



MA VILLE RESPIRE :

10

SOLUTIONS

ZÉRO ÉMISSION

SYNTHÈSE DE LA PUBLICATION
« LES VILLES RESPIRE DE DEMAIN »

Rédacteurs

Ismaël Eychenne, responsable mobilité et climat au Réseau Action Climat
Lorelei Limousin, responsable climat et transports au Réseau Action Climat

Graphisme : solennmarrel.fr
Impression : Impro Montreuil

Nous remercions l'Ademe pour son soutien financier à ce projet. Le contenu de ces travaux ne représente pas nécessairement sa vision.

Retrouvez la publication en version électronique et les références utilisées sur le site internet du Réseau Action Climat France.

→ <https://reseauactionclimat.org/publications/>
→ <https://reseauactionclimat.org/dossiers/ville-respire>

Décembre 2018



10 ÉTAPES vers des villes qui respirent

Se déplacer moins mieux et autrement dans une ville respirable et inclusive.....	3
1. Réduire la place des transports motorisés pour diminuer leurs nuisances	4
2. Libérer les transports des énergies fossiles dans des villes «zéro émission»	6
3. Apaiser la ville en réduisant la vitesse du trafic.....	7
4. Devenir une ville cyclable.....	8
5. Redonner toute sa place au piéton.....	9
6. Améliorer les transports en commun.....	10
7. Promouvoir le partage des véhicules.....	11
8. Réduire l'impact du transport de marchandises	12
9. Impliquer et bien informer la population	13
10. Veiller à rendre la politique de mobilité plus solidaire.....	14
Conclusion.....	15

SE DÉPLACER MOINS, MIEUX ET AUTREMENT DANS UNE VILLE RESPIRABLE ET INCLUSIVE

LES TRANSPORTS, CAUSE MAJEURE DE CHANGEMENT CLIMATIQUE ET DE POLLUTION DE L'AIR

Pour atteindre l'objectif, fixé lors de la COP21, de limiter le réchauffement climatique à 1,5 degré d'ici à la fin du siècle, les États doivent réduire drastiquement leurs émissions de gaz à effet de serre (GES). La France s'est engagée à rejoindre la neutralité carbone d'ici 2050 dans le cadre du Plan climat 2017. Le secteur des transports, premier émetteur de GES du pays avec 28,9% du total¹, est particulièrement impliqué. Or le trafic routier à lui seul concentre 95% des émissions de GES du secteur².

De plus, le secteur des transports est l'une des sources majeures d'émissions de polluants atmosphériques. Néfastes pour la santé, les particules fines sont responsables de 48 000 décès prématurés en France chaque année, et d'une perte d'espérance de vie à 30 ans de 15 mois dans les zones urbaines de plus de 100 000 habitants. La France est désormais poursuivie devant la Cour de justice de l'Union européenne pour non-respect des seuils sur le NO₂, dont les transports sont la première cause, dans une quinzaine d'agglomérations.

LES VILLES, ACTEURS CENTRAUX DE LA LUTTE CONTRE LE RÉCHAUFFEMENT CLIMATIQUE ET LA POLLUTION DE L'AIR...

D'après le Programme des Nations Unies pour le Développement, 70% des actions pour le climat doivent être menées à l'échelle locale, au plus près des citoyens. Les collectivités locales sont donc en première ligne dans ce combat, et disposent de nombreux outils, qui leur permettent d'anticiper et agir concrètement pour la sortie du diesel et de l'essence. Elles ont d'autant plus intérêt à agir qu'elles sont également exposées au problème de la pollution de l'air et pourraient être mises à contribution des amendes liées au contentieux européen.

COMMENT DEVENIR UNE VILLE ZÉRO ÉMISSION ?

Compétentes pour la voirie et les transports, les communes et intercommunalités disposent d'outils réglementaires pour réguler les déplacements sur leurs territoires afin d'en limiter les impacts environnementaux, sanitaires et sociaux. Pour être efficaces, les actions doivent être pensées et décidées à l'échelle

du bassin de vie. Elles nécessitent donc une concertation entre les différentes collectivités en présence. Pour cela, les documents de planification territoriale que sont les plans de déplacements, les Plans Climat Air Énergie Territoriaux (PCAET), les Plans de Protection de l'Atmosphère (PPA), les Plans Locaux d'Urbanisme (PLUi), et les Schémas de Cohérence Territoriales (SCoT) fournissent un cadre d'intervention pertinent pour inscrire les mesures présentées ci-après.

DES INÉGALITÉS SOCIALES LIÉES AUX TRANSPORTS ET À LA POLLUTION

Les transports et leurs conséquences sont une source d'inégalités car se déplacer a un coût, qui pénalise surtout les plus fragiles et les automobilistes. Les risques sanitaires liés à la pollution de l'air touchent d'abord les personnes vulnérables : personnes cardiaques, asthmatiques, bronchitiques, ou en insuffisance respiratoire, mais aussi les nourrissons, femmes enceintes et personnes âgées. De même, les personnes aux revenus modestes qui résident plus souvent à proximité des grands axes routiers sont davantage exposées à la pollution atmosphérique mais aussi au bruit du trafic, qui a des effets néfastes sur la santé mentale et physique. Enfin, n'oublions pas que les dérèglements climatiques accentuent les inégalités économiques et sociales.

NE LAISSER PERSONNE AU BORD DE LA ROUTE !

Pour que ces politiques de mobilités soient justes et efficaces, elles doivent répondre aux besoins de tous, tout en portant une attention particulière aux personnes aux revenus modestes. Les mesures décidées pour favoriser les alternatives à la voiture individuelle doivent être adaptées et accessibles à tous sans distinction de revenus. Cela implique d'adopter une tarification différenciée de certains services, de fournir du conseil et un accompagnement personnalisés, ou encore d'accorder des aides financières indexées sur le niveau de revenus. Et en amont, bien articuler les politiques d'urbanisme, de logement et de mobilité.

Pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et la pollution atmosphérique dues aux transports, tout en offrant des solutions de mobilité accessibles à tous, le Réseau Action Climat préconise 10 axes d'intervention à la portée des collectivités déterminées à agir.

1- Chiffres clé du Transport ADEME 2017.

2- CGDD 2015.



RÉDUIRE LA PLACE DES TRANSPORTS MOTORISÉS POUR DIMINUER LEURS NUISANCES



L'aménagement de l'espace public urbain a longtemps été pensé pour faciliter l'accès, la circulation et le stationnement automobiles, ce qui a eu pour conséquences d'encourager l'usage de la voiture individuelle et d'encombrer les villes. À Paris, 50% de l'espace public est consacré à la voiture, à travers la voirie et les parkings, alors que les modes motorisés individuels ne sont utilisés que dans 13% des trajets³. Une meilleure répartition des modes de transport au profit des moins polluants passe donc par un rééquilibrage de l'espace alloué à la voiture, au moyen d'une régulation du stationnement, d'une évolution des règles de circulation et des modalités d'accès aux centres-villes.

UN PLAN DE STATIONNEMENT POUR LES VOITURES, 2 ROUES MOTORISÉS ET VÉLOS

3- source Les décodeurs, Le Monde 30/11/2016

4- GART

5- Cédis, Inddigo Transport et Ecologie 2012.

Entre 5 et 20% des véhicules en circulation en ville sont à la recherche d'une place de stationnement⁴, et 15% des trajets automobiles effectués en ville s'étalent sur moins de 500 mètres, notamment parce qu'il est facile de se garer. D'après une étude du cabinet Inddigo pour le Cédis en 2012, la part modale de la voiture individuelle diminue de moitié lorsque la possibilité de stationner à destination n'est pas garantie⁵.

La décentralisation et la dépénalisation du stationnement, entrées en vigueur au 1^{er} janvier 2018, ont donné

aux collectivités de plus grandes marges de manœuvre, en leur permettant notamment de fixer les prix horaires et le montant des redevances pour non acquittement. Une politique de stationnement ambitieuse et équilibrée permet de désencombrer la ville et de concilier les intérêts socio-économiques avec les enjeux environnementaux.

Dès 2018, la réforme a porté ses fruits à Paris avec une augmentation des places disponibles, des « cartes résidents, professionnels et pour les véhicules basse émission », et une baisse de la fraude selon la Mairie.

QUE FAIRE ?

- Réévaluer les besoins de stationnement : études de terrain, enquêtes des gestionnaires.
- Encourager le stationnement dans les **parkings fermés plutôt qu'en voirie** (inverser les rapports de prix).
- **Réduire les normes de stationnement** dans le cadre du PLU et limiter le nombre de stationnements à tarif préférentiel (résidents).
- **Réserver les places sur voirie** aux personnes à mobilité réduite (PMR), aux vélos, aux livraisons ou professionnels en service.
- Aménager des **parkings-relais** et des aires de **covoiturage**.
- Réserver des **modalités de stationnement favorables** aux modes partagés (autopartage, covoiturage) et aux véhicules moins polluants (électriques ou pour favoriser le bioGNV).
- Rendre payant le stationnement des **deux-roues motorisés**.
- Communiquer sur le coût du stationnement pour la collectivité, et **réinvestir les recettes** dans la mobilité durable dans des alternatives de mobilité durable pour tous..
- **Donner du sens** à l'espace libéré : faciliter l'usage des mobilités alternatives, implanter des espaces verts ou des aires de jeux pour enfants.

DÉVELOPPER LES ZONES DE CIRCULATION APAISÉE

Les collectivités peuvent également agir sur les règles de circulation pour apaiser certains quartiers ou certaines rues, et ainsi permettre un meilleur partage de l'espace public au profit des modes de transport qui engendrent le moins de nuisances. Le code de la rue, officialisé dans un décret en 2008, crée les zones de rencontre et redéfinit les zones 30 – le double-sens cyclable y devient obligatoire dans les rues à sens unique – et les zones piétonnes. Il crée également les zones de rencontre. Tous les modes de transports y sont admis mais les piétons ont la priorité, sauf sur le tramway, et peuvent donc utiliser toute la largeur de la voirie. La vitesse des véhicules est limitée à 20 km/h, le double-sens cyclable est généralisé dans les rues à sens unique, et le stationnement n'est permis que sur les emplacements.



POUR ALLER PLUS LOIN : LES ZONES À TRAFIC LIMITÉ

Les collectivités peuvent expérimenter les zones à trafic limité, très fréquentes en Italie pour préserver les centres-villes anciens. C'est un atout pour le tourisme. Elles consistent à réserver la circulation aux véhicules des résidents, des services de sécurité, aux transports publics et aux modes actifs.

- Les autorisations ne dépendent généralement pas du niveau de pollution des véhicules.
- Les 2 roues motorisés sont concernés par les interdictions.
- Les livraisons sont autorisées selon le volume, et à certains horaires.
- La collectivité décide du nombre de véhicules autorisés par foyer résident.
- Le stationnement est délimité voire interdit pour les résidents qui ont un parking privé.
- Le contrôle strict est une condition d'efficacité et une source de financement du dispositif.

QUE FAIRE ?

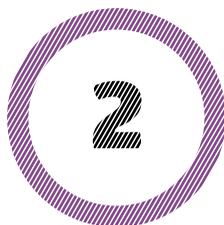
- **Apaiser certains lieux en priorité** pour accroître la qualité de vie : quartiers prioritaires, places centrales et quartiers historiques, rues commerçantes, éco-quartiers...
- **Rendre visibles et facilement identifiables** les zones apaisées (signalétique, marquages).
- Tolérer les vélos et transports en commun en adaptant les règles (vitesse, horaires) pour permettre une bonne **cohabitation avec les piétons**.

POUR ALLER PLUS LOIN : DES PÉAGES À TARIFICATION SOLIDAIRE

- Depuis la loi Grenelle de 2009, les agglomérations françaises de plus de 300 000 habitants ont la possibilité de mettre en place un péage urbain afin de dissuader l'utilisation de la voiture en ville. La future Loi d'orientation des mobilités pourrait créer un péage urbain positif.
- Le péage urbain repose à la fois sur le principe d'utilisateur-payeur en faisant payer l'usage de la voirie – l'entretien et l'aménagement des voiries étant l'une des principales dépenses des collectivités locales – et celui de pollueur-payeur puisqu'il permet d'internaliser une partie des externalités environnementales causées par le trafic routier.
- Il taxe tous les véhicules circulant sur un axe ou dans un périmètre donné, au moyen de badges de type télépéage et/ou d'identification automatique des plaques d'immatriculation. Le tarif peut varier en fonction du niveau de pollution des véhicules, du nombre de passagers, de la

plage horaire ou du trafic suivi en temps réel, de l'existence d'alternatives en transports en commun.

- Une dizaine de villes européennes l'ont mis en place, parmi lesquelles Londres, Milan ou Stockholm. Ces expériences étrangères montrent que ce dispositif peut être bien accepté par les habitants car ils en constatent les effets positifs : amélioration de la qualité de vie dans la zone payante, tant sur le plan environnemental que sonore, investissements dans les alternatives de transports et fluidification du trafic.
- Préconisé dans le cadre d'un programme d'actions pour la mobilité durable, le péage urbain doit aussi recouvrir une **tarification adaptée aux moyens de chaque usager**, en se basant par exemple sur le quotient familial, pour que le péage urbain ne soit pas facteur d'exclusion des populations les plus précaires.



LIBÉRER LES TRANSPORTS DES ÉNERGIES FOSSILES EN VISANT DES VILLES « ZÉRO ÉMISSION »

DES ZONES À CIRCULATION RESTREINTE AUX ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS

Alors que le gouvernement devrait mettre fin à la vente de véhicules qui roulent aux énergies fossiles à un horizon compatible avec l'accord de Paris, les collectivités ont aussi les moyens d'agir pour sortir des énergies fossiles dans des délais courts. Pour protéger la santé des habitants et des visiteurs, chaque agglomération peut concrétiser cette transition au moyen des certificats crit'air utilisés pour l'instauration de zones à faibles émissions (nouveau nom des zones à circulation restreinte) dont nous préconisons l'évolution progressive vers la **restriction de circulation de tous les véhicules diesel puis essence** d'ici 2025 dans les zones PPA, en plus d'un soutien renforcé aux véhicules à faibles émissions, aux alternatives et aux mesures d'accompagnement.

Pour protéger la santé de leurs habitants, chaque agglomération concernée par une forte pollution devrait mettre en place, au moyen des certificats crit'air, une ou des zone(s) d'où sont progressivement interdits de circulation les véhicules diesel puis essence d'ici 2025, de manière à faire baisser les niveaux de pollution en-deçà des seuils. En 2018, seules Grenoble et Paris ont enclenché la démarche, mais 15 collectivités se sont engagées le 8 octobre 2018 à mettre en place ou renforcer une zone à faibles émissions d'ici 2020⁶. Sans cela, elles pourraient directement contribuer aux conséquences financières du contentieux européen. Avec la LOI MOBILITÉS, toutes les agglomérations de plus de 100 000 habitants seront amenées à étudier la faisabilité de cette solution.

Grenoble et Paris

2 villes

engagées dans
la sortie du diesel

QUE FAIRE ?

- Choisir un **périmètre assez grand** pour permettre une amélioration importante de la qualité de l'air, au regard d'une étude d'impact environnemental préalable (obligatoire).
- Cibler dans un premier temps les **véhicules les plus polluants et mettre en place un contrôle strict** (qui devrait être facilité par la Loi Mobilités) : les sanctions doivent dissuader les infractions.
- Opter pour la **progressivité** : les restrictions doivent être échelonnées sur plusieurs années, et le calendrier connu à l'avance pour que les usagers puissent anticiper.
- Recourir aux **aides de l'Ademe et du Ministère** de la transition écologique et solidaire pour étudier et mettre en œuvre des zones à faibles émissions efficaces.
- Apporter des **mesures d'accompagnement** adaptées aux différents publics.
- Proposer des exemptions pour quelques-uns (véhicules d'intérêt général, personnes à mobilité réduite (PMR), transports collectifs) et des **aides à la transition** pour accompagner les plus précaires.
- Mettre en œuvre le dispositif de façon conjointe et **concertée avec les collectivités voisines**, sur une zone desservie par des transports alternatifs.
- Communiquer avec **pédagogie**.

En parallèle de la disparition progressive des véhicules conventionnels, il convient de faciliter la transition vers des véhicules moins polluants et fonctionnant à l'énergie d'origine renouvelable (électrique, bio-GNV, hydrogène). C'est possible en renouvelant les flottes des collectivités et administrations, en proposant des aides à l'achat pour les professionnels et les particuliers, en leur réservant des modalités de stationnement favorables et en multipliant les bornes de chargement.

Toutefois, il ne s'agit pas d'effectuer une simple conversion du parc automobile à volume constant. Les véhicules électriques peuvent réduire les émissions de gaz à effet de serre, la pollution de l'air et les nuisances sonores, mais d'autres problèmes restent à résoudre : exploitation de matériaux rares, émissions de GES lors de la fabrication, consommation d'espace...

La transition doit donc s'accompagner d'une baisse du nombre de véhicules en circulation, grâce aux autres solutions présentées dans ce document.

Pour en savoir plus : lire « Les conditions d'un développement soutenable de l'électromobilité » sur le site internet du Réseau Action Climat et les études de l'Ademe sur les zones à faibles émissions. <https://reseauactionclimat.org/developpement-soutenable-voiture-electrique-france/>

6- <https://reseauactionclimat.org/zones-faibles-emissions-premier-pas/>

3

APAISSER LA VILLE EN RÉDUISANT LA VITESSE DU TRAFIC



Depuis la loi de transition énergétique, les maires ont la possibilité de réduire la vitesse de circulation sur tout ou partie de la voirie (article 47). Ils peuvent donc **généraliser la limitation à 30 km/h** même si certains grands axes où circulent notamment des lignes de bus peuvent rester limités à 50 km/h. La vitesse peut également être réduite sur les rocades. Cette mesure est relativement peu coûteuse puisqu'il suffit d'engager des dépenses pour les marquages au sol, les panneaux et éventuellement les doubles-sens cyclables et feux pour vélos.

L'effet sur les temps de trajets est très limité : la vitesse moyenne passe de 18,9 km/h à 17,3, soit une baisse de 10% seulement⁷. En revanche, cela permet d'**améliorer considérablement la sécurité routière** : l'OCDE estime que le passage à la Ville à 30 km/h entraîne une réduction d'environ 25% des accidents corporels et jusqu'à 40% du nombre de blessés graves. Le volume sonore diminue également, de 2 à 3 dB : le bruit de 5 voitures à 50 km/h équivaut à celui de 10 voitures à 30⁸.

La baisse de la pollution n'est pas automatique, et dépend surtout des aménagements qui permettront de fluidifier le trafic ralenti. Mais elle est obtenue de façon indirecte : en augmentant la sécurité et le sentiment de sécurité des cyclistes et piétons, et en rendant les transports en commun plus compétitifs par rapport à la voiture, **l'abaissement des limitations de vitesses encourage un rééquilibrage des modes de déplacement au profit des alternatives à la voiture.**

Bruit de
5 VOITURES
à 50 km/h

= Bruit de
10 VOITURES
à 30 km/h

Vitesse moyenne
quand la limite est à **50**

18,9 km/h

Vitesse moyenne
quand la limite est à **30**

17,3 km/h

Soit une baisse de

10%

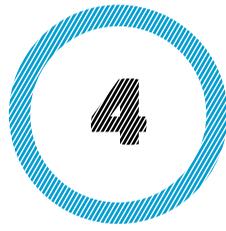
= -25% accidents corporels

QUE FAIRE ?

- **Informers les usagers en amont**, et communiquer de façon positive sur les bienfaits de la mesure, en commençant par exemple aux abords des écoles et des résidences pour personnes âgées.
- Opter pour une période de sensibilisation : des **radars pédagogiques** peuvent être installés avant l'entrée en vigueur des contrôles et des sanctions.
- Évaluer les impacts de la baisse de vitesse, afin de **communiquer sur son efficacité**, et de relever d'éventuelles faiblesses pour réaliser des ajustements.
- Aller plus loin dans une **démarche globale** pour encourager le report modal : aménagements cyclables, piétonisation, renforcement des transports en commun...

⁷ ville30.org

⁸ Copenhagenize – 30km/h zone
http://biketothefuture.org/attachments/0000/1844/30km_zones_copenhagenize.pdf



DEVENIR UNE VILLE CYCLABLE



Coût d' **1 km**
d'autoroute
urbaine



Coût de **200 km**
de piste cyclable

Malgré les nombreux bénéfices du vélo pour les usagers et la société, la France est en train de retarder son utilisation avec seulement 2.7% de déplacements effectués à vélo. Le report modal des automobilistes vers le vélo engendre systématiquement une baisse des émissions de polluants et de gaz à effet de serre. De plus, la sécurité routière s'améliore en même temps que le nombre de cyclistes s'accroît : plus les cyclistes sont nombreux et visibles, plus les automobilistes sont incités à être attentifs et à lever le pied. Dans les agglomérations concernées par la saturation des transports en commun, le vélo permet aussi de rendre ces derniers plus attractifs en captant une partie de leurs usagers.

Enfin, le vélo représente une opportunité économique : un kilomètre de piste cyclable coûte 200 fois moins cher qu'un kilomètre d'autoroute urbaine, et 35 fois moins cher qu'un kilomètre de tramway¹⁰. Les cyclistes font économiser 6 milliards d'euros par an à l'État en dépenses de santé évitées. Et le secteur représente 3 milliards d'euros d'activité pour 65 000 emplois (d'après l'European Cyclists Federation).

Les collectivités ont donc tout intérêt à développer ce mode de transport, la future loi des Mobilités devrait fixer un triplement de la part du vélo dans les déplacements. Le potentiel de report modal est réel puisque 75% des déplacements quotidiens font moins de 8 kilomètres, et la moitié des trajets effectués en voiture en ville s'étendent sur moins de 3 km.

10- Francis PAPON, « La marche et le vélo : quels bilans économiques pour l'individu et la collectivité ? », 2002.

QUE FAIRE ?

- Répondre aux appels à projet lancés par l'État depuis décembre 2018. Grâce à la mobilisation des associations du Réseau Action Climat, l'État apporte désormais un soutien financier aux collectivités locales pour financer de nouveaux projets cyclables (200 M euros dès 2019 via l'appel à projet et la dotation de soutien à l'investissement local).
- Réaliser des **axes cyclables rapides et structurants** (Réseaux Express Vélo) en requalifiant en priorité des voies automobiles
- Multiplier les aménagements pour **rendre toute la voirie cyclable** : pistes cyclables séparées, doubles-sens cyclables, couloirs de bus ouverts aux vélos, cédez-le-passage cyclistes, et généraliser la vitesse à 30km/h (toutes les nouvelles infrastructures et projets d'urbanisme doivent être adaptés aux cyclistes, en respect de la loi LAURE de 1996).
- Faire respecter ces aménagements en **verbalisant** les trop nombreuses infractions (voitures stationnées sur les pistes cyclables, dépassement des vitesses maximales, présence des deux-roues motorisés dans les SAS réservés aux cyclistes).
- Installer des **stationnements sécurisés** dans les espaces publics et privés : locaux vélos, vélos box, aires de stationnement en amont des passages piétons, consignes vélos dans les gares.
- **Équiper les habitants** : aides à l'achat de vélos, VAE et utilitaires (vélo cargos, triporteurs), vélos libre-service et locations longue durée.
- Favoriser **l'apprentissage du vélo** à l'école primaire.
- Soutenir les **vélos-écoles**.
- Encourager les **ateliers de réparation** associatifs, le marquage des vélos, et informer sur les astuces contre le vol.



REDONNER TOUTE SA PLACE AU PIÉTON

Favoriser la marche est un enjeu de santé publique : 50% de la population marche moins de 4 minutes par jour⁹, alors que seulement 42% de la population âgée de 15 à 75 ans pratique un niveau suffisant d'activité physique favorable à la santé¹⁰.

Or, la propension à marcher est inversement proportionnelle à la place de la voiture en ville. Il y a également un enjeu à assurer plus de sécurité aux piétons : ils représentaient 15% des décès sur les routes en 2014, dont les 2/3 circulaient en milieu urbain. Les personnes se sentent, en ville, plus en danger à pied qu'en voiture ou en deux roues (85% des personnes interrogées par MMA/Opinion Way en 2015).

Pour encourager la marche, un **meilleur partage de l'espace public est donc nécessaire**, impliquant notamment des limitations de trafic motorisé, une baisse de la vitesse, et des politiques de stationnement. Mais des efforts spécifiques doivent être entrepris : un plan piéton doit être un axe stratégique de la politique locale de déplacements. Enfin, il est essentiel de concevoir les politiques de logement, d'urbanisme, de transports et de développement économique cohérentes pour rebâtir une ville des courtes distances.

50%
de la population
marchent moins de
4 minutes par jour

QUE FAIRE ?

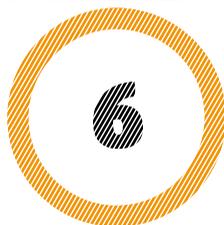
- Mettre de la **mixité fonctionnelle** (loisirs, commerces et services de proximité, logements) dans tous les quartiers. En effet, les quartiers mono-fonctionnels perdent de la vitalité et découragent la marche.
- **Lever les obstacles physiques :** aménager des espaces piétons, du mobilier urbain, des espaces verts, sécuriser les traversées, améliorer l'éclairage.
- **Lever les obstacles psychologiques :** mettre en place une signalétique spécifique aux piétons, détaillant les directions et le temps de parcours, voire supprimer certains panneaux incitant à l'usage de la voiture, distribuer à tous les habitants un plan dépliant présentant les itinéraires conseillés et les temps de parcours à pied.
- **Se concerter et communiquer :** avec les habitants, les salariés, les usagers, en organisant par exemple des « diagnostics en marchant » (promenades en ville) pour identifier les besoins et les problèmes.
- **Soigner la cohabitation** entre les piétons, les vélos et les autres usagers de la voirie (trotinettes, etc.) : veiller à ce que les aménagements ne génèrent pas de conflit d'usages.

9- Cerema, Mathieu Rabaud, *La mobilité à pied en milieu urbain*, 2015.

10- Inpes.



© SEMITAG - S. Blanchard



AMÉLIORER LES TRANSPORTS EN COMMUN

Les transports en commun coûtent deux à trois fois moins cher à l'utilisateur :

**0,1 €/km
EN TRANSPORTS**
**0,2 à 0,3 €/km
EN VOITURE**

Les transports en commun constituent l'un des piliers d'une politique locale de mobilité. Ils sont plébiscités par l'opinion publique dans la plupart des enquêtes, et la moitié de la population française les utilise régulièrement. Ils sont plus performants que la voiture à différents niveaux.

D'abord, comparé à un déplacement en voiture, l'empreinte carbone d'un trajet est réduite de 25% avec le bus, divisée par 20 avec le train de banlieue, et par 60 avec le métro ou le tramway. Ces bienfaits se retrouvent également dans les émissions de polluants (particules et NOx)¹². Ensuite, compte-tenu du potentiel de remplissage par véhicule, et à condition de bénéficier des aménagements adéquats, les transports en commun diminuent la congestion et optimisent l'occupation de l'espace public. Enfin, les transports en commun coûtent deux à trois fois moins cher à l'utilisateur : 10 centimes d'euros par kilomètre contre 20 à 27 en voiture¹³.

Or, d'après la dernière Enquête Nationale Transports et Déplacements (ENTD, 2010) plus de 8 millions d'actifs utilisent la voiture à défaut d'avoir des transports en commun disponibles sur leur territoire, mais plus de 6 millions l'utilisent alors que des transports en commun leur sont accessibles¹⁴.

Il convient donc d'étendre et de perfectionner les réseaux de transports en commun dans les villes comme dans les territoires ruraux et périurbains. **Les principales attentes des usagers sont la ponctualité, la fréquence, la sûreté, le confort et l'information des voyageurs**¹⁵.

QUE FAIRE ?

- Accroître l'**offre kilométrique** de transports (en site propre de préférence) dont dépend en premier lieu la fréquentation des transports en commun. L'État devrait lancer dans le cadre de la Loi Mobilités de nouveaux appels à projets à cette fin.
- Développer les transports ferrés sur le modèle des **RER pour desservir la périphérie** des métropoles.
- **Accroître la vitesse commerciale** (avec des itinéraires en site propre), une augmentation des fréquences et étendre les horaires.
- Décaler les horaires des universités ou dans les pôles d'activités peut atténuer la saturation des transports.
- Mettre en place le **transport à la demande** en milieu rural ou périurbain et pour le transport scolaire et proposer des stops à la demande pour les bus de nuit.
- Renouveler les flottes de bus en se dotant progressivement de 100% de véhicules à faibles émissions.
- Développer un système d'information multimodale en temps réel.
- Appliquer des **tarifications attractives et solidaires**.
- Favoriser l'**intermodalité** : billetterie intégrée, stationnement vélo dans les gares et arrêts de bus, faciliter l'emport de vélos dans les transports autant que possible (tramways, bus).

12- Agence Allemande de l'environnement, citée par Bund dans Promoting Public Transport, Clean Air Project.

13- FNAUT, Jean-Marie Beauvais, Coûts d'usage des différents modes de transport, 2014.

14- CGDD, La mobilité des Français. Panorama issu de l'ENTD 2008, 2010.

15- Enquête UTP.



PROMOUVOIR LE PARTAGE DES VÉHICULES

Une voiture est à l'arrêt 95% de son temps, occupant inutilement l'espace. Lorsqu'elle est utilisée, son taux d'occupation moyen est inférieur à 1,1 personne pour les trajets domicile-travail. Autrement dit, 90% de ces trajets sont effectués en autosolisme (seul le conducteur est à bord) et le covoiturage quotidien reste rare¹⁶.

Une utilisation plus rationnelle des véhicules basée sur l'usage et le partage, et non plus sur la seule propriété, atténuera la saturation des routes et du stationnement, et allègera les dépenses des automobilistes. En effet, chaque voiture en autopartage remplace 10 voitures particulières et libère 9 places de stationnement¹⁷.

Selon l'ADEME, si le covoiturage était largement déployé, il engendrerait une baisse des émissions nationales de CO₂ de 6,6%, et permettrait des économies pouvant aller jusqu'à 2000€ par an pour des personnes covoiturant à deux sur un trajet quotidien de 30 km¹⁸. En vertu de l'article 52 de la loi de transition énergétique, **les collectivités doivent désormais faciliter les solutions de covoiturage pour les trajets domicile-travail** et réaliser des schémas d'aires de covoiturage.

QUE FAIRE ?

- Sensibiliser et **inciter les entreprises** au covoiturage et à l'autopartage, à travers les plans de mobilité.
- Réserver des modalités **d'usage de la voirie** et du stationnement favorables à ces modes partagés (places de stationnement à prix réduit, aires de covoiturage aux sorties des agglomérations et proches des stations de transports, etc.)
- Mettre à disposition les flottes de véhicules publiques pour **accroître l'offre d'autopartage**.
- **Synchroniser les moteurs de recherche** de transports en commun avec ceux du covoiturage.
- Encourager le **télétravail** par la création de tiers-lieux où le covoiturage est facilité.
- Trouver des solutions avec les **acteurs du covoiturage et de l'autopartage local** pour en favoriser l'usage.

Une voiture est à l'arrêt

95%
de son temps

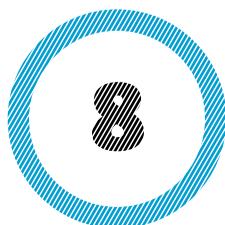
¹⁶- ADEME, Inddigo, étude nationale sur le covoiturage de courte distance 2015.

¹⁷- ADEME, 6t Enquête Nationale sur l'Autopartage - Edition 2016 - Principaux résultats.

¹⁸- ADEME, Inddigo, opcit.



© Flickr - Mikael Colville-Andersen



RÉDUIRE L'IMPACT DU TRANSPORT DE MARCHANDISES

1 plan d'urbanisme sur **2** n'intègre pas la logistique

Alors que le transport intérieur de marchandises est réalisé à 82% par la route, le fret urbain représente en moyenne 20% du trafic et 1/3 des polluants localement (source MTES). En raison de l'importance que revêtent les déplacements pour leur activité, et du manque d'alternatives auquel ils sont confrontés, les professionnels (commerçants, livreurs, professions libérales) comptent parmi les usagers qui bénéficient le plus d'une amélioration des conditions de circulation et de stationnement.

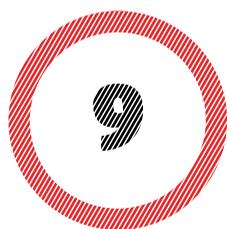
Or, d'après une étude de l'Aslog, association regroupant des acteurs de la logistique, la moitié des collectivités n'intègrent pas la logistique urbaine dans leurs documents d'urbanisme, et beaucoup d'entre elles ont une connaissance insuffisante des flux de marchandises sur leur territoire¹⁹.

La logistique urbaine doit donc faire pleinement partie des politiques locales de mobilité. Les plans de déplacements urbains (PDU) constituent pour cela un cadre d'action pertinent. Ils doivent notamment prendre en compte les besoins en surfaces nécessaires aux livraisons afin de limiter la congestion des voies et aires de stationnement. La mise en œuvre des mesures décidées dans un PDU requiert une coopération entre les différentes collectivités concernées, car la multiplicité des règlements d'une commune à l'autre peut complexifier le travail des transporteurs.

QUE FAIRE ?

- Créer une **instance de concertation** avec les acteurs de la logistique urbaine et des postes de coordination des missions ayant trait au transport de marchandises.
- Aménager des **Centres de Distribution Urbains** (CDU) pour centraliser une partie des opérations de livraison en déléguant cette activité à un opérateur unique. L'Espace Logistique Urbain (ELU) vient compléter ce dispositif en mutualisant et optimisant les livraisons grâce à des points de rupture de charge.
- Mettre en place de nouvelles **aires de stationnement** pour les livraisons et s'assurer qu'elles soient respectées.
- Privilégier les **livraisons nocturnes** pour diminuer la congestion et la pollution de jour.
- Encourager le renouvellement de la flotte avec des **véhicules à faibles émissions et moins bruyants**.
- Faciliter **l'intermodalité** par voie fluviale, ferroviaire et cyclable.

¹⁹ <http://www.logicites.fr/2017/06/27/letude-aslog-collectivites-locales-logistique-urbaine-marche/>



IMPLIQUER ET BIEN INFORMER LA POPULATION

De plus en plus consciente des enjeux de lutte contre le réchauffement climatique et la pollution de l'air, l'opinion publique est majoritairement favorable au changement de mode de transports.

Cependant, les différentes mesures pour parvenir à une baisse de l'usage de la voiture suscitent des interrogations et des oppositions auxquelles il convient d'être attentif. Si elles représentent une minorité des véhicules circulant en ville, certaines catégories de professionnels méritent également une attention particulière compte tenu de leur dépendance vis-à-vis du véhicule pour exercer leur activité : transporteurs, commerçants, professions libérales...

Les mesures de limitation de circulation ont l'assentiment du public à condition d'être bien comprises et accompagnées. La collectivité ne peut donc faire l'économie d'une communication publique claire et transparente, ni d'une démarche de concertation globale.

QUE FAIRE ?

- Animer une démarche de **concertation** : ateliers mobilité, cafés citoyens, réunions publiques, écoute des associations, promenades observatrices sur le terrain, cartographies interactives, enquêtes publiques, boîtes à idées...
- Entamer une **campagne de communication** le plus en amont possible auprès du grand public (médias locaux, affichages...).
- **Mettre au même plan** les informations sur les modalités pratiques de mise en œuvre d'une mesure de restriction de trafic, celles relatives aux **bénéfices** en termes de santé, de congestion et de qualité de vie, et enfin celles qui présentent les **mesures de soutien** aux changements de comportements (voir page suivante).
- Organiser des **événements de sensibilisation** : journée sans voiture, piétonisation temporaire de rues ou de quartiers, opération du type « 1 mois sans ma voiture » pour accompagner les habitants dans des changements de comportement, tout en dévoilant les effets positifs.
- Mettre en place des agences de **conseil en mobilité**, et intégrer les nouvelles mobilités dans les outils de recherche d'itinéraires (système d'information multimodal).
- **Inciter les entreprises et administrations** à mettre en place des plans de mobilité efficaces.
- **Saisir les opportunités** qui facilitent les changements chez les usagers : périodes de grands chantiers, déménagements, entrée dans la vie active...

82%

de la population est prête à utiliser + souvent les transports en commun, le vélo ou la marche à pied
(WWF France / IFOP, 2017)



VEILLER À RENDRE LA MOBILITÉ PLUS SOLIDAIRE



BUDGET MOBILITÉ

5 883 €

par an dont 83% pour la voiture.

SDES, 2017.

LA MOBILITÉ PEUT ÊTRE SOURCE D'INÉGALITÉS

La mobilité a un coût, qui représente un poste de dépense plus important que l'alimentation pour les ménages en France. Son impact sur le pouvoir d'achat dépend significativement de leur niveau de revenu. De plus, l'accès aux solutions de déplacement est plus difficile et coûteux pour ces personnes vivant dans des certains quartiers ou zones pas ou peu desservis par les transports en commun.

Dans les deux cas, les problèmes de mobilité entretiennent la précarité. Enfin, 19% de la population ne possède pas de voiture, un taux plus élevé chez les ménages modestes. Parmi ces ménages démotorisés se trouvent des urbains très bien desservis par les transports en commun mais aussi des ménages précaires, pour qui l'amélioration des alternatives à la voiture individuelle répondrait à leurs difficultés de mobilité. **Afin de ne pas accroître les inégalités, la mise en œuvre de mesure de modération de la place de la voiture, et en particulier les zones à circulation restreinte, doivent respecter certaines conditions.**

19%
de la population ne possède pas de voiture (INSEE)

Enfin, ce sont les ménages aux revenus plus modestes qui résident le plus souvent à proximité des grands axes routiers, qui sont davantage exposés au bruit du trafic, à la pollution atmosphérique et à leurs conséquences sanitaires : maladies respiratoires et cardiovasculaires, stress, troubles du sommeil et baisse des performances cognitives.

QUE FAIRE ?

- Construire le projet de modération du trafic automobile de manière partagée entre communes voisines pour prendre en compte les disparités de situation et résorber les fractures territoriales.
- Prévoir un délai de mise en œuvre suffisant pour que les usagers aient le temps de s'adapter.
- Adopter une **approche différenciée des publics** en vue des options de report modal de chaque catégorie (actifs à temps plein, temps partiel, retraités, chômeurs, étudiants, scolaires).
- Proposer différentes aides **pour faciliter le changement** :
 - aides aux particuliers pour le renouvellement des véhicules, en fonction du niveau de revenu,
 - aides à l'achat de vélos, vélos à assistance électrique (VAE) ou aux abonnements transports, en cas de renoncement au véhicule motorisé a minima,
 - aides aux professionnels qui dépendent des déplacements routiers.
- Soutenir le **commerce de proximité** en luttant contre l'étalement urbain et la prolifération de centres commerciaux en périphérie, et en créant des postes de managers de centre-ville.
- Appliquer une **tarification solidaire des transports publics**, basée sur le niveau de revenu et pas seulement sur le statut (chômeur, retraité, étudiant).

POUR ALLER PLUS LOIN



Attention aux inégalités de genre !

Les femmes subissent des inégalités qui se répercutent dans la mobilité : usage plus fréquent des transports en commun, transport des enfants, des courses, exposition à l'insécurité dans les transports et l'espace public. Cela appelle des réponses innovantes : aides financières pour l'achat de carrioles vélos, bus avec arrêt à la demande la nuit, cheminements piétons et réduction de vitesse pour sécuriser les déplacements des enfants, création de vélos-écoles, soutien aux ateliers vélos...



© Flickr - Pierre Bernard

CONCLUSION

Afin d'agir à la fois pour la qualité de l'air et contre les changements climatiques, les collectivités peuvent et doivent appliquer des politiques globales et cohérentes en matière de transports, d'urbanisme et d'aménagement axées sur le recul des déplacements motorisés et sur le développement des modes les plus respectueux de l'environnement et de la santé.

Il en va du respect des engagements pris par la France dans la lutte contre les changements climatiques et de l'accord de Paris. La future loi Mobilités propose des outils dont il faut se saisir avec volontarisme.

Les bénéfices d'une action ferme et ambitieuse sont multiples, tangibles et dépassent la sphère environnementale. La mise en œuvre volontariste et généralisée des dispositifs préconisés dans ce guide conduira :

- à améliorer la santé des habitants grâce à la baisse des pollutions de l'air et sonore,
- à accroître l'attractivité des villes et de leurs commerces,
- à renforcer la sécurité routière et la fluidité de la circulation.

Le coût de l'inaction sur le plan du climat et de la pollution de l'air est une incitation supplémentaire pour les collectivités. Il n'y a donc aucune raison d'hésiter à agir !

MA VILLE RESPIRE : 10 SOLUTIONS - ZÉRO ÉMISSION

Les villes « Respire » de demain: agir sur la mobilité et les transports pour faire face à l'urgence sanitaire et climatique

Basé en large partie sur le transport routier, notre modèle de transports est à bout de souffle: premier secteur d'émissions de gaz à effet de serre en ville et l'une des principales causes de pollution de l'air, la prédominance du tout voiture a un coût élevé pour les acteurs économiques, les citoyens et la collectivité toute entière.

Fort heureusement, les collectivités territoriales disposent d'un nombre croissant d'outils pour agir à la source et modérer la place des véhicules motorisés et polluants au profit des mobilités alternatives, qu'elles soient actives comme le vélo et la marche ou collectives et partagées.

Elles ont non seulement le devoir mais aussi, avec la loi sur la transition énergétique et la future loi sur les mobilités, toutes les cartes en main pour accélérer la sortie des énergies fossiles dans le cadre d'un projet de transition écologique et solidaire pour tous. Comment assumer ses responsabilités tout en bâtissant des villes où il fait bon respirer en emportant le soutien de la population locale ? **Les solutions ne manquent pas. Elles n'attendent que vous pour être concrétisées dans les territoires !**

Le Réseau Action Climat-France (RAC-F) est une association spécialisée sur le thème des changements climatiques, regroupant 22 associations nationales de défense de l'environnement, de solidarité internationale, d'usagers des transports et d'alternatives énergétiques. Le RAC-F est le représentant français du Climate Action Network (CAN) fort de 1100 associations membres dans le monde.

LES MISSIONS DU RAC SONT:

→ INFORMER

sur les changements climatiques et leurs enjeux.

→ SUIVRE

les engagements et les actions de l'État et des collectivités locales en ce qui concerne la lutte contre les changements climatiques.

→ DÉNONCER

les lobbies et les États qui ralentissent ou affaiblissent l'action internationale.

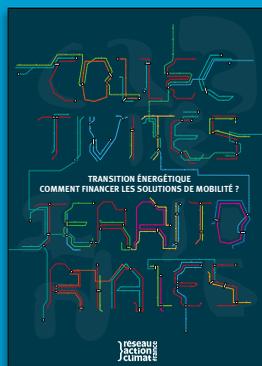
→ PROPOSER

des politiques publiques cohérentes avec les engagements internationaux de la France.

Pour en savoir plus sur le sujet: <https://reseauactionclimat.org/publications/>



Les Villes « Respire » de demain. Réseau Action Climat. 2016.



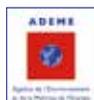
Collectivités territoriales: comment financer les solutions de transports. Réseau Action Climat, 2015.



Les bonnes pratiques, Réseau Action Climat. 2018.



Un plan de mobilité dans mon entreprise, Réseau Action Climat, 2018.



Avec le soutien de l'ADEME

ISBN : 978-2-919083-24-4

Le Réseau Action Climat fédère les associations impliquées dans la lutte contre les changements climatiques

