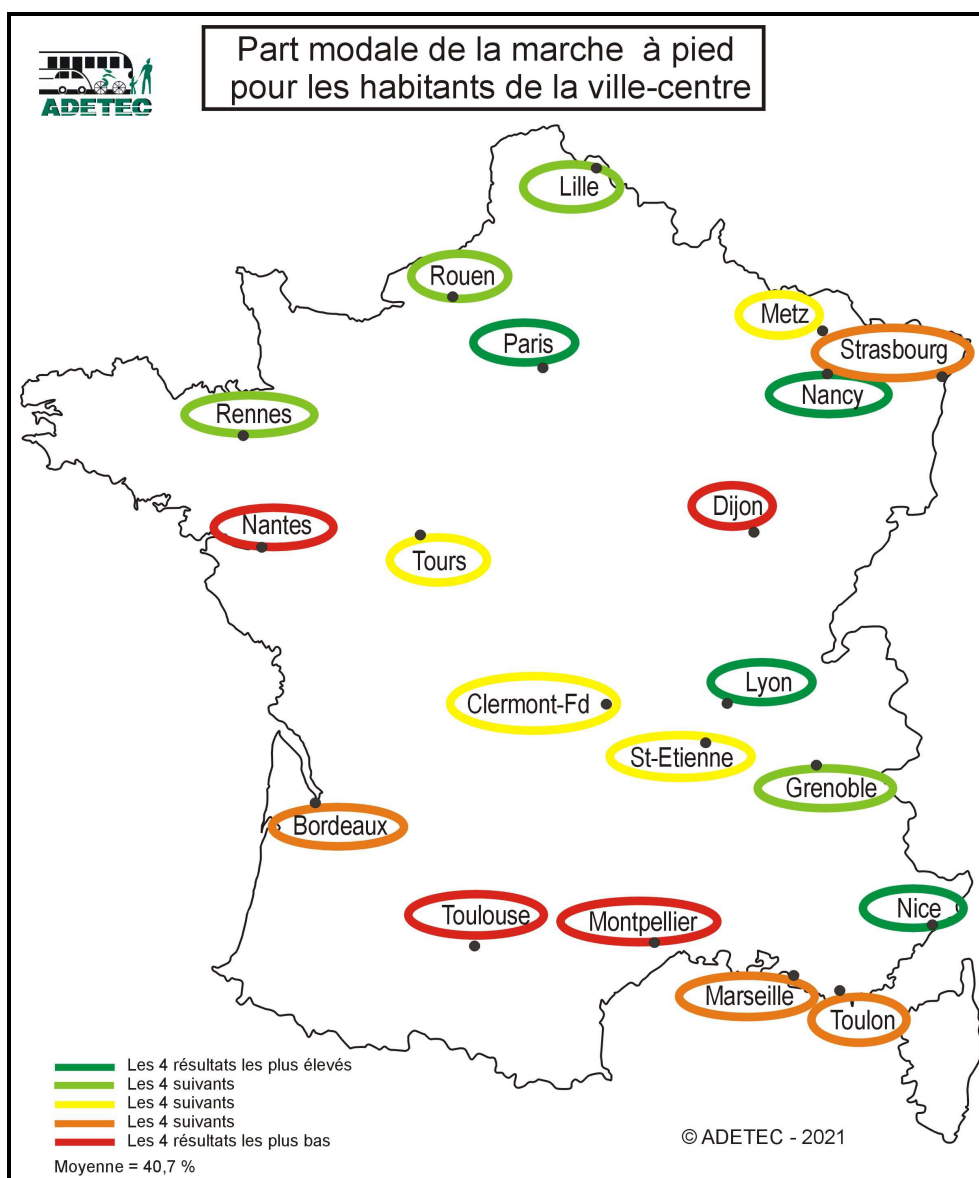
Malgré ce mode de comptage défavorable, la marche à pied est, en moyenne, le mode de déplacement le plus utilisé dans les grandes villes (40,7 % vs 39,5 % pour la voiture, en moyenne). Elle se classe en première position dans 11 des 20 grandes villes (Paris, Lyon, Grenoble, Rennes, Strasbourg, Rouen, Lille, Tours, Bordeaux, Nancy et Nice) et en deuxième position, après la voiture, dans les 9 autres.

Paris arrive de nouveau largement en tête : ses habitants effectuent 52,3 % de leurs déplacements à pied. La capitale n'est donc pas seulement la ville du métro, c'est aussi, malgré son étendue, celle dont les habitants marchent le plus.

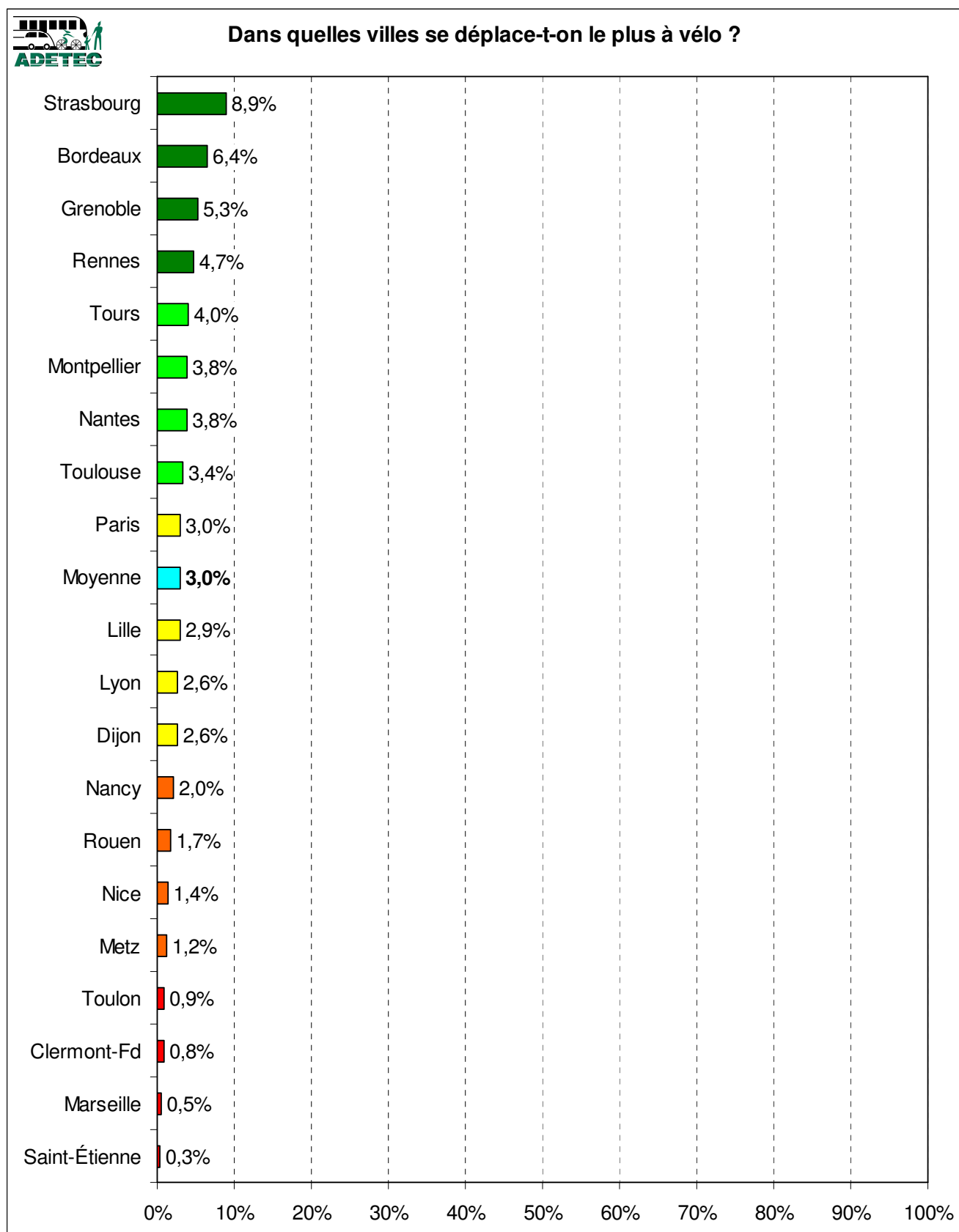
Suivent Nancy (45,4 %), Lyon (44,4 %), Nice (44,3 %), Rouen (43,5 %) et Rennes (43,1 %).

En queue de classement, on trouve Toulouse (33 %), précédée par Dijon (34,4 %), Nantes (34,5 %) et Montpellier (36,3 %).

La carte ci-dessous fait apparaître que les 8 premières villes du classement se trouvent au nord d'une ligne Rennes - Nice, tandis que 6 des 8 dernières sont au sud d'une ligne Nantes - Toulon.



Les villes où l'on se déplace le plus à vélo



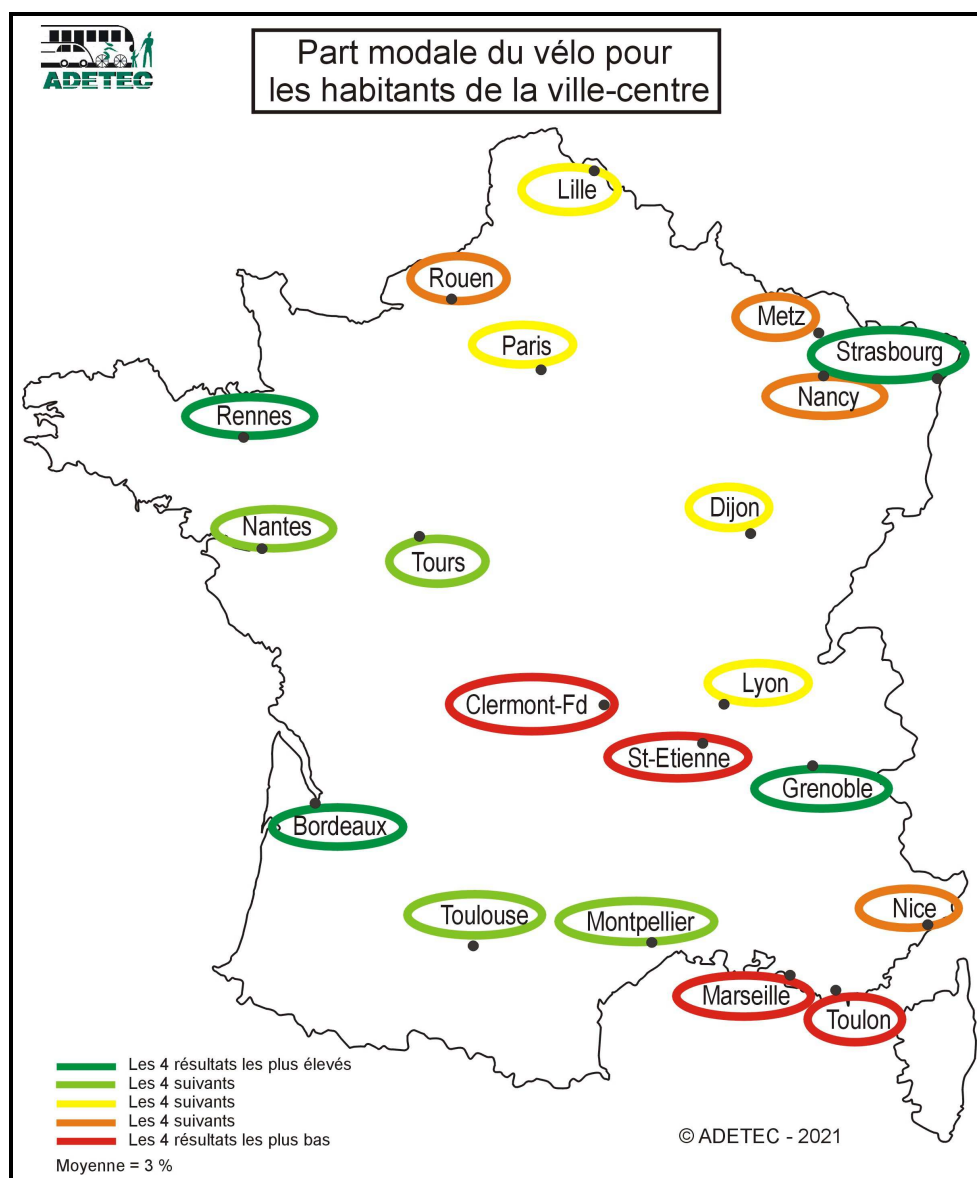
Dans toutes les villes, le vélo se classe en 4^e position, devancé par la marche, la voiture et les transports en commun.

Strasbourg arrive assez largement en tête. Ses habitants effectuent 8,9 % de leurs déplacements à vélo.

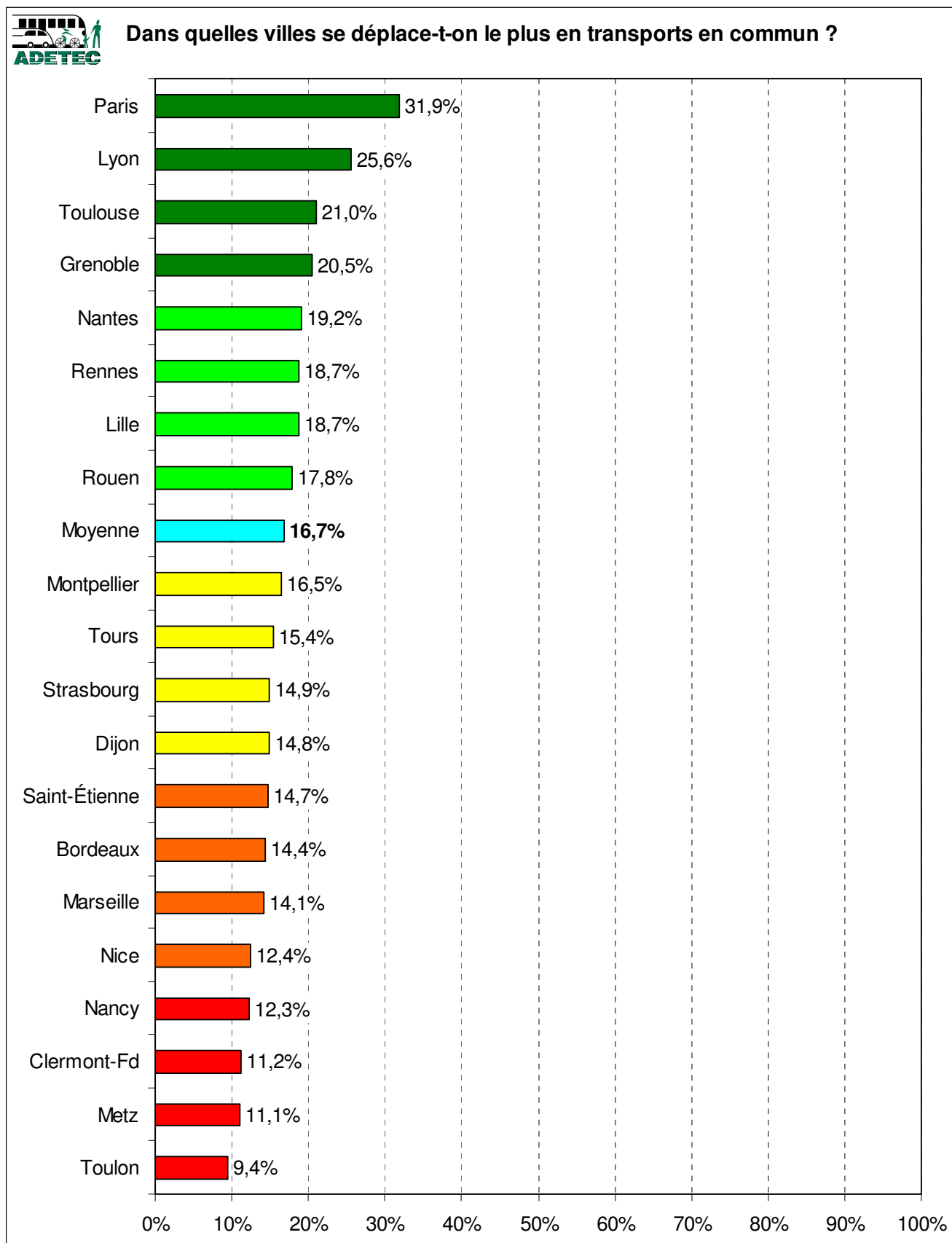
Seulement deux autres villes dépassent 5 %, Bordeaux (6,4 %) et Grenoble (5,3 %). Suivent Rennes (4,7 %), Tours (4 %), Montpellier et Nantes (3,8 %) et Toulouse (3,4 %). Paris est 9^e, avec 3 %.

Inversement, les habitants des 4 dernières villes du classement effectuent moins de 1 % de leurs déplacements à vélo. Saint-Etienne ferme la marche avec 0,3 % (soit 1 déplacement sur 300), précédée par Marseille (0,5 %), Clermont-Ferrand (0,8 %) et Toulon (0,9 %).

La carte ci-dessous fait apparaître que 6 des 8 premières villes du classement se trouvent à l'ouest d'une ligne Rennes - Tours - Montpellier, tandis que 5 des 8 dernières sont dans le quart sud-est.



Les villes où l'on se déplace le plus en transports en commun



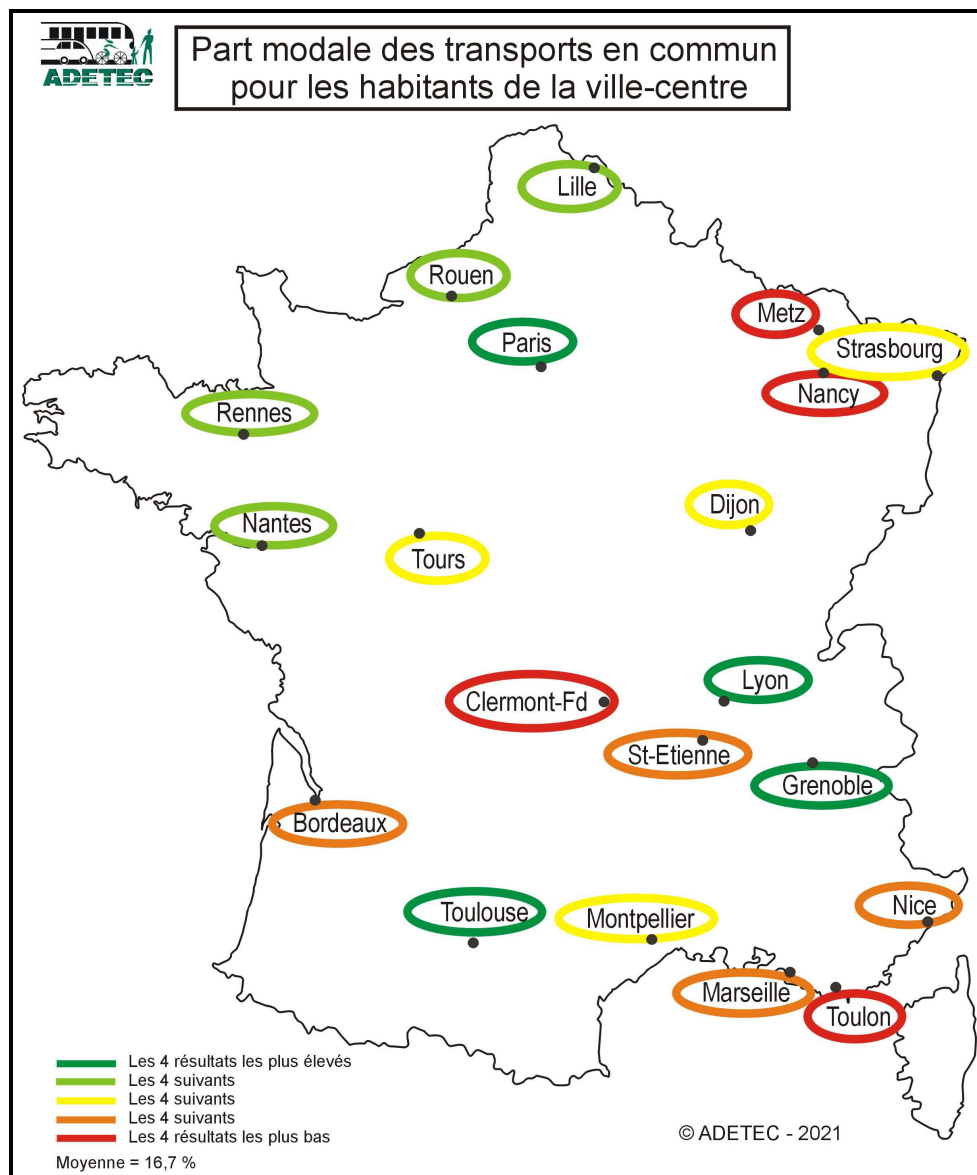
Les transports en commun arrivent en 2^e position derrière la marche à pied à Paris et en 3^e position après la marche et la voiture (dans un ordre variable) dans les autres villes.

Comme cela était prévisible, Paris arrive largement en tête : ses habitants effectuent 31,9 % de leurs déplacements en transports en commun.

Suit Lyon (25,6 %) puis, un peu plus loin, Toulouse (21 %), Grenoble (20,5 %), Nantes (19,2 %), Rennes et Lille (18,7 %). On note que quatre de ces six villes sont dotées d'une ou plusieurs lignes de métro (Lyon, Toulouse, Rennes et Lille) et les deux autres (Grenoble et Nantes) de plusieurs lignes de tramway.

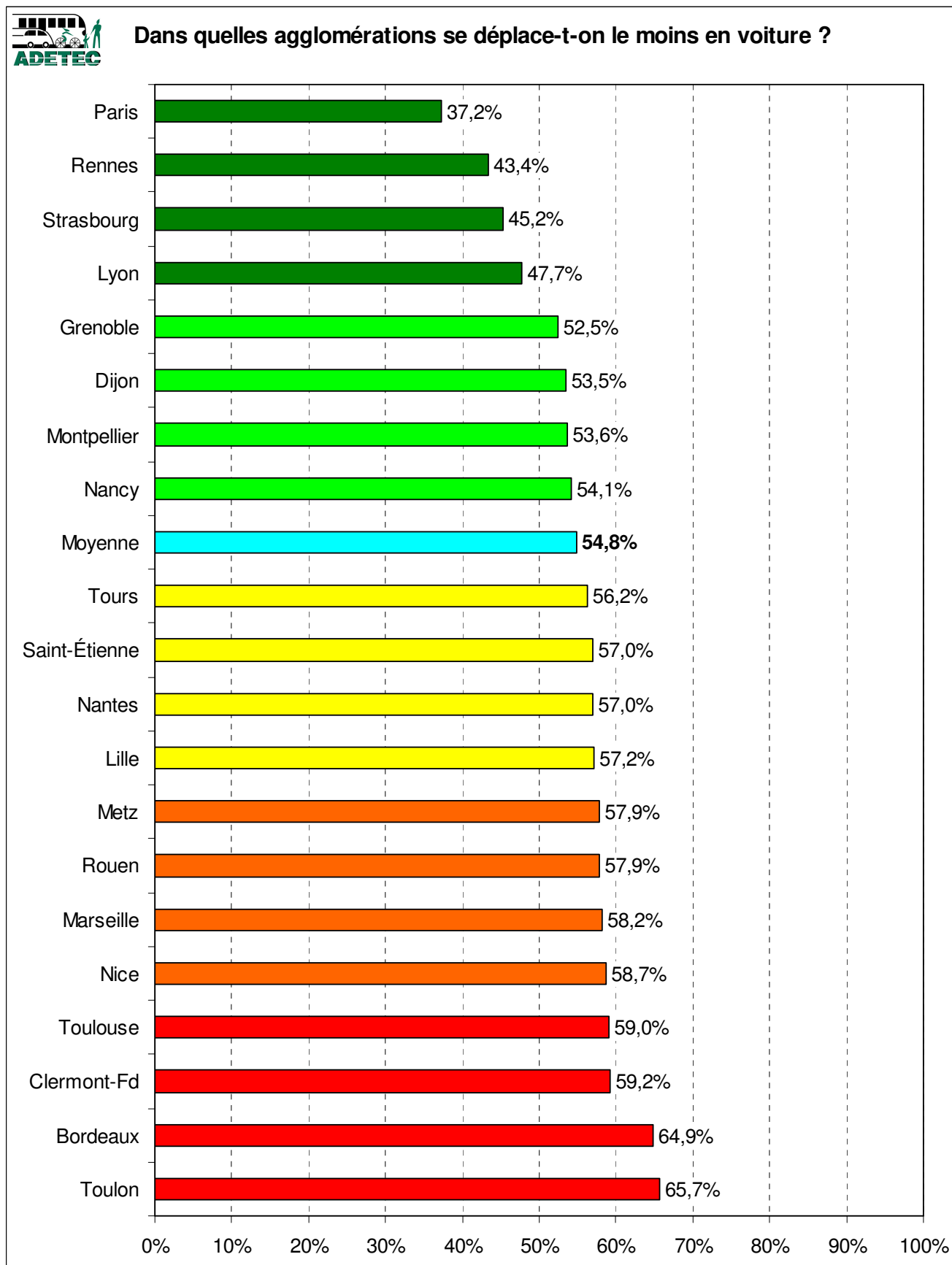
En queue de classement, on trouve Toulon (9,4 %), précédée par Metz (11,1 %), Clermont-Ferrand (11,2 %), Nancy (12,3 %) et Nice (12,4 %). On relève que les deux dernières villes du classement, Toulon et Metz, sont les seules grandes villes sans tramway. Par ailleurs, une seule ville avec métro, Marseille, est mal classée (15^e, avec 14,1 %).

La carte ci-dessous fait apparaître que 5 des 8 premières villes du classement se trouvent en bordure nord-ouest du pays, tandis que 6 des 8 dernières sont dans le sud.



CLASSEMENT DES AGGLOMERATIONS

Les agglomérations où l'on se déplace le moins en voiture



Les agglomérations regroupent les villes-centres et leurs banlieues. Elles sont appelées « unités urbaines » dans la terminologie officielle de l'INSEE.

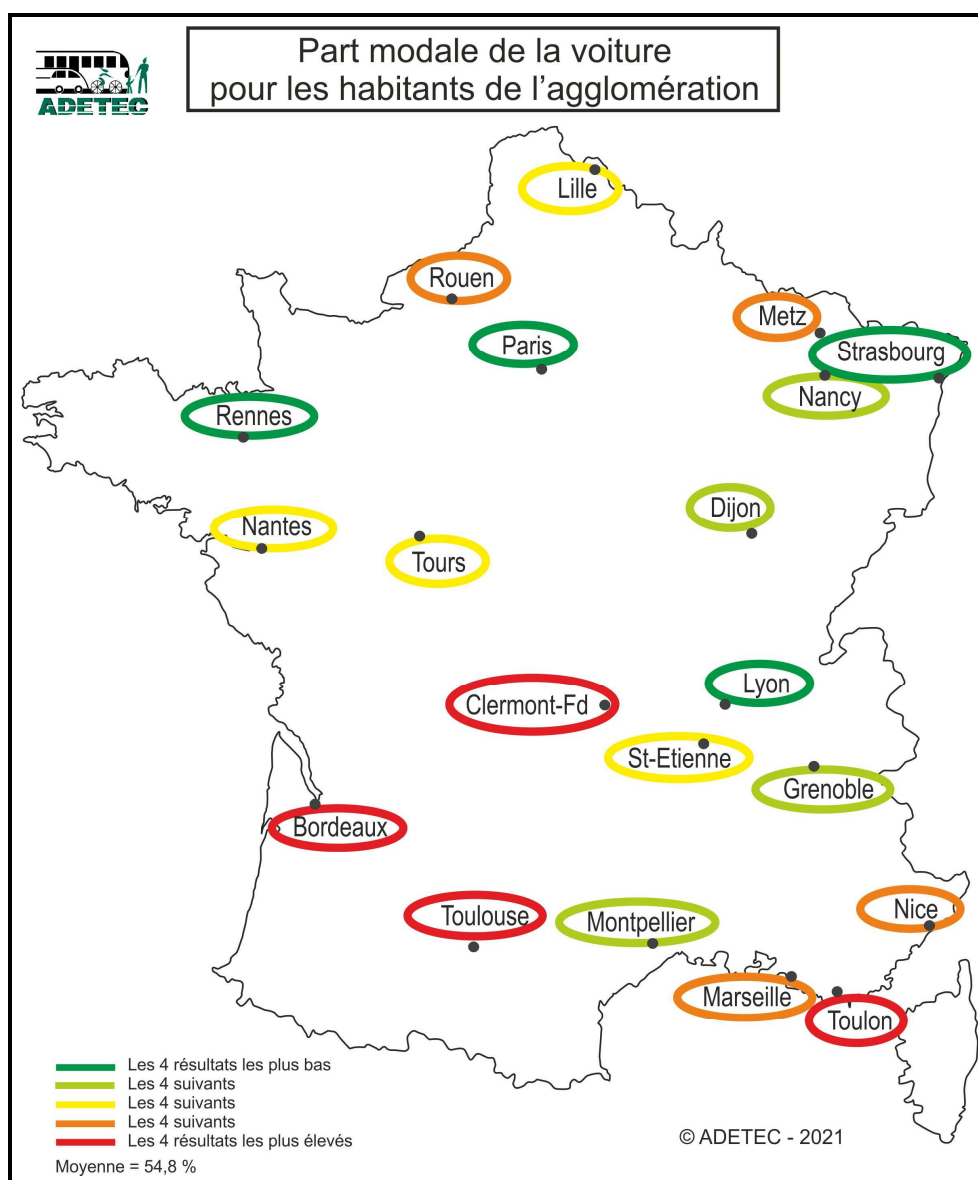
Comme pour les villes-centres, nous nous intéressons tout d'abord à la voiture.

Comme sa ville-centre, l'agglomération parisienne arrive largement en tête : ses habitants effectuent 37,2 % de leurs déplacements en voiture.

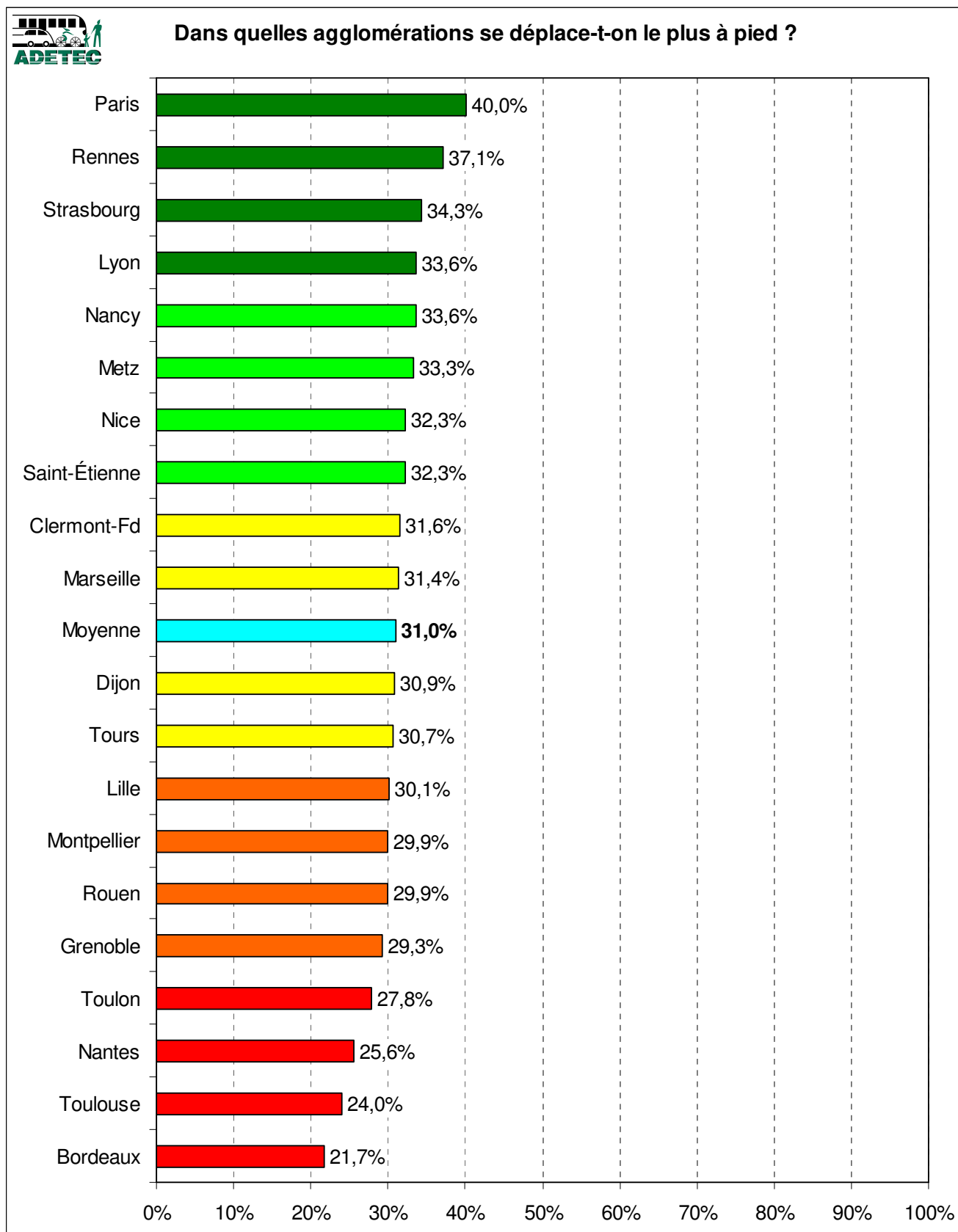
L'usage de la voiture se situe en dessous de 50 % dans trois autres agglomérations, celles de Rennes (43,4 %), Strasbourg (45,2 %) et Lyon (47,7 %). Il y a ensuite un certain écart avec leurs suivantes au classement (Grenoble, Dijon, Montpellier, Nancy...).

A l'autre extrémité du classement, l'agglomération de Toulon (65,7 %) se classe dernière, comme sa ville-centre. Elle est devancée de peu par l'agglomération bordelaise (64,9 %). Il y a un gros écart avec leurs précédentes au classement (Clermont-Ferrand, Toulouse, Nice, Marseille...), toutes en dessous de 60 %.

La carte ci-dessous fait apparaître que 7 des 8 premières agglomérations du classement se trouvent au nord d'une ligne Rennes - Grenoble, tandis que 6 des 8 dernières sont au sud d'une ligne Bordeaux - Clermont-Ferrand - Nice.



Les agglomérations où l'on se déplace le plus à pied



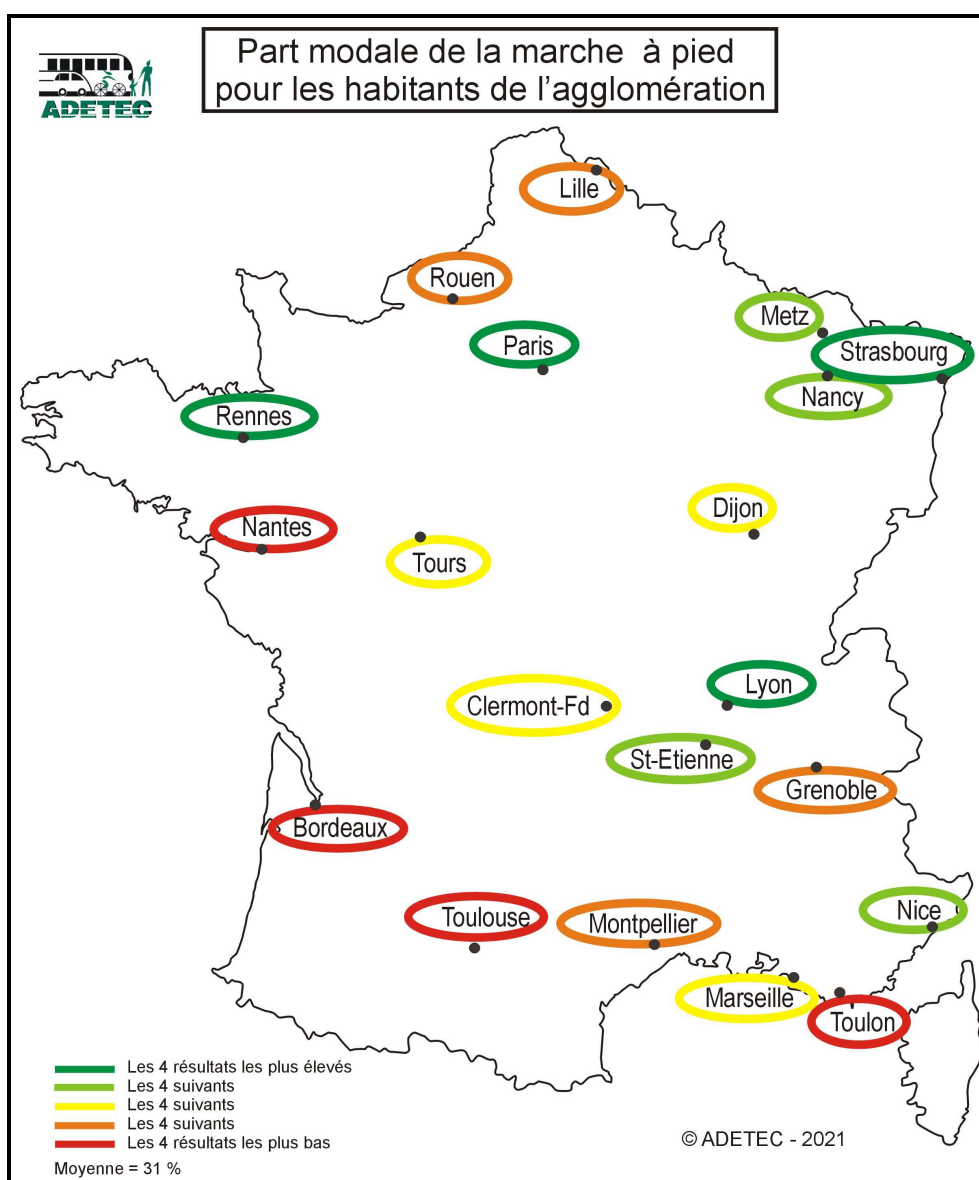
Pour rappel, sont comptés comme déplacements à pied uniquement ceux effectués intégralement à pied. Par exemple, un habitant allant à pied prendre le bus, le tram ou le métro sera compté comme usager des transports en commun, celui rejoignant sa voiture à pied comme usager de la voiture.

Malgré ce mode de comptage défavorable, la marche à pied est le 2^e mode de déplacement le plus utilisé dans les grandes agglomérations, après la voiture, et même le 1^{er} dans l'agglomération parisienne.

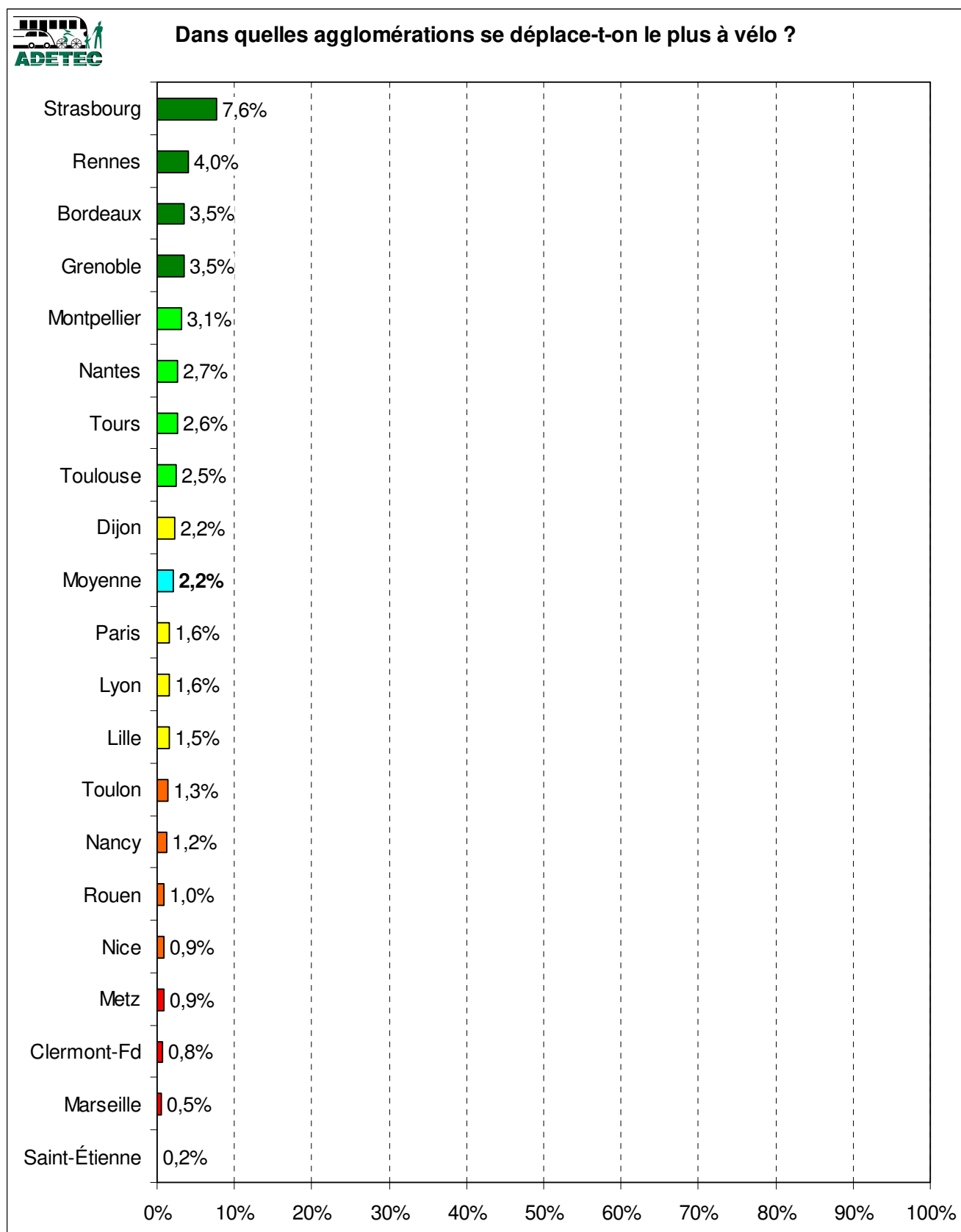
L'agglomération parisienne arrive en tête pour l'usage de la marche : ses habitants effectuent 40 % de leurs déplacements à pied. La région capitale n'est donc pas seulement celle du métro et du RER, c'est aussi celle dont les habitants marchent le plus. Suivent les agglomérations de Rennes (37,1 %), Strasbourg (34,3 %), Lyon (33,6 %) et Nancy (idem).

En queue de classement, on trouve l'agglomération de Bordeaux (21,7 %), précédée par celles de Toulouse (24 %), Nantes (25,6 %) et Toulon (27,8 %).

La carte fait apparaître que les 8 premières agglomérations du classement se trouvent au nord d'une ligne Rennes - Nice, tandis que 5 des 8 dernières sont au sud d'une ligne Nantes - Toulon.



Les agglomérations où l'on se déplace le plus à vélo



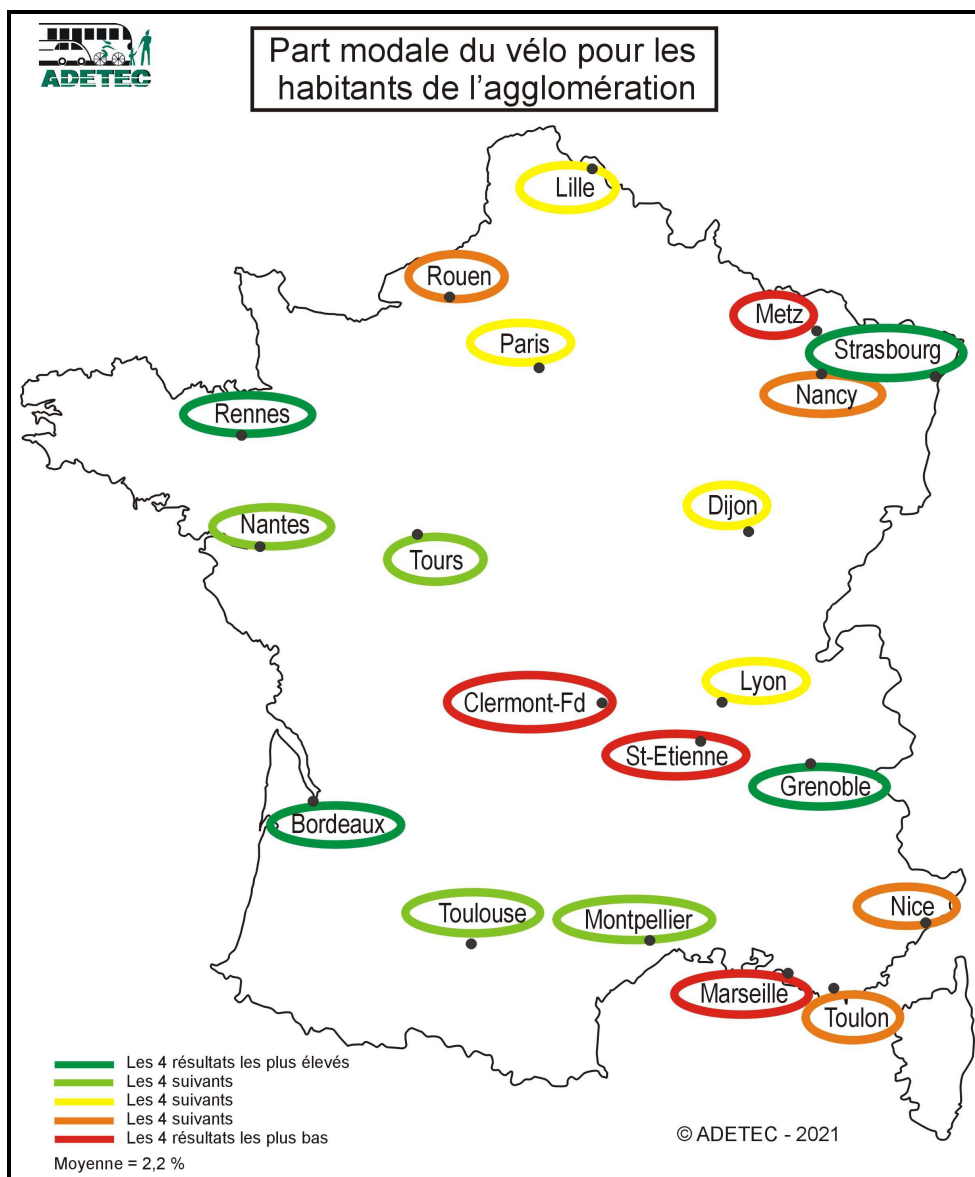
Dans toutes les agglomérations, le vélo arrive en 4^e position, devancé par la voiture, la marche et les transports en commun.

Comme sa ville-centre, l'agglomération de Strasbourg arrive largement en tête : ses habitants effectuent près de 8 % de leurs déplacements à vélo.

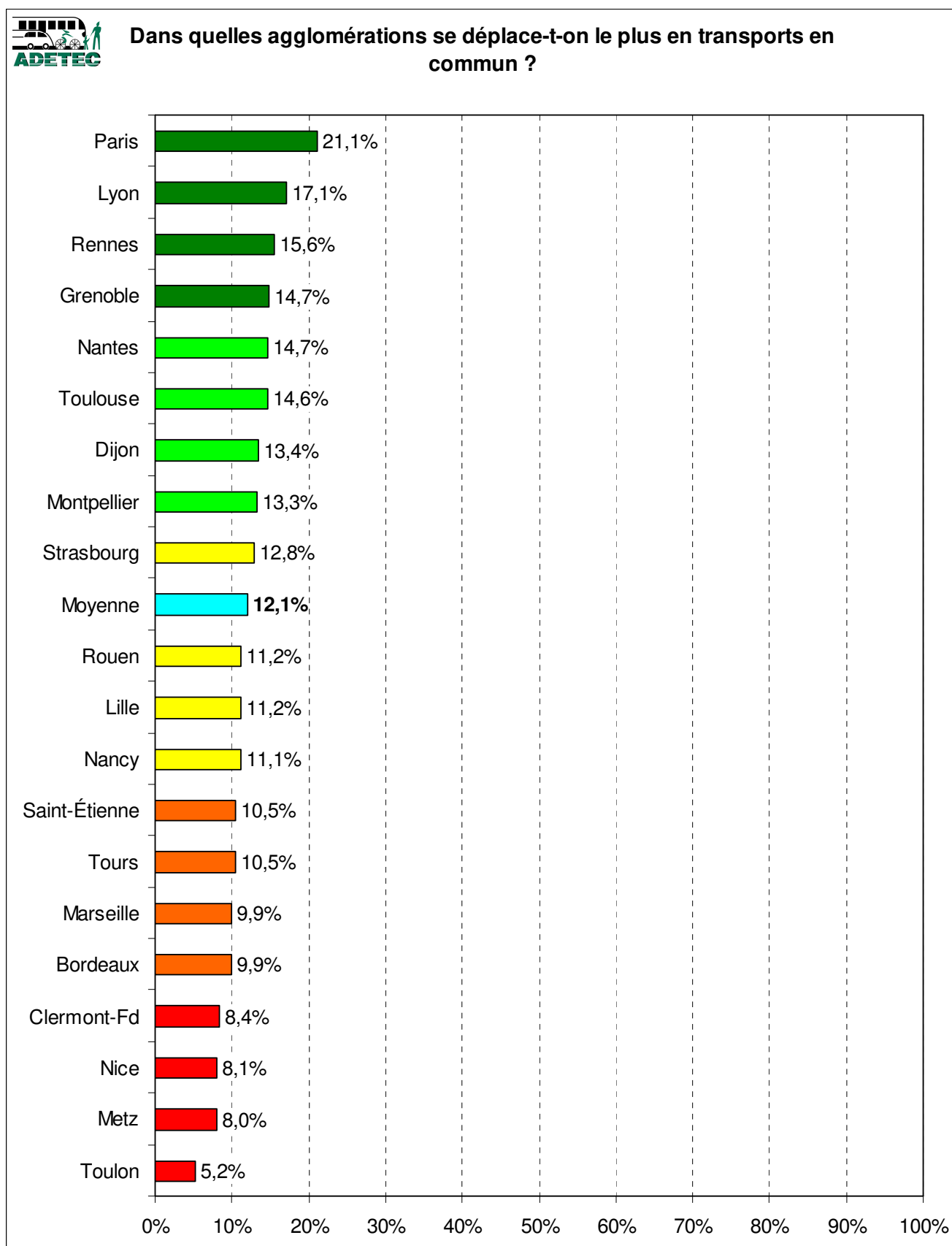
Seulement 4 autres agglomérations dépassent 3 %, celles de Rennes (4 %), Bordeaux (3,5 %), Grenoble (idem) et Montpellier (3,1 %).

Inversement, les habitants des 5 dernières agglomérations du classement effectuent moins de 1 % de leurs déplacements à vélo. Comme sa ville-centre, l'agglomération de Saint-Etienne ferme la marche avec 0,2 % (soit 1 déplacement sur 500), précédée par celles de Marseille (0,5 %), Clermont-Ferrand (0,8 %), Metz et Nice (0,9 %).

La carte ci-dessous fait apparaître que 6 des 8 premières agglomérations du classement se trouvent à l'ouest d'une ligne Rennes - Tours - Montpellier, tandis que 5 des 8 dernières sont dans le quart sud-est.



Les agglomérations où l'on se déplace le plus en transports en commun



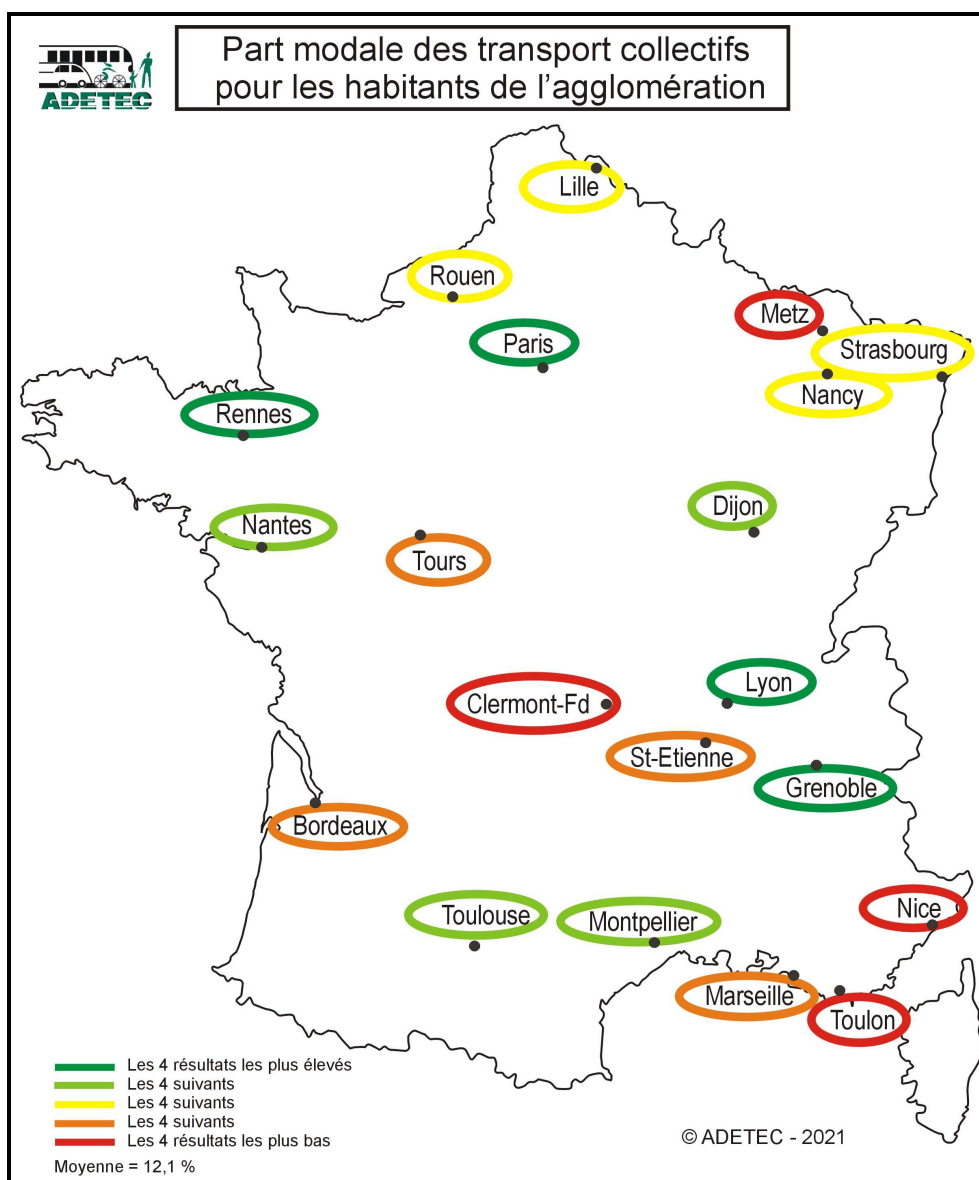
Les transports en commun arrivent en 3^e position derrière la voiture et la marche à pied dans toutes les agglomérations.

Comme cela était prévisible et comme sa ville-centre, l'agglomération parisienne est assez largement en tête : ses habitants effectuent 21,1 % de leurs déplacements en transports en commun.

Suivent les agglomérations de Lyon (17,1 %), Rennes (15,6 %), Grenoble (14,7 %), Nantes (14,7 %) et Toulouse (14,6 %).

En queue de classement, on trouve l'agglomération de Toulon (5,2 %), assez largement devancée par celles de Metz (8 %), Nice (8,1 %) et Clermont-Ferrand (8,4 %).

La carte fait apparaître que 6 des 8 premières agglomérations du classement se trouvent sur un croissant Nantes - Paris - Grenoble, tandis que 6 des 8 dernières sont dans le sud.



COMMENT EXPLIQUER LES ECARTS ?

Les écarts entre les villes et entre les agglomérations s'expliquent principalement par :

- L'offre pour chaque mode de déplacement :
 - les habitants se déplacent plus en voiture quand il est facile de circuler et de stationner,
 - ils se déplacent plus à pied quand les trottoirs sont larges et les traversées faciles et sûres,
 - ils sont encouragés à se déplacer à vélo quand sa pratique est sécurisée,
 - ils prennent davantage les transports en commun quand ceux-ci sont rapides et fréquents.
- L'urbanisme :
 - la proximité des emplois, des commerces et des services favorise l'usage de la marche et du vélo et permet une bonne desserte par les transports en commun,
 - inversement, l'étalement urbain favorise l'usage de la voiture.
- Les décisions politiques prises au cours des années et décennies passées :
 - modération de l'usage de la voiture,
 - meilleure prise en compte des piétons et des cyclistes,
 - développement des transports en commun,
 - etc.
- Le savoir-faire des ingénieurs et techniciens :
 - acquisition de nouvelles connaissances,
 - pratique de terrain,
 - concertation avec les usagers,
 - suivi et évaluation des projets et aménagements,
 - etc.
- L'information et la communication.

Il n'y a en revanche pas de déterminisme climatique. En particulier, Strasbourg, largement en tête pour le vélo, connaît des hivers plus froids que les autres grandes villes. De son côté, l'agglomération de Rennes, 2^e pour le vélo, a davantage de jours de pluie que la plupart de ses homologues.

Il n'y a pas non plus de déterminisme géographique ou culturel. En effet, même si les villes du sud du pays sont en moyenne moins vertueuses, les relativement bons résultats de l'agglomération de Montpellier montrent que cela ne constitue pas une fatalité et que l'action publique obtient des résultats. On trouve d'ailleurs plusieurs villes obtenant de meilleurs résultats en Italie et en Espagne, autres pays latins.

Enfin, même si Paris et Lyon sont dans le haut du classement, la taille des agglomérations n'explique pas tout. En particulier, Rennes, Grenoble et Strasbourg font nettement mieux que Marseille, pourtant beaucoup plus peuplée², y compris sur les transports en commun.

² Villes : Marseille 870 000 habitants, Strasbourg 280 000, Rennes 220 000 et Grenoble 160 000.
Agglomérations : Marseille 1 760 000 habitants, Strasbourg 465 000, Grenoble 450 000 et Rennes 360 000.

RESULTATS DETAILLES DES 20 VILLES ET AGGLOMERATIONS

Bordeaux

	Voiture	Marche	Vélo	Transports en commun
Ville	9 ^e 40 %	15 ^e 39,2 %	2 ^e 6,4 %	14 ^e 14,4 %
Agglomération	19 ^e 64,9 %	20 ^e 21,7 %	3 ^e 3,5 %	16 ^e 9,9 %

La ville de Bordeaux se trouve en milieu de classement pour l'usage de la voiture (9^e), utilisée pour 40 % des déplacements. Les résultats sont très contrastés pour les autres modes : Bordeaux est 2^e pour le vélo (derrière Strasbourg), mais seulement 14^e pour les transports en commun et 15^e pour la marche.

De leur côté, les habitants de la banlieue bordelaise utilisent beaucoup plus la voiture que les Bordelais mais aussi que les habitants de la majorité des autres banlieues. En outre, la part des banlieusards dans la population totale est plus élevée à Bordeaux que dans la plupart des autres villes. De ce double fait, l'agglomération bordelaise obtient un total de 64,9 % et une 19^e et avant-dernière place au classement pour l'usage de la voiture. Seule l'agglomération de Toulon fait moins bien. L'agglomération bordelaise est également moins bien classée que la ville de Bordeaux pour la marche (20^e et dernière), le vélo (3^e derrière les agglomérations de Strasbourg et Rennes) et les transports en commun (16^e).

Clermont-Ferrand

	Voiture	Marche	Vélo	Transports en commun
Ville	18 ^e 47,5 %	11 ^e 40,5 %	18 ^e 0,8 %	18 ^e 11,2 %
Agglomération	18 ^e 59,2 %	9 ^e 31,6 %	18 ^e 0,8 %	17 ^e 8,4 %

Au total, les Clermontois effectuent 47,5 % de leurs déplacements en voiture et ceux de l'agglomération clermontoise 59,2 %, avec une 18^e place dans les deux cas. Seules les villes de Dijon (19^e) et Toulon (20^e) et les agglomérations de Bordeaux (19^e) et Toulon (20^e) font moins bien.

Pour les autres modes, la ville et l'agglomération de Clermont-Ferrand sont également quasiment en queue de classement pour l'usage du vélo (18^e dans les deux cas) et des transports en commun (18^e pour la ville et 17^e pour l'agglomération). Elles ne tirent leur épingle du jeu que pour la marche, pour laquelle elles se trouvent en milieu de classement (respectivement 11^e et 9^e).

Dijon

	Voiture	Marche	Vélo	Transports en commun
Ville	19 ^e 48,3 %	19 ^e 34,4 %	12 ^e 2,6 %	12 ^e 14,8 %
Agglomération	6 ^e 53,5 %	11 ^e 30,9 %	9 ^e 2,2 %	7 ^e 13,4 %

La ville de Dijon se trouve quasiment en queue de classement pour l'usage de la voiture (19^e et avant-dernière, avec 48,3 %). Seule la ville de Toulon fait moins bien. Elle est également 19^e et avant-dernière pour la marche, tandis qu'elle est proche du milieu du classement pour le vélo et les transports en commun (12^e dans les deux cas).

Les habitants de la banlieue dijonnaise utilisent certes davantage la voiture que les Dijonnais mais moins que les habitants de la plupart des autres banlieues. En outre, la part des banlieusards dans la population totale est moindre à Dijon que dans la plupart des autres villes. De ce double fait, l'agglomération dijonnaise obtient un total relativement bas de 53,5 % pour la voiture et se classe 6^e. L'agglomération dijonnaise est également mieux classée que la ville de Dijon pour la marche (11^e), le vélo (9^e) et les transports en commun (7^e).

Grenoble

	Voiture	Marche	Vélo	Transports en commun
Ville	3 ^e 32,5 %	7 ^e 41,7 %	3 ^e 5,3 %	4 ^e 20,5 %
Agglomération	5 ^e 52,5 %	16 ^e 29,3 %	4 ^e 3,5 %	4 ^e 14,7 %

La ville de Grenoble se trouve dans le haut du classement pour la voiture (3^e derrière Paris et Lyon, avec 32,5 %), la marche (7^e) le vélo (3^e derrière Strasbourg et Bordeaux) et les transports en commun (4^e).

Les habitants de la banlieue grenobloise se déplacent moins à pied que les habitants de la plupart des autres banlieues. Par ailleurs, la part des banlieusards dans la population totale est plus élevée à Grenoble que dans la plupart des autres villes. Il en résulte que l'agglomération grenobloise se classe un peu moins bien pour la voiture (5^e, avec 52,5 %), beaucoup moins bien pour la marche (16^e). en revanche, elle se classe quasiment aussi bien pour le vélo (4^e) et au même niveau pour les transports collectifs (4^e).

Lille

	Voiture	Marche	Vélo	Transports en commun
Ville	7 ^e 37,1 %	8 ^e 41,3 %	10 ^e 2,9 %	7 ^e 18,7 %
Agglomération	12 ^e 57,2 %	13 ^e 30,1 %	12 ^e 1,5 %	11 ^e 11,2 %

La ville de Lille se trouve dans la première moitié du classement pour l'usage de la voiture (7^e, avec 37,1 %), de la marche (8^e), du vélo (10^e) et des transports en commun (7^e).

Les habitants de la banlieue lilloise utilisent la marche, le vélo et les transports en commun dans les mêmes proportions que les autres banlieusards. Toutefois la part des banlieusards dans la population totale est plus élevée à Lille que dans la plupart des autres villes. Il en résulte que l'agglomération lilloise se classe un peu moins bien que la ville de Lille pour chacun de ces modes : 12^e pour la voiture (57,2 %), 13^e pour la marche, 12^e pour le vélo et 11^e pour les transports en commun.

Lyon

	Voiture	Marche	Vélo	Transports en commun
Ville	2 ^e 27,4 %	3 ^e 44,4 %	11 ^e 2,6 %	2 ^e 25,6 %
Agglomération	4 ^e 47,7 %	4 ^e 33,6 %	11 ^e 1,6 %	2 ^e 17,1 %

La ville de Lyon se trouve dans le haut du classement pour la voiture (2^e loin derrière Paris, avec 27,4 %), la marche (3^e derrière Paris et Nancy) et les transports en commun (2^e derrière Paris) et en milieu de classement pour le vélo (11^e).

L'agglomération lyonnaise obtient quasiment les mêmes places que la ville de Lyon : 4^e pour la voiture, avec 47,7 % (derrière les agglomérations de Paris, Rennes et Strasbourg), 4^e pour la marche, 11^e pour le vélo et 2^e pour les transports en commun (derrière l'agglomération parisienne).

Marseille

	Voiture	Marche	Vélo	Transports en commun
Ville	16 ^e 45,6 %	14 ^e 39,8 %	19 ^e 0,5 %	15 ^e 14,1 %
Agglomération	15 ^e 58,2 %	10 ^e 31,4 %	19 ^e 0,5 %	15 ^e 9,9 %

Au total, les Marseillais effectuent 45,6 % de leurs déplacements en voiture, ce qui les classe à la 16^e place, et les habitants de l'agglomération 58,2 % (15^e).

La ville et l'agglomération de Marseille sont également quasi systématiquement dans la deuxième moitié du classement pour les autres modes de déplacement. Elles se classent même à la 19^e et avant-dernière place pour le vélo, devant seulement la ville et l'agglomération de Saint-Etienne. Elles font un peu mieux pour les transports en commun (15^e) et la marche (14^e et 10^e).

Metz

	Voiture	Marche	Vélo	Transports en commun
Ville	17 ^e 46,4 %	9 ^e 41,2 %	16 ^e 1,2 %	19 ^e 11,1 %
Agglomération	13 ^e 57,9 %	6 ^e 33,3 %	17 ^e 0,9 %	19 ^e 8 %

Au total, les Messins effectuent 46,4 % de leurs déplacements en voiture, ce qui les classe à la 17^e place, et les habitants de l'agglomération 57,9 % (13^e).

La ville et l'agglomération de Metz sont également quasi systématiquement dans la deuxième moitié du classement pour les autres modes de déplacement. Elles se classent même à la 19^e et avant-dernière place pour les transports collectifs, devant seulement la ville et l'agglomération de Toulon. Elles font à peine mieux pour le vélo (16^e et 17^e). Elles ne tirent leur épingle du jeu que pour la marche, pour laquelle la ville se classe 9^e et l'agglomération 6^e.

Montpellier

	Voiture	Marche	Vélo	Transports en commun
Ville	14 ^e 43,4 %	17 ^e 36,3 %	6 ^e 3,8 %	9 ^e 16,5 %
Agglomération	7 ^e 53,6 %	14 ^e 29,9 %	5 ^e 3,1 %	8 ^e 13,3 %

La ville de Montpellier est bien classée pour le vélo (6^e) et les transports en commun (9^e), mais nettement moins bien pour la voiture (14^e, avec 43,4 %) et surtout la marche à pied (17^e), ce qui montre qu'une zone piétonne étendue ne suffit pas, s'il est difficile de se déplacer à pied dans d'autres quartiers.

La part des banlieusards dans la population totale est moindre à Montpellier que dans la plupart des autres villes. De ce fait, l'agglomération montpelliéraine se classe mieux que la ville de Montpellier pour la voiture (7^e, avec 53,6 %), la marche (14^e), le vélo (5^e) et les transports en commun (8^e).

Nancy

	Voiture	Marche	Vélo	Transports en commun
Ville	10 ^e 40,3 %	2 ^e 45,4 %	13 ^e 2 %	17 ^e 12,3 %
Agglomération	8 ^e 54,1 %	5 ^e 33,6 %	14 ^e 1,2 %	12 ^e 11,1 %

La ville de Nancy se situe en milieu de classement pour la voiture (10^e, avec 40,3 %). Elle est par ailleurs très bien classée pour la marche à pied (2^e derrière Paris), mais nettement moins pour le vélo (13^e) et les transports en commun (17^e).

L'agglomération nancéienne est un petit peu mieux classée que Nancy pour la voiture (8^e, avec 54,1 %). Elle obtient également un bon classement pour la marche à pied (5^e). Pour le vélo, son classement est proche de celui de la ville (14^e). Enfin, elle gagne 5 places pour les transports en commun (12^e), presque autant utilisés par les habitants de banlieue que par les Nancéiens.

Nantes

	Voiture	Marche	Vélo	Transports en commun
Ville	12 ^e 42,5 %	18 ^e 34,5 %	7 ^e 3,8 %	5 ^e 19,2 %
Agglomération	11 ^e 57 %	18 ^e 25,6 %	6 ^e 2,7 %	5 ^e 14,7 %

La ville de Nantes se classe à la 12^e place pour la voiture, avec 42,5 %. Elle est par ailleurs bien classée pour les transports en commun (5^e) et le vélo (7^e), mais nettement moins bien pour la marche à pied (18^e).

Les classements de l'agglomération nantaise sont quasiment les mêmes. Elle est 11^e pour la voiture, avec 57 %, 5^e pour les transports en commun, 6^e pour le vélo et 18^e pour la marche à pied.

Nice

	Voiture	Marche	Vélo	Transports en commun
Ville	11 ^e 42 %	4 ^e 44,3 %	15 ^e 1,4 %	16 ^e 12,4 %
Agglomération	16 ^e 58,7 %	7 ^e 32,3 %	16 ^e 0,9 %	18 ^e 8,1 %

La ville de Nice se trouve en milieu de classement pour la voiture (11^e, avec 42 %). Pour les autres modes, elle est très bien classée pour la marche à pied (4^e), mais nettement moins bien pour le vélo (15^e) et les transports en commun (16^e).

De son côté, l'agglomération niçoise obtient pour chaque mode des classements un peu moins bons que sa ville-centre. Elle est 16^e pour la voiture (58,7 %), 7^e pour la marche à pied, 16^e pour le vélo et 18^e pour les transports en commun.

Paris

	Voiture	Marche	Vélo	Transports en commun
Ville	1 ^{er} 12,8 %	1 ^{er} 52,3 %	9 ^e 3 %	1 ^{er} 31,9 %
Agglomération	1 ^{er} 37,2 %	1 ^{er} 40 %	10 ^e 1,6 %	1 ^{er} 21,1 %

Paris et son agglomération ne sont pas seulement le domaine des transports en commun mais aussi de la marche, alors que leur étendue pourrait sembler moins propice aux déplacements à pied. L'explication est à trouver en particulier dans des aménagements de voirie plus favorables aux piétons, dans l'ensemble, ainsi que dans un usage moins facile de la voiture, notamment en termes de stationnement.

La ville de Paris se classe à la 1^{re} place pour la voiture (12,8 %, avec une nette avant sur la 2^e, Lyon, 27,4 %), la marche et les transports en commun et en milieu de classement pour le vélo (9^e).

L'agglomération parisienne obtient quasiment les mêmes places que la ville de Paris : 1^{re} pour la voiture (37,2 %), la marche et les transports en commun et 10^e pour le vélo.

Rennes

	Voiture	Marche	Vélo	Transports en commun
Ville	4 ^e 33,4 %	6 ^e 43,1 %	4 ^e 4,7 %	6 ^e 18,7 %
Agglomération	2 ^e 43,4 %	2 ^e 37,1 %	2 ^e 4 %	3 ^e 15,6 %

La ville de Rennes obtient des résultats très homogènes et se classe systématiquement dans le premier tiers du classement. Elle est 4^e pour la voiture, avec 33,4 %, derrière Paris, Lyon et Grenoble, 6^e pour la marche, 4^e pour le vélo et 6^e pour les transports en commun.

Les habitants de la banlieue rennaise utilisent certes davantage la voiture que les Rennais mais moins que les habitants de la plupart des autres banlieues. En outre, la part des banlieusards dans la population totale est moindre à Rennes que dans la plupart des autres villes. De ce double fait, l'agglomération rennaise obtient des classements encore meilleurs que sa ville-centre. Elle est 2^e pour la voiture, avec 43,4 % (derrière l'agglomération parisienne), 2^e la marche (derrière l'agglomération parisienne) 2^e pour le vélo (assez loin toutefois de l'agglomération strasbourgeoise) et 3^e pour les transports en commun (derrière les agglomérations de Paris et Lyon).

Rouen

	Voiture	Marche	Vélo	Transports en commun
Ville	6 ^e 37 %	5 ^e 43,5 %	14 ^e 1,7 %	8 ^e 17,8 %
Agglomération	14 ^e 57,9 %	15 ^e 29,9 %	15 ^e 1 %	10 ^e 11,2 %

La ville de Rouen se trouve dans la première moitié du classement pour l'usage de la voiture (6^e, avec 37 %), de la marche (5^e) et des transports en commun (8^e). Elle est en revanche moins bien classée pour le vélo (14^e).

La part des banlieusards dans la population totale est plus élevée à Rouen que dans la plupart des autres villes. Il en résulte que l'agglomération rouennaise se classe moins bien que sa ville-centre : 14^e pour la voiture (57,9 %), 15^e pour la marche, 15^e pour le vélo et 10^e pour les transports en commun.

Saint-Etienne

	Voiture	Marche	Vélo	Transports en commun
Ville	15 ^e 44,9 %	12 ^e 40 %	20 ^e 0,3 %	13 ^e 14,7 %
Agglomération	10 ^e 57 %	8 ^e 32,3 %	20 ^e 0,2 %	13 ^e 10,5 %

La ville de Saint-Etienne est systématiquement dans la deuxième moitié du classement. Elle est 15^e pour la voiture (44,9 %), 12^e pour la marche 13^e pour les transports en commun et 20^e et dernière pour le vélo.

L'agglomération stéphanoise est un peu mieux classée pour la voiture (10^e, avec 57 %) et la marche (8^e). Elle garde en revanche la même place pour les transports en commun (13^e) et le vélo (20^e et dernière).

Strasbourg

	Voiture	Marche	Vélo	Transports en commun
Ville	5 ^e 36,2 %	13 ^e 40 %	1 ^e 8,9 %	11 ^e 14,9 %
Agglomération	3 ^e 45,2 %	3 ^e 34,3 %	1 ^e 7,6 %	9 ^e 12,8 %

La ville de Strasbourg obtient de bons résultats pour la voiture (5^e, avec 36,2 %) et excellents pour le vélo (1^e, avec une bonne avance sur ses suivantes). Elle est en revanche moins bien classée pour les transports en commun (11^e) et la marche (13^e). Si l'on fait la somme uniquement de la marche et du vélo, Strasbourg se classe 2^e derrière Paris, ce qui tend à montrer que le vélo y concurrence pour partie la marche à pied, comme cela est observé dans d'autres villes européennes où le vélo est très utilisé (Copenhague, par exemple).

Les habitants de la banlieue strasbourgeoise se déplacent plus en voiture que les Strasbourgeois mais moins que les habitants de la plupart des autres banlieues. En outre, la part des banlieusards dans la population totale est moindre à Strasbourg que dans la plupart des autres villes. De ce double fait, l'agglomération strasbourgeoise obtient des classements aussi bons ou meilleurs que sa ville-centre. Elle est 3^e pour la voiture, avec 45,2 % (derrière les agglomérations de Paris et Rennes), 3^e pour la marche (là encore derrière les agglomérations de Paris et Rennes), 1^e pour le vélo (avec une avance nette sur ses suivantes) et 9^e pour les transports en commun.

Toulon

	Voiture	Marche	Vélo	Transports en commun
Ville	20 ^e 51,6 %	16 ^e 38,1 %	17 ^e 0,9 %	20 ^e 9,4 %
Agglomération	20 ^e 65,7 %	17 ^e 27,8 %	13 ^e 1,3 %	20 ^e 5,2 %

Toulon se classe dans le dernier quart du classement pour la voiture (20^e et dernière, avec 51,6 %), la marche (16^e), le vélo (17^e) et les transports en commun (20^e et dernière).

L'agglomération toulonnaise obtient des classements proches de ceux de sa ville-centre, sauf pour le vélo où elle gagne quelques places (13^e) grâce à un usage un peu plus élevé en banlieue qu'à Toulon. Elle 20^e et dernière pour la voiture (65,7 %), 17^e pour la marche et 20^e et dernière pour les transports en commun.

Toulouse

	Voiture	Marche	Vélo	Transports en commun
Ville	13 ^e 42,6 %	20 ^e 33 %	8 ^e 3,4 %	3 ^e 21 %
Agglomération	17 ^e 59 %	19 ^e 24 %	8 ^e 2,5 %	6 ^e 14,6 %

La ville de Toulouse est très bien classée pour les transports en commun (3^e, derrière Paris et Lyon) et plutôt bien classée pour le vélo (8^e). Elle est en revanche 13^e pour la voiture (42,6 %) et 20^e et dernière pour la marche à pied. Dit autrement, le pari des transports en commun a été gagné et celui du vélo pourrait l'être à moyen terme ; en revanche, le piéton reste le parent pauvre de la mobilité à Toulouse.

L'agglomération toulousaine obtient des classements assez proches de ceux de sa ville-centre. Elle est 6^e pour les transports en commun, 8^e pour le vélo, 17^e pour la voiture (59 %) et 19^e et avant-dernière pour la marche (devant l'agglomération bordelaise).

Tours

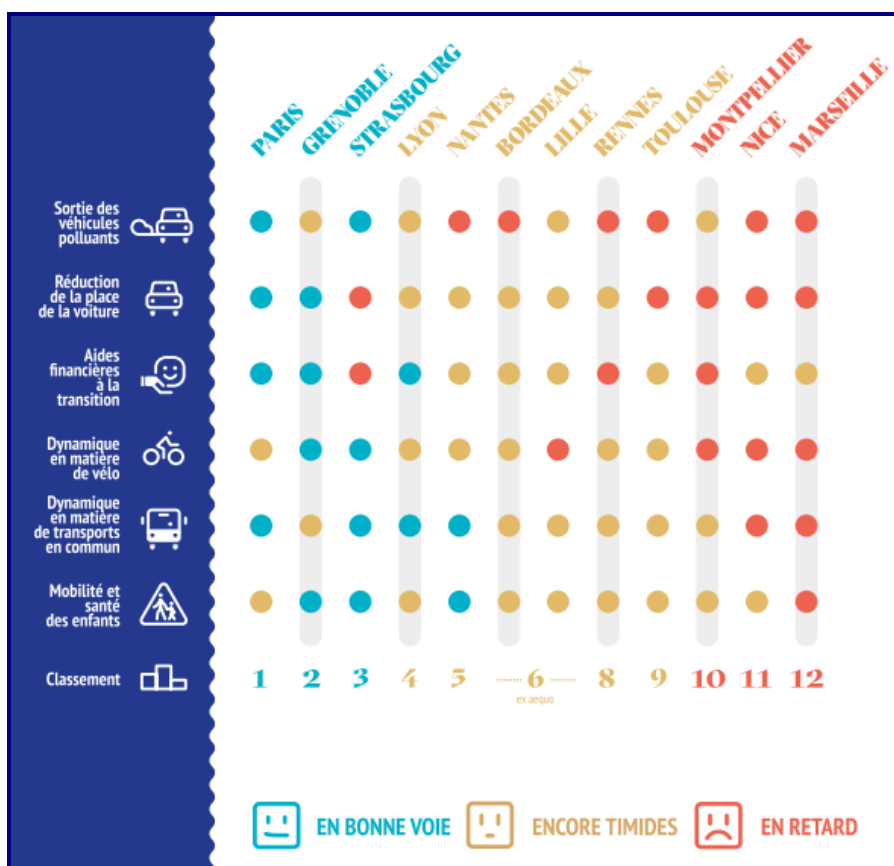
	Voiture	Marche	Vélo	Transports en commun
Ville	8 ^e 39,5 %	10 ^e 41,1 %	5 ^e 4 %	10 ^e 15,4 %
Agglomération	9 ^e 56,2 %	12 ^e 30,7 %	7 ^e 2,6 %	14 ^e 10,5 %

La ville de Tours se trouve dans la première moitié du classement pour l'usage de la voiture (8^e, avec 39,5 %), de la marche (10^e), du vélo (5^e) et des transports en commun (10^e).

L'agglomération tourangelle se classe un peu moins bien pour chaque mode de déplacement. Elle est 9^e pour la voiture (56,2 %), 12^e pour la marche, 7^e pour le vélo et 14^e pour les transports en commun.

COMPARAISON AVEC UN CLASSEMENT ETABLI PAR TROIS ONG

Le Réseau Action Climat France, Greenpeace France et l'UNICEF France ont publié en décembre 2019 un document intitulé *Lutte contre la pollution de l'air - Classement des 12 plus grandes agglomérations françaises sur les transports*. Ce classement est établi sur la base d'indicateurs évaluant les politiques mises en place par les villes et les agglomérations entre 2014 et 2019. En voici la synthèse :



Il est intéressant de rapprocher le classement des 3 ONG, établi sur une évaluation subjective de choix politiques ayant une influence sur les pratiques futures, et le classement de ces 12 villes dans le présent rapport, établi sur des données objectives, en l'occurrence les pratiques de déplacement des habitants :

ADETEC		Bordeaux	Grenoble	Lille	Lyon	Marseille	Montpellier	Nantes	Nice	Paris	Rennes	Strasbourg	Toulouse
ADETEC	villes	7	3	6	2	12	11	9	8	1	4	5	10
	agglomérations	12	5	8	4	9	6	7	10	1	2	3	11
3 ONG (villes et agglomérations)		6	2	6	4	12	10	5	11	1	8	3	9

Les écarts les plus nets sont observés pour Rennes, nettement moins bien notée par les 3 ONG, et Nantes et Bordeaux, nettement mieux notées par celles-ci. Au-delà du seul facteur temporel (pratiques actuelles vs potentielles pratiques futures), ces écarts proviennent des indicateurs choisis par les ONG et notamment de la non prise en compte de certains facteurs ayant une forte influence sur les pratiques de déplacements, tels que l'urbanisme ou la prise en compte des piétons, mais aussi de la non prise en compte des décisions passées, dont les impacts, positifs ou négatifs, restent forts.

ANNEXES

Cette étude

Cette étude a été financée pour partie par l'association Qualité Mobilité et pour partie sur fonds propres d'ADETEC.

Les lecteurs souhaitant aller plus loin peuvent consulter une étude plus complète *Parts modales et partage de l'espace dans les grandes villes françaises* (ADETEC, 2021), portant sur 49 grandes villes et traitant également, comme son titre l'indique, la question du partage de l'espace public entre les différents modes de déplacement.

Ces deux études sont accessibles sur le site d'ADETEC (adetec-deplacements.com/etudes.htm).

L'association Qualité Mobilité

Créée en 2015, l'association Qualité Mobilité a pour principaux objectifs de promouvoir les transports collectifs et les modes de déplacement non motorisés de personnes et de promouvoir, appuyer et coordonner la réflexion et les actions visant à améliorer l'organisation des déplacements et à protéger l'environnement.

Elle compte une vingtaine de membres, parmi lesquels le GART (Groupement des Autorités Responsables de Transport), Régions de France, le Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement), l'UTP (Union des Transports Publics et Ferroviaires), la FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports), etc. Elle est dotée d'un comité scientifique composé de représentants de ses membres et de personnes qualifiées extérieures.

ADETEC et l'auteur de cette étude

Le bureau d'études ADETEC travaille dans tous les domaines de la mobilité durable depuis 1997 (plans de mobilité, transports collectifs, vélo, marche à pied, covoiturage, autopartage, etc.). Il intervient également sur les approches socio-économiques, environnementales et territoriales liées aux transports. Bruno CORDIER en est le créateur et le directeur.



86 quai Féron 63150 La Bourboule
Tél. : 04 73 65 94 24
bcordier.adetec@orange.fr
www.adetec-deplacements.com

Classification des modes de déplacements

Sont comptés avec la voiture les deux-roues motorisés, mais aussi des modes d'usage plus marginal tels que les taxis. La part totale de ces modes secondaires est en moyenne de 2 % seulement. Ils présentent pour la plupart des caractéristiques proches de la voiture (modes motorisés individuels). C'est pourquoi, afin d'alléger la rédaction, nous les regroupons sous l'intitulé « voiture ».