LUTTE CONTRE LA POLLUTION DE L'AIR

Évaluation de l'ambition des douze plus grandes agglomérations françaises sur les transports











N°ISBN: 978-2-919083-42-8 **Novembre 2020**

Coordination

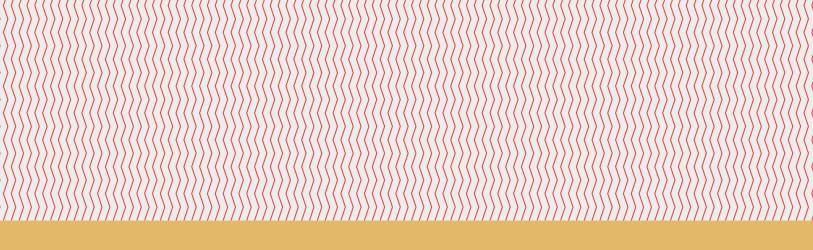
Valentin Desfontaines, Réseau Action Climat Sarah Fayolle, Greenpeace France Jodie Soret, UNICEF France **Design graphique** et mise en page Guénolé Le Gal Les informations contenues dans ce document correspondent à une analyse à jour à la date de bouclage, au 13 novembre 2020.

Ce document est soumis aux droits d'auteur, mais peut être utilisé librement à des fins de campagne, d'éducation et de recherche moyennant mention complète de la source.

ÉVALUATION DE L'AMBITION DES DOUZE PLUS GRANDES AGGLOMÉRATIONS FRANÇAISES SUR LES TRANSPORTS

Introduction	-
Bordeaux	2
Grenoble	-
Lille	10
Lyon	13
Marseille	16
Montpellier	19
Nantes	22
Nice	25
Paris	28
Rennes	3
Strasbourg	34
Toulouse	37





Introduction





















Cinq mois après les élections municipales, le Réseau Action Climat, UNICEF France et Greenpeace France publient sous la forme de « cartes de transport », une évaluation de l'ambition des engagements des maires (ré)élus dans les douze plus grandes agglomérations françaises en matière de lutte contre la pollution atmosphérique liée au trafic routier.

Dans la continuité de notre <u>rapport de décembre 2019</u>, ont été examinés les engagements pris sur sept enjeux clés : mise en place de zones à faibles émissions (ZFE) et sortie du diesel et de l'essence, politique pour réduire la place de la voiture, aides financières pour changer de mode de transport ou de déplacement, développement du vélo et des transports en commun, mesures spécifiques pour protéger la santé des enfants et enfin, pérennisation des aménagements et mesures Covid19.

Nos trois organisations sont conscientes qu'une partie des décisions attendues en matière de lutte contre la pollution de l'air liée au transport routier ne relève pas uniquement des maires des villes-centres mais sera débattue à l'échelon métropolitain. Néanmoins, la ville-centre endosse généralement une responsabilité particulière en matière de lutte contre la pollution de l'air sur le territoire et dans l'élaboration de l'action publique métropolitaine. Il faut aussi souligner que plusieurs des maires des agglomérations évaluées ont aussi été élus à l'échelon métropolitain.

Le détail de ces « cartes de transport » ainsi que la méthodologie d'évaluation sont accessibles en ligne sur l'observatoire de l'ambition des maires (ré)élus en matière de lutte contre la pollution atmosphérique liée au trafic routier.

Ces « cartes de transport » seront régulièrement actualisées pour suivre la mise en œuvre effective des engagements pris par les nouveaux maires, ainsi que leur renforcement éventuel ou certains renoncements.





Les engagements pris pendant la campagne des municipales par le nouveau maire de Bordeaux sont très encourageants pour permettre à la ville d'accélérer sa transition vers les mobilités actives et partagées, avec notamment un programme ambitieux en faveur du vélo et des baisses de vitesses de circulation. Le principal point d'inquiétude concerne la réduction de la place des véhicules les plus polluants avec l'absence d'engagement concernant la mise en place d'une zone à faibles émissions et les mesures d'accompagnement financier. Enfin, des mesures telles que les rues scolaires pourraient être mieux prises en compte pour protéger les écoles et leurs abords.









Réduction de la place de la voiture



Aides financières à la transition



de vélo



Notre demande

Mettre en œuvre une zone à faibles émissions visant la sortie du diesel en 2025 puis de l'essence en 2030.

Nos demandes

Généraliser la baisse des vitesses à 30 km/h dans l'agglomération et baisser la vitesse sur les rocades.

Abandonner tout projet de nouvelle infrastructure routière.

Mettre en place une zone à trafic limité dans le centre-ville pour réserver la circulation aux modes actifs et à quelques véhicules autorisés.

Notre demande

Mettre à disposition des professionnels et des particuliers des aides financières facilitant la location ou l'acquisition de véhicules à très faibles émissions (VTFE) ou, en priorité, le report vers d'autres moyens de transports plus écologiques que le véhicule individuel.

Nos demandes

Investir plus de 25^{ϵ} par habitant et par an en faveur du vélo.

Mettre en place d'un réseau express vélo.

Mettre en œuvre tous les leviers d'un système vélo performant (apprentissage du vélo pour tous, service de location diversifié, stationnements sécurisés, ateliers de réparation, intermodalité avec les transports en commun et en premier lieu les trains régionaux).

En retard

Pas de mention précise dans le programme, mais considéré comme « un objectif premier à mettre en œuvre sur le court terme ».

En bonne voie

Les vitesses de circulation en ville seront réduites (20 km/h dans les quartiers apaisés, 30 km/h en ville, 50 km/h sur les axes pénétrants, 70 km/h sur la rocade).

En bonne voie

Le maire est opposé à un projet de grand contournement.

En bonne voie

L'extension progressive du périmètre sans voitures de l'hypercentre de Bordeaux est au programme.

En retard

En retard car aucune mention dans le programme. Toutefois des primes incitatives de remplacement seront étudiées en même temps que la mise en œuvre de la ZFE.

En bonne voie

Le budget en faveur des politiques cyclables sera multiplié par 5 à l'échelle de la métropole, soit un investissement de 350 millions d'euros sur 6 ans.

En bonne voie

Des pistes en site propre seront réalisées avec notamment la création d'un réseau d'aménagements cyclables circulaires entre les villes de la métropole (boulevards, intra rocade et extérieur à la rocade). Tous les établissements scolaires et les principaux établissements publics seront desservis.

En bonne voie

L'ensemble des leviers d'un système vélo performant ont été pris en compte dans le programme : l'offre de stationnement sera renforcée de façon significative pour favoriser l'intermodalité. De nouveaux stationnements seront créés dans le centre-ville mais également en périphérie aux abords des stations de transport en commun et des commerces. Des parkings relais voitures + vélos seront créés aux abords des intersections des voies rapides et du réseau cyclable (parking sécurisé pour laisser le vélo la nuit et stations Vcub). Les services vélo seront eux aussi renforcés avec la création de stations-service vélo dans toute la ville. Des maisons métropolitaines des mobilités alternatives seront créées sur le territoire et une offre de location de remorques vélos sera proposée ainsi que des prêts de vélo pour les enfants. Enfin, les formations à l'utilisation du vélo seront généralisées dans les écoles élémentaires et des vélo-bus "institutionnels" seront organisés dans les quartiers pour les trajets domicile-école.





Nos demandes

Mettre en place une tarification solidaire basée sur les ressources pour tous les services de transport.

Améliorer qualitativement les fréquences, les amplitudes horaires des transports en commun et poursuivre le développement de transports urbains en site propre.

Mobilité et santé des enfants



Aménagements et mesures





Notre demande

Mettre en place à proximité de toutes les écoles et des crèches des rues scolaires fermées à la circulation aux horaires d'entrée et de sortie d'école, et de manière permanente autant que possible.

Notre demande

Pérenniser les mesures et aménagements provisoires mis en place dans le contexte de la crise du Covid-19.

En bonne voie

Une tarification solidaire basée sur les ressources a été mis en œuvre en 2020. Cette dernière sera améliorée et pourra aller jusqu'à la gratuité totale, par exemple pour les jeunes à faibles revenus. À noter également la gratuité des services de vélo partagé pour les 14-25 ans, la gratuité pour tous dès les seuils d'information (pollution atmosphérique) et lors des évènements publics majeurs.

En bonne voie

Le fonctionnement du réseau de bus sera partiellement réorganisé avec une augmentation des fréquences de certaines lignes et une plage horaire plus large le soir et la nuit. De nouvelles liaisons de transport en commun en site réservé seront créées pour mieux desservir les quartiers et les grands équipements. À noter aussi, la volonté d'accélérer la mise en œuvre du Réseau Express Girondin en augmentant les fréquences des trains sur plusieurs lignes dès 2021, en créant une halte ferroviaire au niveau du quartier "Pins Francs" à Caudéran et en maintenant les projets en cours de réalisation des haltes ferroviaires "Gare Médoquine" et "Sainte-Germaine".

En retard

Pas de mention spécifique dans le programme des rues scolaires, mais la mention de « quartiers apaisés » dont il faudra suivre la traduction dans les faits. Par ailleurs, l'annonce de vélo-bus "institutionnels" pour les trajets domicile-école est une bonne nouvelle.

En bonne voie

L'ensemble des aménagements provisoires seront pérennisés et les aménagements en faveur des mobilités actives poursuivis.



La dynamique de Grenoble en matière de lutte contre la pollution de l'air liée aux transports est globalement en bonne voie et s'inscrit dans la continuité du mandat précédent d'Éric Piolle. Les mesures permettant de réduire l'emprise de la voiture seront poursuivies : généralisation du 30 km/h, zone à trafic limité. Grenoble est la seule ville à s'être engagée à piétonniser l'ensemble des écoles maternelles et élémentaires. La dynamique en faveur des modes collectifs et actifs est aussi positive même si l'ambition en faveur du vélo devra être confirmée au regard des moyens budgétaires qui lui seront consacrés. Enfin, une zone à faibles émissions est déjà en place à Grenoble pour les poids lourds et les véhicules utilitaires légers et la nouvelle municipalité a renforcé son ambition sur le sujet en proposant d'étendre la ZFE aux véhicules particuliers, avec un objectif de sortie progressive du diesel et de l'essence d'ici 2030. Cet engagement devra encore être confirmé et précisé.

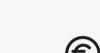








Réduction de la place de la voiture



Aides financières à la transition



Dynamique en matière de vélo



Notre demande

Mettre en œuvre une zone à faibles émissions visant la sortie du diesel en 2025 puis de l'essence en 2030.

Nos demandes

Généraliser la baisse des vitesses à 30 km/h dans l'agglomération et baisser la vitesse sur les rocades.

Abandonner tout projet de nouvelle infrastructure routière.

Mettre en place une zone à trafic limité dans le centre-ville pour réserver la circulation aux modes actifs et à quelques véhicules autorisés.

Notre demande

Mettre à disposition des professionnels et des particuliers des aides financières facilitant la location ou l'acquisition de véhicules à très faibles émissions (VTFE) ou, en priorité, le report vers d'autres moyens de transports plus écologiques que le véhicule individuel.

Nos demandes

Investir plus de 25[€] par habitant et par an en faveur du vélo.

Mettre en place d'un réseau express vélo.

Mettre en œuvre tous les leviers d'un système vélo performant (apprentissage du vélo pour tous, service de location diversifié, stationnements sécurisés, ateliers de réparation, intermodalité avec les transports en commun et en premier lieu les trains régionaux).

Encore timide

Une ZFE est déjà en place à Grenoble mais elle ne concerne que les poidslourds et les véhicules utilitaires légers avec un objectif de sortie du diesel en 2025. La nouvelle équipe municipale a renforcé son ambition sur le sujet en proposant d'étendre la ZFE aux véhicules particuliers, avec un objectif de sortie progressive du diesel et de l'essence d'ici 2030 qu'il reste à confirmer et à préciser.

En bonne voie

L'abaissement de la vitesse à 30 km/h sera conforté par des mesures d'apaisement et un contrôle renforcé contre la violence routière. La baisse de vitesse sur les deux rocades sera maintenue.

En bonne voie

Il n'existe pas de nouveaux projets d'infrastructure routière.

En bonne voie

Une zone à trafic limitée a déjà été mise en place, cette politique sera poursuivie durant ce mandat.

En bonne voie

Plusieurs aides financières existent déjà et seront poursuivies. Elles concernent à la fois les professionnels, avec notamment des aides à l'achat de véhicules utilitaires légers ou poids-lourd faiblement émetteurs, mais aussi les particuliers.

À préciser

Les ambitions de la nouvelle équipe métropolitaine sur le vélo sont fortes, en revanche, le budget qui devra accompagner la mise en œuvre de cette politique n'a pour l'instant pas été précisé. C'est pourtant un point indispensable pour permettre une mise en œuvre effective de ces propositions.

En bonne voie

À horizon 2026, 100 km de pistes Chronovélo relieront Grenoble à toutes la métropole. Pour y parvenir, il est prévu de réaliser 4 nouvelles pistes Chronovélo dont un "ring" qui fera le tour de la ville. En complément de ces liaisons métropolitaines, un réseau de proximité dit "Proxivélo" sera construit pour mieux relier les quartiers entre eux.

Encore timide

Le service de location vélo sera fortement amélioré avec un renforcement et une diversification de l'offre : le parc sera élargi à 10 000 vélos dont plus de 1000 vélos-cargo et vélos à assistance électrique. L'offre de stationnement sera elle aussi renforcée avec le déploiement dans les rues de Miniboxs et la création de 1000 nouvelles places de stationnement sécurisés dans les parkings existants. Des sessions de remise en selle et d'apprentissage du vélo à tous les âges seront aussi développées. En revanche, les enjeux de réparation des vélos et d'intermodalité ne sont pas clairement identifiés.





Nos demandes

Mettre en place une tarification solidaire basée sur les ressources pour tous les services de transport.

Améliorer qualitativement les fréquences, les amplitudes horaires des transports en commun et poursuivre le développement de transports urbains en site propre.

A)

Mobilité et santé des enfants

A(**)

Aménagements et mesures Covid19

Notre demande

Mettre en place à proximité de toutes les écoles et des crèches des rues scolaires fermées à la circulation aux horaires d'entrée et de sortie d'école, et de manière permanente autant que possible.

Notre demande

Pérenniser les mesures et aménagements provisoires mis en place dans le contexte de la crise du Covid-19.

En bonne voie

Une tarification solidaire basée sur les ressources a déjà été mise en place. Cette dernière sera renforcée avec l'instauration de la gratuité universelle les week-ends et 7j/7 pour les plus précaires. Cette évolution est présentée comme "un premier pas vers une gratuité plus étendue".

En bonne voie

L'offre de transport sera renforcée avec notamment la création de trambus de grande capacité et à haute fréquence pour renforcer l'offre de tramway. Des lignes de bus seront aussi transformées en chronobus afin d'atteindre une meilleure vitesse, plus de fréquence et plus d'amplitude. À noter aussi, le développement avec la Région d'un service RER métropolitain, notamment entre Grenoble et Brignoud.

En bonne voie

100 % des 120 écoles maternelles et élémentaires, publiques, privées et crèches de Grenoble auront leur Rue aux Enfants, végétalisée et sans voitures.

En bonne voie

En bonne voie puisque la majorité des aménagements provisoires mis en place sera pérennisée. À noter toutefois, deux aménagements dits "TempoVélo" ont récemment été supprimés dans l'agglomération.





Les engagements de la maire de Lille s'inscrivent dans la continuité de son mandat précédent, avec une dynamique intéressante en matière de transports en commun, et de réduction de la place de la voiture individuelle. Pour autant, les mesures gagneraient à être plus ambitieuses, par exemple concernant le déploiement de la zone à faibles émissions, ou précisées, par exemple en matière de vélo. Des aides financières seraient également utiles pour accompagner la transition vers des mobilités plus propres. Enfin, et malgré les projets de nouvelles piétonisations, Lille n'a pas prévu la mise en place d'une zone à trafic limité ni la généralisation des rues scolaires.









Réduction de la place de la voiture

Nos demandes

Notre demande

Mettre en œuvre une zone à faibles

2025 puis de l'essence en 2030.

émissions visant la sortie du diesel en

Généraliser la baisse des vitesses à 30 km/h dans l'agglomération et baisser la vitesse sur les rocades.

Abandonner tout projet de nouvelle infrastructure routière.

Mettre en place une zone à trafic limité dans le centre-ville pour réserver la circulation aux modes actifs et à quelques véhicules autorisés.



Aides financières à la transition

Notre demande

Mettre à disposition des professionnels et des particuliers des aides financières facilitant la location ou l'acquisition de véhicules à très faibles émissions (VTFE) ou, en priorité, le report vers d'autres moyens de transports plus écologiques que le véhicule individuel.



Encore timide

À partir du 1^{er} janvier 2021, l'accès de Lille sera progressivement interdit aux véhicules les plus polluants grâce à la mise en place de la ZFE. Malheureusement, cette ZFE n'intègre pas de calendrier de sortie progressive du diesel puis de l'essence.

En bonne voie

En bonne voie avec la limitation de vitesse à 30 km/h en ville qui sera maintenue, ainsi que les 70 km/h sur le périphérique. De nouvelles restrictions de circulation seront décidées : l'interdiction de circulation des camions sur le périphérique aux heures de pointe, une voie y sera réservée aux transports en commun et au covoiturage. En ville, des zones de rencontres supplémentaires seront mises en place, ainsi que des rues où les piétons seront prioritaires.

En retard

Il existe toujours un projet de nouvelle infrastructure routière : la réalisation de la LINO (liaison intercommunale nord-ouest).

Encore timide

Encore timide sur la zone à trafic limité mais il est prévu d'étendre les piétonisations temporaires en cœur de ville et dans certaines rues de quartier les week-ends et jours fériés, après concertation avec les usagers, riverains et commerçants.

En retard

Si il est bien indiqué qu'une prime devrait accompagner socialement la conversion vers des véhicules moins polluants, aucun dispositif n'est détaillé.





Dynamique en matière de vélo

Nos demandes

Investir plus de 25^{ϵ} par habitant et par an en faveur du vélo.

Mettre en place d'un réseau express vélo.

Mettre en œuvre tous les leviers d'un système vélo performant (apprentissage du vélo pour tous, service de location diversifié, stationnements sécurisés, ateliers de réparation, intermodalité avec les transports en commun et en premier lieu les trains régionaux).

À préciser

Les ambitions en faveur du vélo sont positives, en revanche, le budget qui devra accompagner la mise en œuvre de cette politique n'a pour l'instant pas été précisé. C'est pourtant un point indispensable pour permettre une mise en œuvre effective de ces propositions.

En bonne voie

En bonne voie pour l'aménagement du Réseau Express Vélo (REV) avec la Métropole Européenne de Lille: de grandes voies traversantes, de nouvelles pistes cyclables, nouvelles « vélorues » où les vélos sont prioritaires sur les voitures.

En bonne voie

La majorité des leviers d'un système vélo performant sont mentionnés : multiplication des arceaux, box et parkings à vélo, en particulier près des stations de métro (350 places à Lille Europe par ex.), installation de bornes « coup de pompe », étude avec la Métropole Européenne de Lille d'une optimisation des stations V'Lille et d'une relance des locations longue durée de vélos électriques. Enfin, un soutien au développement du vélo-taxi et des livraisons en vélo-cargo est aussi mentionné.



Dynamique en matière de transports en commun

Nos demandes

Mettre en place une tarification solidaire basée sur les ressources pour tous les services de transport.

Améliorer qualitativement les fréquences, les amplitudes horaires des transports en commun et poursuivre le développement de transports urbains en site propre.

En bonne voie

Il existe déjà une tarification solidaire basée sur les ressources. Cette tarification évoluera avec l'instauration de la gratuité progressive des transports en commun au moins de 18 ans, étudiants, séniors et personnes en situation de handicap, dès 2020.

En bonne voie

L'offre de transport existante sera améliorée avec notamment un doublement des rames de métro effectif en 2023. L'offre de transport sera aussi développée grâce par exemple à l'ouverture de 2 nouvelles lignes de tram métropolitaines, la mise en service de nouvelles lignes de bus à haut niveau de service ou encore la remise en service de la ligne de TER Lens-Villeneuve d'Ascq passant par Lille-Sud.



Mobilité et santé des enfants

Notre demande

Mettre en place à proximité de toutes les écoles et des crèches des rues scolaires fermées à la circulation aux horaires d'entrée et de sortie d'école, et de manière permanente autant que possible.

En retard

Pas de mention des rues scolaires dans le programme mais deux rues scolaires sont mises en œuvre "à titre expérimental" à la rentrée des vacances de la Toussaint à Lille.



Aménagements et mesures Covid19

Notre demande

Pérenniser les mesures et aménagements provisoires mis en place dans le contexte de la crise du Covid-19.

Encore timide

Une consultation a été lancée pour évaluer les aménagements provisoires sans garantie que ces derniers soient pérennisés.





Lyon fait preuve d'une dynamique globalement positive en matière de lutte contre la pollution de l'air liée aux transports. L'abandon du projet routier de l'Anneau des Sciences et la généralisation de la baisse de vitesse à 30 km/h devraient permettre de réduire l'emprise de la voiture. La santé des enfants est aussi bien prise en compte, de même que le développement du vélo. Cette dynamique en faveur du vélo devra toutefois être confirmée au regard des moyens budgétaires qui lui seront consacrés. Enfin, l'engagement de faire évoluer la zone à faibles émissions en accompagnant progressivement la sortie complète du diesel est un bon premier pas qui gagnerait à être renforcé en prévoyant dès à présent un calendrier de sortie progressive de l'ensemble des véhicules thermiques.









Réduction de la place

de la voiture







Notre demande

Mettre en œuvre une zone à faibles émissions visant la sortie du diesel en 2025 puis de l'essence en 2030.

Nos demandes

Généraliser la baisse des vitesses à 30 km/h dans l'agglomération et baisser la vitesse sur les rocades.

Abandonner tout projet de nouvelle infrastructure routière.

Mettre en place une zone à trafic limité dans le centre-ville pour réserver la circulation aux modes actifs et à quelques véhicules autorisés.

Notre demande

Mettre à disposition des professionnels et des particuliers des aides financières facilitant la location ou l'acquisition de véhicules à très faibles émissions (VTFE) ou, en priorité, le report vers d'autres moyens de transports plus écologiques aue le véhicule individuel.

Nos demandes

Investir plus de 25€ par habitant et par an en faveur du vélo.

Mettre en place d'un réseau express vélo.

Mettre en œuvre tous les leviers d'un système vélo performant (apprentissage du vélo pour tous, service de location diversifié, stationnements sécurisés. ateliers de réparation, intermodalité avec les transports en commun et en premier lieu les trains régionaux).

Encore timide

La nouvelle équipe métropolitaine s'est engagée en faveur d'une évolution ambitieuse de la ZFE : les professionnels et les particuliers seront progressivement accompagnés jusqu'à la sortie du diesel en 2026. En revanche, une sortie complète des véhicules thermiques n'est pour le moment pas envisagée.

En bonne voie

La baisse de vitesse à 30 km/h sera généralisée. La réduction de la vitesse à 70 km/h sur la rocade lyonnaise, qui a déjà été effectuée, sera maintenue.

La nouvelle équipe métropolitaine s'est positionnée contre le projet d'extension de capacité routière de l'Anneau des sciences.

En bonne voie

De grandes zones piétonnes seront mises en place dans l'ensemble des arrondissements et des communes volontaires de la Métropole. Plusieurs rues commercantes seront aussi piétonnisées de 9h à 19h.

En bonne voie

Plusieurs aides financières à la transition sont prévues, en cas de cession d'un véhicule thermique, chaque habitant pourra notamment choisir entre : la gratuité de l'abonnement pendant 1 an à un service d'autopartage ou le remboursement du reste à charge de l'abonnement de transport en commun. Des aides à l'achat de vélos à assistance électrique et vélos cargos sont aussi prévues à hauteur de 200€ (500€ en cas de cession d'un véhicule thermique).

À préciser

Les ambitions de la nouvelle équipe métropolitaine sur le vélo sont fortes, en revanche, le budget qui devra accompagner la mise en œuvre de cette politique n'a pour l'instant pas été précisé. C'est pourtant un point indispensable pour permettre une mise en œuvre effective de ces propositions.

En bonne voie

Le nombre de pistes cyclables sera doublé d'ici 2026 pour atteindre 2000 km. Un réseau express vélo de 450 km sera créé dont 250 km d'ici 2026.

Encore timide

La nouvelle équipe métropolitaine souhaite développer de façon importante l'offre de stationnement vélo en multipliant par 10 les stationnements sécurisés et par 4 le nombre d'arceaux. Des ateliers d'autoréparation seront créés dans chaque quartier et un nouveau service de location vélo longuedurée sera mis en place. 10 000 vélos doivent aussi être distribués aux jeunes, prioritairement aux étudiants. En revanche, l'apprentissage du vélo et l'intermodalité ne sont pas clairement identifiés.





Nos demandes

Mettre en place une tarification solidaire basée sur les ressources pour tous les services de transport.

Améliorer qualitativement les fréquences, les amplitudes horaires des transports en commun et poursuivre le développement de transports urbains en site propre.



Mobilité et santé des enfants

Æ

Aménagements et mesures Covid19

Notre demande

Mettre en place à proximité de toutes les écoles et des crèches des rues scolaires fermées à la circulation aux horaires d'entrée et de sortie d'école, et de manière permanente autant que possible.

Notre demande

Pérenniser les mesures et aménagements provisoires mis en place dans le contexte de la crise du Covid-19.

Encore timide

La tarification des services de transport doit évoluer avec l'introduction de la gratuité pour certains publics et la baisse du prix de l'abonnement pour les moins de 25 ans et étudiants. Une tarification solidaire basée sur les ressources doit être étudiée, sans certitude de sa mise en place.

En bonne voie

L'offre de transport en commun sera significativement renforcée avec notamment l'élaboration d'un plan d'action de 24 mois pour augmenter de 20% l'offre de bus en augmentant à la fois la fréquence, l'amplitude horaire et en créant de nouvelles lignes. Plusieurs nouveaux projets de tramway sont aussi identifiés ainsi que le développement d'un service de transport par câble.

En bonne voie

Plusieurs rues d'écoles seront piétonnisées de façon temporaire ou permanente. Depuis la rentrée scolaire, douze écoles ont déjà bénéficié de la mise en place de rues scolaires. Il sera important que les écoles exposées aux plus forts taux de pollution soient concernées par cette mesure.

Encore timide

Un comité de suivi des aménagements provisoires a été mis en place afin d'évaluer leur pérennisation. Aucune annonce n'a encore été faite à ce sujet mais la méthode de l'urbanisme tactique continuera d'être utilisée durant le mandat pour faciliter le déploiement de nouvelles infrastructures.





Même si Marseille a un retard important à combler en matière de réduction de l'emprise de la voiture, la dynamique de la nouvelle équipe municipale est globalement positive avec la généralisation de la baisse de la vitesse à 30 km/h ou encore l'opposition à la poursuite des travaux du Boulevard Urbain Sud. L'ambition en matière de développement du vélo est elle aussi positive mais elle risque d'être mise à mal par l'insuffisance du budget qui y est consacré. Concernant la santé des enfants, aucune piétonnisation n'est pour le moment envisagée. Enfin, Marseille travaille actuellement à l'instauration d'une zone à faibles émissions mais aucun objectif de sortie progressive du diesel puis de l'essence n'est pour le moment évoqué.









Réduction de la place

de la voiture







Notre demande

Mettre en œuvre une zone à faibles émissions visant la sortie du diesel en 2025 puis de l'essence en 2030.

Nos demandes

Généraliser la baisse des vitesses à 30 km/h dans l'agglomération et baisser la vitesse sur les rocades.

Abandonner tout proiet de nouvelle infrastructure routière.

Mettre en place une zone à trafic limité dans le centre-ville pour réserver la circulation aux modes actifs et à quelques véhicules autorisés.

Notre demande

Mettre à disposition des professionnels et des particuliers des aides financières facilitant la location ou l'acquisition de véhicules à très faibles émissions (VTFE) ou, en priorité, le report vers d'autres moyens de transports plus écologiques que le véhicule individuel.

Nos demandes

Investir plus de 25^ϵ par habitant et par an en faveur du vélo.

Mettre en place d'un réseau express vélo.

Mettre en œuvre tous les leviers d'un système vélo performant (apprentissage du vélo pour tous, service de location diversifié, stationnements sécurisés, ateliers de réparation, intermodalité avec les transports en commun et en premier lieu les trains régionaux).

Encore timide

La nouvelle maire de Marseille s'est déclarée favorable à un objectif de sortie complète du diesel durant ce mandat. Néanmoins, le premier projet de zone à faibles émissions ne reprend pour le moment pas cet objectif. Une consultation publique sera prochainement organisée sur le sujet.

Encore timide

Une généralisation de la baisse des vitesses à 30 km/h est prévue dans toutes les rues de la ville de Marseille, à l'exception de quelques artères à 50 km/h. Rien n'est toutefois prévu concernant la baisse de la vitesse sur les rocades.

En bonne voie

La nouvelle maire de Marseille s'est opposée à la poursuite des travaux du Boulevard Urbain Sud (B.U.S.).

Encore timide

Seules des opérations ponctuelles de piétonnisation sont envisagées, par exemple : rendre la corniche piétonne en été, tout en maintenant l'accès pour les bus.

Encore timide

Seule une aide à l'achat de vélo à assistance électrique est mentionnée.

En retard

Le plan vélo récemment adopté par la métropole est mentionné. Malheureusement ce plan vélo n'est doté que de 60 millions d'euros sur cinq années, soit 9,4€ par habitant et par an. Cela reste beaucoup trop faible pour déployer une politique cyclable ambitieuse.

En bonne voie

Création d'un réseau de lignes vélo sécurisées (280 km sur l'ensemble de la Métropole).

En bonne voie

La majorité des leviers d'un système vélo performant sont mentionnés : l'offre de stationnement vélo doit être développée avec 3600 nouvelles places et des services vélo au sein des principales gares métropolitaines afin de favoriser l'intermodalité avec les transports en commun. Un service de location longue-durée doit être déployé. L'offre de vélo en libre-service doit elle aussi être redéployée. Enfin, un soutien à l'apprentissage du vélo doit être apporté grâce à un soutien de l'éco-mobilité scolaire et des associations de promotion du vélo.





Nos demandes

Mettre en place une tarification solidaire basée sur les ressources pour tous les services de transport.

Améliorer qualitativement les fréquences, les amplitudes horaires des transports en commun et poursuivre le développement de transports urbains en site propre.

Une tarification des transports publics attractive pour tous sera mise en place, dont la gratuité pour les personnes sans ressources et les jeunes de moins de 25 ans.

En bonne voie

En bonne voie

La nouvelle municipalité prévoit un doublement de l'offre de transport en commun (+15% par an). Davantage de voies de circulation seront réservées aux bus afin d'en renforcer l'efficacité et d'augmenter l'offre de bus à haut niveau de service (au moins 16 lignes). Un développement de l'offre de tramway, de RER et un prolongement du métro sont aussi prévus.



Mobilité et santé des enfants

Notre demande

Mettre en place à proximité de toutes les écoles et des crèches des rues scolaires fermées à la circulation aux horaires d'entrée et de sortie d'école, et de manière permanente autant que possible.

Encore timide

Dans le cadre de la mise en œuvre d'un plan piéton, la nouvelle municipalité évoque la possibilité de fermer des rues à la circulation aux heures d'entrée et de sortie des élèves. Cette possibilité doit encore devenir une réalité et les contours de cette proposition être précisés.



Aménagements et mesures Covid19

Notre demande

Pérenniser les mesures et aménagements provisoires mis en place dans le contexte de la crise du Covid-19.

En bonne voie

En conseil municipal, la nouvelle équipe a fait part de sa volonté de pérenniser les aménagements cyclables provisoires.





La dynamique de Montpellier en matière de développement des transports collectifs et actifs est globalement encourageante. Elle devrait également bénéficier aux enfants puisqu'il est prévu d'aménager des rues scolaires de façon temporaire ou pérenne. Toutefois, le retard pris sur la réduction de la place de la voiture risque de s'accentuer avec la réalisation de plusieurs nouveaux projets routiers. Enfin, si Montpellier travaille actuellement sur la mise en place d'une zone à faibles émissions, un calendrier de sortie progressive du diesel puis de l'essence n'est pour le moment pas envisagé.









Mettre en œuvre une zone à faibles émissions visant la sortie du diesel en 2025 puis de l'essence en 2030.

Encore timide

Dans le cadre de la mise en place d'une zone à faibles émissions, la nouvelle municipalité s'est engagée à restreindre la circulation des poids lourds et des véhicules utilitaires diesel "les plus polluants". À ce jour, les véhicules particuliers ne seraient donc pas concernés par cette sortie progressive du diesel. Rien non plus sur la sortie progressive de l'ensemble des véhicules thermiques. Des discussions sont actuellement en cours pour définir plus précisément les contours de cette future zone à faibles émissions.



Réduction de la place de la voiture

Nos demandes

Généraliser la baisse des vitesses à 30 km/h dans l'agglomération et baisser la vitesse sur les rocades.

Abandonner tout projet de nouvelle infrastructure routière.

Mettre en place une zone à trafic limité dans le centre-ville pour réserver la circulation aux modes actifs et à quelques véhicules autorisés.

Encore timide

Une généralisation de la baisse des vitesses à 30 km/h est prévue. Rien n'est toutefois prévu sur la baisse de vitesse sur les rocades.

En retard

Plusieurs projets de nouvelles infrastructures routières sont soutenus par la nouvelle municipalité, notamment la finalisation des contournements Est et Ouest et de la Liaison Intercantonale d'Évitement Nord (LIEN), dont les travaux se poursuivent alors même que plusieurs espèces protégées non reprises par l'étude d'impact environnemental ont été identifiées sur le tracé.

En retard

Pas de mention dans le programme.



Aides financières à la transition

Notre demande

Mettre à disposition des professionnels et des particuliers des aides financières facilitant la location ou l'acquisition de vénicules à très faibles émissions (VTFE) ou, en priorité, le report vers d'autres moyens de transports plus écologiques aue le véhicule individuel.

Encore timide

Pas d'engagements concrets sur ce sujet, mais si une aide à l'achat d'un vélo à assistance électrique a récemment été mise en place.



Dynamique en matière de vélo

Nos demandes

Investir plus de 25^{ϵ} par habitant et par an en faveur du vélo.

Mettre en place d'un réseau express vélo.

Mettre en œuvre tous les leviers d'un système vélo performant (apprentissage du vélo pour tous, service de location diversifié, stationnements sécurisés, ateliers de réparation, intermodalité avec les transports en commun et en premier lieu les trains régionaux).

En bonne voie

Le détail des financements fléchés exclusivement au vélo n'est pas connu, mais la nouvelle municipalité prévoit au total un plan mobilités actives de 150 millions d'euros (marche, vélo, personnes à mobilité réduite).

En bonne voie

La nouvelle municipalité prévoit la construction d'un réseau express vélo et d'un anneau vélo autour du centre-ville avec des pénétrantes cyclables.

Encore timide

Seule une partie des leviers d'un système vélo performant est mentionnée : le nombre d'arceaux vélo doit être doublé, des boxs fermés installés et l'intermodalité favorisée grâce à la création d'un grand parking vélo à côté de la gare Saint Roch. Un service de location longue durée de vélo électrique doit aussi être développé. En revanche, l'apprentissage du vélo et le développement des services de réparation ne sont pas clairement identifiés.







Nos demandes

Mettre en place une tarification solidaire basée sur les ressources pour tous les services de transport.

Améliorer qualitativement les fréquences, les amplitudes horaires des transports en commun et poursuivre le développement de transports urbains en site propre.

Mobilité et santé des enfants

A₩

Aménagements et mesures Covid19

Notre demande

Mettre en place à proximité de toutes les écoles et des crèches des rues scolaires fermées à la circulation aux horaires d'entrée et de sortie d'école, et de manière permanente autant que possible

Notre demande

Pérenniser les mesures et aménagements provisoires mis en place dans le contexte de la crise du Covid-19.

Encore timide

La nouvelle municipalité s'est engagée en faveur d'une gratuité des transports en commun d'ici la fin du mandat mais plusieurs questions restent encore en suspens. Notamment l'impact que cette gratuité pourrait avoir sur l'offre de transport en commun. La possibilité d'une tarification solidaire basée sur les ressources n'a pour le moment pas été étudiée.

Encore timide

L'offre de transport en commun doit être renforcée avec les projets d'extension de la ligne 1 de tramway et de réalisation de la ligne 5. Un nouveau réseau de bus express sur voies réservées doit aussi être développé. En revanche, l'amélioration de la fréquence et de l'amplitude de l'offre existante n'est pas identifiée. On peut aussi noter l'absence de projets visant à mieux relier Montpellier au reste de l'aire urbaine, via par exemple la création d'un service de RER métropolitain.

En bonne voie

La nouvelle municipalité s'est engagée à piétonniser les abords des écoles en réalisant des aménagements temporaires (aux heures d'entrée et de sortie) ou permanents selon le contexte et les besoins. Le nombre d'écoles concernées n'est en revanche pas précisé, ni le dispositif qui sera effectivement déployé.

Encore timide

La volonté de la nouvelle équipe municipale sur ce sujet doit être précisée. À ce jour, seule une "prolongation" de ces aménagements provisoires est prévue.





La dynamique de Nantes en matière de lutte contre la pollution de l'air liée au transport est globalement en bonne voie. Nantes a récemment généralisé la circulation à 30 km/h et une extension de la zone à trafic limité dans le centre-ville est prévue. Cette dynamique reste néanmoins freinée par l'absence d'engagement concernant la mise en place d'une zone à faibles émissions. Concernant le développement des mobilités partagées et actives, les mesures proposées sont positives. On note également que la ville de Nantes est l'une des seules à proposer la généralisation de solutions pour réduire la présence des voitures aux abords des écoles.









Réduction de la place de la voiture

Notre demande

Mettre en œuvre une zone à faibles émissions visant la sortie du diesel en 2025 puis de l'essence en 2030.

Nos demandes

Généraliser la baisse des vitesses à 30 km/h dans l'agglomération et baisser la vitesse sur les rocades.

Abandonner tout projet de nouvelle infrastructure routière

Mettre en place une zone à trafic limité dans le centre-ville pour réserver la circulation aux modes actifs et à quelques véhicules autorisés.

Aides financières à la transition

Notre demande

Mettre à disposition des professionnels et des particuliers des aides financières facilitant la location ou l'acquisition de véhicules à très faibles émissions (VTFE) ou, en priorité, le report vers d'autres moyens de transports plus écologiques que le véhicule individuel.



Dynamique en matière de vélo

Nos demandes

Investir plus de 25^{ϵ} par habitant et par an en faveur du vélo.

Mettre en place d'un réseau express vélo.

Mettre en œuvre tous les leviers d'un système vélo performant (apprentissage du vélo pour tous, service de location diversifié, stationnements sécurisés, ateliers de réparation, intermodalité avec les transports en commun et en premier lieu les trains régionaux).

En retard

Pas de mention d'une zone à faibles émissions dans le programme.

Encore timide

Il est très positif de constater que la généralisation de la limitation de vitesse à 30 km/h promise durant la campagne électorale a déjà été mise en œuvre fin août. En revanche, aucune baisse de la vitesse n'est prévue sur la rocade.

En retard

Il existe toujours un projet de nouvelle infrastructure routière : réalisation d'un nouveau franchissement de la Loire à horizon 2030.

En bonne voie

Une extension de la zone à trafic limité dans le centre-ville est prévue. Est également annoncée la mise en œuvre d'un plan de nouvelles piétonisations de rues et de places. Les boulevards du 19º (Poilus, Anglais...) évolueront, avec une place renforcée pour le vélo (un axe du réseau express vélo) et les piétons. La création d'axes réservés au covoiturage et aux transports collectifs sur les pénétrantes est prévue, ainsi que le développement de covoit'Tan et d'une flotte de véhicules propres en autopartage.

En bonne voie

Malgré l'absence de précisions dans le programme, il est probable que la maire réélue poursuivra les actions mises en œuvre au mandat précédent : pour les particuliers, une subvention était accordée dans la limite de 300[¢], 400[¢] pour les professionnels (jusqu'à 10 véhicules par entreprises) afin de favoriser l'acquisition de vélos cargos (neuf ou d'occasion), biporteurs, triporteurs, avec ou sans assistance électrique. L'agglomération s'est aussi engagée à compléter de 50[¢] l'aide à la réparation vélo "coup de pouce vélo" mise en place par l'État.

En bonne voie

En bonne voie grâce à l'augmentation du budget vélo par habitant de 13 à 30[€], soit une dépense de 115 millions d'euros sur 6 ans. Les services de la ville verront l'équipe en charge du vélo renforcée.

En bonne voie

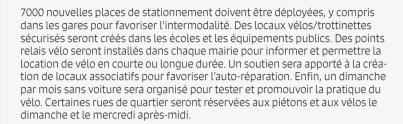
En bonne voie également concernant le développement d'un réseau express vélo. Pour multiplier par 4 la pratique du vélo, la création d'un Vélopolitain, réseau express vélo maillé, est annoncée. Il sera constitué de lignes sécurisées et identifiées, se trouvant à moins de 500 mètres de chez soi et reliant la périphérie au centre et les quartiers entre eux, soit 100 km de réseau construits d'ici 2030 dont 50 km avant la fin du mandat.

En bonne voie

La majorité des leviers d'un système vélo performant sont mentionnés :









Nos demandes

Mettre en place une tarification solidaire basée sur les ressources pour tous les services de transport.

Améliorer qualitativement les fréquences, les amplitudes horaires des transports en commun et poursuivre le développement de transports urbains en site propre.

En bonne voie

Une tarification solidaire est déjà en place à Nantes et il est prévu de baisser de 20 % le prix de l'ensemble des abonnements. La gratuité des transports en commun sera instaurée le week-end et les assises de la mobilité durable permettront également de mettre en débat l'extension de la gratuité aux moins de 26 ans.

En bonne voie

En bonne voie s'agissant de l'amélioration de l'offre de transports. Le renforcement des fréquences de passage du réseau TAN, notamment les soirs, week-ends et vacances scolaires, est au programme. Est annoncée la création de 3 nouvelles lignes de tramway et le lancement de la dernière étape de la connexion des lignes 1 et 2. On note également la création de nouvelles lignes de transports collectifs à haut niveau de service pour relier directement entre eux les quartiers et sortir du modèle en étoile. Enfin, une étude d'opportunité sera menée concernant la réalisation d'un métro.



Mobilité et santé des enfants

Notre demande

Mettre en place à proximité de toutes les écoles et des crèches des rues scolaires fermées à la circulation aux horaires d'entrée et de sortie d'école, et de manière permanente autant que possible.

En bonne voie

Nantes se distingue pour avoir créé plusieurs rues scolaires. Si elles ne sont pas nommées clairement ainsi, il est toutefois proposé de généraliser des solutions d'éco-mobilité aux abords des écoles, en donnant la priorité aux vélos et piétons à l'heure des entrées et sorties et en reliant les pistes cyclables aux écoles et établissements du secondaire, en concertation avec le Département et la Région. La généralisation effective des rues scolaires sera à confirmer.



Aménagements et mesures Covid19

Notre demande

Pérenniser les mesures et aménagements provisoires mis en place dans le contexte de la crise du Covid-19.

Encore timide

La pérennisation de ces aménagements n'a pas encore été actée. Cette dernière a été mise en consultation dans le cadre d'ateliers citoyens et une décision sera prise ultérieurement.





Le programme du maire de Nice indique peu d'évolutions quant à la politique de réduction de la pollution de l'air en matière de transports, menée au mandat précédent. On espère toutefois que les aides financières à la transition seront maintenues. On peut souligner également des propositions intéressantes, notamment en matière de développement d'un réseau express vélo ou encore d'apaisement des abords des écoles. Néanmoins, il n'est pas encore question de généraliser les rues scolaires, ni de proposer une zone à faibles émissions. S'agissant de l'investissement dans les transports en commun et de la réduction de la place de la voiture, la ville est encore en retard.









Réduction de la place

de la voiture



Dynamique

à la transition

en matière de vélo



Notre demande

Mettre en œuvre une zone à faibles émissions visant la sortie du diesel en 2025 puis de l'essence en 2030.

Nos demandes

Généraliser la baisse des vitesses à 30 km/h dans l'agglomération et baisser la vitesse sur les rocades.

Abandonner tout projet de nouvelle infrastructure routière.

Mettre en place une zone à trafic limité dans le centre-ville pour réserver la circulation aux modes actifs et à quelques véhicules autorisés.

Notre demande

Mettre à disposition des professionnels et des particuliers des aides financières facilitant la location ou l'acquisition de véhicules à très faibles émissions (VTFE) ou, en priorité, le report vers d'autres moyens de transports plus écologiques que le véhicule individuel.

Nos demandes

Investir plus de 25€ par habitant et par an en faveur du vélo.

Mettre en place d'un réseau express vélo.

Mettre en œuvre tous les leviers d'un système vélo performant (apprentissage du vélo pour tous, service de location diversifié, stationnements sécurisés, ateliers de réparation, intermodalité avec les transports en commun et en premier lieu les trains régionaux).

En retard

Pas de mention dans le programme concernant la mise en place d'une zone à faibles émissions.

En retard

Pas de mention dans le programme concernant l'abaissement des vitesses de circulation.

En bonne voie

Il n'existe a priori pas de nouveaux projets d'infrastructure routière.

Pas de mention dans le programme concernant la mise en place d'une zone à trafic limité.

Encore timide

Si le programme ne mentionne pas d'aides à la transition, le maire a été réélu et l'on peut espérer que les aides en place au mandat précédent (aide à l'achat de véhicules à motorisation électrique et de vélos à assistance électrique) se poursuivront.

À préciser

Le budget alloué en faveur du vélo n'est pas précisé. C'est pourtant un point indispensable pour permettre une mise en œuvre effective de ces propositions.

En bonne voie

En bonne voie s'agissant du développement d'un réseau express vélo. Est annoncé le développement des axes Nord-Sud avec un maillage cyclable cohérent et continu de 150 km : de la gare Thiers à la Promenade des Anglais, de Cimiez à la Promenade du Paillon, de Saint Sylvestre à la Promenade des Anglais, du Ray au centre-ville.

Concernant le développement d'un système vélo performant. Les mesures au programme ne semblent pas suffisantes pour opérer un vrai changement de pratique. Rien n'est dit sur le développement du stationnement sécurisé, les enjeux d'intermodalité ou encore l'apprentissage du vélo. La création d'une Maison du vélo est toutefois prévue ainsi que le développement d'ateliers de réparation ou encore la création de bornes de recharge électrique pour vélo.





Nos demandes

Mettre en place une tarification solidaire basée sur les ressources pour tous les services de transport.

Améliorer qualitativement les fréquences, les amplitudes horaires des transports en commun et poursuivre le développement de transports urbains en site propre.



Mobilité et santé des enfants



Aménagements et mesures Covid19

Notre demande

Mettre en place à proximité de toutes les écoles et des crèches des rues scolaires fermées à la circulation aux horaires d'entrée et de sortie d'école, et de manière permanente autant que possible.

Notre demande

Pérenniser les mesures et aménagements provisoires mis en place dans le contexte de la crise du Covid-19.

Encore timide

Il n'existe pas de projet de tarification solidaire basée sur les ressources. Il est toutefois mentionné l'instauration de la gratuité des transports pour les 18-25 ans les week-ends.

Encore timide

Encore timide également concernant l'amélioration de l'offre de transports en commun. L'amélioration des fréquences et de l'amplitude horaire sur le réseau existant ne sont pas mentionnées. Il est en revanche prévu de créer une navette zéro émission ainsi qu'une liaison tram-train vers l'Ariane et la vallée du Paillon.

Encore timide

Le programme mentionne le développement d'espaces verts et de zones de circulation apaisée, mais pas de rues scolaires à proprement parler.

Encore timide

Une partie de la piste cyclable provisoire installée sur l'avenue Gambetta a déjà été supprimée ... Toutefois, une concertation publique a depuis été lancée pour évaluer la pérennisation du reste des aménagements cyclables provisoires. Une décision devrait être prise durant l'automne.





La dynamique de Paris en matière de lutte contre la pollution de l'air liée aux transports est globalement en bonne voie et s'inscrit dans la continuité du mandat précédent d'Anne Hidalgo. La mise en place d'une zone à faibles émissions déjà opérationnelle sur une partie du territoire métropolitain associée à un objectif de sortie progressive du diesel puis de l'essence reste sans équivalent en France. La mise en œuvre concrète de cet engagement, et des autres mesures clefs mises en avant, doit cependant encore être clarifiée (calendrier, enjeux sociaux, aspects financiers, contrôles, etc.). La dynamique est aussi positive en matière de vélo et de rues scolaires. Un travail de piétonnisation de nombreuses écoles parisiennes à en effet été entamé à la rentrée 2020, il sera toutefois crucial que les écoles les plus exposées à la pollution de l'air bénéficient prioritairement de cette mesure.









Réduction de la place de la voiture

Nos demandes

Notre demande

Mettre en œuvre une zone à faibles

2025 puis de l'essence en 2030.

émissions visant la sortie du diesel en

Généraliser la baisse des vitesses à 30 km/h dans l'agglomération et baisser la vitesse sur les rocades.

Abandonner tout projet de nouvelle infrastructure routière

Mettre en place une zone à trafic limité dans le centre-ville pour réserver la circulation aux modes actifs et à quelques véhicules autorisés.

Aides financières à la transition

namique

Dynamique en matière de vélo



Notre demande

Mettre à disposition des professionnels et des particuliers des aides financières facilitant la location ou l'acquisition de vénicules à très faibles émissions (VTFE) ou, en priorité, le report vers d'autres moyens de transports plus écologiques que le véhicule individuel.

Nos demandes

Investir plus de 25^{ε} par habitant et par an en faveur du vélo.

Mettre en place d'un réseau express vélo.

Mettre en œuvre tous les leviers d'un système vélo performant (apprentissage du vélo pour tous, service de location diversifié, stationnements sécurisés, ateliers de réparation, intermodalité avec les transports en commun et en premier lieu les trains régionaux).

En bonne voie

Une zone à faibles émissions est déjà opérationnelle à Paris et, depuis l'été 2019, sur une partie du territoire métropolitain (79 communes membres du Grand Paris devraient être couvertes à terme). Cette ZFE concerne tous les véhicules et prévoit un calendrier de sortie progressive du diesel en 2024 et de l'essence en 2030. La nouvelle municipalité s'est engagée à poursuivre la mise en œuvre de ce calendrier de sortie progressive du diesel puis de l'essence.

En bonne voie

La baisse des vitesses à 30 km/h sera généralisée, en excluant toutefois certains grands axes tels que les Champs-Elysées, le boulevard Sébastopol ou les boulevards des maréchaux. La vitesse de circulation sur le périphérique parisien sera abaissée à 50 km/h.

En bonne voie

Il n'existe pas de nouveaux projets d'infrastructure routière.

En bonne voie

La mise en place d'une zone à trafic limité est prévue dans le centre de Paris. Cette zone réservera la circulation aux modes actifs et aux transports collectifs tout en prévoyant certaines exceptions (notamment pour les personnes à mobilité réduite, les riverains, commerçants, etc.). Cette zone sera complétée par la création d'au moins un "centre piéton" par arrondissement

En bonne voie

Plusieurs aides ont déjà été mises en place pour les particuliers et les professionnels, nous l'avions souligné dans notre classement sur la lutte contre la pollution de l'air (décembre 2019). À noter, l'aide à l'achat de vélos sera maintenue et étendue aux vélos mécaniques et aux vélos adaptés aux personnes en situation de handicap (dispositif type Handibike).

En bonne voie

26¢ par an et par habitant seront investis en faveur du vélo. Lors du précédent mandat, les investissements en faveur du vélo étaient de 19¢ par an et par habitant.

En bonne voie

Un Vélopolitain ainsi qu'un Réseau express régional vélo (RER V) seront réalisés. Un "fil vert" sera aussi créé, il consistera en un réseau de voies végétalisées réservées aux piétons et aux vélos afin de relier Paris aux communes limitrophes.

En bonne voie

L'ensemble des leviers d'un système vélo performant ont été pris en compte dans le programme. Une offre de stationnement résidentiel sécurisé sera



déployée via l'installation de Véloboîtes, des espaces de stationnement sécurisés seront aussi installés dans 15 gares parisiennes (7 grandes gares, 8 nœuds d'intermodalité dont des gares RER comme Nation et porte Dauphine). Une offre de location vélo moyenne et longue durée sera mise en place et inclura des vélos-cargo, tandem, vélos enfants, personnes à mobilités réduites, personnes âgées. Les ateliers d'auto réparation seront multipliés et la Maison du vélo sera soutenue et installée dans l'ancienne Mairie du 4º arrondissement. Enfin, la nouvelle municipalité s'est aussi engagée à renforcer les équipes dédiées à la création de pistes cyclables, à créer une Mission Vélo au sein de la Ville de Paris et à mettre en œuvre le forfait mobilités durables pour tous les fonctionnaires de la Ville de Paris.



Dynamique en matière de transports en commun

Nos demandes

Mettre en place une tarification solidaire basée sur les ressources pour tous les services de transport.

Améliorer qualitativement les fréquences, les amplitudes horaires des transports en commun et poursuivre le développement de transports urbains en site propre.

Encore timide

Pas d'engagement sur la mise en place d'une tarification solidaire basée sur les ressources. En revanche, l'engagement de rendre gratuits les transports en commun pour les jeunes parisiens de moins de 18 ans a déjà été adopté en Conseil de Paris

En bonne voie

L'offre de transports en commun sera développée et améliorée en augmentant qualitativement les fréquences et les amplitudes horaires. Un réseau de ligne de métro fonctionnant toute la nuit au moins un samedi par mois sera par exemple mis en place. De nouvelles lignes de bus à haut niveau de service seront aussi développées.



Mobilité et santé des enfants

Notre demande

Mettre en place à proximité de toutes les écoles et des crèches des rues scolaires fermées à la circulation aux horaires d'entrée et de sortie d'école, et de manière permanente autant que possible.

En bonne voie

La piétonnisation et la végétalisation des abords de 300 écoles parisiennes sont annoncées. Il n'y a toutefois pas de précisions sur le caractère permanent ou bien temporaire (uniquement aux heures d'entrée et de sortie d'école) de ces piétonnisations. À partir du 1er septembre 2020, 57 nouvelles rues aux écoles ont été mises en place par la Ville, portant ainsi le total à 122 dans Paris. 29 de ces nouvelles rues sont fermées à la circulation et 28 sont transformées en « zone apaisée ». Il sera toutefois crucial que les écoles les plus exposées à la pollution de l'air bénéficient prioritairement de cette mesure.



Aménagements et mesures Covid19

Notre demande

Pérenniser les mesures et aménagements provisoires mis en place dans le contexte de la crise du Covid-19.

En bonne voie

L'ensemble des aménagements provisoires sera pérennisé : la fermeture à la circulation de la rue de Rivoli, les pistes cyclables provisoires ainsi que les extensions de terrasses des bars et des restaurants.





Les propositions de la maire de Rennes en matière de transports en commun vont dans le bon sens, tout comme l'annonce de la pérennisation des aménagements et mesures liés au Covid-19. La dynamique vélo paraît positive également, mais elle devra être précisée en termes de moyens financiers. Comme en 2019, c'est l'absence d'engagement sur une zone à faibles émissions qui est dommageable, ainsi que sur les aides à la transition. Bémol également concernant les rues scolaires, qui ne figurent pas à ce jour dans le programme.









Réduction de la place de la voiture



Aides financières à la transition



en matière de vélo



Notre demande

Mettre en œuvre une zone à faibles émissions visant la sortie du diesel en 2025 puis de l'essence en 2030.

Nos demandes

Généraliser la baisse des vitesses à 30 km/h dans l'agglomération et baisser la vitesse sur les rocades.

Abandonner tout projet de nouvelle infrastructure routière.

Mettre en place une zone à trafic limité dans le centre-ville pour réserver la circulation aux modes actifs et à quelques véhicules autorisés.

Notre demande

Mettre à disposition des professionnels et des particuliers des aides financières facilitant la location ou l'acquisition de véhicules à très faibles émissions (VTFE) ou, en priorité, le report vers d'autres moyens de transports plus écologiques que le véhicule individuel.

Nos demandes

Investir plus de 25^{ϵ} par habitant et par an en faveur du vélo.

Mettre en place d'un réseau express vélo.

Mettre en œuvre tous les leviers d'un système vélo performant (apprentissage du vélo pour tous, service de location diversifié, stationnements sécurisés, ateliers de réparation, intermodalité avec les transports en commun et en premier lieu les trains régionaux).

En retard

L'étude d'une ZFE incluant tous les véhicules fait partie des actions identifiées dans le plan de déplacements urbains mais aucun engagement n'a encore été pris sur ce sujet.

Encore timide

La baisse des vitesses à 30 km/h à déjà été généralisée dans la majeure partie de la ville-centre. Rien n'est toutefois prévu sur la baisse de vitesse sur la rocade.

En bonne voie

Il n'existe pas de nouveaux projets d'infrastructure routière.

En bonne voie

L'ouverture de la deuxième ligne de métro s'accompagnera d'une extension du plateau piétonnier du centre-ville afin de favoriser les modes doux.

Encore timide

Malgré une aide à la location de vélos électriques et une aide temporaire à l'achat de véhicules à faibles émissions, l'ambition reste timide en la matière. Cette lacune avait déjà été pointée dans le notre classement sur la lutte contre la pollution de l'air (décembre 2019).

À préciser

Les ambitions en faveur du vélo sont positives, en revanche, le budget qui devra accompagner la mise en œuvre de cette politique n'a pour l'instant pas été précisé. C'est pourtant un point indispensable pour permettre une mise en œuvre effective de ces propositions.

En bonne voie

En bonne voie grâce au déploiement d'un réseau express vélo sécurisé de 100 km entre le cœur de Rennes et les villes de la 2e couronne de la métropole, et 500 km de pistes cyclables dans l'ensemble des communes. En trois ans, les points noirs et les discontinuités seront résorbés.

En bonne voie

La majorité des leviers d'un système vélo performant sont mentionnés : des mesures sont annoncées concernant la création d'une maison du vélo itinérante en 2021 qui regroupera un ensemble de services vélo, le développement de pôles d'échanges permettra le déploiement de stationnements sécurisés afin de renforcer l'intermodalité.





/

Mobilité et santé des enfants





Nos demandes

Mettre en place une tarification solidaire basée sur les ressources pour tous les services de transport.

Améliorer qualitativement les fréquences, les amplitudes horaires des transports en commun et poursuivre le développement de transports urbains en site propre.

Notre demande

Mettre en place à proximité de toutes les écoles et des crèches des rues scolaires fermées à la circulation aux horaires d'entrée et de sortie d'école, et de manière permanente autant que possible.

Notre demande

Pérenniser les mesures et aménagements provisoires mis en place dans le contexte de la crise du Covid-19.

En bonne voie

Une tarification solidaire est déjà en place et il est prévu une baisse de 25 % des tarifs des abonnements « STAR » pour les moins de 26 ans. Sera également étudiée la mise en place de la gratuité d'ici 4 ans.

En bonne voie

L'offre de transport sera améliorée grâce notamment à une augmentation de la fréquence de la ligne À du métro et la création en 5 à 7 ans de cinq lignes de tramway sur roues. Une reliant la route de Lorient à Cesson-Sévigné, les quatre autres franchissant la rocade avec des parcs-relais à leur terminus. Enfin, les arrêts à la demande seront testés sur les lignes de bus.

En retard

Pas de mention dans le programme.

En bonne voie

Les pistes cyclables provisoires seront pérennisées.



La dynamique de Strasbourg en matière de lutte contre la pollution de l'air liée au transport est globalement en bonne voie. C'est plus particulièrement le cas s'agissant des propositions pour développer les transports en commun et le vélo, également concernant les aides à la transition avec l'instauration d'une prime à la mobilité durable. On note aussi les engagements très positifs contre le Grand contournement Ouest et en faveur des rues scolaires, dont on suivra attentivement la mise en œuvre. L'absence d'engagement concernant la généralisation des baisses de vitesse à 30 km/h est en revanche regrettable. Enfin, l'instauration d'une zone à faibles émissions au 1er janvier 2021 est une bonne nouvelle même si cette dernière gagnerait à être améliorée en intégrant dès à présent un calendrier de sortie progressive de l'ensemble des véhicules thermiques.









Réduction de la place de la voiture

Nos demandes

Notre demande

Mettre en œuvre une zone à faibles

2025 puis de l'essence en 2030.

émissions visant la sortie du diesel en

Généraliser la baisse des vitesses à 30 km/h dans l'agglomération et baisser la vitesse sur les rocades.

Abandonner tout projet de nouvelle infrastructure routière.

Mettre en place une zone à trafic limité dans le centre-ville pour réserver la circulation aux modes actifs et à quelques véhicules autorisés.

Aides financières à la transition

0

Dynamique en matière de vélo



Notre demande

Mettre à disposition des professionnels et des particuliers des aides financières facilitant la location ou l'acquisition de véhicules à très faibles émissions (VTFE) ou, en priorité, le report vers d'autres moyens de transports plus écologiques que le véhicule individuel.

Nos demandes

Investir plus de 25^{ε} par habitant et par an en faveur du vélo.

Mettre en place d'un réseau express vélo.

Mettre en œuvre tous les leviers d'un système vélo performant (apprentissage du vélo pour tous, service de location diversifié, stationnements sécurisés, ateliers de réparation, intermodalité avec les transports en commun et en premier lieu les trains régionaux).

Encore timide

La mise en place, au 1er janvier 2021, d'une zone à faibles émissions avec pour objectif une sortie progressive du diesel en 2025 pour la ville-centre et en 2030 pour l'Eurométropole est très encourageante. La volonté d'accélérer le calendrier pour l'Eurométropole est aussi un bon signal, néanmoins, cette future zone à faibles émissions gagnerait à être améliorée en intégrant dès à présent un calendrier de sortie progressive des véhicules essence.

Encore timide

Le programme indique que la vitesse sera abaissée à 70 km/h (voire 50 km/h) sur l'A35. Aucune mention en revanche concernant la généralisation de la baisse des vitesses à 30 km/h.

En bonne voie

La maire s'est opposée au grand contournement ouest (CGO) lors du précédent mandat et s'est engagée à ne pas développer de nouveaux projets routiers.

Encore timide

La ville de Strasbourg dispose déjà d'un plateau piétonnier qui limite la circulation automobile dans l'hypercentre. On peut néanmoins noter l'absence d'ambitions nouvelles sur ce sujet et d'engagement concernant la pérennisation de la baisse de vitesse à 20 km/h dans l'hypercentre prise suite au premier confinement.

En bonne voie

Une prime à la mobilité durable est prévue à destination des particuliers qui abandonnent leur voiture personnelle : offres spéciales sur les services de mobilité ou conversion de la motorisation du véhicule. Un service de conseil en mobilité sera proposé aux particuliers et entreprises, en lien avec le réseau de services de mobilité.

En bonne voie

En bonne voie grâce à la volonté de multiplier quasiment par trois les investissements en faveur du vélo. Le budget vélo devrait ainsi passer de 26 millions € pour la période 2014-2020 à 75 millions € pour la période 2020-2026, soit 37[€] par habitant et par an.

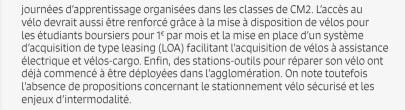
En bonne voie

En bonne voie s'agissant du réseau express vélo. 100 km de pistes spécialement adaptées seront aménagés sur la durée du mandat (15 km par an). Ces pistes seront conçues pour nécessiter un minimum d'arrêts pour relier les quartiers et communes de l'Eurométropole. Une voie cyclable de contournement du centre piétonnier sera connectée au réseau express vélo.

Encore timide

Seule une partie des leviers d'un système vélo performant est mentionnée : l'apprentissage du vélo à l'école devrait être développé grâce à des demi-







Nos demandes

Mettre en place une tarification solidaire basée sur les ressources pour tous les services de transport.

Améliorer qualitativement les fréquences, les amplitudes horaires des transports en commun et poursuivre le développement de transports urbains en site propre.

Une refonte de la tarification solidaire sera conduite et la gratuité des transports en commun est prévue pour les moins de 18 ans et pour les moins 25 ans sans ressources.

En bonne voie

En bonne voie

En bonne voie également pour l'amélioration des services de transports en commun: couloirs de bus, priorité aux feux, augmentation des fréquences, et des amplitudes horaires.

Mobilité et santé des enfants

Notre demande

Mettre en place à proximité de toutes les écoles et des crèches des rues scolaires fermées à la circulation aux horaires d'entrée et de sortie d'école. et de manière permanente autant que possible.

En bonne voie

En bonne voie grâce à l'annonce de la création de "rues scolaires" autour des écoles, mais l'engagement est à préciser.



Aménagements et mesures Covid19

Notre demande

Pérenniser les mesures et aménagements provisoires mis en place dans le contexte de la crise du Covid-19.

En retard

Très peu d'aménagements provisoires ont été mis en place et rien n'indique à ce jour qu'ils seront pérennisés, notamment la baisse de vitesse à 20 km/h dans l'hyper-centre de l'agglomération.





Plusieurs éléments encourageants sont à noter à Toulouse : généralisation de la baisse des vitesses à 30 km/h, augmentation du budget en faveur du vélo, développement des transports en commun. Néanmoins, la dynamique globale est freinée par l'absence d'une politique de réduction de l'emprise de la voiture. Plusieurs projets d'extension de capacité routière sont en effet soutenus par la municipalité : contournement Ouest et construction d'un nouvel échangeur à la Cité de l'Espace. L'instauration prochaine d'une zone à faibles émissions concernant à la fois les véhicules professionnels et particuliers mérite d'être soulignée même si aucun calendrier de sortie progressive du diesel puis de l'essence n'a pour le moment été envisagé. La santé des enfants reste aussi insuffisamment prise en compte avec une absence de propositions concernant les rues scolaires.









Réduction de la place de la voiture



Aides financières à la transition







Notre demande

Mettre en œuvre une zone à faibles émissions visant la sortie du diesel en 2025 puis de l'essence en 2030.

Nos demandes

Généraliser la baisse des vitesses à 30 km/h dans l'agglomération et baisser la vitesse sur les rocades.

Abandonner tout projet de nouvelle infrastructure routière.

Mettre en place une zone à trafic limité dans le centre-ville pour réserver la circulation aux modes actifs et à quelques véhicules autorisés.

Notre demande

Mettre à disposition des professionnels et des particuliers des aides financières facilitant la location ou l'acquisition de véhicules à très faibles émissions (VTFE) ou, en priorité, le report vers d'autres moyens de transports plus écologiques aue le véhicule individuel.

Nos demandes

Investir plus de 25^{ϵ} par habitant et par an en faveur du vélo.

Mettre en place d'un réseau express vélo.

Mettre en œuvre tous les leviers d'un système vélo performant (apprentissage du vélo pour tous, service de location diversifié, stationnements sécurisés, ateliers de réparation, intermodalité avec les transports en commun et en premier lieu les trains régionaux).

Encore timide

Une zone à faibles émissions entrera en application en avril 2021. Si elle a le mérite de concerner à la fois les véhicules professionnels et particuliers, cette dernière ne prévoit aucune évolution d'interdiction au-delà des véhicules crit'air 4

Encore timide

Une généralisation de la baisse des vitesses à 30 km/h est prévue. Rien n'est toutefois prévu sur la baisse de vitesse sur les rocades ni sur les principaux axes structurants.

En retard

Plusieurs projets d'extension de capacité routière sont toujours prévus et soutenus par la municipalité : la construction d'un contournement Ouest de Toulouse et la construction d'un nouvel échangeur à la Cité de l'Espace.

En retard

Pas de mention dans le programme.

Encore timide

Seule une aide à l'achat de vélo à assistance électrique est mentionnée.

Encore timide

Au cours du précédent mandat, Toulouse a consacré 10,5 millions d'euros par an au développement du vélo soit environ 13,5[¢] par habitant et par an. Ce budget sera revu à la hausse en 2021 pour atteindre 15 millions d'euros soit environ 19,5[¢] par habitant et par an. Si cette augmentation mérite d'être soulignée, elle reste néanmoins insuffisante pour atteindre l'objectif d'au moins 25[¢] par habitant et par an en faveur du vélo.

En bonne voie

Un réseau express vélo de 13 lignes sera construit.

En retard

Seuls quelques leviers d'un système vélo performant sont mentionnés : 3000 nouvelles places de stationnement vélo seront créées et l'offre de location vélo sera améliorée avec le renouvellement du service VélÔToulouse et le développement d'une offre de location de vélo moyenne durée à portée de tous. En revanche rien n'est mentionné concernant l'apprentissage du vélo pour tous, le développement des ateliers de réparation ou encore l'intermodalité.





Nos demandes

Mettre en place une tarification solidaire basée sur les ressources pour tous les services de transport.

Améliorer qualitativement les fréquences, les amplitudes horaires des transports en commun et poursuivre le développement de transports urbains en site propre.



Mobilité et santé des enfants

A₩

Aménagements et mesures Covid19

Notre demande

Mettre en place à proximité de toutes les écoles et des crèches des rues scolaires fermées à la circulation aux horaires d'entrée et de sortie d'école, et de manière permanente autant que possible.

Notre demande

Pérenniser les mesures et aménagements provisoires mis en place dans le contexte de la crise du Covid-19.

Encore timide

Une tarification solidaire existe déjà mais uniquement pour trois publics. Aucune évolution de cette tarification n'est proposée dans le programme.

En bonne voie

La fréquence et l'amplitude des transports en commun sera renforcée avec le doublement des rames de la ligne B et le développement d'une offre de bus plus tard en soirée. La construction d'une troisième ligne de métro et la création de nouvelles lignes de bus sont aussi prévues. On peut néanmoins noter l'absence de projets visant à mieux relier Toulouse au reste de l'aire urbaine, via par exemple la création d'un service de RER métropolitain.

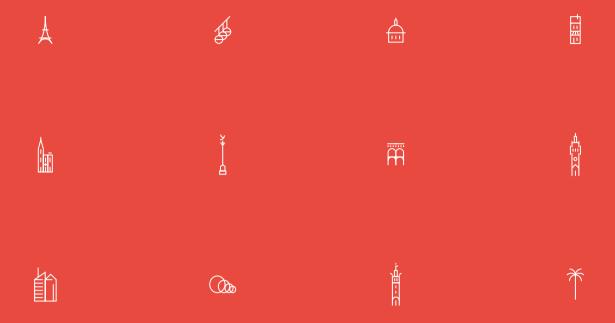
Encore timide

La nouvelle municipalité propose uniquement la création aux abords des écoles de zones de rencontre limitées à 20 km/h.

Encore timide

La pérennisation des aménagements provisoires est évoquée mais sans confirmation à ce stade. Cette dernière dépendra de l'utilisation qui en est faite.







GREENPEACE

