

Panorama de la mobilité durable

Que mettent en place
12 des plus grandes villes
et agglomérations
françaises pour se libérer
de la voiture ?

GREENPEACE

Sommaire

Synthèse	3
Tableau panorama	4
Introduction	5
Trafic routier et pollution de l'air	6
Passer à l'action pour des villes respirables	7
Où en sont nos grandes villes et agglomérations ?	8
Méthodologie	11
Bordeaux	14
Grenoble	17
Lille	20
Lyon	24
Marseille	28
Montpellier	31
Nantes	34
Nice	38
Paris	41
Rennes	44
Strasbourg	48
Toulouse	52

Synthèse

Pour lutter contre la pollution de l'air, la majorité des grandes villes françaises doivent encore mettre en place des mesures courageuses pour réduire puis supprimer les véhicules polluants sur leur territoire. Elles doivent accélérer la mise en place d'alternatives à la voiture pour que la transition vers une mobilité durable ne laisse aucun citoyen et citoyenne de côté.

La France vient d'être renvoyée, par la Commission européenne, devant la Cour de justice européenne pour des dépassements répétés des normes de qualité de l'air dans un certain nombre de ses agglomérations, et ce après de nombreux avertissements.

Il y a urgence à agir contre la pollution de l'air : c'est la santé de tous qui est en jeu. Si cela suppose évidemment que l'État engage une politique réellement ambitieuse pour la mobilité durable et que les constructeurs automobiles soient enfin placés devant leurs responsabilités, les grandes villes et agglomérations françaises aussi doivent et peuvent passer à l'action. Elles accusent en effet un retard important dans la lutte contre la place excessive de la voiture dans les déplacements et l'espace public. Pour redevenir respirables, elles doivent organiser au plus tôt la mise en place de zones à très faibles émissions (sans véhicules diesel, puis essence) sur leur territoire et accompagner le développement des alternatives à la voiture individuelle, afin que cette transition soit bénéfique pour tous.

Le panorama de la mobilité durable réalisé pour la première fois par Greenpeace en France examine l'action de 12 grandes villes et agglomérations françaises dans ce domaine :

Bordeaux, Grenoble, Lille, Lyon, Marseille, Montpellier, Nantes, Nice, Paris, Rennes, Strasbourg, Toulouse. Avec l'appui du **Réseau Action Climat**, nous avons évalué la position de ces villes et agglomérations sur la sortie progressive des véhicules diesel puis essence, qui alimentent les changements climatiques et la pollution de l'air.

Nous avons également consulté une vingtaine d'associations locales. Nous avons réuni leurs points de vue et leur analyse de l'action et la dynamique impulsées par leurs élus (ville et/ou métropole) en matière de mobilité durable : des associations de promotion ou de défense des usagers des transports en commun (membres de la **Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports**) et des associations de promotion du vélo (pour la plupart membres de la **Fédération française des Usagers de la Bicyclette**).

Trois enjeux phares, qui sont pour Greenpeace les marqueurs d'une transition équitable et bien engagée vers des alternatives à la voiture individuelle, ont été évalués : renforcement de l'offre de transport en commun, mise en place d'un réseau express vélo, incitations au changement de comportement vers une réduction de l'usage de la voiture individuelle.

Panorama de la mobilité durable / Synthèse

[Retrouvez la version interactive du panorama en ligne ici](#)

	 Restrictions sur les voitures polluantes	 Renforcement de l'offre de transports en commun	 Mise en place d'un réseau express vélo	 Incitations au changement des comportements
Bordeaux	☀️☀️☁️☁️☁️	☀️☀️☁️☁️☁️	☀️☀️☁️☁️☁️	☀️☀️☀️☁️☁️
Grenoble	☀️☀️☀️☁️☁️	☀️☀️☀️☁️☁️	☀️☀️☁️☁️☁️	☀️☀️☀️☁️☁️
Lille	☀️☀️☁️☁️☁️	☀️☀️☁️☁️☁️	☀️☁️☁️☁️☁️	☀️☀️☁️☁️☁️
Lyon	☀️☀️☁️☁️☁️	☀️☀️☀️☁️☁️	☀️☁️☁️☁️☁️	☀️☀️☁️☁️☁️
Marseille	☀️☁️☁️☁️☁️	☀️☀️☁️☁️☁️	☀️☁️☁️☁️☁️	☀️☁️☁️☁️☁️
Montpellier	☀️☀️☁️☁️☁️	☀️☁️☁️☁️☁️	☀️☀️☁️☁️☁️	☀️☁️☁️☁️☁️
Nantes	☀️☀️☁️☁️☁️	🌱🌱🌱🌱☁️	☀️☀️☀️☁️☁️	☀️☀️☀️☁️☁️
Nice	☀️☁️☁️☁️☁️	?	☀️☁️☁️☁️☁️	☀️☀️☁️☁️☁️
Paris	🌱🌱🌱🌱☁️	☀️☀️☀️☁️☁️	☀️☀️☀️☁️☁️	🌱🌱🌱🌱☁️
Rennes	☀️☁️☁️☁️☁️	☀️☀️☀️☁️☁️	☀️☀️☁️☁️☁️	☀️☀️☁️☁️☁️
Strasbourg	☀️☀️☁️☁️☁️	🌱🌱🌱🌱☁️	🌱🌱🌱🌱☁️	🌱🌱🌱🌱☁️
Toulouse	☀️☀️☁️☁️☁️	☀️☀️☀️☁️☁️	☀️☀️☀️☁️☁️	☀️☀️☁️☁️☁️

Panorama de la mobilité durable / Synthèse

Certaines villes ou agglomérations - notamment Paris et Grenoble - ont déjà affirmé leur volonté d'écarter les véhicules polluants ; elles doivent la confirmer et poursuivre leurs efforts pour développer des alternatives.

D'autres villes/agglomérations semblent avoir de bonnes cartes en main pour assumer une sortie des véhicules polluants : par exemple à Strasbourg, où la perception de la dynamique à l'œuvre en matière de développement des alternatives à la voiture individuelle apparaît comme positive, ainsi qu'à Nantes.

Nombre d'entre elles, enfin, doivent passer à la vitesse supérieure en matière de restrictions sur les véhicules polluants et de développement des alternatives. C'est le cas de Toulouse, Bordeaux, Lyon, et Lille, qui se sont engagées à mettre en place une zone à circulation restreinte permanente mais qui ne sont pas passées aux actes ; mais aussi de Marseille, Nice, Rennes et Montpellier, qui n'en sont même pas au stade de l'engagement.

Notre analyse n'est pas figée. Elle peut évoluer selon les actions qu'entreprendront les villes et les métropoles. Une mise à jour sera utile à l'approche des élections municipales de 2020 pour évaluer si les grandes villes et agglomérations françaises ont pris leurs responsabilités et avancé dans la lutte contre la pollution de l'air liée au trafic routier.

Ce travail se veut complémentaire du travail d'analyse de fond coordonné par le Réseau Action Climat (cf notamment la publication sur [Les villes "Respire" de demain](#) et la [feuille de route proposée à l'Etat et aux collectivités locales sur les enjeux transports/pollution](#)) et de l'important [travail d'enquête réalisé par la FUB](#) en 2017 pour recueillir le ressenti des usagers sur la cyclabilité de leurs villes.

Introduction

TRAFIC ROUTIER ET POLLUTION DE L'AIR

Si la pollution de l'air est un phénomène multifactoriel (chauffage, transports, activités agricoles, production d'électricité, industrie, etc.), **le secteur des transports constitue aujourd'hui l'une des principales sources de polluants atmosphériques**, notamment dans les grandes agglomérations urbaines. Cela s'explique par la dépendance du secteur au mode routier et la part importante de la motorisation diesel dans le parc automobile français (les voitures particulières diesel représentent encore aujourd'hui 60 % du parc total de voitures particulières en France selon le Comité des constructeurs français d'automobiles).

Les principaux polluants atmosphériques nocifs pour la santé et l'environnement sont les particules fines PM10 et PM2.5 et les particules ultrafines, les oxydes d'azote (NO_x) et plus particulièrement le dioxyde d'azote (NO₂), les composés organiques volatiles (COV) et l'ozone (O₃) qui est le résultat d'une réaction s'opérant lors des journées chaudes et ensoleillées entre divers polluants comme les NO_x et les COV. Pour l'ensemble de ces polluants atmosphériques, le transport routier a une part de responsabilité, mais sa responsabilité est engagée de manière particulièrement forte pour ce qui concerne les émissions de NO_x. Ainsi, plus de 50 % des émissions atmosphériques de NO_x en France métropolitaine sont imputables au transport routier (source CITEPA / Format SECTEN, avril 2017). Si l'on prend un niveau de détail un peu plus fin, ce sont **les voitures particulières diesel qui arrivent en tête des sous-secteurs les plus émetteurs en 2015, avec 24 % des émissions de NO_x de la France métropolitaine** (source Citepa), suivies de près par les poids lourds diesel (18 %).

Les motorisations essence contribuent elles aussi à la pollution atmosphérique : l'essence a été reconnue comme cancérigène probable par le Centre international de recherche sur le cancer (CIRC), qui fait partie de l'Organisation mondiale de la santé (OMS).

Au-delà de la question des émissions, ce qui nous intéresse aussi et surtout, ce sont les concentrations auxquelles les personnes sont exposées, c'est-à-dire les niveaux de polluants dans l'air que nous respirons (qui sont liés aux émissions évidemment, mais aussi aux conditions météorologiques). A cet égard, **la France vient d'être renvoyée par la Commission européenne, avec d'autres États membres, devant la Cour de justice européenne pour des dépassements répétés des normes de qualité de l'air** dans un certain nombre de ses agglomérations, et ce après de nombreux avertissements.

Panorama de la mobilité durable / Introduction

PASSER À L'ACTION POUR DES VILLES RESPIRABLES

Face à l'urgence sanitaire, mais aussi pour répondre au défi climatique, il faut agir.

Au niveau national, nos dirigeants doivent cesser de jouer avec la santé des citoyen-ne-s, prendre les mesures structurantes qui s'imposent pour réduire le trafic routier et proposer un cap plus ambitieux qu'une fin des ventes en 2040 de véhicules thermiques carburant aux énergies fossiles en 2040. Les constructeurs automobiles, dont les voitures continuent d'enfumer nos villes même après l'épisode honteux du DieselGate, doivent être placés devant leurs responsabilités et commencer par tourner définitivement la page du diesel.

Mais, face aux attermoissements des constructeurs automobiles et au manque d'ambition de l'État, **d'autres acteurs clés dans la lutte contre la pollution de l'air peuvent passer à l'action : les responsables de nos grandes villes, en particulier les maires et les présidents de métropoles.** Ils sont en effet en capacité de prendre des mesures pour organiser sur leur territoire la fin des véhicules diesel et essence sur leur territoire, tout en investissant dans le développement des alternatives à la voiture individuelle, pour que cette transition vers d'autres formes de mobilité ne laisse personne de côté. En lien avec le Réseau Action Climat et ses organisations membres, **nous demandons la mise en place d'ici 2025 au plus tard de zones à très faibles émissions (sans véhicules diesel et essence) dans les agglomérations les plus exposées à la pollution de l'air** et couvertes à ce titre par un Plan de protection de l'atmosphère (PPA), en commençant par une exclusion des véhicules diesel au plus tôt.

Dans ce cadre, la création de "zones à circulation restreinte" (ZCR ou zones à faibles émissions) peut constituer une première étape. Les ZCR sont un des principaux outils dont disposent, depuis la loi de transition énergétique, les collectivités locales et les intercommunalités en France pour restreindre sur leur territoire la circulation des voitures essence et diesel ; elles leur permettent d'exclure progressivement les véhicules diesel et essence les plus anciens. Parce que les véhicules diesel et essence les plus récents ne sont évidemment pas une bonne solution, les zones à circulation restreinte ne peuvent, de notre point de vue, que se concevoir comme une étape vers une zone à très faibles émissions.

En parallèle, l'offre de transports en commun doit être renforcée, la marche à pied et l'usage du vélo doivent être facilités et les citoyennes et citoyens doivent être accompagné-e-s dans ce changement. Les solutions de mobilité partagée doivent également être encouragées.

De plus, d'autres outils peuvent également être utilisés par les élu-e-s de nos villes pour repenser la place de la voiture : réguler et décentraliser le stationnement, agir sur le levier de la tarification et favoriser le stationnement des vélos et des véhicules partagés ; développer des zones de circulation apaisée (zones de rencontre, zones 30, etc.) voire des zones à trafic limité (comme en Italie, où la possibilité de circuler est réservée aux résidents, ainsi qu'aux transports publics et aux services de sécurité et où l'accès est interdit à la majorité des véhicules de façon permanente ou à certains horaires) ; ou encore réduire les limitations de vitesse en ville ou sur les rocades. Pour plus d'éléments, le rapport Les villes "Respire" de demain, publié par le Réseau Action Climat, est disponible [ici](#).

Panorama de la mobilité durable / Introduction

Il s'agit d'un changement important, en ce qui concerne aussi bien les politiques mises en œuvre par nos responsables que nos comportements individuels et nos habitudes collectives. C'est la santé de tous qui est en jeu.

De ces actions émergeront des villes plus respirables où la place de la voiture sera limitée et notre qualité de vie améliorée.

S'il n'est pas toujours facile de se passer de la voiture pour les déplacements quotidiens, nous avons tous à y gagner et nos villes peuvent et doivent nous permettre d'y arriver.

De manière générale, pour améliorer la qualité de l'air, des mesures concrètes et indispensables doivent être mises en œuvre au niveau national, dans le cadre de la future loi d'orientation sur les mobilités, ainsi qu'au niveau local. Pour mettre les politiques de transport et de mobilité au service de la santé de tous et de la lutte contre les changements climatiques, le Réseau Action Climat a défini une feuille de retour claire, que nous soutenons. Parmi les mesures proposées, il y a l'abandon des grands projets autoroutiers. Des financements suffisants pour des solutions de transports plus écologiques comme le vélo et les transports en commun doivent être développés. Les véhicules diesel et essence doivent être interdits de circulation dans des « zones à très faibles émissions » créées d'ici à 2025 dans toutes les agglomérations polluées pour protéger la population. L'application du principe pollueur-payeur, au moyen de la fiscalité écologique dans le transport de marchandises, doit permettre de dégager les ressources nécessaires pour financer les alternatives et les mesures d'accompagnement des secteurs et des ménages les plus modestes.

OÙ EN SONT NOS GRANDES VILLES ET AGGLOMÉRATIONS ?

Nous avons souhaité évaluer l'action de nos grandes villes et agglomérations françaises en matière de réduction du trafic routier.

Ce travail a été réalisé avec l'appui du [Réseau Action Climat](#) (notamment pour l'évaluation des restrictions sur les voitures polluantes) et grâce au témoignage d'associations locales de défense des usagers des transports en commun (associations pour la plupart membres de la [FNAUT](#) - Fédération nationale des associations d'Usagers des Transports) et de promotion du vélo (associations membres de la [FUB](#) - Fédération des usagers de la bicyclette). Ce travail se veut complémentaire du travail de décryptage coordonné par le Réseau Action Climat (cf notamment la [feuille de route](#) proposée à l'État et aux collectivités locales sur les enjeux transports/pollution) et de l'important travail d'enquête réalisé par la FUB en 2017 pour recueillir le ressenti des usagers sur la cyclabilité de leurs villes. Le palmarès global de cette enquête est disponible [ici](#) et le dossier de presse [ici](#) (nous renvoyons également aux résultats de cette enquête pour chaque ville).

Le tableau présenté ci-dessous porte sur les **12 villes ou agglomérations suivantes : Bordeaux, Grenoble, Lille, Lyon, Marseille, Montpellier, Nantes, Nice, Paris, Rennes, Strasbourg, Toulouse**. Nous avons croisé la liste des 11 premières villes de France (plus de 200 000 habitants) avec la liste des 11 premières aires urbaines (données Insee). Toutes ces villes sont concernées par un Plan de protection de l'atmosphère (PPA).

Panorama de la mobilité durable / Introduction

La première colonne, complétée avec l'appui du Réseau Action Climat, porte sur l'enjeu de restrictions sur les véhicules polluants : la ville et ou la métropole s'est-elle engagée pour la mise en place d'une zone à circulation restreinte permanente (et non pas uniquement de manière réactive en cas d'épisodes de pics de pollution) ? S'est-elle engagée plus avant, dans l'instauration d'une zone très faibles émissions (sans véhicules diesel ni essence) ? Ce type de mesures a déjà porté ses fruits à l'étranger, avec une amélioration de la qualité de l'air dans de nombreuses villes au Portugal, en Allemagne, en Italie, aux Pays-Bas, etc.

Les autres colonnes portent sur la perception par des associations locales de la dynamique et de l'action politique en cours dans ces villes et ces métropoles sur trois enjeux clés : le renforcement de l'offre de transports en commun existante et le portage de nouveau(x) projet(s) structurant(s) (perception des associations locales de défense des usagers des transports en commun) ; la mise en place d'un réseau express vélo (perception des associations locales de promotion du vélo) ; les mesures incitatives au changement des comportements - vers une réduction de la circulation automobile (perception des associations locales de défense des usagers des transports en commun et des associations locales de promotion du vélo).

Nous souhaitons souligner quelques points qui nous semblent importants pour la compréhension de ce travail :

● le regard des associations locales peut certes porter sur l'action engagée au niveau de la ville centre (et de sa mairie) mais, aussi très souvent, sur l'action engagée à l'échelle de la

métropole. En effet, les transports et les déplacements relèvent de la compétence des métropoles ;

● la perception des associations locales n'est pas liée uniquement à l'offre existante (réseau de transports en commun, infrastructures dédiées au vélo, etc.) mais bien aussi à la dynamique à l'œuvre à l'échelle de la ville et de la métropole (quel est le sens de la courbe ?), et elle renvoie à l'écart qui peut exister (ou non) entre les attentes relayées par les associations, les ambitions affichées par la ville et/ou la métropole, la réalité de ce que les associations locales observent concrètement sur le terrain et, donc, leurs espoirs et leurs déceptions éventuels ;

● pour chaque ville et pour chaque critère, il est possible d'accéder à une explication du visuel choisi et, le cas échéant, à des témoignages plus précis des associations locales que nous avons sollicitées. Cela permet de compléter utilement les positionnements "génériques" qui apparaissent dans le tableau.

Quelques conclusions clefs pour Greenpeace :

● **On constate que très peu de mairies ou métropoles se sont engagées sur une sortie des véhicules diesel et essence** et très peu ont mis en place une zone à circulation restreinte permanente (ou zone à faibles émissions) qui peut constituer une étape dans cette direction. Seules Paris et Grenoble ont avancé dans ce domaine.

● Dans la majorité des villes ou agglomérations, **la dynamique à l'œuvre en matière de renforcement de l'offre de transports en commun est perçue, par les associations locales sollicitées, comme insuffisante** ou devant encore être ajustée, avec des exceptions positives à Nantes et Strasbourg.

Panorama de la mobilité durable / Introduction

⦿ Dans la majorité des villes ou agglomérations, la dynamique à l'œuvre pour la mise en place d'un réseau express vélo est perçue par les associations locales sollicitées comme inexistante ou insuffisante. À Paris, Nantes et Toulouse, et encore plus à Strasbourg, on en a une impression plus positive.

⦿ **En matière de mesures incitatives au changement de mobilité, les associations considèrent qu'il faut en faire plus,** même si, dans un certain nombre de villes ou agglomérations, les mesures en place sont jugées plutôt satisfaisantes.

⦿ **En fin de compte, : certaines villes ou agglomérations doivent confirmer leurs ambitions** en matière de restrictions sur les véhicules polluants et poursuivre les efforts en matière de développement des alternatives - notamment Paris et Grenoble.

D'autres villes ou agglomérations semblent avoir de bonnes cartes en main pour assumer une sortie des véhicules polluants : ainsi, à Strasbourg et à Nantes, on sent une réelle dynamique pour développer des alternatives à la voiture.

Nombre d'entre elles, enfin, doivent passer la vitesse supérieure en matière de restrictions sur les véhicules polluants et de développement des alternatives ; c'est le cas de Toulouse, Bordeaux, Lyon, et Lille, qui se sont engagées à mettre en place une zone à circulation restreinte permanente mais qui ne sont pas passées aux actes ; mais aussi de Marseille, Nice, Rennes et Montpellier qui n'en sont même pas au stade de l'engagement.

Ce tableau n'est pas figé, il peut évoluer selon les actions entreprises par les villes ou les métropoles. Une mise à jour sera utile à l'approche des prochaines élections municipales de 2020 pour évaluer si nos grandes villes et agglomérations ont pris leurs responsabilités et si des avancées ont eu lieu en matière de lutte contre la pollution de l'air liée au trafic routier.

Panorama de la mobilité durable / Introduction

MÉTHODOLOGIE

La première colonne du tableau a été remplie, avec l'appui du Réseau Action Climat, à partir des éléments d'information disponibles sur **la création de zones à circulation restreinte permanentes à l'échelle des villes et/ou des métropoles**, ainsi que sur la mise en place de zones très faibles émissions.

Les autres colonnes ont été remplies à partir des **apports d'associations locales qui ont partagé leur perception de la dynamique et de l'action politique en cours dans leurs villes et métropoles**.

Aux associations locales de défense des usagers des transports en commun, nous avons demandé leur perception de l'engagement de leur ville/métropole en matière de **renforcement de l'offre existante de transports en commun et de portage de nouveau(x) projet(s) structurant(s) pour la ville et sa périphérie**.

Par renforcement de l'offre de transports en commun, on peut entendre les enjeux d'amélioration de l'intermodalité, de la fréquence et de la régularité des transports en commun, l'instauration d'une tarification solidaire qui permette à tous d'accéder aux transports en commun, ou le développement des transports en site propre. On peut également penser au développement et à la mise en place de nouveaux projets (nouvelles lignes, etc.) et à la nécessité de coordination avec la périphérie, de désenclavement des quartiers les plus défavorisés. Nous avons demandé à chaque association de choisir "une position générale", mais aussi d'apporter un témoignage explicatif "personnalisé". Chaque association a mis l'accent, dans son témoignage, sur des enjeux qui font particulièrement sens au regard de la réalité de leur territoire.

Aux associations locales de promotion du vélo, nous avons demandé **leur perception de l'action de leur ville ou métropole en matière de mise en place d'un réseau express vélo**. Par réseau express vélo, nous entendons un réseau de pistes cyclables continu, sécurisé, convivial, accueillant, lisible, avec des services vélos associés, permettant de mailler le territoire de la ville et pensé en bonne intelligence avec sa périphérie. Nous avons demandé à chaque association de choisir un positionnement "générique", mais aussi d'apporter un témoignage explicatif "personnalisé". Chaque association a partagé son analyse de la dynamique à l'œuvre à l'échelle de la ville et de la métropole.

Aux deux types d'associations locales, nous avons demandé **leur perception de l'action de leur ville ou métropole en matière de mesures incitatives au changement des comportements en matière de mobilité**. Par mesures incitatives au changement des comportements, on peut entendre les expérimentations permettant de voir et de tester ce que donne une ville moins encombrée par les voitures (par exemple une initiative quartier sans voiture), l'instauration d'aides et de services pour accompagner les citoyen-ne-s dans le changement individuel (par exemple aide à l'achat d'un vélo électrique), le développement d'une politique de stationnement favorisant les solutions de mobilité actives et/ou partagées, etc. Nous avons demandé à chaque association de choisir un positionnement "générique", mais aussi d'apporter un témoignage explicatif "personnalisé". Chaque association a mis l'accent, dans son témoignage, sur des besoins particulièrement aigus dans leur territoire.

Panorama de la mobilité durable / Introduction

À partir des éléments recueillis, Greenpeace a conçu le tableau visuel récapitulatif. Ci-dessous les différents positionnements "génériques" possibles pour chaque catégorie :



RESTRICTIONS SUR LES VOITURES POLLUANTES



Pas d'engagement à mettre en place une Zone à Circulation Restreinte (ZCR) permanente ni d'engagement en faveur d'une ville libérée des voitures diesel et essence.



Simple engagement à mettre en place une Zone à Circulation Restreinte (ZCR) permanente et pas d'engagement en faveur d'une ville libérée des voitures diesel et essence.



Zone à circulation restreinte (ZCR) permanente en place (pas sur les voitures) et engagement en faveur d'une ville libérée des voitures diesel (pas essence).



Zone à Circulation Restreinte (ZCR) permanente en place et engagement en faveur d'une ville libérée des voitures diesel et essence.



Zone à Circulation Restreinte (ZCR) permanente en place et engagement en faveur d'une ville libérée des voitures diesel et essence d'ici 2025.



RENFORCEMENT DE L'OFFRE DE TRANSPORTS EN COMMUN



Manque de volonté politique.



Volonté politique insuffisante et projet(s) ne répondant pas forcément aux enjeux prioritaires.



Volonté politique mais projet(s) ne répondant pas forcément aux enjeux prioritaires.



Volonté politique et projets répondant plutôt aux enjeux prioritaires.



Offre de transport en commun déjà excellente et engagement clair à maintenir ce niveau de service.

Panorama de la mobilité durable / Introduction



MISE EN PLACE D'UN RÉSEAU EXPRESS VÉLO



Pas d'ambition affichée de mettre en place un réseau express vélo et pas ou peu de progrès sur le terrain dans ce sens.



Ambition affichée de mettre en place un réseau express vélo mais pas ou peu de progrès sur le terrain dans ce sens.



Ambition affichée et plutôt satisfaisante de mettre en place un réseau express vélo et aménagements en cours.



Ambition affichée et plutôt satisfaisante de mettre en place un réseau express vélo et premiers axes cyclables structurants en place.



Réseau express de qualité déjà en place.



INCITATIONS AU CHANGEMENT DES COMPORTEMENTS



Pas ou peu de mesures incitatives.



Des mesures incitatives en place mais qui restent insuffisantes.



Des mesures incitatives plutôt satisfaisantes.



Des mesures incitatives plutôt satisfaisantes et un engagement à poursuivre dans ce sens.



Paquet solide de mesures incitatives déjà bien en place.

NB : Pour la dernière colonne (“incitations au changement des comportements”), nous avons dû parfois composer avec le fait que les associations locales (transports en commun/vélo) ne positionnent pas leur ville exactement de la même manière. Dans ces cas-là, nous avons procédé de deux manières différentes : quand la différence de positionnement était d’un échelon, nous avons affiché l’échelon le plus bas des deux tout en mentionnant la différence de positionnement dans le texte explicatif du visuel ; quand la différence de positionnement était de deux échelons ou plus, nous avons affiché un échelon intermédiaire entre les positionnements des deux associations, tout en mentionnant explicitement la différence de positionnement dans le texte explicatif du visuel.

Bordeaux

Mobilité durable : quelle dynamique à Bordeaux ?



Restrictions sur les voitures polluantes



Simple engagement à mettre en place une Zone à circulation restreinte (ZCR) permanente et pas d'engagement en faveur d'une ville libérée des voitures diesel et essence.

[Retrouvez l'explication Greenpeace/RAC p 15.](#)



Renforcement de l'offre de transports en commun



Volonté politique insuffisante et/ou projet(s) ne répondant pas forcément aux enjeux prioritaires, pour l'association FNAUT Nouvelle Aquitaine.

[Retrouvez le témoignage explicatif de FNAUT Nouvelle Aquitaine p 15.](#)



Mise en place d'un réseau express vélo



Ambition affichée de mettre en place un réseau express vélo mais pas ou peu de progrès sur le terrain dans ce sens, pour l'association Vélo-Cité.

[Retrouvez le témoignage explicatif de Vélo-Cité p 16.](#)



Incitations au changement des comportements



Des mesures incitatives plutôt satisfaisantes et un engagement à poursuivre dans ce sens, pour l'association Vélo-Cité.

Des mesures incitatives en place mais qui restent insuffisantes, pour l'association FNAUT Nouvelle Aquitaine.

[Retrouvez leurs témoignages explicatifs p 16.](#)



RESTRICTIONS SUR LES VOITURES POLLUANTES



Explication de Greenpeace et du Réseau Action Climat

Lauréate parmi d'autres de l'appel à projets "villes respirables à 5 ans" lancé en 2015, Bordeaux s'était dans ce cadre engagée à étudier la mise en place d'une zone à circulation restreinte. Une zone de protection de l'atmosphère a été mise en place en 2017 à l'échelle départementale (restrictions de circulation ponctuelles et en réaction à des pics de pollution). En revanche, pour ce qui concerne une zone à faibles émissions permanente, cela reste flou, et il n'y a pas d'ambition affichée en faveur d'une ville à terme libérée des véhicules diesel et essence.



RENFORCEMENT DE L'OFFRE DE TRANSPORTS EN COMMUN



Témoignage de l'association FNAUT Nouvelle Aquitaine (représentation Aquitaine Limousin Poitou Charentes de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports) :

Dans la métropole bordelaise, après la période 2000-2010 où existait la volonté de limiter la place de la voiture et de développer les transports en commun et les modes doux, les années 2010-2018 montrent un immobilisme. Pression des lobbies et proximité des élections municipales bloquent le développement de projets indispensables (enjeux d'une meilleure utilisation des voies ferrées et gares existantes et d'une coopération avec la Région sur les TER).

<https://www.facebook.com/fnautaquitaine/>



MISE EN PLACE D'UN RÉSEAU EXPRESS VÉLO



Témoignage de l'association Vélo-Cité :

La Métropole a annoncé il y a quelques années, à grand renfort de communication, un ambitieux Réseau Express Vélo sur le territoire. Mais, à ce jour, aucun cahier des charges (largeur, priorités, traitement de la voirie) n'a été rédigé et aucun aménagement spécifique n'a été réalisé. La collectivité s'est juste contentée de surligner sur un plan des axes structurants existants. Toutefois, deux pistes cyclables structurantes ont été balisées et l'on peut voir des panneaux indicateurs dans diverses communes.

<http://velo-cite.org>

☉ En complément, nous vous invitons à consulter les résultats, pour Bordeaux, de l'enquête réalisée en 2017 par la Fédération des usagers de la bicyclette (FUB) et qui a permis de recueillir le ressenti des usagers sur la cyclabilité de leur ville :

https://public.tableau.com/shared/Q9K5Z5N6H?:display_count=no

☉ Vous trouverez ici l'analyse de Pignon sur Rue, la Maison du vélo de Lyon, sur cette enquête :

<http://www.pignonsurrue.org/barometre-des-villes-cyclables/>



INCITATIONS AU CHANGEMENT DES COMPORTEMENTS



Témoignage de l'association Vélo-Cité :

La métropole fait un bon travail de communication en faveur des déplacements à vélo et dispose d'un ambitieux plan vélo réactualisé en 2017 et doté d'un budget. Une concertation entre les services métropolitains et l'association Vélo-Cité est établie. Plusieurs mesures vont dans le bon sens, comme la prime à l'achat d'un vélo électrique, même s'il existe encore des contradictions (suppression de la piste cyclable du pont François Mitterrand).

Plusieurs mesures vont dans le bon sens : il existe une prime à l'achat d'un vélo à assistance électrique, et plusieurs communes de la métropole, dont Bordeaux organisent des dimanches sans voiture et ont mis en place des maisons du vélo, des systèmes de prêts gratuits de vélos aux habitants et de nombreux arceaux de stationnement. A Bordeaux, de manière expérimentale à ce stade, un pont central, le pont de pierre, a été dédié uniquement aux modes doux (marche/vélo) et aux transports en commun, ce qui est très prometteur. En revanche, la piste cyclable d'un autre pont structurant, le pont François Mitterrand, doit être prochainement supprimée. Il existe donc encore des mesures contradictoires : un pas en avant, un pas en arrière. Le plan vélo réactualisé en 2017 est doté d'un budget et affiche l'objectif d'une part modale vélo de 15 % dans la métropole. <http://velo-cite.org>

Témoignage de l'association FNAUT Nouvelle Aquitaine (représentation Aquitaine Limousin Poitou Charentes de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports) :

Immobilisme de mise. Seules subsistent les initiatives lancées par le passé, comme un (seul) dimanche par mois sans voitures. Les zones 30 demandées par les associations sont refusées, le développement du stationnement payant est bloqué par les riverains, la zone à circulation restreinte est renvoyée à plus tard sous pression du lobby auto, et pas de volonté d'améliorer rapidement l'accessibilité des arrêts de bus et les cheminements piétons.

<https://www.facebook.com/fnautaquitaine/>

Grenoble

Mobilité durable : quelle dynamique à Grenoble ?



Restrictions
sur les voitures polluantes



Engagement en faveur d'une ville libérée des voitures diesel (pas essence), et zone à circulation restreinte (ZCR) permanente en place (pas pour les voitures).

[Retrouvez l'explication Greenpeace/RAC p 18.](#)



Renforcement de l'offre
de transports en commun



Volonté politique mais projet(s) ne répondant pas forcément aux enjeux prioritaires, pour l'association ADTC-Se déplacer autrement-Grenoble.

[Retrouvez le témoignage explicatif de ADTC p 18.](#)



Mise en place d'un réseau
express vélo



Ambition affichée de mettre en place un réseau express vélo mais pas ou peu de progrès sur le terrain dans ce sens, pour l'association ADTC-Se déplacer autrement-Grenoble.

[Retrouvez le témoignage explicatif de ADTC p 19.](#)



Incitations au changement
des comportements



Des mesures incitatives plutôt satisfaisantes pour l'association ADTC-Se déplacer autrement-Grenoble.

[Retrouvez le témoignage explicatif de ADTC p 19.](#)



RESTRICTIONS SUR LES VOITURES POLLUANTES



Explication de Greenpeace et du Réseau Action Climat

À Grenoble, une Zone à circulation restreinte “marchandises”, uniquement pour les poids-lourds et les véhicules légers utilitaires les plus anciens, a été mise en place en 2017 sur un périmètre du centre-ville élargi de Grenoble, avec l'objectif d'arriver progressivement à une interdiction complète des véhicules diesel d'ici 2025. Dans le cadre de la feuille de route “qualité de l'air” élaborée suite à l'injonction du Conseil d'Etat de juillet 2017 et rendue publique par le gouvernement en avril dernier, il est également indiqué que l'extension de cette zone à d'autres communes de la métropole est prévue pour 2019 et qu'une étude de faisabilité d'une zone à faibles émissions pour tous les véhicules sera réalisée, ce qui est encourageant. Récemment, le maire de Grenoble a également affirmé l'intention d'interdire la circulation aux voitures individuelles diesel d'ici 2030. Cette annonce, trop lointaine, reste à ce stade assez floue. Par ailleurs, la décision a été prise de ralentir la vitesse du trafic routier à 30 km/h dans la majorité de la métropole grenobloise, ce qui peut contribuer à apaiser le trafic routier et favoriser les alternatives en ville.



RENFORCEMENT DE L'OFFRE DE TRANSPORTS EN COMMUN



Témoignage de l'association ADTC-Se déplacer autrement-Grenoble :

Dans la métropole grenobloise, on a un réseau de transports en commun à deux vitesses : d'un côté, un réseau de tramways et de lignes de bus « chrono » de qualité et qui fonctionne bien, mais le réseau tram est saturé ce qui nécessiterait la mise en place de rames supplémentaires ; de l'autre, le reste du réseau bus qui laisse à désirer en termes de fréquence, d'amplitude horaires, d'information des usagers et de desserte du centre-ville de Grenoble.

Sur ces différents enjeux, la métropole et ses élus ne prennent pas suffisamment en compte les besoins des usagers, et c'est dommage que l'approche prospective, avec l'élaboration de schémas directeurs des transports collectifs, ait été progressivement abandonnée et que le projet de PDU ne prévoit que très peu d'extensions de lignes de tramway alors que les besoins sont importants.

<http://www.adtc-grenoble.org/>



MISE EN PLACE D'UN RÉSEAU EXPRESS VÉLO



Témoignage de l'association ADTC-Se déplacer autrement-Grenoble :

La ville de Grenoble bénéficie déjà de bonnes infrastructures cyclables mais a tendance à trop se reposer sur ses acquis et à négliger les attentes des usagers locaux au profit d'effets de communication au niveau national. Un réseau express vélo structurant, le « chronovélo », est en projet pour la métropole mais, sur les 40 km promis d'ici la fin du mandat, seuls 3,5 km ont été inaugurés et ils ne font que reprendre des aménagements préexistants.

Vue l'avance indéniable que Grenoble a acquise sur le développement du vélo ces dernières décennies, les choses pourraient et devraient aller plus vite. Et la mise en place d'un réseau express vélo ne devrait pas se faire aux dépens de projets d'amélioration (rapide et peu coûteuse) des aménagements vélos déjà existants (meilleure connexion entre les différents tronçons, sécurisation des intersections, etc.) A Grenoble, la part de déplacements à vélos est déjà importante et attirer plus de cyclistes passe maintenant par plus d'espace. Il faudrait aussi davantage privilégier la co-construction avec les usagers.

<http://www.adtc-grenoble.org/>

🕒 En complément, nous vous invitons à consulter les résultats, pour Grenoble, de l'enquête réalisée en 2017 par la Fédération des usagers de la bicyclette (FUB) et qui a permis de recueillir le ressenti des usagers sur la cyclabilité de leur ville :

https://public.tableau.com/shared/D72TDHJR4?:display_count=no

🕒 Vous trouverez ici l'analyse de l'association ADTC sur cette enquête :

<http://www.adtc-grenoble.org/spip.php?article502>



INCITATIONS AU CHANGEMENT DES COMPORTEMENTS



Témoignage de l'association ADTC-Se déplacer autrement-Grenoble :

La métropole semble se reposer sur des initiatives (positives) lancées dans le passé comme le service de location « métrovélo » ou la tarification solidaire basée sur les ressources de l'usager. Plus, récemment, la vitesse a été limitée à 30 km/h à Grenoble et dans presque toute la métropole et un important boulevard du centre-ville de Grenoble a été réservé uniquement aux piétons, cyclistes et transports collectifs, ce qui va dans le bon sens. En revanche, on constate encore des incohérences en termes de politique de stationnement.

Le stationnement en surface, encore très présent en centre-ville, même à proximité immédiate de parkings en ouvrage, continue d'attirer l'automobiliste, qui ne bénéficie en plus pas toujours d'une alternative fiable quand il vient de la périphérie. Et, en réalité, pour réellement inciter au report modal, rien de tel que des bons aménagements piétons et vélos (pistes et stationnements vélos qui ne doivent pas empiéter sur l'espace dédié aux piétons, et cheminements sécurisés et attractifs pour tous) et l'amélioration du réseau de transports en commun : cela doit rester la priorité absolue à Grenoble.

<http://www.adtc-grenoble.org/>

Lille



Mobilité durable : quelle dynamique à Lille ?



Restrictions
sur les voitures polluantes



Simple engagement à mettre en place
une Zone à circulation restreinte (ZCR)
permanente et pas d'engagement
en faveur d'une ville libérée des voitures
diesel et essence.

[Retrouvez l'explication Greenpeace/RAC p 21.](#)



Renforcement de l'offre
de transports en commun



Volonté politique insuffisante
et/ou projet(s) ne répondant pas forcément
aux enjeux prioritaires, pour l'association
UVN.

[Retrouvez le témoignage explicatif
de UVN p 21.](#)



Mise en place d'un réseau
express vélo



Pas d'ambition affichée de mettre en place
un réseau express vélo et pas ou peu
de progrès sur le terrain dans ce sens,
pour l'association ADAV Droit Au Vélo

[Retrouvez le témoignage explicatif
de ADAV Droit Au Vélo p 22.](#)



Incitations au changement
des comportements



Des mesures incitatives en place
mais qui restent insuffisantes, pour
l'association UVN.
Des mesures incitatives plutôt satisfaisantes,
pour l'association ADAV Droit Au Vélo.

[Retrouvez leurs témoignages explicatifs p 23.](#)



RESTRICTIONS SUR LES VOITURES POLLUANTES



Explication de Greenpeace et du Réseau Action Climat :

Lauréate parmi d'autres de l'appel à projets "villes respirables à 5 ans" lancé en 2015, Lille s'était dans ce cadre engagée à étudier la mise en place d'une Zone à circulation restreinte. Une zone de protection de l'atmosphère a été mise en place en 2017 (restrictions de circulation uniquement ponctuelles et en réaction à des pics de pollution). En revanche, pour ce qui concerne une zone à faibles émissions permanente, cela reste flou, et il n'y a pas d'ambition affichée en faveur d'une ville à très faibles émissions (sans véhicules diesel puis essence).



RENFORCEMENT DE L'OFFRE DE TRANSPORTS EN COMMUN



Témoignage de l'association Union des voyageurs du nord (UVN) :

Sur le papier, on observe une volonté des pouvoirs publics avec la mise en place du Plan de déplacements urbains (PDU) de la métropole de Lille. Mais certaines communes de la métropole ne font pas assez pour aller dans le sens de ce plan en termes de développement du réseau de transports en commun et de restriction de la place de la voiture. Les premiers bilans sur le PDU corroborent ce constat, car la part des usagers de la voiture n'a pas diminué, au contraire.

Initialement, le PDU comportait des mesures intéressantes : lancement du tram-train, augmentation du nombre de « lianes » (lignes de bus "accélérées"), mise en place de trois lignes de bus express,... Au final, la métropole n'a pas respecté ses engagements. On a assisté à la mise en œuvre de plusieurs plans bus successifs avec des réaménagements des lignes fortes et des dessertes, qui sont très utiles, mais qui ne permettent pas d'entraîner un report modal. Plusieurs « lianes » restent à l'état de projet, et il y a des aménagements à venir pour faciliter la circulation des bus (type « couloirs bus ») mais qui restent insuffisants. Le projet tram-train a été enterré. Concernant le métro, Lille avait pour projet un doublement des rames du métro ligne 1, mais ce projet est dans l'impasse. De plus, ce doublement entraînerait une plus grande capacité mais pas de nouvelles dessertes, donc cela n'offre pas un nouveau service. On peut espérer qu'à l'avenir, la métropole pourra mettre en place les mesures défendues par l'Union des Voyageurs du Nord, comme la priorité absolue aux carrefours pour les bus et des audits réguliers « qualité bus » par ligne. De plus, le fait que certaines villes de la métropole ne voient pas l'intérêt d'investir dans les transports en commun constitue aujourd'hui un frein, à lever, au développement du réseau de transport urbain.

<http://uvn.asso.fr>



MISE EN PLACE D'UN RÉSEAU EXPRESS VÉLO



Témoignage de l'association ADAV Droit Au Vélo :

Plusieurs itinéraires de type Réseau Express Vélo pourraient selon l'association aisément figurer au schéma directeur vélo de la métropole de Lille, mais aucun n'est à ce jour porté politiquement. De plus, le nouveau plan de circulation limitant l'accès de l'hypercentre aux voitures, mis en œuvre à l'été 2016, n'est pas suffisamment ambitieux : il devrait être élargi à l'ensemble de la commune, en favorisant le vélo plutôt que la voiture sur de nombreux axes.

Le Plan de déplacements urbains affiche des objectifs clairs (faire passer la part du vélo de 2 à 10 % et faire passer la part d'usagers de la voiture de 56 à 35 % d'ici 2020), mais ces objectifs sont loin d'être atteints. Pour autant, le PDU représente une avancée : dans le cadre de ce nouveau plan, et du fait de la volonté affichée par la Métropole de Lille de revoir son réseau vélo, il y a ainsi eu la mise en place d'un schéma cyclable et le vote d'un budget de 30 millions d'euros sur quatre ans pour traiter les coupures et discontinuités à l'échelle de la métropole.

La ville de Lille a trop limité le périmètre de son plan de circulation à l'hypercentre, très attractif, et se heurte à la politique menée par les autres villes qui pourraient faire plus pour contraindre la voiture, et il reste beaucoup à faire en termes d'aménagements cyclables structurants et de sécurisation des déplacements à vélo.

www.droitauvelo.org

🕒 En complément, nous vous invitons à consulter les résultats, pour Lille, de l'enquête réalisée en 2017 par la Fédération des usagers de la bicyclette (FUB) et qui a permis de recueillir le ressenti des usagers sur la cyclabilité de leur ville :

https://public.tableau.com/shared/B43TSHY3K?:display_count=no



INCITATIONS AU CHANGEMENT DES COMPORTEMENTS



Témoignage de l'association ADAV Droit Au Vélo :

La ville a fait des efforts pour reprendre de la place à la voiture et mieux partager l'espace public au profit des piétons et cyclistes, comme l'implantation d'arceaux de stationnement vélos sur des places de stationnement voitures. Mais il manque encore une forte volonté pour sécuriser les déplacements en mode actif, ce qui demande par exemple une infrastructure continue et lisible et la généralisation de la limitation des vitesses à 30 km/h.

La ville a fait de nombreux efforts pour reprendre de la place à la voiture et mieux partager l'espace public au bénéfice des piétons et cyclistes : implantation massive d'arceaux de stationnement des vélos, régulièrement installés sur des places de stationnement auto (même si le budget qui y est consacré a été fortement réduit depuis trois ans – on est passé de 400 implantations par an à moins de 200) ou encore création de nombreux double-sens cyclables dans les rues à sens unique. Cependant, il manque encore une forte volonté politique pour sécuriser les déplacements en mode actif et faire du vélo un mode de déplacement privilégié, et ce malgré une forte augmentation de la pratique ces dernières années. Cela devrait passer par : la création d'une infrastructure continue et lisible ; l'apaisement des vitesses en généralisant la limitation à 30 km/h ; la suppression d'un grand nombre de carrefours à feu ; la verbalisation des comportements dangereux comme le stationnement sauvage sur les trottoirs et les aménagements cyclables.

www.droitauvelo.org

Témoignage de l'association Union des voyageurs du nord (UVN) :

La ville de Lille s'est positionnée en faveur d'un plan de circulation assez ambitieux en 2016, pour amener un changement des comportements et limiter les déplacements en voiture. Mais, le bilan est mitigé notamment du fait d'une politique des villes voisines souvent encore favorable à la voiture. Lille et la métropole ne peuvent pas mettre en place un grand réseau de transport intercommunal sans l'engagement des autres villes.

Le PDU a amené plusieurs avancées avec en 2016 un nouveau plan de circulation et la suppression du trafic de transit (les voitures peuvent accéder au centre-ville mais la possibilité de le traverser en voiture est très limitée), et des efforts pour un meilleur équilibre entre les voitures et les modes de transport doux (par exemple, mise en place de nouvelles zones de rencontre autour de la cathédrale, près du palais de justice ou dans la rue de Gand dans le Vieux-Lille). Cependant, ce plan a fait l'objet de plusieurs retours en arrière, et il y a toujours un manque d'ambition avec notamment un secteur piétonnier encore insuffisant. Le bilan de ce plan est donc mitigé, et cela tient aussi beaucoup au fait que les villes autour de Lille continuent de faciliter les déplacements en voiture, avec des stationnements possibles sur les lieux de travail, des parkings accessibles en ville, des autoroutes gratuites en « toile d'araignée » qui rendent la circulation automobile plus confortable. Dans ce contexte, l'UVN propose plusieurs pistes : des transports en commun performants, une politique de développement du vélo urbain, une augmentation du réseau ferroviaire, une dissuasion de l'usage de la voiture avec la mise place de péage urbain, ou encore davantage de secteurs piétonniers.

<http://uvn.asso.fr/>

Lyon

Mobilité durable : quelle dynamique à Lyon ?



Restrictions
sur les voitures polluantes



Simple engagement à mettre en place une Zone à circulation restreinte (ZCR) permanente et pas d'engagement en faveur d'une ville libérée des voitures diesel et essence.

[Retrouvez l'explication Greenpeace/RAC p 25.](#)



Renforcement de l'offre
de transports en commun



Volonté politique mais projet(s) ne répondant pas forcément aux enjeux prioritaires, pour l'association Lyon-Métro Transports Publics et pour la coordination Darly.

[Retrouvez le témoignage explicatif de Lyon-Métro Transports Publics/coordination Darly p 25.](#)



Mise en place d'un réseau
express vélo



Pas d'ambition affichée de mettre en place un réseau express vélo et pas ou peu de progrès sur le terrain dans ce sens, pour l'association La Ville à Vélo.

[Retrouvez le témoignage explicatif de La Ville à Vélo p 26.](#)



Incitations au changement
des comportements



Des mesures incitatives en place mais qui restent insuffisantes, pour l'association La Ville à Vélo et pour l'association Lyon-Métro Transports Publics/coordination Darly.

[Retrouvez leurs témoignages explicatifs p 27.](#)



RESTRICTIONS SUR LES VOITURES POLLUANTES



Explication de Greenpeace et du Réseau Action Climat :

Lauréate parmi d'autres de l'appel à projets "villes respirables à 5 ans" lancé en 2015, Lyon s'était dans ce cadre engagée à étudier la mise en place d'une zone à circulation restreinte. Une zone de protection de l'atmosphère a été mise en place en 2016 (restrictions de circulation ponctuelles et en réaction à des pics de pollution). Dans le cadre de la feuille de route "qualité de l'air" élaborée suite à l'injonction du Conseil d'Etat de juillet 2017 et rendue publique par le gouvernement en avril dernier, la métropole de Lyon s'est de nouveau engagée à mettre en place une zone à faibles émissions. Cette dernière couvrirait le périmètre Lyon-Villeurbanne (intra-périphérique), elle ne concernerait que les poids lourds et les véhicules utilitaires légers les plus polluants (et donc pas les voitures) mais elle aurait le mérite d'être permanente. Au-delà de cet engagement qu'il reste à concrétiser, quid de pousser l'ambition jusqu'à une ville à très faibles émissions (sans véhicules diesel puis essence) ?



RENFORCEMENT DE L'OFFRE DE TRANSPORTS EN COMMUN



Témoignage de l'association Lyon-Métro Transports Publics et de la coordination Darly :

L'ancien maire et président de la Métropole de Lyon a promis, dans l'agitation de la campagne municipale de 2014, une cinquième ligne de métro, que même nos associations estiment peu opportune. Mais ses successeurs veulent la faire là où elle a été promise, après avoir prétendument étudié, puis éliminé une dizaine d'alternatives sans même les diffuser publiquement, ce qui constitue un déficit de démocratie. Nous plaidons en priorité pour le renforcement des réseaux bus et tramways.

<http://www.darly.org/reseau-darly>

<http://www.lyonmetro.org>



MISE EN PLACE D'UN RÉSEAU EXPRESS VÉLO



Témoignage de l'association La Ville à Vélo :

Lyon ne dispose pas de réseau express vélo. En dehors des berges du Rhône, les pistes cyclables sont régulièrement interrompues par des intersections pénalisantes pour les cyclistes (saut de bordure ou de caniveau, feux non synchronisés) et s'arrêtent aux limites de Lyon. Les pistes sont peu conviviales : difficile de rouler à deux de front sans se gêner. En revanche, un jalonnement spécifique au vélo permet de s'orienter facilement dans la ville.

<https://lavilleavelo.org/>

En complément, nous vous invitons à consulter les résultats, pour Lyon, de l'enquête réalisée en 2017 par la Fédération des usagers de la bicyclette (FUB) et qui a permis de recueillir le ressenti des usagers sur la cyclabilité de leur ville :

https://public.tableau.com/shared/W5ZYF7YPW?:display_count=no

Vous trouverez ici l'analyse de Pignon sur Rue, la Maison du vélo de Lyon, sur cette enquête :

<http://www.pignonsurrue.org/barometre-des-villes-cyclables/>



INCITATIONS AU CHANGEMENT DES COMPORTEMENTS



Témoignage de l'association la Ville à Vélo :

Lyon reste timide dans sa politique d'incitation au changement des comportements de mobilité. Des actions sont progressivement engagées sur le stationnement des véhicules en voirie, mais peu sur les alternatives à la voiture individuelle. La communication en faveur du vélo se limite à la promotion de Vélo'V. Exemple dans le quartier Part-Dieu en travaux : ajout temporaire de voies pour véhicules motorisés au détriment d'aménagements cyclables.

<https://lavilleavelo.org/>

Témoignage de l'association Lyon-Métro Transports Publics/coordination Darly :

À Lyon, le discours officiel va dans le sens d'une limitation de l'usage de la voiture et du développement des alternatives et certaines mesures sont intéressantes, comme la diminution des stationnements automobiles en surface. Mais, en comparaison avec certaines villes d'Europe, cela reste limité. On constate des hésitations à faire plus et plus vite, peut-être sous la pression notamment de groupes cherchant à préserver la circulation automobile.

Depuis environ 20 ans, la circulation a effectivement baissé dans la zone centrale de l'agglomération, grâce au développement des transports en commun et de l'alternative vélo, à un certain nombre de mesures comme la diminution des surfaces de stationnement automobile (transformation, sur les Berges du Rhône, de parkings en aires de promenade et de loisir) et à un discours officiel en faveur de la maîtrise de la circulation automobile. Il en résulte que chacun peut concevoir et observer ce qu'est une ville moins encombrée par les voitures. Mais beaucoup reste encore à faire si on se compare à d'autres grandes villes européennes. Il faut une volonté politique plus forte. A titre d'exemple, le cours Emile Zola à Villeurbanne, qui était initialement une chaussée 2 x 2 voies voitures, est transformé en 2 voies voitures + 2 voies cycles, mais seulement sur une courte distance chaque année et c'est fait de façon volontairement coûteuse (lourdes études préalables, plantations, revêtement de sol de qualité...) : cela fera bonne figure dans le journal municipal au vu de la qualité et des sommes investies. Mais de plus grandes longueurs pourraient être transformées plus vite si on évitait les aménagements coûteux et si l'on faisait preuve de plus de volonté politique.

<http://www.darly.org/reseau-darly>

<http://www.lyonmetro.org>

Marseille

Mobilité durable : quelle dynamique à Marseille ?



Restrictions
sur les voitures polluantes



Pas d'engagement à mettre en place une Zone à circulation restreinte (ZCR) permanente et pas d'engagement en faveur d'une ville libérée des voitures diesel et essence.

[Retrouvez l'explication Greenpeace/RAC p 29.](#)



Renforcement de l'offre
de transports en commun



Volonté politique insuffisante et projet(s) ne répondant pas forcément aux enjeux prioritaires, pour l'association FNAUT-PACA.

[Retrouvez le témoignage explicatif de FNAUT-PACA p 29.](#)



Mise en place d'un réseau
express vélo



Pas d'ambition affichée de mettre en place un réseau express vélo et pas ou peu de progrès sur le terrain dans ce sens, pour le collectif Vélos en Ville.

[Retrouvez le témoignage explicatif de Vélos en Ville p 30.](#)



Incitations au changement
des comportements



Pas ou peu de mesures incitatives, pour le collectif Vélos en Ville et pour l'association FNAUT-PACA :

[Retrouvez leurs témoignages explicatifs p 30.](#)



RESTRICTIONS SUR LES VOITURES POLLUANTES



Explication de Greenpeace et du Réseau Action Climat :

À Marseille, il n'y a pas d'ambition affichée de mettre en place une zone à circulation restreinte permanente ni de libérer progressivement et rapidement la ville des véhicules diesel puis essence. Seules des restrictions de circulation ponctuelles et en réaction à des pics de pollution peuvent être mises en œuvre dans le cadre de la zone de protection de l'atmosphère mise en place en 2017 à l'échelle départementale, or c'est la pollution de fond qui est la plus néfaste pour la santé.



RENFORCEMENT DE L'OFFRE DE TRANSPORTS EN COMMUN



Témoignage de l'association FNAUT-PACA (Groupement Provence Alpes Côte d'Azur de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports) :

Marseille est une ville pauvre avec un endettement de 200 % (deux fois le budget annuel) et qui gaspille beaucoup son argent dans des partenariats public-privé hasardeux (stade, patinoire, écoles primaires). Il n'y a plus beaucoup d'argent pour les transports et il est utilisé pour des projets routiers inutiles comme le Boulevard Urbain Sud, colonne vertébrale des projets immobiliers. Cet endettement plombe totalement les investissements de la nouvelle Métropole.

Marseille fait 2,5 fois Paris en superficie. Il y a seulement deux lignes de métro et trois lignes de tramway certifiés "qualité" en hyper-centre. Le prolongement de la ligne 2 de métro en direction des quartiers Nord attend son ouverture depuis plus d'un an. Et Marseille a démantelé son réseau de trolleybus. De plus, le territoire immense en habitat diffus favorise une utilisation démesurée de la voiture. Conséquences : les lignes de bus, les seules à desservir la périphérie, sont engluées dans les embouteillages. Quant au plan vélo, il est totalement indigent et le vélo reste un mode de déplacement mineur dans l'esprit de nos élus. Aujourd'hui c'est la nouvelle métropole Aix-Marseille-Provence qui assure la programmation des investissements et leur financement, en matière de transports, mais elle est financièrement plombée par la dette de Marseille. Certains projets utiles qui étaient financés auparavant par les groupements de communes et qui étaient en train de se mettre en place ont ainsi été supprimés par la métropole. Dans la liste des projets de la métropole, on trouve des projets routiers inutiles comme le Boulevard Urbain Sud (290 millions d'euros), prolongement de la rocade L2 vers les plages du Prado et de la Pointe Rouge à travers des quartiers résidentiels. Il y a aussi le projet de trois lignes de bus à haut niveau de service (BHNS) en périphérie, dont deux sont déjà achevées ; mais rien n'est prévu pour les bus du quotidien. Marseille est régulièrement citée comme l'une des villes les plus polluées de France, pollution essentiellement due au trafic routier. Mais la grande excuse du Maire est de dire qu' à Marseille, il n'y a pas de pollution car il y a le mistral ! C'est désespérant. <http://www.fnaut-paca.org/>



MISE EN PLACE D'UN RÉSEAU EXPRESS VÉLO



Témoignage du collectif Vélos en Ville :

Il n'existe à Marseille aucun réseau ni aucune planification stratégique. Le travail sur le schéma directeur des modes doux s'est soldé par trois chiffres et trois photos de cartes illisibles dans le Plan de déplacement urbain adopté par la communauté urbaine en 2013. Les aménagements existants, en comptabilisant tout ce qui peut l'être, se résument à 70 km pour Marseille (2,5 fois la taille de Paris) et sont d'une qualité plus que critiquable.

<http://www.velosenville.org/>

☉ En complément, nous vous invitons à consulter les résultats, pour Marseille, de l'enquête réalisée en 2017 par la Fédération des usagers de la bicyclette (FUB) et qui a permis de recueillir le ressenti des usagers sur la cyclabilité de leur ville :

https://public.tableau.com/shared/GHJ9XBW4R?:display_count=no

☉ Et vous trouverez ici l'analyse du collectif Vélos en Ville sur cette enquête :

<http://www.velosenville.org/index.php/ecomobilite/1307-communique-presse-barometre-des-villes-cyclables-marseille>



INCITATIONS AU CHANGEMENT DES COMPORTEMENTS



Témoignage du collectif Vélos en Ville :

L'ancienne communauté urbaine avait mis en place une très timide aide à l'achat de vélos à assistance électrique, limitée à quelques dizaines de vélos par an et qui n'existe plus. Seul subsiste le vélo en libre-service qui, avec 3,3 millions d'euros par an, capte la totalité de l'enveloppe vélo. De l'autre côté, l'offre de stationnement pour les voitures est pléthorique, le stationnement payant quasi inexistant ou très peu onéreux, tandis que le stationnement sauvage est très largement toléré.

<http://www.velosenville.org/>

Témoignage de l'association FNAUT-PACA (Groupement Provence Alpes Côte d'Azur de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports) :

Il n'y a pas d'expérimentation en place. De plus, on sait que la possibilité de stationnement à l'arrivée encourage l'utilisation de la voiture dans les déplacements domicile / travail. À Marseille, la voiture est reine et le stationnement anarchique, y compris sur les trottoirs. Les soirs de match au Vélodrome, c'est la compétition des 4x4 pour enjamber tous les obstacles.

L'automobile occupe encore une place prépondérante, et tout est fait pour faciliter son usage : parkings en centre-ville tunnel Prado-Carénage (payant) et rocade L2 – deux réalisations qui facilitent le transit (aux heures creuses) et accroissent les nuisances.

<http://www.fnaut-paca.org/>

Montpellier

Mobilité durable : quelle dynamique à Montpellier ?



Restrictions
sur les voitures polluantes



Zone piétonne importante en centre-ville,
mais pas d'engagement en faveur d'une ville
libérée des voitures diesel et essence

[Retrouvez l'explication Greenpeace/RAC
p 32.](#)



Renforcement de l'offre
de transports en commun



Manque de volonté politique,
pour l'association Mobilité et Déplacements
Durables (membre FNAUT).

[Retrouvez le témoignage explicatif
de l'Association Mobilité
et Déplacements durables p 32.](#)



Mise en place d'un réseau
express vélo



**Ambition affichée de mettre en place
un réseau express vélo mais pas ou peu
de progrès sur le terrain dans ce sens**
pour l'association Vélocité Montpellier.

[Retrouvez le témoignage explicatif
de VéloCité Montpellier p 33.](#)



Incitations au changement
des comportements



Pas ou peu de mesures incitatives
pour l'association Vélocité Montpellier.

[Retrouvez le témoignage explicatif de Vélocité
Montpellier p 33.](#)



RESTRICTIONS SUR LES VOITURES POLLUANTES



Explication de Greenpeace et du Réseau Action Climat

A Montpellier, le centre-ville est l'une des plus grandes zones piétonnes de France, accessible temporairement aux véhicules mais avec beaucoup de restrictions. Néanmoins, il n'y a pas d'ambition affichée de mettre en place une zone à circulation restreinte permanente ni d'engagement à libérer progressivement et rapidement la ville des véhicules diesel puis essence. Seules des restrictions de circulation ponctuelles et en réaction à des pics de pollution peuvent être mises en œuvre dans le cadre de la zone de protection de l'atmosphère mise en place en 2017 à l'échelle départementale, or c'est la pollution de fond qui est la plus néfaste pour la santé.



RENFORCEMENT DE L'OFFRE DE TRANSPORTS EN COMMUN



Témoignage de l'association Mobilité et Déplacements Durables :

On constate à Montpellier une absence de volonté, de la part de l'actuelle équipe municipale élue en 2014, de remédier aux congestions automobiles et de favoriser les déplacements alternatifs à l'autosolisme. Fin octobre 2016, le maire et président de la métropole de Montpellier a d'ailleurs reçu le "ticket rouge" de la FNAUT.

Il a suspendu la réalisation de la ligne 5 de tramway de Montpellier, n'a pas lancé le projet de Vélostation à la gare de Montpellier, ne s'est pas retiré du projet de 2ème gare TGV, et a exigé le développement d'infrastructures routières à haut débit au niveau de la métropole montpelliéraine (doublement autoroute A9, contournement Ouest et déviation Est de Montpellier, ...).

De plus, on manque d'actes significatifs sur les mobilités alternatives. Le report des travaux effectifs sur la ligne 5 du tramway à la fin du mandat est problématique, d'autant plus que sa réalisation sera phasée. De plus, le choix annoncé de commencer ces travaux par le tronçon "université" en intra-muros, au Nord Est de Montpellier, témoigne également d'un manque de considération pour la situation extra-muros (embouteillages particulièrement criants dans les communes périphériques Ouest) et pour les enjeux de déplacements à l'échelle de la métropole, au-delà de la seule ville centre. Il est nécessaire de s'ouvrir aux autres communes et à leurs besoins en termes d'amélioration de la mobilité.

Nous soutenons les exigences de Vélocité en particulier sur la zone 30 dans toute la métropole - pour réduire le sentiment d'insécurité dû au différentiel de vitesse excessif - ainsi que sur la création d'un Réseau Express Vélo reliant entre elles toutes les communes de la Métropole, éloignées les unes des autres en moyenne de 3 à 4 km soit 10 à 15 mn de vélo.



MISE EN PLACE D'UN RÉSEAU EXPRESS VÉLO



Témoignage de l'association Vélocité Montpellier :

Un « schéma directeur des mobilités actives » est en projet depuis un certain temps à Montpellier Méditerranée Métropole. Ce projet, qui n'est pas établi en concertation avec les associations d'utilisateurs, semble prévoir, à un horizon incertain et sans financement assuré, la création d'un réseau express vélo, actuellement inexistant. Le réseau cyclable de Montpellier et de sa périphérie reste fragmentaire et incohérent. Il existe peu d'axes structurants qui peuvent y être parcourus à vélo sans danger. Les carrefours et ronds-points, même les plus récents, ne sont quasiment jamais prévus pour un usager à vélo.

La liste des points noirs (c'est-à-dire des zones cyclables qui défient la logique et la sécurité des usagers), ou des améliorations à apporter, est très longue. Pour Montpellier intramuros, citons l'avenue de Toulouse, la voie Domitienne, l'avenue de la Liberté, la route de Mende, l'avenue du Père Soulas...

<https://www.velocite-montpellier.fr/>

🕒 En complément, nous vous invitons à consulter les résultats, pour Montpellier, de l'enquête réalisée en 2017 par la Fédération des usagers de la bicyclette (FUB) et qui a permis de recueillir le ressenti des usagers sur la cyclabilité de leur ville :

https://public.tableau.com/shared/7FMWX36GM?:display_count=no

🕒 Et vous trouverez ici l'analyse de l'association Vélocité Montpellier sur cette enquête :

<https://www.velocite-montpellier.fr/barometre-des-villes-cyclables-montpellier-en-queue-de-peloton/>



INCITATIONS AU CHANGEMENT DES COMPORTEMENTS



Témoignage de l'association Vélocité Montpellier :

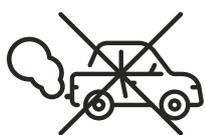
Nous proposons d'oser les zones 30 à l'échelle des quartiers pour aller vers une ville apaisée, d'exploiter le Code de la route pour aller vers un Code de la Rue et vers plus de respect entre usagers, piétons, automobilistes et cyclistes. De plus, la sécurisation de la circulation sur les voies cyclables doit être la priorité aujourd'hui. Il ne faut pas oublier que sur les 12 premières villes de France, Montpellier est la seule à ne pas avoir encore mis en place le « tourner à droite au feu » cycliste.

Le « livre blanc » de Vélocité Montpellier qui explique la problématique de la place du vélo dans la ville de Montpellier et ses alentours et expose des propositions pour améliorer le réseau cyclable montpelliérain :

http://www.velocite-montpellier.fr/wp-content/uploads/2013/10/2015-11-VelociteMTP_Aujourd'hui_demain_Velo_dans_grand_Montpellier.pdf

Nantes

Mobilité durable : quelle dynamique à Nantes ?



Restrictions
sur les voitures polluantes



Zone à trafic limité en place, mais pas d'engagement en faveur d'une ville libérée des voitures diesel et essence.

[Retrouvez l'explication Greenpeace/RAC p 35.](#)



Renforcement de l'offre
de transports en commun



Volonté politique et projet(s) répondant plutôt aux enjeux prioritaires, pour l'association ANDE.

[Retrouvez le témoignage explicatif de l'ANDE p 35.](#)



Mise en place d'un réseau
express vélo



Ambition affichée et plutôt satisfaisante de mettre en place un réseau express vélo et aménagements en cours, pour l'association Place Au Vélo.

[Retrouvez le témoignage explicatif de Place Au Vélo p 36.](#)



Incitations au changement
des comportements



Des mesures incitatives plutôt satisfaisantes pour l'association Place Au Vélo.
Des mesures incitatives plutôt satisfaisantes et un engagement à poursuivre dans ce sens, pour l'association ANDE.

[Retrouvez leurs témoignages explicatifs p 37.](#)



RESTRICTIONS SUR LES VOITURES POLLUANTES



Explication de Greenpeace et du Réseau Action Climat

La ville de Nantes expérimente depuis 2012 une zone à trafic limité en centre-ville, sur le modèle italien : seuls les véhicules des riverains, des artisans, des livreurs et des commerçants, ainsi que les bus et les taxis peuvent circuler, ce qui encourage les mobilités alternatives. En revanche, Nantes ne s'est pas engagée sur la mise en oeuvre d'une zone faibles, puis très faibles, émissions, où seraient progressivement interdits les véhicules diesel puis essence.



RENFORCEMENT DE L'OFFRE DE TRANSPORTS EN COMMUN



Témoignage de l'association nantaise Déplacements Environnement (ANDE) :

Les demandes de notre association portent essentiellement sur des points de détail et des ajustements. Le réseau de transport en commun de Nantes Métropole est de très bonne qualité et dessert le territoire de façon satisfaisante, tant diamétrale que transversale, même s'il reste des manques à combler en termes à la fois quantitatifs et qualitatifs.

La mise en place des neuf lignes de « chronobus » est un succès et répond aux besoins des usagers (fréquence, capacité, itinéraires). Les choix d'investissement en termes de modernisation des équipements (remplacement des anciennes rames de tram par des rames plus grandes et aux normes « personnes à mobilité réduite », augmentation de la capacité et passage à l'électrique du « busway », etc.) nous semblent légitimes. Le programme d'action pour les années à venir (Plan de déplacements urbains) est ambitieux et répond à nombre de nos demandes tant en termes de choix que de niveaux d'investissements.

<http://fubicy.org/nantes-ande/>



MISE EN PLACE D'UN RÉSEAU EXPRESS VÉLO



Témoignage de l'association Place Au Vélo :

La volonté politique très claire est altérée par une absence de culture vélo qui se ressent dans la mise en œuvre du plan vélo, souvent contraint par une culture routière encore trop prééminente. Nous observons une dilution de cette volonté entre la Maire-Présidente et les élus en charge de la politique mobilité, puis les services techniques, ensuite les services déconcentrés et enfin les entreprises en charge de la réalisation.

Nantes Métropole a mis en place deux plans vélos successifs de 50 millions d'euros sur les périodes 2009-2014 puis 2015-2020. Le premier a mis l'accent sur des aménagements fondamentaux et a permis une mise en application, très tôt, de dispositifs tels que les sas vélo, les doubles-sens cyclables, les voies en site propre en hyper centre-ville. Le second plan vise à améliorer les aménagements, traiter les coupures urbaines, expérimenter un giratoire de sortie de périphérie en priorité vélos et l'aménagement d'axes structurants Nord/Sud et Est/Ouest. Un effort est demandé pour rendre lisible et visible la cyclabilité de la ville aujourd'hui encore problématique, ce qui explique la stagnation de la part modale vélo malgré ces plans vélo successifs. A nos yeux, l'effectif des techniciens doit être renforcé pour suivre et réaliser. Par ailleurs nous souffrons d'une absence de politique d'information, d'éducation et de verbalisation du non-respect des aménagements vélo par les automobilistes.

<http://placeauvelo-nantes.fr/>

● En complément, nous vous invitons à consulter les résultats, pour Nantes, de l'enquête réalisée en 2017 par la Fédération des usagers de la bicyclette (FUB) et qui a permis de recueillir le ressenti des usagers sur la cyclabilité de leur ville :

https://public.tableau.com/shared/Q4GJGRZCM?:display_count=no

● Et vous trouverez ici l'analyse de l'association Place Au Vélo sur cette enquête :

<https://placeauvelo-nantes.fr/climat-velo-a-nantes/>



INCITATIONS AU CHANGEMENT DES COMPORTEMENTS



Témoignage de l'association Place Au Vélo :

La métropole fait partie de celles qui ont mis très tôt en place un système de vélos en libre-service qui a porté ses fruits et qui ont proposé un dispositif de soutien à l'achat de vélos à assistance électrique (aujourd'hui supprimé puisque l'Etat avait mis son dispositif en place). Les services vélos sont bien développés. Si la part modale stagne à 4 % en moyenne, la métropole cherche à gagner le pari des 12 %.

Plusieurs initiatives intéressantes : la métropole, au travers de son Comité d'usagers de l'espace public (dont Place Au Vélo est membre) vient de lancer un atelier de six mois sur le changement de comportement mobilité accompagné d'un sociologue-chercheur. Par ailleurs, le récent renouvellement du marché pour les vélos en libre-service (Bicloo) s'accompagne également de locations vélos (et vélos à assistance électrique) longue durée, ainsi que de la création d'une maison du Bicloo ouverte aux associations et d'un Bicloo bus pour aller à la rencontre des habitants des 24 communes de la métropole, dispositifs auxquels Place Au Vélo est associé.

En revanche, il reste à progresser vers un meilleur contrôle de l'application de la politique vélo qui doit être assortie de pédagogie, de formation et de verbalisation (le contrat/la contrainte). De plus, si un travail a été mené sur la ville apaisée, les zones 30 sont encore trop disparates et non respectées.

<http://placeauvelo-nantes.fr/>

Témoignage de l'association nantaise Déplacements Environnement (ANDE) :

Plusieurs mesures intéressantes ont été engagées, comme une politique tarifaire sociale et l'existence de nombreux parkings-relais pour permettre aux résidents des zones périphériques de prendre les transports en commun quand ils rejoignent la ville-centre. Il reste encore beaucoup à faire en termes de développement du co-voiturage, notamment pour rejoindre ces parkings-relais, et il faut encore réduire la capacité de stationnement dans le centre-ville et dans les zones d'activité afin de favoriser l'usage des transports collectifs.

Au-delà de la question du système de transport, c'est l'urbanisme de la ville qu'il faut revoir pour aller vers de la multi-polarité et permettre aux gens de vivre la ville à pied. A Nantes, c'est possible quand on habite en centre-ville, mais on est encore loin quand on habite en périphérie.

<http://fubicy.org/nantes-ande/>

Nice

Mobilité durable : quelle dynamique à Nice ?



Restrictions
sur les voitures polluantes



Pas d'engagement à mettre en place une Zone à circulation restreinte (ZCR) permanente et pas d'engagement sur une ville libérée des voitures diesel et essence

[Retrouvez l'explication Greenpeace/RAC p 39.](#)



Renforcement de l'offre
de transports en commun



Pas de contact établi à ce stade avec une association de défense des usagers des transports en commun à Nice.



Mise en place d'un réseau
express vélo



Pas d'ambition affichée de mettre en place un réseau express vélo et pas ou peu de progrès sur le terrain dans ce sens, pour le collectif Nice à Vélo.

[Retrouvez le témoignage explicatif de Nice à Vélo. p 40.](#)



Incitations au changement
des comportements



Des mesures incitatives en place mais qui restent insuffisantes pour le collectif Nice à Vélo.

[Retrouvez le témoignage explicatif de Nice à Vélo p 40.](#)



RESTRICTIONS SUR LES VOITURES POLLUANTES



Explication de Greenpeace et du Réseau Action Climat

À Nice, il n'y a pas d'ambition affichée de mettre en place une zone à circulation restreinte permanente et de libérer progressivement et rapidement la ville des véhicules diesel puis essence.



RENFORCEMENT DE L'OFFRE DE TRANSPORTS EN COMMUN



Pas de contact établi à ce stade avec une association de défense des usagers des transports en commun à Nice.



MISE EN PLACE D'UN RÉSEAU EXPRESS VÉLO



Témoignage du collectif Nice à Vélo :

À Nice, on regrette un manque de volonté politique sur le développement du vélo. Les aménagements réalisés ces dernières années (notamment le long de la promenade du Paillon et la promenade des Anglais) sont des avancées mais sont loin d'être suffisants. On manque d'itinéraires cohérents et d'équipements (parcs à vélos, protection des parcours contre les incivilités, ...) permettant aux cyclistes de circuler en sécurité pour aller d'un quartier à l'autre.

L'insuffisance résulte de la discontinuité entre, d'une part, un axe Est-Ouest en littoral très bien aménagé et équipé de bornes de vélos en libre-service (zone touristique) et, d'autre part, les quartiers périphériques dans lesquels les aménagements sécurisés et les éléments de signalisation sont quasiment inexistantes. La carence est encore plus flagrante pour le maillage des quartiers périphériques Est-Ouest.

De manière générale, Nice ne bénéficie pas d'un réseau express vélo, au sens où les aménagements ont été créés de façons éparées et disséminées et en dehors d'une logique de réseau. De plus, on peut regretter que la construction du tramway n'ait pas été accompagnée d'une politique cyclable en parallèle. Enfin, il n'y a pas de garages vélos et les arceaux pour se garer font défaut dans les points stratégiques des gares, des places principales et de la principale avenue commerçante.

<https://www.facebook.com/CollectifNissaVelo/>

🕒 En complément, nous vous invitons à consulter les résultats, pour Nice, de l'enquête réalisée en 2017 par la Fédération des usagers de la bicyclette (FUB) et qui a permis de recueillir le ressenti des usagers sur la cyclabilité de leur ville :

https://public.tableau.com/shared/YHRMTRT8K?:display_count=no



INCITATIONS AU CHANGEMENT DES COMPORTEMENTS



Témoignage du collectif Nice à Vélo :

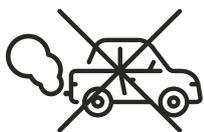
À Nice, où la présence de collines justifie le développement du vélo électrique, la Ville en a subventionné une partie de l'achat pendant un certain temps mais a arrêté cette subvention, tout comme la Région. Rien n'a été mis en place pour le stationnement des vélos. La circulation reste trop dangereuse pour la plupart des cyclistes (et des cyclistes potentiels) faute d'aménagements sécurisés.

Dans les points positifs, il y a eu le déploiement des «vélos bleus», système de location de vélos en libre-service avec de nombreuses stations en centre ville, et l'aménagement de deux belles pistes cyclables en sites protégés : l'une sur la Promenade des Anglais permettant de relier l'aéroport et d'aller jusqu'à Cagnes sur mer (14km), et l'autre reliant la Place Garibaldi au Front de Mer. Cela reste évidemment insuffisant pour constituer un maillage cohérent pour se déplacer sur l'ensemble de l'agglomération, mais cela constitue un premier pas.

<https://www.facebook.com/CollectifNissaVelo/>

Paris

Mobilité durable : quelle dynamique à Paris ?



Restrictions sur les voitures polluantes



Engagement en faveur d'une ville libérée des voitures diesel et essence, et zone à circulation restreinte (ZCR) permanente en place.

[Retrouvez l'explication Greenpeace/RAC p 42.](#)



Renforcement de l'offre de transports en commun



Volonté politique mais projet(s) ne répondant pas forcément aux enjeux prioritaires, pour l'association AUT Île-de-France.

[Retrouvez le témoignage explicatif de AUT Île-de-France p 42.](#)



Mise en place d'un réseau express vélo



Ambition affichée et plutôt satisfaisante de mettre en place un réseau express vélo et aménagements en cours, pour l'association Paris en Selle

[Retrouvez le témoignage explicatif de Paris en Selle p 43.](#)



Incitations au changement des comportements



Des mesures incitatives plutôt satisfaisantes et un engagement à poursuivre dans ce sens, pour l'association Paris en Selle et pour l'association AUT Île-de-France

[Retrouvez leurs témoignages explicatifs p 43.](#)



RESTRICTIONS SUR LES VOITURES POLLUANTES



Explication de Greenpeace et du Réseau Action Climat

À Paris, une zone à circulation restreinte est déjà en place pour les voitures les plus anciennes de manière permanente (c'est-à-dire que les restrictions ne s'imposent pas uniquement de manière temporaire, en réaction aux épisodes de pollution de l'air, mais bien tout au long de l'année). Régulièrement, une catégorie supplémentaire d'anciens véhicules sont interdits de circulation en semaine. De plus, Paris s'est fixé l'objectif d'une ville zéro véhicule diesel en 2024 et zéro véhicule essence en 2030 dans le cadre de son nouveau Plan climat : c'est un objectif intéressant même si nous demandons que des zones très faibles émissions (sans véhicules diesel puis essence) soient en place au plus tard en 2025 dans les agglomérations qui sont comme Paris les plus exposées à la pollution de l'air et couvertes à ce titre par un Plan de protection de l'atmosphère (PPA). Toute l'Île-de-France étant concernée par la pollution de l'air, les engagements pris par la Région de sortir également du diesel et de l'essence à travers son Plan climat et les discussions qui sont engagées à l'échelle de la Métropole du Grand Paris pour étendre la zone à circulation restreinte au niveau métropolitain sont des éléments encourageants qui doivent se concrétiser.



RENFORCEMENT DE L'OFFRE DE TRANSPORTS EN COMMUN



Témoignage de l'association des usagers des transports AUT Île-de-France :

Notre attente vis-à-vis de la Mairie de Paris : qu'elle donne la priorité, pour les transports en commun, aux transports de surface (bus et tramway). Et qu'elle travaille à l'élaboration d'un plan de déplacements de la ville qui tienne compte de cette priorité, et qui privilégie la marche, le vélo et les transports en commun, plutôt que les besoins de la circulation automobile qu'on s'est acharné à vouloir satisfaire pendant des décennies.

<http://www.aut-idf.org/>



MISE EN PLACE D'UN RÉSEAU EXPRESS VÉLO



Témoignage de l'association Paris en Selle :

À Paris, il n'y a pas de réseau cyclable : la ville est très en retard sur le vélo. Lors des projets d'aménagement, le vélo reste encore souvent la variable d'ajustement, notamment à cause de l'hostilité de la préfecture de police. Le Plan Vélo a pris beaucoup de retard et le réseau cyclable prévu est mité de renoncements ponctuels. Néanmoins, la dynamique vélo impulsée par la Mairie de Paris est exceptionnelle et sans équivalent en France. Paris est sur la bonne piste.

<https://parisenselle.fr>

🕒 En complément, nous vous invitons à consulter les résultats, pour Paris, de l'enquête réalisée en 2017 par la Fédération des usagers de la bicyclette (FUB) et qui a permis de recueillir le ressenti des usagers sur la cyclabilité de leur ville :

<https://public.tableau.com/profile/fub4080#!/vizhome/shared/R237F6N33>

🕒 Et vous trouverez ici l'analyse de l'association Paris en Selle sur cette enquête :

<https://parisenselle.fr/barometre-des-villes-cyclables/>

🕒 Nous vous invitons également à consulter le site de l'association des cyclistes franciliens, Mieux Se Déplacer à Bicyclette :

<https://mdb-idf.org/>



INCITATIONS AU CHANGEMENT DES COMPORTEMENTS



Témoignage de l'association Paris en Selle :

Paris subventionne l'achat de vélos-cargos pour les professionnels : la vélogistique est de plus en plus prise au sérieux. La ville aide aussi les copropriétés à s'équiper de stationnements vélo, malheureusement les critères sont trop restrictifs. Il reste très difficile de stationner son vélo à Paris, notamment en résidentiel (la nuit) et au niveau des gares. La ville a prévu d'installer un système innovant de vélos-box sur la voirie, que de nombreux Parisiens attendent avec impatience.

<https://parisenselle.fr>

Témoignage de l'association des usagers des transports AUT Île-de-France :

La ville de Paris a pris des initiatives courageuses en matière de facilitation de la marche et du vélo (opération « Paris Respire », travaux sur des grandes places, etc.) et nous soutenons l'initiative de piétonisation des berges de Seine. Les décisions prises en matière de régulation du stationnement en surface et l'intention exprimée par la Ville et la Région de favoriser les parkings-relais aux portes de Paris vont également dans le bon sens.

<http://www.aut-idf.org/>

Rennes

Mobilité durable : quelle dynamique à Rennes ?



Restrictions
sur les voitures polluantes



Pas d'engagement à mettre en place une Zone à circulation restreinte
et pas d'engagement en faveur d'une ville libérée des voitures diesel et essence.

[Retrouvez l'explication Greenpeace/RAC p 45.](#)



Renforcement de l'offre
de transports en commun



Volonté politique mais projet(s) ne répondant pas forcément aux enjeux prioritaires,
pour l'association AUTIV.

[Retrouvez le témoignage explicatif de AUTIV p 45.](#)



Mise en place d'un réseau
express vélo



Ambition affichée de mettre en place un réseau express vélo mais pas ou peu de progrès sur le terrain dans ce sens,
pour l'association Rayons d'action.

[Retrouvez le témoignage explicatif de Rayons d'action p 46.](#)



Incitations au changement
des comportements



Des mesures incitatives en place mais qui restent insuffisantes, pour l'association Rayons d'Action.

Des mesures incitatives plutôt satisfaisantes, pour l'association AUTIV.

[Retrouvez leurs témoignages explicatifs p 47.](#)



RESTRICTIONS SUR LES VOITURES POLLUANTES



Explication de Greenpeace et du Réseau Action Climat

À Rennes, le centre piétonnier progresse mais il n'y a pas d'ambition affichée de mettre en place une zone à circulation restreinte permanente ni d'engagement à libérer progressivement et rapidement la ville des véhicules diesel puis essence. A noter que des restrictions de circulation ponctuelles et en réaction à des pics de pollution pourront être mises en oeuvre à partir d'octobre 2018.



RENFORCEMENT DE L'OFFRE DE TRANSPORTS EN COMMUN



Témoignage de l'association des usagers des transports en Ile-et-Vilaine (AUTIV) :

Si Rennes développe un réseau de transport en commun, celui-ci ne dépasse pas vraiment la Rocade de manière efficace (exemple du métro limité à celle-ci). De plus, il n'y a pas de réseau de transport circulaire autour du centre-ville (rocade de proximité). Il y a des points positifs comme la mise à disposition à titre expérimental des voies d'arrêts d'urgence du réseau voies rapides/autoroutes pour faire circuler les bus venant de la périphérie en site propre.

Si Rennes développe un réseau de transport en commun, celui-ci ne dépasse pas vraiment la rocade de manière efficace : métro limité à celle-ci, bus en site propre encore à l'état expérimental en périphérie. Il y a, notamment, une mauvaise articulation/interconnexion avec la SNCF. La responsabilité en incombe plutôt à la SNCF et la Région Bretagne. Mais il n'y a pas eu beaucoup de réactions de la métropole par rapport aux fermetures de guichets dans des villes de l'agglomération (Bruz, L'Hermitage,...) ou à la limitation du nombre de trains s'arrêtant dans ces gares le week-end. Et concernant les limitations du nombre de trains, le principal problème est désormais le faible nombre de bus (réseau STAR de Keolis, la société de transports urbains de Rennes) desservant ces mêmes endroits le week-end.

Par ailleurs, il n'y a pas de réseau de transport circulaire autour du centre-ville (rocade de proximité). Le réseau de transports en commun est plutôt centralisateur (du centre à la périphérie). La gare Rennes TGV, susceptible d'alimenter ce genre de liaison transversale n'est pas considérée comme un pôle générateur de trafic important par Keolis.

Un point très positif depuis 2017 est la mise à disposition, à titre expérimental, des voies d'arrêt d'urgence du réseau de voies rapides/autoroutes pour faire circuler les bus venant de la périphérie en site propre. Il en va de même du développement du Vélostar (vélos électriques en libre-service à proximité de certaines stations de bus).

<http://www.autiv.org/>



MISE EN PLACE D'UN RÉSEAU EXPRESS VÉLO



Témoignage de l'association Rayons d'action :

À Rennes Métropole, on parle de réseau express vélo, mais les récentes réalisations et les projets qui nous sont présentés ne sont pas du tout à la hauteur, avec un niveau insuffisant de sécurité et de confort (pas ou peu en site propre, pistes sur trottoir avec des conflits piéton/vélo, nombreuses discontinuités,...). La ville-centre marque un volontarisme plus important et a ainsi voté un ambitieux plan vélo en 2015, mais malheureusement il n'est pas accompagné des moyens humains et financiers nécessaires à sa réalisation.

Rennes Métropole est en train de réviser son Plan de déplacement urbain (valable pour 10 ans et qui devrait être mis en œuvre pour la fin de l'année. Si le vélo y figure en bonne place, l'absence de visibilité sur les moyens humains et financiers laisse toutefois à craindre la réalisation d'aménagements de qualité insuffisante pour inciter le plus grand nombre à se déplacer à vélo. Les récentes réalisations et les projets qui nous sont présentés sont loin de pouvoir être considérés comme des autoroutes à vélo, avec un niveau insuffisant de sécurité et de confort (site propre partiel souvent discontinu, revêtement inadapté, piste sur trottoir engendrant des conflits entre piéton et cyclistes,...). Le vélo a pourtant un potentiel énorme sur le cœur de la Métropole, mais les liaisons entre la ville centre et les communes de 1^{ère} couronne ne sont malheureusement pas adaptées aux usagers les plus vulnérables. La ville centre est principalement pourvue d'aménagements type bande cyclable ou voie de bus partagé qui n'offrent pas des conditions de sécurité suffisante pour permettre à des cyclistes débutants de découvrir les avantages du vélo pour se déplacer au quotidien.

Si des progrès sont constatés ici et là, le réseau cyclable manque de cohérence et de coordination pour éviter les discontinuités qui anéantissent la cyclabilité de la ville. Les associations regrettent une concertation insuffisante, souvent trop tardive et peu cadrée qui ne permet pas une réelle prise en compte des attentes des usagers.

<http://www.rayonsdaction.org/>

🕒 En complément, nous vous invitons à consulter les résultats, pour Rennes, de l'enquête réalisée en 2017 par la Fédération des usagers de la bicyclette (FUB) et qui a permis de recueillir le ressenti des usagers sur la cyclabilité de leur ville : <http://www.rayonsdaction.org/dossier-de-presse-rennes-4e-ville-la-plus-cyclable-dans-sa-categorie-la-politique-cyclable-doit-etre-acceleree-pour-atteindre-le-podium-en-2019>



INCITATIONS AU CHANGEMENT DES COMPORTEMENTS



Témoignage de l'association Rayons d'Action :

Une mesure importante a été la création d'un parc de 1000 vélos à assistance électrique pour des locations longue durée, à un prix raisonnable. Il y a aussi un réseau de vélo en libre-service, mais qui fonctionne uniquement dans la ville centre, qui va être redimensionné à la baisse et dont le coût pour la collectivité reste élevé. Globalement, on manque encore de moyens et de concertation sur le vélo, et de mesures dissuasives à la voiture individuelle.

Une mesure importante a été mise en œuvre : la création d'un parc de 1000 vélos à assistance électrique pour des locations longue durée (mois/année) à un prix raisonnable - les études montrent que les locataires sont plutôt d'anciens automobilistes. Il y a aussi un réseau de vélo en libre-service (VELOSTAR, géré par Keolis) mais ce service ne concerne que la ville centre et pas tous les quartiers, le réseau va être redimensionné à la baisse (passage de 83 stations à 54, pour éliminer les stations « à faible trafic »), et ce service consomme une grande partie des moyens alloués globalement au vélo. Il n'y a pas eu à Rennes la mise en place d'une subvention pour l'achat d'un vélo à assistance électrique.

Par ailleurs, au niveau des services de la mairie, la gestion du trafic et des déplacements se fait plutôt encore malheureusement en termes de « gestion des flux de voitures », la logique d'aménagement reste en pratique encore centrée sur la voiture, et il n'y a pas de mesures dissuasives à l'utilisation de la voiture individuelle, pas de zone à circulation restreinte permanente...

Globalement, alors qu'en 2015 la ville de Rennes a affiché une ambition de 20 % de déplacements effectués en vélo pour 2020 (contre environ 5 % pour le moment), les moyens ne suivent pas. Le vélo est un peu le parent pauvre. Et, dès le vote du plan vélo, Rayons d'action avait proposé / demandé une concertation pour la réalisation des projets d'aménagement (afin de tenir compte de l'expérience et du besoin des usagers), mais cela n'est toujours pas effectif.

<http://www.rayonsdaction.org/>

Témoignage de l'association des usagers des transports en Ille et Vilaine (AUTIV) :

Il y a des mesures intéressantes comme la deuxième ligne de métro, la création d'un quai supplémentaire en gare SNCF, ou la dalle de couverture des voies ferrées de la gare pour relier les parties Nord et Sud de la ville. En revanche, on note un soutien encore insuffisant aux lignes de bus même si des mesures existent, comme l'Axe Est-Ouest.

Des mesures intéressantes : deuxième ligne de métro, création d'un quai supplémentaire en gare SNCF, dalle de couverture des voies ferrées de la gare pour relier les parties Nord et Sud de la ville. En revanche, le soutien aux lignes de bus n'est pas suffisant même si des mesures sont prises : l'axe Est-Ouest le long de la Vilaine va être desservi par plusieurs lignes, le réseau bus pourrait être totalement électrique en 2030, le réseau STAR propose une tarification attractive pour les catégories de population les moins fortunées... Il y a par ailleurs un manque global de stationnements proches des gares SNCF ou routières (la région Bretagne refuse de financer des parkings payants pour privilégier les parkings gratuits).

<http://www.autiv.org>

Strasbourg

Mobilité durable : quelle dynamique à Strasbourg ?



Restrictions sur les voitures polluantes



Simple engagement à mettre en place une Zone à circulation restreinte (ZCR) permanente et pas d'engagement en faveur d'une ville libérée des voitures diesel et essence.

[Retrouvez l'explication Greenpeace/RAC p 49.](#)



Renforcement de l'offre de transports en commun



Volonté politique et projet(s) répondant plutôt aux enjeux prioritaires, pour l'association ASTUS 67.

[Retrouvez le témoignage explicatif de ASTUS 67 p 49.](#)



Mise en place d'un réseau express vélo



Ambition affichée et plutôt satisfaisante de mettre en place un réseau express vélo et premiers axes cyclables structurants en place, pour l'association CADR67.

[Retrouvez le témoignage explicatif de CADR67 p 50.](#)



Incitations au changement des comportements



Un paquet solide de mesures incitatives déjà bien en place, pour l'association CADR67.

Des mesures incitatives en place mais qui restent insuffisantes, pour l'association ASTUS 67.

[Retrouvez leurs témoignages explicatifs p 51.](#)



RESTRICTIONS SUR LES VOITURES POLLUANTES



Explication de Greenpeace et du Réseau Action Climat

Lauréate parmi d'autres de l'appel à projets "villes respirables à 5 ans" lancé en 2015, Strasbourg s'était dans ce cadre engagée à étudier la mise en place d'une Zone à circulation restreinte. Une zone de protection de l'atmosphère a été mise en place en 2017 (approche ponctuelle et réactive en cas de pics de pollution). Dans le cadre de la feuille de route "qualité de l'air" élaborée suite à l'injonction du Conseil d'Etat de juillet 2017 et rendue publique par le gouvernement en avril dernier, il est évoqué une évolution de la réglementation pour atteindre "100 % des livraisons [transports de marchandises] en véhicules à faibles émissions en septembre 2022", au travers d'une démarche incitative et progressive qui débutera dès septembre 2018. De plus, Strasbourg a développé des zones à trafic apaisé et zones de rencontre dans son centre, qui permettent déjà de diminuer la place de la voiture. En revanche, la mise en oeuvre d'une zone à circulation restreinte permanente est encore à l'étude et Strasbourg ne s'est pas engagée sur l'interdiction totale des véhicules carburant aux énergies fossiles.



RENFORCEMENT DE L'OFFRE DE TRANSPORTS EN COMMUN



Témoignage de l'association des usagers des transports urbains de l'agglomération strasbourgeoise (ASTUS67) :

Au sein de l'Eurométropole, la ville de Strasbourg impulse une politique forte en faveur de l'intermodalité dans la chaîne des déplacements et pour une réduction globale de l'utilisation de la voiture en ville. La politique de développement des transports en commun reste volontariste malgré une période budgétaire fortement contrainte.

La dynamique de développement des transports en commun impulsée par la ville de Strasbourg dans l'Eurométropole va globalement dans le bon sens. La ville de Strasbourg y joue un rôle majeur puisque son maire est le 1^{er} vice-président en charge des transports, des mobilités et des déplacements, et de la stratégie et de la gestion du stationnement.

La politique reste volontariste malgré une période budgétaire fortement contrainte : extensions tram vers Koenigshoffen et vers la Robertsau, extension du bus à haut niveau de service vers la place de l'Etoile, aménagements en cours du réseau bus et de ses lignes structurantes, etc. Des aménagements courageux sont créés, notamment en termes de couloirs de bus, pour prioriser les transports en commun par rapport à la voiture.

Strasbourg possède en outre une des meilleures offres d'autopartage en France : un dispositif qui permet de se libérer de la voiture et de réduire l'utilisation de la voiture.

<https://astus67.fr/>



MISE EN PLACE D'UN RÉSEAU EXPRESS VÉLO



Témoignage de l'association CADR67 :

En matière de politique cyclable, Strasbourg est probablement en tête des villes françaises et est en bonne voie de création d'un réseau de pistes et parcours cyclables. Débuté il y a une trentaine d'années, ce réseau n'est toutefois pas achevé et ne peut encore être qualifié de « réseau express ». En comparaison de nombreuses villes du Pays de Bade et de Suisse, la situation de Strasbourg est tout juste moyenne, voire médiocre.

<https://cadr67.fr/>

En complément, nous vous invitons à consulter les résultats, pour Strasbourg, de l'enquête réalisée en 2017 par la Fédération des usagers de la bicyclette (FUB) et qui a permis de recueillir le ressenti des usagers sur la cyclabilité de leur ville : https://public.tableau.com/shared/GZZ4MM2W4?:display_count=no



INCITATIONS AU CHANGEMENT DES COMPORTEMENTS



Témoignage de l'association CADR67 :

Il existe une volonté réelle de développer les « circulations douces » : réseau d'environ 500 km de pistes cyclables dans la métropole, politique de piétonisation du, et dans une moindre mesure des, centre(s)-ville(s), mise en place de « zones 30 », système « VELHOP » et location (leasing) de 300 vélos à assistance électrique prévue à court terme,... Mais cette volonté est trop souvent contrariée par la prise en compte excessive d'intérêts contradictoires (eg. protection du stationnement automobile).

<https://cadr67.fr/>

Témoignage de l'association des usagers des transports urbains de l'agglomération strasbourgeoise (ASTUS67) :

Les mesures d'accompagnement des citoyens dans le changement restent insuffisantes. De plus, les bonnes intentions s'arrêtent trop souvent aux portes de la ville centre qui doit encore plus jouer son rôle moteur dans l'Eurométropole. La voiture continue d'être privilégiée dans les communes périphériques, y compris celles de la 1ère couronne pourtant fortement urbanisées, avec tous les désagréments que cela entraîne.

La densité du réseau de transports en commun et du réseau de pistes cyclables et l'intégration tarifaire du réseau TER (réservée aux seuls abonnés de la Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS) résidents de la métropole) sont incitatives, mais on constate encore un certain nombre d'insuffisances : absence de bus de nuit quatre nuits sur sept, gêne causée par la tolérance du stationnement sauvage, manque de volonté pour apaiser les conflits piétons/cyclistes. De plus, les bonnes intentions s'arrêtent trop souvent aux portes de la ville centre qui doit encore plus jouer son rôle moteur dans l'Eurométropole. La voiture continue d'être privilégiée dans les communes périphériques, y compris celles de la 1ère couronne pourtant fortement urbanisées, avec tous les désagréments que cela entraîne : espace public saturé de voitures, pollution, «violences» routières, pas de place pour les piétons, les personnes fragiles, les vélos.

La commune de Strasbourg montre souvent l'exemple, sauf en matière de stationnement sauvage et gênant : encore trop souvent toléré, cela n'incite pas à laisser sa voiture dans un parking relais.

<https://astus67.fr/>

Toulouse

Mobilité durable : quelle dynamique à Toulouse ?



Restrictions
sur les voitures polluantes



Simple engagement à mettre en place
une **Zone à circulation restreinte (ZCR)**
permanente et pas d'engagement en faveur
d'une ville libérée des voitures diesel
et essence.

[Retrouvez l'explication Greenpeace/RAC p 53.](#)



Renforcement de l'offre
de transports en commun



Volonté politique mais projet(s) ne
répondant pas forcément aux enjeux
prioritaires, pour l'association AUTATE.

[Retrouvez le témoignage explicatif
de l'AUTATE p 53.](#)



Mise en place d'un réseau
express vélo



Ambition affichée et plutôt satisfaisante
de mettre en place un réseau express vélo
et aménagements en cours, pour
l'association Deux Pieds Deux Roues.

[Retrouvez le témoignage explicatif
de Deux Pieds Deux Roues p 54.](#)



Incitations au changement
des comportements



Des mesures incitatives en place mais
qui restent insuffisantes,
pour l'association Deux Pieds Deux Roues et
pour l'association AUTATE.

[Retrouvez leurs témoignages explicatifs p 55.](#)



RESTRICTIONS SUR LES VOITURES POLLUANTES



Explication de Greenpeace et du Réseau Action Climat

Lauréate parmi d'autres de l'appel à projets "villes respirables à 5 ans" lancé en 2015, Toulouse s'était dans ce cadre engagée à étudier la mise en place d'une Zone à circulation restreinte. Une zone de protection de l'atmosphère a été mise en place en 2017 (restrictions de circulation ponctuelles et en réaction à des pics de pollution). Dans le cadre de la feuille de route "qualité de l'air" élaborée suite à l'injonction du Conseil d'Etat de juillet 2017 et rendue publique par le gouvernement en avril dernier, la métropole de Toulouse s'engage sur une étude de préfiguration d'une Zone à circulation restreinte permanente. On en est donc encore au stade de l'étude, et il n'y a pas d'ambition affichée en faveur d'une ville à très faibles émissions (sans véhicules diesel puis essence).



RENFORCEMENT DE L'OFFRE DE TRANSPORTS EN COMMUN



Témoignage de l'association des usagers des transports de l'agglomération toulousaine et de ses environs (AUTATE) :

Il existe un engagement politique avec un Plan de déplacement urbain et un projet mobilité sur 15 ans (2015-2030). Mais il prévoit d'investir beaucoup sur le réseau de métro (augmentation du nombre de rames et création d'une nouvelle ligne) au détriment des autres projets et il ne permet pas d'assurer un maillage suffisant entre la ville et la banlieue. Il répond à un besoin mais cela ne réduira pas suffisamment la place de la voiture en ville.

L'AUTATE souhaite et cherche des alternatives au tout métro. Par exemple, il existe déjà des lignes de bus Linéo. Elles sont plus avantageuses que les bus traditionnels en ce qu'elles offrent un haut niveau de service (fréquence de passage, amplitude horaire) et qu'elles s'adressent davantage aux personnes vivant en banlieue. Mais les dix lignes "Lineo" restent une offre insuffisante pour la banlieue, il devrait y avoir plus de lignes de bus, avec de meilleures amplitudes horaires et fréquences, pour rétablir un équilibre ville/banlieue. La majorité du budget est absorbée par l'ouverture de la troisième ligne de métro et les autres projets sont sous-financés. D'autre part, les énormes budgets alloués aux infrastructures pour l'automobile pourraient être réinjectés dans les transports en commun. On peut aussi obtenir plus d'efficacité avec peu de ressources financières en modifiant légèrement ce qui existe déjà, par exemple en créant encore plus de voies prioritaires pour les bus.

Malgré une volonté affichée d'investir dans les transports en commun, les priorités du Plan de déplacements urbains (PDU) sont mal placées.

www.autate.fr



MISE EN PLACE D'UN RÉSEAU EXPRESS VÉLO



Témoignage de l'association Deux Pieds Deux Roues :

Dès 2011, l'association Deux Pieds Deux Roues (2P2R) a porté le projet Réseau Express Vélo auprès des élus et techniciens de Toulouse Métropole. Ces échanges n'avaient pas abouti. Dans le cadre de la révision du PDU (février 2018), le projet REV, porté par 2P2R, a été inscrit comme une des actions majeures pour développer l'usage du vélo au quotidien. 2P2R peut se féliciter de cette prise en compte affirmée des collectivités, mais reste vigilante sur la suite.

Le projet REV nécessitera deux efforts importants. Financier : estimation à 20 millions d'euros par an. Politique : rééquilibrage de l'espace public en faveur des usagers du vélo. Sur ces deux aspects, 2P2R reste réservée. Malgré un budget cyclable, sur le papier, en hausse dans le Plan de déplacements urbains, plusieurs éléments récents (mai 2018) nous laissent croire qu'il n'y aura pas, dans les faits, de réelle augmentation de budget. Et le président de la métropole ne s'est jamais positionné pour un rééquilibrage conséquent de l'espace public en faveur des modes actifs.

<https://www.2p2r.org>

🕒 En complément, nous vous invitons à consulter les résultats, pour Toulouse, de l'enquête réalisée en 2017 par la Fédération des usagers de la bicyclette (FUB) et qui a permis de recueillir le ressenti des usagers sur la cyclabilité de leur ville :

https://public.tableau.com/shared/H6XYJ3JT6?:display_count=no

🕒 Vous trouverez ici l'analyse de l'association Deux Pieds Deux Roues sur cette enquête :

<https://2p2r.org/articles-divers/infos-generales/article/toulouse-en-queue-de-peloton-des-villes-cyclables-2018>



INCITATIONS AU CHANGEMENT DES COMPORTEMENTS



Témoignage de l'association Deux Pieds Deux Roues :

La principale politique d'incitation mise en œuvre concerne l'amélioration des transports en commun, dont la 3^e ligne de métro (28 km, 2,3 milliards d'euros) est la pièce maîtresse. Il s'agit ainsi de dépenser beaucoup en souterrain pour s'épargner de redistribuer l'espace public en surface. 2P2R déplore ce manque d'efficacité, qui continuera à faire de Toulouse la métropole française ayant la part modale voiture la plus importante.

Une des incitations peu médiatisée mais pourtant très efficace en termes de baisse de l'usage de la voiture, c'est la mise en place du stationnement résident (= payant) dans la commune de Toulouse. 2P2R soutient cette politique même si son déploiement se fait lentement à cause d'une culture «voiture» très ancrée dans la population. Tellement ancrée que M. Moudenc, maire de Toulouse et président de Toulouse Métropole, plaide pour l'aménagement d'une seconde rocade faute de transports en commun efficaces également répartis sur le territoire et ce malgré quatre milliards d'euros exclusivement investis dans les transports en commun.

<https://www.2p2r.org>

Témoignage de l'association AUTATE :

Il n'y a pas vraiment de volonté de mettre en place des mesures incitatives au report modal. En 2004 par exemple, il a été constaté que 85 % des transports motorisés dans Toulouse faisaient moins de trois kilomètres et aucune mesure incitative n'a été mise en place en réaction. Pourtant, des mesures simples et symboliques sont possibles comme rendre les transports gratuits pendant les journées de dépassement des seuils de pollution.

À Toulouse, on peut mieux faire en termes d'incitation au report modal. A titre d'exemples, le prix du parking reste aujourd'hui moins cher que celui du métro ; la subvention à l'achat d'un vélo électrique (à concurrence de 200 €) mis en place en 2008 a été retiré par le maire actuel, M. Moudenc, alors qu'il ne s'agissait pas d'un gros budget.

Mais certaines mesures vont dans le bon sens et peuvent contribuer à réduire le nombre de voitures en centre-ville, comme la piétonisation de certaines zones. A Toulouse, les commerçants pensaient que la piétonisation de la rue Alsace-Lorraine serait une catastrophe. Le précédent maire Pierre Cohen a donc préféré faire une expérimentation (très concluante) avant de finalement rendre cette rue piétonne. D'autres mesures pourraient permettre de réduire le nombre de voitures en centre-ville, comme le développement de zones apaisées. Il s'agit de zones où la séparation vélos, piétons, voitures et autres n'est plus matérialisée, et il est donc assez laborieux et décourageant pour les véhicules motorisés d'y circuler.

www.autate.fr

GREENPEACE

Greenpeace est une organisation internationale qui agit selon les principes de non-violence pour protéger l'environnement et la biodiversité et promouvoir la paix. Elle est indépendante de tout pouvoir économique et politique et s'appuie sur un mouvement de citoyennes et citoyens engagés pour construire un monde durable et équitable.

Crédits photos :

© shutterstock, © 123 RF.

Publié en juin 2018 par

Greenpeace France

13, rue d'Enghien

75010 Paris

France

Contact : Cécile Génot

cecile.genot@greenpeace.org

greenpeace.fr

