

Réflexions à partir d'une publication de LOCTALIS, le média de la Banque des Territoires :

Une étude réalisée par l'association Qualité Mobilité analyse les facteurs déterminants l'usage des différents modes de transport dans 47 grandes villes françaises.

Elle montre que si l'urbanisme conditionne largement la manière dont les habitants se déplacent, de nombreux autres facteurs complémentaires entrent en ligne de compte, d'où la nécessité de travailler sur tous les tableaux et dans la durée pour limiter l'usage de la voiture.

Si l'étude souligne qu'il n'y a pas de "déterminisme géographique" à l'échelle nationale - les résultats sont diversifiés dans toutes les régions de l'Hexagone -, l'impact des formes urbaines peut conduire à des résultats très différents pour l'usage de la voiture. C'est le cas de Rennes qui, avec un urbanisme en archipel réussit mieux que Nantes, à l'urbanisme plus diffus, à limiter l'usage de la voiture, à toutes les échelles. "Cela montre que l'urbanisme est le déterminant de départ de la manière dont les gens se déplacent", souligne Bruno Cordier, directeur du bureau d'études Adetec et auteur de l'étude.

Autre facteur important : la vacance commerciale, la dégradation du commerce en centre-ville, et à l'inverse le développement des zones commerciales en périphérie.

**"Plus la vacance commerciale est faible en centre-ville, plus la part modale de la voiture est basse, tous motifs de déplacements confondus. Garder un centre-ville fort comme l'a fait Tours, par exemple, est déterminant."** Les politiques de mobilité jouent aussi, tout naturellement, un rôle essentiel.

"Plus les villes ont élaboré leur premier plan de déplacements urbains tôt, plus la part modale de la voiture y est basse". Pour rappel, les PDU ont été rendus obligatoires pour les villes de plus de 100.000 habitants par la loi sur l'air de 1996. La voirie influe aussi largement sur les parts modales. Ainsi, en toute logique, moins les villes attribuent d'espace à la voiture, moins son usage est élevé.

La démarche "Villes 30" contribue également à diminuer la part modale des voitures. En s'appuyant sur deux cas précis, ceux d'Angers et de Nancy, l'étude constate aussi une forte corrélation entre la présence de grandes infrastructures routières (rocares, autoroutes, pénétrantes) en milieu urbain et l'usage de la voiture. Avec une rocade éloignée du centre-ville, la part modale de la voiture à Nancy n'est que de 40% contre 54% à Angers, ceinturée par deux rocares.

Le recours à la voiture est aussi plus bas, en général, dans les villes congestionnées. Mais il y a des exceptions, comme Marseille ou Toulon où beaucoup d'habitants utilisent la voiture "coûte que coûte", observe Bruno Cordier.

"Le choix du mode de déplacement pour aller travailler ou étudier dépend aussi très fortement des conditions de stationnement à destination", constate-t-il. Il y voit ainsi "un déterminant essentiel des politiques de mobilité". Sur ce dernier point, l'étude confirme la position de Chutt - ASRNA s'opposant au parking sur-dimensionné du futur Pole multi-modal de Plan de Campagne, qui est un aspirateur à voitures et qui augmentera le trafic automobile traversant Septèmes.

