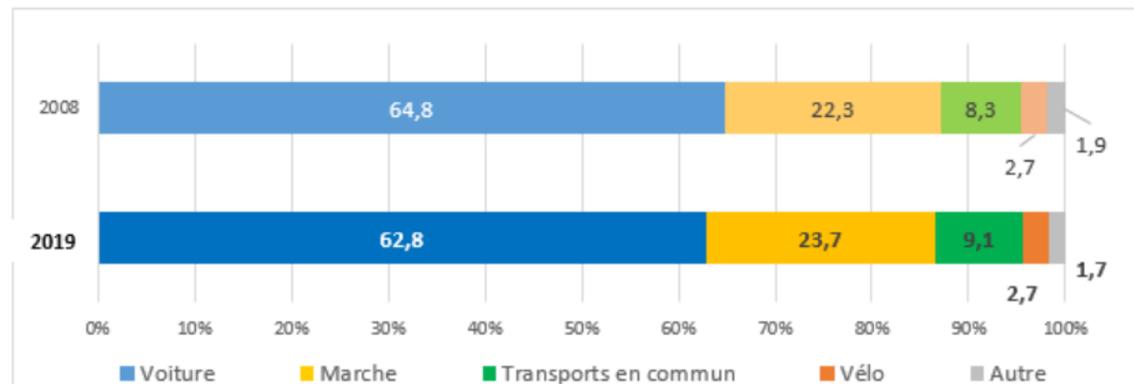


Pour des politiques de mobilité cohérentes et assumées

Pour des politiques de mobilité cohérentes

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

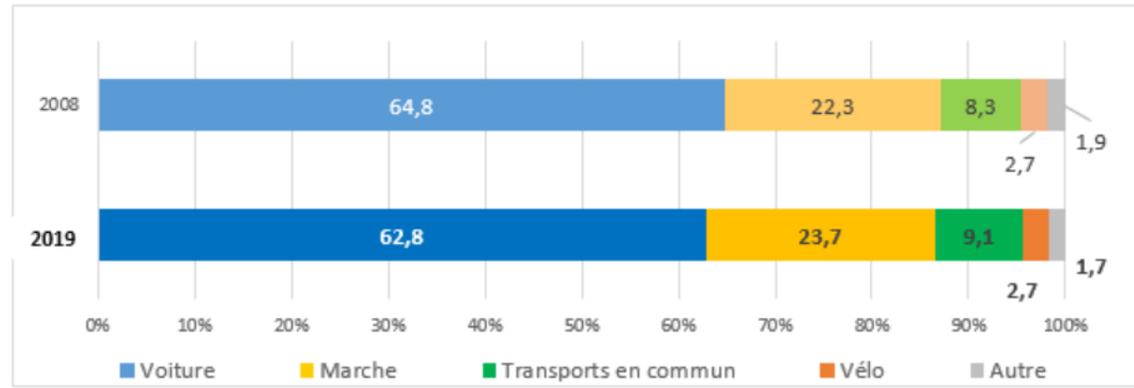
Évolution des parts des modes de transport (en nombre de déplacements) entre 2008 et 2019



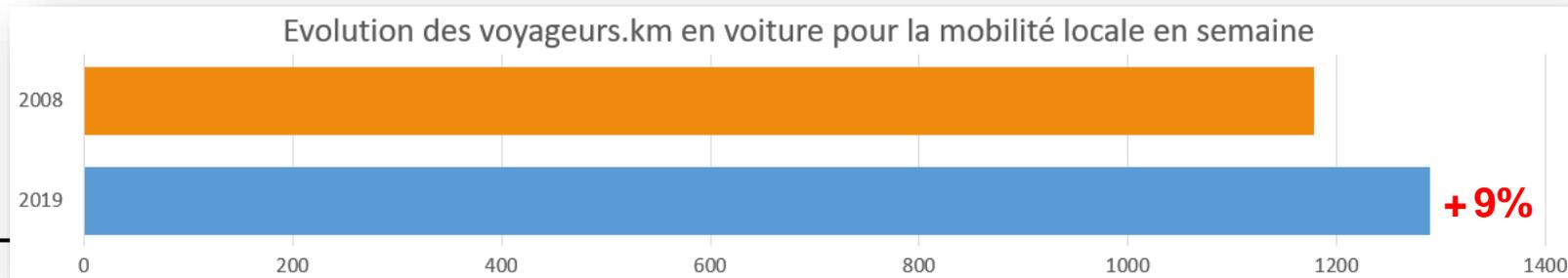
Pour des politiques de mobilité cohérentes

- 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

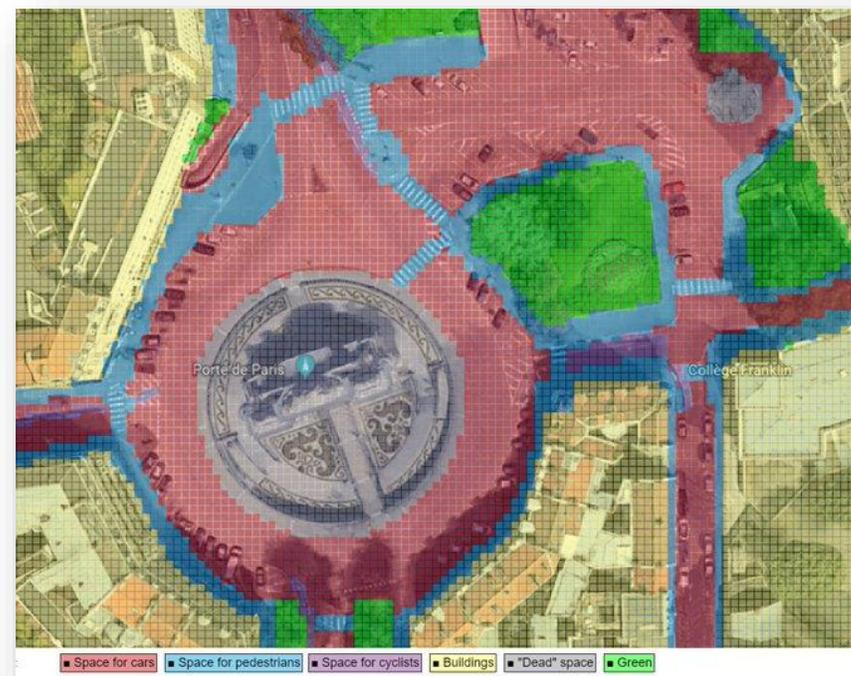


Pour des politiques de mobilité cohérentes

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

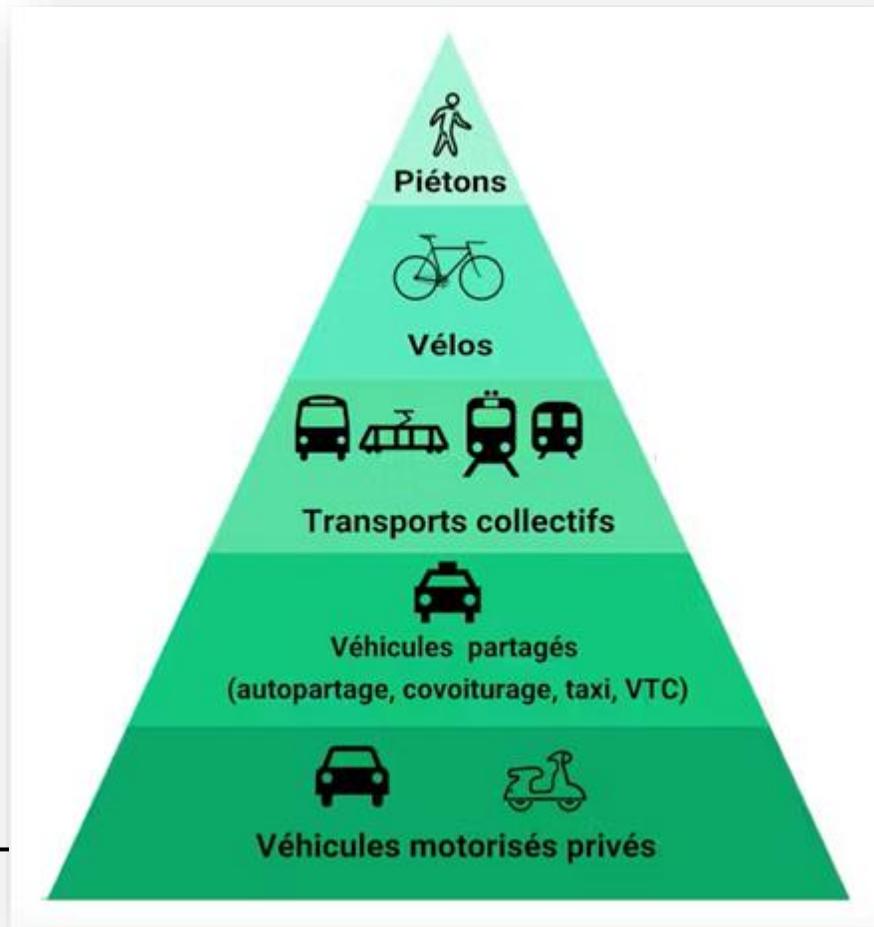
L'ensemble des dépenses publiques par moyen de transport s'élève aujourd'hui à :

- 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



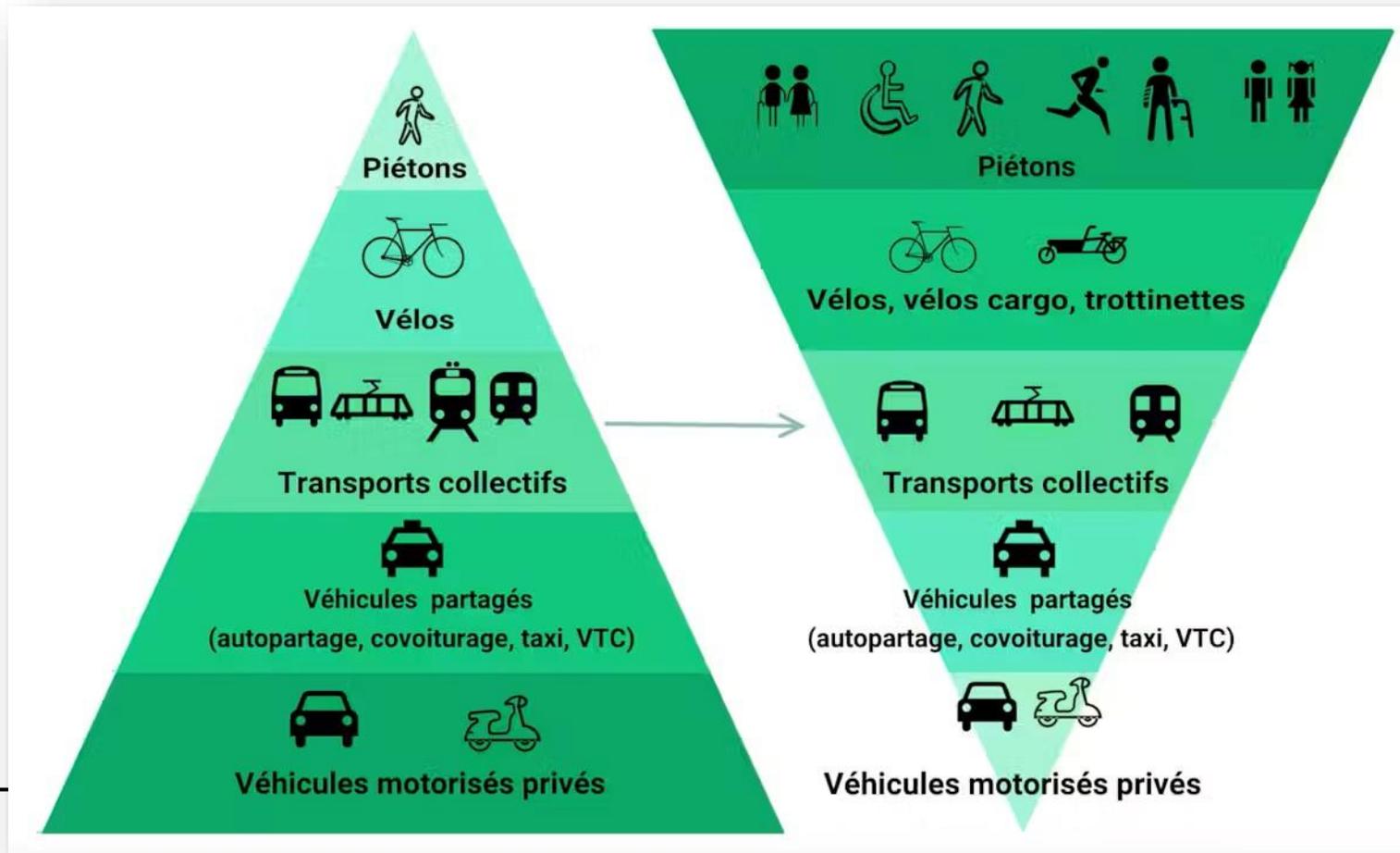
Pour des politiques de mobilité cohérentes

- 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

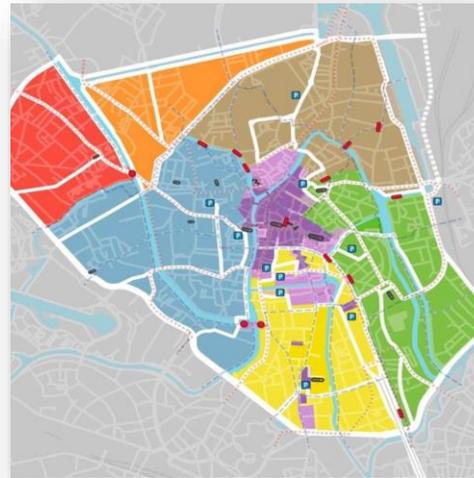
	Part modale vélo domicile-travail
Grenoble	17,4%
Strasbourg	17,1%
Bordeaux	14,3%
Rennes	10,1%
Nantes	10,0%
Toulouse	8,9%
Lyon	8,8%
Angers	8,2%
Montpellier	8,0%
Tours	7,1%
Villeurbanne	7,1%
Annecy	6,6%
Lille	6,4%
Dijon	6,2%
Caen	5,9%
Paris	5,5%
Orléans	5,4%
Amiens	5,2%
Le Mans	5,1%

	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 séniors, végétalisation...)
 - Déjà 170 signataires dont 63 collectivités

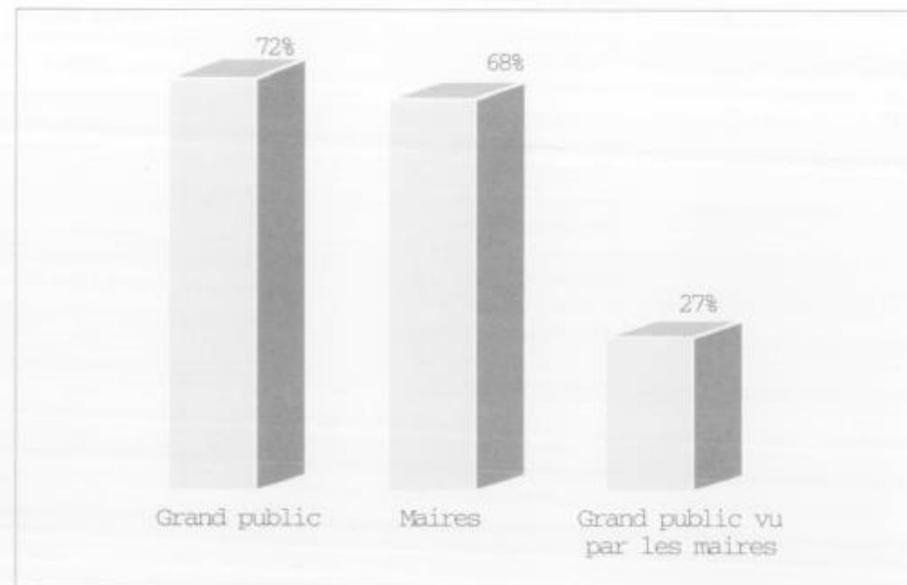
Pour des politiques de mobilité assumées

- 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

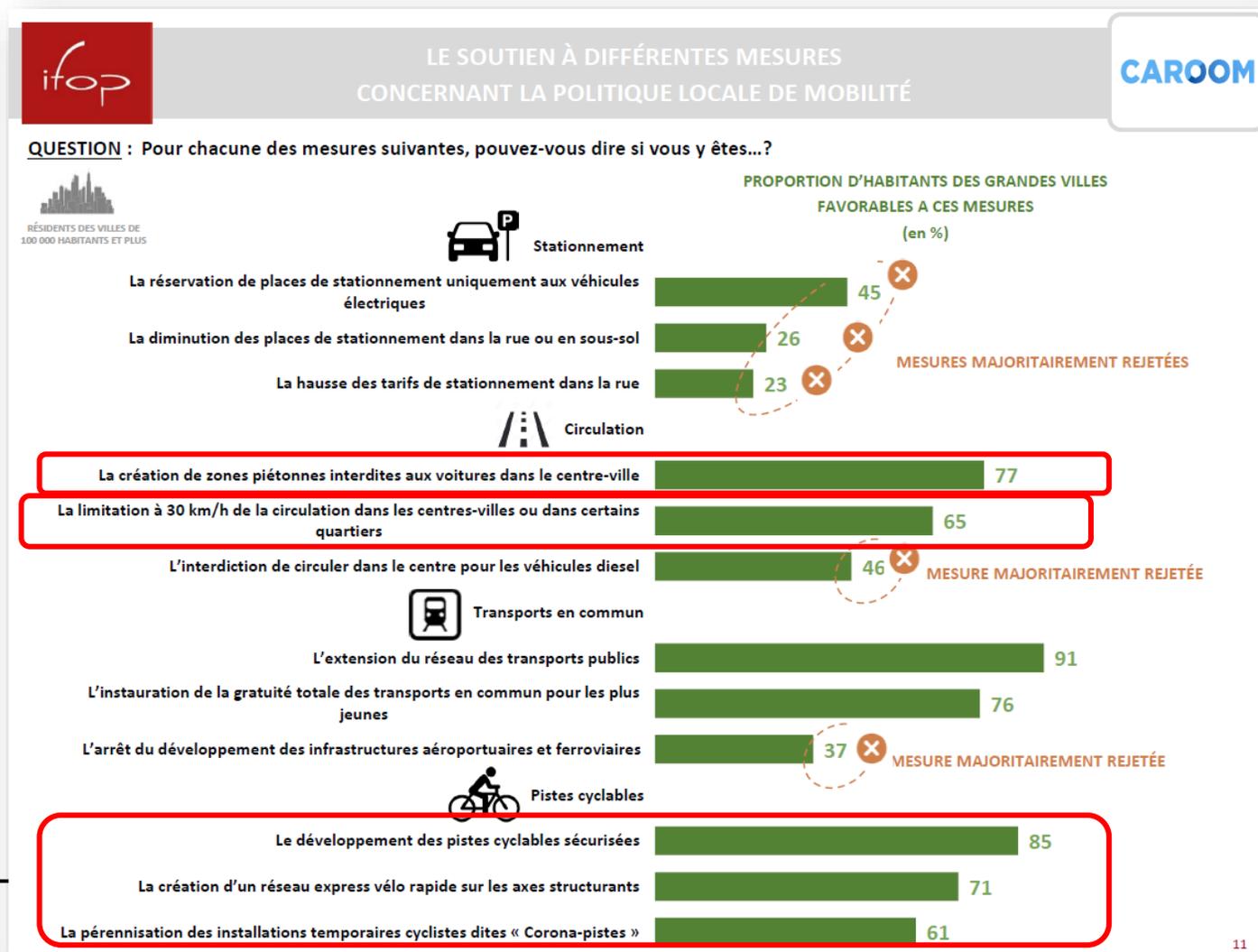
- Septembre 2024 : une nouvelle étude pour vérifier ces constats
 - Analyse des sondages et études d'opinion
 - Analyse du contenu des programmes municipaux de 2020
 - Etudes de cas :
 - Piétonnisation à Dijon
 - Piétonnisation d'une place à Arras
 - Le tramway de Brest



<https://librairie.ademe.fr/mobilite-et-transport/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 :

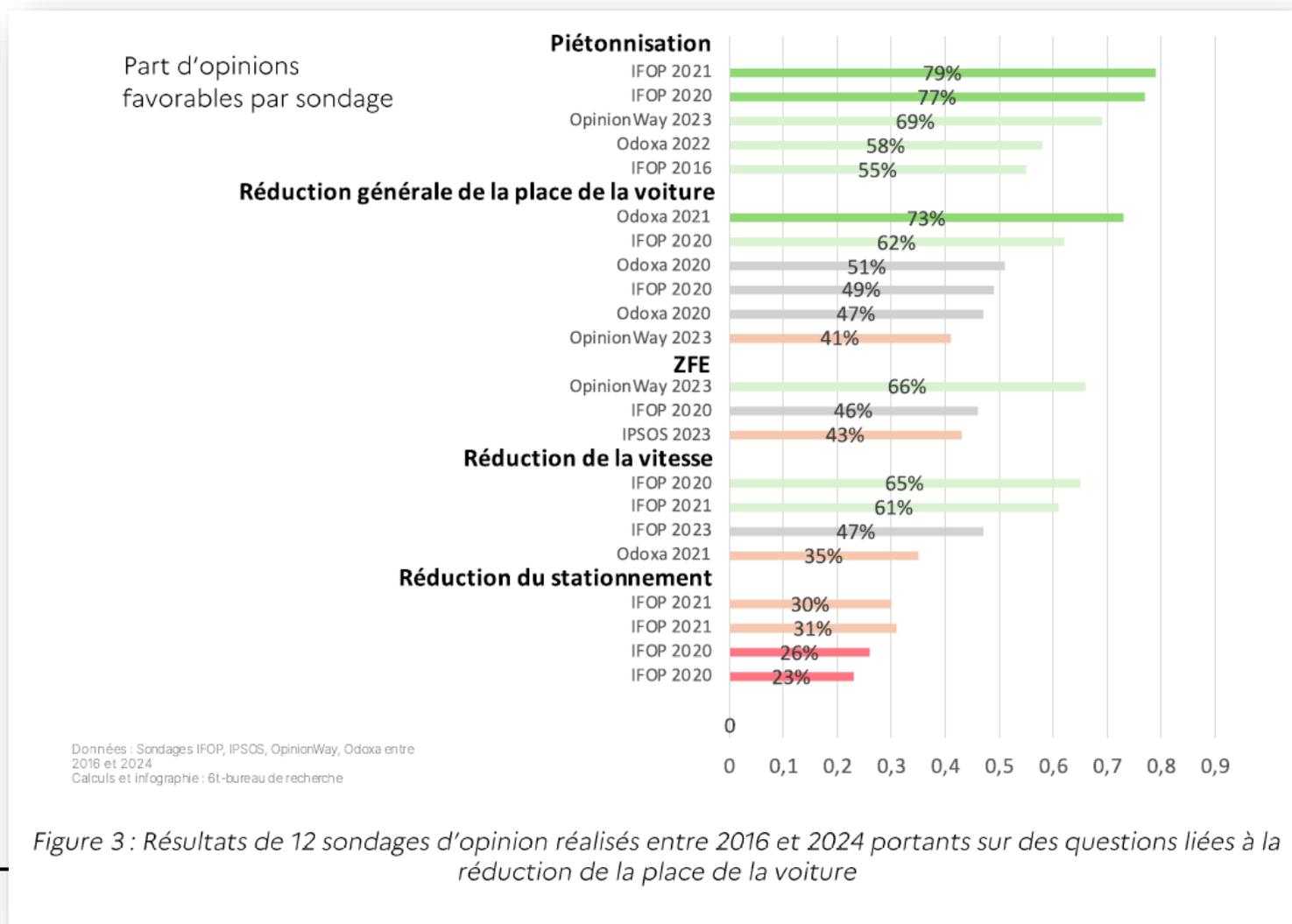


Figure 3 : Résultats de 12 sondages d'opinion réalisés entre 2016 et 2024 portant sur des questions liées à la réduction de la place de la voiture



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...



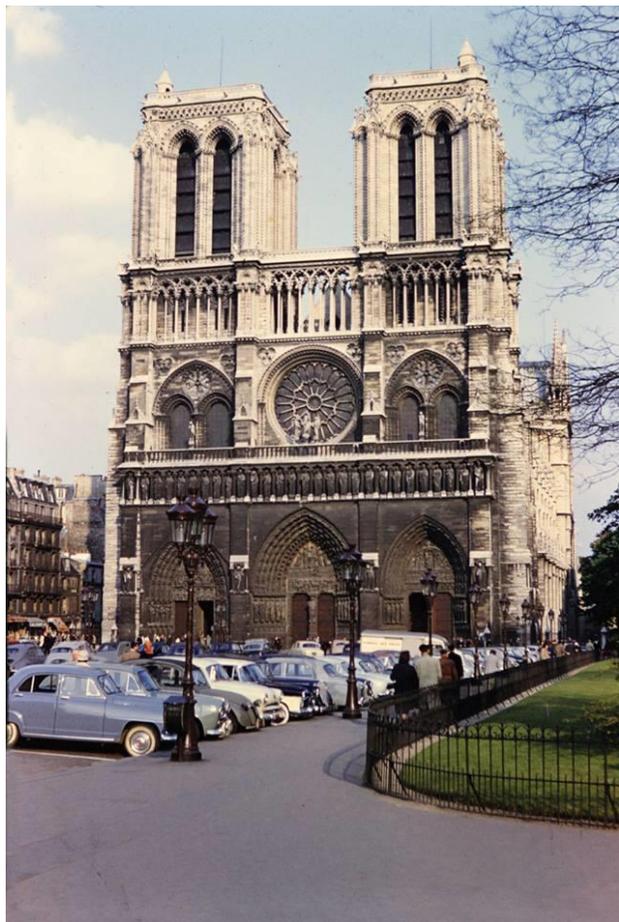
Pour des politiques de mobilité assumées

- 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