



LA PLACE DES ENJEUX ÉCOLOGIQUES DANS LES ÉLECTIONS MUNICIPALES

Fiche n°2 : mobilités

Février 2026

Conflictualité des mobilités urbaines : quelles solutions ?

Carlos Fernandez, chargé de mission à La Fabrique Écologique

Résumé

L'enjeu de la mobilité va au-delà du simple déplacement spatial. Le secteur de la mobilité constitue un levier indispensable pour penser les villes de demain, sur le plan environnemental et socio-politique. Les exemples cités montrent qu'il y a une pluralité de manières de l'aborder. Ils illustrent aussi qu'il existe une synergie entre la sphère sociale et environnementale, comme dans le cas des îlots à Barcelone, où la cohésion sociale va de pair avec les espaces verts. A Lyon, l'enjeu de la sécurité routière est intimement lié à la mobilité active¹ et donc à la santé de la population, comme l'établit aussi l'étude du Cerema sur la marchabilité. Il est nécessaire de décaler le regard d'analyses fondées sur les enjeux strictement techniques pour aborder la modification des modes de vie.

L'angle de La Fabrique Écologique

Les enjeux de mobilité prennent naturellement leur place dans l'approche pragmatique et inclusive de La Fabrique Écologique qui y a consacré de nombreux travaux². La mobilité ne peut être analysée sans évoquer son impact sur le vivant et l'érosion de la biodiversité, comme le montre le débat autour de la A69 ; sur la justice sociale, comme les gilets jaunes l'ont montré en 2018 ; ou encore sans parler de démocratie, précisément parce qu'elle touche à la vie quotidienne de l'ensemble de la population.

En 2024, 34 % des émissions territoriales des gaz à effet de serre (GES) en France provenaient du secteur des transports, dont la moitié (66,5 Mt éqCO₂ – soit 17 % des émissions totales) sont dues à la voiture³. Pour se rendre au travail, les personnes se déplacent majoritairement en voiture ou en deux-roues motorisés (71 % en 2022) contre 15 % des personnes qui utilisent les transports en commun⁴. Enfin, les mobilités douces restent marginales (6 % à pied, 3,5 % à vélo). Le baromètre des mobilités du quotidien signale que 45 % des Françaises et Français n'ont pas le choix de leur mode de transport. Il montre aussi qu'en raison de problèmes liés à mobilité, 38 % des répondants ont renoncé régulièrement à un déplacement et rencontrent de difficultés régulièrement à se déplacer ; 46 % ont modifié leur mode de déplacement à cause du changement climatique et, 40 % ont été obligés d'annuler un rendez-vous à cause de leur précarité mobilité⁵.

¹ Connu aussi comme « *mobilité douce* », cette mobilité utilise principalement l'activité physique humaine comme source d'énergie.

² Comme : le décriptage « *Quelles bonnes pratiques des régions en matière de mobilité* » rédigé en partenariat avec le Forum Vie Mobiles (FVM) ; l'étude n°3 « *Le véhicule autonome : quel rôle dans la transition écologique des mobilités ?* » ; la note n°20 « *Les territoires ruraux et périurbains, terres d'innovation pour la mobilité durable* » ; pour ne citer que quelques travaux.

³ Selon le rapport annuel 2025 du Haut Conseil pour le Climat.

⁴ Insee, recensement de la population (RP) 2022, exploitation complémentaire.

⁵ Données tirées du site de Wimoov : <https://barometremobilités-quotidien.org> ; Notre Affaire à Tous indique qu'une personne est en « *précarité mobilité* » quand « *elle a des difficultés à se déplacer pour subvenir à ses besoins essentiels et/ou que les déplacements grèvent une bonne partie de son budget* ».



L'enjeu de mobilité ne se limite pas au déplacement urbain et ne peut être réduit à la mobilité spatiale⁶. Le secteur des transports constitue un levier important pour aborder les enjeux environnementaux mais aussi sociaux et politiques.

Aujourd'hui, de nombreuses propositions existent pour faire face à l'enjeu climatique⁷ dans le secteur des mobilités, telles que l'usage de transports en commun, le covoiturage, l'utilisation du vélo... mais cela ne va pas de soi. Pour susciter un tel changement d'*habitus*, il est essentiel de coordonner et réorganiser la structure urbaine de nos villes et de notre imaginaire, sans laisser de côté une certaine conflictualité des mobilités urbaines.

Selon l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR), « depuis la pandémie, la part des usagers vulnérables, c'est-à-dire non carrossés (piétons, cyclistes...) parmi les personnes tuées ou blessées gravement s'est renforcée » (cf. Figure 1).

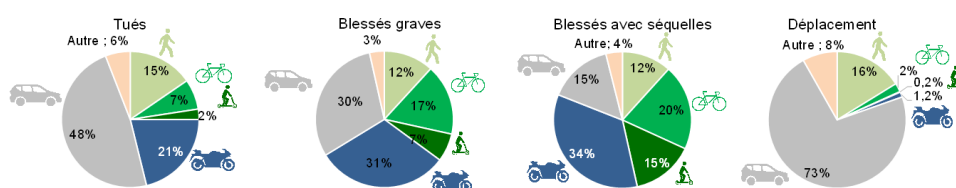


Figure 1 : Données relatives aux accidents enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine, et estimations d'après la modélisation ONISR-Université Gustave Eiffel (Registre du Rhône). Source : [Bilan 2025 de la sécurité routière](#)

Les données du Cerema⁸ indiquent que le nombre de personnes tuées en agglomération a augmenté de 22 % entre 2020 et 2024⁹.

L'analyse des données met en avant un enjeu crucial : la conflictualité des mobilités. Celle-ci s'exprime d'abord par une conflictualité de *coexistence*, qui naît de la cohabitation physique de différents modes de transport sur une même infrastructure (comme le partage d'une voie entre bus, vélos et taxis). Elle se double d'une conflictualité de *complémentarité*, située au niveau des interfaces de transfert, particulièrement dans les zones périurbaines. Ce second aspect se manifeste dans les pôles d'échanges multimodaux et les parkings relais (P+R), conçus pour encourager le report modal en offrant une aire de stationnement pour les automobilistes. Une amélioration de cette *complémentarité* permettrait de réduire la nécessité d'une *coexistence* contrainte, apaisant ainsi la conflictualité globale des mobilités urbaines. Par ailleurs, placer au cœur de cette réflexion les usagers en situation de précarité mobilité (situés majoritairement à la périphérie des villes) offre une vision plus inclusive et sociale des tensions liées aux déplacements urbains et périurbains.

En effet si nous voulons diminuer les impacts socio-environnementaux du secteur de la mobilité, il est nécessaire de promouvoir les alternatives à la voiture, particulièrement dans les milieux urbains où les déplacements sont généralement plus courts et l'espace est plus limité. Mais quelles sont les conséquences d'une diversité croissante des moyens de transport dans les milieux urbains ? Il s'agit d'un enjeu crucial pour les élections municipales de mars 2026.

En novembre 2025, Keolis¹⁰ a publié un article intitulé « Mobilités et Municipales : un territoire unifié au sein de l'archipel français »¹¹ présentant une enquête en partenariat avec l'IFOP. Cette enquête vise

⁶ Capacité ou propriété attribuée aux personnes ou aux objets à se déplacer dans un espace.

⁷ Intrinsèquement lié aux enjeux socio-politiques.

⁸ Le centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) est le référent public en aménagement et adaptation du territoire face au défi climatique.

⁹ Pourcentage calculé depuis les données disponibles ici : <https://dataviz.cerema.fr/securite-routiere-series/> ; Le nombre de personnes tuées en 2020 s'élève à 843 tandis qu'en 2024 le nombre est de 1 030.

¹⁰ Une entreprise franco-québécoise du secteur des transports détenue à 70 % par la SNCF.

¹¹ <https://www.keolis.com/newsroom/actualites/mobilités-et-municipales-un-territoire-unifié-au-sein-de-l-archipel-français/>



à trouver les « *priorités des Français [et Françaises] en matière de transport du quotidien, du cœur des métropoles jusqu'aux territoires périurbains et ruraux* ».

Voici quelques résultats pertinents :

- a) Concernant la mandature en cours : 56 % de la population française veut continuer à limiter la place de la voiture en ville ; 60 % jugent positivement les transformations du centre-ville faites lors du dernier mandat municipal ; enfin, l'adaptation du centre-ville est considérée « *bien adaptée* » par la plupart des habitant.es. La question qui a été posée aux interrogés était : les transformations récentes du centre-ville de l'agglomération la plus proche de chez vous (zones piétonnes, pistes cyclables, circulation restreinte...) vous semblent-elles bienvenue et utiles / intéressantes mais mal mises en œuvre / trop brutales ou mal adaptées / injustes ou excluantes ?
- b) Concernant la prochaine mandature : 41 % de la population priorise le développement des transports en commun et 36 % des répondants veulent poursuivre les politiques actuelles.

Enfin Keolis révèle que « *plus de 7 Français sur 10 perçoivent une hausse des conflits de mobilité ces dernières années et ce sentiment est perçu sur l'ensemble du territoire* » et 39 % se sentent en insécurité lors de déplacements.

Les exemples qui suivent montrent comment lutter contre ce sentiment de conflictualité, tout en améliorant la cohésion sociale et les conditions environnementales des grandes villes. Ces exemples montrent qu'il importe de penser ces politiques de mobilité à l'échelle de l'agglomération / du bassin d'emploi, au risque sinon d'entraîner un report du trafic routier en dehors du centre-ville sans véritablement le réduire.

Regards croisés sur quelques villes de France

Le réseau de bus Tanlib dans la Communauté d'Agglomération du Niortais

Pour le Cerema, une solution peut être la hiérarchisation des réseaux du transport collectif (TC). Cela nécessite une « *bonne connaissance du fonctionnement urbain [c'est-à-dire, d'identifier les] lieux de résidence et [les] pôles d'attraction urbains* ». La hiérarchisation d'un réseau des transports communs doit se développer autour de trois catégories de lignes : les lignes principales appelées « *à haut niveau de service* » assurées principalement par du métro ou du tramway (*Fréquence, régularité et fiabilité*) ; les lignes dites « *complémentaires* » constituées par les bus réguliers ; et enfin, par les lignes « *spécifiques* » ou « *de proximité* » assurée par du transport à la demande (e.g. les taxis). Hiérarchiser un réseau de transports permet de rendre clair l'organisation des réseaux des transports. De ce fait, elle constitue une opportunité pour favoriser le développement de la complémentarité des mobilités urbaines, voire interurbaines.

En substance, hiérarchiser un réseau consiste à identifier les enjeux d'efficacité de mobilité urbaines aussi bien qu'à y répondre, rendre plus claires les différentes catégories de services proposées par les métropoles et stimuler la complémentarité intermodale.

L'exemple de Transdev Niort Agglomération, la filiale du groupe Transdev (délégataire du service de TC) est un exemple non seulement de la hiérarchisation du réseau associée à la gratuité totale des transports en commun. Selon l'agence, depuis l'établissement du nouveau réseau en 2017) le nombre d'usagers est passé de 4,5 millions à 6,7 millions en 2023, soit une hausse d'environ 50 %. Elle peut, bien sûr, être engendrée par la gratuité mais aussi parce que leur réseau actuel est bien hiérarchisé et différencié de l'ancien.



Quid de la gratuité ?¹²

Le débat autour de la gratuité totale des transports en commun réapparaît toujours quand les élections municipales s'approchent. Après Aubagne (en 2009), Dunkerque (en 2018) et Montpellier (en 2023), le réseau TADAO annonce la gratuité totale de ses services pour l'ancien pays d'Artois concernant ainsi près de 650 000 habitants.

Dans tous ces exemples, les arguments utilisés divergent. La liberté et accessibilité sociale concernent le cas d'Aubagne, la redynamisation urbaine pour Dunkerque, la gouvernance territoriale et la hausse de pouvoir d'achat des habitants pour Montpellier. Cela montre que la gratuité des transports en commun n'est pas qu'un enjeu de mobilité mais également un enjeu social et économique. Quant aux résultats, ceux-ci convergent, ces exemples pointent que *« la gratuité renforce la fréquentation des transports en commun, mais davantage au détriment des modes actifs (marche et vélo) que de la voiture »*, entraînant ainsi des effets indésirables (e.g. hausse des émissions de GES à cause de la hausse de fréquentation, suivi souvent par une détérioration de la qualité des transports en commun).

Ce débat contemporain fait écho à la gratuité des autoroutes au XVIII^e siècle. À l'époque, *« la gratuité de la route va [...] à l'encontre des positions de la communauté scientifique. La plupart des économistes sont favorables à une tarification de la route »*.

La « ville 30 » et l'exemple de Lyon

Enfin, le Cerema a créé le concept de « ville 30 » qui assemble les *« mesures touchant les limitations de vitesses maximales autorisées, mais également la redistribution de l'espace public, des changements de plan de circulation [et] des révisions du stationnement »*¹³. Une ville dite « 30 » est considérée ainsi si *« plus de 70 % de [sa] voirie a une vitesse maximale autorisée de 30 km/h ou moins [même si] quelques axes structurants restent à 50 km/h, voire plus exceptionnellement à 70 km/h »*. À cela nous pouvons ajouter d'autres mesures telles que la requalification des axes destinés au trafic motorisé et le développement des modes actifs¹⁴. Depuis 2019, 35 préfectures françaises ont adopté le label de « ville 30 » et plus de 10 % de la population française y est concernée.

La capitale des Gaules est devenue une ville 30 en mars 2022. En 2025, 84 % des rues lyonnaises étaient limitées à 30 km/h, ce qui a entraîné beaucoup des bénéfices pour la ville. La fréquence d'accidents a baissé de 19 % ; le nombre de tués de 54 % et le nombre de blessés de 32 %¹⁵. En 2024, le nombre de vélos et trottinettes a plus que doublé, ce qui a contribué à la baisse de 22 % du trafic dans le centre-ville de Lyon. Sur le plan environnemental, les émissions de dioxyde d'azote (généré par le trafic routier) ont diminué de 27 %¹⁶. Le label ville 30 agit aussi comme un *« catalyseur d'aménagement urbains »*, car plusieurs grands axes lyonnais ont été reconfigurés (comme la route de Genas, l'avenue Tony Garnier et la rue de la République à Saint-Fons – Vénissieux). Ces chantiers, confiés à des entreprises du BTP, de la voirie et de l'urbanisme durable, intègrent des voies cyclables plus sécurisées, des traversées piétonnes élargies, des ralentisseurs végétalisés et des requalifications paysagères. Pour les acteurs économiques du secteur (entreprises de travaux publics, cabinets d'urbanisme, bureaux d'études environnementales), ils représentent un marché en pleine expansion, marqué par une augmentation des appels d'offres, de plus en plus exigeants sur le plan environnemental. Trois ans après sa mise en œuvre, le dispositif « Ville 30 » semble avoir atteint ses objectifs en matière de sécurité

¹² Félicien Boiron, « Sait-on mesurer les effets de la gratuité des transports en commun ? », *Métropolitiques*, 29 janvier 2026. DOI : <https://doi.org/10.56698/metropolitiques.2142>

¹³ <https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/606640/ville-30>

¹⁴ C'est-à-dire la marche à pied et les vélos.

¹⁵ https://www.cerema.fr/system/files/documents/2024/01/presentation_ville_30_lyon.pdf

¹⁶ <https://www.grandlyon.com/actualite/mobilites-dans-la-metropole-de-lyon-quel-bilan-en-2024>



et d'aménagement d'espace public. Il ouvre la voie à un urbanisme plus apaisé, plus inclusif, mais aussi plus exigeant pour les collectivités, les entreprises et les usagers. Si son déploiement peut sembler contraignant à court terme pour certains professionnels, il pourrait bien devenir un pilier de la ville durable en Auvergne-Rhône-Alpes, inspirant d'autres métropoles françaises.¹⁷

Ailleurs en Europe...

La « marchabilité » et les « superblocs » de Barcelone

Une autre solution très répandue pour diminuer l'impact de la conflictualité des transports en ville est la « marchabilité », ou la capacité d'une ville à encourager la marche. En 2019, la Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement d'Île-de-France (DRIEA) a publié une étude qui vise à améliorer la santé des franciliens *via* la marchabilité. Ce regard croise « mobilité et santé » en considérant la marche, une activité physique, comme un moyen de transport, un élément souvent négligé dans les politiques de mobilité, comme l'indique la Fabrique de la Mobilité¹⁸. Mais, comment stimuler la marchabilité dans les villes qui sont modelées par l'usage de la voiture et d'autres transports motorisés ?

Les « superblocs » à Barcelone sont un exemple emblématique. Les rues réservées au trafic sont fermées pour former des « superblocs » et la vitesse est limitée à 50 km/h sur les rues qui bordent cette zone ou « îlot » (cf. Figure 2). Ces nouvelles zones peuvent être utilisées pour d'autres fonctions comme la constitution des espaces verts ou du commerce ambulant, incitant ainsi une cohésion sociale et une mixité urbaine. Ce modèle permet également de lutter contre les îlots de chaleur urbains.

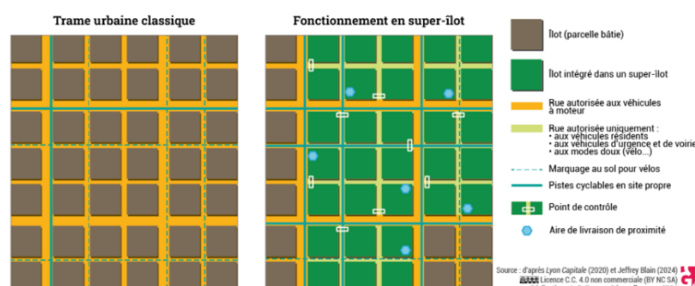


Figure 2 : Image issue de l'article : « Le modèle des super-îlots à Barcelone : un exemple de régénération d'une ville » de Jeffrey Blain (février 2024) disponible sur le site de Géoconfluences.

La mise en place d'un tel projet permet d'améliorer la dimension sociale (en revitalisant les centres-villes et les petits commerces) et d'augmenter la marchabilité des villes, en diminuant l'utilisation des véhicules motorisés, et la pollution environnementale et sonore.

Un exemple proche de cette initiative est le programme « Action cœur de ville » (2018) piloté par l'Agence nationale de la cohésion des territoires (ANCT). Celui-ci, vise à développer et encourager les mobilités décarbonées et douces, et à améliorer la vie quotidienne des habitants et dynamiser les territoires. Les résultats de 2025 montrent l'importance du projet : 77 % des habitants jugent ce programme utile ou très utile ; 71 % des habitants se disent attachés à leur centre-ville (+11% depuis 2020) ; et, 20 % déclarent fréquenter plus souvent le centre-ville¹⁹. Même cette initiative de l'ANCT est

¹⁷ <https://www.lyon-entreprises.com/actualites/article/lyon-et-sa-ville-30-trois-ans-apres-quels-effets-sur-la-securite-leconomie-et-lespace-public>

¹⁸ La Fabrique des Mobilités est un *think tank* qui cherche « construire des solutions concrètes répondant aux enjeux de la transition écologique et sociale ». https://lafabriquedesmobilites.fr/blog/marchabilite_indicateurs

¹⁹ <https://media.anct.gouv.fr/ressources/2026-01/atlas-national-action-coeur-de-ville-t2-2025.pdf>



axée sur les villes moyennes et que l'approche de la marchabilité demande plus d'aménagement urbain, cette expérience peut offrir une aperçue des résultats similaires.

En France, le collectif « *Place aux piétons* » a cordonné le baromètre des villes et villages *marchables* en 2023. Avec plus de 70 000 participants sur plus de 4 600 communes, le collectif conclue que la « *grande ville* » la plus *marchable* est Rennes. Malgré la sévérité des résultats (70 % dénoncent une absence d'aménagements de signalétique pour les piétons), Rennes reste une des « *préférées* » avec une note de 10,6/20. La capitale de la Bretagne se démarque grâce à la sécurité ressentie par les piétons, notamment du fait de « *l'entretien des trottoirs* » et de « *rues commerçantes de plus en plus piétonnes* »²⁰. Mais aussi, grâce aux politiques axées sur les modes de déplacement actifs et sur la végétalisation des espaces publics²¹. Par ailleurs, le plan de déplacement urbain (PDU) de Rennes (2019-2030) a pour objectif que 35 % des déplacements dans l'agglomération se fassent à pied. À cela s'ajoute aussi sa politique cyclable qui vise à desservir 80 % de la population, soit à peu près de 370 000 habitants.

Témoignage

Témoignage de Marguerite Grandjean (Co-directrice de la Fabrique des Mobilités)

La Fabrique Ecologique travaille sur les enjeux de mobilité urbaine à l'approche des municipales, avec un focus particulier sur la conflictualité liée à la diversification des modes de transport. Depuis la pandémie en 2020, on observe une hausse de 22 % des accidents en agglomération, notamment parmi les « *personnes non-carrossées* » (piétons, cyclistes...). Comment analyser cette tension croissante entre les différents usagers de l'espace public ?

Marguerite Grandjean (M.G) : Il s'agit avant tout d'une question de perception plus que de réalité tangible. Les chiffres ne montrent pas une explosion des accidents graves entre piétons, vélos ou trottinettes. Deux facteurs principaux expliquent cette tension.

D'abord, il y a eu une augmentation significative du cyclisme depuis le Covid, ce qui accroît mécaniquement les interactions entre les usagers. Ensuite, et c'est un point crucial, on assiste à un agrandissement constant des véhicules, notamment les SUV et les voitures luxueuses. Ce phénomène est lié au business model des constructeurs automobiles, qui, face à la crise, misent sur des véhicules plus grands et plus chers. Contrairement à une idée reçue, ce ne sont pas les voitures électriques qui sont en cause, mais bien les véhicules thermiques, qui grossissent également. Le profil type de l'acheteur de voiture neuve aujourd'hui reste un homme blanc d'une cinquantaine d'années, plutôt aisé, et qui n'opte pas forcément pour l'électrique.

Vous parlez également d'hypermobilité et de sobriété dans vos travaux à la Fabrique des Mobilités. Pouvez-vous nous donner des exemples concrets qui montrent que ces concepts peuvent fonctionner, en particulier en France ?

M.G : En effet, c'est un sujet qui nous intéresse beaucoup. C'est assez difficile à aborder parce que c'est moins un sujet de mobilité qu'un sujet d'aménagement du territoire. Elle passe avant tout par un réaménagement profond du territoire. La sobriété désigne une réduction du volume des déplacements, mais surtout de la distance parcourue lors de ces déplacements, qui s'est considérablement allongée avec l'essor de la voiture qui permet d'aller plus loin, plus vite. Par exemple,

²⁰ <https://www.ouest-france.fr/bretagne/rennes-35000/rennes-classee-grande-ville-la-plus-marchable-de-france-quest-ce-que-cela-signifie-ee37e132-5080-11ee-b36d-45d636c458bf>

²¹ Depuis 2020, Rennes a réalisé 11 300 plantations sur toute la ville, avec l'objectif d'atteindre 30 000 arbres d'ici à 2030 : <https://ici.rennes.fr/actualites/2025-07-21-rennes-renforce-la-vegetalisation-de-son-centre-ville/>



des initiatives comme *Villages Vivants*²², une coopérative qui œuvre à la revitalisation des centres-bourgs, montrent qu'il est possible de réduire les distances et de favoriser la proximité. Une autre piste intéressante est celle développée par la start-up *1 km à pied*, qui met à disposition un logiciel aux entreprises pour optimiser les trajets domicile-travail de leurs salariés, réduisant ainsi l'usage de la voiture individuelle. Enfin, des réflexions émergent autour du droit à la proximité, comme celles portées par le *Forum Vies Mobiles*, même si leur mise en œuvre politique reste encore limitée. Le principal frein reste le manque de financement pour ces projets, car les revenus des acteurs de la mobilité reposent par définition sur les déplacements, donc la proximité n'est pas dans leur intérêt direct.

Qui sont les principaux opposants aux politiques de mobilité sobre, et comment peut-on lever ces blocages ?

M.G : Les blocages viennent de plusieurs fronts. Il y a d'abord un manque de vision politique à moyen et long terme, avec une communication souvent axée sur les contraintes plutôt que sur les bénéfices, comme dans le cas des ZFE, dont la communication était souvent axée sur la réduction de la pollution plutôt que sur l'amélioration de la qualité de l'air. Ensuite, certains médias et lobbies, notamment ceux proches de l'extrême droite ou défendant des intérêts privés, amplifient les discours anti-ZFE et pro-voiture, attisant ainsi les résistances. Enfin, il y a une question de précarité : les Zones à Faibles Émissions sont parfois perçues comme élitistes, car les ménages modestes n'ont pas toujours les moyens de s'équiper en véhicules propres. Pour lever ces blocages, il faut des politiques fines, adaptées à chaque territoire, ce qu'on appelle des politiques « en dentelle ». Malheureusement, les financements actuels et l'état d'esprit général vont plutôt dans le sens de solutions globales et peu différenciées, ce qui est peu adapté aux enjeux de la transition écologique.

Vous avez récemment travaillé sur la notion d'indice de marchabilité. Comment peut-on mesurer cet indice et, surtout, comment l'améliorer dans les grandes villes françaises ?

M.G : La marche est, et reste, le premier mode de déplacement, même si elle est souvent sous-estimée. Pourtant, elle est très peu mesurée et peu financée par rapport à d'autres modes comme le vélo. On sait aussi que la marche a de nombreux co-bénéfices, notamment l'aménagement de l'espace public qui permet aux enfants de réinvestir l'espace dehors, alors qu'ils en sont exclus aujourd'hui. Au niveau national, il s'agit de mettre en place un tableau de bord pour identifier les territoires où la marche se développe, les infrastructures qu'il faudrait développer, les objectifs des politiques publiques... L'indice de marchabilité est calqué sur l'indice de cyclabilité réalisé par le Réseau Vélo et Marche. Il mesure le nombre de voies piétonnes (trottoirs, zones piétonnisées, zones de rencontre, voies vertes...) et le compare au nombre de voies totales sur chaque territoire (chaussées routières, pistes cyclables, voies de bus...). C'est un indicateur pour un suivi national des territoires français, qui pourrait figurer par exemple sur le Tableau de bord des mobilités durables créé par le ministère des Transports. L'idée est d'évaluer quelle proportion des voies est dédiée à la marche. Mais il n'existe pas de recensement des trottoirs dans chaque commune. Nous proposons donc une manière de l'évaluer approximativement. Outre l'indice de marchabilité, nous proposons également 5 autres indicateurs pour mesurer la "marchabilité" des territoires français, c'est-à-dire évaluer si l'environnement (infrastructures et équipements piétons) incite ou non à marcher,

Au niveau local, chaque territoire est différent, avec des problématiques spécifiques, qui appellent chacune des mesures différentes. Il serait judicieux de mettre en commun les indicateurs utilisés par les collectivités pour mesurer la marchabilité sur leur territoire, mais il s'avère que très peu de

²² Villages Vivants est une société coopérative d'intérêt collectif (SCIC) qui rassemble des citoyens, entreprises et collectivités qui s'engagent avec leur épargne pour acheter, rénover et louer des locaux à des entreprises de l'économie sociale et solidaire dans les territoires ruraux. <https://villagesvivants.com/la-cooperative/nos-valeurs/>



collectivités évaluent réellement la marchabilité avant d'engager des travaux. Nous avons cependant repéré deux méthodes qui nous paraissent intéressantes à connaître.

Plusieurs villes françaises, comme Dunkerque ou Montpellier, ont instauré la gratuité des transports en commun. Est-ce une solution viable à long terme, ou s'agit-il davantage d'un argument populaire ?

M.G : Sans être spécialiste du sujet, j'aurais tendance à dire que tout dépend de la manière dont cette gratuité est mise en œuvre. Elle peut être une réussite si la collectivité anticipe les conséquences, par exemple en trouvant des sources de financement alternatives, comme une taxe sur les véhicules de fonction, ou en augmentant la capacité des réseaux pour absorber la demande accrue. À l'inverse, si la gratuité est instaurée sans préparation, elle peut creuser les déficits et saturer les infrastructures. Une première étape avant la gratuité, qui est assez consensuelle dans le milieu des transports, c'est de faire des politiques tarifaires adaptées à différents types d'usagers, notamment des tarifs réduits pour les plus précaires.

Quels sont, selon vous, les enjeux majeurs pour le secteur de la mobilité dans les années à venir ?

M.G : Nous travaillons sur trois axes principaux. D'abord, la mutualisation et les communs, c'est-à-dire le partage des connaissances et des ressources pour éviter de réinventer la roue à chaque projet. Ensuite, l'open source dans le domaine numérique, qui permet de créer des outils réutilisables et adaptables. Enfin, nous nous intéressons de près aux Véhicules Légers Intermédiaires, ou Véli²³. Le cœur du sujet dans la mobilité aujourd'hui, c'est comment réduire la place de la voiture, et ces véhicules, qui pèsent moins de 800 kg et sont soit à assistance électrique (*véhicules actifs*), soit à moteur électrique (*véhicules passifs*), et représentent une alternative crédible pour réduire la taille moyenne des voitures en circulation. L'objectif n'est pas de supprimer complètement la voiture, parce qu'on aura toujours besoin de voitures, mais de l'adapter aux usages réels : un gros véhicule peut être utile pour un déménagement, mais un petit véhicule suffira pour les trajets quotidiens. On retrouve l'idée de "politique en dentelle", il s'agit de mieux affiner les véhicules en fonction des différents usages.

Pour conclure, comment voyez-vous l'avenir de la mobilité urbaine en France ? Quels sont les défis les plus urgents à relever ?

M.G : L'avenir de la mobilité urbaine passe par une réduction progressive de la place de la voiture individuelle, et un aménagement de l'espace public vers plus de convivialité, de proximité et de développement économique. Cela implique de repenser les modes de vie, les aménagements, et les priorités politiques. Les défis sont nombreux : financer des infrastructures adaptées, convaincre les citoyens et les élus, et surtout, réussir à concilier transition écologique et justice sociale. Sans une approche globale et inclusive, les tensions risquent de persister, voire de s'aggraver.

²³ La Fabrique Ecologique a déjà travaillé sur ce sujet, notamment en publiant sa note « Pour une mobilité sobre: la révolution des véhicules légers » disponible en ligne : <https://www.lafabriqueecologique.fr/pour-une-mobilite-sobre-la-revolution-des-vehicules-legers/>



A retrouver dans le dossier

<https://www.lafabriqueecologique.fr/dossier-n7-la-place-des-enjeux-ecologiques-dans-les-elections-municipales/>

Écologie et Écologistes : quelle place lors des élections municipales de 2026 ?

Conflictualité des mobilités urbaines : quelles solutions ?

L'alimentation dans les politiques des villes

L'adaptation des villes au changement climatique

Quelle place pour la nature en ville ?

Quelle politique énergétique pour les municipalités ?

