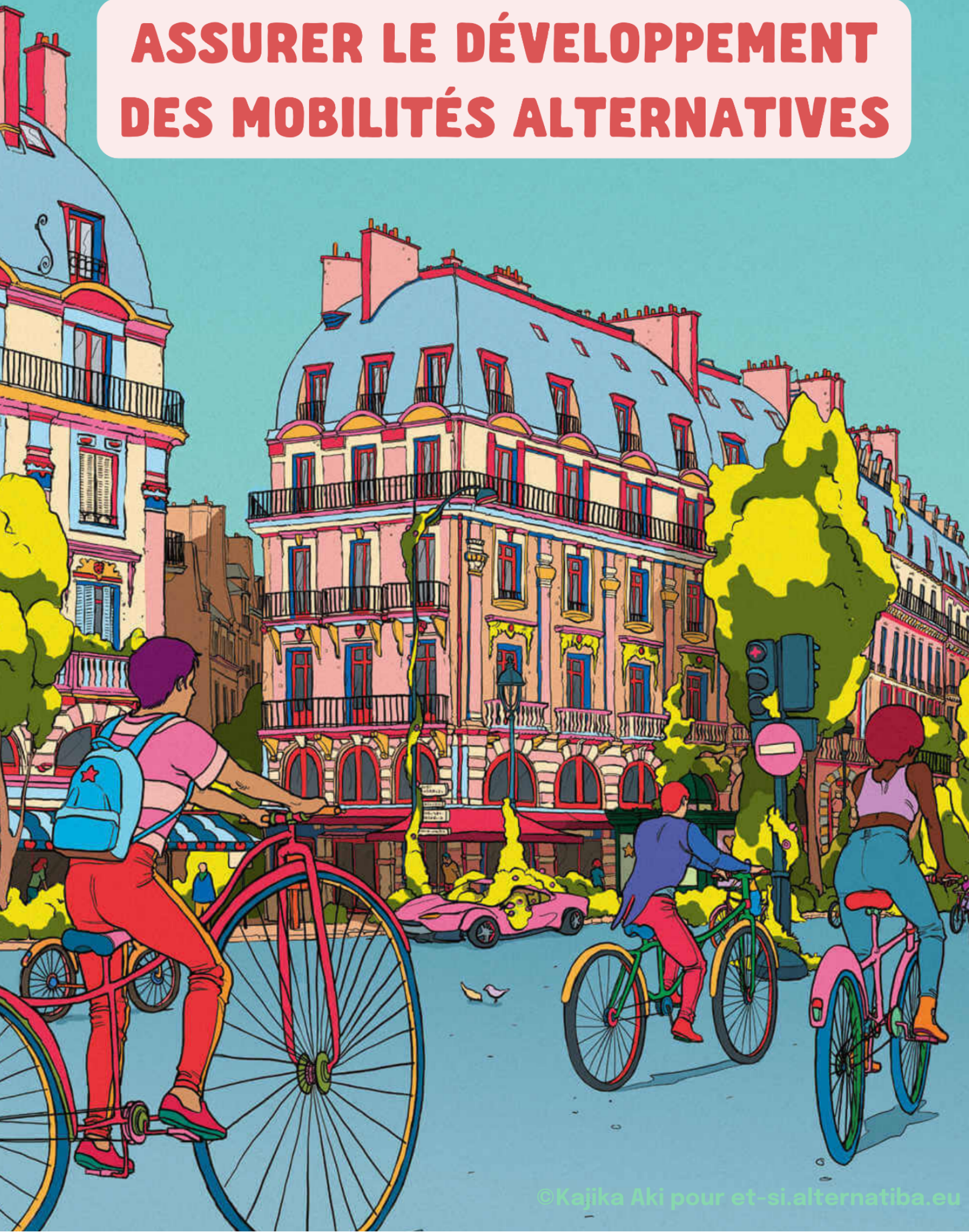















ASSURER LE DÉVELOPPEMENT DES MOBILITÉS ALTERNATIVES



Sommaire

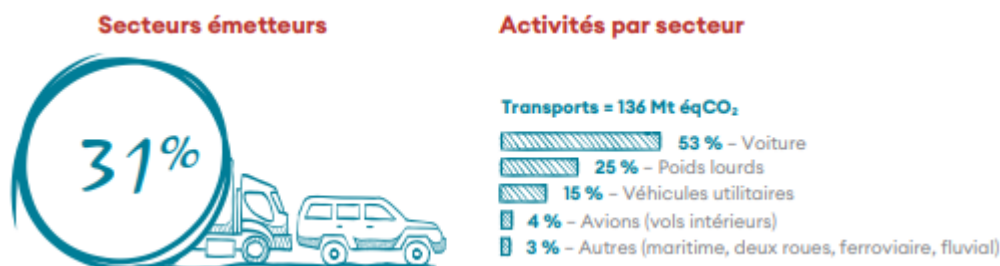
| | |
|--|-----------|
| ASSURER LE DÉVELOPPEMENT DES MOBILITÉS ALTERNATIVES | 1 |
| Sommaire | 2 |
| Pourquoi assurer le développement des mobilités alternatives? | 3 |
| Réduire les émissions de gaz à effet de serre | 3 |
|  Chiffres clés | 4 |
|  Bibliographie de publications territoriales | 4 |
| Protéger la santé des habitant·es de la pollution | 5 |
|  Chiffres clés | 6 |
|  Bibliographie de publications territoriales | 7 |
| Diminuer les dépenses pour la collectivité et pour les ménages | 7 |
|  Chiffres clés | 8 |
| Lutter pour plus de justice sociale sur le territoire | 8 |
|  Chiffres clés | 9 |
|  Bibliographie de publications territoriales | 10 |
| Se réappropriier l'espace | 10 |
|  Chiffres clés | 11 |
| Augmenter la sécurité routière des citoyen·nes | 11 |
|  Chiffres clés | 12 |
|  Bibliographie de publications territoriales | 12 |
| Améliorer les offres déjà existantes de transports en commun | 12 |
|  Chiffres clés | 13 |
|  Bibliographie de publications territoriales | 13 |
| Développer les mobilités douces (marche, vélo, etc.) | 14 |
|  Chiffres clés | 15 |
|  Bibliographie de publications territoriales | 15 |
| Limiter la place de la voiture individuelle | 15 |
|  Chiffres clés | 16 |
| Moins se déplacer | 16 |
|  Chiffres clés | 17 |
| Réorganiser le transport de marchandises | 17 |
| Respecter les obligations réglementaires pour les collectivités | 18 |
|  Chiffres clés | 20 |
|  Bibliographie de publications territoriales | 20 |
|  Les solutions pour agir au niveau local ! | 20 |
|  Bibliographie | 22 |

Pourquoi assurer le développement des mobilités alternatives?

Réduire les émissions de gaz à effet de serre

Face à l'urgence climatique, dont les effets sont déjà palpables, nous devons réduire drastiquement nos émissions de gaz à effet de serre. En France, **le secteur le plus émetteur de gaz à effet de serre est celui des transports**, à l'origine de 31% des émissions de GES globales.

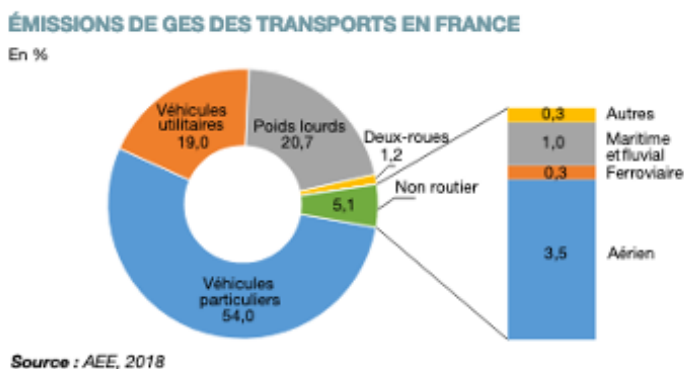
Ce chiffre s'explique notamment par la grande dépendance à **la voiture individuelle, qui représente la moitié des émissions de GES** du secteur des transports. La voiture individuelle est en effet un moyen de transport très polluant en termes d'émission de CO2 par passager et kilomètre parcouru. Les voitures transportent en moyenne moins de deux personnes, ce qui les rend peu efficaces. De plus, la moitié des trajets effectués en ville font moins de 3 km, une distance qui pourrait facilement être parcourue avec des moyens de mobilité douce.



Source:HCC

Les transports en commun sont largement plus efficaces. Un bus peut transporter autant de passagers que 40 à 50 voitures, un tramway autant que 150 voitures. Le train transporte 11% des voyageurs et 9% des marchandises pour seulement 0.3% des émissions de GES du secteur des transports. Par conséquent, réduire la place de la voiture individuelle au profit du développement des transports en commun est un facteur essentiel pour lutter contre le dérèglement climatique.

Le reste des émissions du secteur des transports provient essentiellement du fret routier (poids lourds et véhicules utilitaires) et du transport aérien.



L'avion est de loin le moyen de déplacement le plus émetteur de GES. Par exemple, un vol intérieur pour traverser la France émet 130 fois plus de GES que le même trajet en train, et 50 fois plus que le même trajet en voiture.

1 2 3 4 Chiffres clés

- **31%** des émissions de gaz à effet de serre sont générées par **le secteur des transports en France** | [Source](#)
- **16%** des émissions de gaz à effet de serre proviennent des transports dans les **10 plus grandes métropoles françaises** | [Source](#)
- **90,7 %** des consommations d'énergie du secteur des transports sont assurées par des **produits pétroliers**, | [Source](#)
- **La voiture individuelle** représente à elle seule **16%** des émissions de gaz à effet de serre sur le territoire métropolitain | [Source](#)
- **Le train** ne représente que **0,3%** des émissions de GES en France mais transporte **11% des voyageurs et 9% des marchandises** | [Source](#)
- **Un tramway émet 62 fois moins de CO2 qu'une voiture. Un métro 54 fois moins. Les bus** peuvent transporter en passagers **l'équivalent de 40 à 50 voitures** | [Source](#)
- En semaine, les **3/4 des déplacements automobiles** sont réalisés **sans passager**, et **1/5 avec un seul passager** | [Source](#)
- **À vélo**, en ville, **sur un trajet de 3 km, on met moins de temps qu'en voiture**, stationnement inclus | [Source](#)

Bibliographie de publications territoriales

- **Paris** : Ville de Paris. (2020, janvier). [Bilan des émissions de gaz à effet de serre de Paris 2018.](#)

- **Marseille** : Air Paca. (2018, février). [Diagnostic air climat énergie du PCAEM de la métropole Aix Marseille Provence.](#)

Pour connaître les émissions de gaz à effet de serre des territoires, par secteur :

- Se rendre sur les sites des [AASQA](#) (Association agréée de surveillance de la qualité de l'air) qui sont chargées de rendre publiques et accessibles les données concernant à la fois les émissions de CO2 mais aussi de particules fines.
- Quatre Régions sont équipées de [Terristory](#), qui donne les émissions de GES, mais aussi la consommation et la production d'énergie ! (AURA, Bretagne, Nouvelle-Aquitaine, Occitanie).
- Par Région, vous pouvez voir l'évolution des émissions de GES pour les transports sur [l'Observatoire](#) des objectifs régionaux climat-énergie.

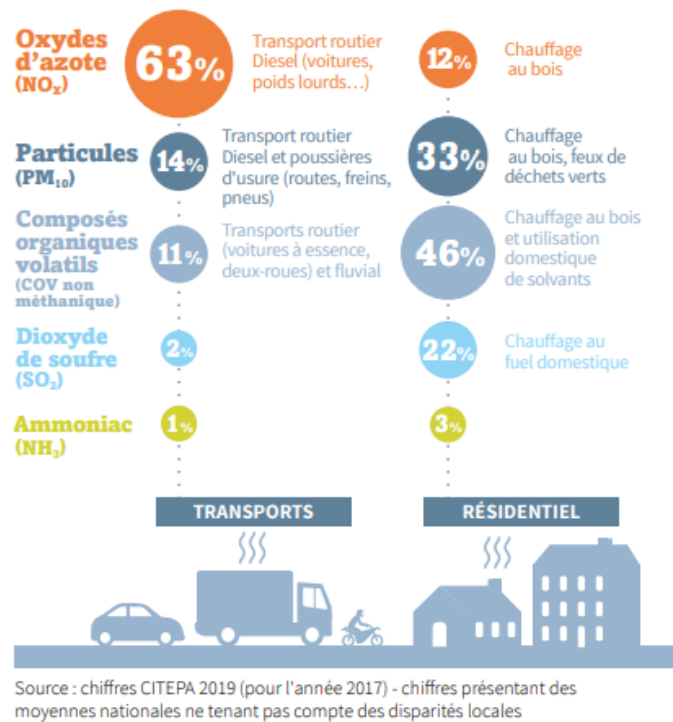
Protéger la santé des habitant·es de la pollution

La pollution de l'air découle principalement des activités humaines et a **des effets sur la santé et l'environnement**, engendrant des coûts importants pour la société. Outre les gaz à effet de serre, le trafic routier est à l'origine d'émissions de plusieurs polluants atmosphériques comme des oxydes d'azote, des particules fines (échappement et abrasion des pneus), du cuivre et des métaux lourds (usure des plaquettes de frein). Il rejette également du monoxyde de carbone et des composés organiques volatils. **Santé publique France a estimé que près de 40 000 décès chaque année en France sont liés aux particules PM 2,5, et 7000 au dioxyde d'azote.** L'exposition ne dépend pas, ou très peu, de choix individuels, et appelle donc à des réponses essentiellement collectives.

Outre la pollution de l'air, **la pollution sonore** issue du trafic routier représente aussi un coût économique et social. Selon l'OMS, le bruit représente le [second facteur](#) provoquant le plus de dommages sanitaires en Europe derrière la pollution atmosphérique. Au-delà des effets auditifs, les nuisances sonores à long terme peuvent entraîner des troubles du sommeil, de la fatigue, des maux de tête, de l'hypertension artérielle, des effets hormonaux, du stress et un risque accru de maladie cardiaque. En France, [25 millions](#) de personnes sont affectées significativement par le bruit des transports, dont [9 millions](#) exposées à des niveaux critiques pour leur santé.

Le coût social issu du bruit des transports s'élève à 97,8 milliards d'euros par an en France. La plus grande part des nuisances est issue du transport routier qui représente **51,8%** du coût total. C'est pourquoi, développer les mobilités douces et remplacer les voitures individuelles par des transports en commun est indispensable pour réduire le coût économique et social du bruit.

LES PRINCIPAUX POLLUANTS ET LEURS PRINCIPALES SOURCES



Source ADEME et Citepa

1 2 3 4 Chiffres clés

- La pollution de l'air est responsable de **40 000 décès par an** pour les seules particules fines (PM_{2.5}) et environ **7000 décès par an** pour le dioxyde d'azote (NO₂) | [Source](#)
- Entre **47 000 et 100 000 décès prématurés** sont dus à la pollution de l'air chaque année en France | [Source](#)
- **3 enfants sur 4** respirent un air pollué en France | [Source](#)
- **100 milliards d'euros**, c'est le coût économique par an de la pollution de l'air pour la société | [Source](#)
- L'amélioration de la qualité de l'air ambiant lors du premier confinement d'avril 2020 en raison de la baisse importante du trafic routier aurait permis d'éviter **3500 décès liés à la pollution de l'air** | [Source](#)

- **25 millions de personnes** en France sont affectées significativement par **le bruit des transports**, dont **9 millions** exposées à des **niveaux critiques pour leur santé** | [Source](#)
- **Le coût social issu du bruit** s'élève à **156 milliards d'euros par an** en France dont **plus de 106 milliards** attribuables au **seul bruit des transports**. Parmi ces transports, **le bruit routier représente 51,8% du coût total**, suivi du **bruit aérien (9,4%)** et du **bruit ferroviaire (7,2%)**.
- **417 millions d'euros** ont été dépensés en **2017 pour lutter contre le bruit des transports** : **201 millions** pour le remplacement des systèmes d'échappement et la mise en conformité des véhicules légers et deux-roues et **216 millions** pour le traitement des infrastructures terrestres et systèmes d'informations des infrastructures | [Source](#)

Bibliographie de publications territoriales

- **Paris** : AirParif. (2020, juin). [Surveillance et information sur la qualité de l'air en Ile-de-France | Bilan 2019](#).
- À l'échelle des villes, le coût économique par an de la pollution de l'air pour la société est d'environ 1602€ par habitant et par an à Paris, 1134€ à Lyon ou encore 1128€ à Nice | [Source](#)
- Tous les [AASQA](#) produisent des données et analyse sur la qualité de l'air
- [ATMO](#). [pour connaître la qualité de l'air dans votre région](#)

Diminuer les dépenses pour la collectivité et pour les ménages

Selon une [enquête Ipsos pour Transdev menée en juillet 2019](#) (auprès de 10 148 personnes âgées de 18 ans et plus), en moyenne, **la voiture est le plus gros poste de dépense des ménages avec 204€/mois en moyenne**. Pour celles et ceux qui ne peuvent se déplacer qu'en voiture, ces coûts sont aujourd'hui en grande partie incompressibles. Selon l'étude annuelle de l'Automobile Club Association, la possession d'une voiture revient à **5 000€** par an. En revanche, le coût des transports en commun ne représente en moyenne que **40€** par mois. Les mobilités alternatives permettent donc de préserver le pouvoir d'achat.

La voiture pèse aussi sur les budgets des collectivités. **L'entretien des réseaux routiers coûte annuellement 12 milliards d'euros aux collectivités territoriales**, soit 9 % de leur budget. Et plus largement sur l'économie du pays. D'ici

à 2030, les embouteillages représenteront un coût de [22 milliards d'euros](#) par an en France : carburant gaspillé, improductivité liée aux retards de salariés, coûts supplémentaires pour les transporteurs routiers...

1 2 3 4 Chiffres clés

- **5 000€ par an** sont dépensés pour la possession d'une voiture, **soit 10 à 12 % du budget des ménages**. Pourtant, elle reste en moyenne plus de **95 % de son temps** en stationnement | [Source](#)
- **244€ par mois** en moyenne sont dédiés à **l'usage et l'entretien de la voiture** : 106 € en moyenne pour la maintenance, 88 € en moyenne d'essence, 31 € de péage et 19€ de coût de stationnement | [Source](#)
- **40 € par mois** en moyenne permettent d'utiliser les transports en commun | [Source](#)
- **82% des dépenses des ménages pour le transport** sont dédiés au transport individuel | [Source](#)
- Faire **10 km par jour** revient à **100 €/an à vélo vs. 1 000 € en voiture** | [Source](#)
- **12 milliards d'euros par an** : le budget des collectivités dédié à l'entretien des réseaux routiers | [Source](#)

Lutter pour plus de justice sociale sur le territoire

La voiture individuelle constitue toujours la norme dans la manière dont notre société pense la mobilité. **40% des Français-es estiment ne pas disposer d'un accès facile et rapide au réseau de transport local**. Or, le déplacement en voiture n'est pas accessible à tout le monde : des personnes handicapées, des personnes âgées, des jeunes mais aussi des personnes précaires n'ont pas les moyens financiers pour être véhiculé·es. D'après des chiffres du ministère de l'Intérieur, le code et le permis de conduire coûtent en moyenne 1 800 euros, un coût trop élevé pour de nombreuses personnes.

Afin de favoriser l'accessibilité pour tous et toutes, il est donc indispensable de développer d'autres moyens de transports que la voiture individuelle. Il s'agit là d'un enjeu de justice sociale. Les difficultés à se déplacer constituent par exemple un frein majeur dans l'accès à l'emploi. **Près d'un quart des Français déclare avoir déjà renoncé à un travail ou à une formation faute de moyen pour se déplacer**. Ce taux est largement supérieur pour les populations les plus jeunes et socialement les plus fragiles. La question des transports peut être vectrice

d'inégalités sociales ; sa transformation doit donc prendre en compte les différentes caractéristiques sociales des individus .

Un autre enjeu de justice sociale lié aux transports est la pollution. **Ce sont les populations les plus pauvres qui vivent dans les espaces où il y a une [plus forte concentration de pollution de l'air et de pollution sonore](#)**, car ces zones sont souvent à proximité des aéroports, des autoroutes ou des grands axes routiers. C'est le cas par exemple à Paris où les zones les plus polluées sont observées à proximité des grandes voies de trafic routier, le long du périphérique, où sont également localisées les habitations des personnes les plus défavorisées. Ainsi, à Paris, le risque de mourir de la pollution de l'air est [5 fois plus élevé](#) pour les plus pauvres par rapport au reste de la population. Réduire le trafic routier afin de limiter ces pollutions dues aux transports est donc aussi un enjeu de justice sociale.

Chiffres clés

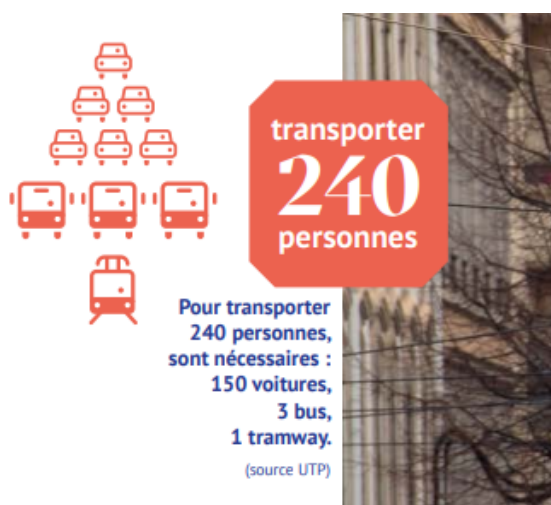
- **40% des Français·es** estiment ne pas disposer d'un accès facile et rapide au réseau de transport local | [Source](#)
- **1/4 des Français·es** déclare avoir déjà renoncé à un travail ou à une formation faute de moyen pour se déplacer | [Source](#)
- **1 jeune sur 2** déclare avoir déjà renoncé à un travail ou à une formation faute de moyen pour se déplacer | [Source](#)
- **54% des personnes vivant dans un foyer avec moins de 1000 euros par mois** déclarent avoir déjà renoncé à un travail ou à une formation faute de moyen pour se déplacer | [Source](#)
- **Près d'un Français sur cinq** déclare avoir déjà renoncé à se rendre à un entretien d'embauche ou dans une structure d'aide à la recherche d'emploi (type Pôle emploi) faute de moyen pour se déplacer | [Source](#)

Bibliographie de publications territoriales

- **Paris** : Actu Environnement. (2015 septembre). [Pollution atmosphérique : les quartiers défavorisés sont les plus impactés à Paris](#)

Se réappropriier l'espace

En France, [1 619 000 hectares](#) sont occupés par les infrastructures de transport. **79% de cette surface est dédiée aux routes ou autoroutes.** L'artificialisation de ces surfaces par les infrastructures de transport engendre de multiples impacts sur les milieux terrestres et aquatiques : les habitats naturels sont détruits, contaminés, fragmentés et cloisonnés à cause de l'urbanisation et de ses effets. Cela a des conséquences défavorables sur l'environnement : pics de pollution, inondations, sécheresses, assèchement des nappes phréatiques, fragilisation des populations animales, etc.



En ville, **le stationnement des voitures prend une place surdimensionnée par rapport à son utilisation** pour des déplacements. En effet, les voitures sont immobiles [95%](#) du temps alors que 1 place de stationnement est l'équivalent de [10 places de vélo](#). Rééquilibrer la place disponible pour chaque type d'usagers permet donc de développer des espaces végétalisés, piétonniers ou des espaces pour enfants, ce qui contribue au bien-être de la population locale.

Source : [BAC](#)

L'attractivité augmente en réduisant la place de la voiture, ce qui engendre aussi des bénéfices économiques : [des exemples de nombreuses villes](#) montrent que **les rues commerçantes des centre-villes bénéficient de la pacification de la circulation ambiante**. L'augmentation des déplacements à vélo provoquée par ces aménagements est également bénéfique pour le chiffre d'affaires des commerçants. En effet, la grande majorité des commerces de centre-ville vivent surtout grâce aux [piétons et aux cyclistes](#), une clientèle plus régulière et fidèle.

1 2 3 4 Chiffres clés

- **En France, 1 619 000 hectares** sont occupés par les infrastructures de transport. **79% de cette surface** est dédiée aux routes ou autoroutes | [Source](#)
- **Une voiture** reste en moyenne **plus de 95% de son temps** en stationnement | [Source](#)
- 1 place de **stationnement** = **10 places de vélo** | [Source](#)

- **À Paris, 50% de l'espace public** est réservé à la voiture alors qu'elle ne représente que **13% des déplacements** | [Source](#)

Augmenter la sécurité routière des citoyen·nes

En France, **environ 3 000 personnes perdent la vie tous les ans dans des accidents de la route**. Près de la [moitié](#) des personnes tuées sur la route sont des conducteurs ou des passagers de véhicules particuliers, [23.5%](#) des usagers de deux-roues motorisés. **La vitesse est la première cause d'accident**, et plus de [60%](#) des accidents ont lieu en agglomération, c'est-à-dire dans une zone où les maires peuvent décider d'une réduction de la vitesse de circulation. Il s'agit là d'une mesure facile à mettre en place qui permet d'améliorer considérablement la sécurité routière. L'OCDE estime que le passage à la Ville de 50 km/h à 30 km/h entraîne une réduction d'environ [25%](#) des accidents corporels et jusqu'à [40%](#) du nombre de blessés graves. Dans le même temps, l'effet sur les temps de trajets est très limité : la vitesse moyenne passe de 18,9 km/h à 17,3 km/h soit une baisse de [10%](#) seulement.

Augmenter la part modale des transports en commun est un autre levier car les risques d'accidents mortels sont [24 fois moins](#) élevés en train et [15 fois moins](#) en bus qu'en voiture. De plus, en transportant plus de personnes, les transports en commun permettent de réduire le nombre de véhicules et font ainsi baisser l'accidentologie globale.

Côté vélo, [4.7%](#) des personnes tuées sont des cyclistes, et contrairement à l'idée selon laquelle le vélo serait plus dangereux en ville, [2/3](#) des accidents mortels de cyclistes ont lieu hors agglomération. Les véhicules motorisés roulant plus vite hors agglomération, les blessures sont également plus graves. Le risque d'accident pour les cyclistes (et les piétons) [diminue quand leur nombre augmente](#) : plus ils sont nombreux sur l'espace public, mieux ils sont vus et plus ils sont prévisibles par les autres usagers. Et si le nombre de cyclistes augmente sur un territoire c'est aussi, bien souvent, parce que la collectivité a fait un effort pour apaiser le trafic motorisé.

Une étude publiée par l'Observatoire Régional de Santé Île-de-France montre qu'un doublement de la pratique du vélo dans la région entraînerait des bénéfices (en termes de mortalité) [20 fois supérieurs](#) aux risques encourus. Cela notamment **grâce aux bénéfices de l'activité physique**, qui l'emportent largement sur l'ensemble des risques. En effet, [30 minutes de vélo](#) par jour, c'est 30% de

risques en moins de développer une maladie (risques cardiovasculaires, diabète, cancer, stress, etc.).

Chiffres clés

- **58 289 accidents corporels** impliquant **3 406 victimes décédées et 73 443 victimes blessées** sont recensés en 2019 pour le bilan de l'accidentalité routière | [Source](#)
- 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 | [Source](#)
- Les risques d'accidents mortels sont **24 fois moins élevés en train** et **15 fois moins en bus qu'en voiture** | [Source](#)

Bibliographie de publications territoriales

- Ile-de-France : ORS Ile-de-France. (2012, septembre). [Les bénéfiques et les risques de la pratique du vélo.](#) ([synthèse](#))

Améliorer les offres déjà existantes de transports en commun

Augmenter l'offre de transports en commun est le principal levier pour que les citoyen·nes utilisent davantage les transports en commun. Selon un sondage mené en juin 2015, une **augmentation de la fréquence des transports en commun constitue une priorité pour un·e Français·e sur quatre (25%)**. De façon projective, les Français·es déclarent que le levier le plus efficace pour les inciter à emprunter les transports en commun serait d'avoir l'assurance de pouvoir se déplacer quand ils le souhaitent : **56%** estiment que dans ce cas de figure, iels privilégieraient « certainement » les transports en commun à leur voiture et **32%** « probablement ».

Pour répondre à ces besoins, la première action est de **développer de nouveaux modes de transports** (tramway, Bus à Haut Niveau de Service, etc.) et de **nouvelles lignes** pour que le territoire soit mieux quadrillé. La seconde action est d'augmenter la fréquence de passage des transports et d'étendre les horaires (tôt le matin et tard le soir). Enfin, il est important de mieux équiper les transports

en commun pour qu'ils soient propices à **l'intermodalité**. Par exemple, avoir de la place pour mettre son vélo dans le tram/métro/bus.

Pour être incitative, **l'offre de transports en commun doit être économiquement avantageuse et adaptée aux revenus de chacun.e**. Selon le même sondage, 30% des Français.es considèrent que baisser le coût des transports en commun est la priorité, tout particulièrement pour les foyers aux revenus les plus modestes. Ainsi, il est intéressant de créer une tarification solidaire adaptée aux revenus des citoyen.nes, voire d'instaurer la gratuité des transports en communs.

Chiffres clés

- **58 289 accidents corporels** impliquant **3 406 victimes décédées et 73 443 victimes blessées** sont recensés en 2019 pour le bilan de l'accidentalité routière | [Source](#)
- De façon projective, les Français déclarent que le levier le plus efficace pour les **inciter à emprunter les transports en commun** serait d'avoir **l'assurance de pouvoir se déplacer quand ils le souhaitent : 56%** estiment que dans ce cas de figure, ils privilégieraient « certainement » les transports en commun à leur voiture et **32%** « probablement » | [Source](#)

Bibliographie de publications territoriales

- Pour savoir où en sont les principales villes françaises (en 2019) dans le développement des transports en commun ([source](#))

Développer les mobilités douces (marche, vélo, etc.)

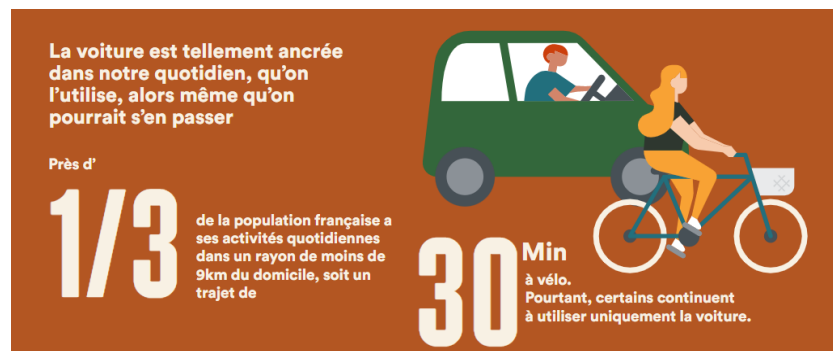
Afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre générées par le secteur du transport, il est pertinent de développer les mobilités douces et rendre accessibles aux vélos et piétons le plus d'espaces possibles dans les territoires, urbains comme ruraux. **Créer des pistes cyclables et des zones interdites aux voitures** sont des moyens directs de redonner de l'espace aux mobilités douces.

Lorsque les espaces sont partagés, des politiques **d'abaissement de la vitesse des véhicules** motorisés, ainsi qu'une **signalisation spécifique aux**

cyclistes (doubles sens cyclables, cédez le passage cycliste au feu, etc.) peuvent être mises en place pour faciliter l'usage du vélo.

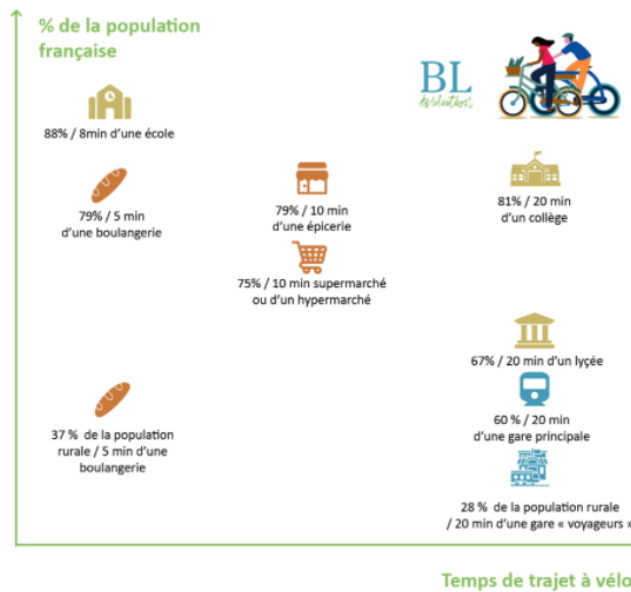
Il faut également veiller à avoir **des infrastructures de stationnement vélos** suffisantes et placées à des endroits stratégiques (à proximité des gares, des lieux de travail, des écoles, etc.).

Pour rendre le vélo accessible à tous.tes sur le plan financier et physique, des aides à l'achat ou au prêt de vélos électriques peuvent être proposées par les pouvoirs publics.



[Source Ademe](#)

Par ailleurs, le vélo peut et doit être développé, pas uniquement comme moyen de transport ponctuel et dans les zones urbaines, mais comme **un moyen de transport du quotidien** ! Depuis 2020, [le nombre de cyclistes a augmenté de 40%](#) en France et pourtant, en 2021, les déplacements quotidiens à vélos ne représentent que 3% dans tout l'hexagone. Après la sécurité, l'un des freins principaux que l'on prête au vélo est celui des distances à parcourir. Or, une majorité de la population française habite à moins de [20 minutes à vélo](#) d'une école, d'un lieu pour faire ses courses ou encore d'une gare !



[Source](#)

1 2 3 4 Chiffres clés

- En Europe, le vélo est utilisé par **30%** des habitant-es pour les déplacements quotidiens. Au Pays-Bas le vélo est utilisé dans **27% des déplacements**, au Danemark dans **18% des cas** : c'est **8 et 6 fois plus** qu'en France ([source](#))
- Depuis **2020**, le nombre de cyclistes a **augmenté de 40%** en France ([Source](#))
- Une très grande majorité de la population française se situe à **moins de 20 minutes à vélo** de ces lieux ! ([Source](#))

📖 Bibliographie de publications territoriales

- Pour savoir où en sont les villes françaises (en 2021) pour devenir des villes cyclables, voir [le Palmarès du Baromètre des Villes Cyclables](#) réalisé par la FUB ([source](#)) qui tient compte des aménagements, des stationnements etc. remplis par des citoyen.nes !

Limitier la place de la voiture individuelle

En parallèle du développement des mobilités alternatives, il est nécessaire de **réduire la place qu'occupe actuellement la voiture individuelle**. Un levier

d'action est de **généraliser la limitation de vitesse** des automobiles. Cette mesure rend l'utilisation de la voiture moins attractive et incite les citoyen·nes à se tourner vers des moyens de locomotion moins polluants.

Il peut être pertinent d'**interdire les voitures dans certaines zones**, notamment aux abords des écoles, des commerces, etc. – là où les habitant.es doivent pouvoir vivre et circuler en toute sécurité. Il est aussi possible d'interdire les voitures les plus polluantes de circuler (par exemple : accepter seulement les véhicules ayant une vignette Crit' Air de niveau 1 ou 2).

Un autre moyen d'action est de **favoriser le covoiturage** pour augmenter le nombre de passagers par véhicule, par exemple en créant des parkings de covoiturage.

Enfin, il peut être intéressant d'agir sur le plan financier pour avoir un effet dissuasif à se déplacer et à posséder une voiture. Cela peut se faire par l'augmentation des tarifs de stationnement ou la mise en place de péages payants à l'entrée des villes.

1 2 3 4 Chiffres clés

- **30 % des automobilistes** renoncent à leur voiture lorsque deux heures de stationnement leur coûtent trois fois plus cher qu'un déplacement en transport en commun. ([source](#))
- **57 % des déplacements en voiture** ont une durée de **moins de 15 minutes**, tandis que seulement **17 % des déplacements** dépassent les **30 minutes**. ([source](#))

Moins se déplacer

La sobriété est un d'un des piliers pour réduire les émissions de GES, et il s'applique aussi au secteur des transports. Les citoyen·nes doivent apprendre à moins se déplacer et notre quotidien doit pouvoir permettre cette réduction de déplacements.

A court terme, il s'agit de **favoriser la consommation et les loisirs de proximité**, et de **développer le télétravail** afin de limiter les trajets emploi-logement.

A moyen et long terme, les pouvoirs publics doivent **agir sur les politiques d'aménagement du territoire et d'urbanisme** afin que les diverses fonctions de vie soient rapprochées et interconnectées. Autrement dit, il faut pouvoir trouver un emploi à proximité de son logement, et que les services publics, les lieux de consommation et les loisirs deviennent accessibles par des mobilités douces. Il est indispensable de repenser nos villes pour qu'elles soient à taille humaine, et de stopper l'étalement urbain.

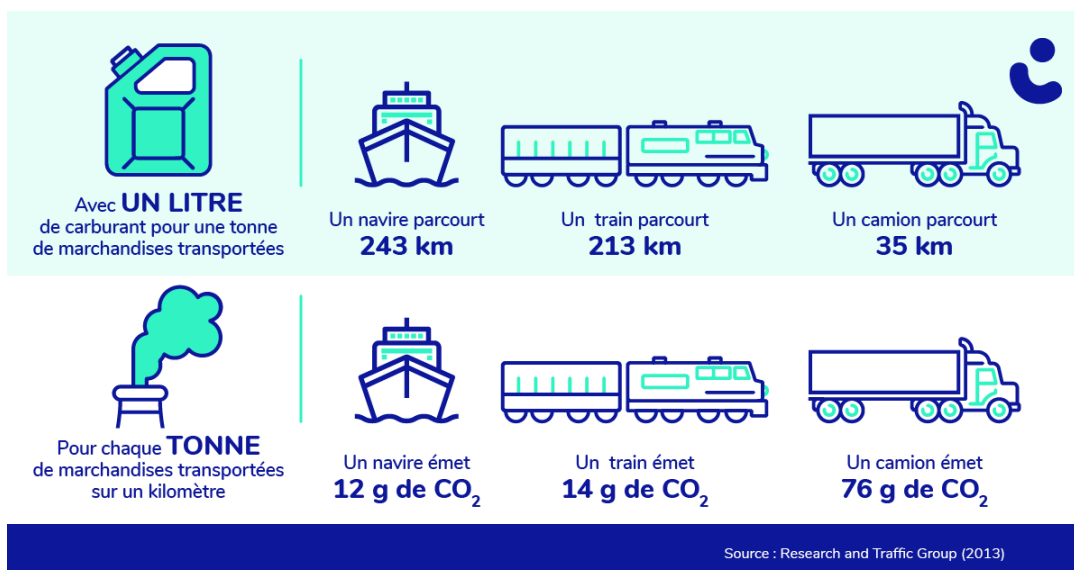
1 2 3 4 Chiffres clés

- D'ordinaire, **un Français se déplace 10h par semaine** et parcourt **400 km. = 1 journée ½ de travail et à 1 trajet Paris-Nantes chaque semaine !** / [Source](#)
- Pour **un jour de télétravail**, on a pu observer **une diminution de 69% du nombre des déplacements** par rapport à **un jour de travail ordinaire** au bureau / [Source](#)
- **La généralisation de la pratique du télétravail** permettrait (sur la base de +1 jour de télétravail/semaine pour 18% des nouveaux actifs qui passeraient au télétravail) une **réduction des émissions de CO2, un jour de semaine** aux heures de pointe **de 3 300 tonnes ; soit 817 000 T par an** de CO2 pour **250 jours ouvrés** / [Source](#)

Réorganiser le transport de marchandises

Le transport de marchandises constitue une part importante du trafic routier et de l'encombrement de nos villes - et donc des émissions de GES du secteur du transport. Il convient de **repenser la gestion et la logistique du transport de marchandises.**

A grande échelle, il s'agit de **privilégier les réseaux ferroviaires et fluviaux** qui sont [moins polluants que le fret routier](#).



Source

Concernant la logistique urbaine du transport de marchandises, de nombreux leviers existent pour limiter la pollution dans nos villes et territoires d'habitation. Dans un premier temps, il est possible de **mutualiser la gestion des marchandises** en créant des zones logistiques hors des villes, puis des points relais à l'intérieur des villes. Rationaliser permet de limiter les flux de transport et donc la pollution. La multimodalité et l'usage de modes de transport non polluants, notamment pour la livraison du dernier kilomètre, doivent aussi être privilégiés.

Dans un deuxième temps, il est important de **développer les circuits courts** et les consignes qui nécessitent moins de déplacement.

Dans un troisième temps, on peut envisager de **limiter l'accès des poids lourds dans les zones urbaines** (par exemple : interdire les poids lourds ayant une vignette Crit'Air supérieure à 2 de circuler dans les zones urbaines) et pénaliser financièrement ceux qui continuent à le faire.

Respecter les obligations réglementaires pour les collectivités

Depuis des années, le transfert de compétences en matière de transports durables est de plus en plus important, faisant notamment des intercommunalités les cheffes de file pour le développement des transports en commun et la réduction de la place de la voiture. La réglementation évolue pour accompagner et inciter les collectivités à aller plus vite dans la réduction de la place de la voiture : elles doivent prendre des mesures car **c'est une obligation ou cela le deviendra bientôt !**

Voici une liste non exhaustive d'obligations réglementaires :

- **Les Zones à Faible Émission (ZFE)** : une mesure pour diminuer progressivement la circulation des véhicules les plus polluants en ville. Depuis le 31 décembre 2021, 10 villes françaises sont dans l'obligation de mettre en œuvre une ZFE, et 32 villes supplémentaires pour 2025



[Source et recommandations](#)

- La [Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie \(LAURE\)](#) en 1996 mais aussi la [Loi d'Orientation des Mobilités \(LOM\)](#) de 2019 oblige les collectivités à **prévoir à l'occasion de travaux de voirie des aménagements cyclables**, prenant la forme de pistes, de bandes, de voies vertes, de zones de rencontre ou, pour les chaussées à sens unique à une seule file, de marquages au sol, en fonction des besoins et contraintes de la circulation .
- La **généralisation du double sens cyclable (DSC)** sur les voies dont la vitesse maximale est inférieure à 30 km/h [est la règle de principe](#).
- Tous les bâtiments neufs accueillant un service public sont équipés de places de stationnement destinées aux agents ou usagers du service public ; ces bâtiments doivent être équipés d'au moins un espace réservé au **stationnement sécurisé des vélos**
- La loi LOM impose que dès 2025, tous les bâtiments non résidentiels de plus de 20 places de stationnement, neufs ou existants, devront disposer d'une **borne de recharge pour véhicule électrique** toutes les 20 places de parking

Chiffres clés

- À **Berlin**, la ZFE a permis de réduire la concentration de **NO2 de 12%** et celle de **carbone de suie de 52%**. ([source](#))

Bibliographie de publications territoriales

- Pour des données “vélo” par ville et territoire, voir l'étude « [Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France](#) ». Par exemple : +30 % de pratique du vélo à Paris entre 2010 et 2018 ; +10 % en moyenne par an à Lyon ; +50 % à Bordeaux entre 2015 et 2019 ; 15 % de déplacement à vélo vers le travail à Grenoble [Source](#)
- Pour savoir où en sont les principales villes françaises (en 2019) dans le développement des transports en commun ([source](#))

Les solutions pour agir au niveau local !

- Les communes sont le plus souvent responsables de la voirie (parking, limitation de vitesse etc.), ce qui permet de réduire la place de la voiture. Ainsi, une commune a les compétences pour mettre en place des zones à circulation restreinte - où la voiture partage l'espace avec d'autres usages, ou pour réguler, décentraliser et tarifier les places de stationnement.
- Via l'aménagement du territoire, les intercommunalités avec les Plans locaux d'urbanismes intercommunaux (PLUI) peuvent influencer sur les distances parcourues par les biens et les personnes.
- L'intercommunalité est le plus souvent l'Autorité d'Organisation de la Mobilité (AOM) qui assure l'organisation du réseau de transport urbain. La détentrice de cette autorité est le plus souvent l'intercommunalité : c'est une compétence obligatoire pour les métropoles, communautés urbaines et d'agglomération, et volontaire pour les communautés de communes. Cette compétence peut être assurée en régie (en gestion directe) ou de

manière déléguée à un opérateur de transport (cas le plus courant).

- Les collectivités (commune et intercommunalité) peuvent mettre en oeuvre une ou plusieurs zones à faible émission (ZFE) sur tout ou partie de leur territoire.
- Les collectivités locales organisent les transports du territoire dans leur SCoT (Schéma de Cohésion Territoriale), mais celles de plus de 100 000 habitant·es doivent également réaliser un plan de déplacement urbain (PDU). Le Plan de déplacement urbain est une démarche de planification sur 10 ans pour l'aménagement du territoire et ses déplacements. Le PDU se traduit par la mise en place d'actions en faveur des modes de transports alternatifs à la voiture particulière : du développement des transports collectifs, de la pratique du vélo, de la marche à pied, de nouveaux services, etc.
- La collectivité peut aussi produire un schéma directeur cyclable (ou modes actifs dans une approche mixte marche et vélo) afin de programmer et planifier une politique cyclable (ou de modes actifs) en relation avec la politique globale des déplacements sur le territoire.

Pour en savoir plus sur ce que peuvent faire les collectivités territoriales pour les transports :

- Voir les mesures du Pacte pour la transition et les fiches y correspondant
 - Mesure 14 [Renforcer l'offre, l'accès et l'attractivité de transports en commun sur le territoire](#)
 - Mesure 15 [Donner la priorité aux mobilités actives \(marche, vélo\) dans l'espace public.](#)
 - Mesure 16 [Limiter la place des véhicules les plus polluants et des voitures individuelles en ville.](#)
 - Mesure 17 [Développer une logistique urbaine du transport des marchandises adaptée aux caractéristiques de la commune.](#)
- En savoir plus :
 - Pour savoir où en sont les principales villes françaises (en 2019) dans le développement des transports en commun ([source](#))
 - S'appuyer sur [le Palmarès du Baromètre des Villes Cyclables](#) réalisé par la FUB ([source](#)) qui tient compte des aménagements, des stationnements etc. remplis par des citoyen.nes !

- [Comment développer le train pour qu'il absorbe les fermetures de lignes aériennes ?](#)
- [Ma ville Respire, 10 actions à mener au niveau local pour les transports](#)
- [Ma Région en action, sur les leviers d'actions régionaux](#)
- [Article du RAC sur transports et collectivités](#)
- [Renforcer l'offre, l'accès et l'attractivité de transports en commun sur le territoire.](#)
- [Donner la priorité aux mobilités actives \(marche, vélo\) dans l'espace public.](#)
- [limiter la place des véhicules les plus polluants et des voitures individuelles en ville.](#)
- [Développer une logistique urbaine du transport des marchandises adaptée aux caractéristiques de la commune.](#)

Bibliographie

- Commissariat général au développement durable, Ministère de la Transition écologique et solidaire. (2019, août). Les comptes des transports en 2018 | 56e rapport de la Commission des comptes des transports de la Nation. <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/sites/default/files/2019-08/datalab-57-les-comptes-des-transports-en-2018-aout2019.pdf>
- Ministère de la Transition écologique et solidaire. (2020, décembre). Bilan annuel des transports en 2019. Le service des données et études statistiques (SDES). https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/sites/default/files/2020-12/datalab_82_bilan_transports_2019_decembre2020.pdf
- WWF & EcoAct. (2018, juillet). Le défi climatique des villes : Vers des métropoles françaises alignées avec l'Accord de Paris. https://www.wwf.fr/sites/default/files/doc-2018-07/20180731_Etude-defi-climatique-villes.pdf
- Tillier C., Medina S., Pascal M. La prévention de la mortalité attribuable à la pollution atmosphérique : pourquoi agir maintenant? Saint-Maurice : Santé publique France ; 2016. 8p. <https://www.santepubliquefrance.fr/content/download/118832/1758171>

- Ministère de la Transition écologique et solidaire. (2015). 3ème Plan National Santé Environnement (PNSE). https://solidarites-sante.gouv.fr/IMG/pdf/pnse3_v_finale.pdf
- Ipsos. (2019, septembre). Enquête sur les mobilités du quotidien dans les régions françaises. https://www.ipsos.com/sites/default/files/ct/news/documents/2019-10/ipsos_transdev_mobilites_en_regions.pdf
- Laboratoire de la Mobilité inclusive. (2016, décembre). Laboratoire de la Mobilité inclusive : Mobilité et emploi. http://www.mobiliteinclusive.com/wp-content/uploads/2015/11/ELABE_LMI_Mobilite-et-emploi_14122016.pdf
- Harris Interactive. (2015, mai). Les leviers susceptibles d'inciter à utiliser les transports en commun. http://harris-interactive.fr/wp-content/uploads/sites/6/2015/09/Results_HI_FR_REUNIR_23062015.pdf
- Haut Conseil pour le Climat, 2021 > https://www.hautconseilclimat.fr/wp-content/uploads/2021/09/HCC_Rapport_grand-public_2021.pdf
- Ademe, "L'impact carbone de notre mobilité" <https://datagir.ademe.fr/blog/impact-carbone-mobilite-eco-deplacement>
- **Infographie complète sur les transports à retrouver ici !! >> [Ademe.](https://multimedia.ademe.fr/infographies/infographie-la-mobilite-ademe/)** <https://multimedia.ademe.fr/infographies/infographie-la-mobilite-ademe/>
- Analyse des ambitions des engagements des nouveaux élus sur transports en 2020 > <https://reseauactionclimat.org/wp-content/uploads/2020/11/pollution-de-l-air-evaluation-de-lambition-des-nouveaux-maires.pdf>
- Analyse de l'état des lieux des transports en 2019 > https://reseauactionclimat.org/wp-content/uploads/2019/12/rapport_lutte_pollution_2019.pdf
- Réseau Action Climat, *Ma Région en Action* > <https://reseauactionclimat.org/wp-content/uploads/2021/05/regions-2021-v8.pdf>

- Réseau Action Climat, *Lutte contre la pollution de l'air* > https://reseauactionclimat.org/wp-content/uploads/2019/12/rapport_lutte_pollution_2019.pdf

L'illustration de la première page est tirée du projet "Et si ..." d'Alternatiba, et à retrouver sur et-si.alternatiba.eu