

... vers une « Eco-mobilité » ? ou vers une prédominance accrue de l'auto-mobile ?

Si le vélo n'a pas encore à Valence toute la part que ses avantages devraient lui procurer, Valence est néanmoins une ville où les déplacements à vélo se situent quelque peu au-dessus de la moyenne des villes (agglomérations) françaises de taille comparable.

Et ceci depuis longtemps. Car il y a indubitablement une tradition cycliste dans l'agglomération de Valence, tradition qui incite sans doute plus facilement qu'ailleurs les gens à se déplacer à vélo. La fondation en 1868 du Veloce-Club de Valence (attestée par des documents d'archives qui en font historiquement la première association de cyclistes au monde), peut paraître anecdotique, mais n'est sans doute pas un pur effet du hasard, d'autant que des clubs cyclotouristes toujours très vivants aujourd'hui existent à Valence depuis fort longtemps (comme les CTV fondés en 1930). La tradition est -en effet- un élément important pour le développement de l'usage du vélo, car cela signifie concrètement que l'habitude de se déplacer à vélo, se transmet d'une génération à la suivante et par un effet de familiarité.

Reste à évaluer précisément la part de la mobilité quotidienne qui est assurée à bicyclette dans l'agglomération de Valence. Et d'examiner comment elle évolue. Depuis les années 1970, on dispose pour cela des enquêtes sur les déplacements quotidiens des habitants de certaines zones urbaines, qui sont réalisées sous l'égide du CERTU et qui sont financées par les collectivités locales. Ces enquêtes qui nécessitent des échantillons importants et des questionnaires très détaillés sont très coûteuses, et de ce fait ne peuvent être réitérées qu'à de longs (trop longs !) intervalles.

Ainsi pour l'agglomération de Valence, on ne dispose que de deux enquêtes, l'une réalisée en 1981 et l'autre en 1991. Les principaux résultats de ces enquêtes sont les suivants :

Comment la mobilité quotidienne a-t-elle évolué à Valence ?

Écrit par Jean René Carré

Vendredi, 25 Septembre 2009 15:50 - Mis à jour Lundi, 28 Septembre 2009 10:57

Evolution de la mobilité quotidienne dans l'agg

Nombre

de

Comment la mobilité quotidienne a-t-elle évolué à Valence ?

Écrit par Jean René Carré

Vendredi, 25 Septembre 2009 15:50 - Mis à jour Lundi, 28 Septembre 2009 10:57

Ville	Date	par personne et par jour	Marche
-------	------	--------------------------	--------

Valence- Rovaltain

1991

4,0

20,4

5,4

Comment la mobilité quotidienne a-t-elle évolué à Valence ?

Écrit par Jean René Carré

Vendredi, 25 Septembre 2009 15:50 - Mis à jour Lundi, 28 Septembre 2009 10:57

çaises entre 1989 et 1996 : 3,7 26 **2,5**

□

Valence **1981** 4,0 35,0

Comment la mobilité quotidienne a-t-elle évolué à Valence ?

Écrit par Jean René Carré

Vendredi, 25 Septembre 2009 15:50 - Mis à jour Lundi, 28 Septembre 2009 10:57

çaises entre 1976 et 1985 : 3,5 36 **4,3**

Comment la mobilité quotidienne a-t-elle évolué à Valence ?

Écrit par Jean René Carré

Vendredi, 25 Septembre 2009 15:50 - Mis à jour Lundi, 28 Septembre 2009 10:57

De 1981 à 1991, le vélo a simplement maintenu sa part dans la mobilité quotidienne des Valentinois. On note toutefois que cette part se situe à Valence à un niveau supérieur à celle qu'on observe dans les autres agglomérations françaises. Félicitations donc aux persévérants cyclistes Valentinois !

Mais globalement le bilan et l'évolution de l'ensemble de la mobilité à Valence n'est pas favorable. En effet :

1°) le nombre de déplacements quotidiens par personne est plus élevé que la moyenne (environ + 10 %). A Valence les habitants sont contraints pour se livrer à leurs activités quotidiennes d'effectuer plus de déplacements que dans la plupart des villes françaises. Ce qui est l'indice d'une organisation déficiente du tissu urbain et d'une dispersion excessive des zones d'habitat et d'activités.

2°) la « mobilité écologique » (Marche+Vélo+TC) régresse fortement à Valence entre ces deux dates : passant de 50 % à 31 %, tandis que la voiture passe de 45 à 67 % ! L'agglomération de Valence est en effet très "automobile" : le taux de motorisation de la population (nombre de voitures particulières rapporté à la population totale) y est d'environ 10 % supérieur à la moyenne des agglomérations françaises enquêtées durant ces deux périodes (0,47 contre 0,43 en 1991, et 0,38 contre 0,34 en 1981).

Il faut cependant noter que les chiffres de 1991 concernent une zone beaucoup plus étendue (les 228.000 habitants de Valence-Roivaltain), alors que ceux de l'enquête de 1981 ne portaient que sur la zone agglomérée au sens de l'INSEE (soit 130.000 habitants à l'époque). Cette extension de la zone d'enquête peut -mais en partie seulement, rendre compte du

Comment la mobilité quotidienne a-t-elle évolué à Valence ?

Écrit par Jean René Carré

Vendredi, 25 Septembre 2009 15:50 - Mis à jour Lundi, 28 Septembre 2009 10:57

développement accru des déplacements en voiture. Pour être plus pertinente, la comparaison des résultats devrait être faite à périmètre équivalent de la zone enquêtée.

□□□□□□□□ **Mais la dernière enquête sur la mobilité à Valence est ancienne (presque 20 ans !). Et il faudrait maintenant avoir des données actualisées pour savoir comment la mobilité a évolué à Valence depuis cette époque** ... (qui correspond d'ailleurs avec celle de la création de REVV !).

Cela est tout à fait possible, même sans recourir à une nouvelle enquête. Pour évaluer l'évolution de la mobilité quotidienne à Valence depuis 1991, il est possible d'exploiter les résultats des Recensements lesquels comportent des questions sur la mobilité quotidienne.

Une indication récemment fournie par Valence-Major et tirée du recensement de 2007-2008, montre que la part des différents modes de transport n'a pratiquement pas évolué depuis 1991.

Toutefois, elle ne porte que sur les seuls Actifs résidant et travaillant sur Valence Major, ce qui minore probablement les parts des modes « Ecomobiles » (Vélo, Marche et TC), qui sont plus utilisés par les "non-actifs" Par ailleurs, l'évolution et la part des Transports Collectifs (bus et train) peuvent être évaluées à partir des données recueillies par les exploitants des TC. Ces travaux statistiques ne sont pas hors de portée et ont peut-être été déjà entrepris, et si c'est le cas, il faudrait les faire connaître

□□□□□□□□ **Car, si l'on veut inciter les Valentinois à adopter des comportements plus écologiques et plus citoyens dans leur façon de se déplacer, il est nécessaire de susciter une prise de conscience en leur présentant un tableau réaliste et actualisé de leur mobilité, de son évolution et des conséquences qui en résultent. Ce qui fournira également aux différentes "autorités" en matière de transport et d'urbanisme un appui pour mettre en œuvre les changements qui s'imposent.**

On peut estimer qu'aujourd'hui la part du vélo est au moins équivalente, sinon légèrement supérieure à celle qu'elle avait en 1991 (grâce à l'action de REVV ?), mais que la part des Transports Collectifs n'a sans doute guère progressé. La voiture individuelle demeure donc toujours à Valence le mode prépondérant de déplacement. Loin d'être « éco-mobile », Valence reste toujours largement "auto-mobile". Pourtant cette mobilité a -on le sait, des effets désastreux : en temps perdu (voir les résultats du test multimodal !), en énergie dilapidée, en

Comment la mobilité quotidienne a-t-elle évolué à Valence ?

Écrit par Jean René Carré

Vendredi, 25 Septembre 2009 15:50 - Mis à jour Lundi, 28 Septembre 2009 10:57

coûts pour les ménages et pour la collectivité, en dégradation de l'environnement et en impacts négatifs sur la santé publique.

La domination de l'automobile –à Valence comme dans les autres villes françaises- relève d'une cause profonde : l'extension continue de l'habitat (et des activités) en périphérie de plus en plus lointaine. Ce que de nombreuses études démontrent depuis des années et ce que confirment les premiers résultats (France entière) du recensement de 2007-2008.

Au-delà des molles incitations médiatiques à des changements des comportements de déplacements (une Semaine par an de communication sur ce thème !), la priorité devrait être donnée à des actions et des mesures concrètes sur ce qui détermine les déplacements, c'est-à-dire l'organisation de l'espace au niveau de l'agglomération étendue.

Car il est vain de vouloir agir sur les comportements individuels, si on ne modifie pas leur contexte, car la mobilité n'est qu'une variable d'ajustement : chacun adapte sa mobilité à la distance des trajets à effectuer, et cette distance est principalement fonction des choix résidentiels, lesquels sont déterminés -sous contrainte financière- par les choix en matière d'urbanisme des collectivités (densité des zones d'habitats, répartition géographique des zones d'activités, mesures en matière de stationnement ...).

□□□□□ Seul un changement radical dans les politiques d'urbanisme des villes pourra réellement agir sur les formes désastreuses de la mobilité quotidienne que les citoyens ont été conduits à adopter et qui a des effets de plus en plus nocifs.