

Association Qualité Mobilité

Parts modales et partage de l'espace dans les grandes villes françaises

Synthèse de l'étude



Plan de la présentation

Introduction	3
Parts modales	6
Partage de l'espace	17
Analyse croisée	24
Conclusion et prolongements	34



Introduction



Présentation de l'étude

- Partage de l'espace : sujet crucial, pourtant très peu étudié, a fortiori à l'échelle des villes et métropoles.
- Parts modales : connues par les enquêtes Cerema, mais pas à des échelles géographiques comparables.
- Etude réalisée par Bruno CORDIER (ADETEC) pour le compte de l'association Qualité Mobilité (GART + UTP + FNAUT + ...).



Accès aux documents

- 2 rapports et 1 diaporama :
 - un rapport (120 pages),
 - un zoom sur les parts modales dans les 20 plus grandes villes et leurs agglomérations (*Le palmarès des mobilités*, 35 pages),
 - le présent diaporama.
- Le diaporama est adressé aux participants à cette visioconférence.
- Les rapports seront téléchargeables à partir de fin juillet sur les sites d'ADETEC (adetec-deplacements.com/etudes.htm) et de la FNAUT (fnaut.fr/type/etudes-et-debats/).

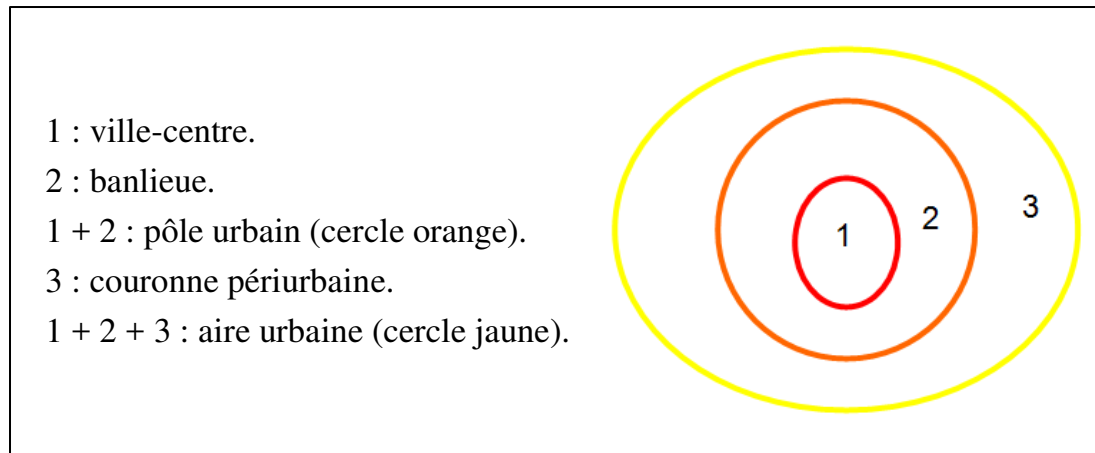


Parts modales



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.

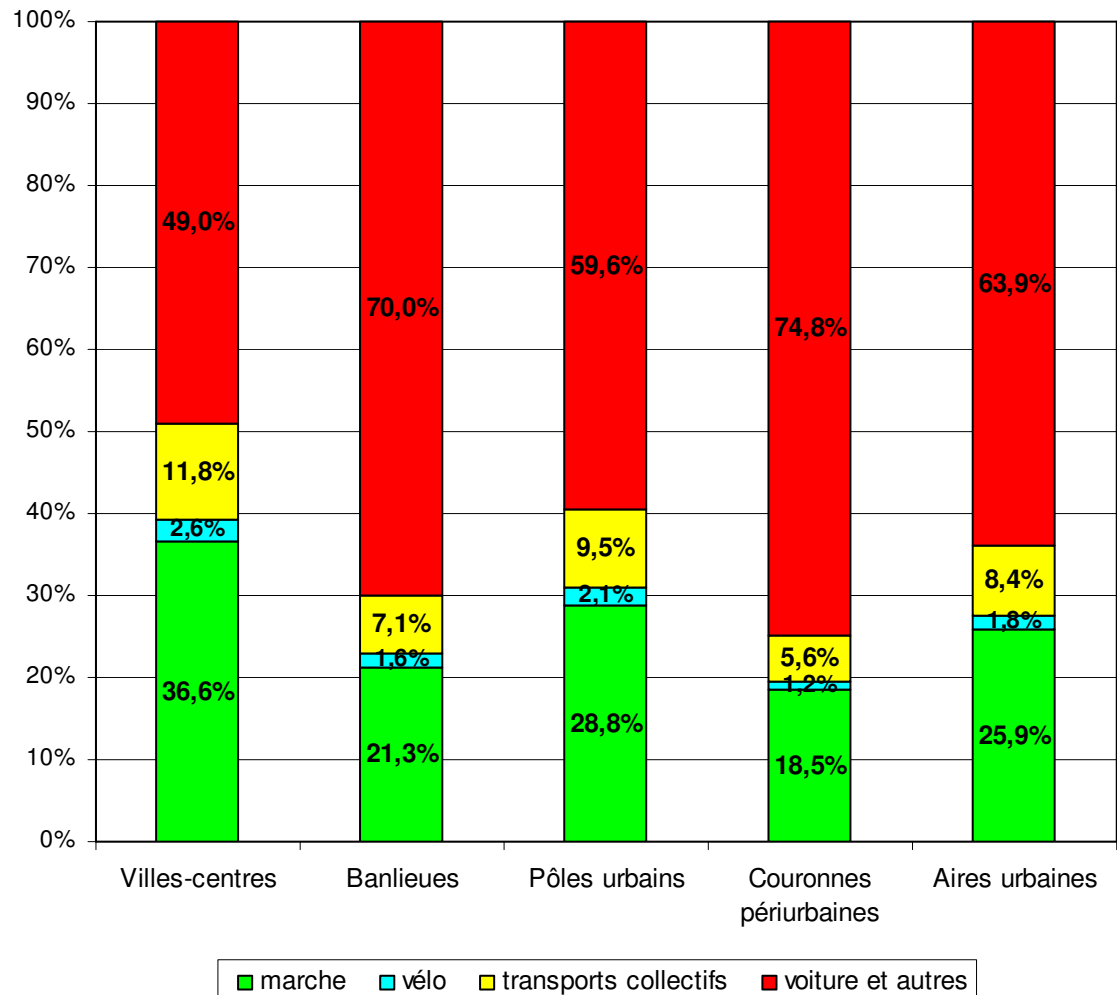
Valeurs moyennes

Analyse par échelle géographique

- Forte hausse de l'usage de la voiture quand on s'éloigne des villes-centres.
- Les banlieusards ont des pratiques modales plus proches de celles des périurbains que des habitants des villes-centres.



Répartition modale des déplacements des habitants des grandes villes aux différentes échelles géographiques



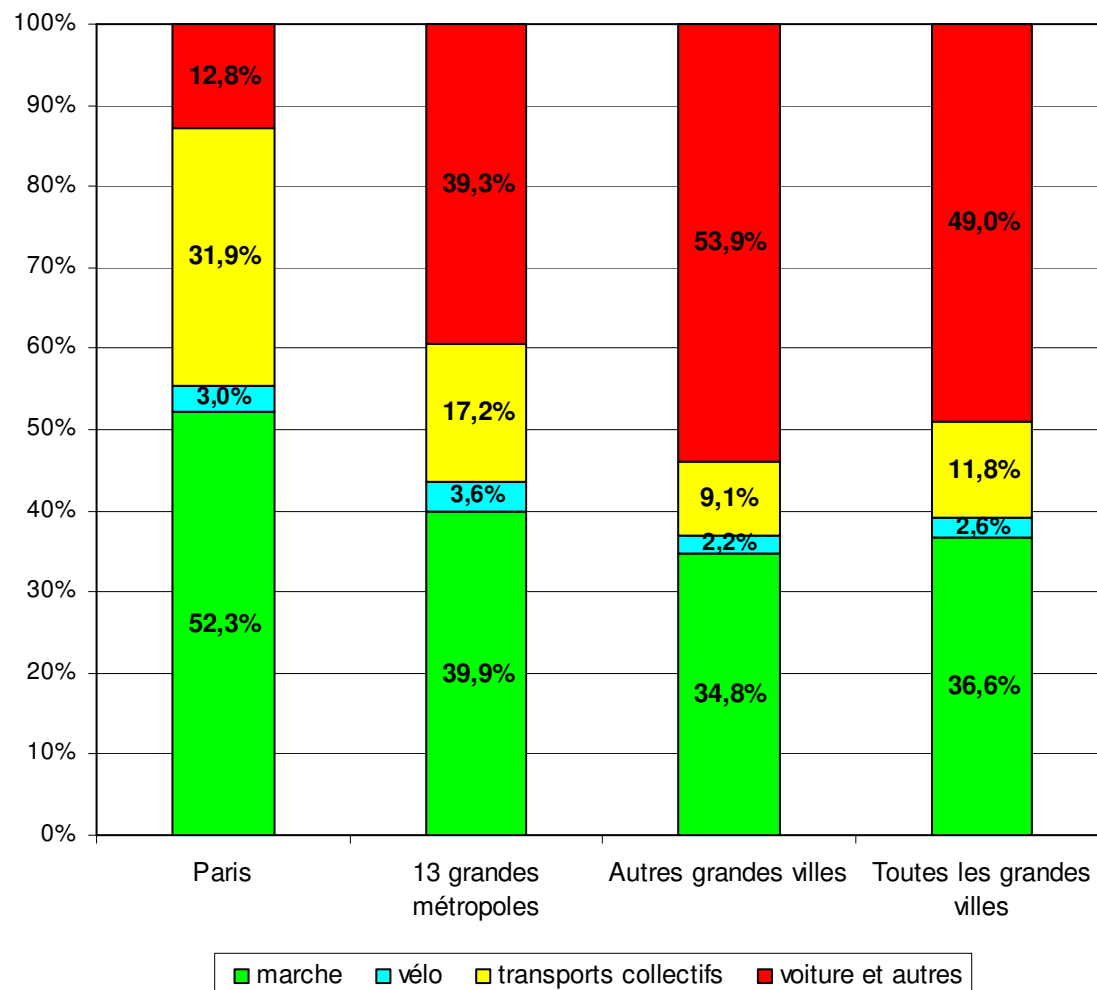
Analyse par taille de ville

Villes-centres

- Forte singularité parisienne.
- Les grandes métropoles (Lyon, Lille, etc.) font mieux que les autres grandes villes.
- Leurs résultats sont meilleurs y compris sur la marche, alors que les distances croissent avec la taille de la ville.



Répartition modale des déplacements des habitants des villes-centres



Banlieues et couronnes périurbaines

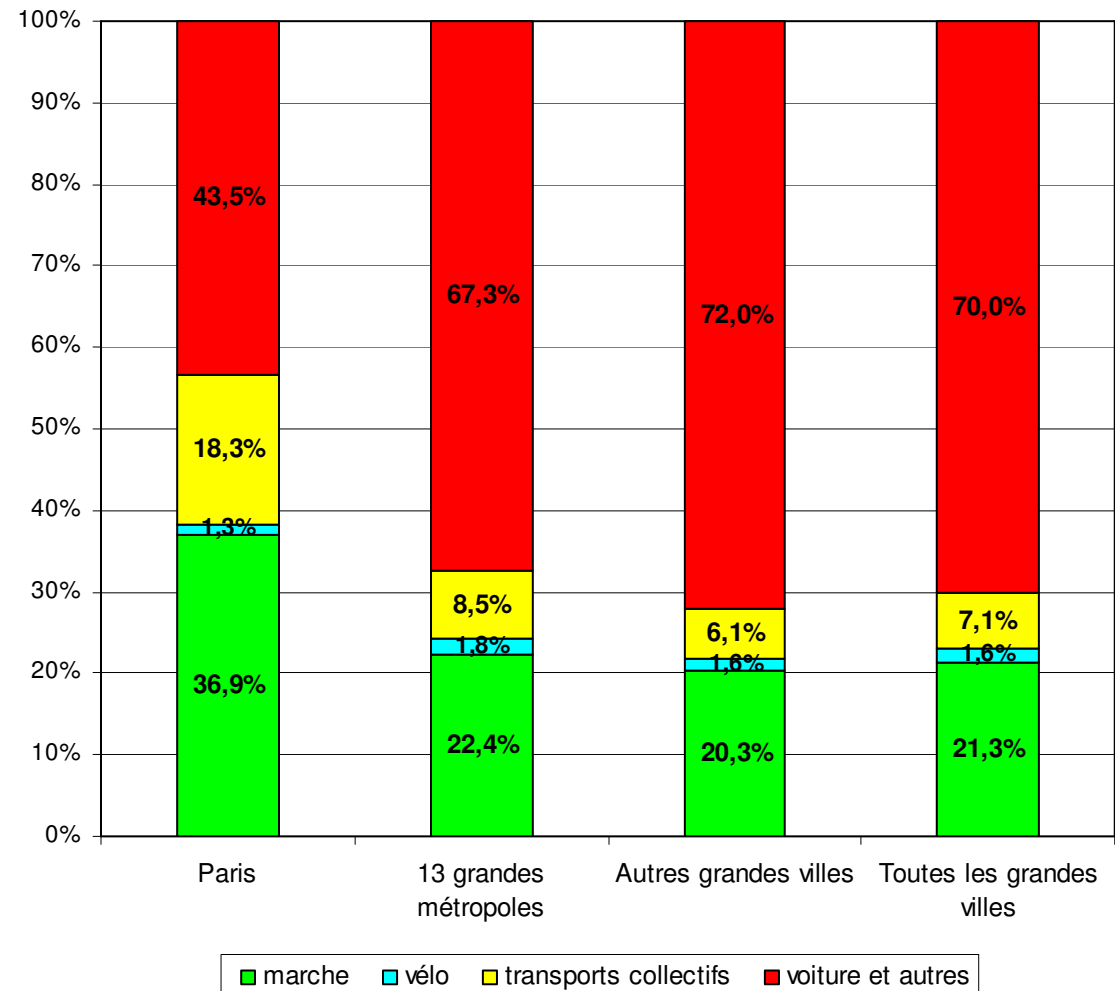
- Forte singularité parisienne, mais moins marquée que pour les villes-centres.

- Moins de différences entre les grandes métropoles et les autres grandes villes.

⇒ les politiques de mobilité restent encore largement à développer en dehors des villes-centres.



Répartition modale des déplacements des habitants des banlieues



Villes-centres

Les 5 premières

Voiture

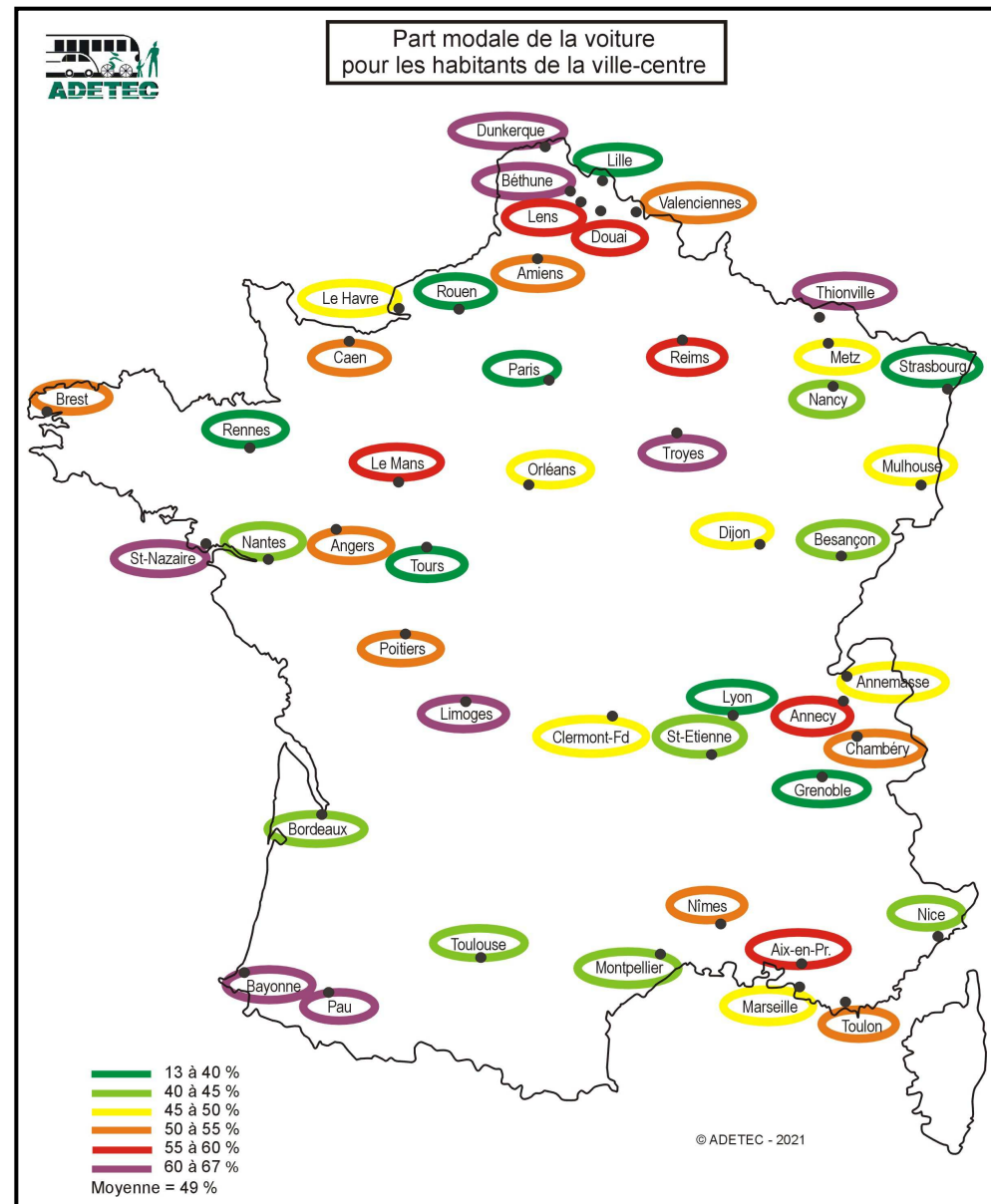
- 1) Paris 13 %.
- 2) Lyon 27 %.
- 3) Grenoble 32 %.
- 4) Rennes 33 %.
- 5) Strasbourg 36 %.

Marche

- 1) Paris 52 %.
- 2) Nancy 45 %.
- 3) Lyon 44 %.
- 4) Nice 44 %.
- 5) Rouen 43 %.

Vélo

- 1) Strasbourg 9 %.
- 2) Orléans 6,5 %.
- 3) Bordeaux 6,5 %.
- 4) Grenoble 5,5 %.
- 5) Rennes 4,5 %.



Les 5 premières (suite)

Transports collectifs

- 1) Paris 32 %.
- 2) Lyon 26 %.
- 3) Toulouse 21 %.
- 4) Grenoble 20 %.
- 5) Nantes 19 %.

Les 5 dernières

Voiture

- 43) Pau 63 %.
- 44) Bayonne 65 %.
- 45) Troyes 65 %.
- 46) Dunkerque 66 %.
- 47) St-Nazaire 67 %.

Transports collectifs

- 43) Thionville 5,5 %.
- 44) Douai 5 %.
- 45) Pau 4,5 %.
- 46) Lens 4 %.
- 47) Béthune 3,5 %.

Marche

- 43) Pau 29 %.
- 44) Dunkerque 27 %.
- 45) Bayonne 26 %.
- 46) Troyes 26 %.
- 47) St-Nazaire 24 %.

Vélo

- 43) Toulon 0,9 %.
- 44) Clermont-F^d 0,8 %.
- 45) Marseille 0,5 %.
- 46) Limoges 0,4 %.
- 47) St-Etienne 0,3 %.



Pôles urbains

Les 5 premiers

Voiture

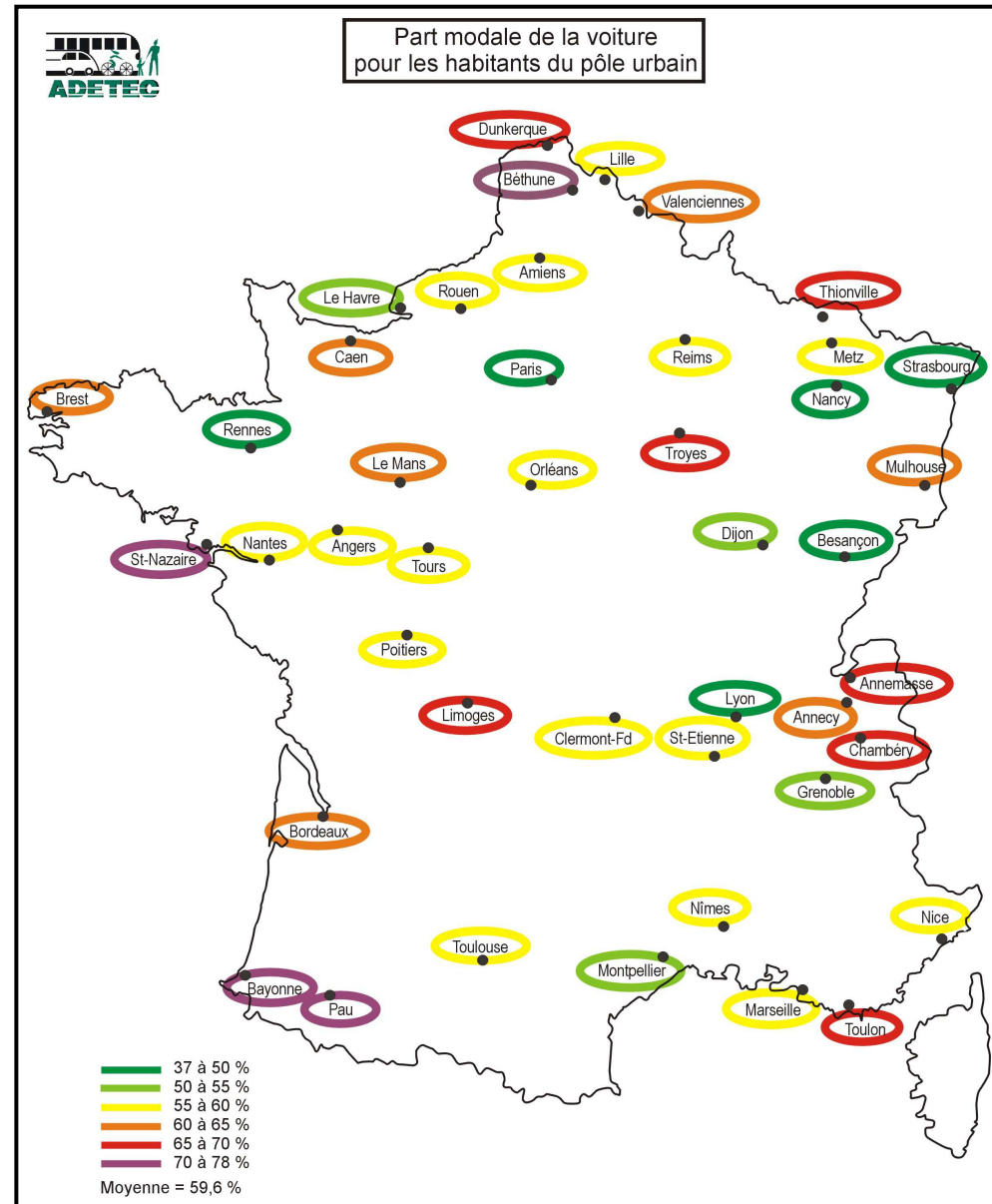
- 1) Paris 37 %.
- 2) Rennes 43 %.
- 3) Strasbourg 45 %.
- 4) Lyon 48 %.
- 5) Besançon 48 %.

Marche

- 1) Paris 40 %.
- 2) Besançon 37 %.
- 3) Rennes 37 %.
- 4) Amiens 35 %.
- 5) Le Havre 34 %.

Vélo

- 1) Strasbourg 7,5 %.
- 2) Orléans 5,5 %.
- 3) Rennes 4 %.
- 4) Bordeaux 3,5 %.
- 5) Grenoble 3,5 %.



Les 5 premiers (suite)

Transports collectifs

- 1) Paris 21 %.
- 2) Lyon 17 %.
- 3) Rennes 16 %.
- 4) Grenoble 15 %.
- 5) Nantes 15 %.

Les 5 derniers

Voiture

- 40) Troyes 68 %.
- 41) St-Nazaire 73 %.
- 42) Béthune 73 %.
- 43) Pau 73 %.
- 44) Bayonne 78 %.

Marche

- 40) Bordeaux 22 %.
- 41) Béthune 21 %.
- 42) St-Nazaire 19 %.
- 43) Pau 19 %.
- 44) Bayonne 16 %.

Vélo

- 40) Thionville 0,8 %.
- 41) Clermont-F^d 0,8 %.
- 42) Marseille 0,5 %.
- 43) Limoges 0,4 %.
- 44) St-Etienne 0,2 %.

Transports collectifs

- 40) Toulon 5 %.
- 41) St-Nazaire 5 %.
- 42) Bayonne 4,5 %.
- 43) Pau 4 %.
- 44) Béthune 3,5 %.



Aires urbaines

Les 5 premières

Voiture

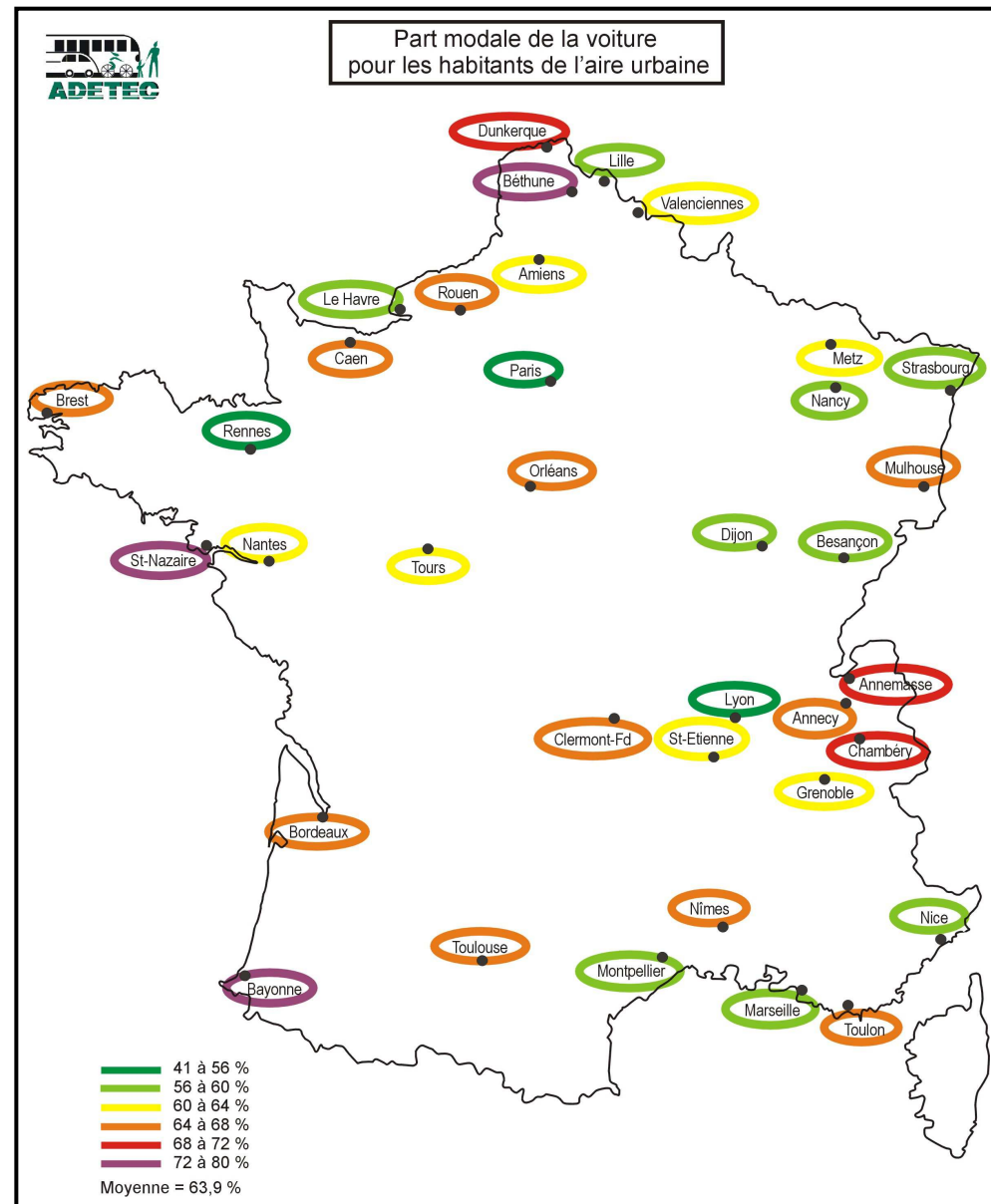
- 1) Paris 41 %.
- 2) Lyon 54 %.
- 3) Rennes 56 %.
- 4) Strasbourg 56 %.
- 5) Nancy 58 %.

Marche

- 1) Paris 38 %.
- 2) Nice 32 %.
- 3) Le Havre 31 %.
- 4) Nancy 31 %.
- 5) Rennes 31 %.

Vélo

- 1) Strasbourg 6 %.
- 2) Orléans 4 %.
- 3) Bordeaux 3,5 %.
- 4) Montpellier 2,5 %.
- 5) Rennes 2,5 %.



Les 5 premières (suite)

Transports collectifs

- 1) Paris 19 %.
- 2) Lyon 14 %.
- 3) Toulouse 12 %.
- 4) Grenoble 12 %.
- 5) Nantes 12 %.

Les 5 dernières

Voiture

- 32) Poitiers 71 %.
- 33) Béthune 73 %.
- 34) Limoges 74 %.
- 35) St-Nazaire 74 %.
- 36) Bayonne 80 %.

Transports collectifs

- 32) Dunkerque 5 %.
- 33) Toulon 5 %.
- 34) Chambéry 5 %.
- 35) Bayonne 4,5 %.
- 36) Béthune 3,5 %.

Marche

- 32) Béthune 21 %.
- 33) Toulouse 20 %.
- 34) Bordeaux 20 %.
- 35) St-Nazaire 18 %.
- 36) Bayonne 15 %.

Vélo

- 32) Clermont-F^d 0,8 %.
- 33) Metz 0,8 %.
- 34) Rouen 0,7 %.
- 35) Marseille 0,5 %.
- 36) St-Etienne 0,4 %.



Partage de l'espace



Introduction méthodologique

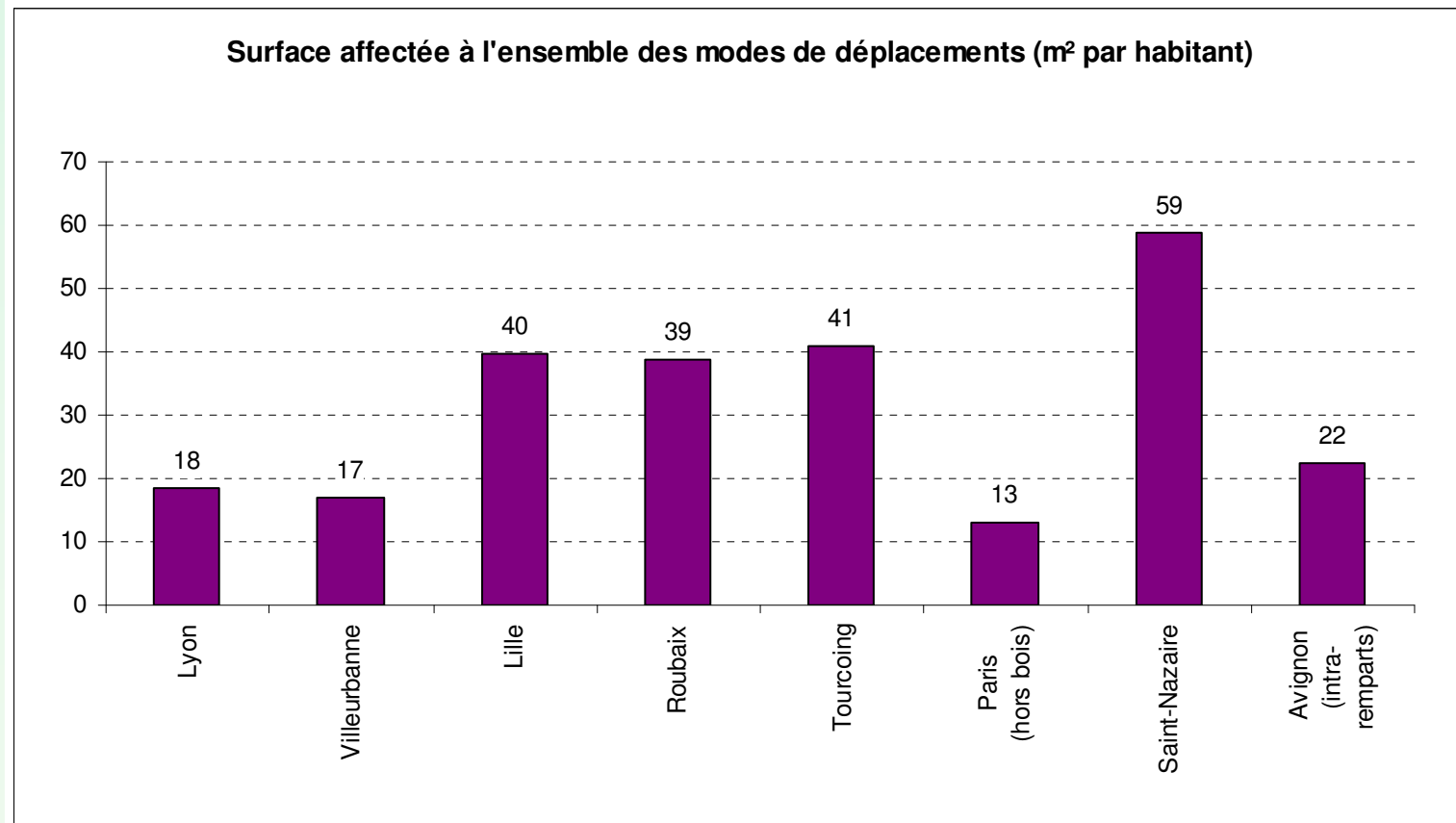
- Sont pris en compte : les espaces publics de surface, parkings inclus, et les voies privées ouvertes à la circulation publique.
- Source : recensement auprès des Métropoles, Communautés d'agglomérations, Villes et agences d'urbanisme (600 échanges par mail et téléphone).
- Seulement 2 Métropoles (Lyon et Lille), 3 villes (Paris, Saint-Nazaire et Troyes) et Avignon pour son cœur historique disposent de données surfaciques complètes ou quasi complètes.
- Ces données sont conçues pour gérer et entretenir leur patrimoine $\Rightarrow$ nous avons dû les retravailler (environ 2 millions de données traitées).
- Troyes : données incomplètes pour le stationnement automobile $\Rightarrow$ nous n'avons pu y calculer qu'une partie des indicateurs.
- Les chiffres ont été calculés à trois échelles :
 - 8 villes : Lyon et Villeurbanne (Métropole de Lyon), Lille, Roubaix et Tourcoing (Métropole de Lille), Paris, Saint-Nazaire et Avignon (intra-remparts),
 - Métropole de Lyon, avec le détail par commune et par arrondissement,
 - Métropole de Lille, avec le détail par commune.



Résultats pour 8 villes

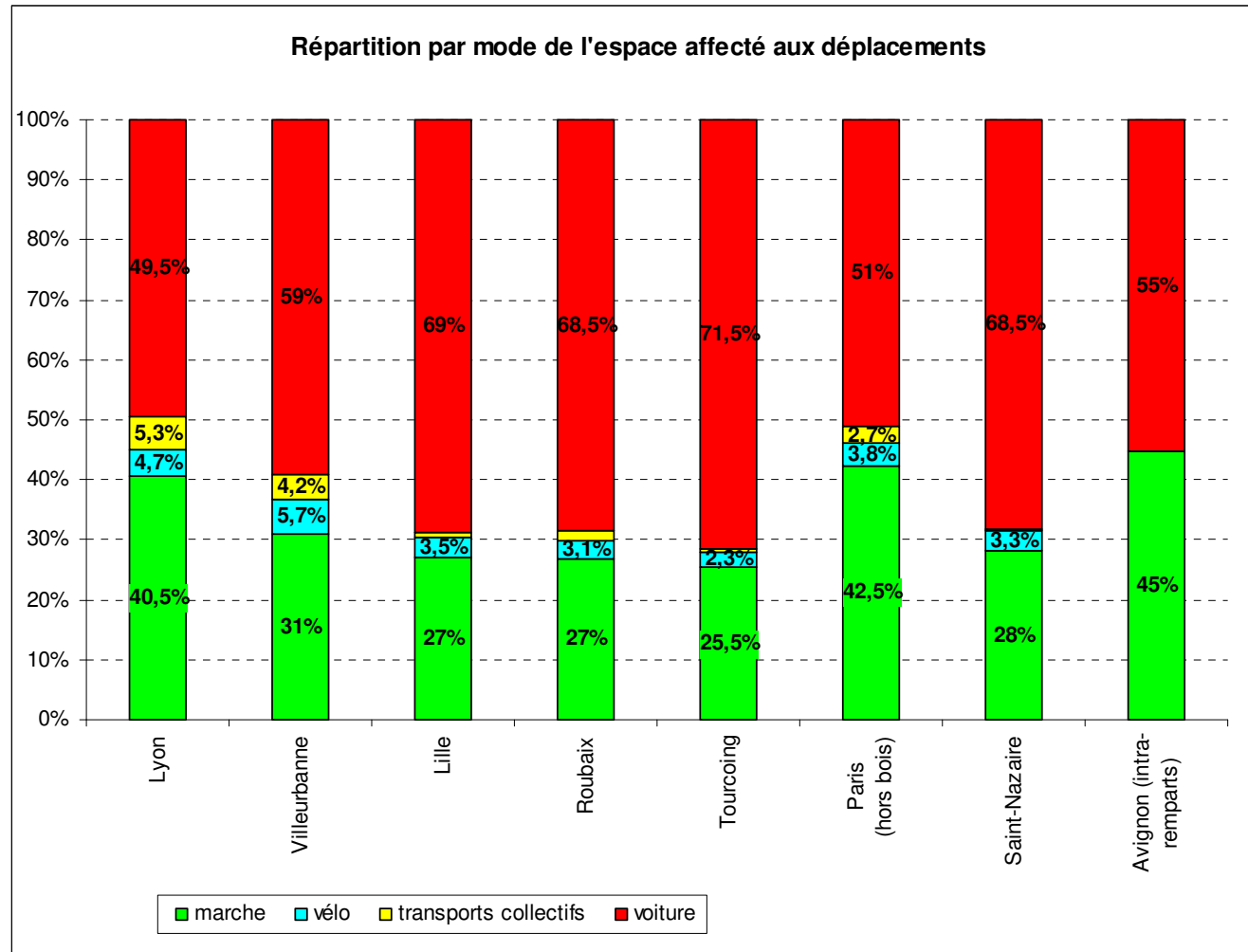
Mètres carrés par habitant affectés à la mobilité

- Saint-Nazaire : larges avenues lors de la reconstruction après la 2^e guerre mondiale.
- Paris, Lyon et Villeurbanne sont plus économes en espace que Lille, Roubaix et Tourcoing et même que l'intra-remparts d'Avignon.
- Les écarts de densité de population n'expliquent pas tout.



Répartition par mode de déplacement

- La voiture se classe partout première devant la marche, y compris à Paris.
- C'est là où l'espace est le plus rare (Paris, Lyon, Villeurbanne, Avignon intra-murals) qu'il est le mieux partagé.

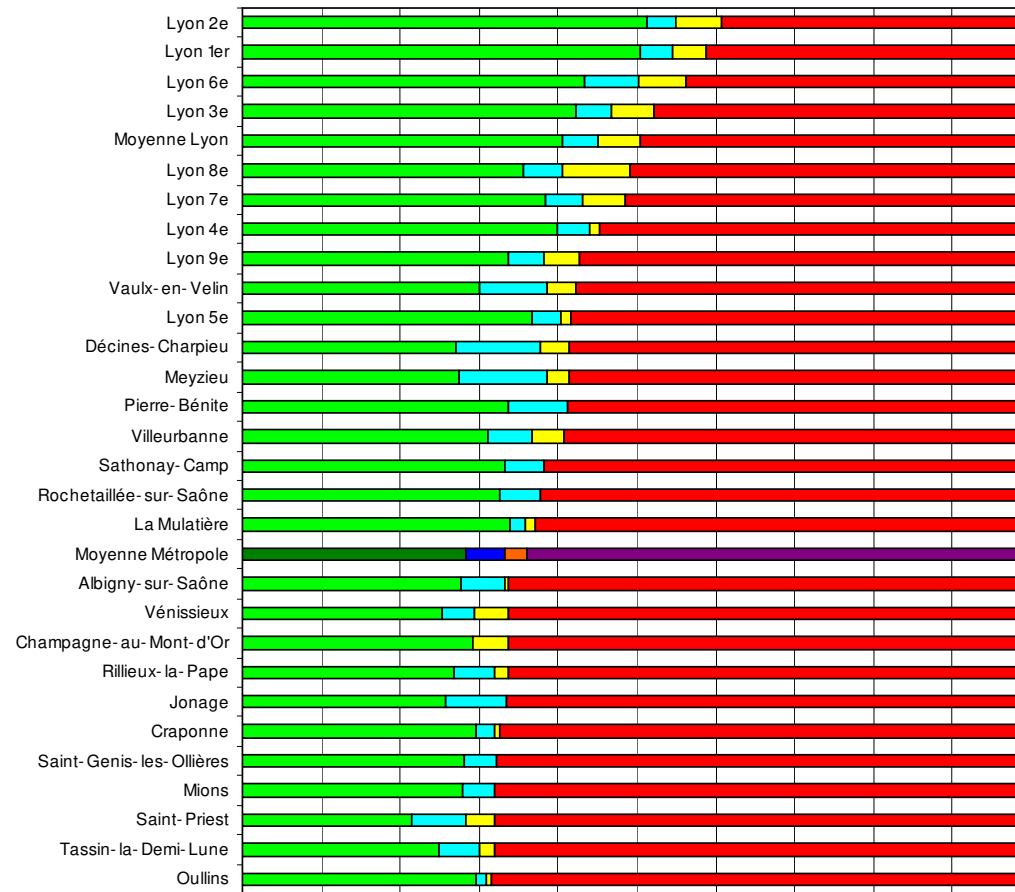


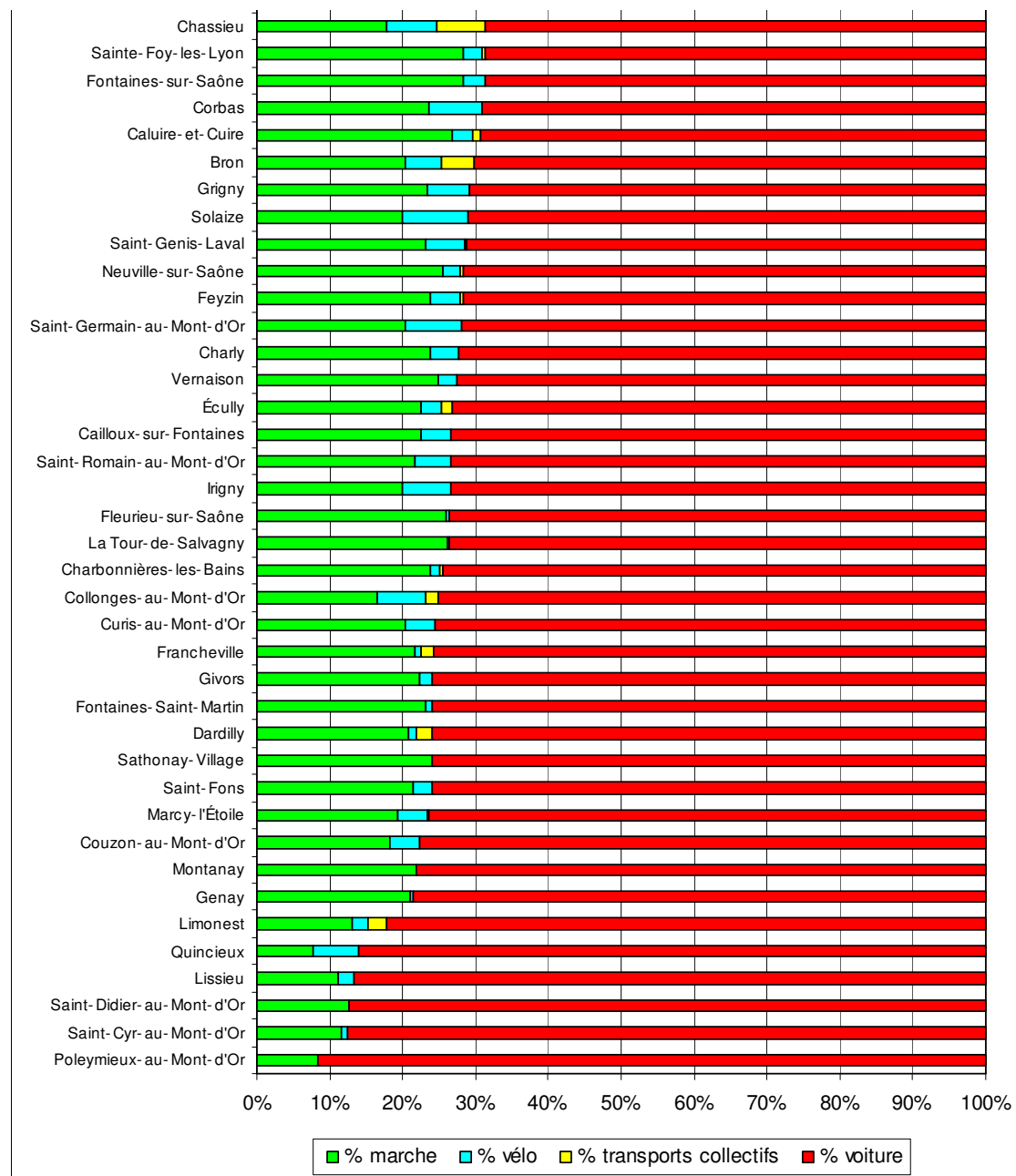
Résultats pour la Métropole de Lyon

- La marche ne devance la voiture que dans les deux arrondissements centraux de Lyon.
- De nouveau, c'est là où l'espace est le plus rare (notamment à Lyon et Villeurbanne) qu'il est le mieux partagé.



Répartition par mode de l'espace affecté aux déplacements dans la Métropole de Lyon



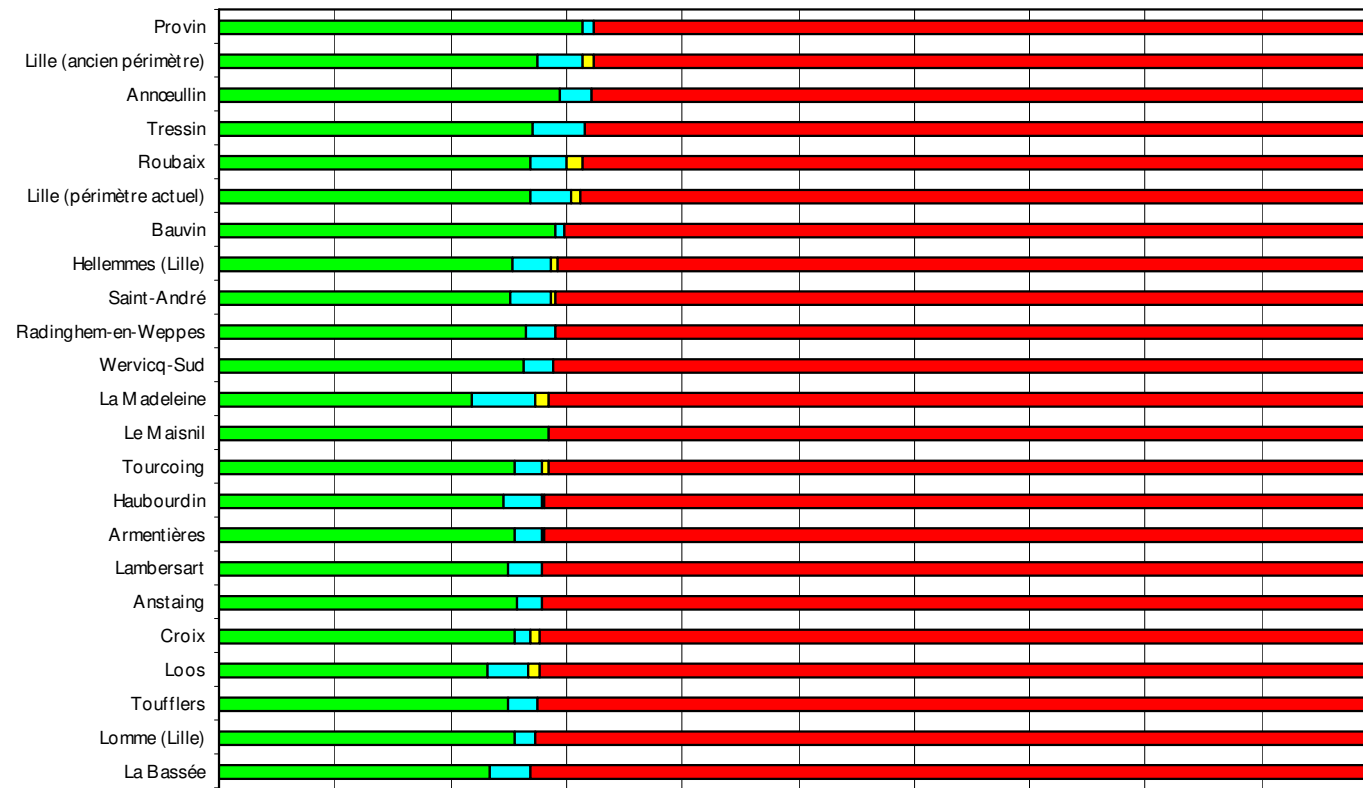


Résultats pour la Métropole de Lille

- La voiture se classe première avec une bonne avance partout, y compris à Lille.
- De nouveau, c'est là où l'espace est le plus rare (notamment à Lille, Roubaix et Tourcoing) qu'il est le mieux partagé.



Répartition par mode de l'espace affecté aux déplacements dans la Métropole de Lille



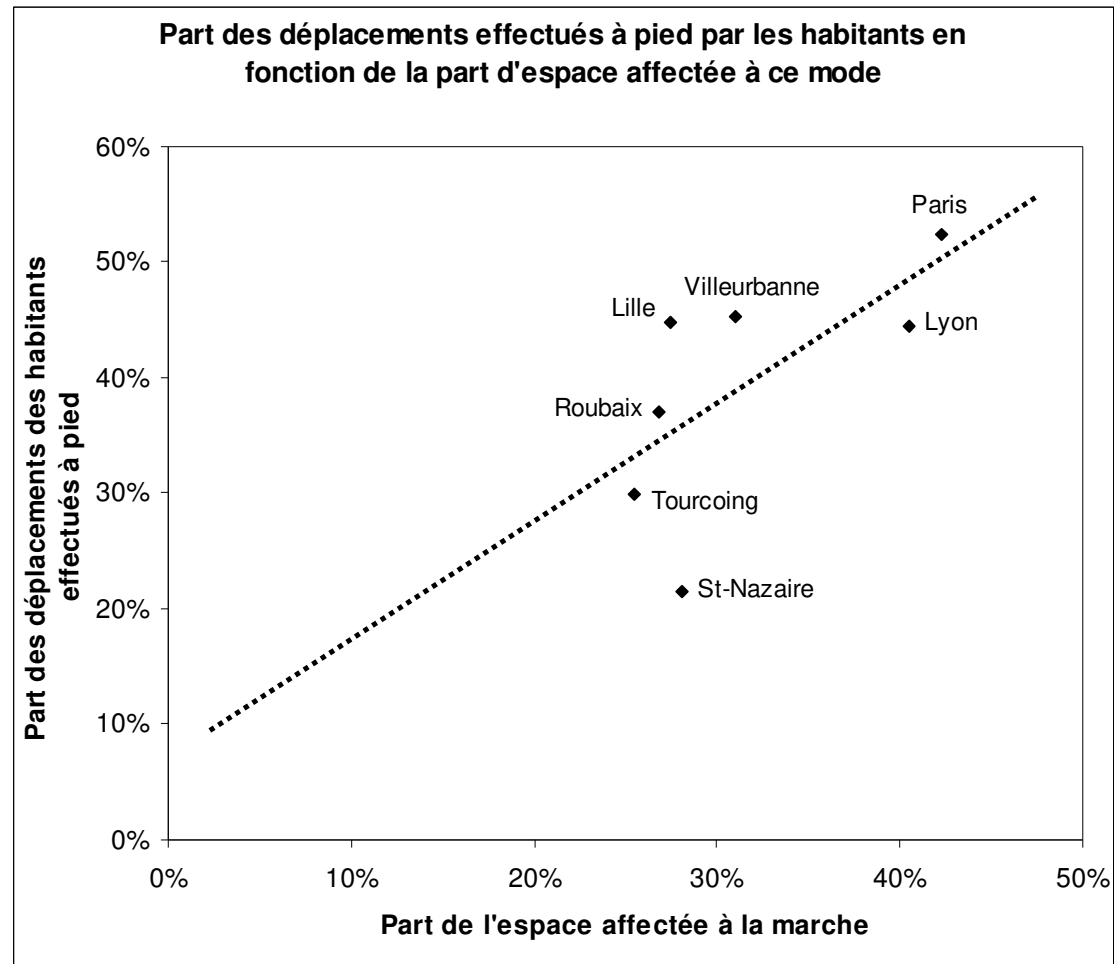
Analyse croisée



Résultats pour 7 villes

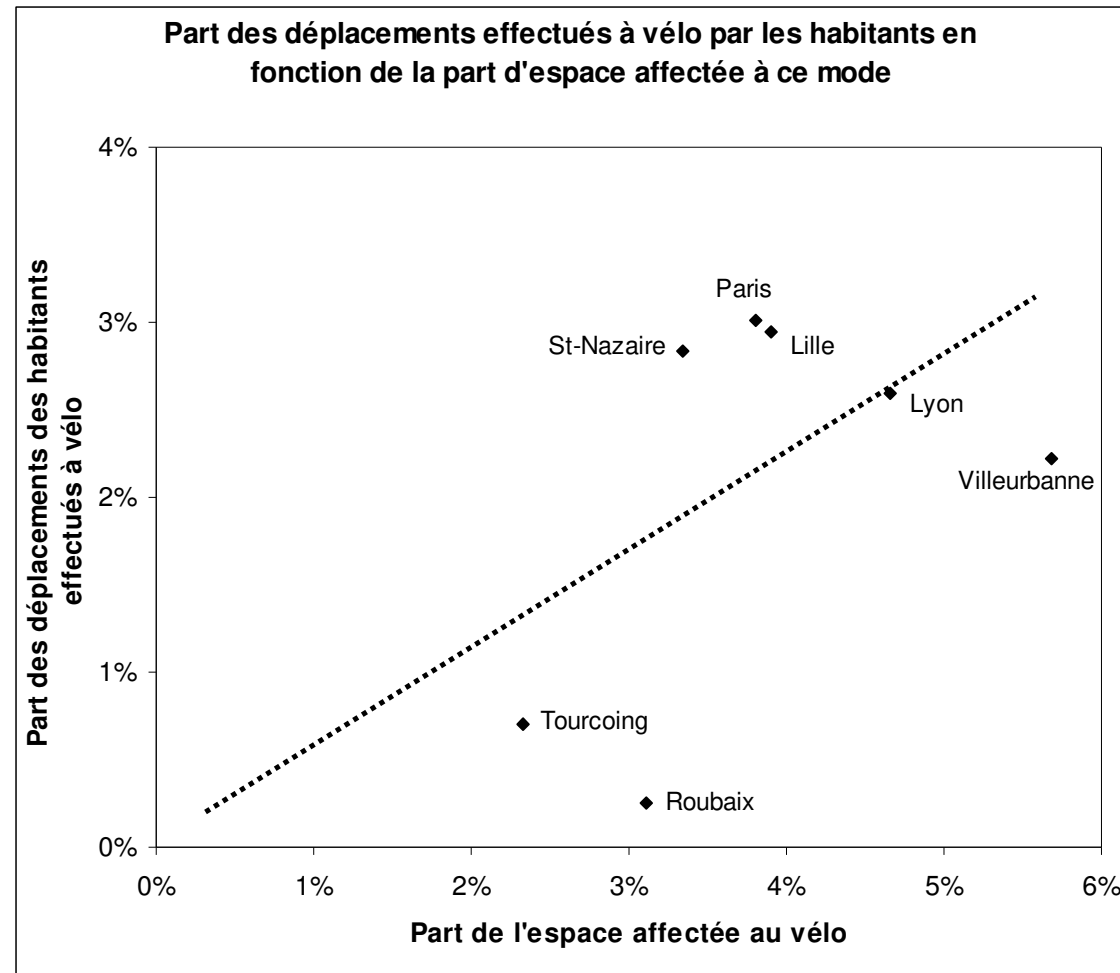
Marche à pied

- Plus la part d'espace affectée à la marche est importante, plus les habitants se déplacent à pied.



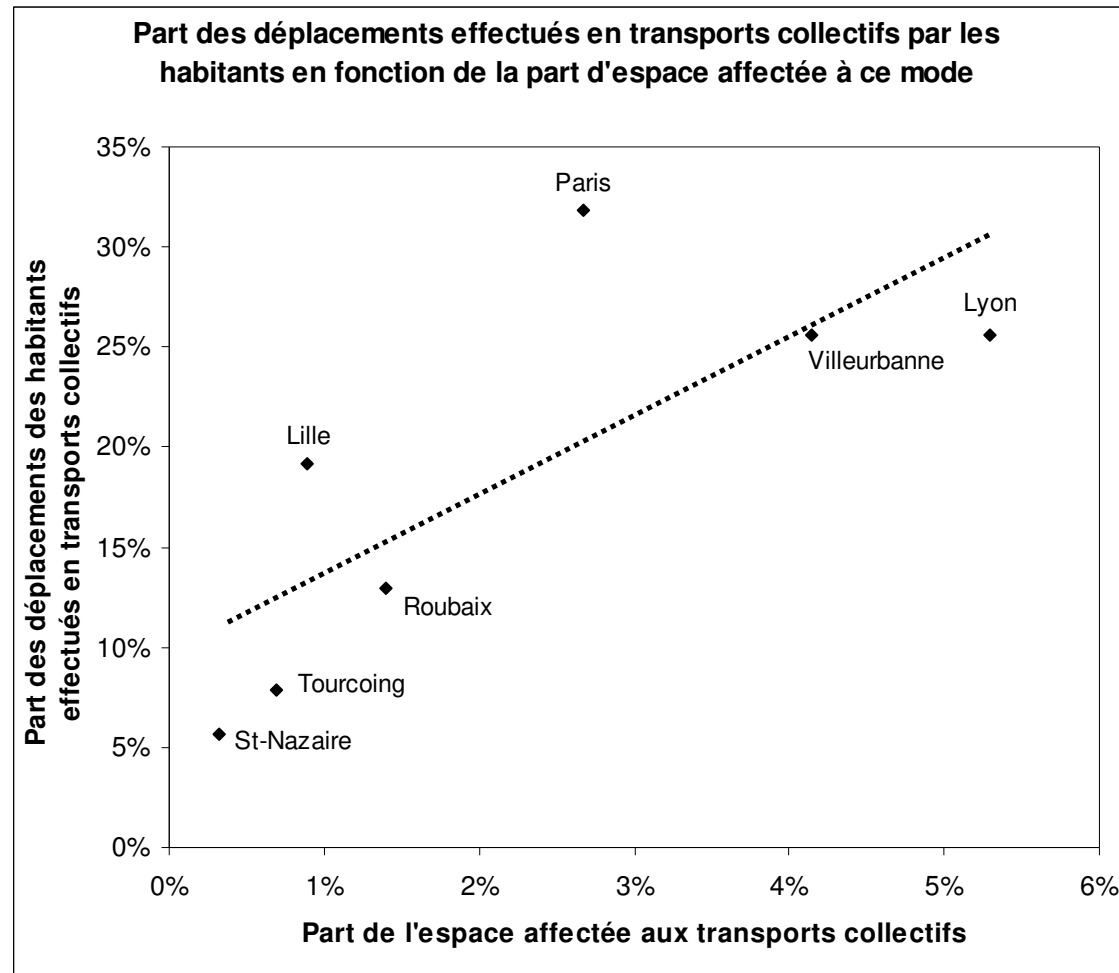
Vélo

- Plus la part d'espace affectée au vélo est importante, plus les habitants se déplacent à vélo.
- Corrélation moindre que pour la marche, toutefois.



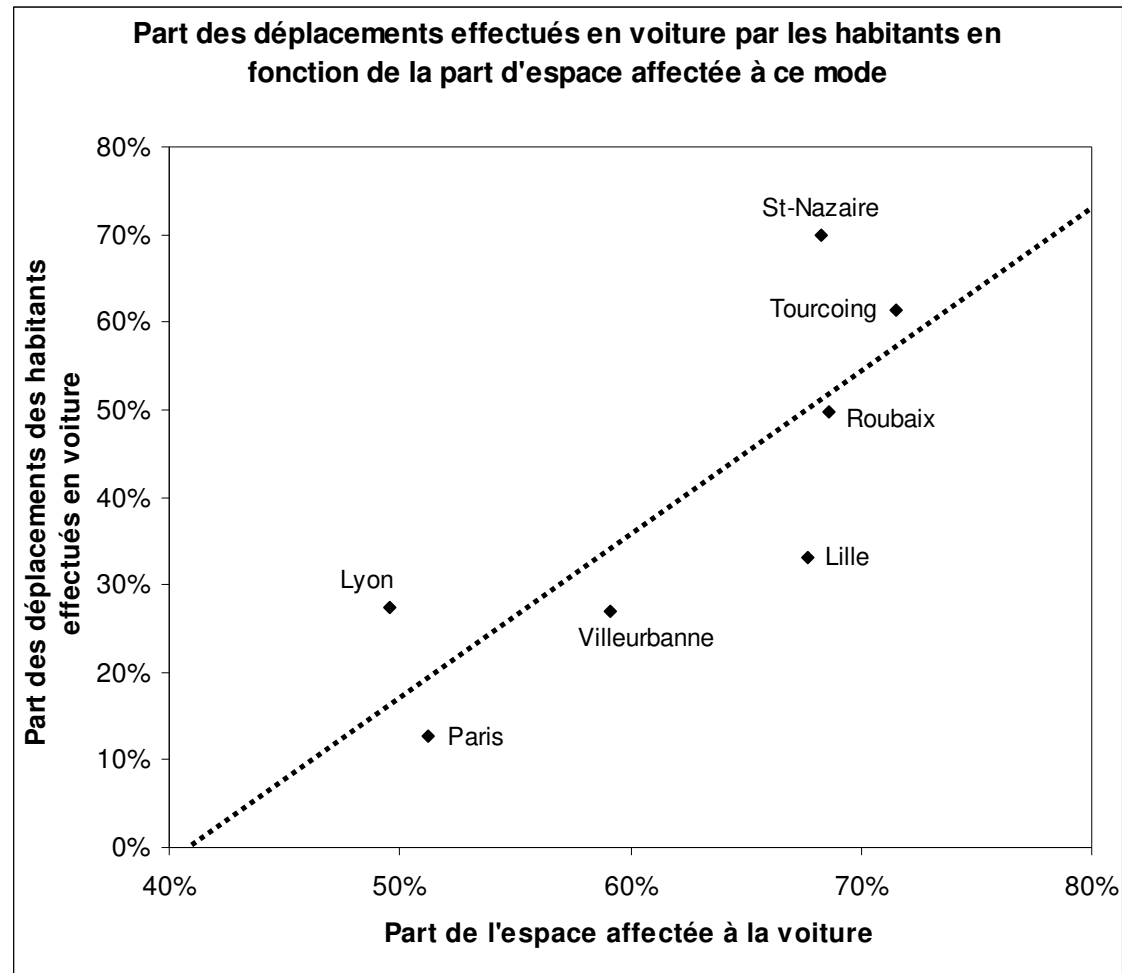
Transports collectifs

- Plus la part d'espace affectée aux bus et trams est importante, plus les habitants se déplacent en transports collectifs.
- Corrélation moindre que pour la marche, mais meilleure que pour le vélo.



Voiture

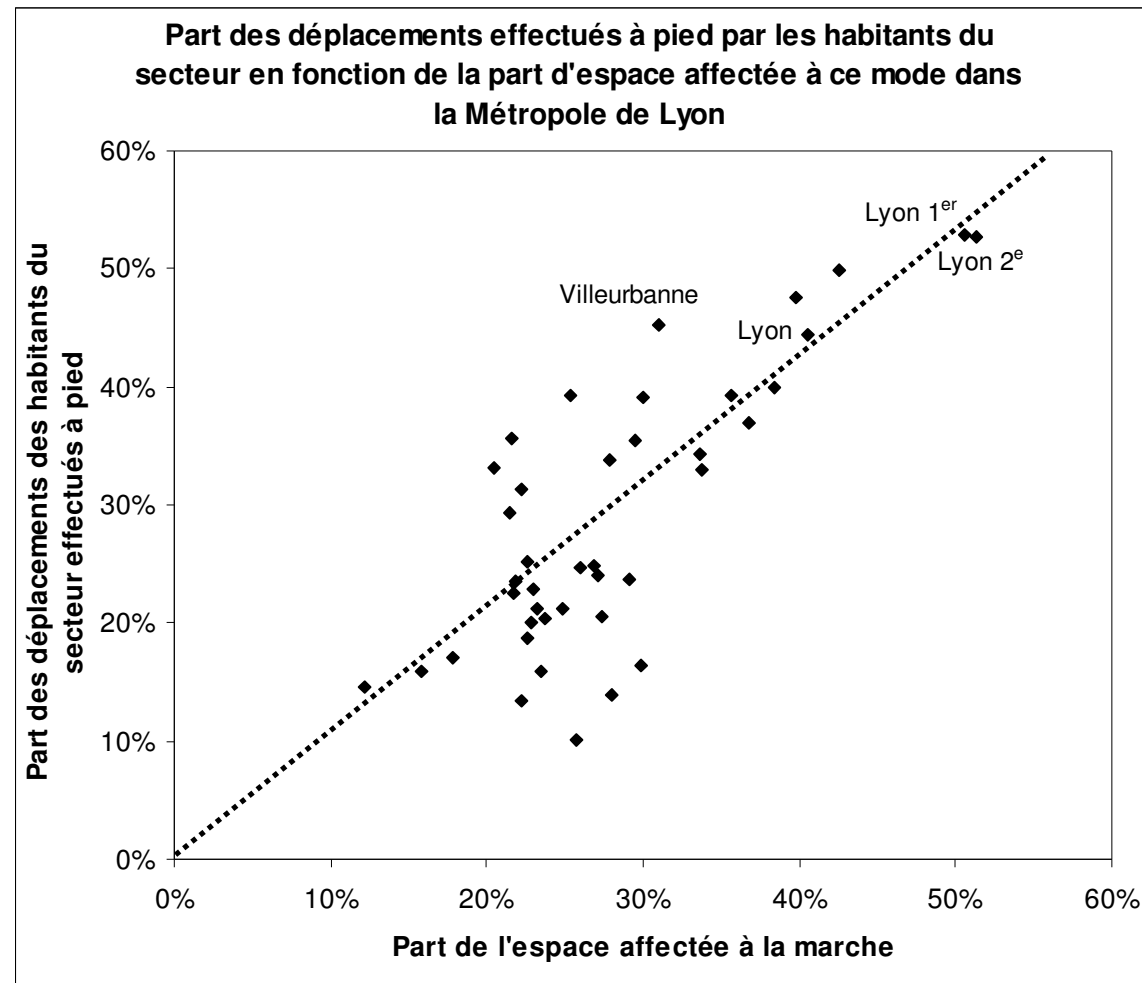
- Plus la part d'espace affectée à la voiture est importante, plus les habitants se déplacent en voiture.
- Corrélation aussi bonne que pour la marche.



Résultats pour la Métropole de Lyon

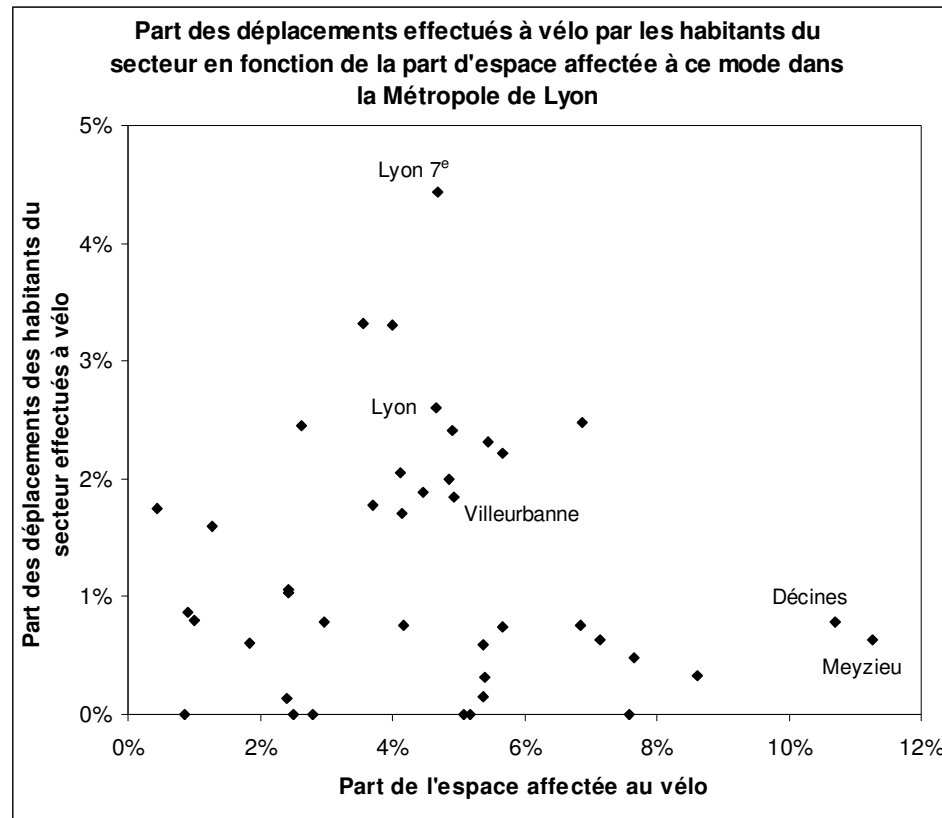
Marche

- Là encore, plus la part d'espace affectée à la marche est importante, plus les habitants se déplacent à pied.



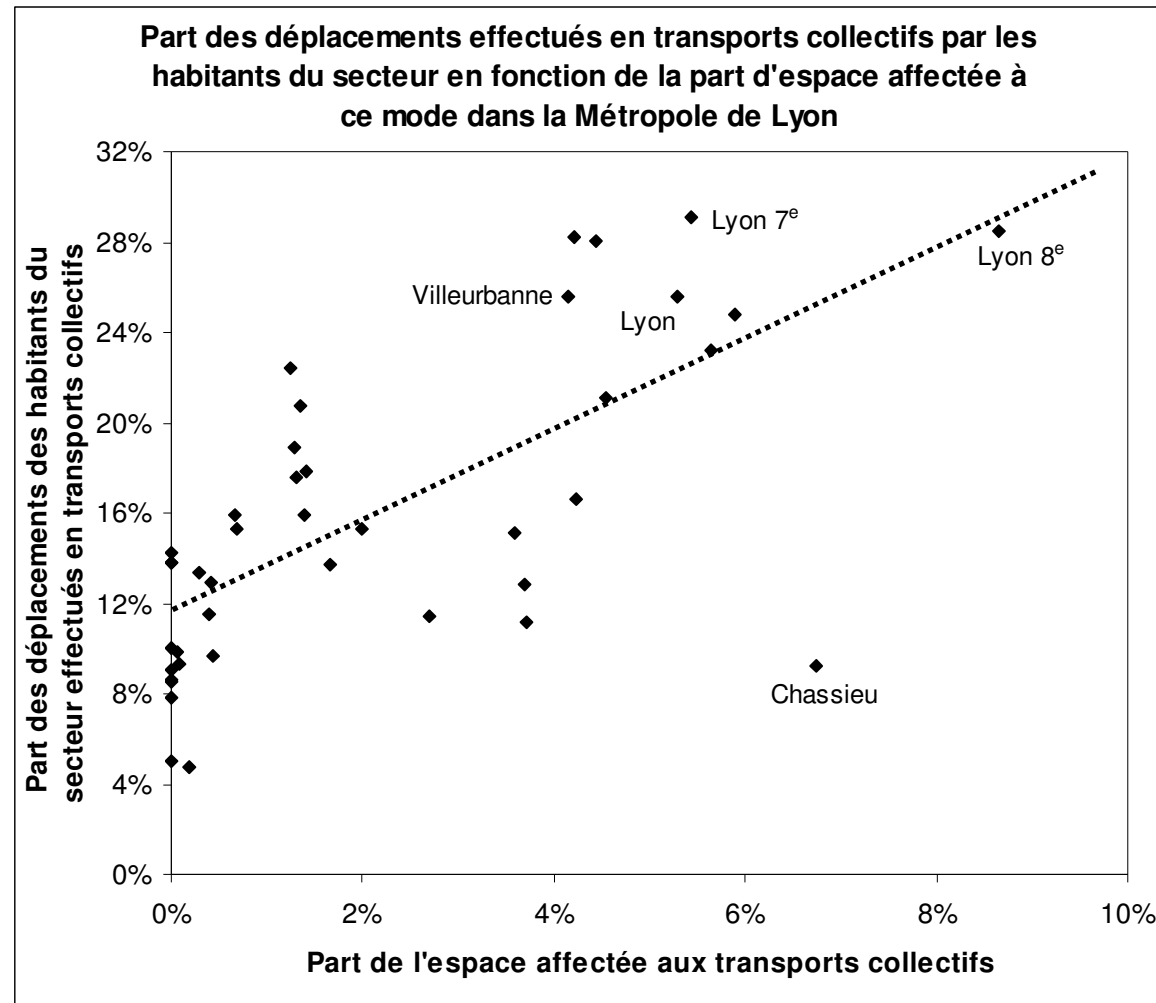
Vélo

- Pas de corrélation entre l'espace affectée au vélo et sa part modale.
- Quelques explications :
 - des communes affectant beaucoup d'espace au vélo en accordent aussi beaucoup à la voiture,
 - leurs aménagements cyclables sont souvent davantage destinés aux loisirs qu'à la mobilité quotidienne,
 - leurs habitants effectuent souvent des déplacements longs, donc difficiles à faire à vélo.



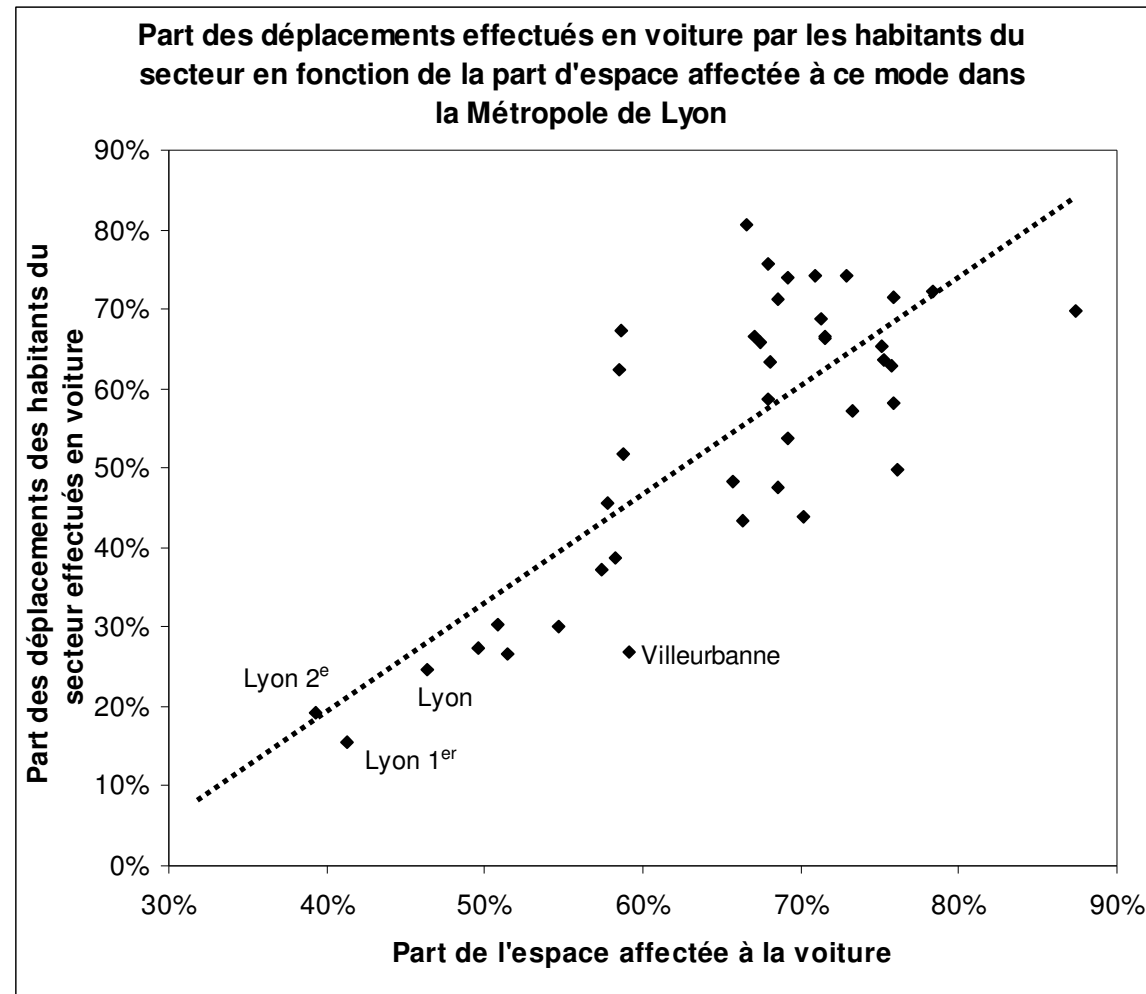
Transports collectifs

- Plus la part d'espace affectée aux bus et trams est importante, plus les habitants se déplacent en transports collectifs.
- Corrélation moindre que pour la marche.



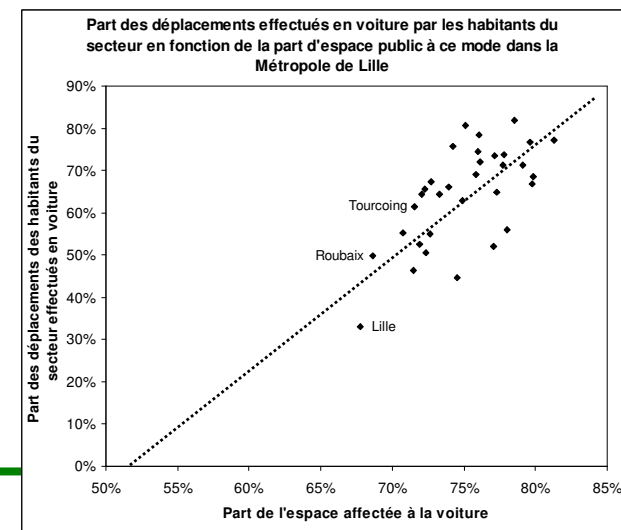
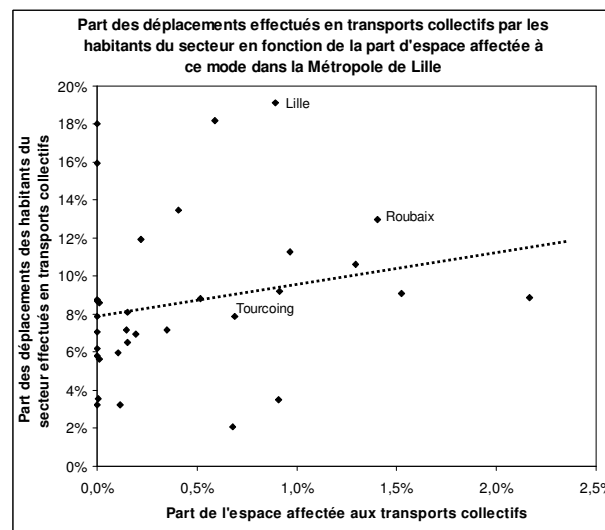
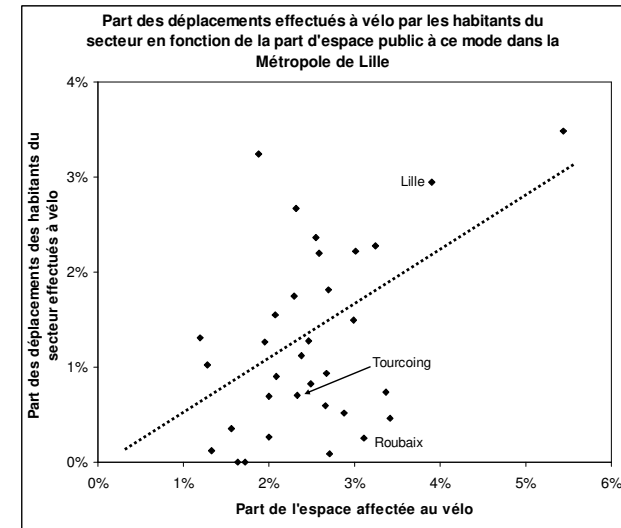
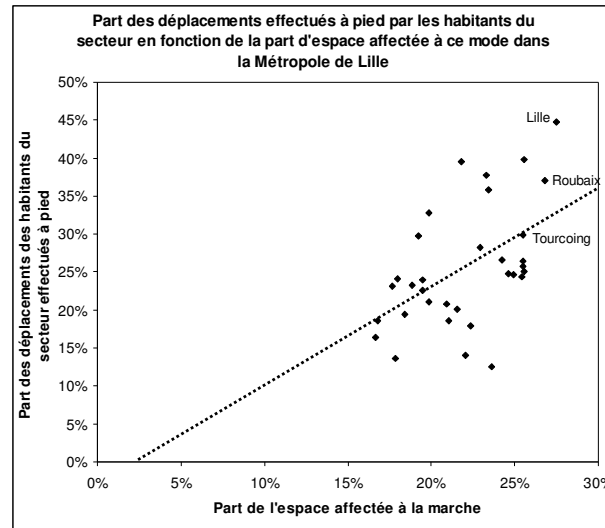
Voiture

- Là encore, plus la part d'espace affectée à la voiture est importante, plus les habitants se déplacent en voiture.
- Corrélation aussi bonne que pour la marche.



Résultats pour la Métropole de Lille

- Bonne corrélation pour la marche et la voiture.
- Assez faible corrélation pour le vélo et les transports collectifs.



Conclusions et prolongements



Conclusion

Parts modales

- En moyenne, les habitants des villes-centres effectuent 49 % de leurs déplacements en voiture, 36,6 % à pied, 11,8 % en transports collectifs et 2,6 % à vélo.
- Il y a de gros écarts entre les villes les plus vertueuses (Paris, Lyon, Grenoble, Rennes, Strasbourg), où la part de la voiture dans la ville-centre varie entre 13 et 36 % et les moins vertueuses (Saint-Nazaire, Dunkerque, Bayonne, Troyes, Pau) où elle varie entre 63 et 67 %.
- Les écarts entre les villes se font surtout sur la marche à pied, puis sur les transports collectifs et moindrement sur le vélo.
- Les habitants des banlieues effectuent 70 % de leurs déplacements en voiture, 21,3 % à pied, 7,1 % en transports collectifs et 1,6 % à vélo.
- Ceux des couronnes périurbaines effectuent 74,8 % de leurs déplacements en voiture, 18,5 % à pied, 5,6 % en transports collectifs et 1,2 % à vélo.
- Il y a plus d'écarts entre les villes-centres et les banlieues qu'entre les banlieues et les couronnes périurbaines ⇒ les politiques de mobilité restent encore largement à développer en dehors des villes-centres.
- Globalement, les métropoles sont plus vertueuses que les villes moins grandes.



Partage de l'espace

- Seulement 2 métropoles (Lyon et Lille) et 3 villes (Paris, Saint-Nazaire et Avignon pour son cœur historique) disposent de données complètes permettant de calculer le partage de l'espace entre les différents modes de déplacement.
- La surface d'espace public affectée à la mobilité varie entre 13 m² par habitant à Paris et 59 m² par habitant à Saint-Nazaire.
- La part de cette surface affectée à la voiture varie entre 49,5 % à Lyon et 91 % dans une commune de la périphérie de Lille.
- Les villes où l'espace est le plus rare sont celles qui le partagent le mieux (Lyon, Paris et Villeurbanne).

Analyse croisée

- Forte corrélation entre la part d'espace accordée à la marche et à la voiture et l'usage de chacun de ces modes.
- Corrélation moindre pour les transports collectifs et surtout le vélo.



Prolongements

Fait

- Zoom sur les parts modales dans les 20 plus grandes villes (Palmarès des Mobilités).

A faire

- Calcul du partage de l'espace dans toutes les villes. Quelques-unes l'auront peut-être dans quelques mois (le Havre, Tours, Annecy).

- Etude complète sur les autres facteurs influant sur les parts modales, à l'instar de ce qui a été fait pour les villes moyennes (ADETEC, 2019) :

⇒ Dans les villes moyennes, 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, degré de périurbanisation, mixité fonctionnelle...),*
- *l'offre de voirie, son partage et la modération des vitesses,*
- *le stationnement automobile,*
- *les offres propres à chaque mode de déplacement alternatif (marche, vélo, transports collectifs),*
- *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

