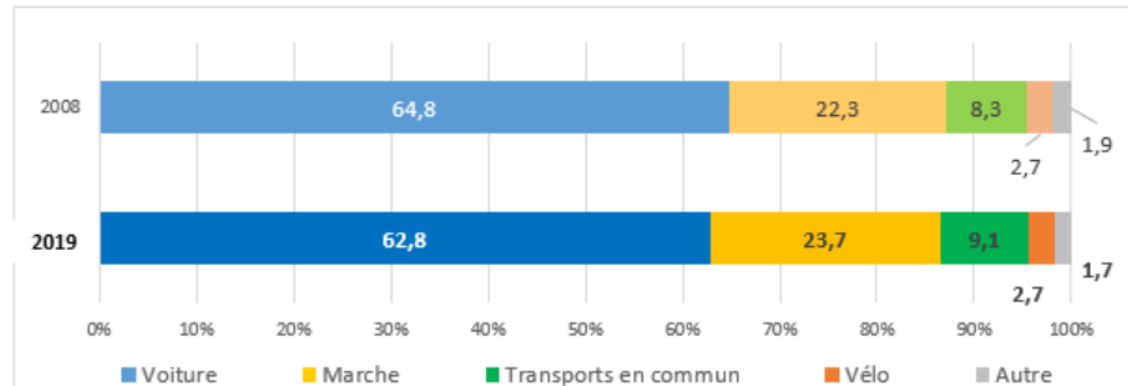


# Pour des politiques de mobilité cohérentes et assumées

# Pour des politiques de mobilité cohérentes

- Historiquement : des approches en silo, monomodales qui ont permis d'augmenter un peu l'utilisation des mobilités alternatives

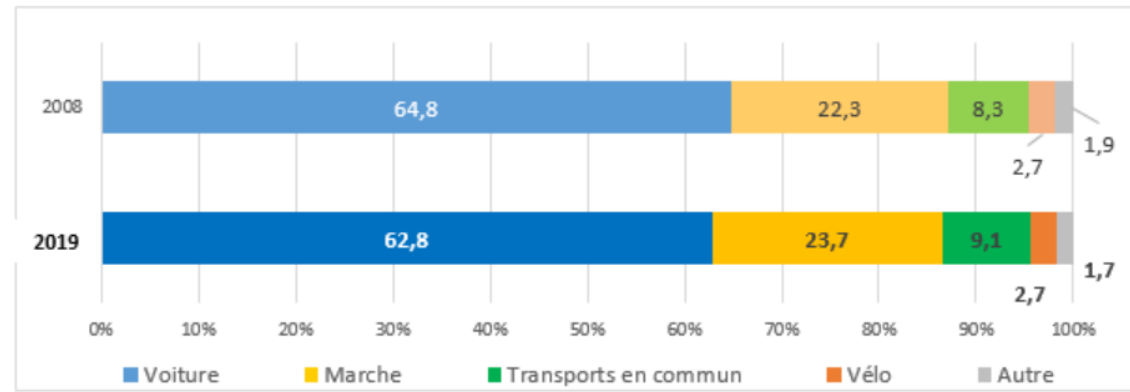
Évolution des parts des modes de transport (en nombre de déplacements) entre 2008 et 2019



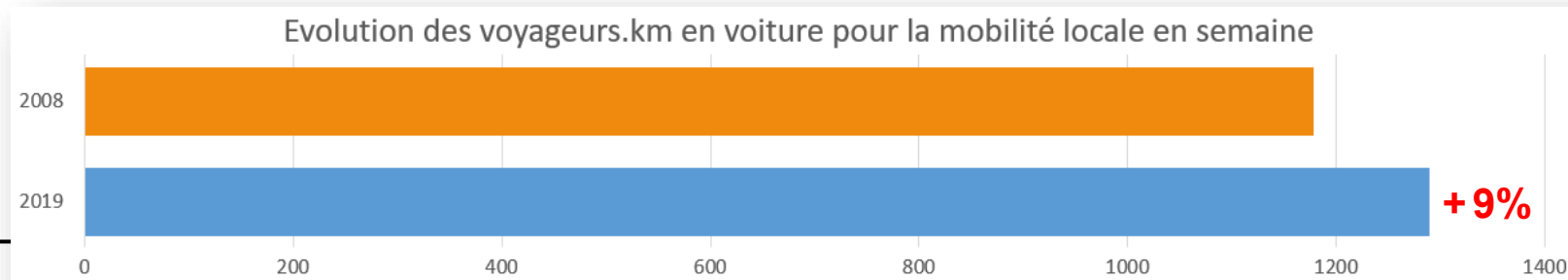
# Pour des politiques de mobilité cohérentes

- Historiquement : des approches en silo, monomodales qui ont permis d'augmenter un peu l'utilisation des mobilités alternatives

Évolution des parts des modes de transport (en nombre de déplacements) entre 2008 et 2019



- Mais pas de faire reculer l'utilisation de la voiture

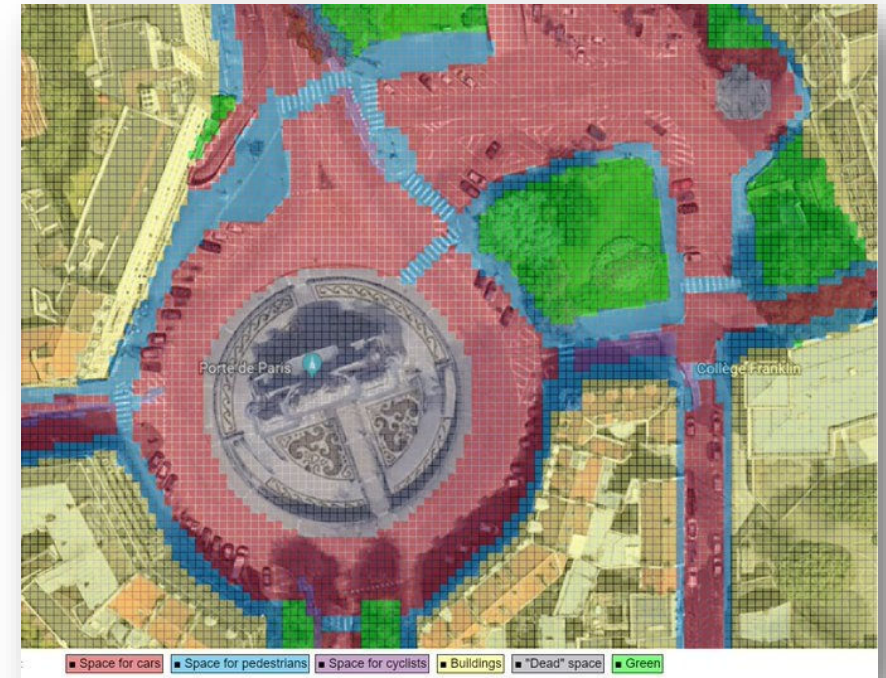


# Pour des politiques de mobilité cohérentes

- Un décalage entre les objectifs affichés et les moyens mis en œuvre

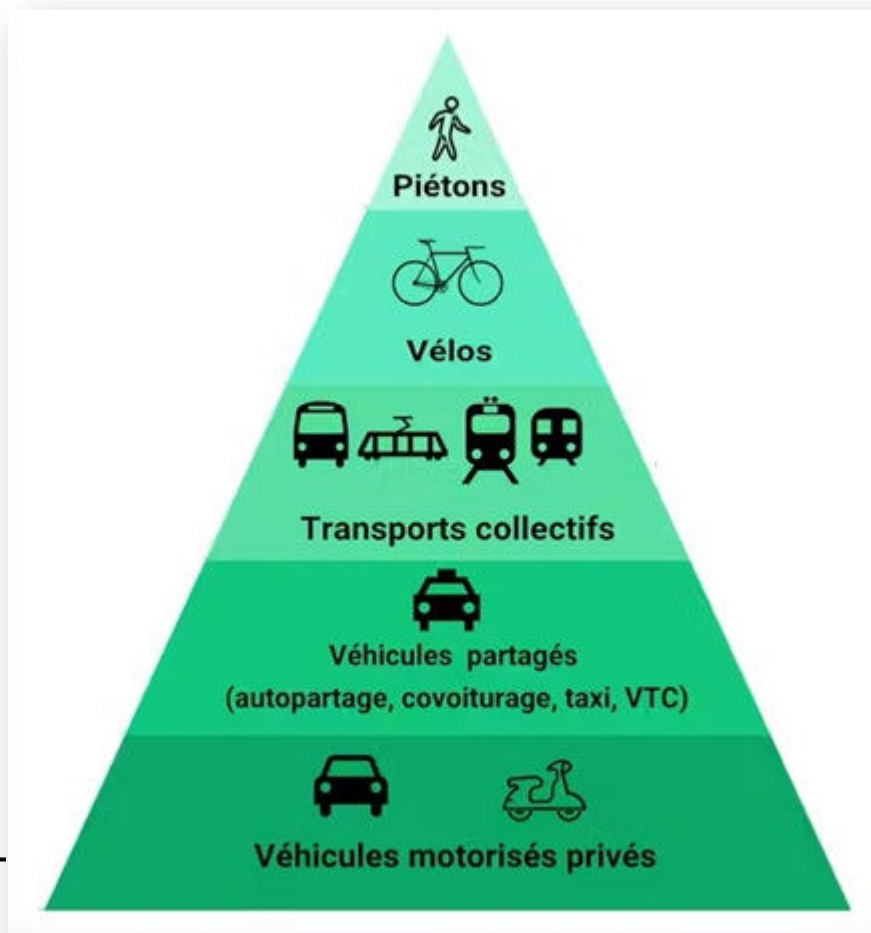
L'ensemble des dépenses publiques par moyen de transport s'élève aujourd'hui à :

- 10 € par habitant et par an pour le vélo
- 270 € par habitant et par an pour la voiture
- 470 € par habitant et par an pour les transports collectifs



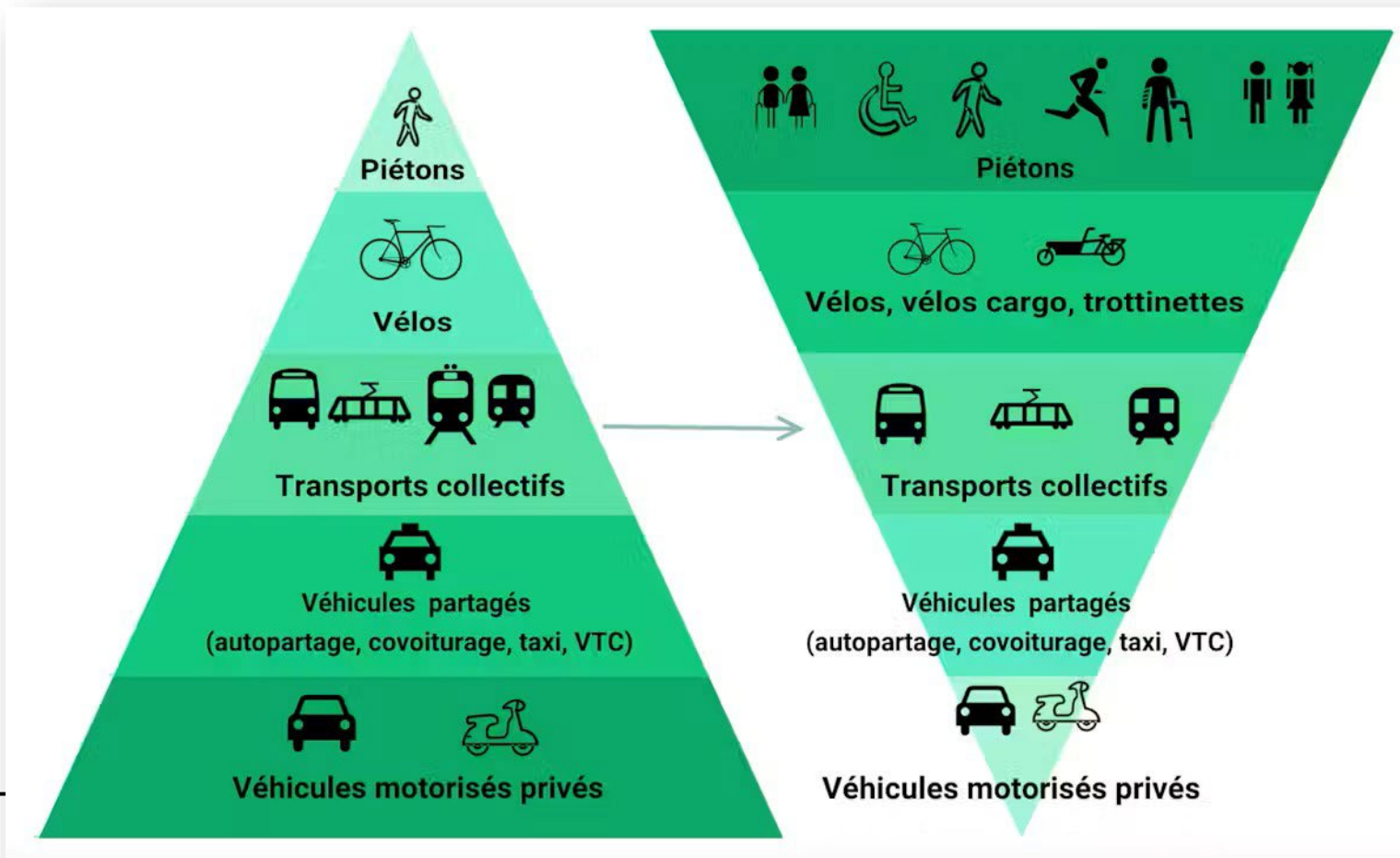
# Pour des politiques de mobilité cohérentes

- Une hiérarchie des moyens de transport en fonction de leur contribution à l'intérêt général



# Pour des politiques de mobilité cohérentes

- Une hiérarchie des moyens de transport en fonction de leur contribution à l'intérêt général
- Besoin d'« inverser la pyramide »



# Pour des politiques de mobilité cohérentes

- A taille de ville équivalente, des disparités énormes en fonction des politiques mises en œuvre

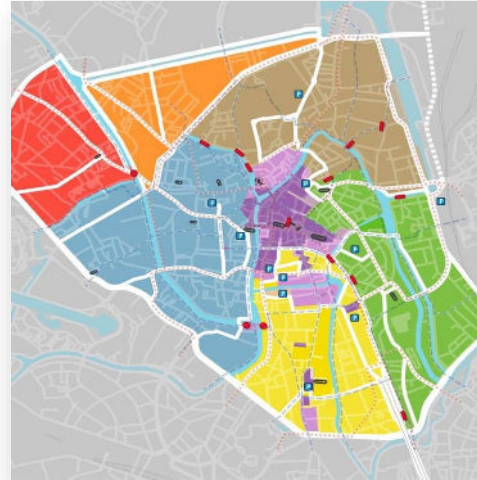
	Part modale vélo domicile-travail
Grenoble	17,4%
Strasbourg	17,1%
Bordeaux	14,3%
Rennes	10,1%
Nantes	10,0%
Toulouse	8,9%
Lyon	8,8%
Angers	8,2%
Montpellier	8,0%
Tours	7,1%
Villeurbanne	7,1%
Annecy	6,6%
Lille	6,4%
Dijon	6,2%
Caen	5,9%
Paris	5,5%
Orléans	5,4%
Amiens	5,2%
Le Mans	5,1%

	Part modale vélo domicile-travail
Besançon	5,1%
Montreuil	4,7%
Poitiers	4,5%
Nancy	4,5%
Nîmes	4,4%
Clermont-Ferrand	3,8%
Toulon	3,8%
Rouen	3,7%
Reims	3,5%
Boulogne-Billancourt	3,3%
Aix-en-Provence	3,2%
Brest	3,0%
Le Havre	2,7%
Perpignan	2,6%
Nice	2,3%
Metz	2,3%
Marseille	1,8%
Saint-Étienne	1,6%
Limoges	1,6%

# Pour des politiques de mobilité cohérentes

Quels outils pour mettre en cohérence les politiques de mobilité ?

- Le plan de circulation
  - Supprimer le transit
  - Réduire les vitesses
  - Faire de la place aux modes alternatifs
  - Apaiser les quartiers
  - Végétaliser...



- Le manifeste « Villes apaisée, quartiers à vivre »
  - 10 engagements en faveur de la ville apaisée (diminution des vitesses, mobilités actives, villes favorables aux enfants et aux seniors, végétalisation...)
  - Déjà 170 signataires dont 63 collectivités



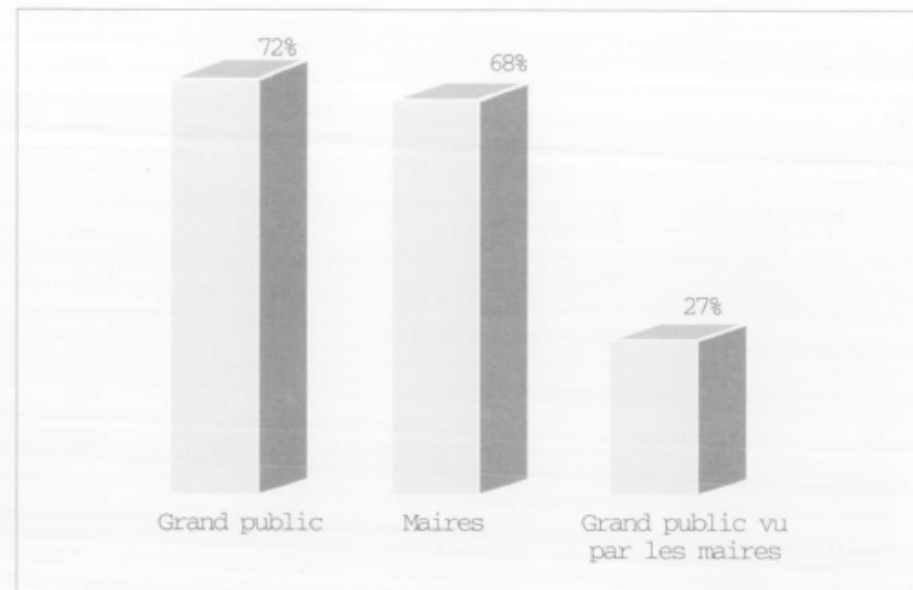
# Pour des politiques de mobilité assumées

- En 1999 déjà, un « grand décalage » mis en évidence par une étude ADEME : 25 ans de perdus ?



Question : A votre avis,  
faut-il limiter l'usage de  
la voiture, afin d'amé-  
liorer la circulation en  
ville ?

(Il était demandé aux  
maires d'imaginer l'opi-  
nion de leurs adminis-  
trés sur ce thème)



Ce résultat est fondamental.

Maires et citadins ont la même forte propension à déclarer vouloir la limitation de la voiture en ville. Mais les maires prêtent à leurs administrés un point de vue bien plus timoré et les imaginent plus pro-voiture. En effet, les élus pensent que seule une minorité d'administrés (à peine plus d'un quart d'entre eux) souhaite cette limitation. On retrouve, dans cette enquête, un résultat semblable à celui observé dans l'enquête conduite par l'UITP en 1991 auprès d'élus européens responsables de transport.

# Pour des politiques de mobilité assumées

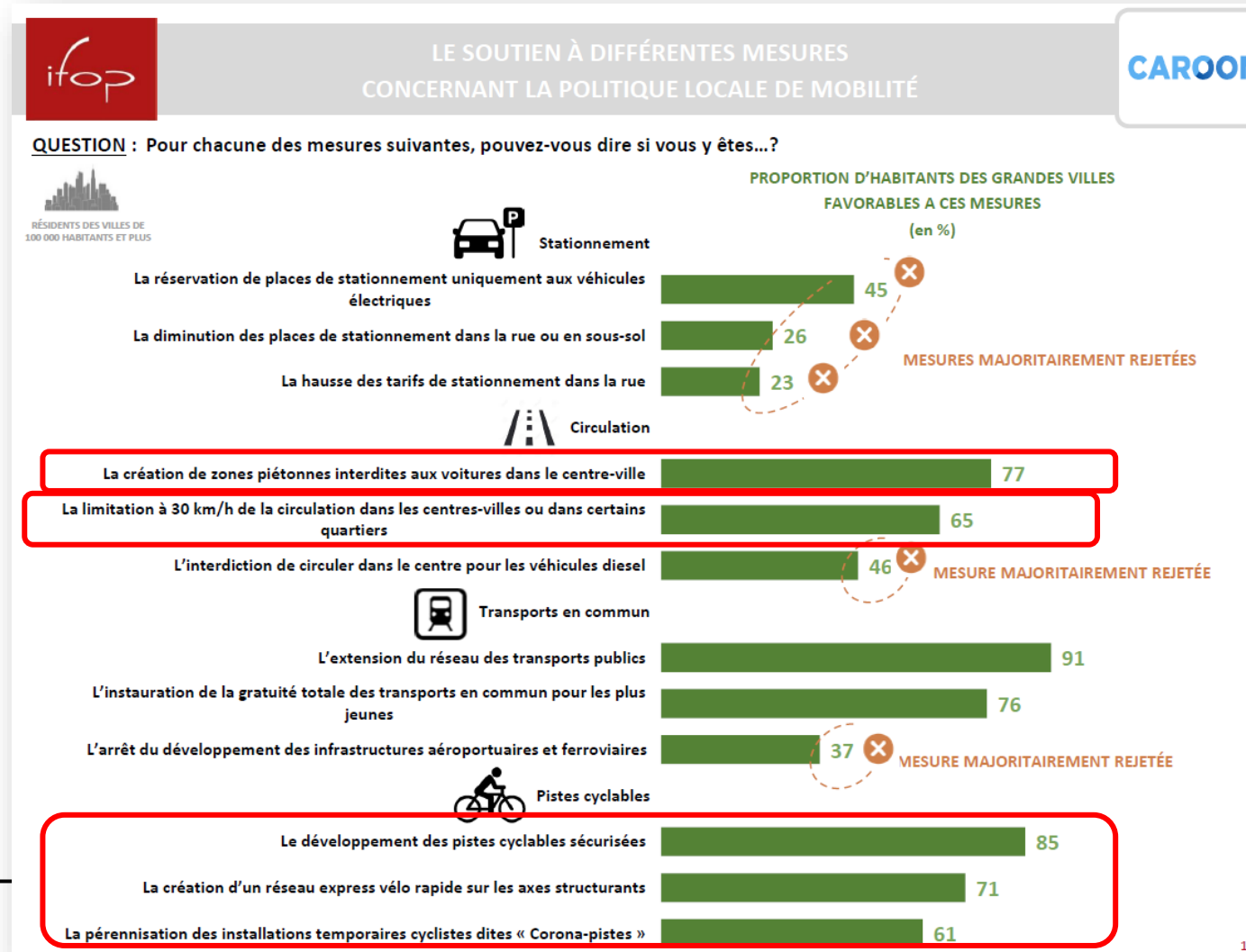
- Septembre 2024 : une nouvelle étude pour vérifier ces constats
  - Analyse des sondages et études d'opinion
  - Analyse du contenu des programmes municipaux de 2020
  - Etudes de cas :
    - Piétonnisation à Dijon
    - Piétonnisation d'une place à Arras
    - Le tramway de Brest



<https://librairie.ademe.fr/mobilite-et-transportes/7593-acceptabilite-des-mesures-de-reduction-de-la-place-de-la-voiture.html>

# Pour des politiques de mobilité assumées

- Analyse des sondages et études d'opinion :



Source :  
<https://www.ifop.com/publication/pistes-cyclables-stationnement-circulation-les-mesures-anti-voitures-et-la-place-de-l'automobile-dans-les-grandes-villes-a-l'heure-du-covid/>

# Pour des politiques de mobilité assumées

- Analyse des sondages et études d'opinion :

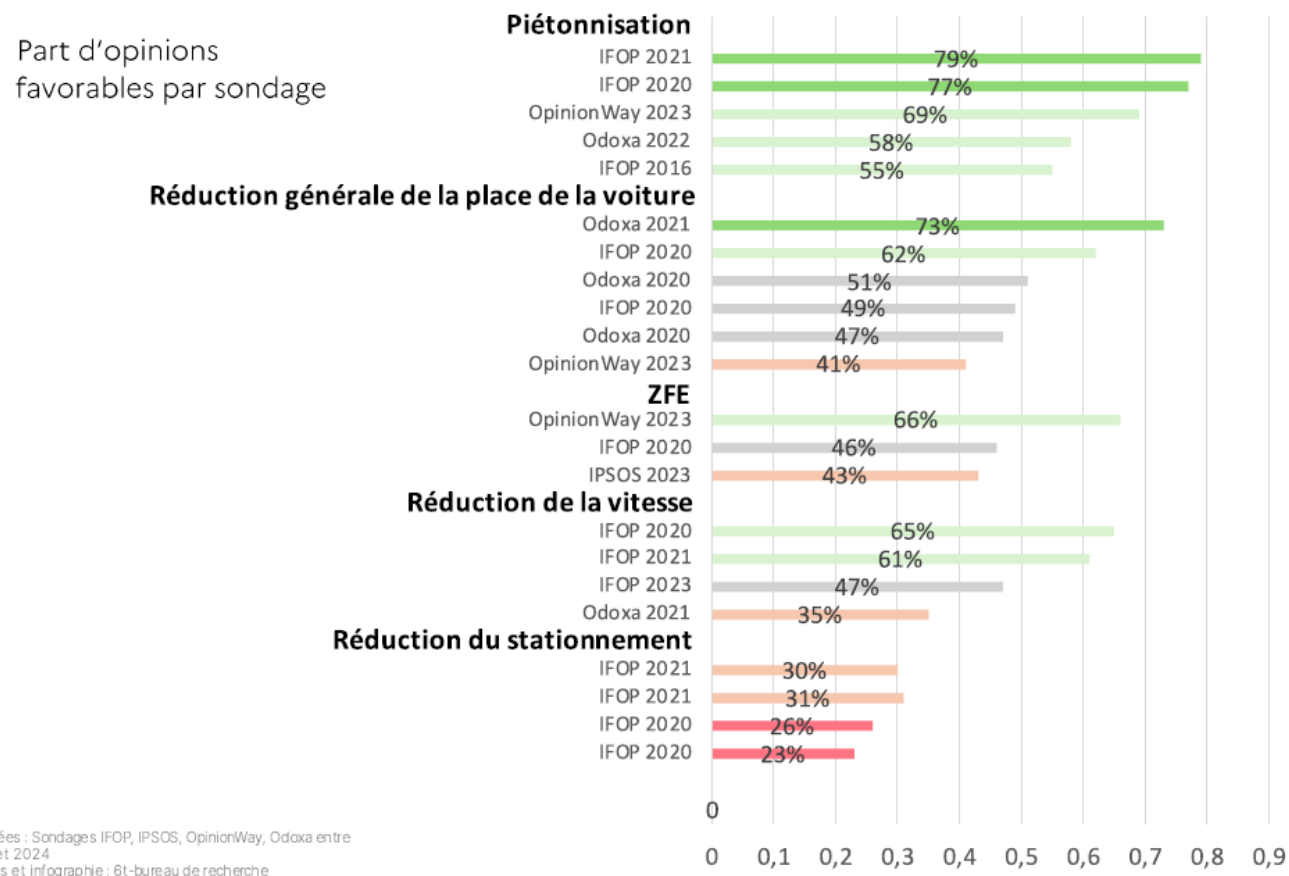


Figure 3 : Résultats de 12 sondages d'opinion réalisés entre 2016 et 2024 portant sur des questions liées à la réduction de la place de la voiture



# Pour des politiques de mobilité assumées

- Des référendums qui corroborent ces résultats :
  - Le Kremlin-Bicêtre (25 000 habitants) 2022 : oui au 30 km/h (67%)
  - La Courneuve (42 000 habitants) 2021 : oui au 30 km/h (69%) et à une réglementation plus stricte en matière de stationnement (66%)
  - Charleville-Mézières (48 000 habitants) 2021 : oui au nouveau schéma directeur des mobilités (56%) – 30 km/h, pistes cyclables, durcissement contre le stationnement sur trottoir...



# Pour des politiques de mobilité assumées

- Analyse des programmes municipaux de 2020 dans les 11 plus grandes villes françaises :
  - 83 % des mesures portant sur la voiture dans les programmes visaient la réduction de sa place dans l'espace public et les systèmes de mobilité
  - Les candidats élus proposent en moyenne 3,8 mesures de réduction de la place de la voiture...
  - Soit 1,1 mesure de plus par rapport à leurs adversaires
  - 28% de ces mesures sont réalisées et 62% en cours de mise en œuvre





# Pour des politiques de mobilité assumées

- La réduction de la place de la voiture n'est pas une tendance récente



# Merci de votre attention

[Mathieu.chassignet@ademe.fr](mailto:Mathieu.chassignet@ademe.fr)