

- **+37 %** de passages de vélos entre 2019 et 2023 sur les points de comptage réguliers<sup>[1]</sup>.
- **Au moins un tiers des villes**-préfectures ont généralisé le 30 km/h en France<sup>[2]</sup>.
- **Près de 1 Français sur 4** utilise plusieurs modes de transport pour ses déplacements quotidiens<sup>[3]</sup>.

1. Plateforme Nationale des Fréquentations, Analyse des données de fréquentation cyclable 2023, 2024.

2. CEREMA. Flash mobilité. 2024.

**3. Wimoov, Baromètre des mobilités du quotidien – 3<sup>e</sup> édition ; Résultats nationaux, 2024.**



## En tant qu'élu(e), je peux...

- **Développer l'intermodalité en facilitant le passage d'un mode de transport à un autre :** parkings vélos en gare, parkings relais en entrée de ville, information multimodale améliorée, billettique intégrée comprenant plusieurs modes, dématérialisation des tickets...
- **Renforcer l'attractivité des modes actifs** avec un plan marche et des itinéraires cyclables sécurisés, perméables et végétalisés avec des essences locales diversifiées.
- **Encourager le covoiturage et l'autopartage** via des partenariats, des emplacements réservés et des campagnes d'incitation.
- **Améliorer l'offre de transports en commun et favoriser l'intermodalité.**
- **Déployer le conseil en mobilité et accompagner les citoyens par des campagnes d'information et des événements mobilisateurs :** Journée sans voiture, Challenge mobilité, Défi « Au boulot, j'y vais à vélo »...
- **Encourager le passage aux véhicules électriques :** installer des bornes de recharge, informer les habitants sur les avantages de ces véhicules et les dispositifs d'aides à l'achat existants et convertir son parc de véhicules en 100 % électrique pour l'exemple.
- **Modifier des plans de circulation** afin de limiter le trafic de transit dans certaines zones.

## AIDER LES HABITANTS À MIEUX SE DÉPLACER EN VILLE



## Pourquoi se déplacer différemment en ville est important ?

Embouteillages, bruit, pollution, accidents... Repenser les déplacements urbains pour sortir du « tout voiture » est une nécessité. C'est aussi le défi de changer les habitudes collectives et individuelles. Offrir des options attractives, sûres, accessibles à tous et adaptées aux besoins de chacun améliore l'image de la collectivité, génère des économies et améliore la qualité de vie. Cela transforme aussi les trajets quotidiens en opportunités pour la santé : marcher ou pédaler davantage réduit les émissions de polluants

et le bruit tout en luttant contre la sédentarité.

Ces projets de mobilité durable sont aussi l'occasion de libérer de l'espace sur la voirie pour la nature et de réintégrer la biodiversité en ville, via des corridors verts le long des pistes cyclables ou des cheminements piétons perméables. Le cadre de vie des habitants est amélioré, et la collectivité peut gérer plus facilement ses eaux pluviales qui s'infiltrent directement, sans engorger les réseaux.



## Et en pratique, on peut faire quoi ?

### Favoriser les mobilités actives

On encourage la mobilité active, vélo ou marche, avec des cheminements piétonniers aménagés (bancs, éclairage...) et des itinéraires favorables aux vélos. On complète par d'autres actions, comme des stationnements vélos sécurisés, l'installation de bornes de gonflage, l'animation d'ateliers de réparation, la végétalisation des abords, ou encore la sensibilisation des jeunes. En centre-ville, on limite la vitesse automobile pour ne pas mettre en danger cyclistes et piétons.

### Valoriser le collaboratif pour des déplacements plus vertueux.

Le **covoiturage** dans le territoire et sa périphérie est encouragé en mettant à disposition des habitants une plateforme locale de mise en relation et en créant des aires de covoiturage pratiques et bien signalées. On favorise **l'autopartage**, avec la possibilité de louer des voitures partagées en libre-service, ainsi que des places de stationnement dédiées et/ou gratuites.

### Investir dans des transports publics plus propres.

On achète en priorité des véhicules électriques (aides CEE disponibles & obligation d'achat de 90% en 2030 et 100% électrique en 2035). On développe les « **bus à haut niveau de service** », qui roulent sur une voie séparée comme les tramways et on met des **parkings relais** en bout de lignes.



### Favoriser l'intermodalité.

Les habitants peuvent ainsi combiner plusieurs modes de déplacements. On rend aussi l'offre de transports en commun plus attractive. On met en place, par exemple, un service de type « **compte mobilité** », qui permet d'accéder à tous les transports alternatifs à la voiture avec une seule application pour l'information et le paiement.

### Encourager les habitants qui utilisent des moyens de déplacement vertueux et innovants.

On fait notamment connaître les **véhicules intermédiaires**, chaînon manquant entre le vélo et la voiture, dix fois plus légers qu'une automobile ordinaire et donc économes en énergie et en ressources. On incite les habitants à les essayer et on aide financièrement leur acquisition.

### Faciliter la conversion vers la mobilité électrique.

Pour contribuer au plan d'électrification des usages, on installe des **bornes de recharge** pour véhicules électriques. Des formations, éligibles à des dispositifs de financement publics, permettent de mieux accompagner le déploiement de ces bornes et de connaître les dispositifs d'aides existants (notamment le programme CEE ADVENIR). On informe sur les **aides** à l'achat ou à la location de véhicules électriques (légers, lourds ou rétrofit) et incite les citoyens à passer à l'action en montrant l'exemple : parc de véhicules 100 % électrique, formations à l'usage, communication sur les performances et les dispositifs d'aides (primes CEE notamment).

### Intégrer l'enjeu biodiversité dès la conception des infrastructures de mobilité.

Pour chaque aménagement, on évalue les impacts écologiques, limite l'artificialisation et privilégie des infrastructures légères. On favorise la **perméabilité des sols** et végétalise les abords des cheminements avec des essences locales peu exigeantes en entretien.



## Ils le font déjà !

1

### Transformation d'un axe structurant pour les mobilités durables

Dijon Métropole (259 000 habitants)

L'agglomération réaménage une entrée majeure de son centre pour apaiser la circulation et redonner la priorité aux piétons. Les trottoirs sont élargis, les voies automobiles réduites à une seule file, et 70 arbres sont plantés pour créer de l'ombre et rafraîchir l'espace public. Grâce aux puits de Stockholm, les arbres sont mieux irrigués et les eaux pluviales mieux gérées. L'aménagement rend les cheminements piétons plus confortables en été, encourageant la marche et les trajets à vélo au quotidien.

3

### Désimperméabilisation d'une piste cyclable

La Rochelle (80 000 habitants)

Dans son schéma cyclable, cette collectivité a réalisé une piste perméable aux eaux de pluie dans le but de rafraîchir les sols et de réduire les îlots de chaleur dans la ville. Cette nouvelle piste permet de limiter la surcharge du réseau pluvial en laissant les eaux s'infiltrer directement dans le sol et favorise le développement d'une micro-biodiversité des sols. Les cyclistes bénéficient également de cette innovation, car ils sont protégés des éclaboussures !

2

### Système de transport collectif innovant

Saint-Denis de la Réunion (150 000 habitants)

Un téléphérique urbain relie depuis 2022 cinq stations entre le centre-ville et les hauts quartiers, en moins de 15 minutes. Ce mode de transport en hauteur permet de contourner les embouteillages fréquents dus au relief et à l'urbanisation en pente. Le système transporte jusqu'à 1 200 personnes par heure et par sens, avec une fréquence toutes les 30 secondes aux heures de pointe. Connecté au réseau de bus, il réduit l'usage de la voiture, améliore l'accessibilité des quartiers enclavés et limite les émissions liées aux transports dans une ville dense et contrainte par son relief.

4

### Concertation des habitants autour d'une zone de rencontre en centre-ville

Amplepuis (5 000 habitants)

Cette commune a lancé une expérimentation d'aménagement temporaire pour apaiser son centre-ville en partageant mieux l'espace entre automobilistes, cyclistes et piétons. Le dispositif repose sur des aménagements éphémères composés de marquages ludiques au sol et de mobilier urbain provisoire. L'objectif est d'évaluer l'adhésion des habitants avant d'envisager une pérennisation de la zone de rencontre, où la vitesse serait limitée à 20 km/h pour favoriser la sécurité et la cohabitation des usagers.

