

LA VOITURE EN CENTRE-VILLE, UN MODE DE TRANSPORT QUESTIONNÉ

ÉDITO

La voiture est le principal mode de transport des Français. Ce mode est toutefois sous pression, d'une part à cause de certaines nuisances qu'il occasionne (bruit, pollution de l'air, occupation de l'espace public...), d'autre part du fait du coût économique qu'il représente pour ses usagers, ainsi que des enjeux climatiques.

Face à un usage qui ne semble pas se démentir, avec un taux d'équipement croissant des ménages, un certain nombre d'acteurs, nationaux ou locaux, travaillent depuis plusieurs années à encadrer davantage l'usage de la voiture en ville pour laisser de la place à d'autres usages de l'espace public.

Or, quand les collectivités proposent de réduire la place de la voiture en ville, elles sont souvent confrontées à la défiance des différents acteurs, notamment des commerçants pour qui l'accessibilité en voiture est un facteur d'attractivité et qui craignent de perdre leur clientèle.

La publication récente de plusieurs études et analyses nous a paru l'occasion de faire le point sur la question dans cette lettre. On en profite également pour aborder d'autres actualités sur la place de la voiture en centre-ville.



SOMMAIRE

Des voitures toujours plus imposantes, mettant sous pression l'espace public

No parking no business ?

Les Zones à faibles émissions

DES VOITURES TOUJOURS PLUS IMPOSANTES, METTANT SOUS PRESSION L'ESPACE PUBLIC

L'équipement des ménages en voiture individuelle dans les Hauts-de-France suit la tendance haussière nationale, avec 81,4 % de ménages équipés en Hauts-de-France en 2017 contre 79,6 % en 2007 (source : Insee). La part de ménages ayant deux véhicules ou plus connaît une augmentation encore plus forte, elle s'établit à 35 % en 2017 contre 32,4 % en 2007. Toujours selon l'Insee, la région Hauts-de-France reste toutefois une des régions les moins équipées en parc automobile : 18,6 % des ménages n'ont pas de voiture contre 15,7 % en moyenne nationale. Ce chiffre s'élève même à 30 % et plus dans les zones plus urbaines (Amiens, Arras, Lens, Saint-Quentin, Lille etc.).

En parallèle, la taille et le volume des véhicules vendus a fortement augmenté. En France, la largeur moyenne des véhicules a augmenté de 10 cm entre 1996 et 2016. Sur longue période, la hausse est encore plus marquante pour un même modèle. La Fiat 500 a par exemple grossi de 23 % en largeur, 19 % en longueur, 73 % en poids depuis les années 60. Les consommateurs se dirigent par ailleurs vers des modèles de plus en plus volumineux. L'essor des SUV (Sport Utility Vehicles) contribue à cette augmentation en volume/masse des automobiles. En France, les SUV sont en tête des ventes automobiles depuis 2017. En 2019, 38 % des véhicules vendus en France étaient des SUV, contre 5 % en 2009. En conséquence, les modèles de voitures présents dans les villes sont devenus plus hauts et plus volumineux.







Cela peut poser des problèmes d'aménagement, avec des parkings et des routes qui deviennent sous-dimensionnées par rapport à la taille des véhicules, et des problèmes de sécurité, avec des risques plus graves en cas d'accident du fait de la hauteur et du poids de ces véhicules.

La place laissée ou non à la voiture transforme donc profondément l'aspect et l'usage du centre-ville. On a ainsi pu assister ces dernières années à une remise en cause croissante de la place de la voiture en ville, qui se traduit par la mise en place de tout un panel de mesures restrictives :

- piétonisation de rues ou quartiers (rue des Trois Cailloux à Amiens,),
- abaissement des limitations de vitesse (ville à 30 km/h à Saint-Omer),
- suppression de parkings urbains pour créer des espaces publics partagés (Arras) ou des pistes cyclables,
- piétonisation temporaire en fonction de certains événements ou périodes temporelles,
- mise en place de zones à trafic limité (inspirées par les villes italiennes et permises par la LOM, elles sont encore peu nombreuses en France, on peut citer le cours des 50 Otages à Nantes),
- diminution du nombre de voies (pour créer des espaces de balades ou pour favoriser les autres modes de transport),
- décentralisation du stationnement pour permettre une gestion plus fine du stationnement payant,
- neutralisation des places de parking autour des passages piétons (obligation créée par la LOM).

Évolution 1974-2013 de la Golf Volkswagen

source : <http://zuto-car-size.iprospecthosting.com/>

1974 - 1983	1981 - 1993	1992 - 1998	1997 - 2004	2004 - 2008	2009 - 2012	2013 - Present
						
H: 1,410mm	H: 1,415mm	H: 1,420mm	H: 1,439mm	H: 1,485mm	H: 1,479mm	H: 1,492mm
L: 3,820mm	L: 3,985mm	L: 4,020mm	L: 4,149mm	L: 4,204mm	L: 4,199mm	L: 4,258mm
W: 1,610mm	W: 1,589mm	W: 1,700mm	W: 2,018mm	W: 2,010mm	W: 2,048mm	W: 2,027mm
W: 750mm	W: 900mm	W: 993mm	W: 1090mm	W: 1155mm	W: 1217mm	W: 1216mm
A: 6,150,200mm ²	A: 6,252,485mm ²	A: 6,834,000mm ²	A: 8,372,682mm ²	A: 8,450,040mm ²	A: 8,599,552mm ²	A: 8,830,966mm ²
WB: 2,400mm	WB: 2,475mm	WB: 2,480mm	WB: 2,511mm	WB: 2,578mm	WB: 2,578mm	WB: 2,620mm
LC: 370l	LC: N/A	LC: 330l	LC: N/A	LC: 350l	LC: 350l	LC: 380l

NO PARKING NO BUSINESS ?

Un peu partout en France, à chaque fois qu'une mesure restreignant les voitures en centre-ville est décidée, les commerçants tendent à s'inquiéter des répercussions sur leur clientèle et donc leur chiffre d'affaires. Parmi les mesures citées plus haut, la diminution des places de stationnement est à leurs yeux la plus susceptible de diminuer la fréquentation de leur commerce.

Pour répondre à cette inquiétude, il faut pouvoir apporter des informations objectives. Or, en matière de déplacement, on connaît surtout, via le recensement de la population, les modes de transport pour se rendre au travail. Mais comment les habitants d'une ville vont-ils faire leurs courses ? Comment sont venus en centre-ville les passants que l'on croise dans les boutiques ? Face à cet angle mort, les communes mènent de plus en plus leur propre enquête déplacement : Lille, Saint-Omer, Rouen, Caen, Nancy... toutes ces villes ont en commun la réalisation d'une enquête précise visant à répondre à cette question : « comment les clients sont-ils venus en ville ? ». Plusieurs enseignements peuvent être tirés de ces enquêtes, qui ont été compilées d'une part dans une étude du CEREMA et, plus récemment, par Mathieu Chassignet, ingénieur mobilité-qualité de l'air à l'ADEME.

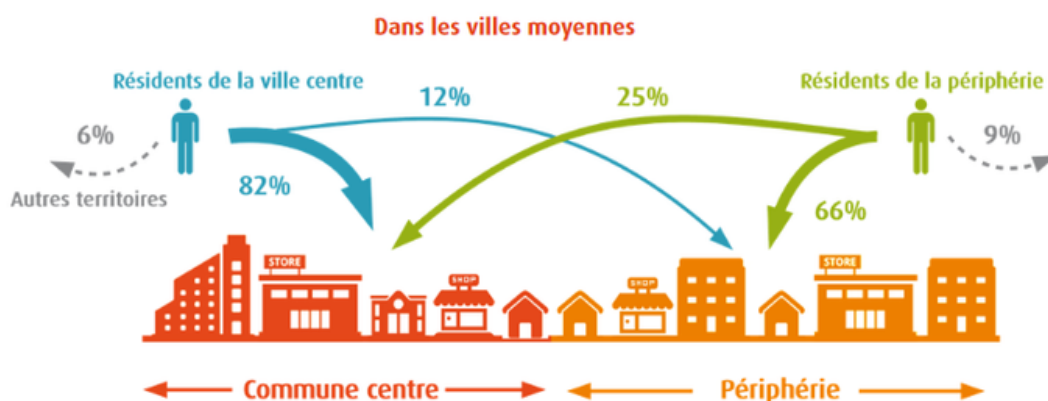
Une clientèle principalement locale

Les achats sont en réalité effectués en grande majorité à proximité du domicile : 8 achats sur 10 sont effectués dans la zone de résidence. Ainsi, dans les villes moyennes, 82 % des achats réalisés par les résidents de la ville-centre se font au sein de la ville-centre, tandis que les habitants de périphérie réali-

"Les commerçants pensent protéger leur activité mais ils se tirent en réalité une balle dans le pied. Vouloir à tout prix faciliter la vie de leurs clients qui se rendent chez eux en voiture, c'est aussi se couper de tous ceux qui ne viendront pas parce que le cadre de vie ne sera pas agréable. L'expérience a montré que les villes qui ont réduit la place de l'automobile dans leurs centres-villes, comme Strasbourg, sont celles dont les commerces s'en sortent le mieux. Les clients qui leur rendent visite sont avant tout des personnes qui vivent dans le voisinage, qui se déplacent à pied ou en transport collectif et qui réclament un apaisement et une transformation de l'espace urbain".

*Mathieu Chassignet,
ingénieur mobilité et
qualité de l'air à la
Direction régionale de
l'ADEME Hauts-de-France,
cité par Declic Mobilité*

sent 66 % de leurs achats dans cette même périphérie, et seulement 25 % dans la commune-centre. Les commerçants surestiment la proportion de leurs clients provenant de loin, de 15 à 20 points en moyenne dans chaque enquête déplacement.



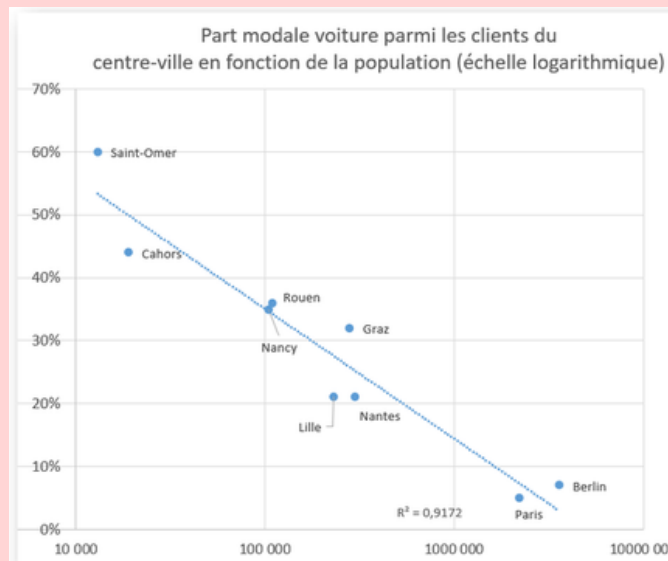
source : CEREMA

Source: Base unifiée des enquêtes ménages-déplacements, 2017

Un recours à la voiture surestimé

Cette fausse représentation de leur clientèle induit un 2e biais, celui concernant son mode de transport. Dans chacune de ces enquêtes, les commerçants surestiment systématiquement l'usage de la voiture comme mode de transport pour faire ses achats. À Nancy par exemple, les commerçants estimaient à 77 % la proportion de leurs clients étant venus en voiture en centre-ville, alors que cette part n'était en réalité que de 35 %. À Bruxelles, une enquête sur la zone « Goulet Louise » montre que les commerçants estiment à 53 % la part modale de la voiture, quand elle y est en réalité de 11 %.

En effet, la voiture n'est pas forcément le premier mode de transport utilisé pour se rendre en centre-ville. En moyenne, selon le CEREMA, la voiture est utilisée pour 50 % des déplacements vers un petit ou moyen commerce de commune centre de ville moyenne, à proportion égale avec les modes actifs que sont le vélo et la marche (46 %). Une analyse réalisée par M. Chassignet à partir des enquêtes déplacements centre-ville semble montrer une corrélation entre la taille de la ville et le mode de transport choisi. Parmi les villes ayant fait cette enquête, c'est ainsi à St-Omer que la part modale de la voiture est la plus élevée, avec 60 % des personnes interrogées ayant eu recours à ce mode de transport pour se rendre dans le centre-ville (mais quand même 38 % s'y rendant à pied).

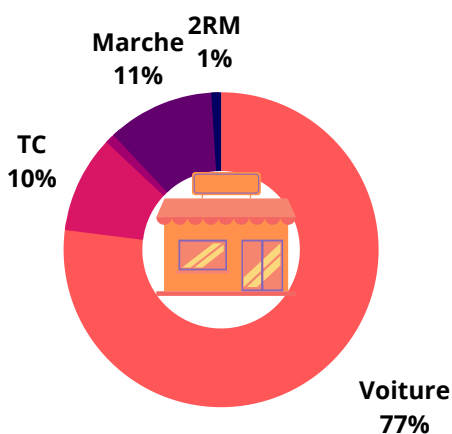


source : Mathieu Chassignet, Ademe

Une population prête au changement

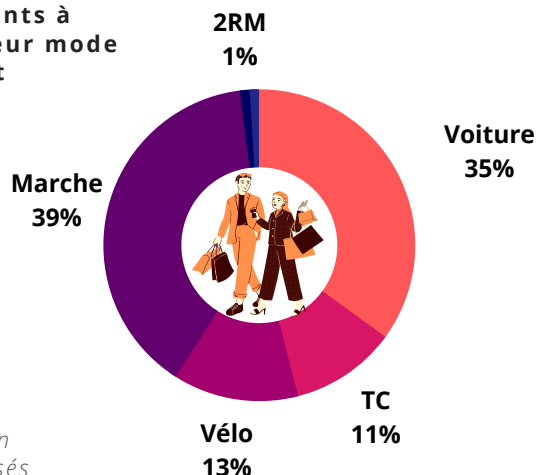
Pour autant, même dans une ville où la voiture représente le mode de déplacement principal, la proposition de réduire la place de la voiture en centre-ville rencontre une majorité d'opinions favorables. Cela n'implique pas de supprimer toute accessibilité automobile (3/4 des répondants à Saint-Omer n'auraient pas pu s'y rendre sans voiture), mais par exemple de réduire la vitesse (70 % des personnes étaient favorables à la mesure de réduction à 30 km/h, mise en place depuis à Saint-Omer) ou requalifier les espaces publics : 55 % des personnes enquêtées estiment que la (re)dynamisation du centre-ville passe en priorité par une meilleure redistribution de l'espace.

Perception des commerçants nancéens sur le mode de transport de leurs clients



source : Nancy/SCALEN

Enquête clients à Nancy sur leur mode de transport



Réduire la place de la voiture, l'occasion de redistribuer l'espace public

Réduire la place de la voiture en centre-ville, c'est se donner la possibilité de réaffecter cet espace nouvellement disponible à d'autres usages. Cela permet d'envisager la mise en place de terrasses, d'espaces de jeux, de développer d'autres modes de transports; d'organiser des événements, de mettre en place des animations.

La rue piétonne donne envie de s'attarder, de flâner. Les études montrent que "séjourner dans un espace en tant que piéton favorise la consommation" (Catherine Goniot, directrice générale adjointe du département Espace public & Mobilités durables de Métropole Rouen Normandie). Les clients se déplaçant à pied ou en vélo auront peut-être des paniers d'achat plus faibles, mais ils ont une fréquence d'achat et une fidélité plus importantes.

La Ville de Strasbourg mène par exemple une politique active de réduction du stationnement automobile, lui permettant d'améliorer la qualité de ses espaces publics, d'améliorer le cadre de vie de ses habitants et de favoriser les mobilités actives.

L'accessibilité du centre-ville : un vrai sujet qui ne se limite pas à la place de la voiture

Si l'accessibilité du centre-ville est un vrai sujet pour son attractivité et son dynamisme, la voiture n'est pas le seul facteur à prendre en compte. Pour sortir des idées reçues et objectiver la situation dans sa commune, Mathieu Chassignet rappelle que plusieurs types d'enquête sont possibles :

- enquête terrain auprès des visiteurs, comme à Lille ou à Saint-Omer ;
- enquête auprès des clients par les commerçants au moment du passage en caisse (expérimentée à Rouen) ;
- analyse des transactions bancaires avant/après un projet d'aménagement, ce qui a été testé en Espagne dans une quinzaine de villes après une opération de piétonisation.

On oublie parfois que la réduction de la place de la voiture en centre-ville est une tendance lourde, ancienne. Les premières rues piétonnes ont été créées dans les années 1970, dans des villes comme Grenoble, Rouen, Metz, La Rochelle... À Amiens, l'hypercentre a été piétonnisé au tournant des années 2000, il y a plus de 20 ans. À Paris, tous les maires qui se sont succédé depuis la fin des années 1980 ont travaillé à réduire la circulation automobile.



Quai des Bateliers, avant-après
source : Ville de Strasbourg



Rue du 22 novembre, avant-après
source : Ville de Strasbourg

POUR EN SAVOIR PLUS

- **Quartiers apaisés, la mort du commerce ?** Conférence de Mathieu Chassignet, 19 octobre 2022, Bruxelles, <https://bit.ly/3TLBKAL>
- **Mobilité et commerces : Quels enseignements des enquêtes déplacements ?** CEREMA, juin 2020, <https://bit.ly/3EFa8ss>
- **Enseignements du Chemin piéton estival**, SCALEN, octobre 2021, <https://bit.ly/3X9DDtN>
- **Commerce et mobilités, gare aux idées reçues**, Declic mobilité, <https://bit.ly/3Ef0D20>
- **La mobilité vers les commerces de centre-ville à Lille et à Saint-Omer**, <https://bit.ly/3V7QxXc>
- **Espaces publics et stationnement mieux partagés**, Strasbourg, <https://bit.ly/3X8uXnr>

LES ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS : ANTICIPER ET ADAPTER LA MISE EN ŒUVRE

Les zones à faibles émissions (ZFE) sont des dispositifs visant à réduire la circulation de certains véhicules dans une ville ou un centre-ville. Il s'agit d'une mesure sanitaire, destinée à réduire la pollution de l'air, responsable en France de 48 000 décès prématurés selon Santé Publique France, pour un coût annuel évalué par le Sénat à 100 milliards d'euros. Une vingtaine de villes françaises dépassant régulièrement les taux limites de polluants dans l'air (PM 10 et NO2) fixés par l'Union européenne, et l'État français a été plusieurs fois condamné par le Conseil d'État comme par la Cour de Justice de l'Union européenne pour le non-respect de ses obligations en matière de pollution de l'air.

Une des réponses apportées ces dernières années aux enjeux de qualité de l'air a donc été la création de ZFE, d'abord à Paris, puis progressivement à toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants, soient 43 agglomérations concernées d'ici 2025 (loi d'orientation des mobilités, 2019). En Hauts-de-France, plusieurs agglomérations sont concernées par une restriction d'accès aux seuls véhicules Crit'Air 1 : Lille, Amiens, Valenciennes, Béthune, Douai-Lens et Dunkerque.

Si cette mesure, quand elle est respectée, semble très efficace d'après des études menées à Bruxelles 2 ans après la mise en place d'une ZFE (la part de véhicules diesel en circulation à Bruxelles est passé de 62 % du trafic à 46 % entre 2018 et 2021, et les polluants ont diminué de 9 % pour les NOx, 38 % pour les suies et 17 % pour les PM2,5), elle crée néanmoins des externalités négatives soulignées par un rapport parlementaire publié en octobre 2022. En effet, plutôt que d'encourager à un changement de comportement des automobilistes, les ménages sont plutôt incités à changer de véhicule pour opter pour un modèle moins polluant. Sans développement d'autres modes de transport, la création d'une ZFE peut entraîner un effet d'éviction des ménages plus modestes des ZFE, qui n'ont pas les ressources financières pour racheter un nouveau véhicule. Ainsi, selon une étude de

l'Insee citée par Libération, 38 % des ménages les plus pauvres ont un véhicule classé Crit'Air 4 ou 5, contre 10 % des ménages les plus riches.

Cette évolution réglementaire doit donc être anticipée, afin de pouvoir proposer des alternatives en matière de mobilité. Il peut s'agir de développer une nouvelle offre de transport, mais cela peut aussi « juste » prendre la forme d'un accompagnement à la mobilité, pour aider les personnes à utiliser les réseaux existants. Plusieurs villes disposent ainsi d'un tel service. À Strasbourg par exemple, l'association Mobilex propose des solutions aux particuliers pour leurs déplacements domicile-travail.



Photo : Tendance Ouest

SOURCES

- Zone à faibles émissions : à Bruxelles, grosse chute des véhicules diesel et de la pollution, Libération <https://bit.ly/3hPRLs2>
- Être mobile, même sans voiture, « une compétence qui s'apprend », Le Monde <https://bit.ly/3OckMFD>
- ZFE : un rapport parlementaire appelle à limiter la pollution de l'air sans oublier les plus pauvres, Libération <https://bit.ly/3V2RMqW>

collegedeprospective@hautsdefrance.fr

Cette newsletter est rédigée dans le cadre du Collège de prospective.

Pour s'abonner à sa diffusion :
<https://bit.ly/346QNNn>



<https://2040.hautsdefrance.fr>