

Association Qualité Mobilité

Les déplacements dans les villes moyennes

Synthèse de l'étude



ADETEC

86 quai Féron 63150 La Bourboule

Tél. : 04 73 65 94 24

Contact : bcordier.adetec@orange.fr

www.adetec-deplacements.com

Plan de la présentation

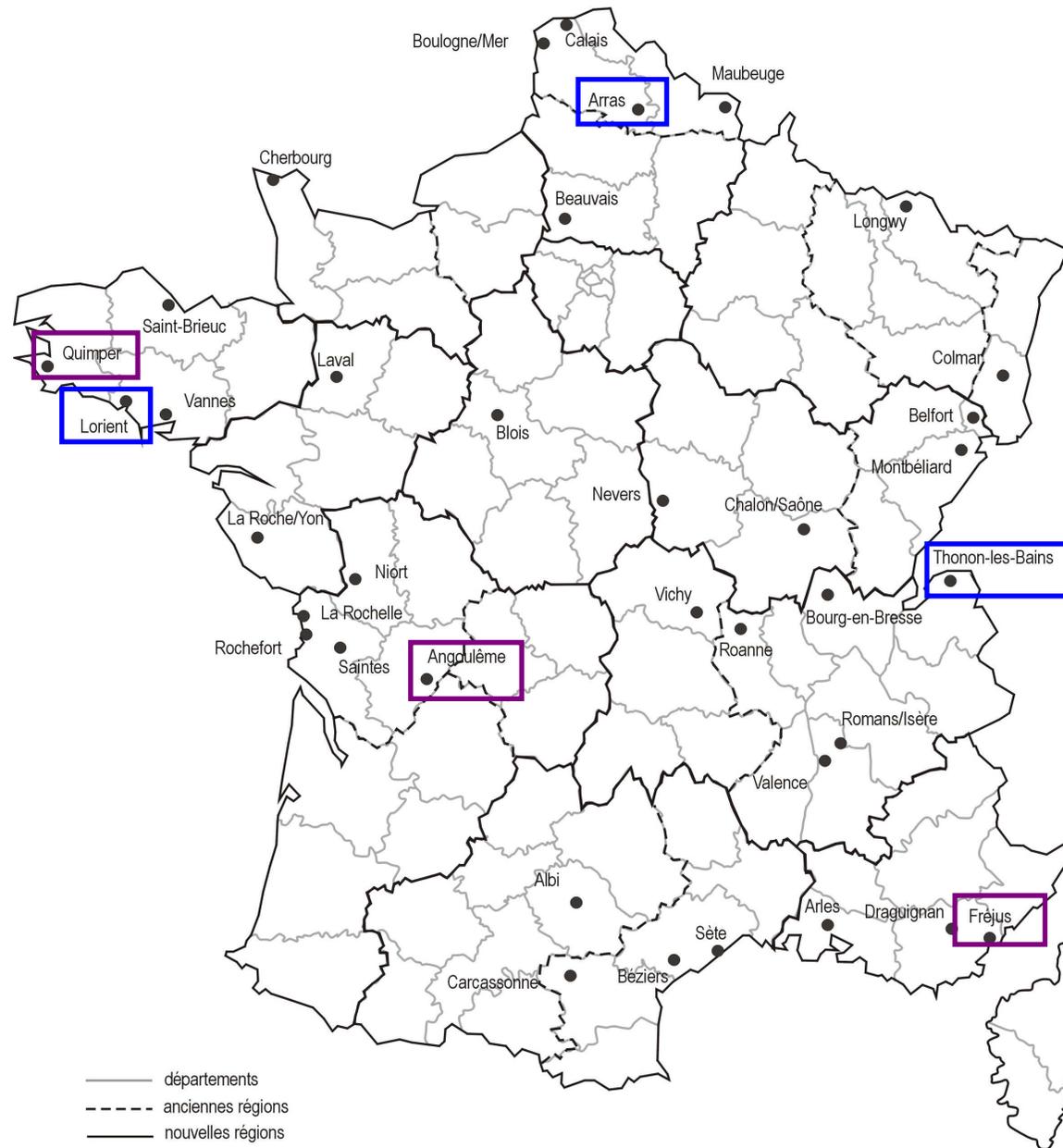
Présentation de l'étude	3
Parts modales à 5 échelles géographiques	5
Principaux facteurs explicatifs des écarts	18
Principaux enseignements	30



Présentation de l'étude

- Etude réalisée pour l'association Qualité Mobilité (GART + UTP + FNAUT + ...).
- Première phase : 37 villes moyennes répondant à l'ensemble des critères suivants :
 - population de l'unité urbaine comprise entre 25 000 et 130 000 habitants,
 - existence d'une enquête déplacements standard Cerema,
 - situées en France métropolitaine,
 - exclusion des villes faisant partie de l'aire urbaine d'une ville étrangère (ex. : Forbach / Sarrebruck),
 - exclusion des villes sous forte influence d'une métropole (ex. : Vienne / Lyon).
- Deuxième phase : Zoom sur 6 villes.



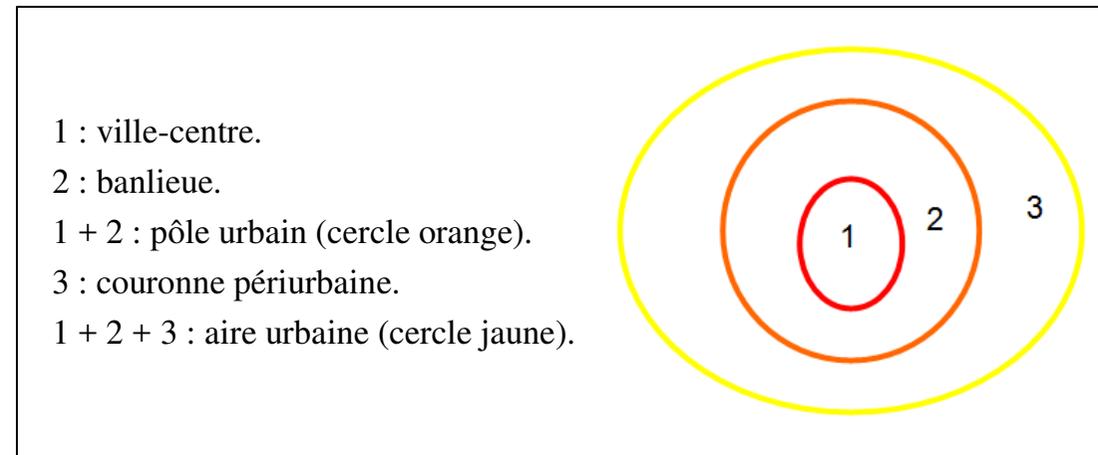


Parts modales

Introduction

Parts modales à 5 échelles géographiques

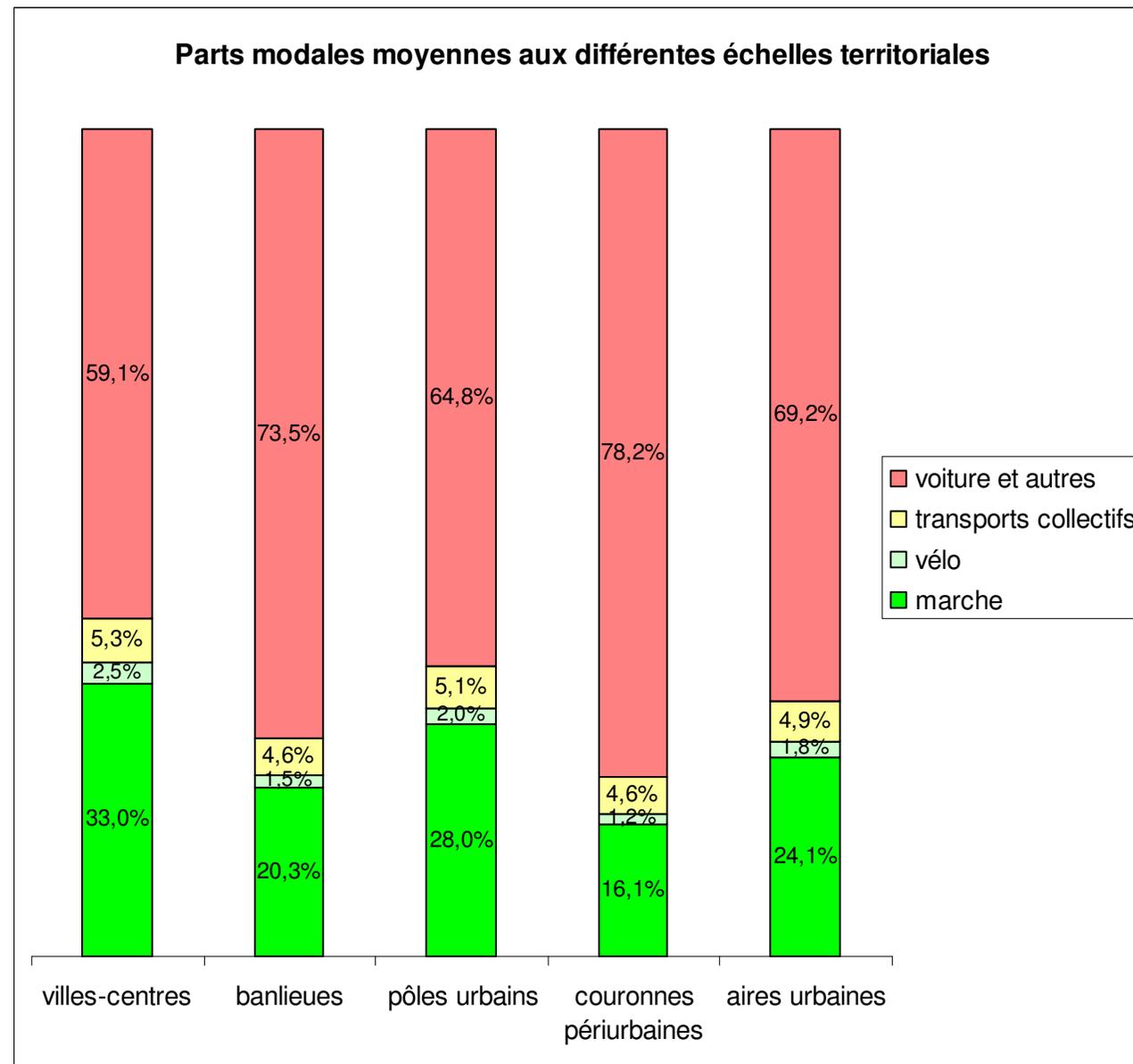
- Source : enquêtes déplacements standard Cerema. Prennent en compte tous les déplacements, quel qu'en soit le motif.
- Analyse à 5 échelles : ville-centre, banlieue, pôle urbain, couronne périurbaine, aire urbaine.



- Travail très fin, commune par commune (plus de 2 000 au total), pour attribuer chaque secteur d'enquête à l'un de ces périmètres INSEE.
- 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.

Parts modales Moyennes

- L'écart se fait principalement sur la voiture et la marche.



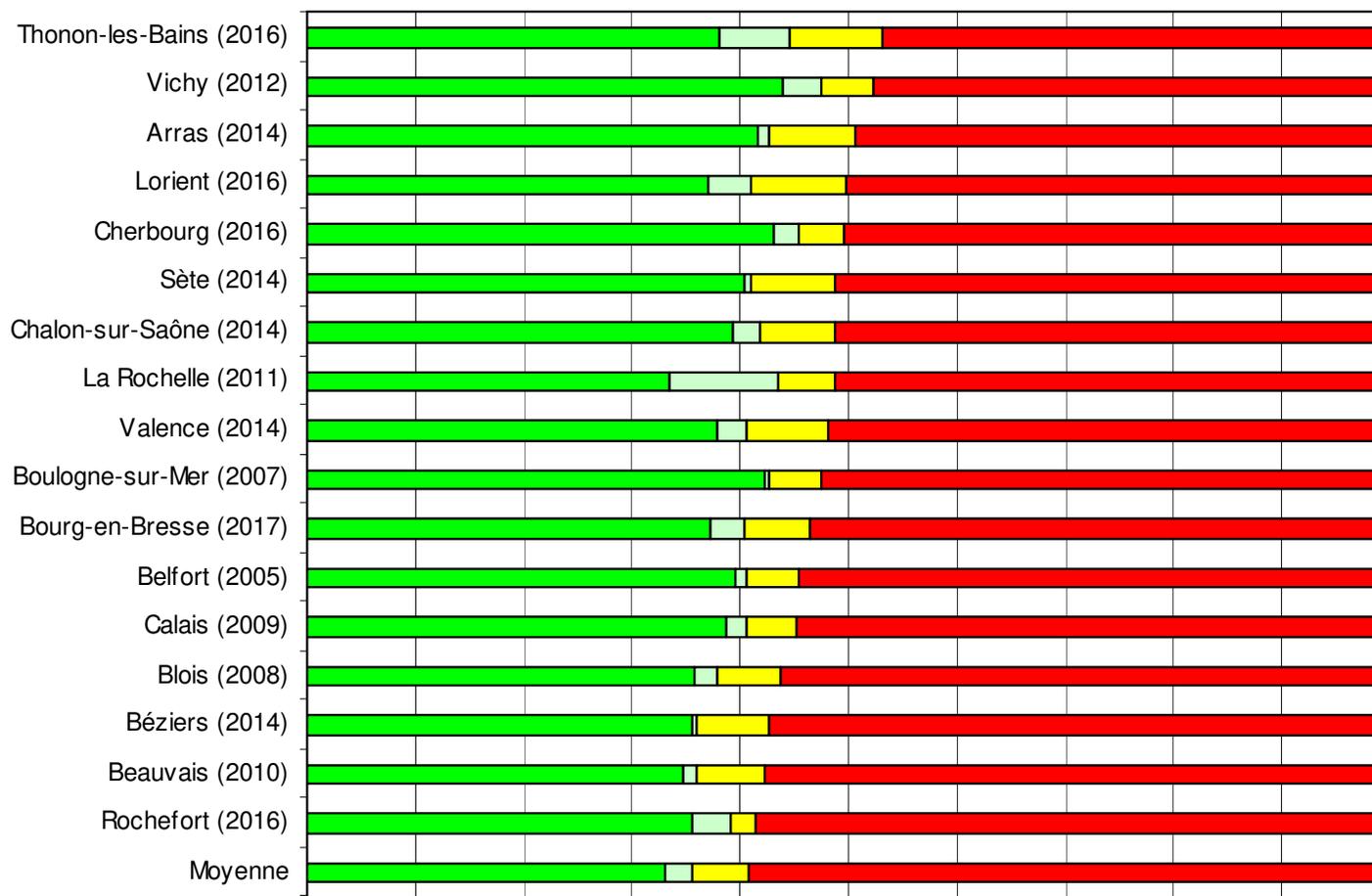
Parts modales

Villes-Centres

1^e partie du classement

- 1^e : Thonon, 53 % de cumul marche + vélo + TC, bons résultats sur les 3 modes.
- Deux autres villes-centres dépassent 50 % : Vichy et Arras.
- La Rochelle : 1^e pour le vélo, nettement moins bien classée pour la marche.

Répartition modale des déplacements des habitants de la ville-centre

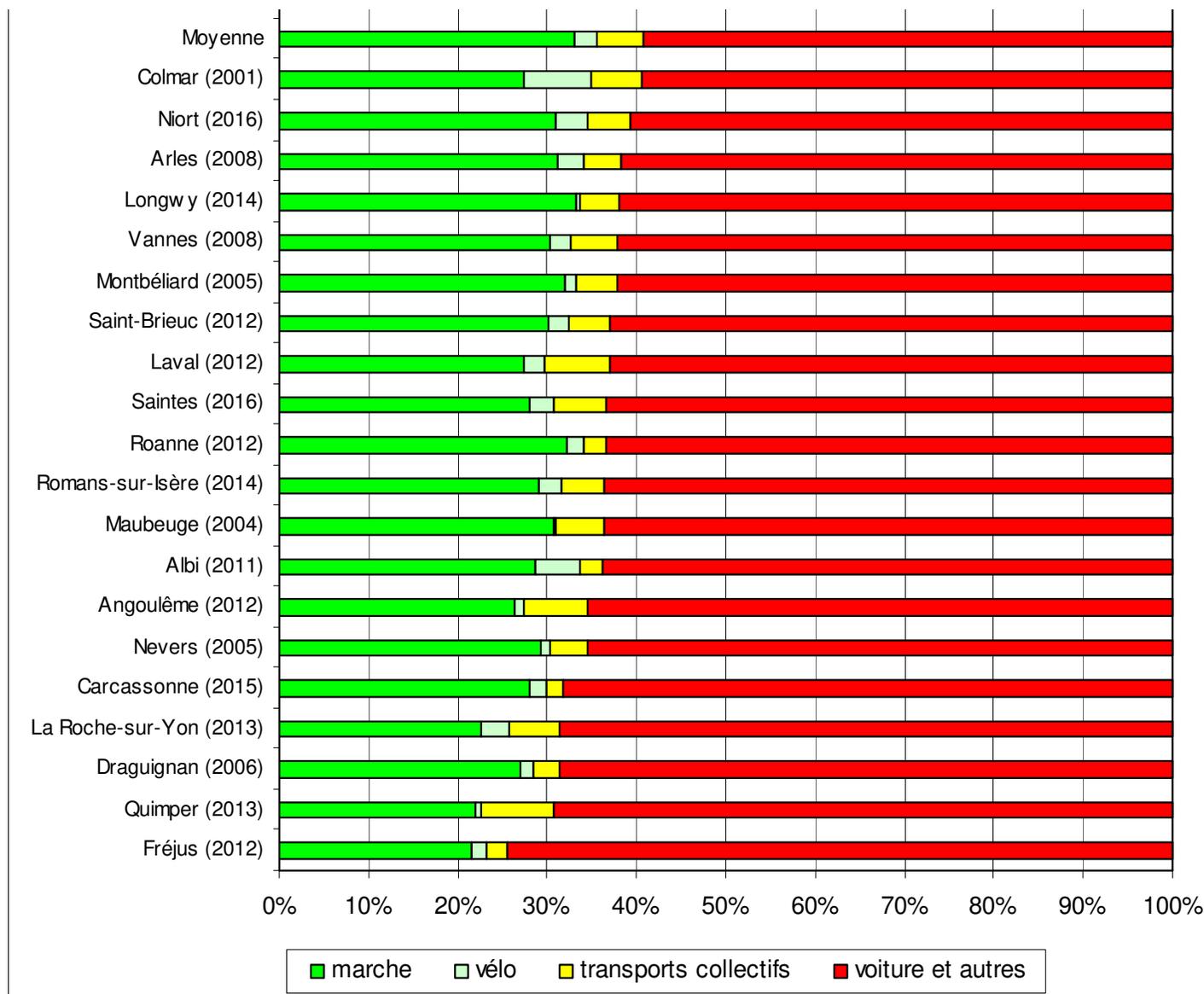


Parts modales

Villes-Centres

2^e partie du classement

- Fréjus, Quimper, Draguignan, la Roche/Yon et Carcassonne : 25,5 à 32 % de cumul marche + vélo + TC.
- Quimper et Angoulême mal classées, malgré de bons résultats sur les TC.

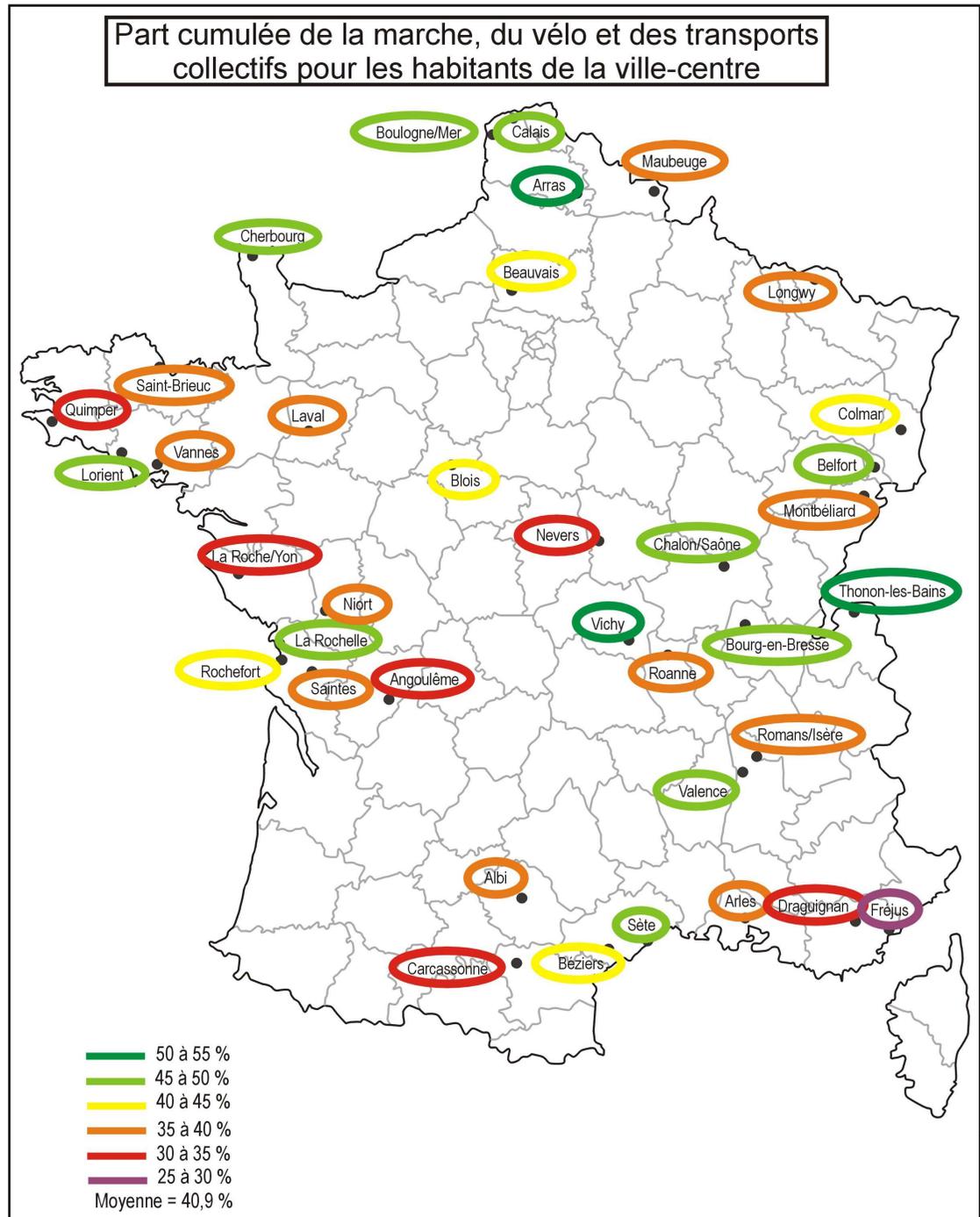


Parts modales

Villes-Centres

Cartographie

- Pas de déterminisme géographique.



Parts modales

Villes-Centres

*Écarts selon les
modes*

- Les écarts se font surtout sur la marche.

Mode de déplacement	Meilleur résultat	Moins bon résultat	Ecart
Marche	Vichy 44 %	Fréjus 22 %	22 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 %	28 points



Parts modales

Villes-Centres

Comparaison avec les grandes villes

- Pour la marche et le vélo, les meilleurs résultats des villes moyennes et des grandes villes sont équivalents.
- Pour les transports collectifs, les grandes villes obtiennent, de très loin, les meilleurs résultats.

Mode de déplacement	Meilleur résultat des villes moyennes	Meilleur résultat des grandes villes	Ecart
Marche	Vichy 44 %	Nancy 45 %	- 1 point
Vélo	La Rochelle 10 %	Strasbourg 9 %	+ 1 point
Transports collectifs	Lorient 9 %	Lyon 26 %	- 17 points
Marche + vélo + transports collectifs	Thonon 53 %	Lyon 73 %	- 20 points



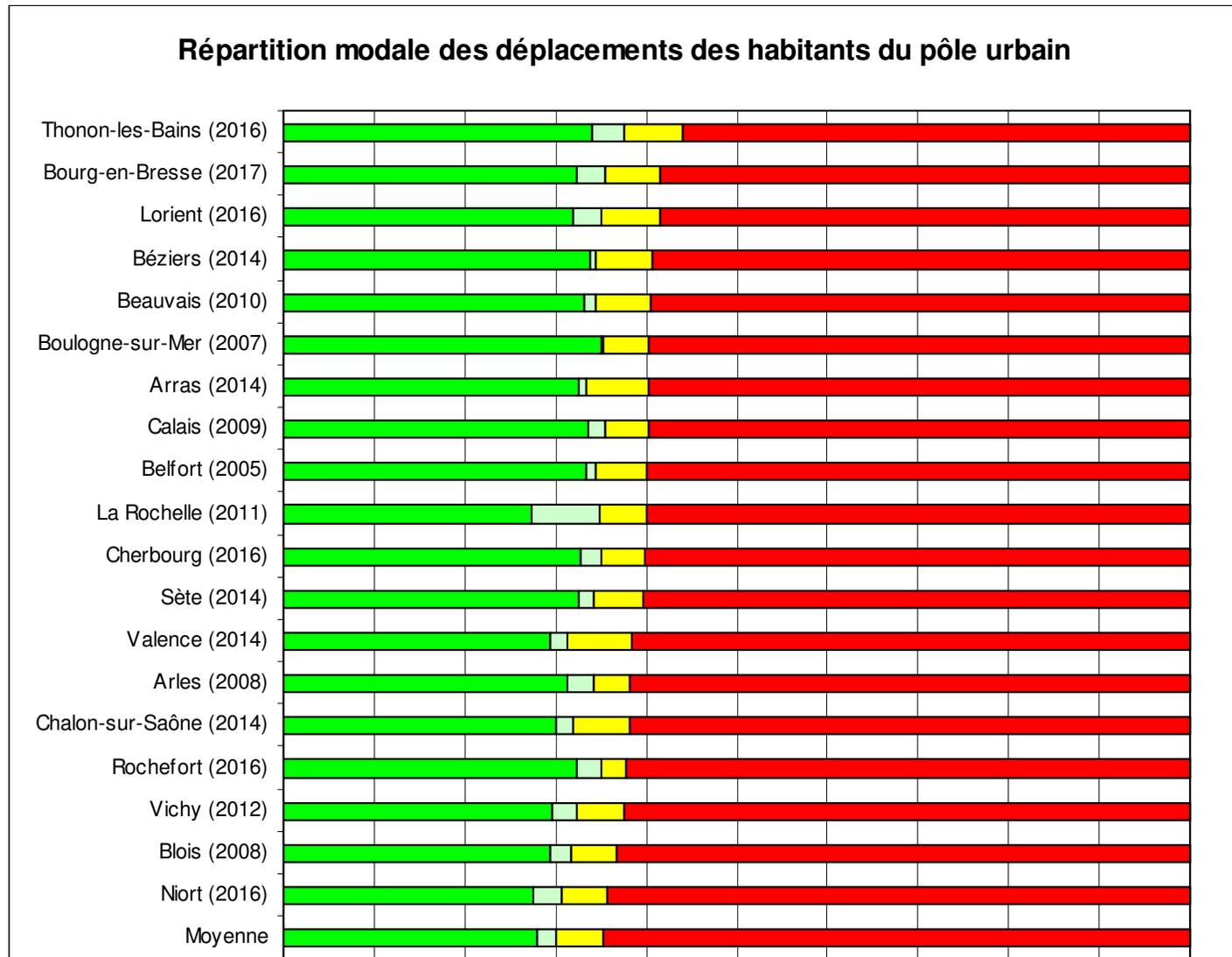
Parts modales

Pôles urbains

1^e partie du classement



- 1^e : Thonon, de nouveau, avec 44 % de cumul marche + vélo + TC.
- Seulement 2 points d'écart entre les 2^{es} (Bourg-en-B. et Lorient) et le 12^e (Sète).

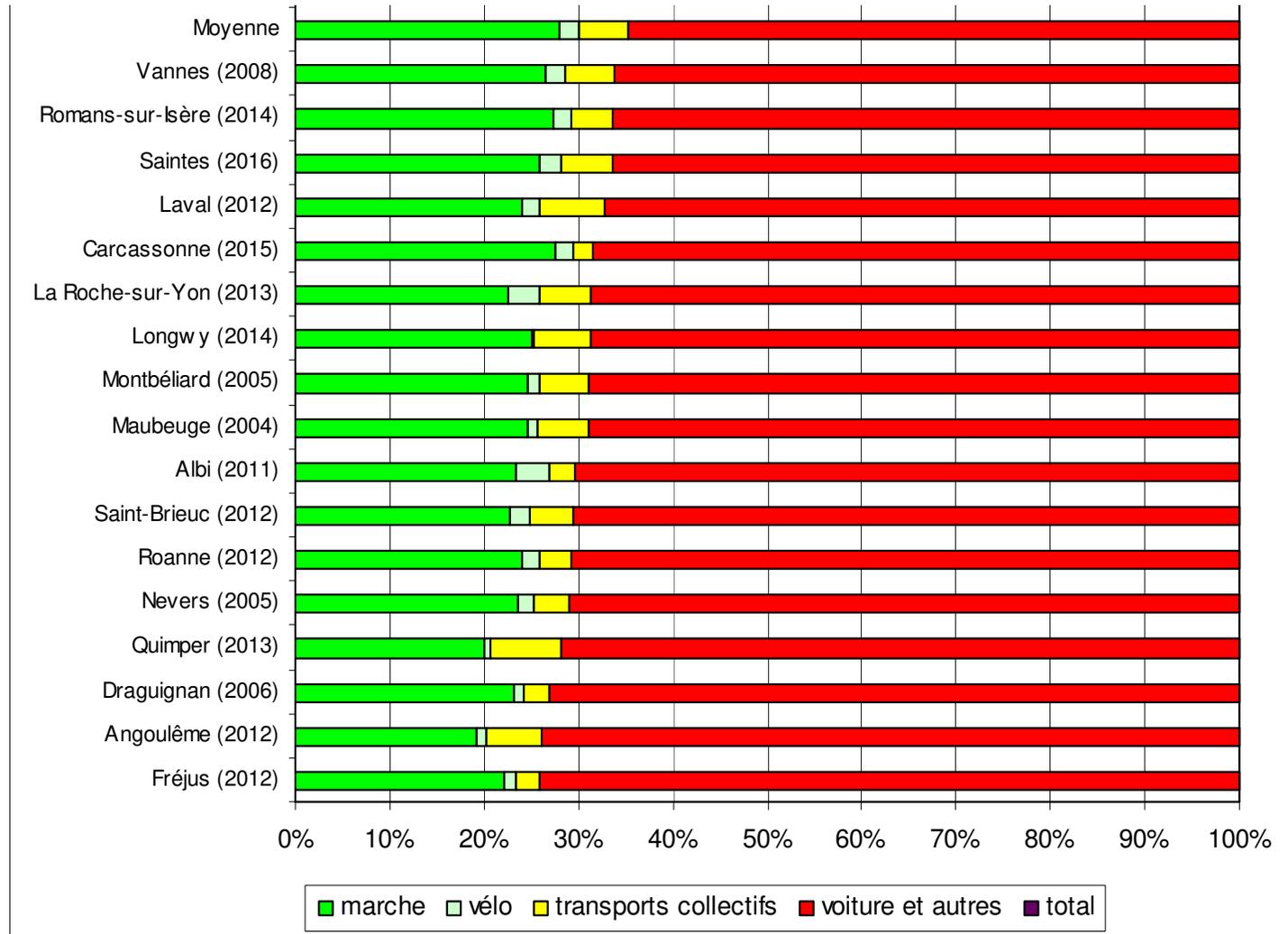


Parts modales

Pôles urbains

2^e partie du classement

- Fréjus, Angoulême, Draguignan, Quimper et Nevers : 26 à 29 % de cumul marche + vélo + TC.



Parts modales

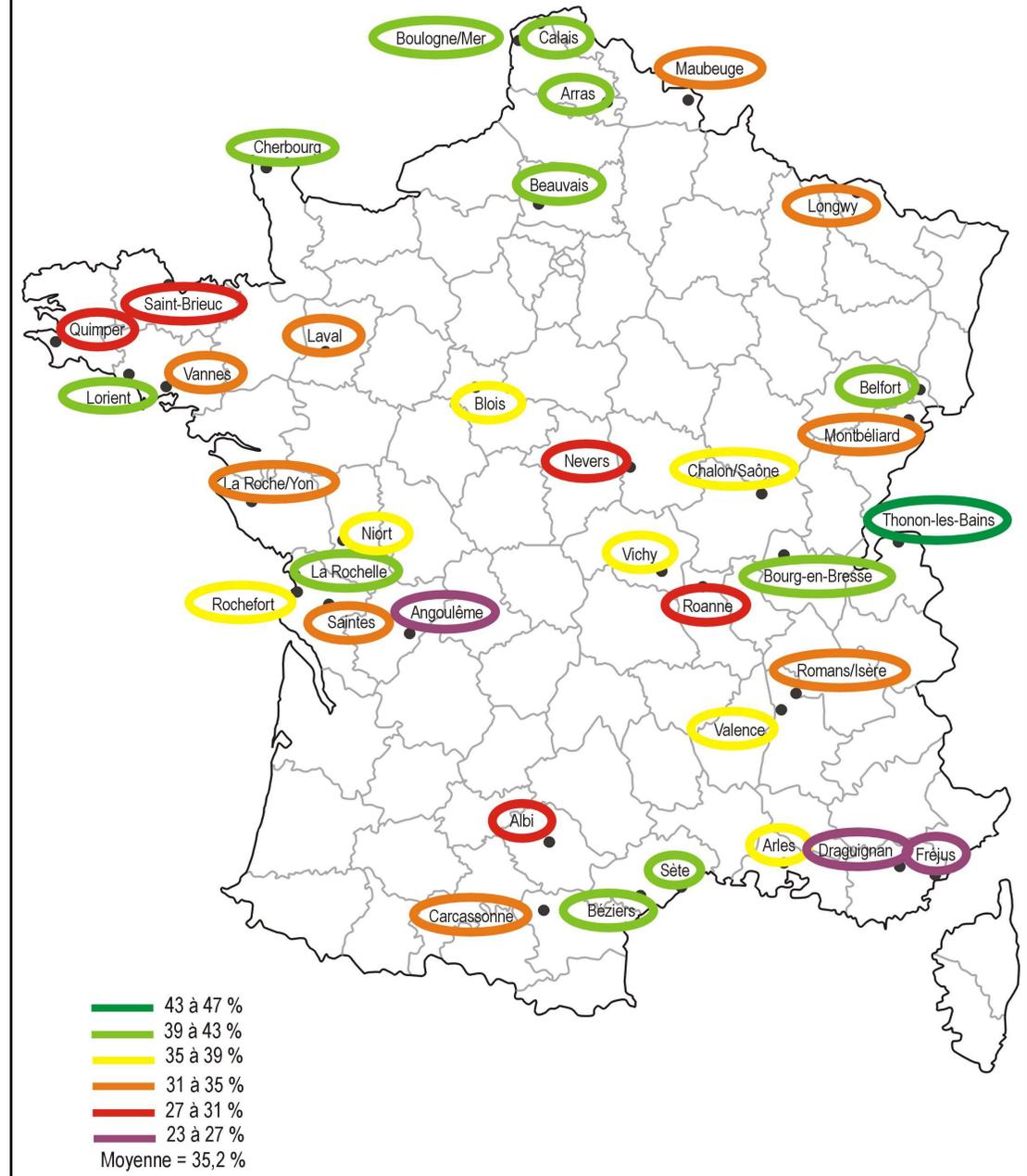
Pôles urbains

Cartographie

• De nouveau pas de déterminisme géographique.



Part cumulée de la marche, du vélo et des transports collectifs pour les habitants du pôle urbain

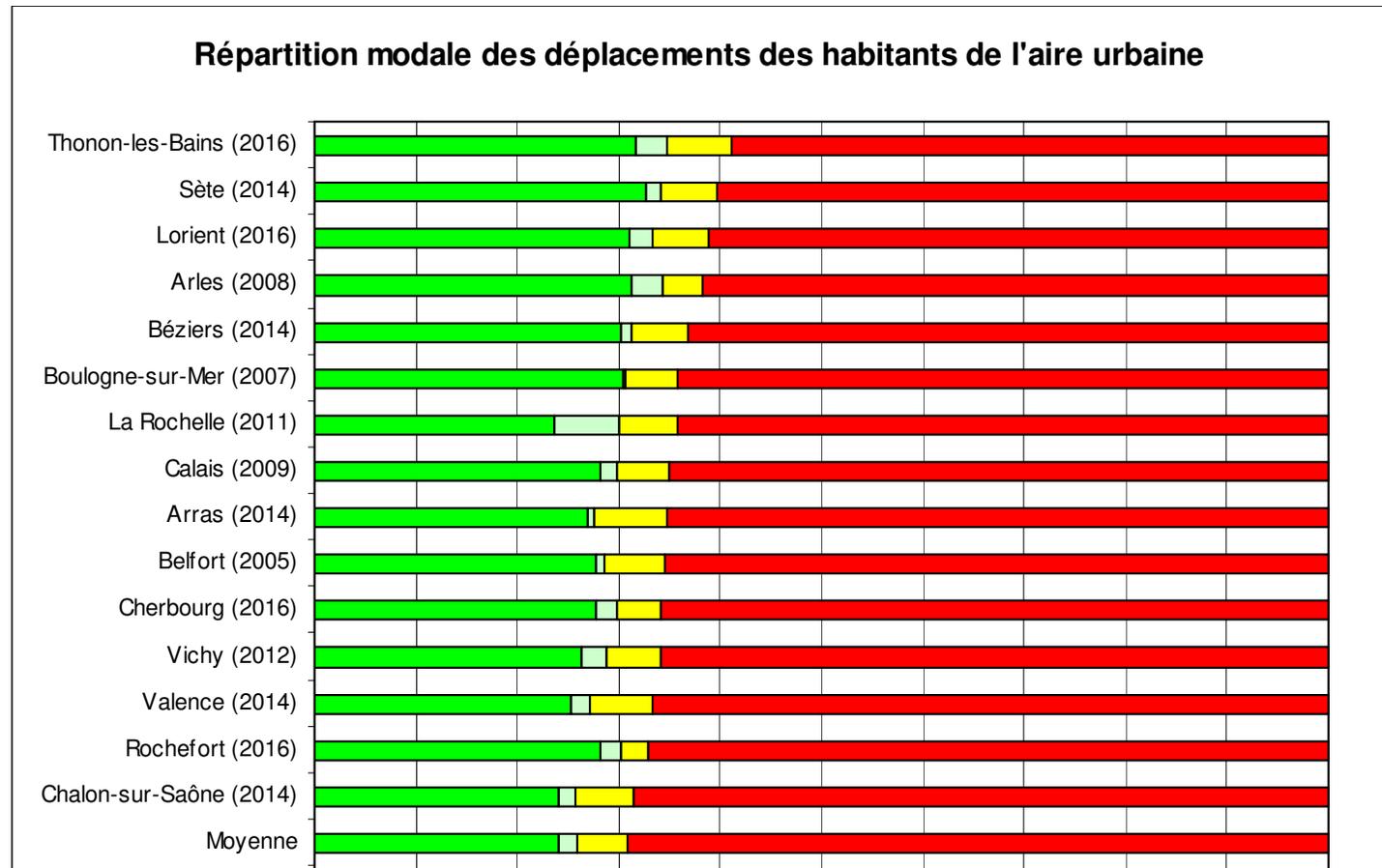


Parts modales

Aires urbaines

1^e partie du classement

- 1^e : Thonon, de nouveau, avec 41 % de cumul marche + vélo + TC.
- 2^e : Sète, pour partie en raison de l'absence de couronne périurbaine.



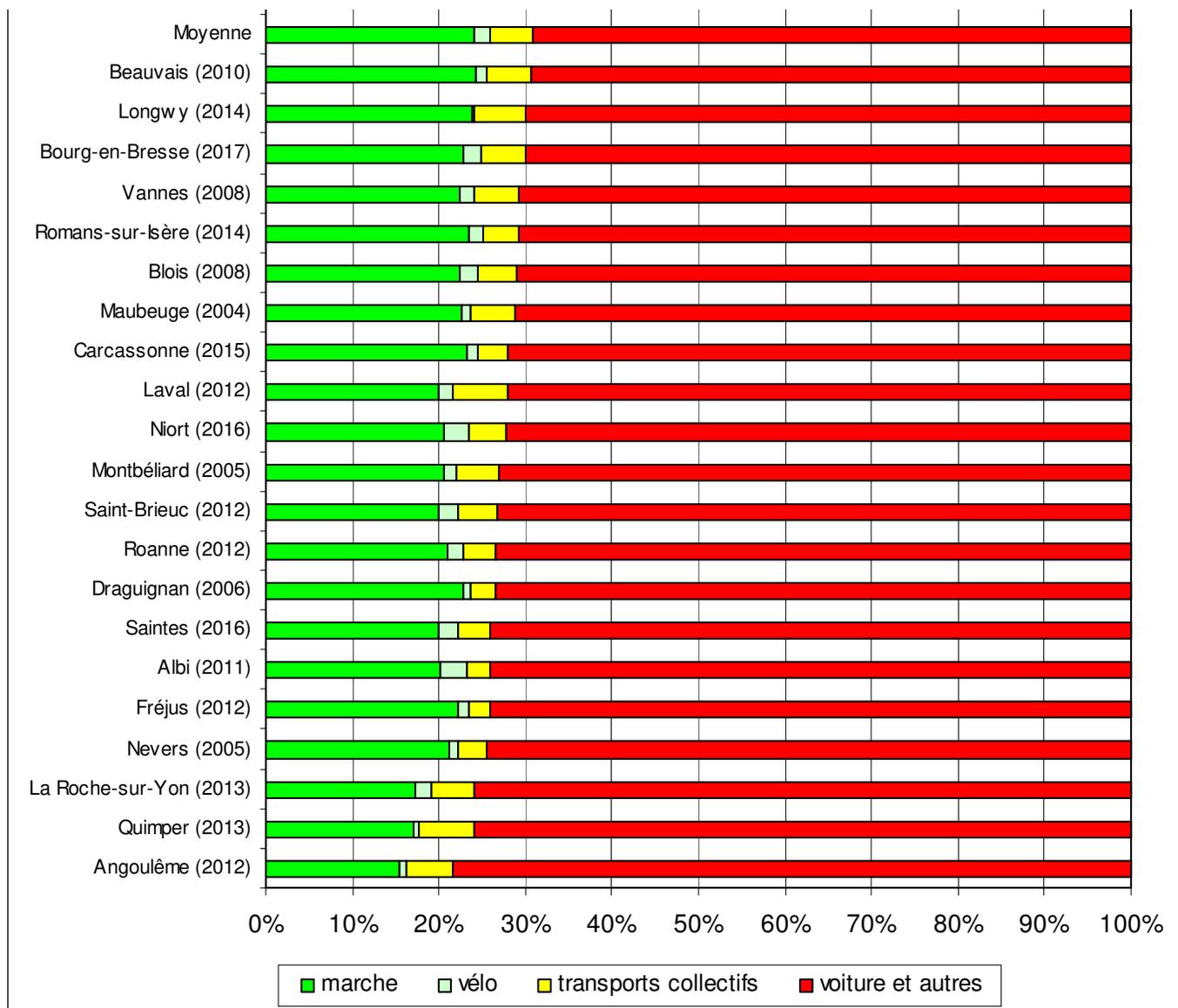
Parts modales

Aires urbaines

2^e partie du classement



- Angoulême, Quimper, la Roche/Yon, Nevers et Fréjus : 22 à 26 % de cumul marche + vélo + TC.
- Fréjus gagne 4 places, grâce à l'absence de couronne périurbaine.

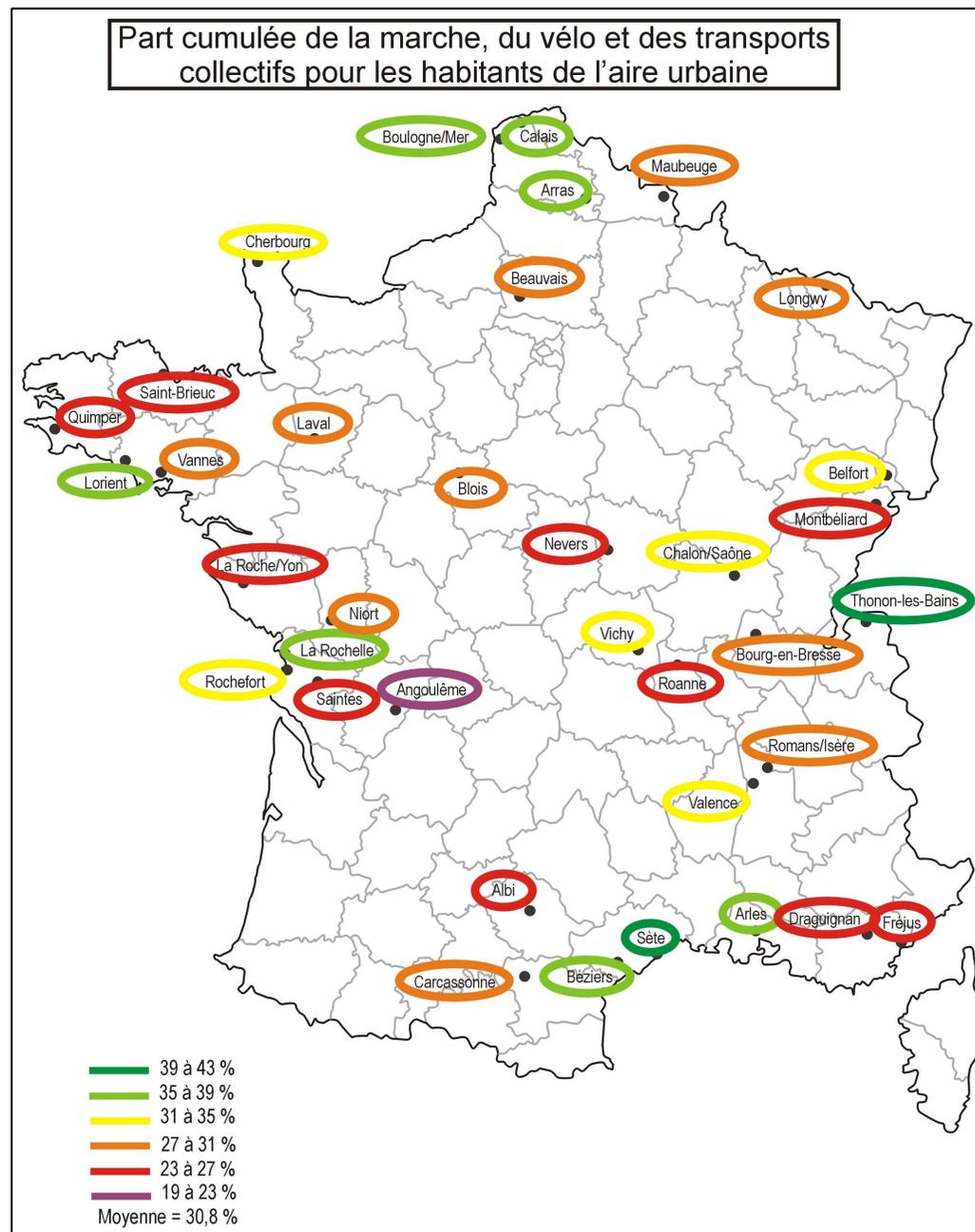


Parts modales

Aires urbaines

Cartographie

- Les villes côtières (Sète, Lorient...), lacustres (Thonon) ou quasi côtières (Arles, Béziers) trustent les 8 premières places.
- Explication : périurbanisation à 180° vs 360°.
- Certaines villes côtières font toutefois exception (Fréjus, Saint-Brieuc).

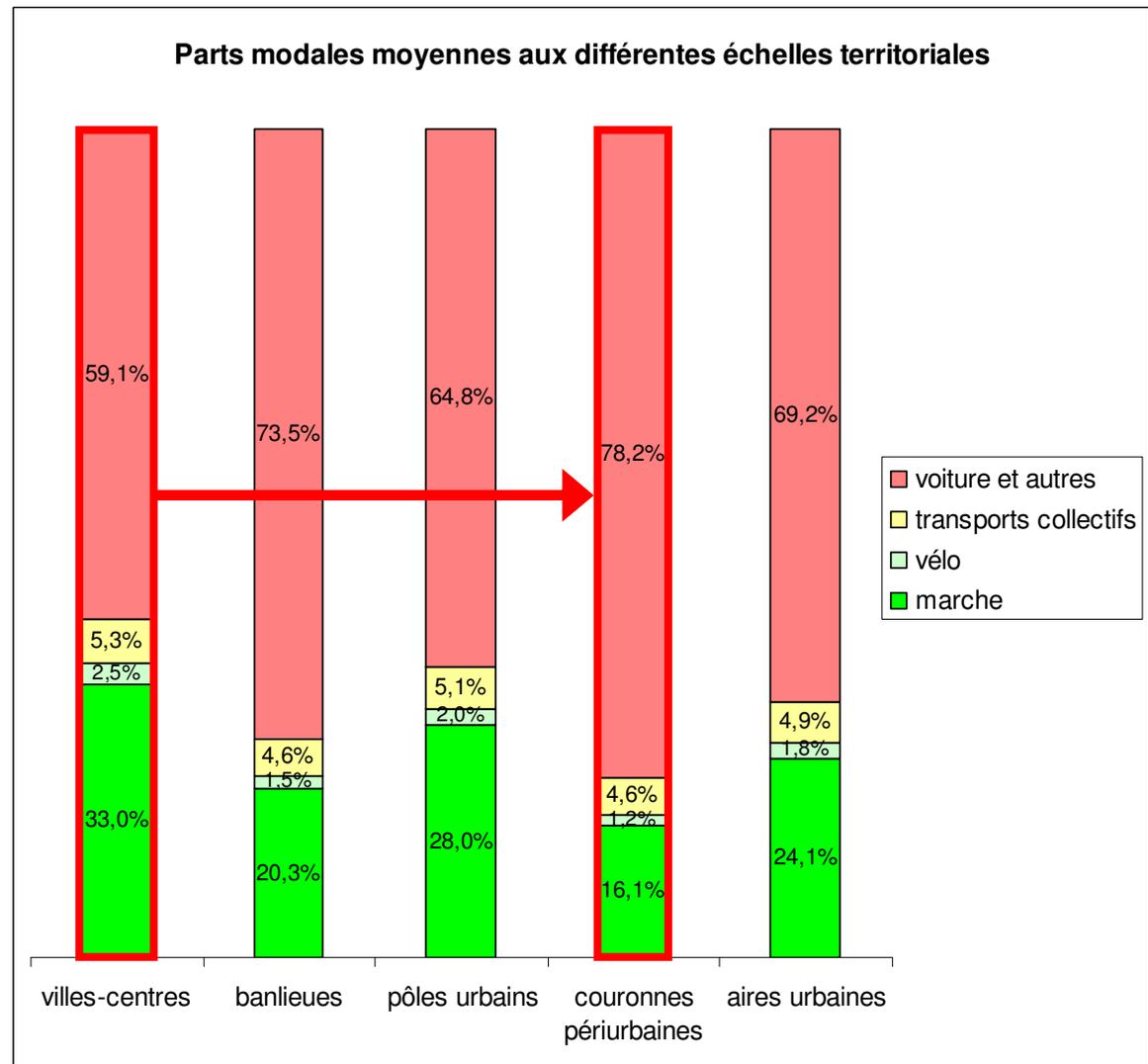


Facteurs explicatifs

Répartition de la population

- Par exemple, si 10 % des habitants quittent la ville-centre pour le périurbain, la part modale de la marche diminue de 1,69 point, celle du vélo de 0,13 point et celle des TC de 0,07 point.

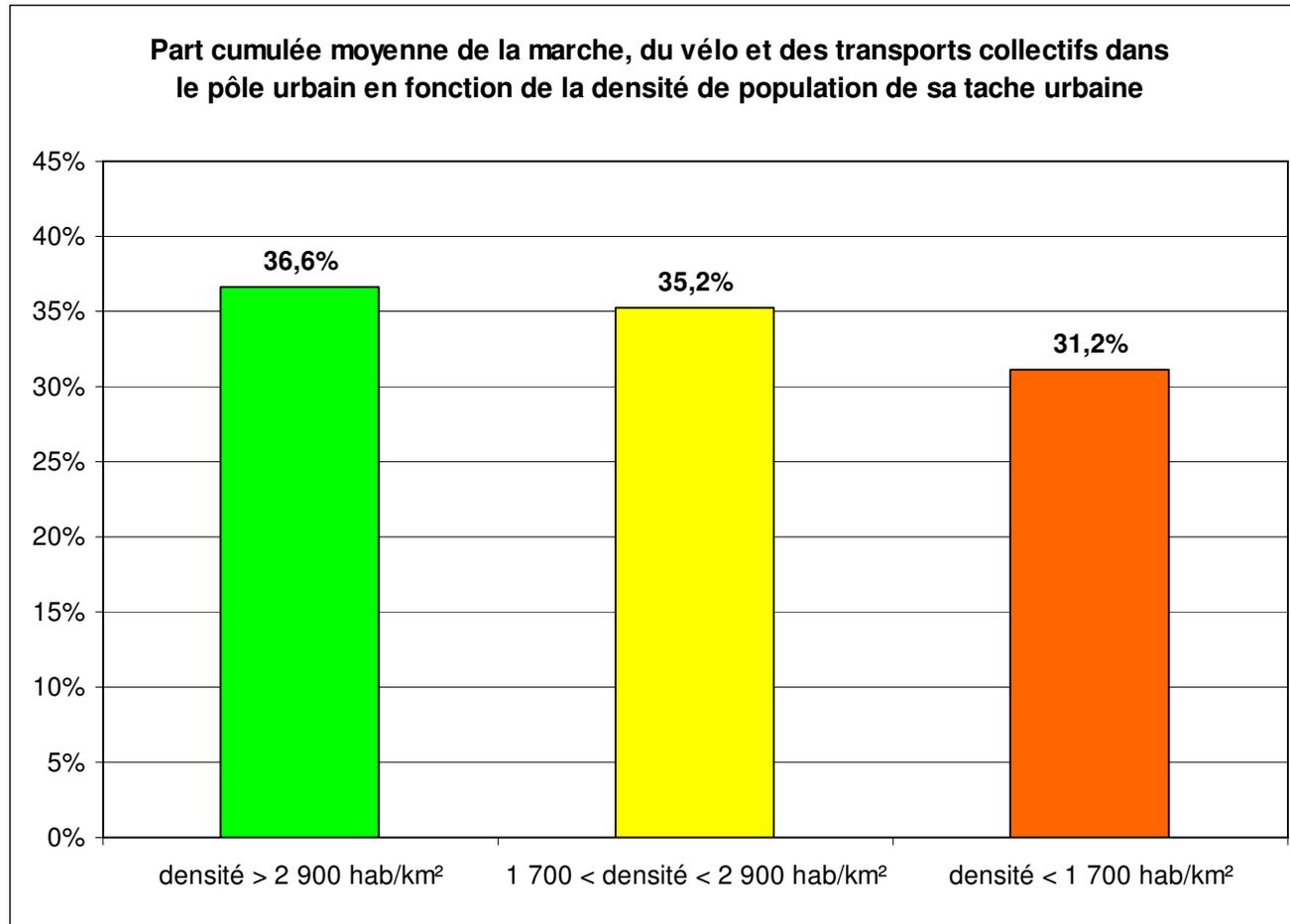
Principaux facteurs explicatifs des écarts



Facteurs explicatifs

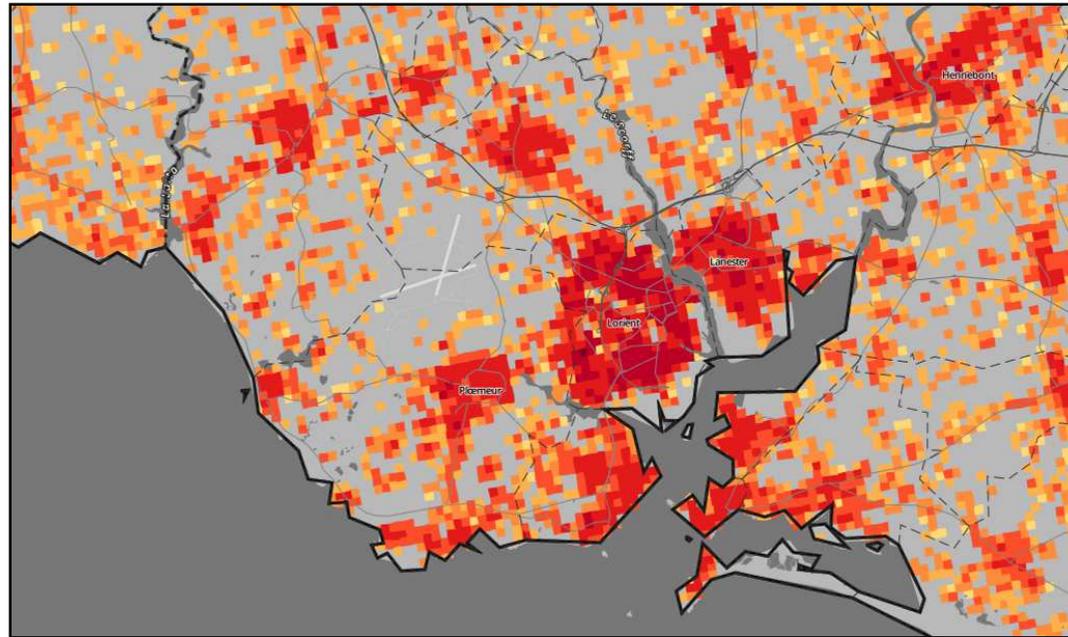
Densité de population

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



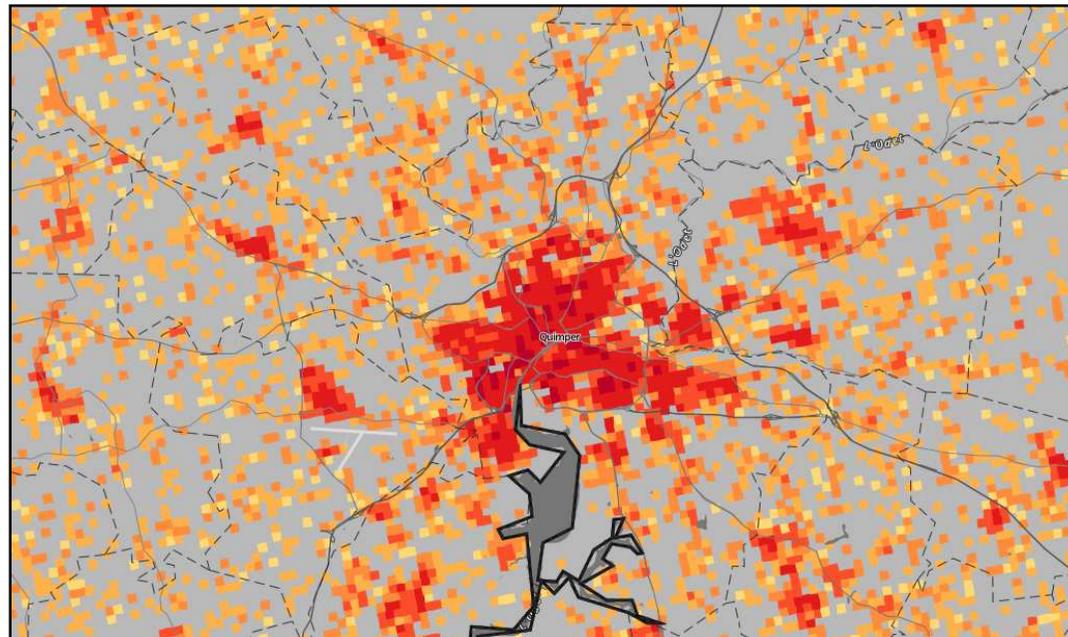
Facteurs explicatifs

Forme urbaine et organisation de l'espace



Lorient

- Noyaux urbains denses et circulaires.
 - Principaux pôles générateurs de déplacements en centre-ville ou à proximité.
- ⇒ Usage élevé de la marche, du vélo et des TC.



Quimper

- Forte dissémination de la population.
 - Plusieurs pôles générateurs de déplacements dans des quartiers périphériques spécialisés.
- ⇒ Usage moindre de la marche et du vélo.

Facteurs explicatifs

Stationnement automobile

- De nombreuses études ont établi que le choix du mode de déplacement est largement conditionné par l'offre de stationnement automobile à destination.
- Principales actions à mettre en œuvre :
 - limiter le nombre de places sur l'espace public,
 - favoriser la rotation des véhicules dans les secteurs de forte demande, notamment les centres-villes ⇒ stationnement payant ou en zone bleue + contrôle effectif.
- Actions peu répandues dans les villes moyennes, mais efficaces là où elles existent.

Embarcadère des navettes lacustres vers Lausanne (Thonon) :

- 0 place de stationnement auto,
- 110 vélos,
- 90 motos et scooters,
- 30 trottinettes.



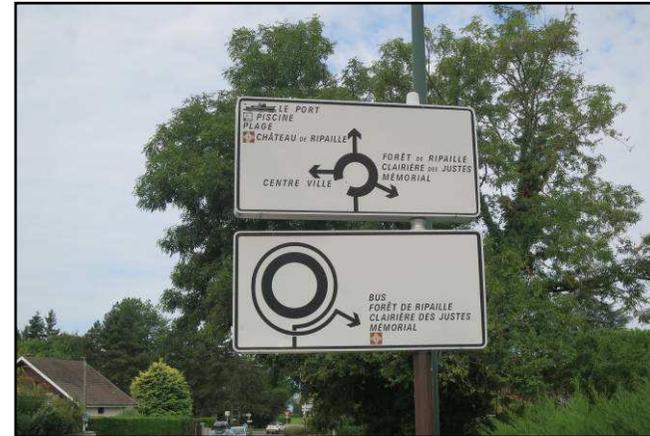
Facteurs explicatifs

Organisation de la voirie

- Une voirie urbaine de configuration routière (2x2 voies, gros giratoires...) favorise l'usage de la voiture et rend plus difficile les déplacements des piétons et cyclistes.



Lorient



Thonon



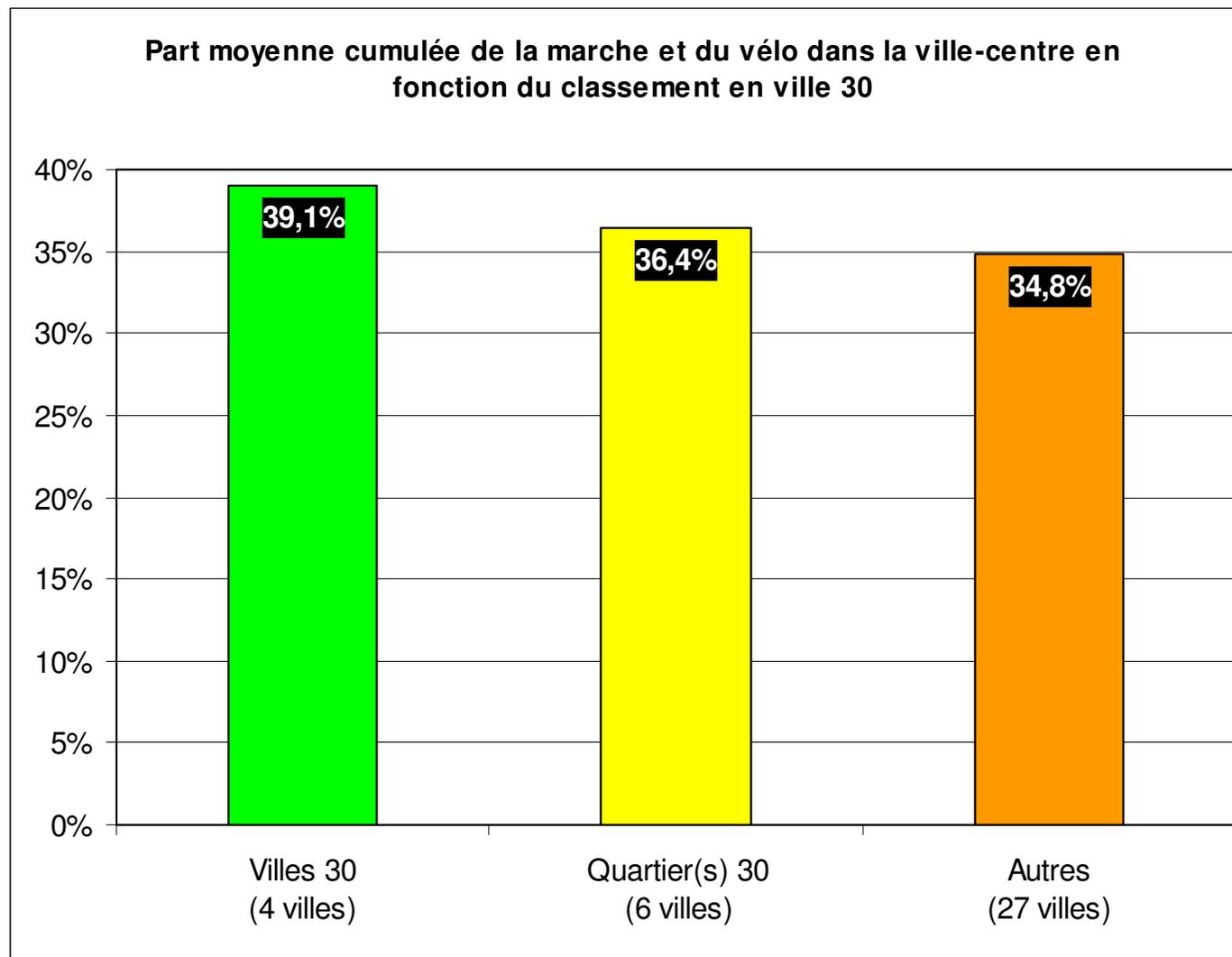
Fréjus

Facteurs explicatifs

Démarche « Ville 30 »



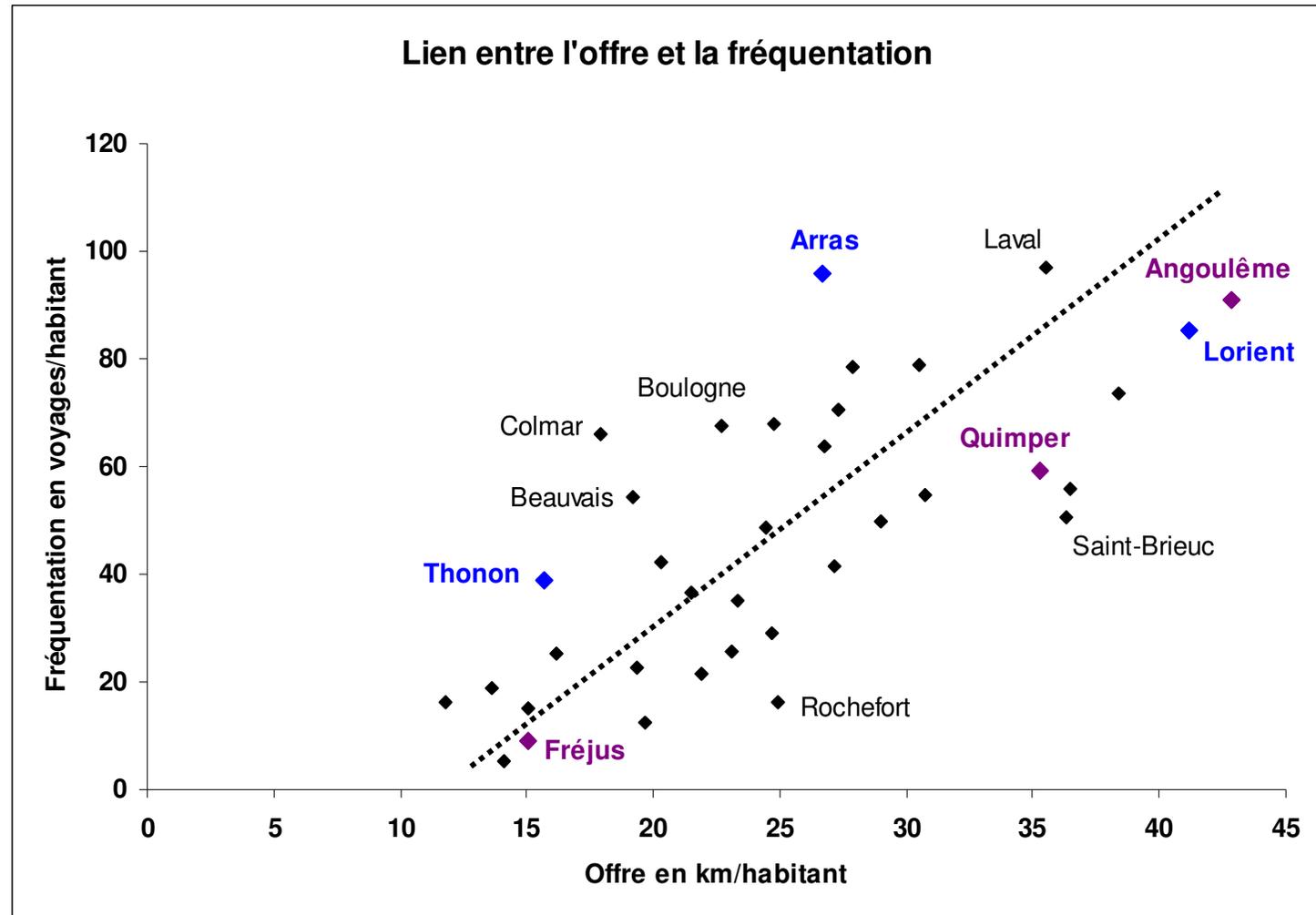
- La démarche « Ville 30 » ou « Quartier(s) 30 » favorise l'usage de la marche, du vélo et des TC.



Facteurs explicatifs

Offre de transports collectifs

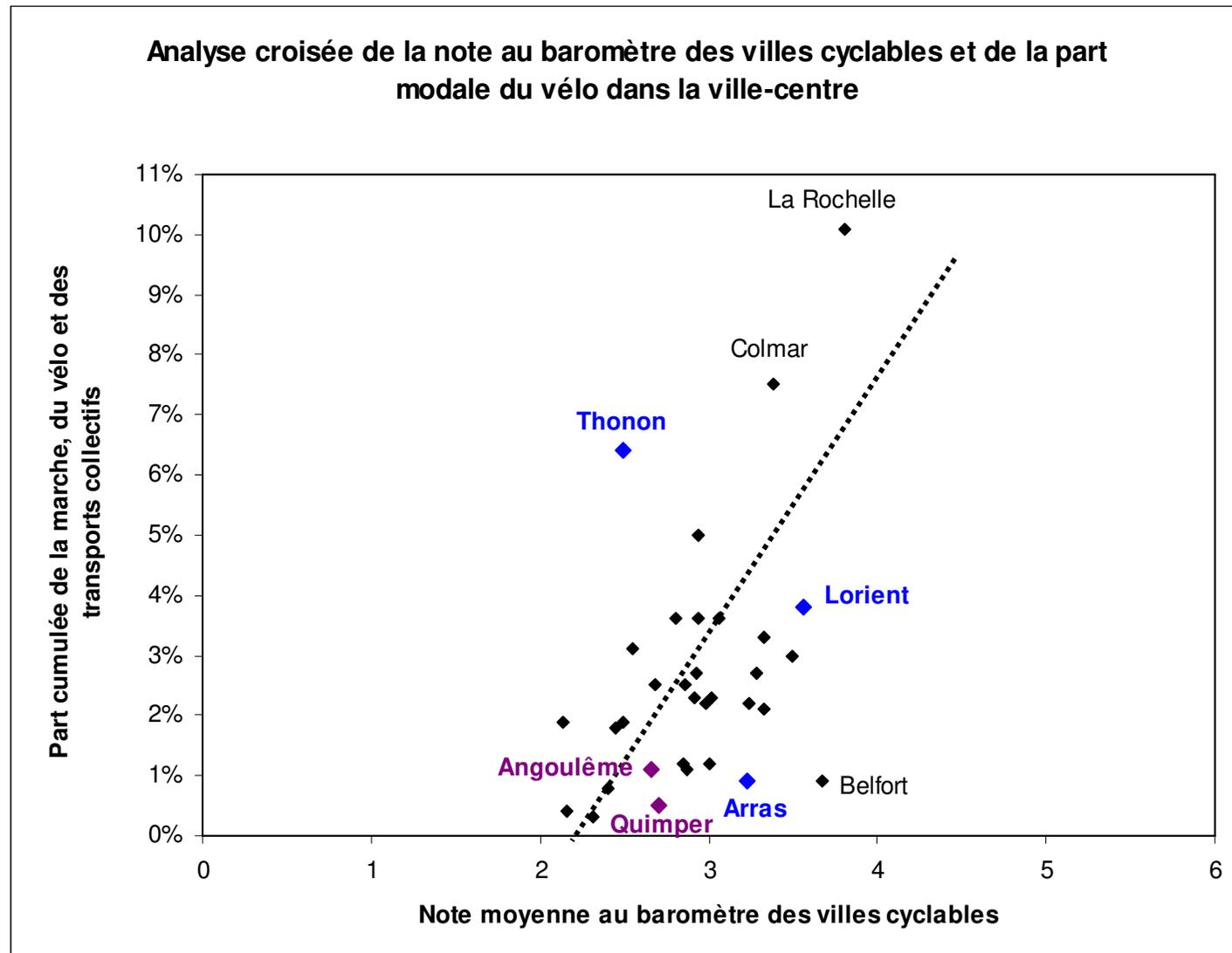
- Une offre élevée favorise l'usage des transports collectifs.
- D'autres facteurs interviennent également : étendue de la zone desservie, densité de population, qualité de l'offre...



Facteurs explicatifs

Offre cyclable

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



Facteurs explicatifs

Prise en compte des piétons

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



Thonon



Lorient



Angoulême

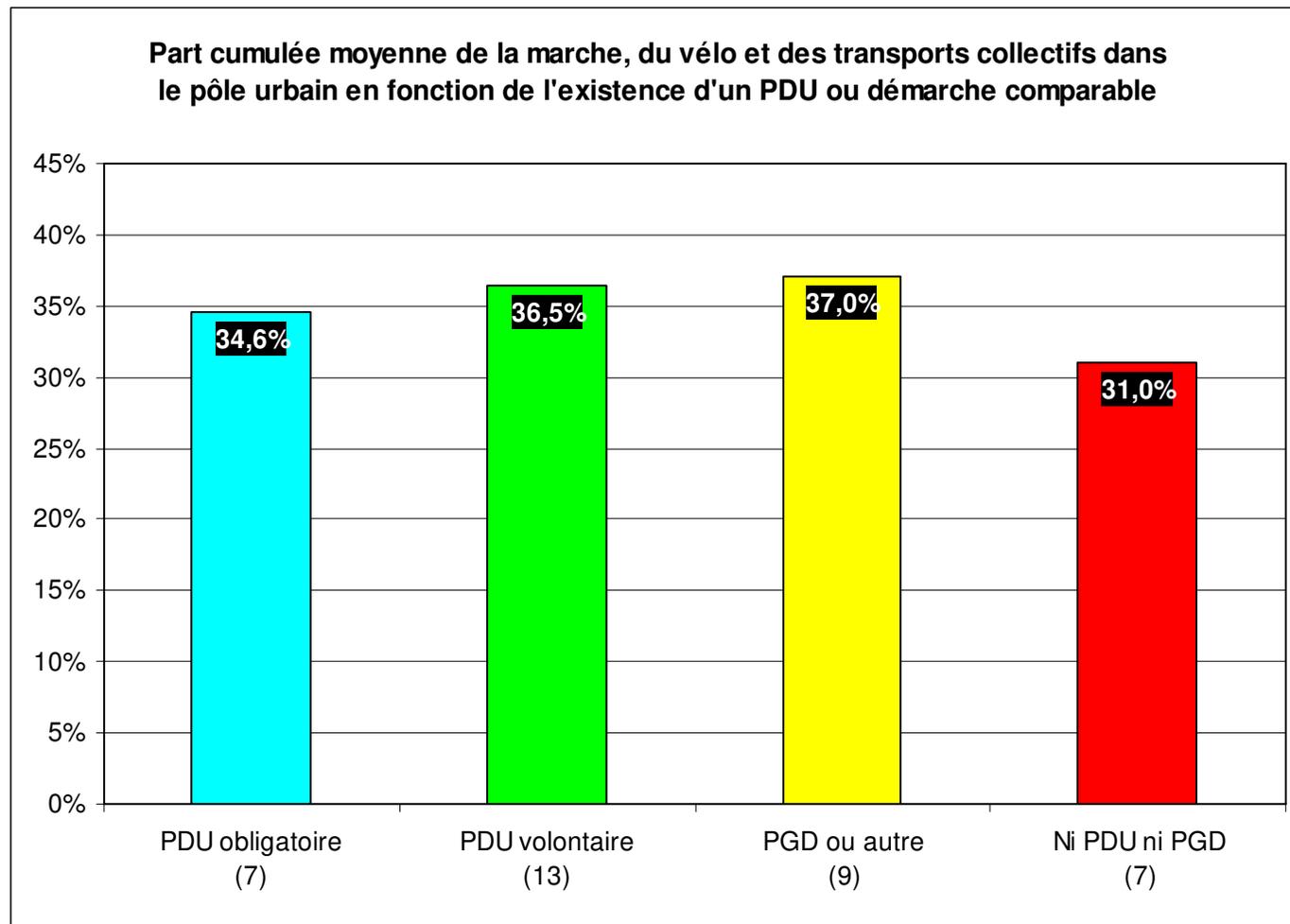


Fréjus

Facteurs explicatifs

PDU ou équivalent

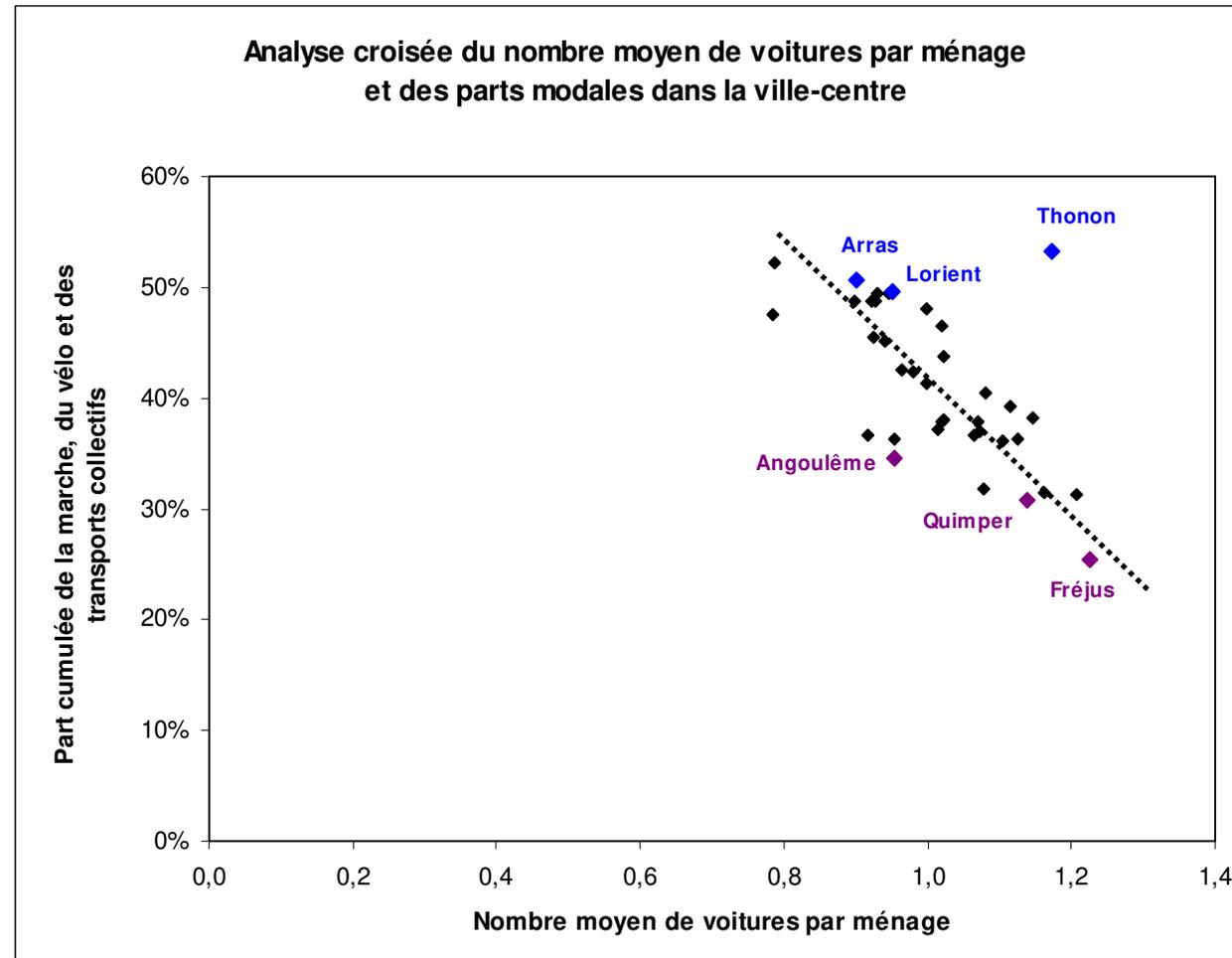
- Résultats nettement moins bons pour les villes sans PDU ou équivalent.
- Meilleurs résultats pour les villes à PDU volontaire que pour celles à PDU obligatoire (démarche davantage inscrite dans la durée et dans une « culture déplacements »).



Facteurs explicatifs

Motorisation des ménages

- Faible motorisation et usage élevé des modes alternatifs à la voiture s'entretiennent réciproquement, dans un cercle vertueux.
- Thonon : fort usage des modes alternatifs, malgré une forte motorisation, sur le modèle suisse (politiques de mobilité, densité urbaine, fort pouvoir d'achat...).



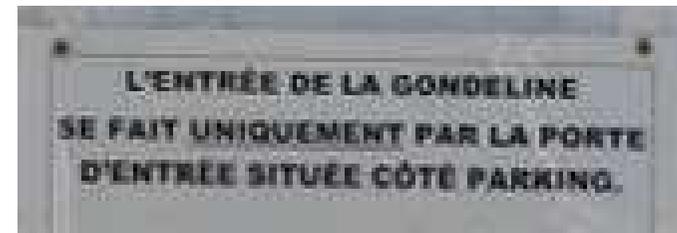
Facteurs explicatifs

Politiques publiques et acculturation des acteurs

- Volonté politique.
- Rôle essentiel des communes.
- Formation des techniciens.
- Pratique de la marche, du vélo et des transports en commun par les élus et les agents.
- « Culture déplacements ».



Distributeur de billet « drive » (Fréjus)



Maison de la petite enfance
(banlieue d'Angoulême)

Principaux enseignements

- 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 TC sont :
 - l'urbanisme (densité, formes urbaines, degré de périurbanisation, mixité fonctionnelle...),
 - l'offre de voirie, son partage et la modération des vitesses,
 - le stationnement automobile, encore peu utilisé dans les villes moyennes,
 - les offres propres à chaque mode de déplacement alternatif (marche, vélo, TC),
 - l'acculturation des acteurs (élus, techniciens) et la formation des techniciens.



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

