

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/).

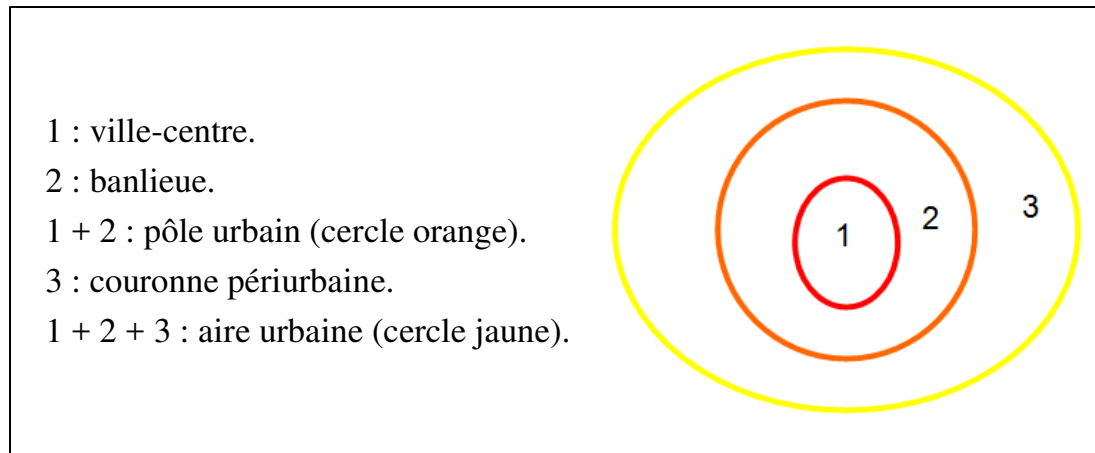


Parts modales



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.

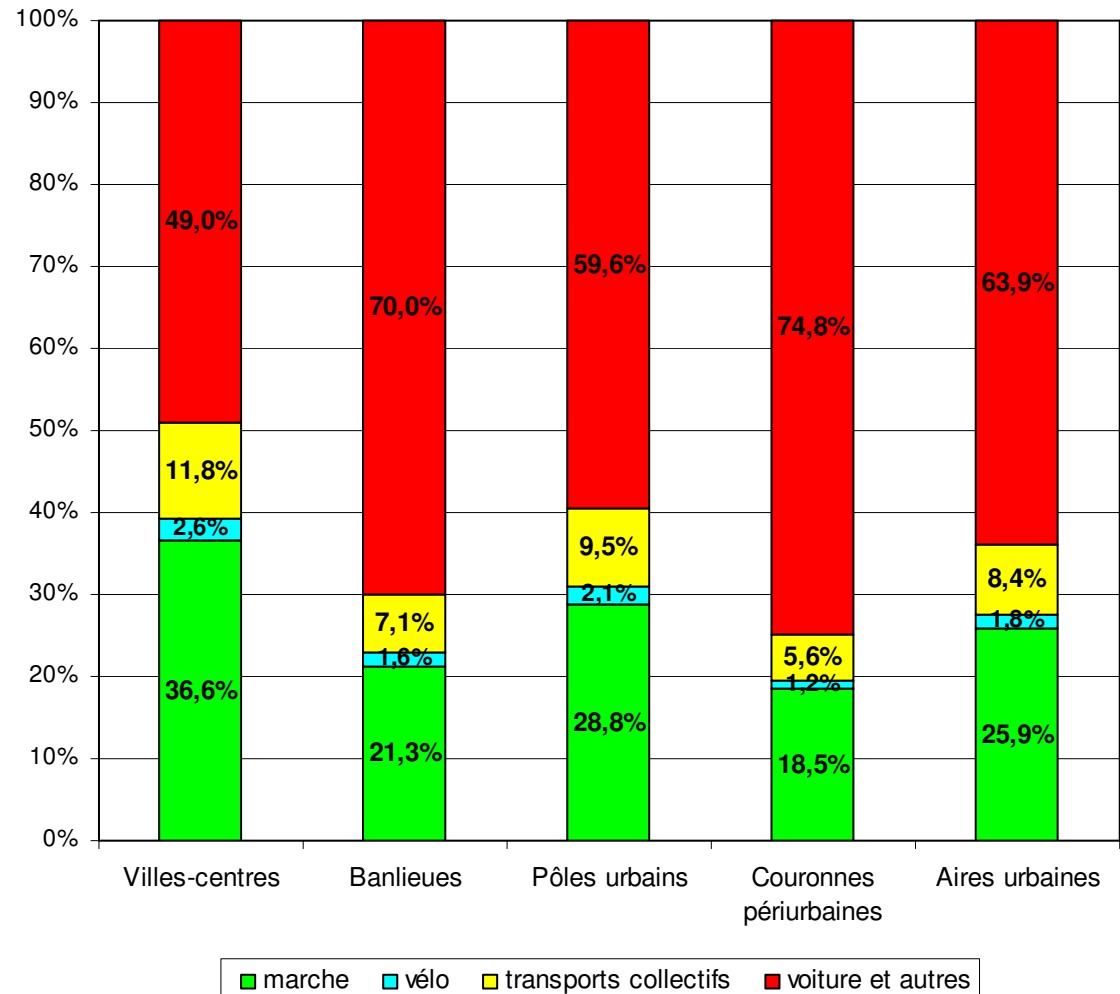
Valeurs moyennes

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



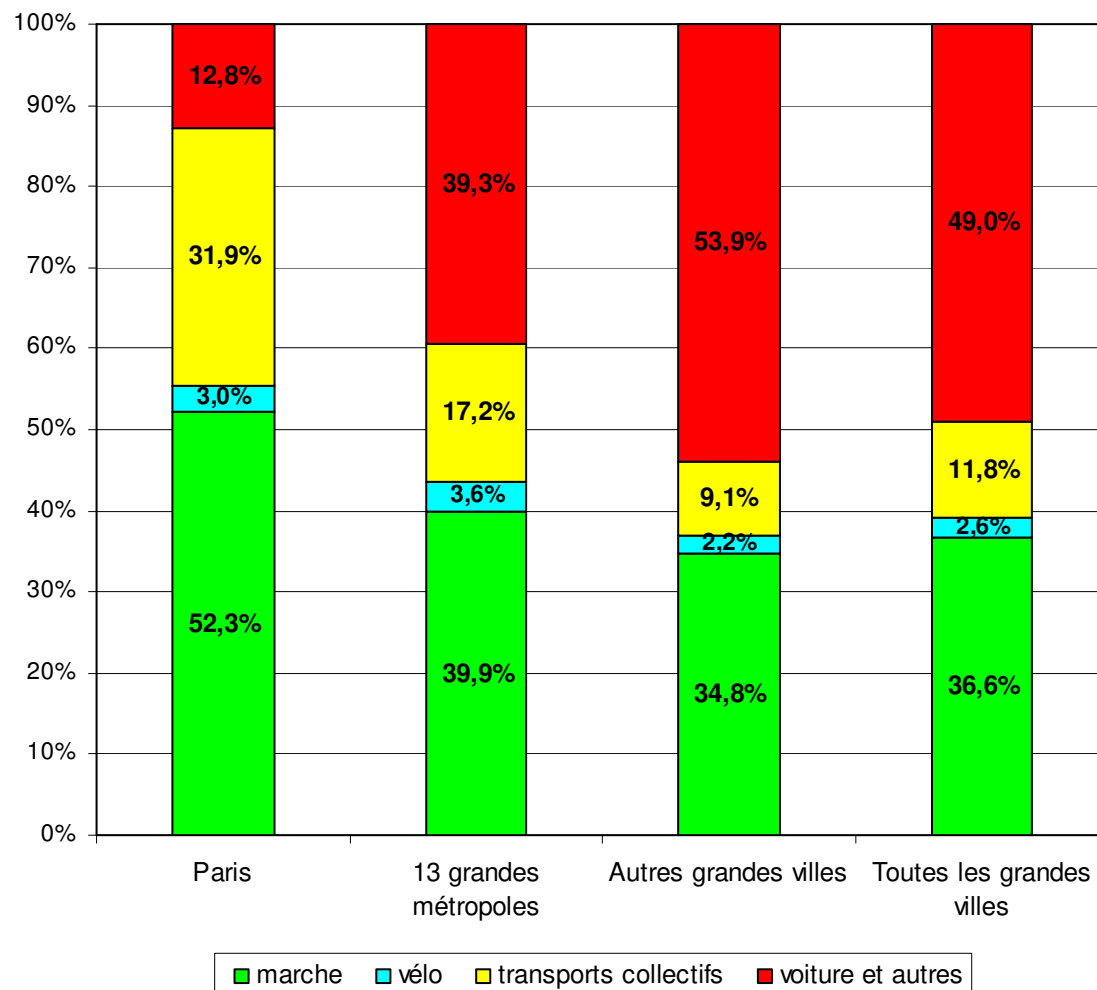
Analyse par taille de ville

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

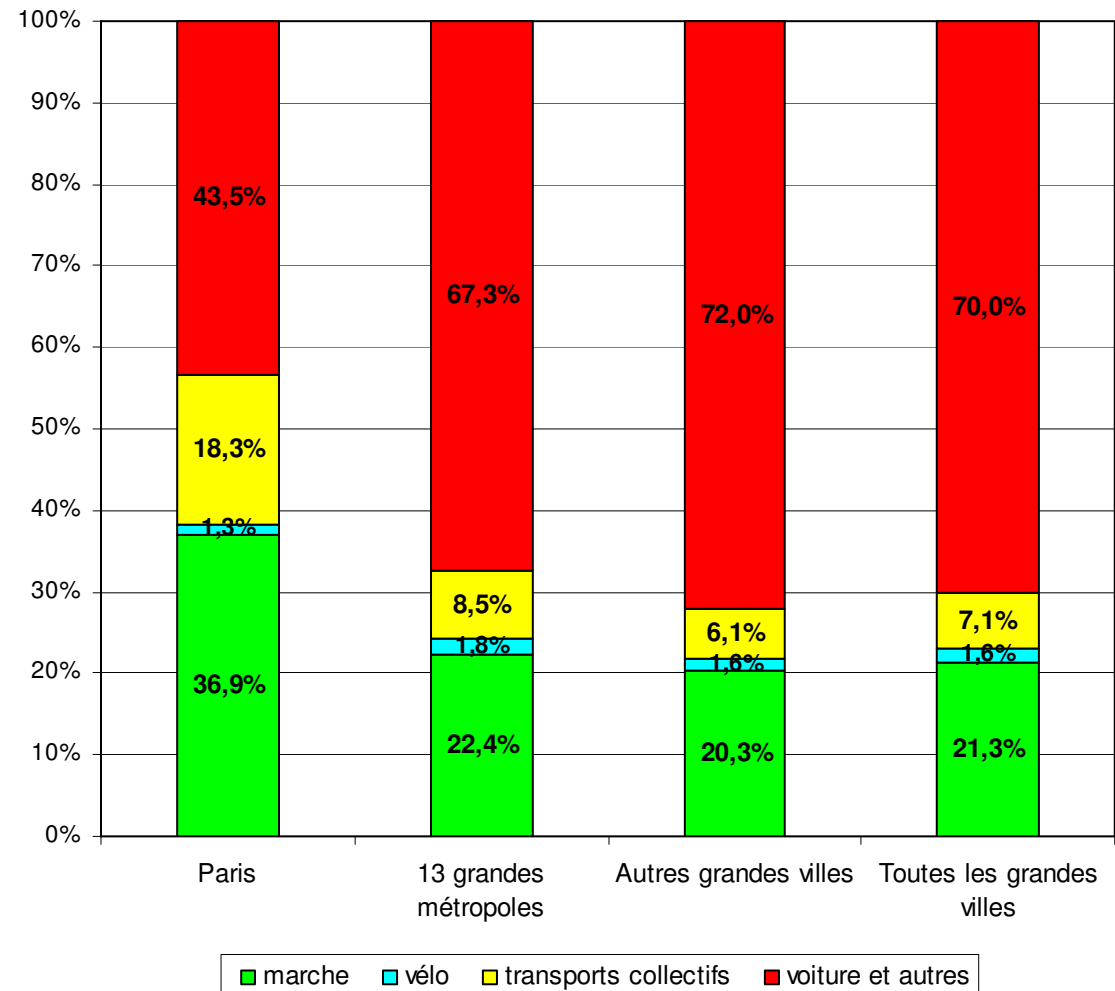
- Forte singularité parisienne, mais moins marquée que pour les villes-centres.

- 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

Marche + vélo + TC

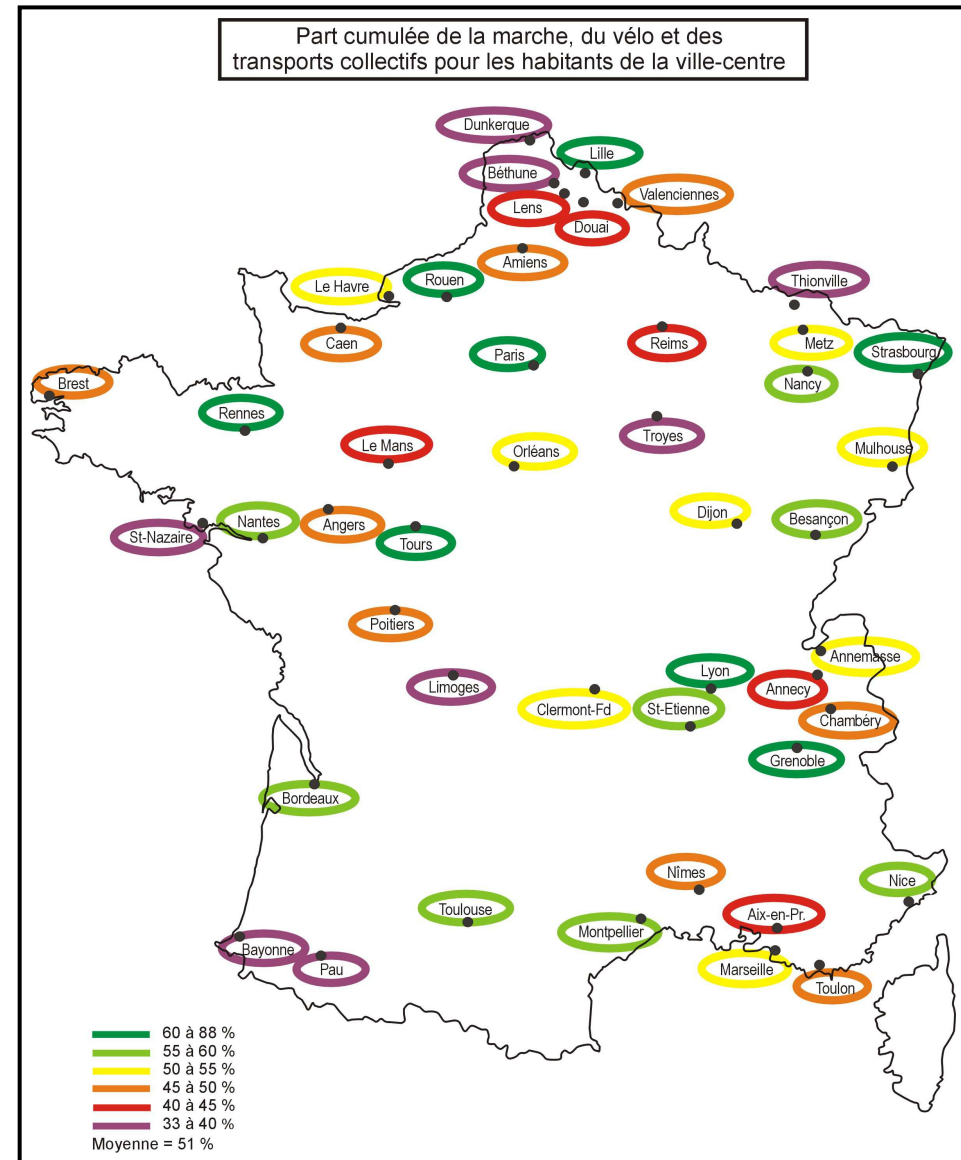
- 1) Paris 87 %.
- 2) Lyon 73 %.
- 3) Grenoble 68 %.
- 4) Rennes 67 %.
- 5) Strasbourg 64 %.

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

Marche + vélo + TC

- 43) Pau 37 %.
- 44) Bayonne 35 %.
- 45) Troyes 35 %.
- 46) Dunkerque 34 %.
- 47) St-Nazaire 33 %.

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

Marche + vélo + TC

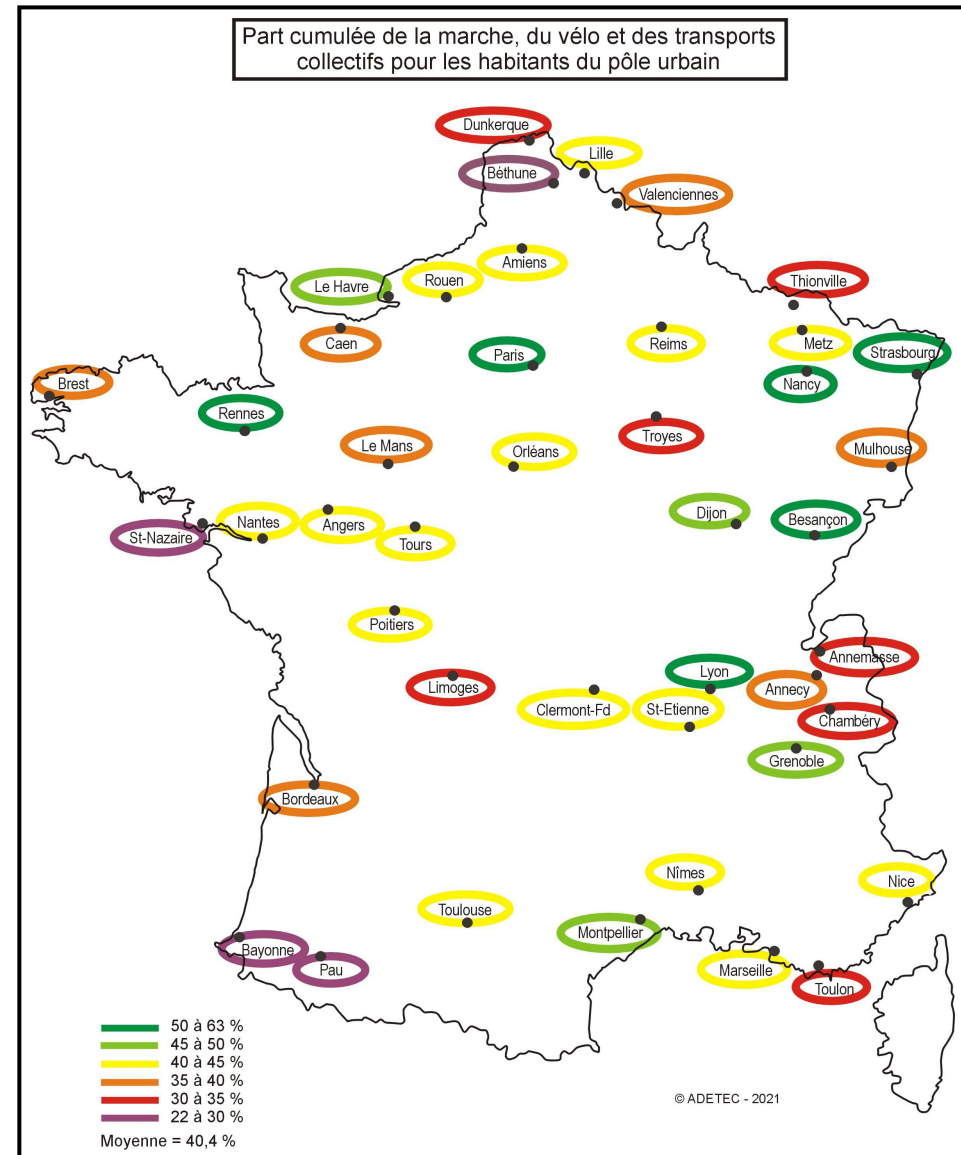
- 1) Paris 63 %.
- 2) Rennes 57 %.
- 3) Strasbourg 55 %.
- 4) Lyon 52 %.
- 5) Besançon 52 %.

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

Marche + vélo + TC

- 40) Troyes 32 %.
- 41) St-Nazaire 27 %.
- 42) Béthune 27 %.
- 43) Pau 27 %.
- 44) Bayonne 22 %.

Transports collectifs

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

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 %.



Aires urbaines

Les 5 premières

Marche + vélo + TC

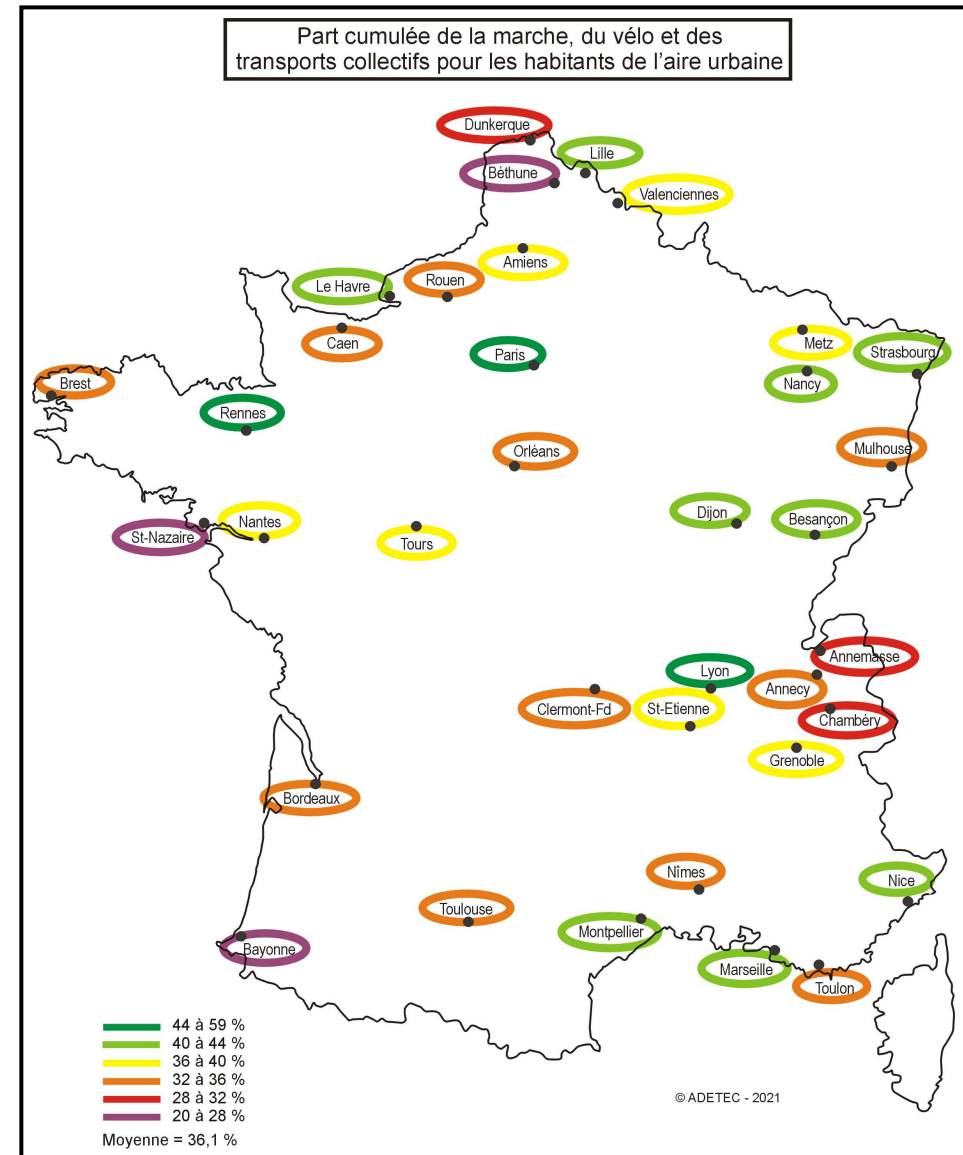
- 1) Paris 59 %.
- 2) Lyon 46 %.
- 3) Rennes 44 %.
- 4) Strasbourg 44 %.
- 5) Nancy 42 %.

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

Marche + vélo + TC

- 32) Poitiers 29 %.
- 33) Béthune 27 %.
- 34) Limoges 26 %.
- 35) St-Nazaire 26 %.
- 36) Bayonne 20 %.

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

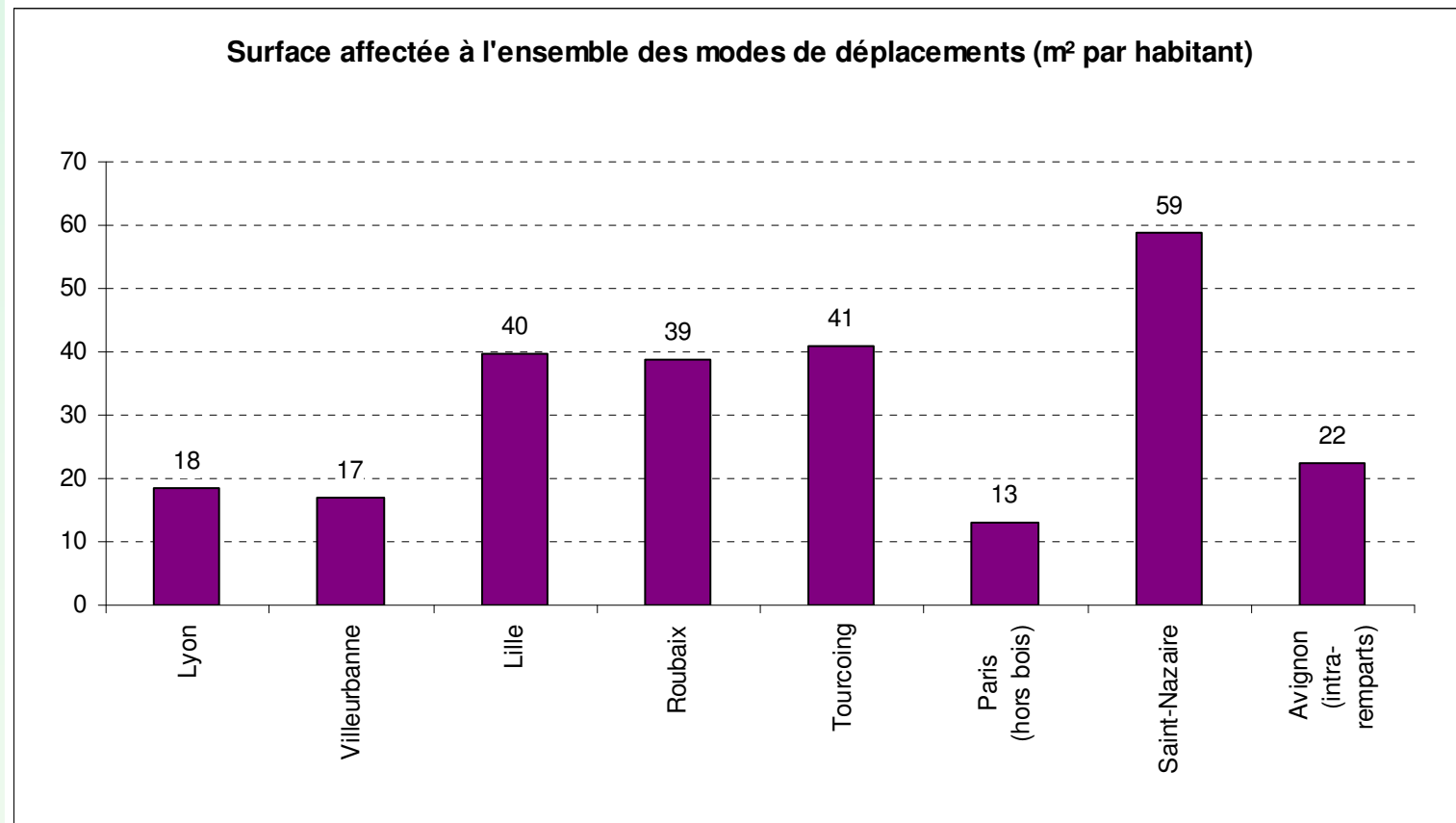
- Sont pris en compte : les espaces publics de surface, parkings inclus, et les voies privées ouvertes à la circulation publique.
- Source : recensement auprès des Métropoles, Communautés d'agglomérations, Villes et agences d'urbanisme (600 échanges par mail et téléphone).
- Seulement 2 Métropoles (Lyon 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

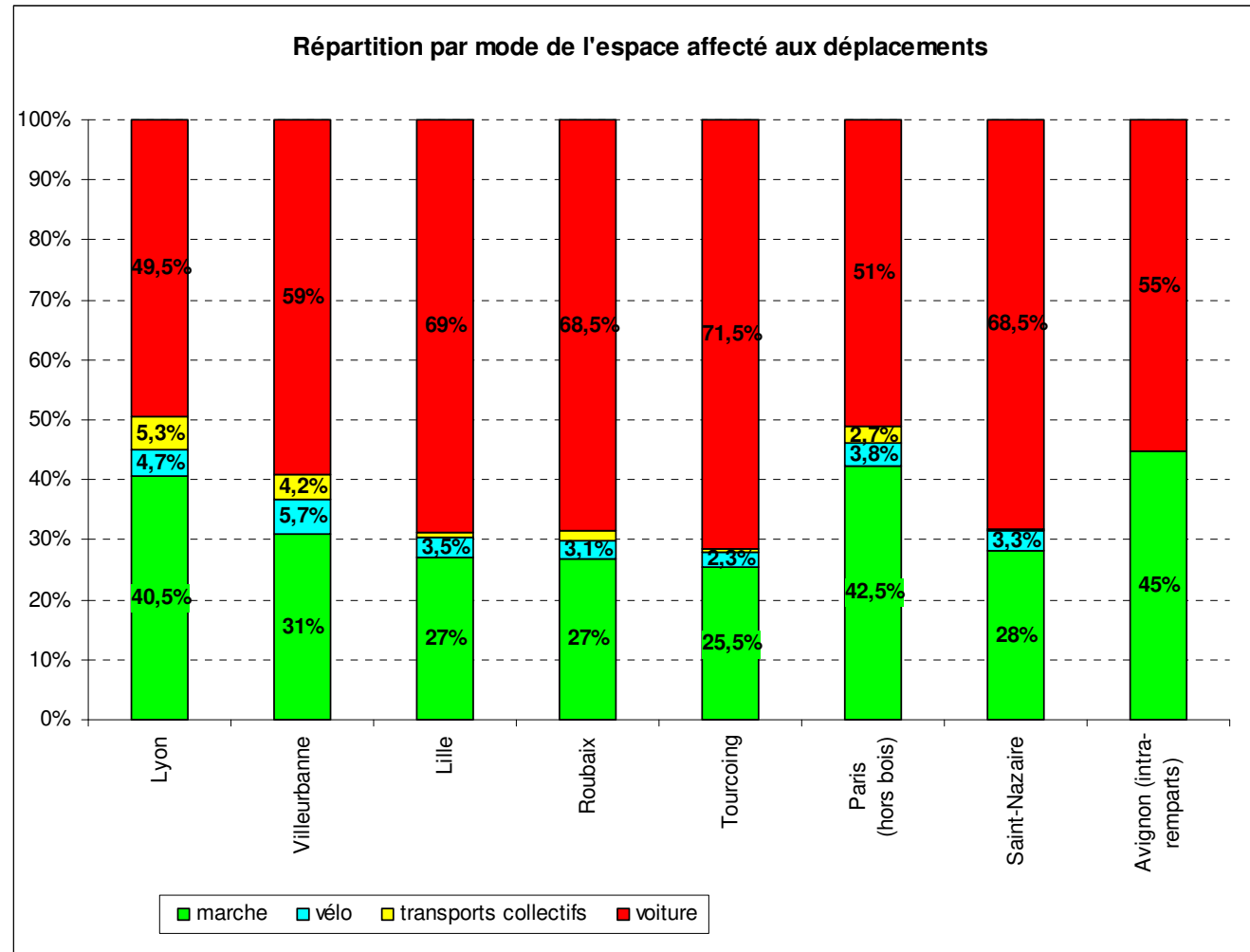
Mètres carrés par habitant affectés à la mobilité

- 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.



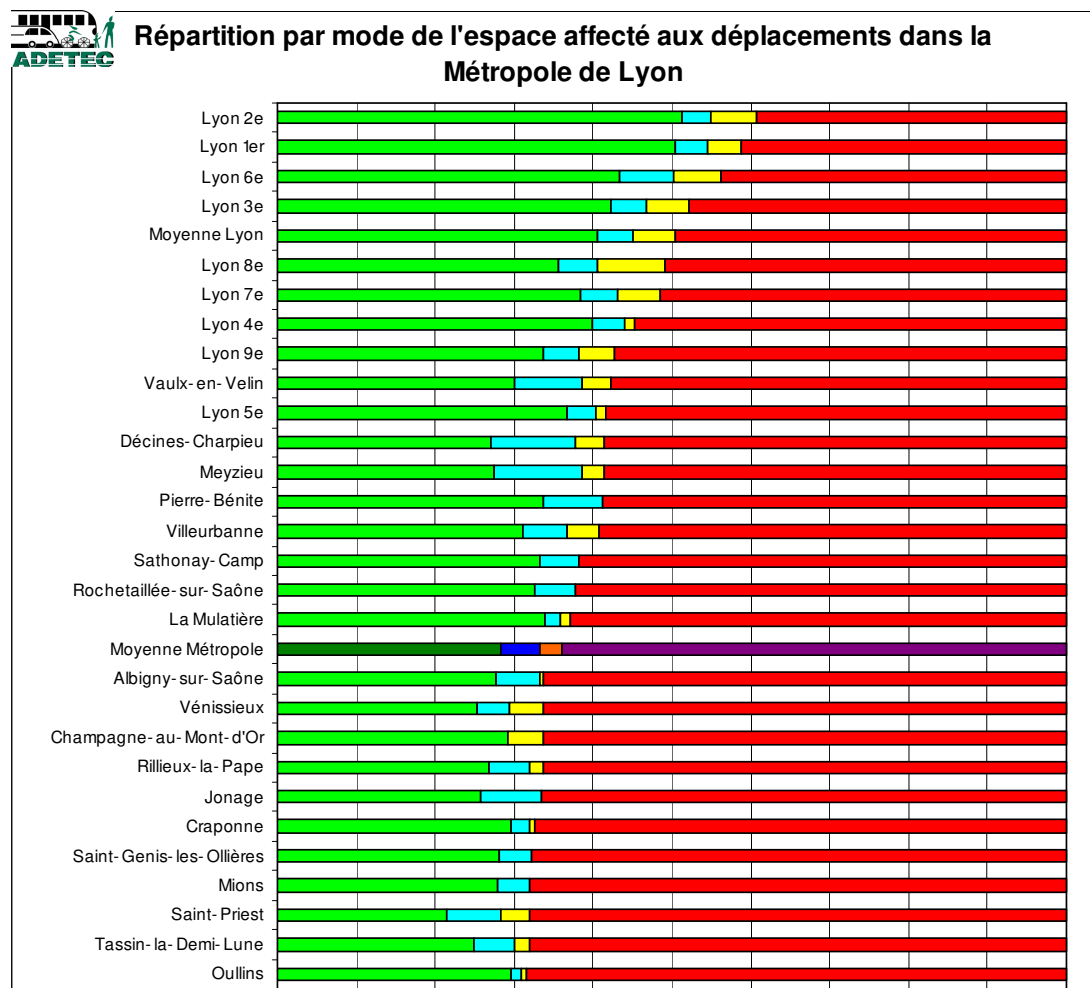
Répartition par mode de déplacement

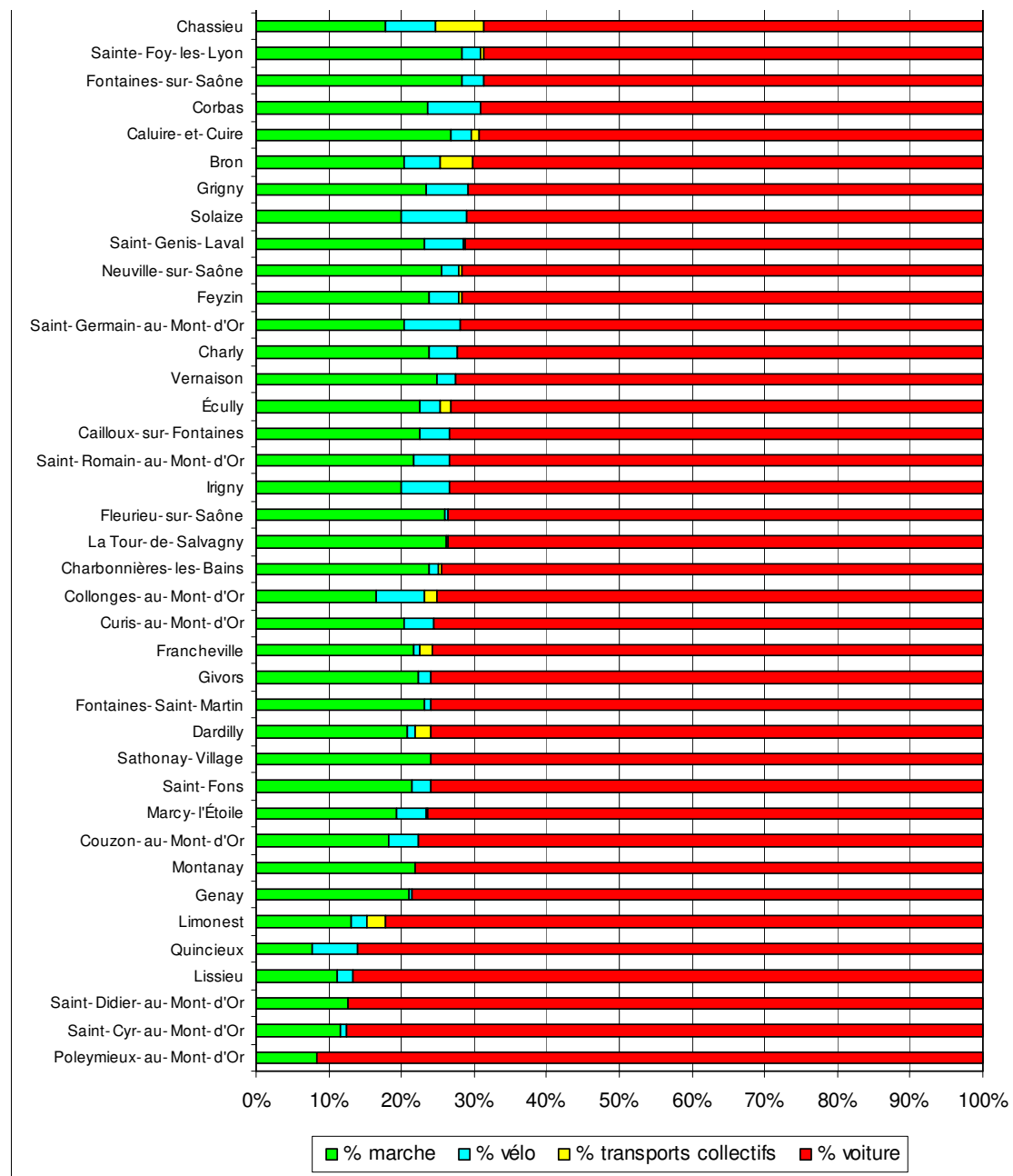
- La voiture se classe partout première devant la marche, y compris à Paris.
- C'est là où l'espace est le plus rare (Paris, Lyon, Villeurbanne, Avignon intra-murals) qu'il est le mieux partagé.



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.



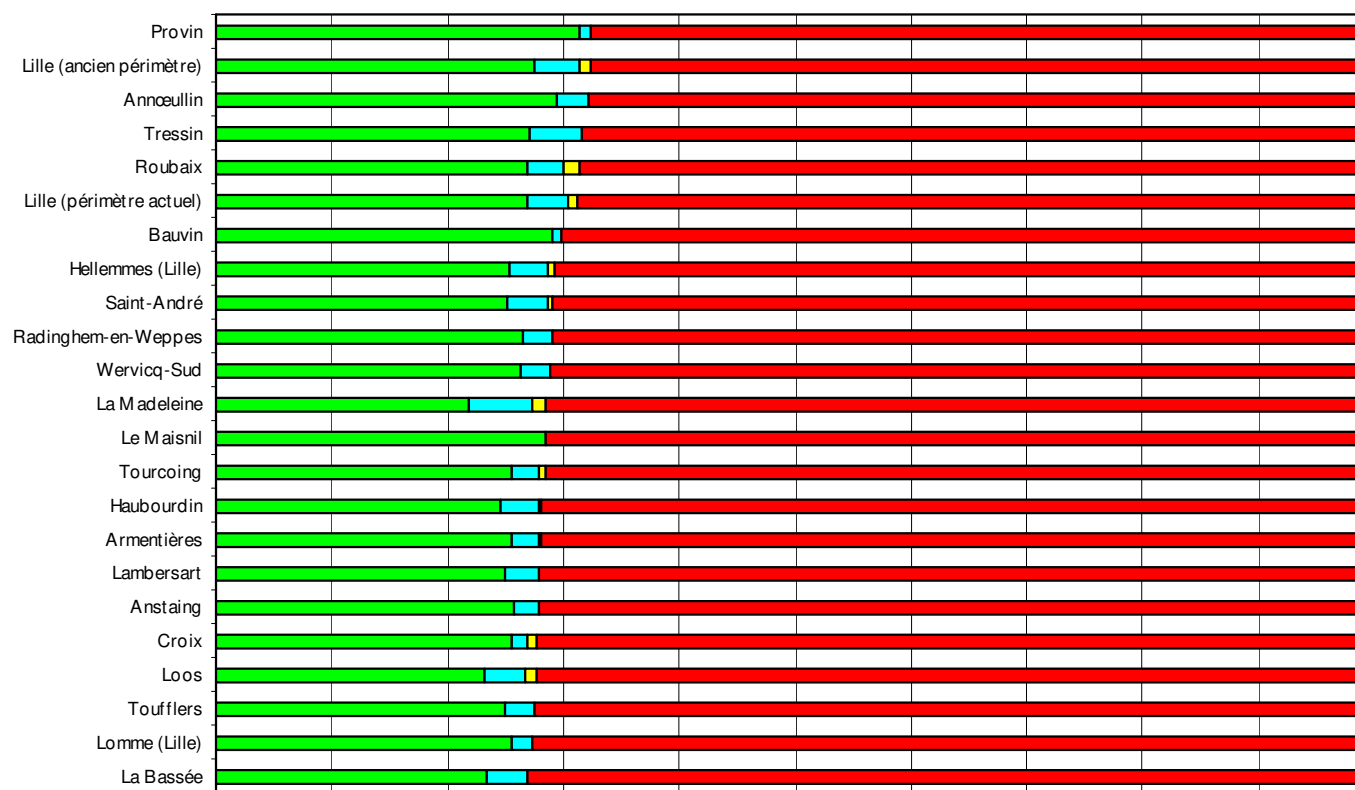


Résultats pour la Métropole de Lille

- 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



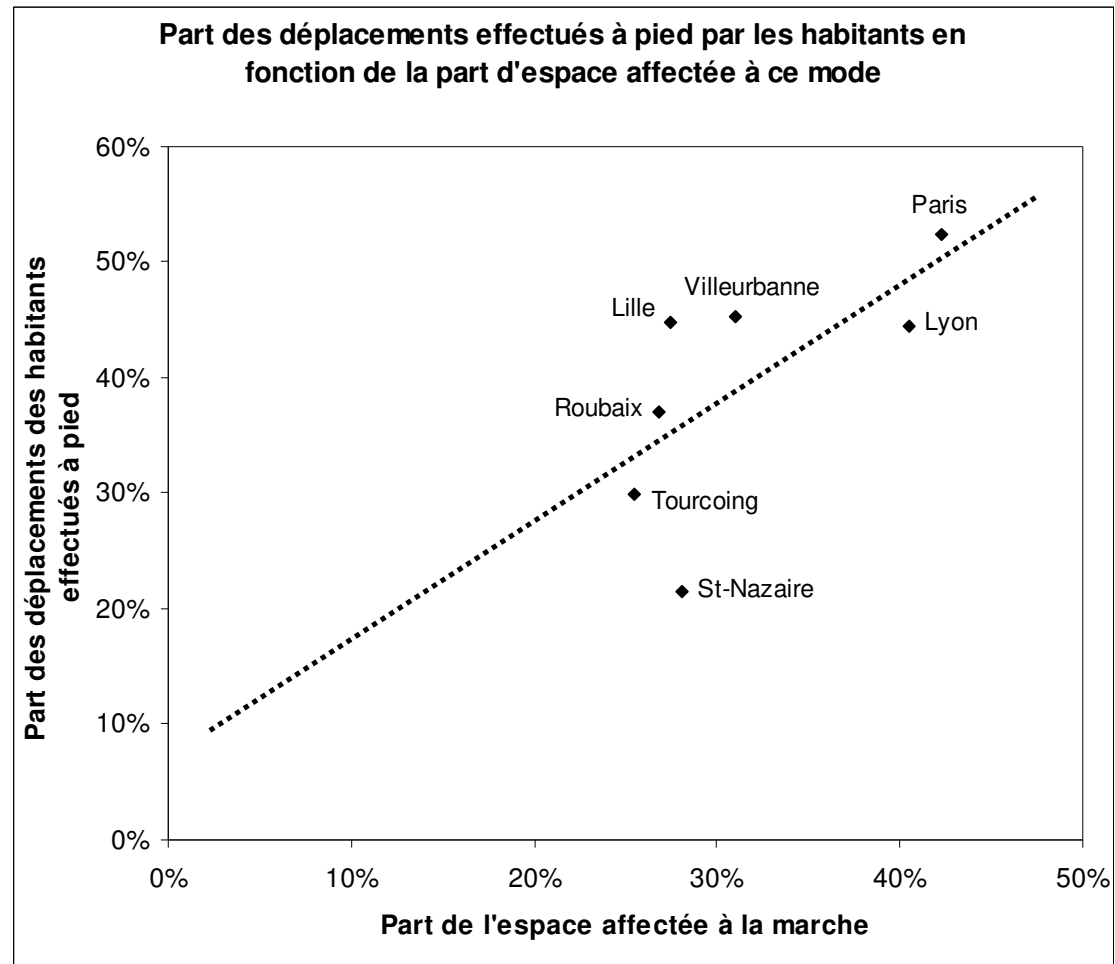
Analyse croisée



Résultats pour 7 villes

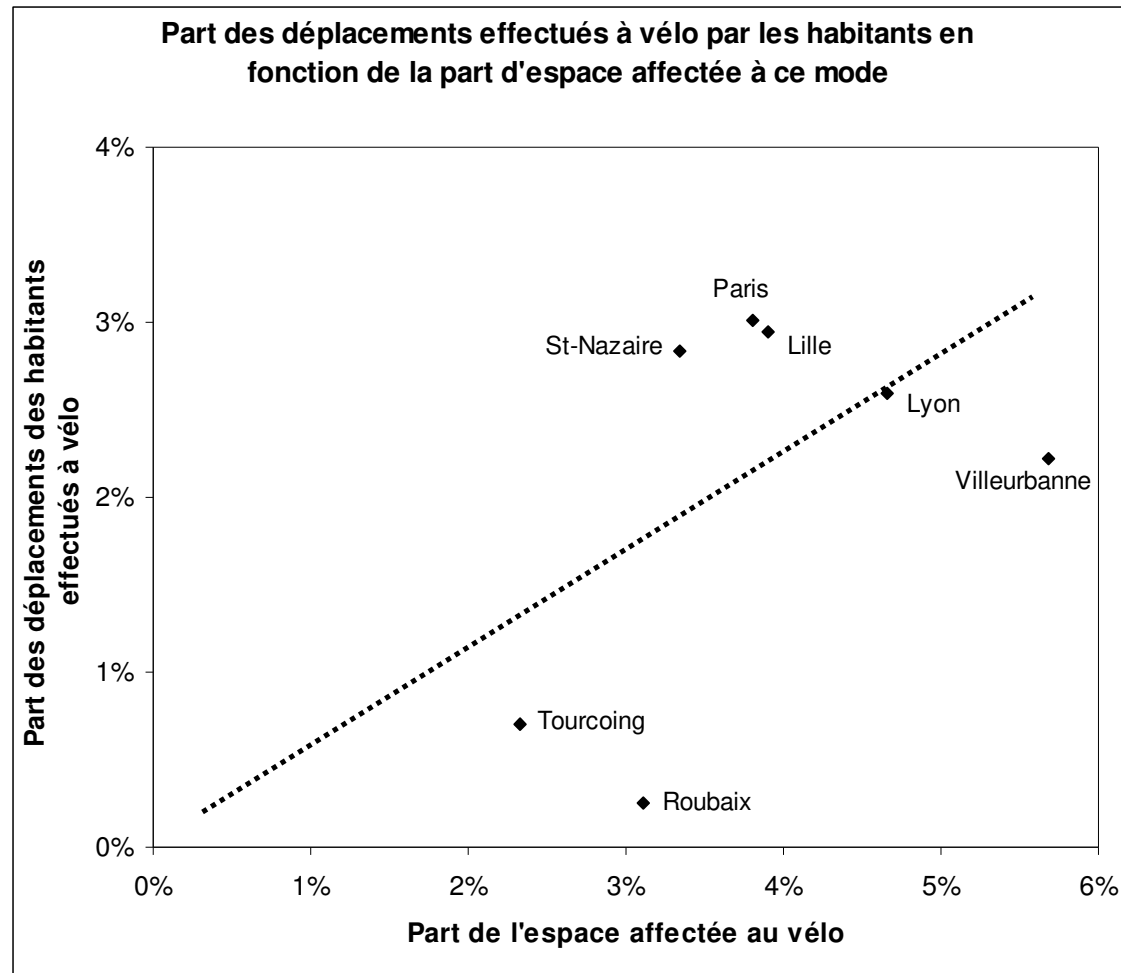
Marche à pied

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



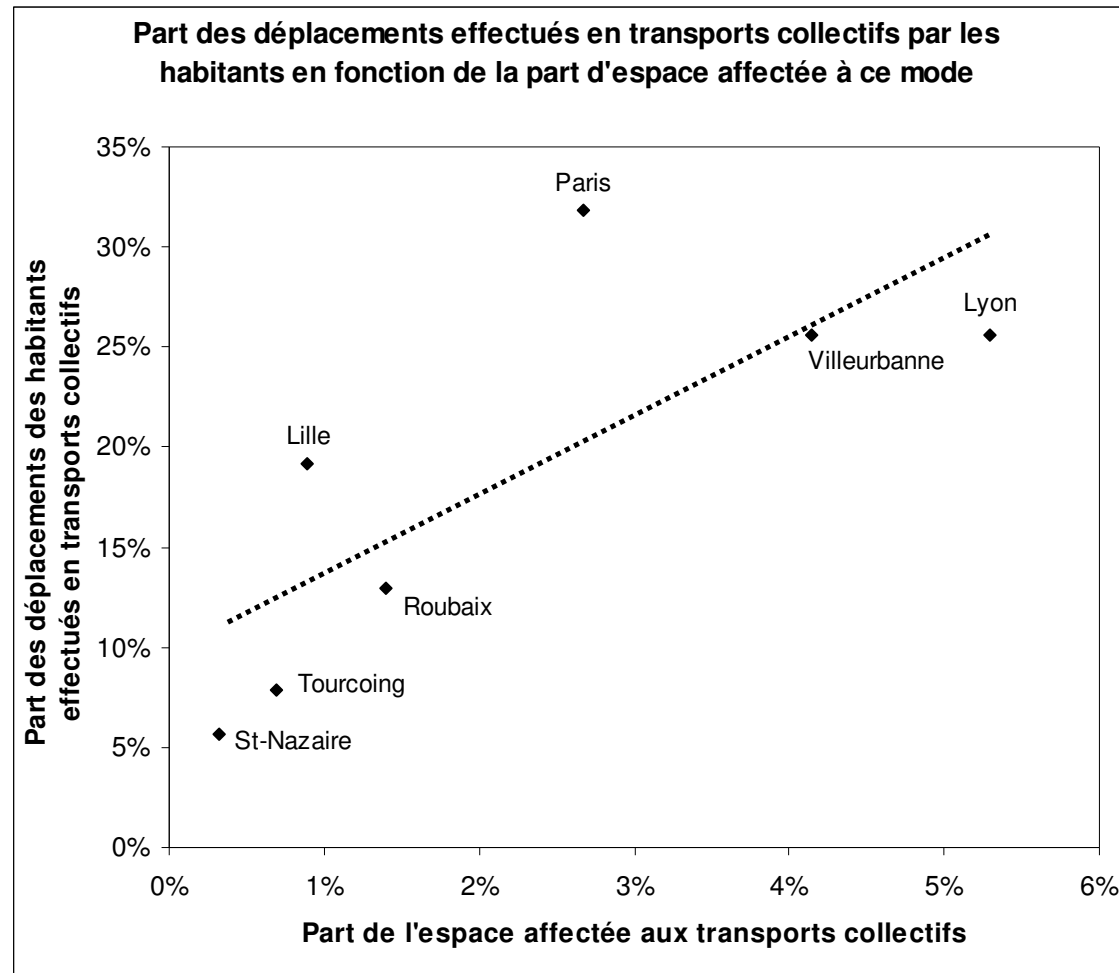
Vélo

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



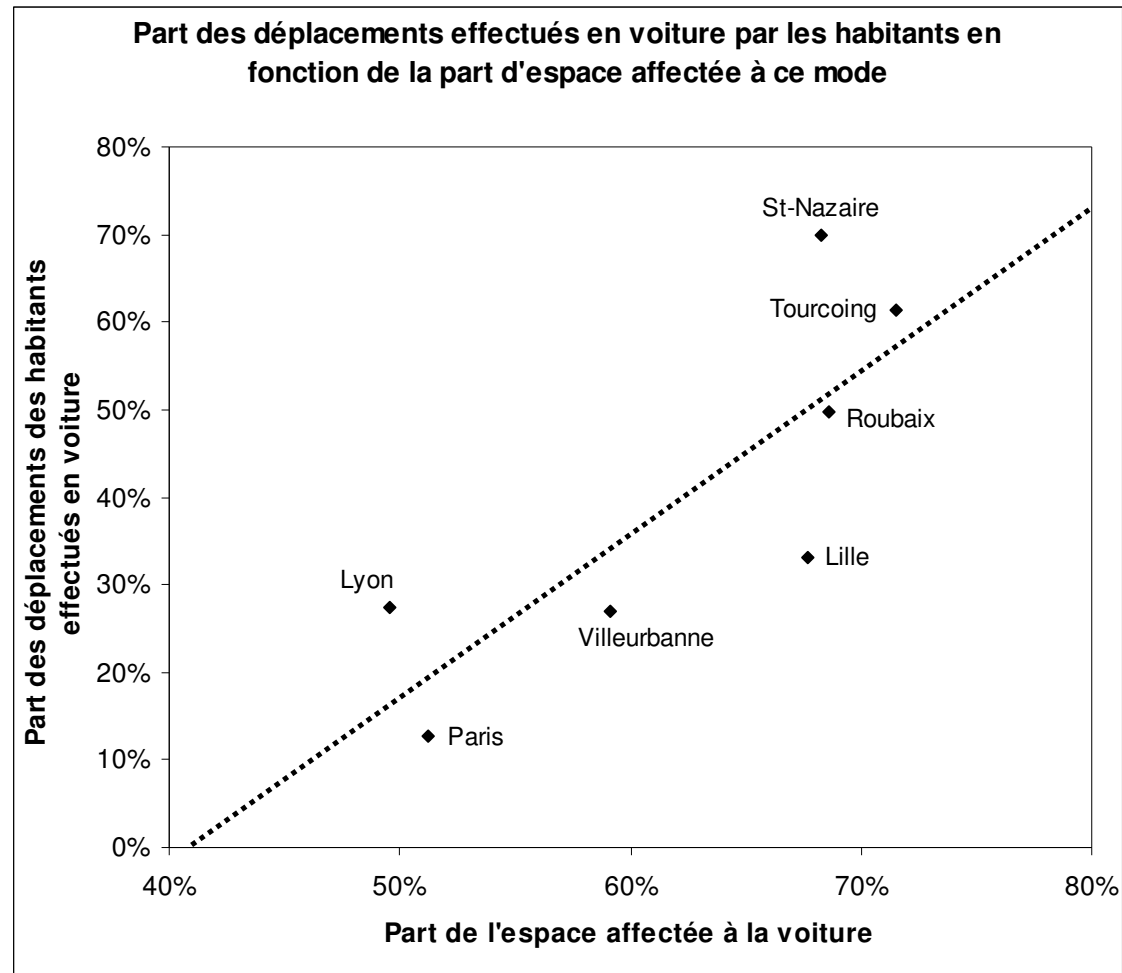
Transports collectifs

- 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

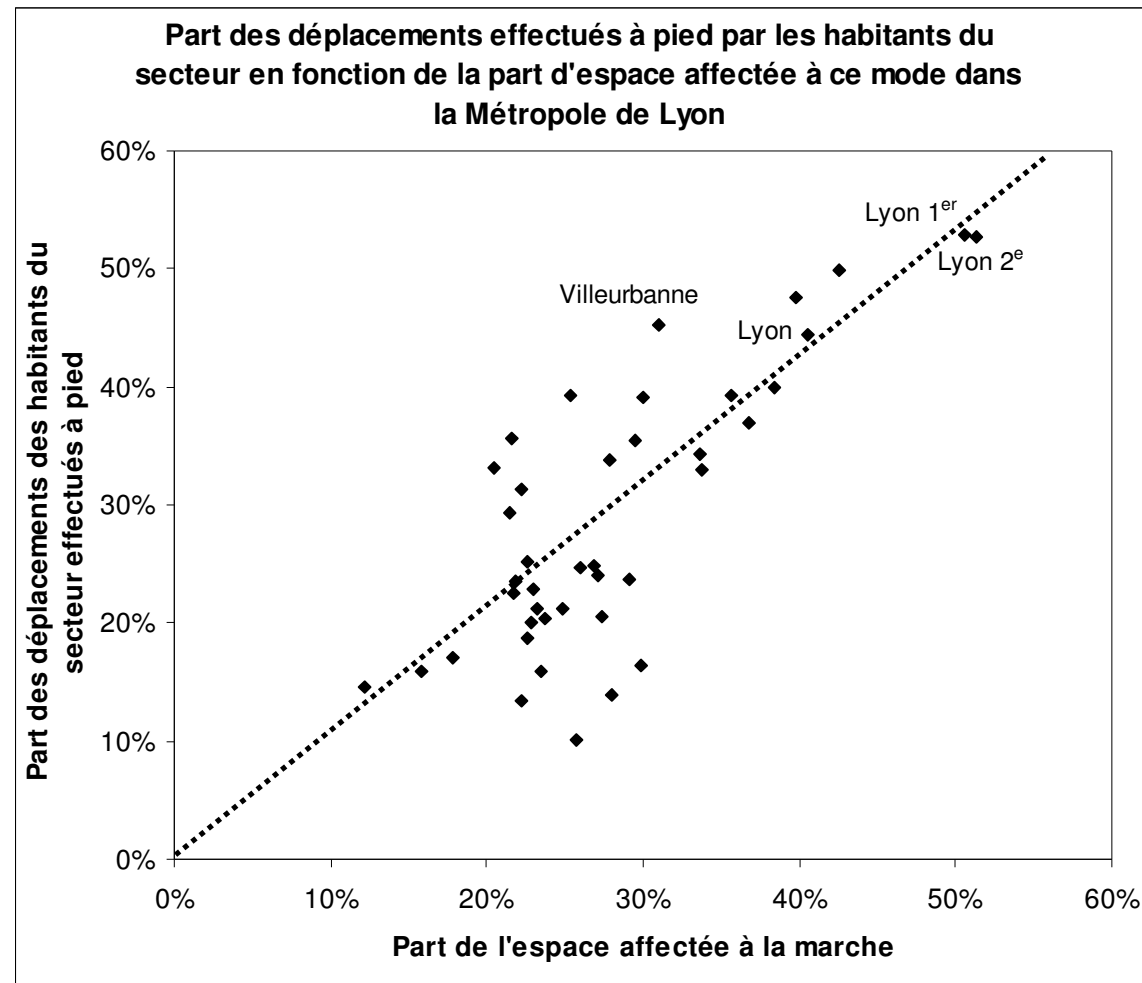
- Plus la part d'espace affectée à la voiture est importante, plus les habitants se déplacent en voiture.
- Corrélation aussi bonne que pour la marche.



Résultats pour la Métropole de Lyon

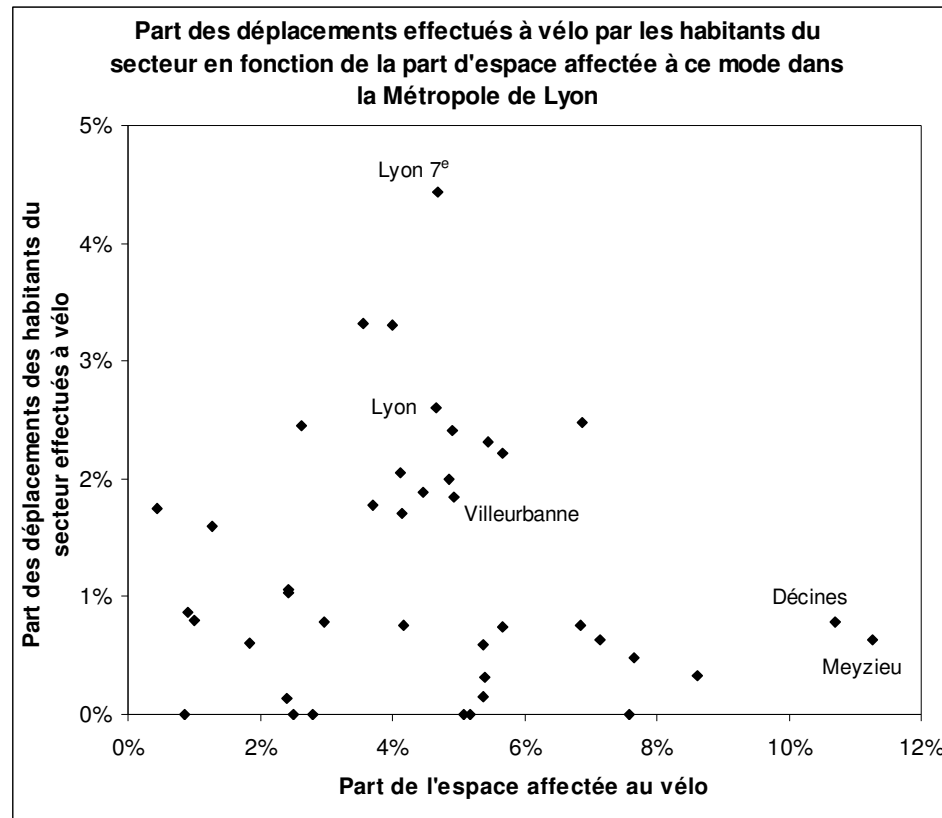
Marche

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

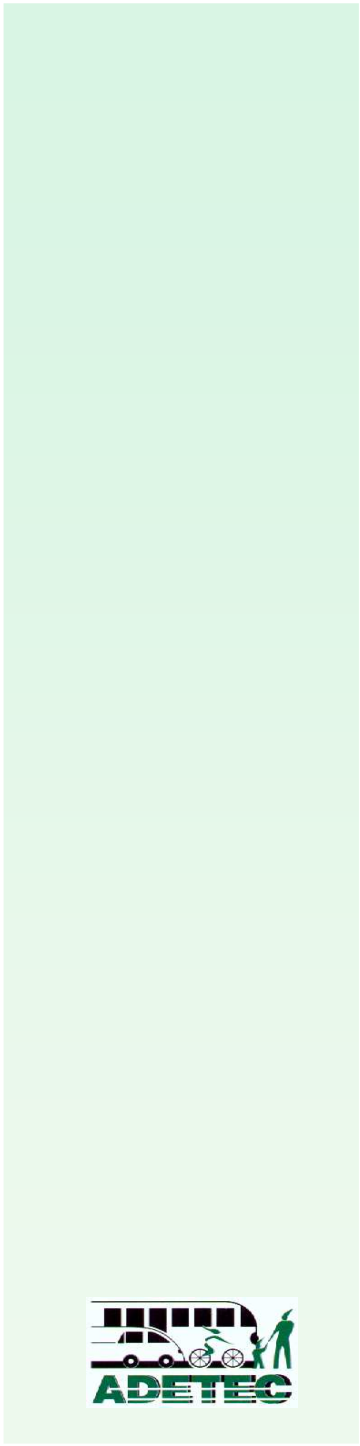


Vélo

- 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.

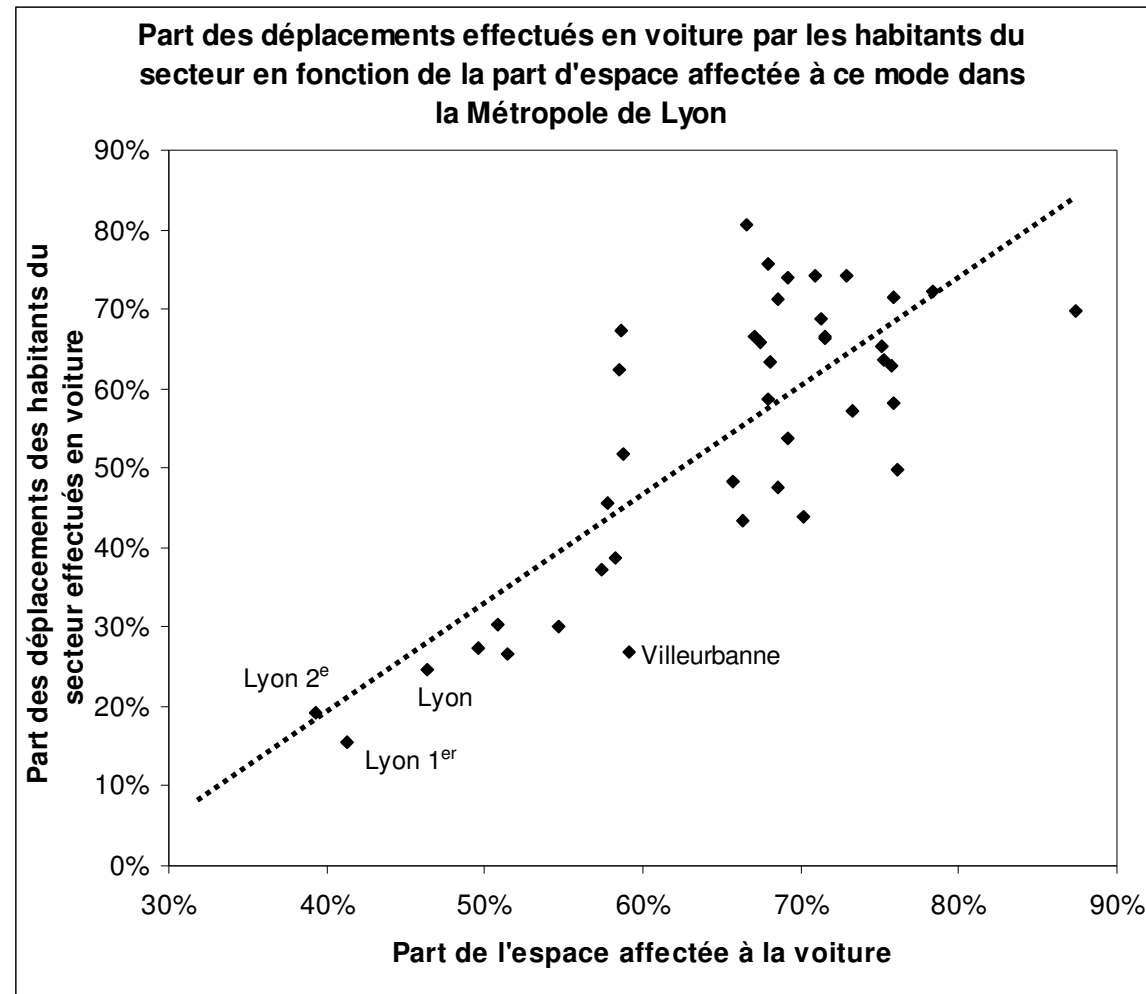


- 



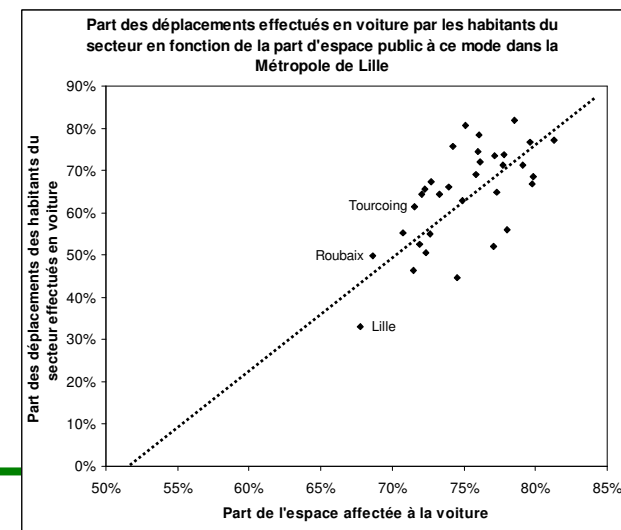
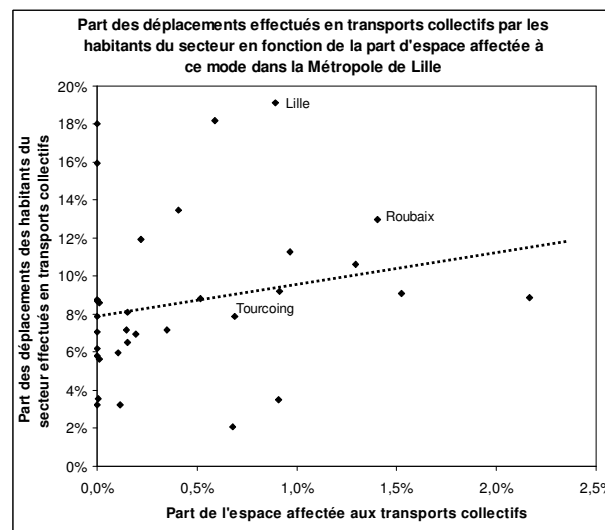
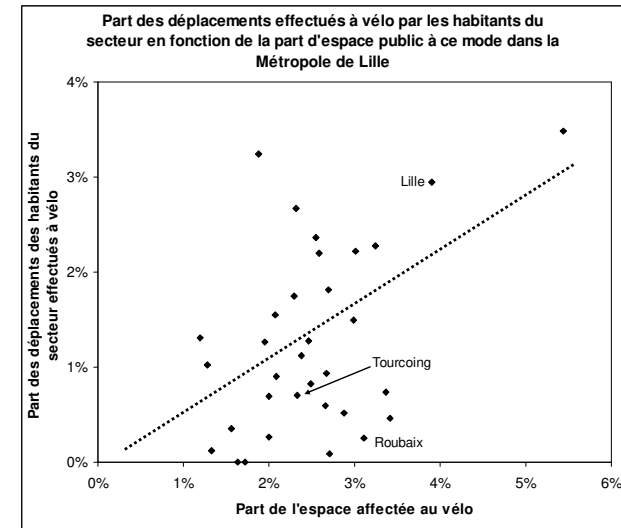
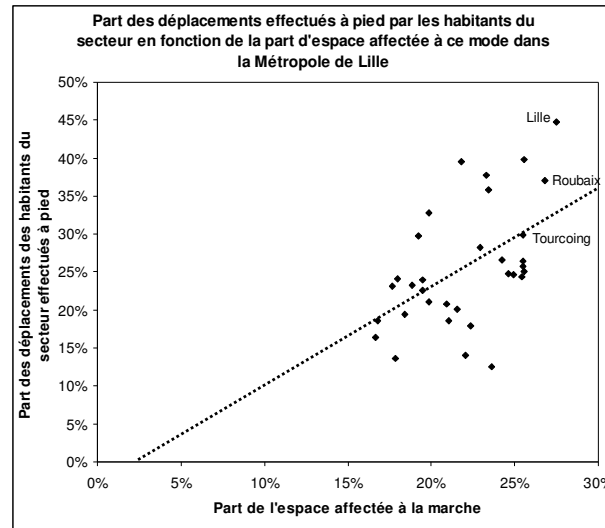
Voiture

- 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

- De gros écarts entre les villes les plus vertueuses (Paris, Lyon, Grenoble, Rennes, Strasbourg...) et les moins vertueuses.
- Globalement, les métropoles sont plus vertueuses que les villes moins grandes.
- Les écarts se font surtout sur la marche à pied, puis sur les transports collectifs et moindrement sur le vélo.
- Il y a plus d'écarts entre villes-centres qu'entre banlieues et entre couronnes périurbaines $\Rightarrow$ les politiques de mobilité restent encore largement à développer en dehors des villes-centres.

Partage de l'espace

- Données disponibles seulement pour 2 métropoles et 4 villes, sur un total de 49.
- Les villes où l'espace est le plus rare sont celles qui le partagent le mieux.

Analyse croisée

- Forte corrélation entre la part d'espace accordée à la marche et à la voiture et l'usage 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) :
 - ⇒ 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,
 - 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

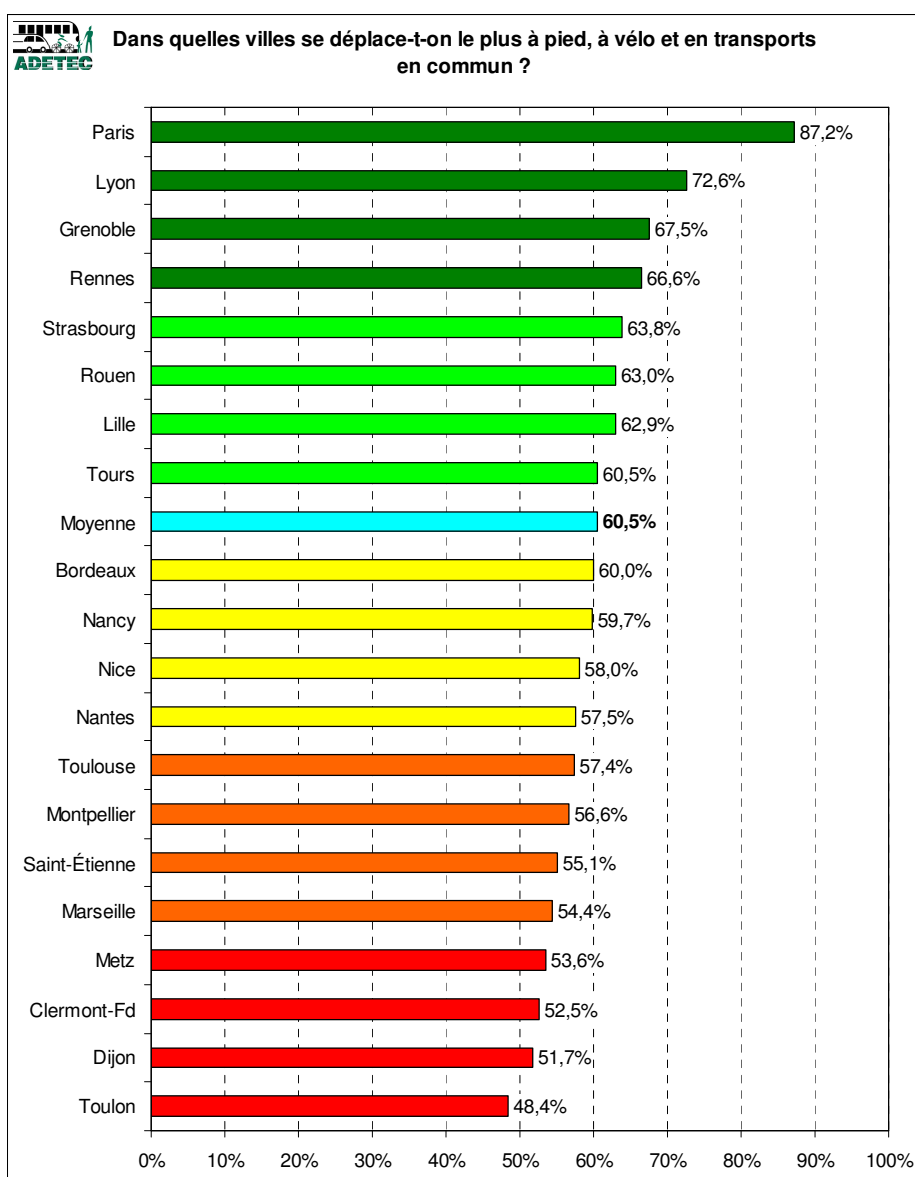
www.adetec-deplacements.com





LE PALMARES DES MOBILITES

Les villes françaises les plus vertueuses pour les transports



Juin 2021

SOMMAIRE

Introduction.....	3
Classement des villes-centres	4
Classement des agglomérations.....	12
Comment s'expliquent 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

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 à pied ? A vélo ? En transports en commun ? En voiture ?

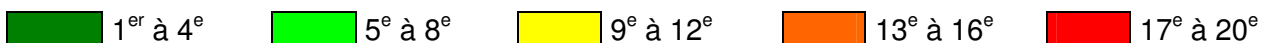
L'étude s'appuie sur des données comparables d'une ville à l'autre, car basées sur la même méthodologie, celle des enquêtes mobilité mises au point et certifiées par un établissement public, le Cerema¹. Dans chaque ville, plusieurs milliers de personnes ont été enquêtées sur leurs déplacements quotidiens.

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.

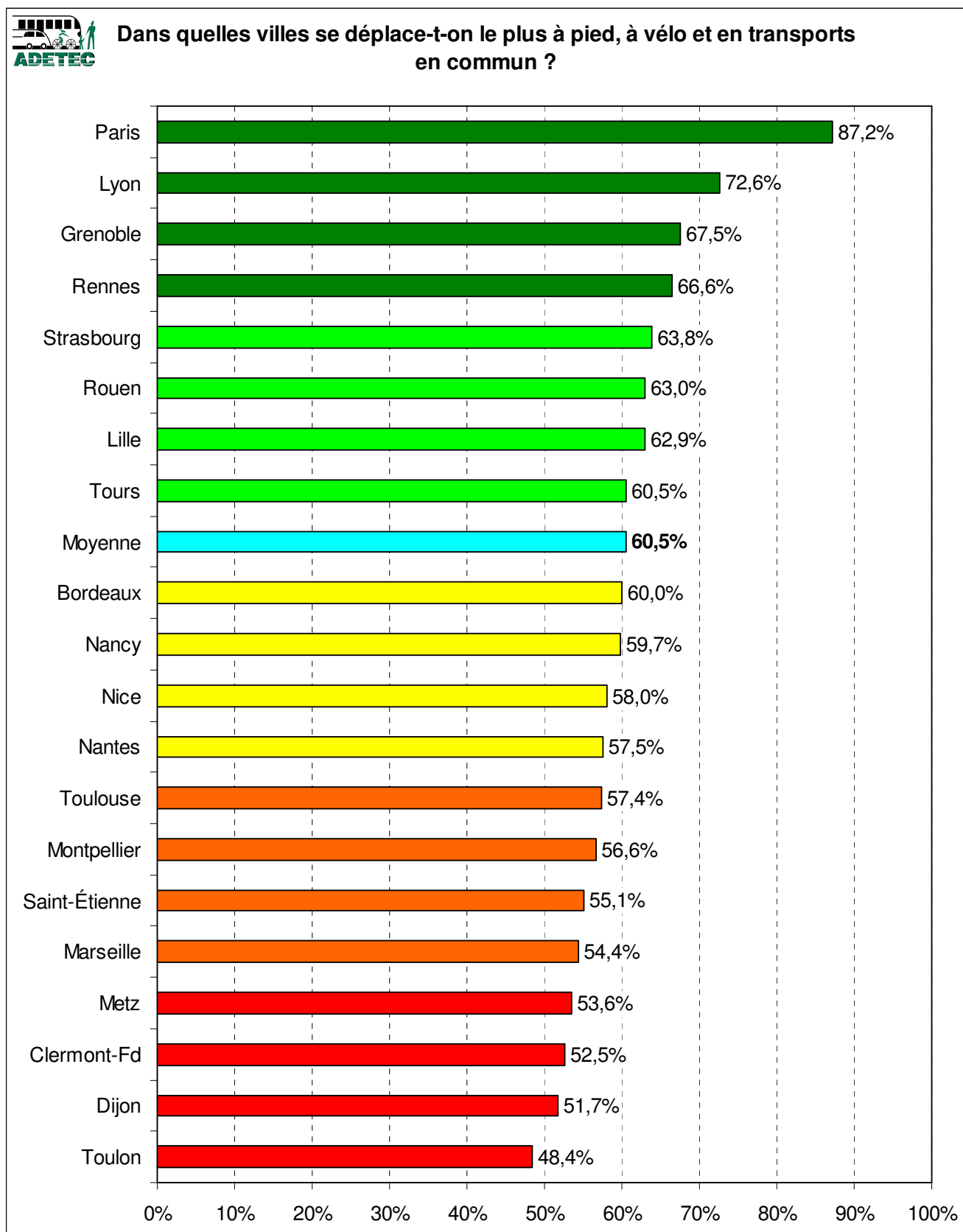
Pour chaque classement, le code couleur est le suivant :



¹ 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 plus à pied, à vélo et en transports en commun



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

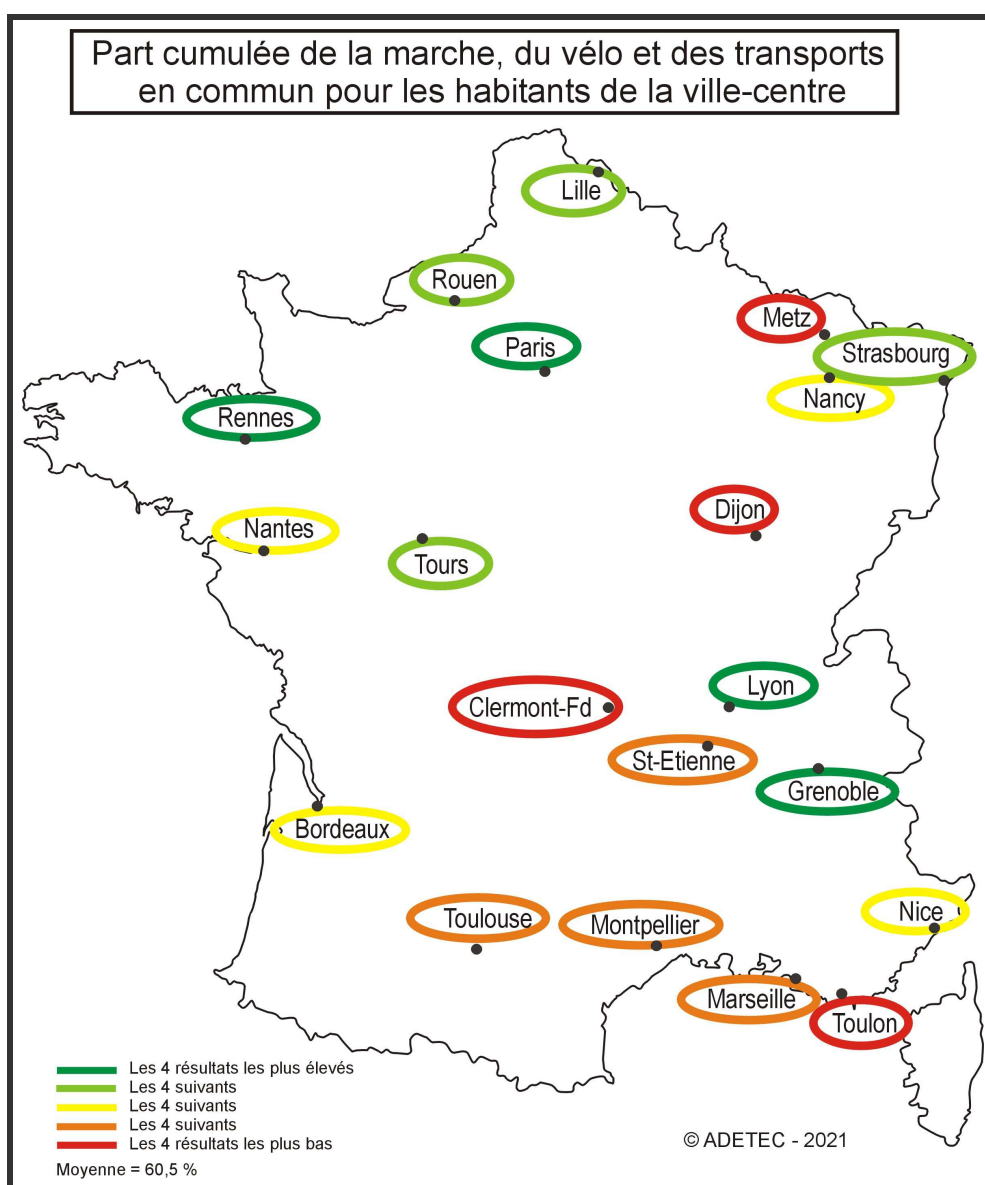
Nous nous intéressons tout d'abord au cumul des 3 modes de déplacements vertueux, à savoir la marche à pied, le vélo et les transports en commun.

Paris arrive largement en tête : ses habitants effectuent 87,2 % de leurs déplacements à pied, à vélo ou en transports en commun.

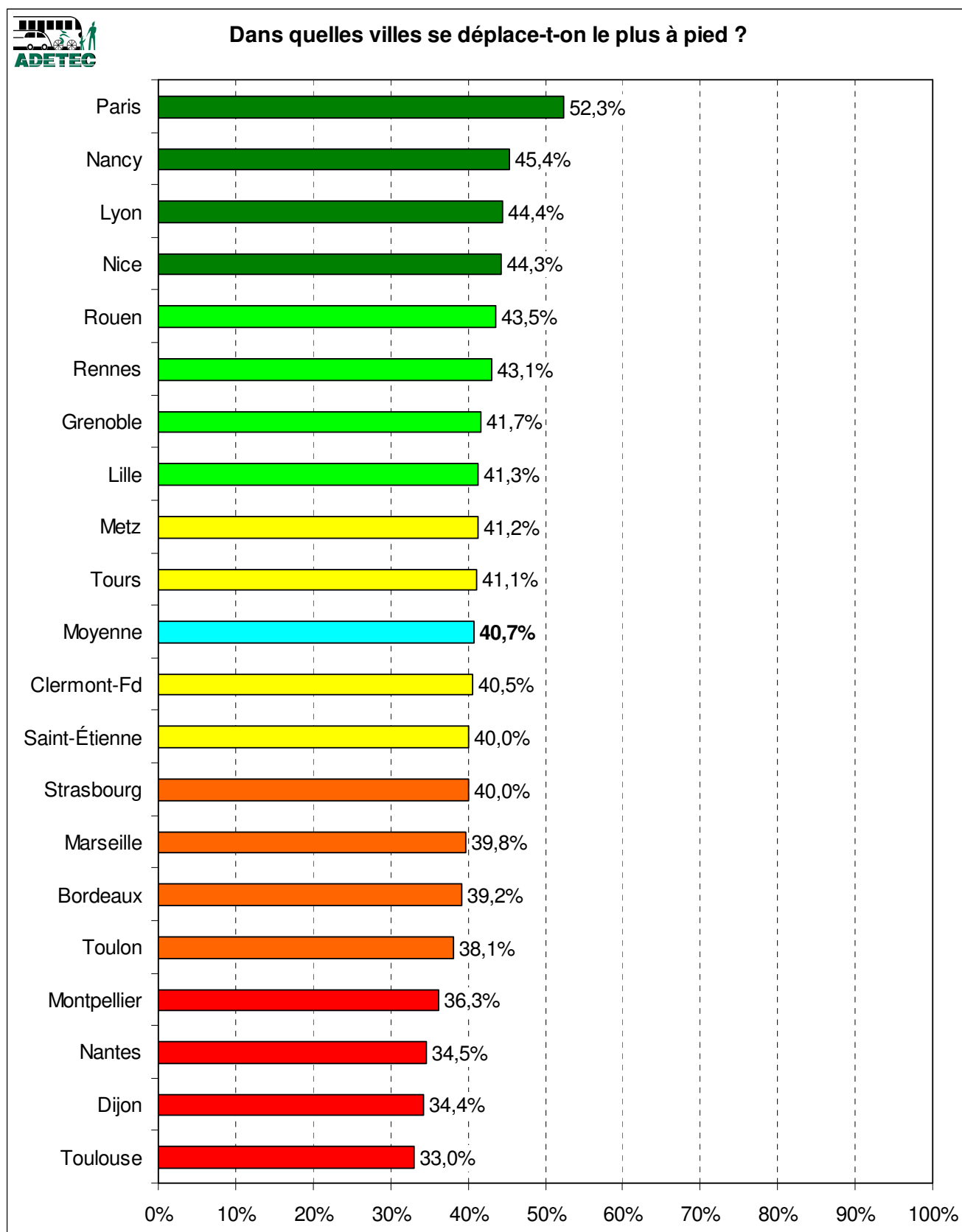
Suivent Lyon (73,2 % des déplacements à pied, à vélo ou en transports en commun) puis un peu plus loin Grenoble (67,5 %), Rennes (66,6 %), Strasbourg (63,8 %), Rouen (63 %) et Lille (62,9 %).

En queue de classement, on trouve Toulon, seule grande ville dont les habitants effectuent moins de la moitié de leurs déplacements à pied, à vélo ou en transports en commun (48,4 % exactement). La préfecture du Var est précédée de Dijon (51,7 %), Clermont-Ferrand (52,5 %), Metz (53,6 %), Marseille (54,4 %) et Saint-Etienne (55,1 %).

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.

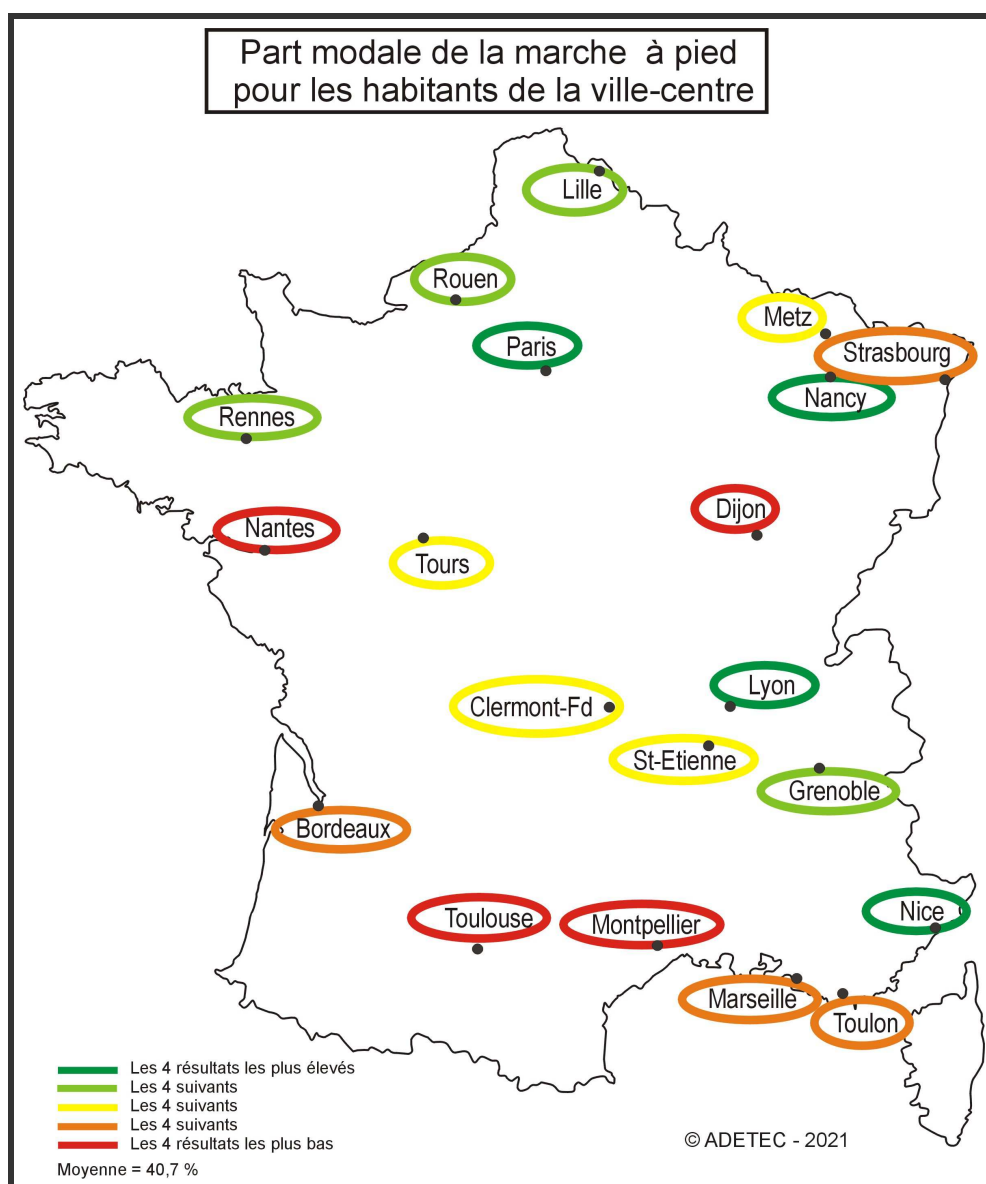
Malgré ce mode de comptage défavorable, la marche à pied est, en moyenne, le mode de déplacement le plus utilisé dans les grandes villes. Elle se classe en première position dans 11 des 20 grandes villes (Paris, Lyon, Grenoble, Rennes, Strasbourg, Rouen, Lille, Tours, Bordeaux, Nancy et Nice) et en deuxième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

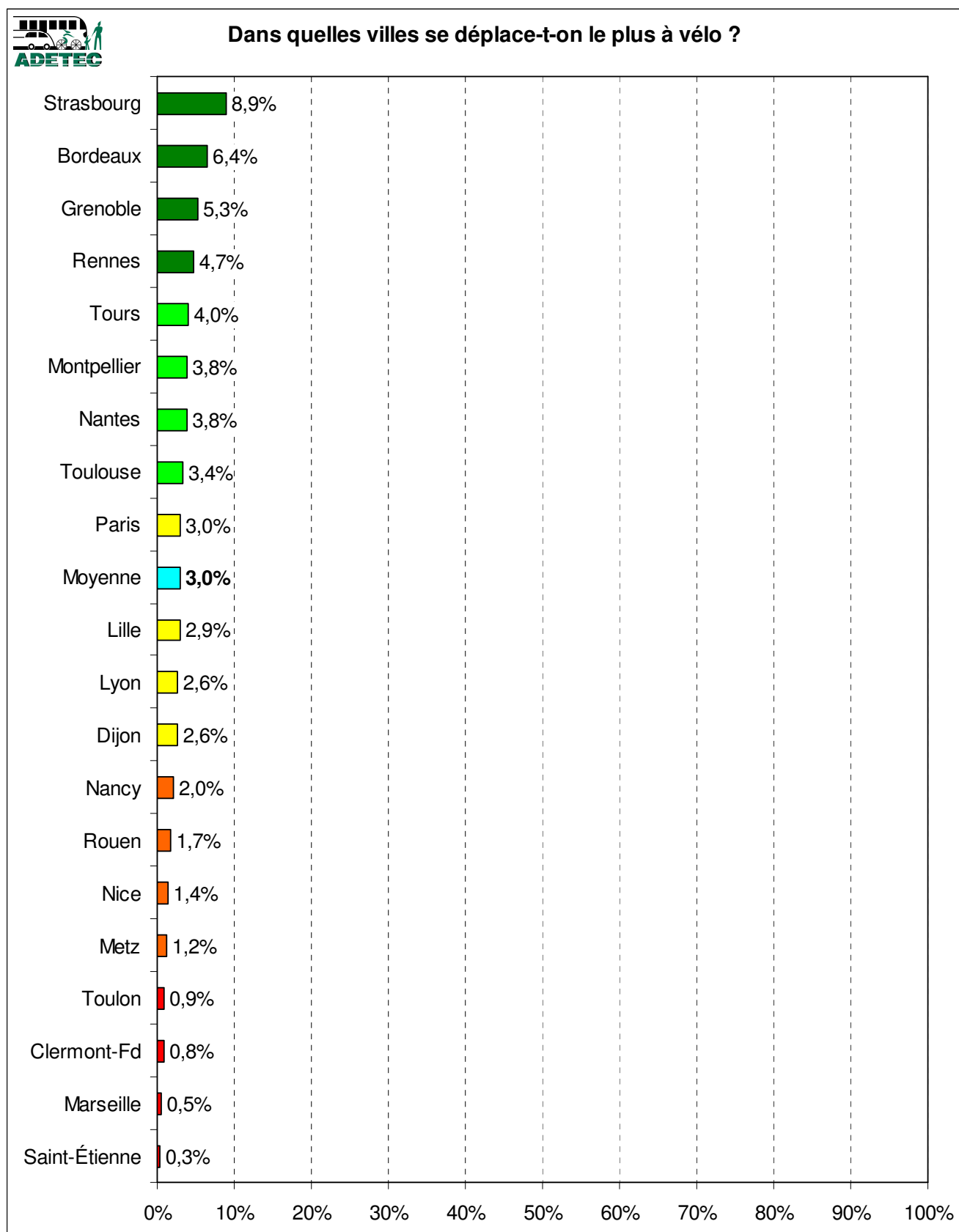
Suivent Nancy (45,4 %), Lyon (44,4 %), Nice (44,3 %), Rouen (43,5 %) et Rennes (43,1 %).

En queue de classement, on trouve Toulouse (33 %), précédée de 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



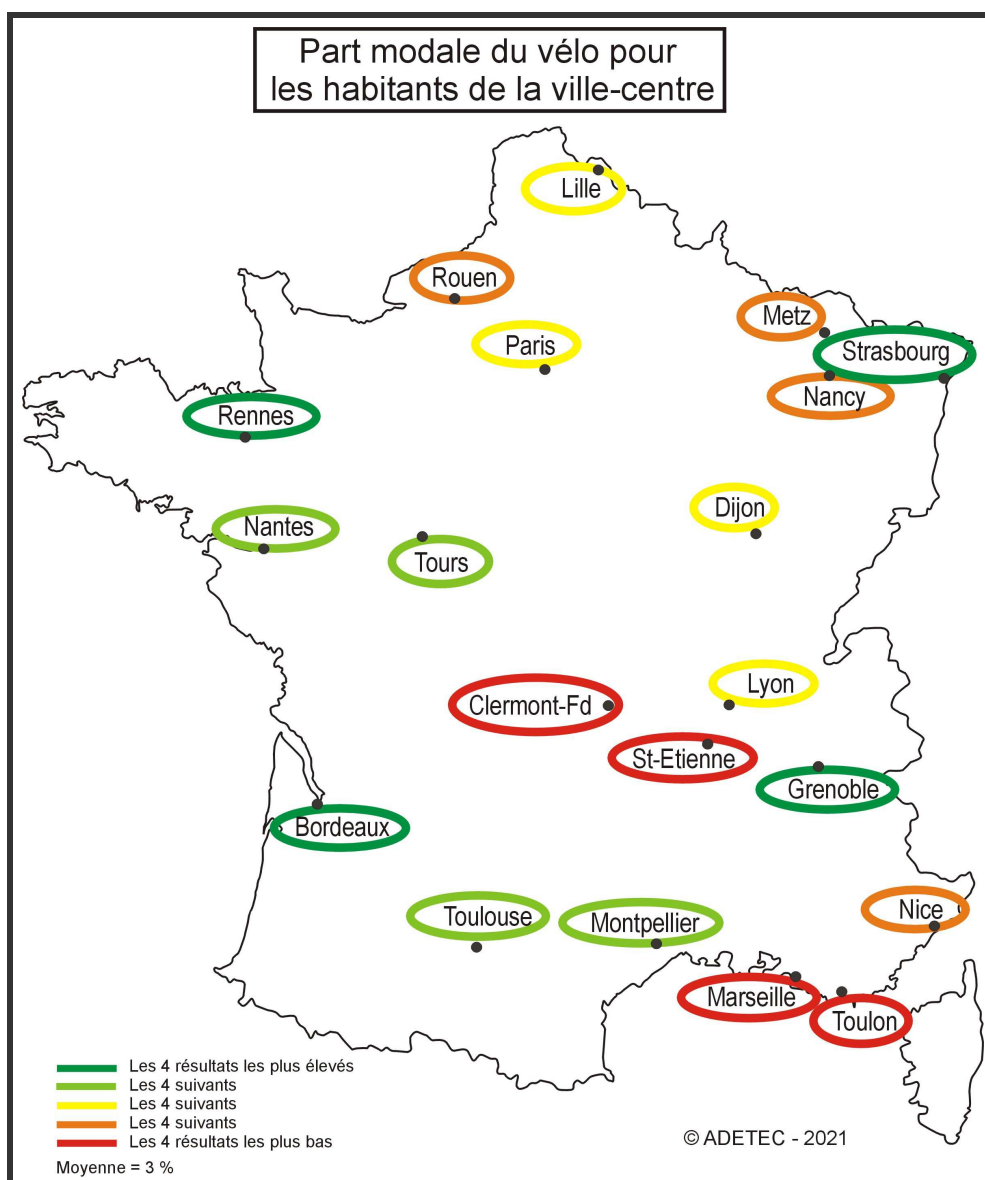
Dans toutes les villes, le vélo se classe en 4^e position, devancé par la marche, la voiture et les transports en commun.

Strasbourg arrive assez largement en tête : ses habitants effectuent près de 9 % de leurs déplacements à vélo.

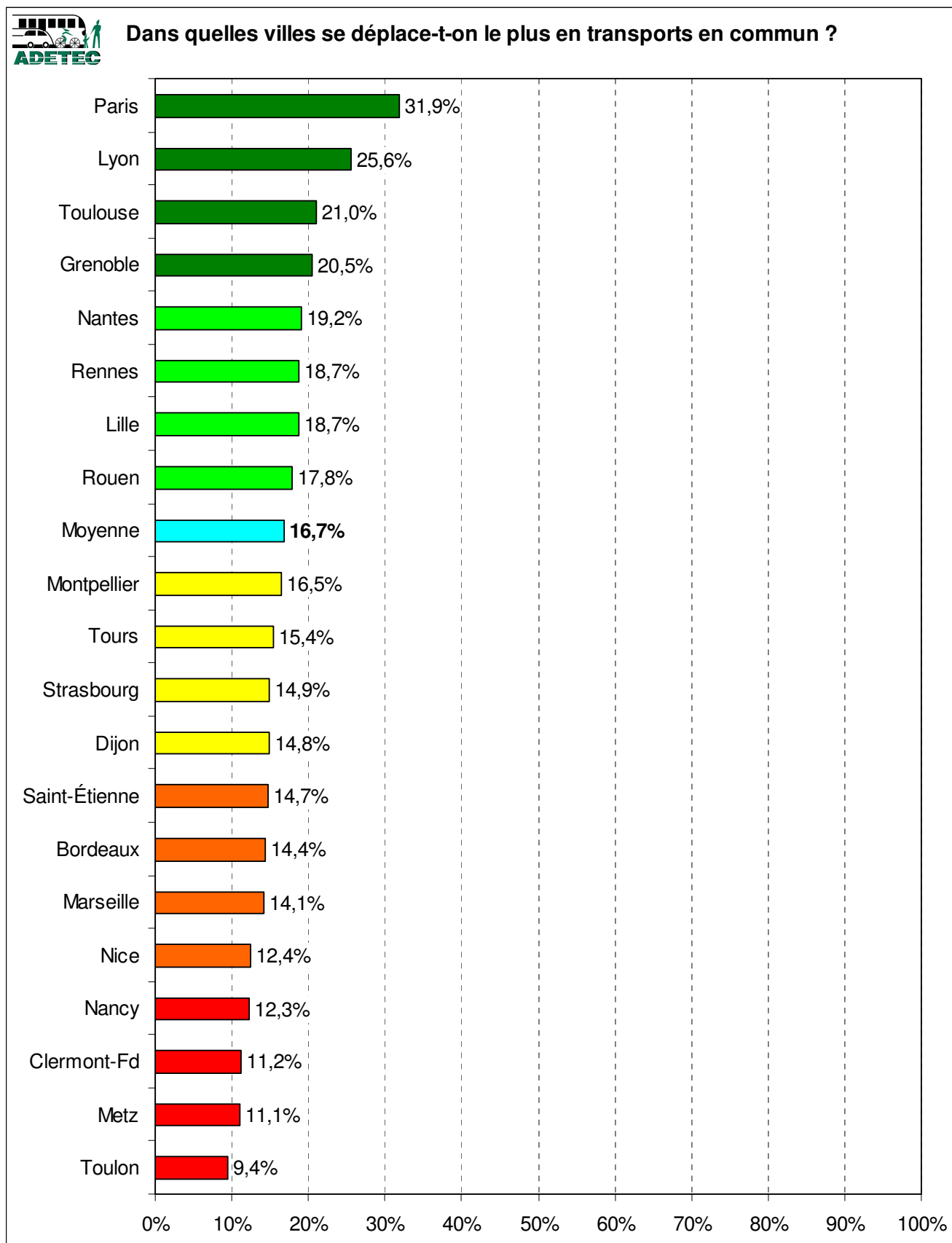
Seulement deux autres villes dépassent 5 %, Bordeaux (6,4 %) et Grenoble (5,3 %). Suivent Rennes (4,7 %), Tours (4 %), Montpellier et Nantes (3,8 %) et Toulouse (3,4 %). Paris est 9^e, avec 3 %.

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 de 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



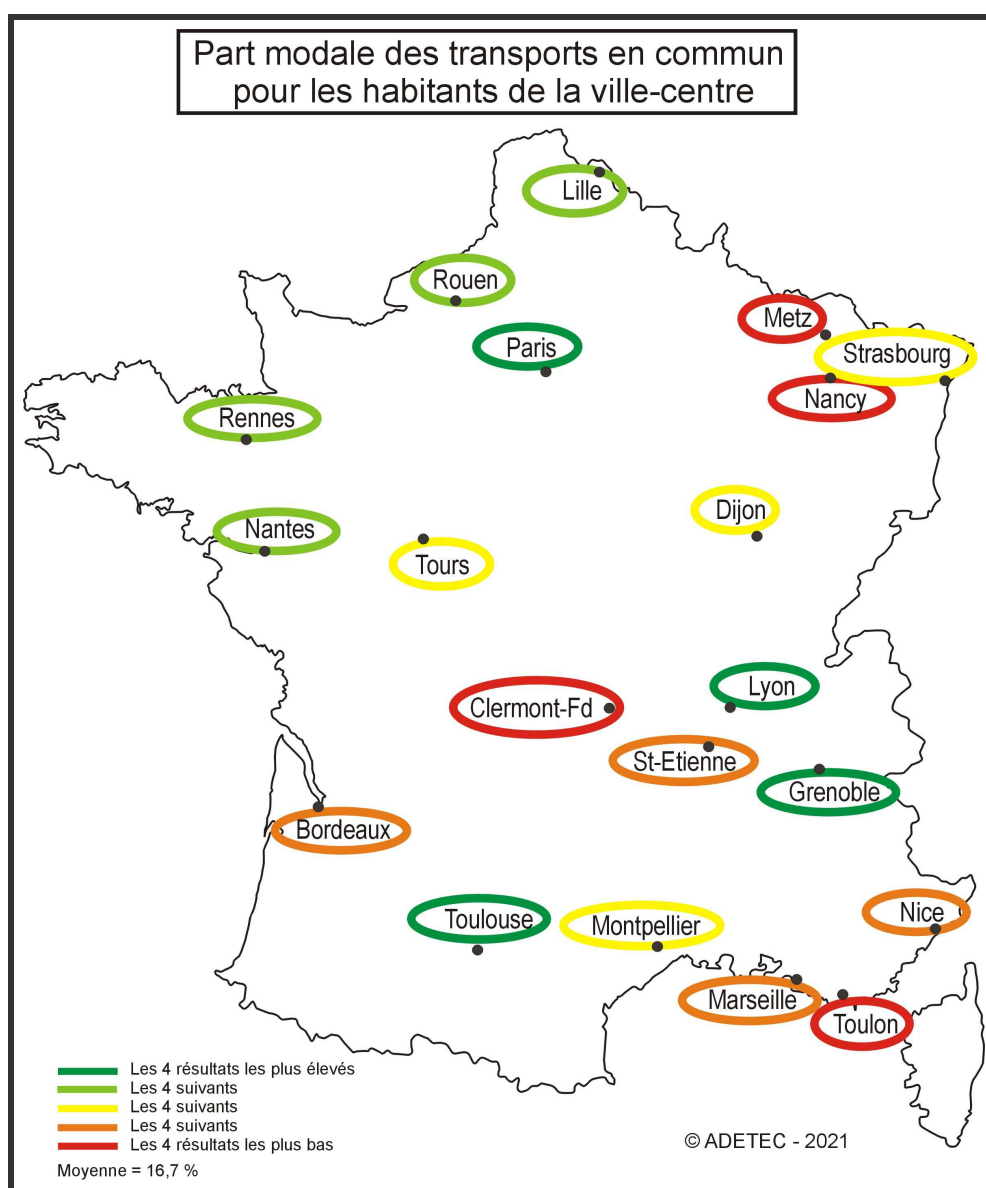
Les transports en commun arrivent en 2^e position derrière la marche à pied à Paris et en 3^e position après la marche et la voiture (dans un ordre variable) dans les autres villes.

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

Suivent Lyon (25,6 %), Toulouse (21 %), Grenoble (20,5 %), Nantes (19,2 %), Rennes (18,7 %) et Lille (idem). 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 de plusieurs lignes de tramway.

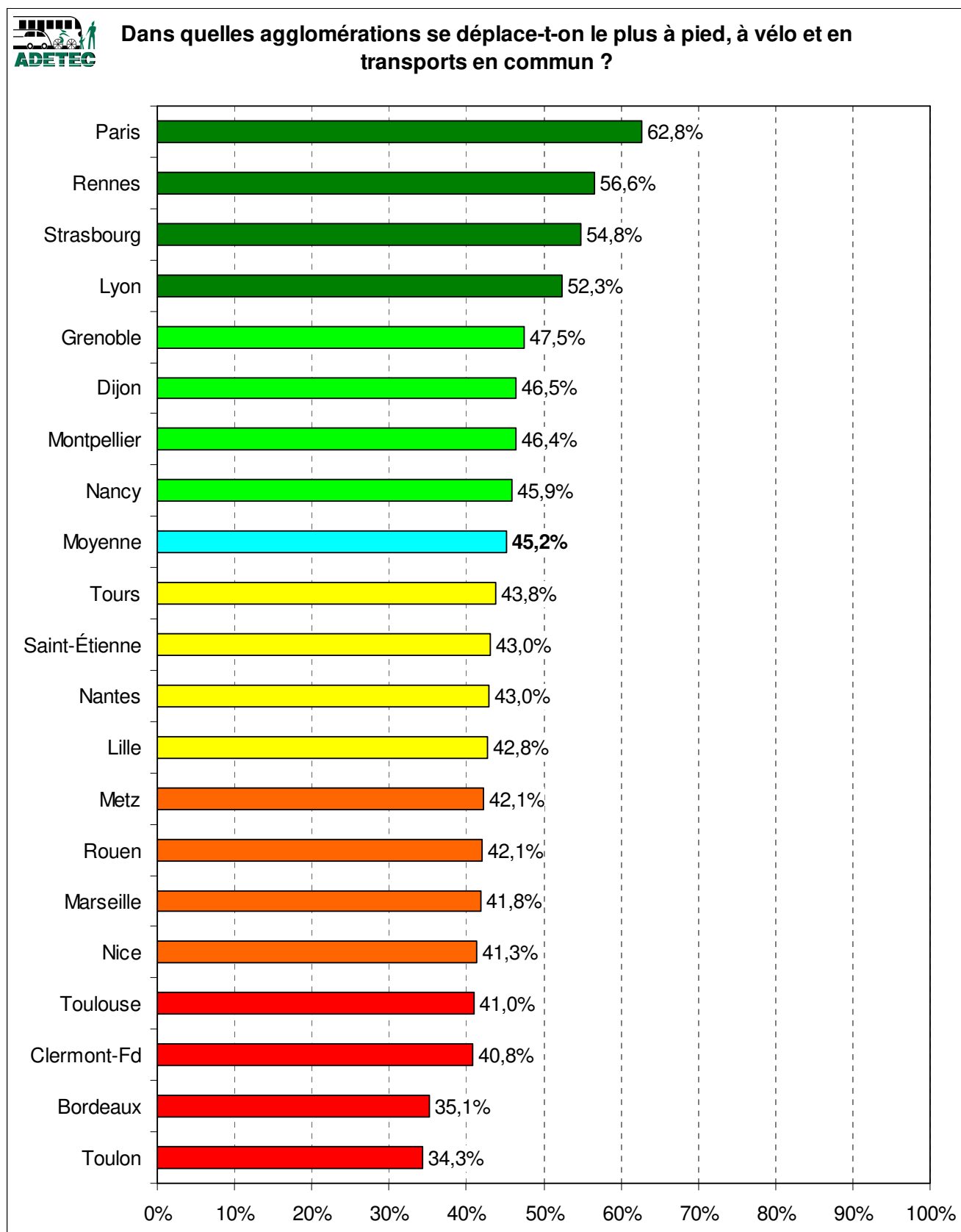
En queue de classement, on trouve Toulon (9,4 %), précédée de Metz (11,1 %), Clermont-Ferrand (11,2 %), Nancy (12,3 %) et Nice (12,4 %). On relève que les deux dernières villes du classement, Toulon et Metz, sont les seules grandes villes sans tramway. Par ailleurs, une seule ville avec métro, Marseille, 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 plus à pied, à vélo et en transports en commun



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

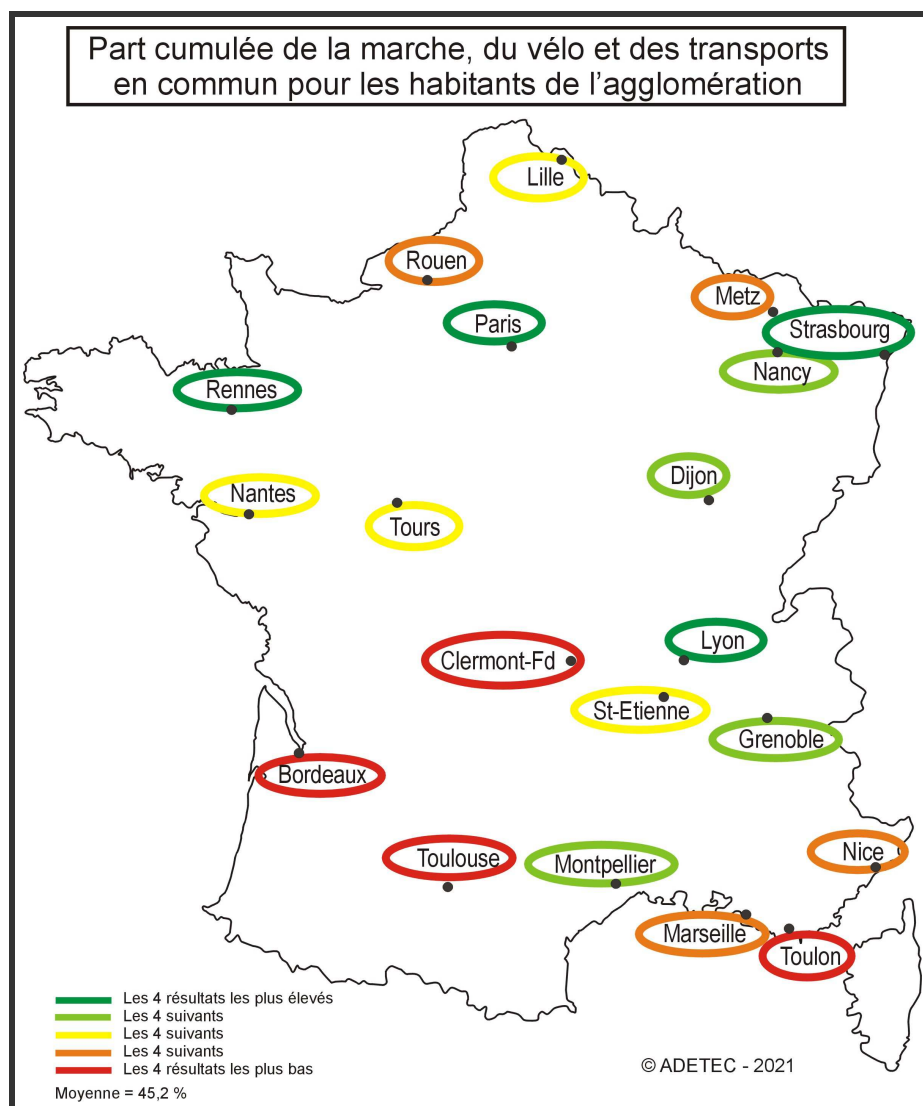
Comme pour les villes-centres, nous nous intéressons tout d'abord au cumul des 3 modes de déplacements vertueux, à savoir la marche à pied, le vélo et les transports en commun.

Les habitants des banlieues se déplacent davantage en voiture et moins à pied, à vélo et en transports en commun que ceux des villes-centres. Il en découle que les agglomérations, qui regroupent les villes-centres et leurs banlieues, obtiennent de moins résultats que les villes-centres pour la marche, le vélo et les transports en commun.

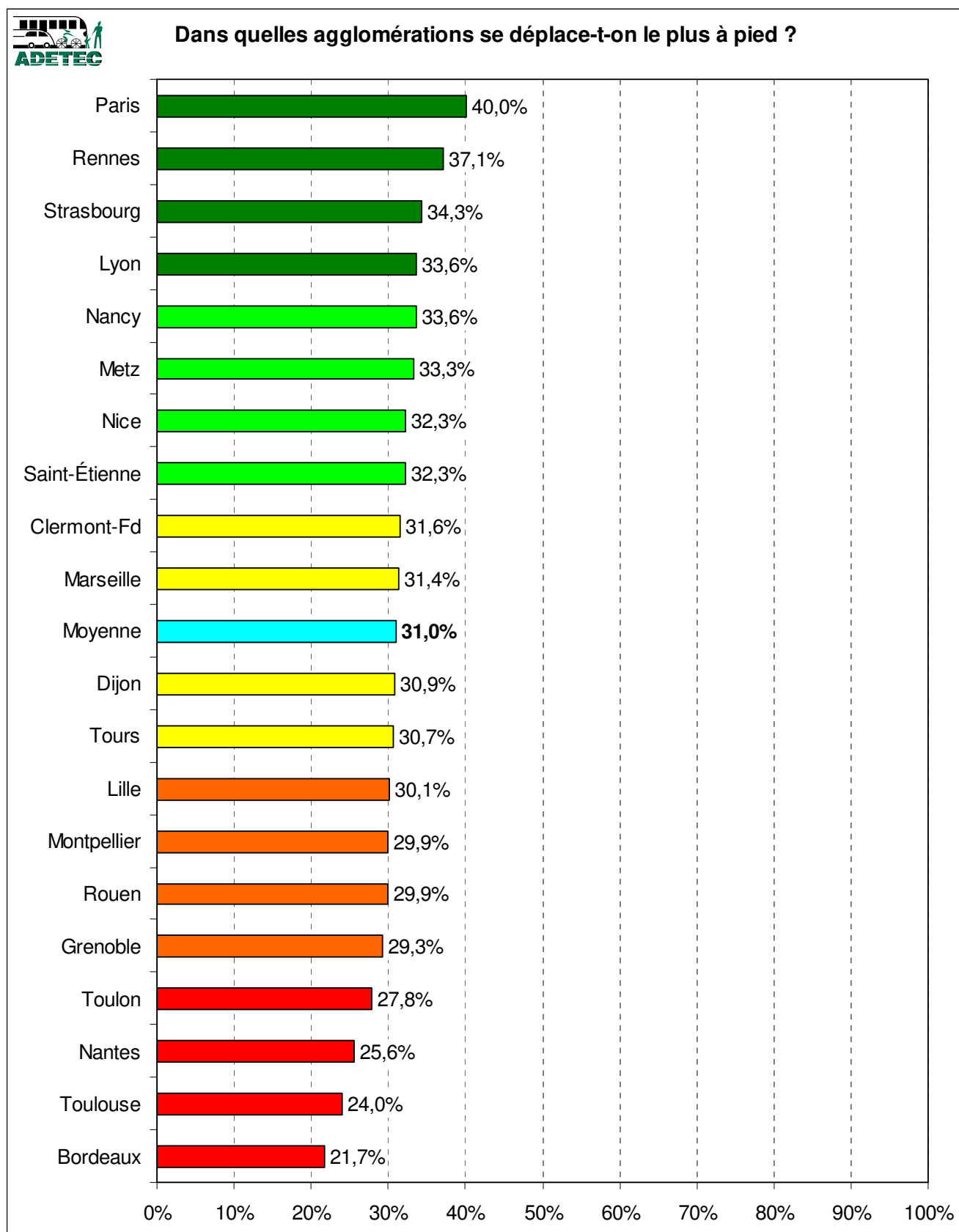
Comme sa ville-centre, l'agglomération parisienne arrive largement en tête : ses habitants effectuent 62,8 % de leurs déplacements à pied, à vélo ou en transports en commun. Trois autres agglomérations dépassent 50 %, celles de Rennes (56,6 %), Strasbourg (54,8 %) et Lyon (52,3 %). Il y a ensuite un certain écart avec leurs suivantes au classement (Grenoble, Dijon, Montpellier, Nancy...).

A l'autre extrémité du classement, l'agglomération de Toulon (34,3 %) se classe dernière, comme sa ville-centre. Elle est devancée de peu par l'agglomération bordelaise (35,1 %). Il y a un gros écart avec leurs précédentes au classement (Clermont-Ferrand, Toulouse, Nice...), toutes au-dessus de 40 %.

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



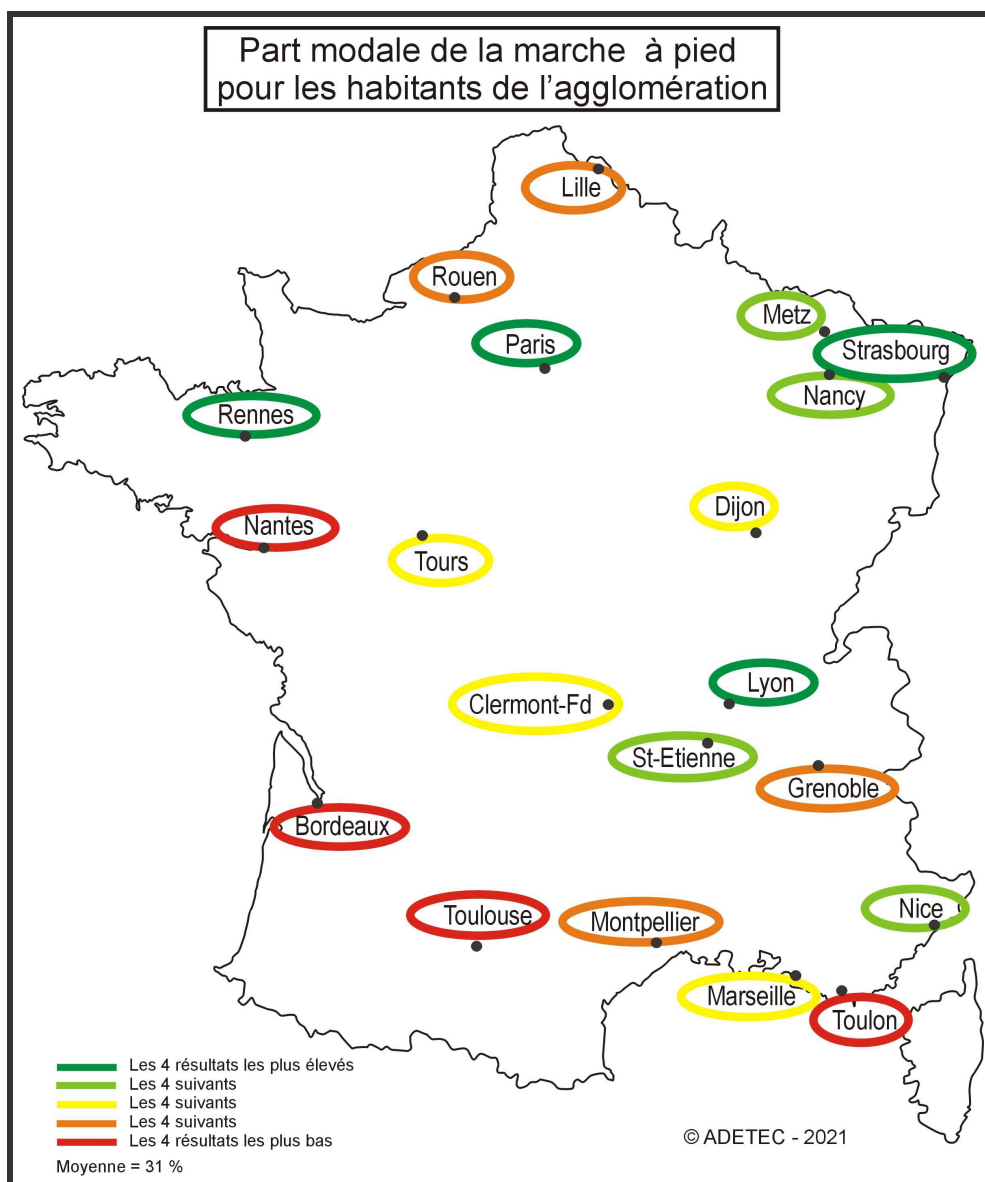
Pour rappel, sont comptés comme déplacements à pied uniquement ceux effectués intégralement à pied. Par exemple, un habitant allant à pied prendre le bus, le tram ou le métro sera compté comme usager des transports en commun, celui rejoignant sa voiture à pied comme usager de la voiture.

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.

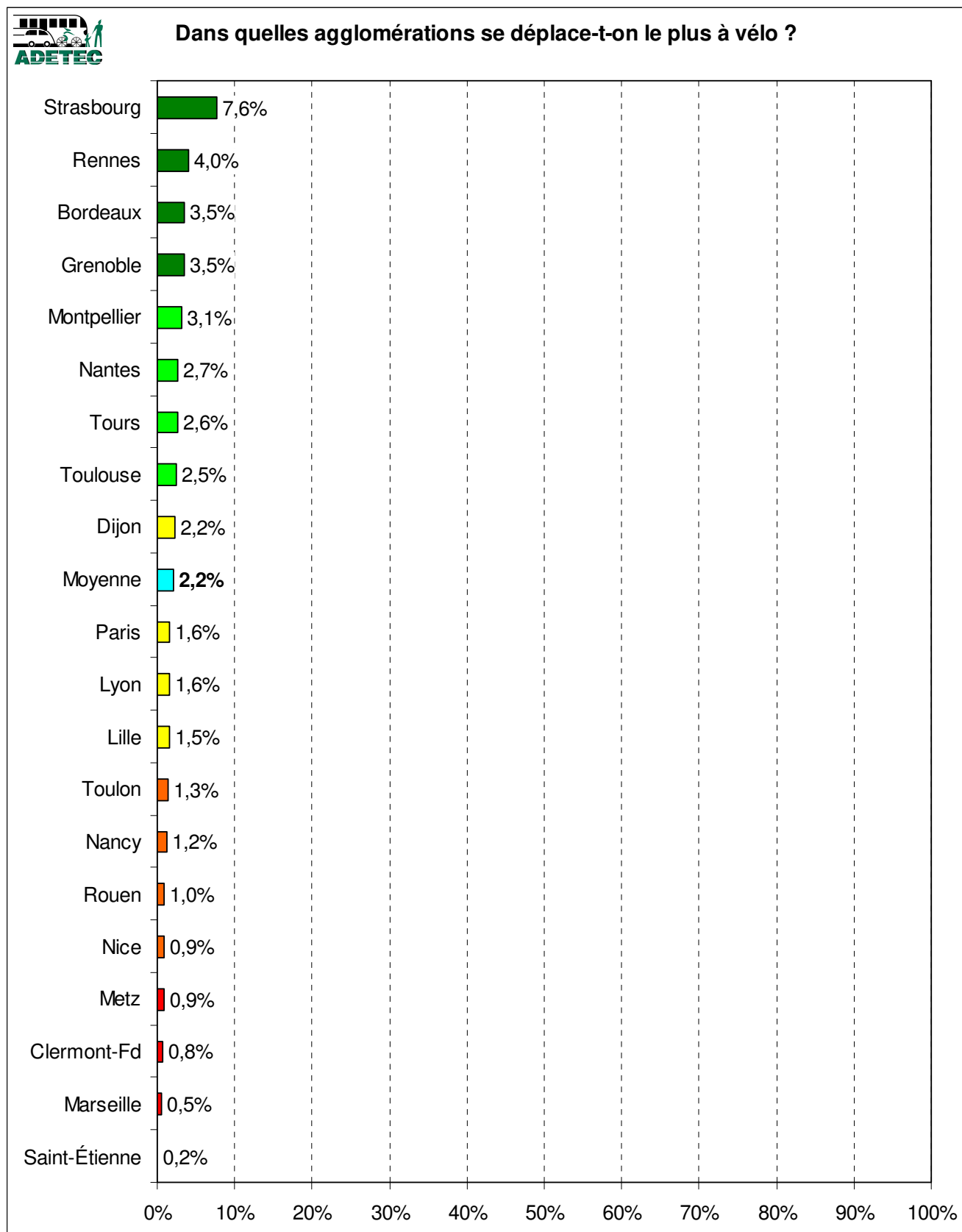
L'agglomération parisienne arrive en tête pour l'usage de la marche : ses habitants effectuent 40 % de leurs déplacements à pied. La région capitale n'est donc pas seulement celle du métro et du RER, c'est aussi celle dont les habitants marchent le plus. Suivent les agglomérations de Rennes (37,1 %),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

En queue de classement, on trouve l'agglomération de Bordeaux (21,7 %), précédée de 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



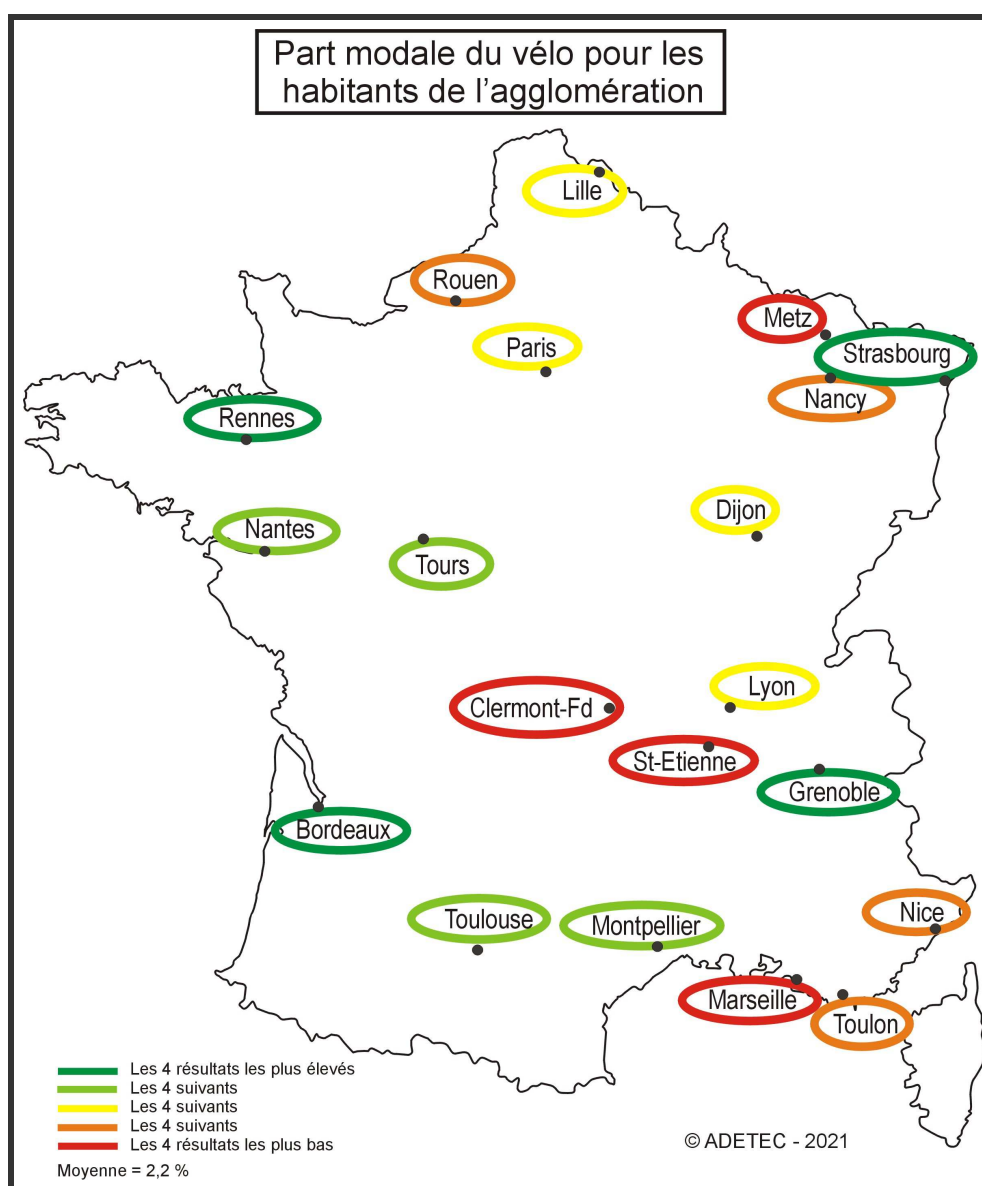
Dans toutes les agglomérations, le vélo arrive en 4^e position, devancé par la voiture, la marche et les transports en commun.

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

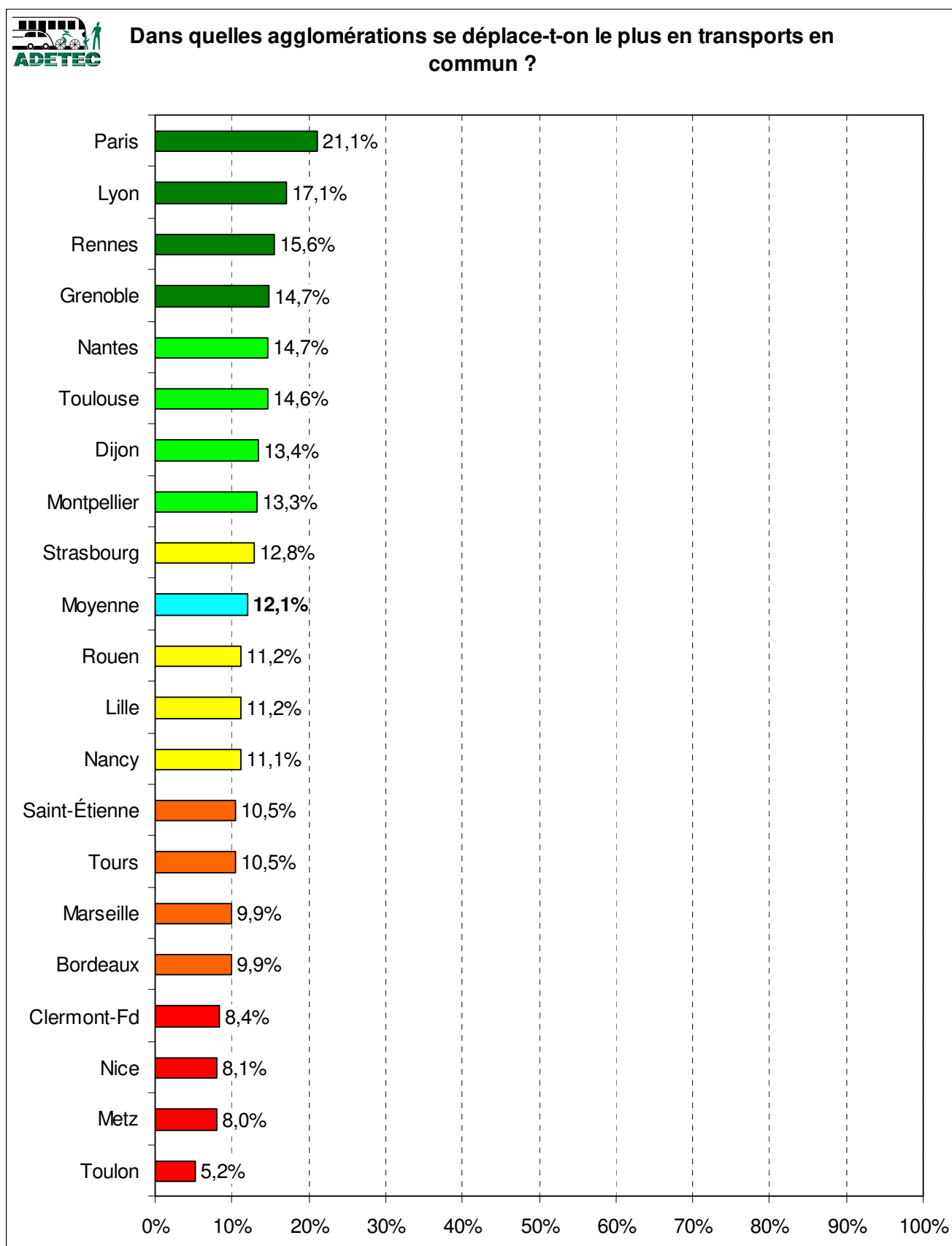
Seulement 4 autres agglomérations dépassent 3 %, celles de Rennes (4 %), Bordeaux (3,5 %), Grenoble (idem) et Montpellier (3,1 %).

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 de 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



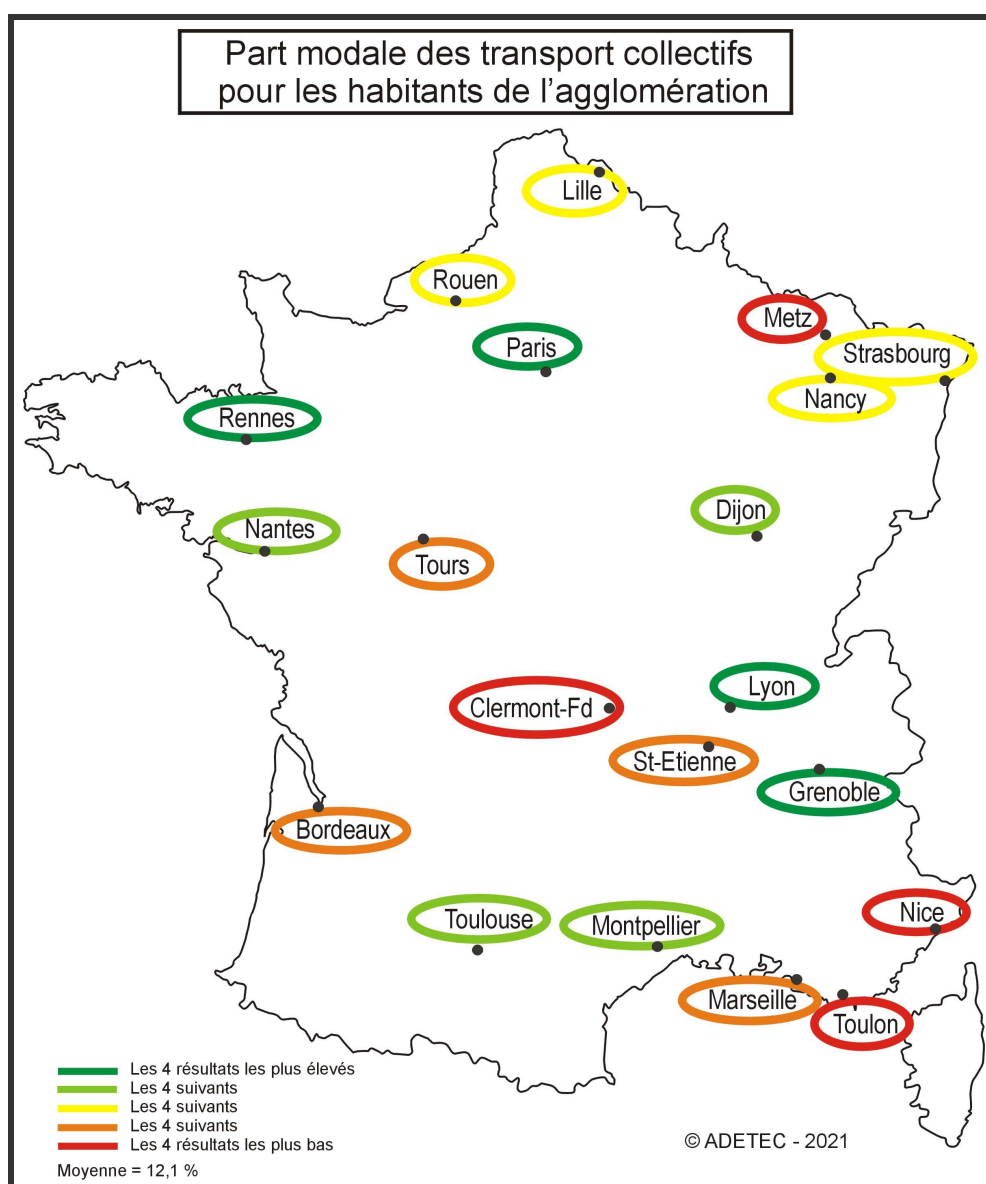
Les transports en commun arrivent en 3^e position derrière la voiture et la marche à pied dans toutes les agglomérations.

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 S'EXPLIQUENT 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 en haut du classement, la taille des agglomérations n'explique pas tout. En particulier, Rennes et Grenoble font nettement mieux que Marseille, pourtant beaucoup plus peuplée², y compris sur les transports en commun.

² Rennes : 220 000 habitants pour la ville et 360 000 pour l'agglomération. Grenoble : 160 000 et 450 000. Marseille : 870 000 et 1 600 000.

RESULTATS DETAILLES DES 20 VILLES ET AGGLOMERATIONS

Les villes et agglomérations sont présentées par ordre alphabétique.

Bordeaux

	Marche + vélo + transports en commun	Marche	Vélo	Transports en commun
Ville	9 ^e 60 %	15 ^e 39,2 %	2 ^e 6,4 %	14 ^e 14,4 %
Agglomération	19 ^e 35,1 %	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 cumulé de la marche, du vélo et des transports en commun. Au total, ses habitants effectuent 60 % de leurs déplacements avec l'un de ces 3 modes de déplacement. Les résultats sont toutefois très contrastés selon les 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.

Les habitants de la banlieue bordelaise utilisent en revanche beaucoup plus la voiture que les Bordelais mais aussi que les habitants de la plupart 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 seulement 35,1 % et une 19^e et avant-dernière place au classement pour l'usage cumulé de la marche, du vélo et des transports en commun. Seule l'agglomération de Toulon fait moins bien. L'agglomération bordelaise est moins bien classée que la ville de Bordeaux pour chacun de ces 3 modes. Elle est 20^e et dernière pour la marche, 3^e pour le vélo (derrière les agglomérations de Strasbourg et Rennes) et 16^e pour les transports en commun.

Clermont-Ferrand

	Marche + vélo + transports en commun	Marche	Vélo	Transports en commun
Ville	18 ^e 52,5 %	11 ^e 40,5 %	18 ^e 0,8 %	18 ^e 11,2 %
Agglomération	18 ^e 40,8 %	9 ^e 31,6 %	18 ^e 0,8 %	17 ^e 8,4 %

Au total, les Clermontois effectuent 52,5 % de leurs déplacements à pied, à vélo et en transports en commun et ceux de l'agglomération clermontoise 40,8 %, 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.

Dans le détail, la ville et l'agglomération de Clermont-Ferrand sont 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

	Marche + vélo + transports en commun	Marche	Vélo	Transports en commun
Ville	19 ^e 51,7 %	19 ^e 34,4 %	12 ^e 2,6 %	12 ^e 14,8 %
Agglomération	6 ^e 46,5 %	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 cumulé de la marche, du vélo et des transports en commun. Au total, ses habitants effectuent 51,7 % de leurs déplacements avec l'un de ces 3 modes de déplacement. Seule la ville de Toulon fait moins bien. Les résultats de Dijon sont tirés vers le bas par une pratique de la marche à pied moindre que chez ses homologues (19^e et avant-dernière), 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 moins ces 3 modes de déplacement que les Dijonnais mais davantage 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 élevé de 46,5 % pour ces 3 modes et se classe 6^e. L'agglomération dijonnaise est mieux classée que la ville de Dijon pour chaque mode. Elle est 11^e pour la marche, 9^e pour le vélo et 7^e pour les transports en commun.

Grenoble

	Marche + vélo + transports en commun	Marche	Vélo	Transports en commun
Ville	3 ^e 67,5 %	7 ^e 41,7 %	3 ^e 5,3 %	4 ^e 20,5 %
Agglomération	5 ^e 47,5 %	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 marche (7^e) et surtout le vélo (3^e derrière Strasbourg et Bordeaux) et les transports en commun (4^e). Au total, ses habitants effectuent 67,5 % de leurs déplacements avec l'un de ces 3 modes, ce qui la classe à la 3^e place, derrière Paris et Lyon.

Les habitants de la banlieue grenobloise se déplacent nettement plus à vélo et en transports en commun, mais 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 quasiment aussi bien que la ville de Grenoble pour le vélo (4^e) et les transports collectifs (4^e) mais beaucoup moins bien pour la marche (16^e). Elle obtient un total de 47,5 % pour le cumul des 3 modes et se classe 5^e, assez loin toutefois des 4 premières (agglomérations de Paris, Rennes, Strasbourg et Lyon).

Lille

	Marche + vélo + transports en commun	Marche	Vélo	Transports en commun
Ville	7 ^e 62,9 %	8 ^e 41,3 %	10 ^e 2,9 %	7 ^e 18,7 %
Agglomération	12 ^e 42,8 %	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 marche (8^e), du vélo (10^e) et des transports en commun (7^e). Au total, ses habitants effectuent 62,9 % de leurs déplacements avec l'un de ces 3 modes, ce qui la classe à la 7^e place.

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 : 13^e pour la marche, 12^e pour le vélo et 11^e pour les transports en commun. Elle obtient un total de 42,8 % pour le cumul des 3 modes et se classe 12^e.

Lyon

	Marche + vélo + transports en commun	Marche	Vélo	Transports en commun
Ville	2 ^e 72,6 %	3 ^e 44,4 %	11 ^e 2,6 %	2 ^e 25,6 %
Agglomération	4 ^e 52,3 %	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 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). Au total, ses habitants effectuent 72,6 % de leurs déplacements avec l'un de ces 3 modes, ce qui la classe à la 2^e place, loin derrière le 1^{er}, Paris (87,2 %) mais avec une bonne avance sur le 3^e, Grenoble (67,5 %).

L'agglomération lyonnaise obtient quasiment les mêmes places que la ville de Lyon : 4^e pour la marche, 11^e pour le vélo et 2^e pour les transports en commun (derrière l'agglomération parisienne). Avec un total de 52,3 % pour le cumul des 3 modes, elle se classe 4^e, derrière les agglomérations de Paris, Rennes et Strasbourg.

Marseille

	Marche + vélo + transports en commun	Marche	Vélo	Transports en commun
Ville	16 ^e 54,4 %	14 ^e 39,8 %	19 ^e 0,5 %	15 ^e 14,1 %
Agglomération	15 ^e 41,8 %	10 ^e 31,4 %	19 ^e 0,5 %	15 ^e 9,9 %

Au total, les Marseillais effectuent 54,4 % de leurs déplacements à pied, à vélo et en transports en commun, ce qui les classe à la 16^e place, et les habitants de l'agglomération 41,8 % (15^e).

La ville et l'agglomération de Marseille sont quasi systématiquement dans la deuxième moitié du classement. 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 petit peu mieux pour les transports en commun (15^e) et la marche (14^e et 10^e).

Metz

	Marche + vélo + transports en commun	Marche	Vélo	Transports en commun
Ville	17 ^e 53,6 %	9 ^e 41,2 %	16 ^e 1,2 %	19 ^e 11,1 %
Agglomération	13 ^e 42,1 %	6 ^e 33,3 %	17 ^e 0,9 %	19 ^e 8 %

Au total, les Messins effectuent 53,1 % de leurs déplacements à pied, à vélo et en transports en commun, ce qui les classe à la 17^e place, et les habitants de l'agglomération 42,1 % (13^e).

La ville et l'agglomération de Metz sont quasi systématiquement dans la deuxième moitié du classement. 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

	Marche + vélo + transports en commun	Marche	Vélo	Transports en commun
Ville	14 ^e 56,6 %	17 ^e 36,3 %	6 ^e 3,8 %	9 ^e 16,5 %
Agglomération	7 ^e 46,4 %	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 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. Au total, les Montpelliérains effectuent 56,6 % de leurs déplacements avec l'un de ces 3 modes de déplacement, ce qui les classe à la 14^e place.

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 obtient un total relativement élevé de 46,4 % pour ces 3 modes et se classe 7^e. L'agglomération montpelliéraine est mieux classée que la ville de Montpellier pour chacun de ces 3 modes. Elle est 14^e pour la marche, 5^e pour le vélo et 8^e pour les transports en commun.

Nancy

	Marche + vélo + transports en commun	Marche	Vélo	Transports en commun
Ville	10 ^e 59,7 %	2 ^e 45,4 %	13 ^e 2 %	17 ^e 12,3 %
Agglomération	8 ^e 45,9 %	5 ^e 33,6 %	14 ^e 1,2 %	12 ^e 11,1 %

La ville de Nancy est 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). Au total, les Nancéiens effectuent 59,7 % de leurs déplacements avec l'un de ces 3 modes de déplacement, ce qui les classe à la 10^e place.

L'agglomération nancéienne obtient également un bon résultat pour la marche à pied (5^e). Pour le vélo, son classement est proche de celui de la ville (14^e). Elle gagne 5 places pour les transports en commun (12^e), presque autant utilisés par les habitants de banlieue que par les Nancéiens. Au total, les habitants de l'agglomération effectuent 45,9 % de leurs déplacements avec l'un de ces 3 modes de déplacement, ce qui les classe à la 8^e place.

Nantes

	Marche + vélo + transports en commun	Marche	Vélo	Transports en commun
Ville	12 ^e 57,5 %	18 ^e 34,5 %	7 ^e 3,8 %	5 ^e 19,2 %
Agglomération	11 ^e 43 %	18 ^e 25,6 %	6 ^e 2,7 %	5 ^e 14,7 %

La ville de Nantes est 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). Au total, les Nantais effectuent 57,5 % de leurs déplacements avec l'un de ces 3 modes de déplacement, ce qui les classe à la 12^e place.

Les classements de l'agglomération nantaise sont quasiment les mêmes. Par rapport à ses homologues, elle est bien classée pour les transports en commun (5^e) et le vélo (6^e), mais nettement moins bien pour la marche à pied (18^e). Au total, les habitants de l'agglomération nantaise effectuent 43 % de leurs déplacements avec l'un de ces 3 modes de déplacement, ce qui les classe à la 11^e place.

Nice

	Marche + vélo + transports en commun	Marche	Vélo	Transports en commun
Ville	11 ^e 58 %	4 ^e 44,3 %	15 ^e 1,4 %	16 ^e 12,4 %
Agglomération	16 ^e 41,3 %	7 ^e 32,3 %	16 ^e 0,9 %	18 ^e 8,1 %

La ville de Nice 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). Au total, les Niçois effectuent 58 % de leurs déplacements avec l'un de ces 3 modes de déplacement, ce qui les classe à la 11^e place.

De son côté, l'agglomération niçoise obtient pour chaque mode des résultats un peu moins bons que sa ville-centre. Elle est 7^e pour la marche à pied, 16^e pour le vélo et 18^e pour les transports en commun. Au total, les habitants de l'agglomération effectuent 41,3 % de leurs déplacements avec l'un de ces 3 modes de déplacement, ce qui les classe à la 16^e place.

Paris

	Marche + vélo + transports en commun	Marche	Vélo	Transports en commun
Ville	1 ^{er} 87,2 %	1 ^{er} 52,3 %	9 ^e 3 %	1 ^{er} 31,9 %
Agglomération	1 ^{er} 62,8 %	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^e place pour la marche et les transports en commun et en milieu de classement pour le vélo (9^e). Au total, ses habitants effectuent 87,2 % de leurs déplacements avec l'un de ces 3 modes, ce qui la classe à la 1^e place, loin devant le 2^e, Lyon (72,6 %).

L'agglomération parisienne obtient quasiment les mêmes places que la ville de Paris : 1^e pour la marche et les transports en commun et 10^e pour le vélo. Avec un total de 62,8 % pour le cumul des 3 modes, elle se classe 1^e, assez loin devant la 2^e, l'agglomération de Rennes (56,6 %).

Rennes

	Marche + vélo + transports en commun	Marche	Vélo	Transports en commun
Ville	4 ^e 66,6 %	6 ^e 43,1 %	4 ^e 4,7 %	6 ^e 18,7 %
Agglomération	2 ^e 56,6 %	2 ^e 37,1 %	2 ^e 4 %	3 ^e 15,6 %

La ville de Rennes obtient des résultats très homogènes. Elle se trouve dans le haut du classement pour la marche (6^e), le vélo (4^e) et les transports en commun (6^e). Au total, ses habitants effectuent 66,6 % de leurs déplacements avec l'un de ces 3 modes, ce qui la classe à la 4^e place, derrière Paris, Lyon et Grenoble.

Les habitants de la banlieue rennaise utilisent certes moins ces 3 modes de déplacement que les Rennais mais davantage 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 marche (derrière l'agglomération parisienne) et le vélo (assez loin toutefois de l'agglomération strasbourgeoise) et 3^e pour les transports en commun (derrière les agglomérations de Paris et Lyon). Au total, ses habitants effectuent 56,6 % de leurs déplacements avec l'un de ces 3 modes, ce qui la classe à la 2^e place, assez loin toutefois derrière l'agglomération parisienne (62,8 %).

Rouen

	Marche + vélo + transports en commun	Marche	Vélo	Transports en commun
Ville	6 ^e 63 %	5 ^e 43,5 %	14 ^e 1,7 %	8 ^e 17,8 %
Agglomération	14 ^e 42,1 %	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 marche (5^e) et des transports en commun (8^e). Elle est en revanche moins bien classée pour le vélo (14^e). Au total, ses habitants effectuent 63 % de leurs déplacements avec l'un de ces 3 modes, ce qui la classe à la 6^e place.

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 : 15^e pour la marche, 15^e pour le vélo et 10^e pour les transports en commun. Elle obtient un total de 42,1 % pour le cumul des 3 modes et se classe 14^e.

Saint-Etienne

	Marche + vélo + transports en commun	Marche	Vélo	Transports en commun
Ville	15 ^e 55,1 %	12 ^e 40 %	20 ^e 0,3 %	13 ^e 14,7 %
Agglomération	10 ^e 43 %	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 12^e pour la marche 13^e pour les transports en commun et 20^e et dernière pour le vélo. Au total, ses habitants effectuent 55,1 % de leurs déplacements à pied, à vélo et en transports en commun, ce qui les classe à la 15^e place.

L'agglomération stéphanoise est un peu mieux classée pour la marche (8^e) et le cumul des 3 modes (10^e, avec 43 %). Elle garde en revanche la même place pour les transports en commun (13^e) et le vélo (20^e et dernière).

Strasbourg

	Marche + vélo + transports en commun	Marche	Vélo	Transports en commun
Ville	5 ^e 63,8 %	13 ^e 40 %	1 ^e 8,9 %	11 ^e 14,9 %
Agglomération	3 ^e 54,8 %	3 ^e 34,3 %	1 ^e 7,6 %	9 ^e 12,8 %

La ville de Strasbourg obtient d'excellents résultats 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). Au total, ses habitants effectuent 63,8 % de leurs déplacements avec l'un de ces 3 modes, ce qui la classe à la 5^e place, derrière Paris, Lyon, Grenoble et Rennes. 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 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 utilisent certes moins ces 3 modes de déplacement que les Strasbourgeois mais davantage 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 reste 1^e pour le vélo (avec une avance plus nette sur ses suivantes), 3^e pour la marche (derrière les agglomérations de Paris et Rennes) et 9^e pour les transports en commun. Au total, ses habitants effectuent 54,8 % de leurs déplacements avec l'un de ces 3 modes, ce qui la classe à la 3^e place, derrière les agglomérations de Paris et Rennes.

Toulon

	Marche + vélo + transports en commun	Marche	Vélo	Transports en commun
Ville	20 ^e 48,4 %	16 ^e 38,1 %	17 ^e 0,9 %	20 ^e 9,4 %
Agglomération	20 ^e 34,3 %	17 ^e 27,8 %	13 ^e 1,3 %	20 ^e 5,2 %

Toulon se classe dans le dernier quart du classement pour la marche (16^e) et le vélo (17^e) et à la 20^e et dernière place pour les transports en commun. Au total des 3 modes, c'est la seule ville dont les habitants effectuent moins d'un déplacement sur deux à pied, à vélo ou en transports en commun (48,4 %), avec un écart assez marqué avec la ville la précède au classement, Dijon (51,7 %).

L'agglomération toulonnaise obtient des résultats 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 est 17^e pour la marche et reste 20^e et dernière pour les transports en commun. Au total, ses habitants effectuent 34,3 % de leurs déplacements avec l'un de ces 3 modes, ce qui la classe, comme sa ville-centre, à la 20^e et dernière place.

Toulouse

	Marche + vélo + transports en commun	Marche	Vélo	Transports en commun
Ville	13 ^e 57,4 %	20 ^e 33 %	8 ^e 3,4 %	3 ^e 21 %
Agglomération	17 ^e 41 %	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 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. Au total, les Toulousains effectuent 57,4 % de leurs déplacements avec l'un de ces 3 modes de déplacement, ce qui les classe à la 13^e place.

L'agglomération toulousaine obtient des classements assez proches de ceux de sa ville-centre pour les transports en commun (6^e), le vélo (8^e) et la marche (19^e et avant-dernière, devant l'agglomération bordelaise). Au total, ses habitants effectuent 41 % de leurs déplacements avec l'un de ces 3 modes de déplacement, ce qui les classe à la 17^e place.

Tours

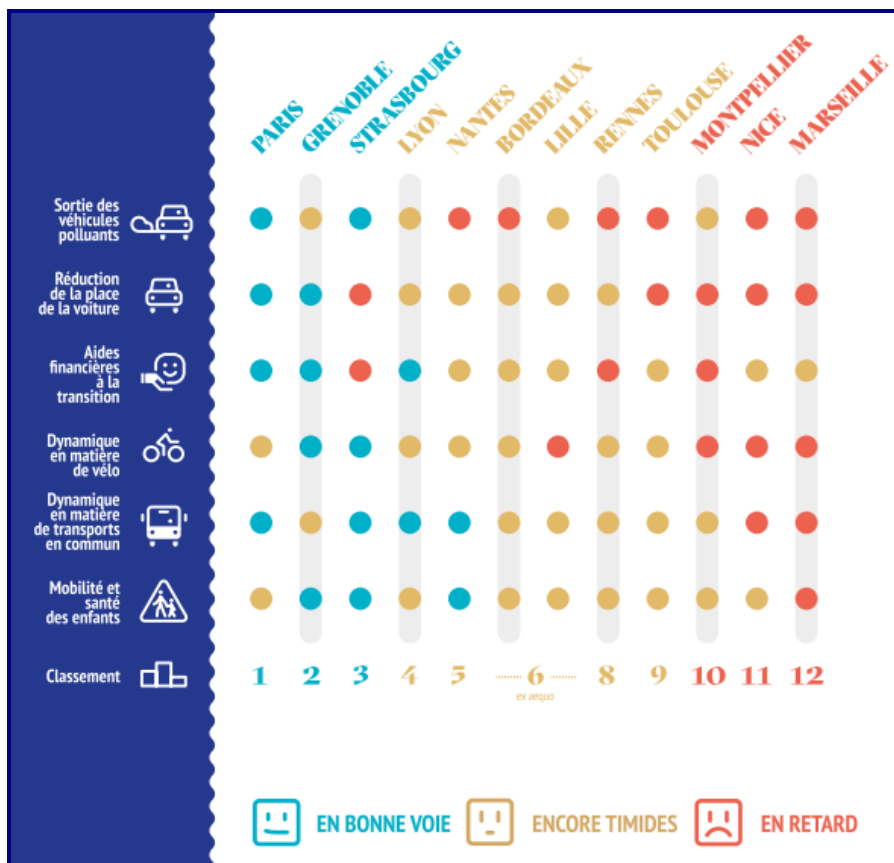
	Marche + vélo + transports en commun	Marche	Vélo	Transports en commun
Ville	8 ^e 60,5 %	10 ^e 41,1 %	5 ^e 4 %	10 ^e 15,4 %
Agglomération	9 ^e 43,8 %	12 ^e 30,7 %	7 ^e 2,6 %	14 ^e 10,5 %

La ville de Tours se trouve dans la première moitié du classement pour l'usage de la marche (10^e), du vélo (5^e) et des transports en commun (10^e). Au total, ses habitants effectuent 60,5 % de leurs déplacements avec l'un de ces 3 modes, ce qui la classe à la 8^e place.

L'agglomération tourangelles fait un peu moins bien pour chaque mode de déplacement. Elle est 12^e pour la marche, 7^e pour le vélo et 14^e pour les transports en commun. Au total, ses habitants effectuent 43,8 % de leurs déplacements avec l'un de ces 3 modes, ce qui la classe à la 9^e place.

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

		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

Financement de cette étude

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

L'association Qualité Mobilité

L'association Qualité Mobilité a été créée le 3 juillet 2015.

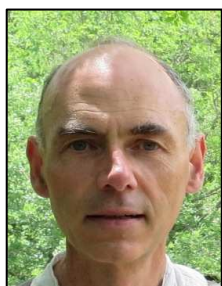
Elle a pour principaux objectifs de :

- promouvoir les transports collectifs et les modes de déplacement non motorisés de personnes,
- 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), etc.

Elle est dotée d'un comité scientifique composé de représentants de ses membres et de personnes qualifiées extérieures.

L'auteur de cette étude



Bruno CORDIER est le créateur et le directeur du cabinet ADETEC, spécialiste des études de mobilité depuis 1997.



BUREAU D'ETUDES EN TRANSPORTS ET DEPLACEMENTS

86 quai Féron 63150 La Bourboule
Tél. : 04 73 65 94 24

www.adetec-deplacements.com