TDIE

THINK TANK

MUNICIPALES
L'ENJEU DES MOBILITÉS

Synthèse de l'analyse des propositions des candidats au 1er tour dans 26 communes et intercommunalités, réalisée par le conseil scientifique de TDIE

10 JUIN 2020

ÉTUDE MENÉE PAR UN GROUPE DE TRAVAIL DU CONSEIL SCIENTIFIQUE DE TDIE

Rapporteurs
Caroline Daude
Michel Savy

André Broto
Yves Crozet
Jean Debrie
Jean-Philippe Dupeyron
Olivier Paul Dubois-Taine
Jean-Baptiste de Prémare
Pierre Van Cornewal

Avec la contribution des collaborateurs de TDIE
Pierre Dumas de la Roque
Juliette Le Seac'h
Timothée Mangeart

THINK TANK

9, rue de Berri - 75008 Paris
01 44 13 31 10
www.tdie.eu

Sommaire

1. **TDIE, think tank politique** 6
2. **Les élections municipales de mai 2020** 6
3. **L'enquête de TDIE** 7
4. **Enseignements généraux de l'enquête** 9
5. **Thèmes structurants de la campagne en matière de mobilité** 11
   - 5.1. Le vélo 11
   - 5.2. La voiture dans la ville 12
   - 5.3. L'aménagement de l'espace public 13
   - 5.4. Stationnement 14
   - 5.5. Covoiturage 15
   - 5.6. Transports collectifs : développement et tarification 16
   - 5.7. Nouvelles mobilités 18
   - 5.8. Logistique urbaine 19
   - 5.9. Récapitulation des propositions 20
6. **Mobilités et politique locale** 21
   - 6.1. Mobilités et politique urbaine 21
   - 6.2. Élections municipales et intercommunalités 22

Références : le dossier de l'étude 24

THINK TANK

Quels systèmes de transports pour une mobilité durable ?

Les perspectives d'évolution des systèmes de mobilité portent aujourd'hui de multiples espoirs de progrès, fondés sur les mutations technologiques, la volonté de relever le défi de la transition énergétique, et la conviction que la mobilité est un droit. La mobilité, c'est la vie !

Entre prospective et réponse aux besoins du quotidien, la politique des transports vit aujourd'hui des mutations très rapides et plus profondes qu'il n'y parait. TDIE propose un engagement collectif pour penser les politiques publiques du transport de demain.

Qualité de service, intermodalité, équité territoriale, efficacité énergétique, sûreté, les attentes des usagers à l'égard des acteurs publics et privés qui concourent à la mise en œuvre des systèmes de transport sont de plus en plus exigeantes.

Trois défis bouleversent en profondeur l'économie des transports

Le premier est porté par la révolution numérique, qui remet en cause notre façon de penser, organiser et produire la mobilité. Le rythme des mutations est très rapide. Il donne aux nouveaux acteurs de la mobilité une place de plus en plus importante dans l'économie du transport. Le deuxième est colossal : comment le secteur des transports parviendra-t-il à atteindre les objectifs de l'accord de Paris ? Ses émissions de gaz à effet de serre continuent à croitre. La mobilisation collective nécessitera un engagement politique de premier ordre afin d'encourager une évolution des comportements, favoriser la R&D, développer les innovations industrielles, et mobiliser les financements nécessaires à l'entretien, à l'adaptation et à la modernisation de nos réseaux.

Enfin, de nombreuses responsabilités de l'Etat en matière de transport ont été décentralisées. C'est une bonne chose : les politiques de transport public sont portées par des autorités locales plus proches des besoins de nos concitoyens et des dynamiques économiques de nos territoires. Mais l'Etat conserve une mission et une responsabilité fondamentales : porter une vision pour l'avenir, définir des orientations et proposer un cadre pour fédérer les stratégies des acteurs publics et privés qui concourent au bon fonctionnement des systèmes de transport. C'est l'enjeu de la loi d'orientation des mobilités.

Un effort collectif pour penser les politiques publiques du transport de demain Relayer les questions de prospective, éclairer les débats préparatoires aux orientations politiques, au niveau national comme au niveau européen, rendre compte des préoccupations des professionnels et des autorités organisatrices, ce sont les objectifs du think tank TDIE depuis 19 ans.

TDIE – Transport développement intermodalité environnement – est une association pluraliste coprésidée par **Philippe Duron,** ancien député du Calvados, et **Louis Nègre,** ancien sénateur des Alpes-Maritimes. TDIE rassemble professionnels et acteurs institutionnels du monde des transports de voyageurs et de marchandises pour faciliter une réflexion collective sur les questions de financement, de planification, et d'évaluation des politiques de transport, mobilité et logistique. TDIE a vocation à éclairer les débats et les questionnements concernant les infrastructures et la mobilité : pour ses adhérents, attentifs aux orientations portées par les pouvoirs publics, et pour les pouvoirs publics, de niveau national, régional ou départemental, attentifs aux préoccupations des professionnels des transports.

Contact :
01 44 13 31 80
secretariat@tdie.eu
www.tdie.eu
Twitter : @tdiethinktank

De nouvelles priorités pour la mobilité du quotidien

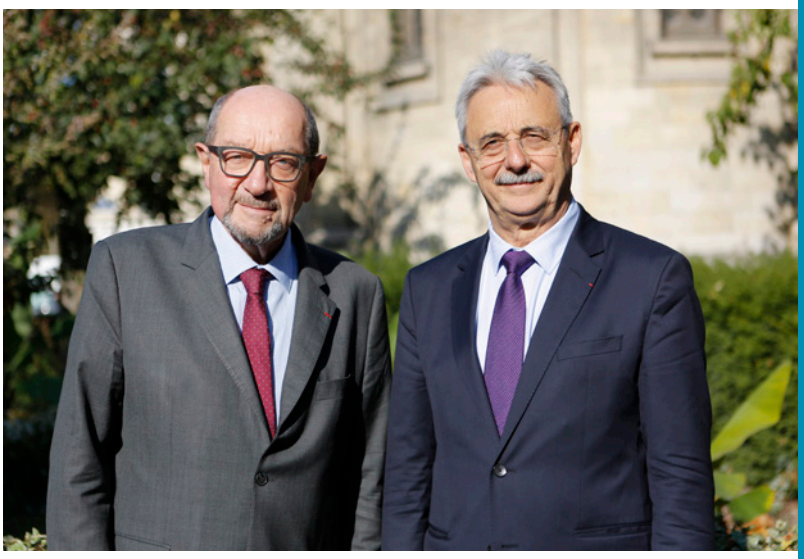
Comme elle le fait depuis 2002 pour les élections présidentielles, depuis 2015 pour les élections régionales, et depuis 2019 pour les élections européennes, TDIE a choisi cette année d'analyser les propositions des candidats aux élections municipales et intercommunales du mois de mars. Les pages qui suivent vous présentent la synthèse de l'analyse, réalisée par le conseil scientifique de TDIE, des propositions formulées par les candidats avant le 1er tour des élections (15 mars) à partir d'un échantillon de 26 communes et intercommunalités.

Depuis les premières lois de décentralisation et la LOTI (1982), les collectivités territoriales ont acquis un rôle de plus en plus important dans la définition, la planification et le financement des politiques publiques de transport, qu'il s'agisse de l'aménagement des réseaux d'infrastructures et de leurs interconnexions, de la définition des objectifs de l'offre de transports publics, ou de la régulation entre les différentes offres de services et pratiques de mobilité sur l'espace public.

Après les lois MAPTAM (2014) et NOTRe (2015), qui ont développé les missions des niveaux régional et intercommunal en matière de transports, la loi d'orientation des mobilités (LOM) promulguée le 24 décembre 2019 contribue à préciser le rôle des collectivités du bloc communal. La LOM propose plusieurs outils pour faire face au développement de nouvelles pratiques, de nouvelles attentes, et de nouvelles offres de mobilité du quotidien.

Le rôle des collectivités locales n'est plus seulement l'investissement dans les infrastructures, il est de plus en plus de jouer un rôle de régulateur de ces nouvelles mobilités dont le développement est porté par des initiatives privées. Les candidats aux élections municipales et intercommunales de mars 2020 avaient ainsi à intégrer de nombreux enjeux dans leurs propositions : la digitalisation des transports, la lutte contre le changement climatique et pour la qualité de l'air, la décarbonation des transports, la lutte contre la congestion, le développement de la mobilité inclusive (accessibilité des personnes à mobilité réduite, tarification sociale), etc. Penser la mobilité à plusieurs échelles est un véritable défi pour les années qui viennent.

Penser la mobilité à plusieurs échelles est un véritable défi pour les années qui viennent.



Philippe Duron et Louis Nègre, coprésidents de TDIE.
Photo : Véronique Tarka-Partouche pour TDIE.

La crise de la covid-19 a interrompu le processus électoral. Le conseil scientifique a choisi de poursuivre cette démarche d'analyse des propositions qui seront défendues par les candidats qui se présentent au second tour dans près de 5000 communes. L'analyse des conséquences de cette crise les amènera-t-elle à faire évoluer leurs propositions ?

Le document qui suit propose un état des lieux de référence des propositions que les candidats avaient conçues avant la crise.

Nous remercions chaleureusement toutes celles et tous ceux qui ont contribué à la première phase de cette étude.

MUNICIPALES
L'ENJEU DES MOBILITÉS

Synthèse de l'analyse des propositions des candidats au 1er tour dans 26 communes et intercommunalités à travers l'analyse des programmes des candidats aux élections municipales et intercommunales.

1. TDIE, Think Tank politique

TDIE – Transport développement intermodalité environnement – est un think tank consacré aux politiques de transport, de mobilité. Il mène une réflexion permanente sur le fonctionnement du système de transport, ses difficultés et ses projets, à l'échelle nationale et en liaison avec l'échelle européenne. Il intervient aussi à des moments forts du calendrier politique – soit, pour les récentes années, lors des élections régionales (2015), présidentielles (2017) et européennes (2019) – pour proposer un diagnostic de la situation de notre pays, interpeler les candidats sur leurs points de vue et leurs propositions, diffuser leurs réponses et éventuellement les convier à un débat public contradictoire. L'objectif est que le thème des mobilités ait la place qu'il mérite dans la vie démocratique.

2. Les élections municipales de mars 2020

En 2020 et pour la première fois, TDIE a lancé une initiative du même ordre à l'occasion des élections municipales et intercommunales. L'irruption du coronavirus a fait que ces élections se sont déroulées de manière très particulière. Les équipes municipales élues dès le premier tour du 15 mars 2020 n'ont pu être installées tout de suite, et le processus électoral a été interrompu dans les communes où le premier tour n'a pas été conclusif – les électeurs y sont appelés à voter le 28 juin prochain. L'interaction entre l'intervention de TDIE et le déroulement des élections en a été interrompue.

Pour autant, une abondante information, inédite et instructive, a été recueillie pendant la phase précédant le 15 mars. Elle éclaire la manière dont le thème des mobilités a été pris en compte – ou ignoré – dans les campagnes électorales menées dans les quelque 35 000 communes françaises. Cette enquête originale donne une image actuelle et nuancée de la façon dont les acteurs locaux prennent en compte les relations entre mobilités, territoires et vie politique, reflétant à la fois l'idée qu'ils se font des attentes des citoyens et leurs propres convictions et propositions.

Ce texte présente les principaux résultats de cette enquête, les leçons générales que l'on peut en tirer. Pour autant, tout le matériau recueilli, ainsi que la présentation des méthodes utilisées, sont mis à disposition des lecteurs dans le dossier accessible en ligne *(voir références p. 24)*.

3. L'enquête de TDIE

Animée par l'équipe permanente de TDIE, l'enquête de recueil des propositions avancées par les candidats en matière de mobilité dans leurs programmes pour les élections municipales et intercommunales de mars 2020 a été menée par un groupe de travail du conseil scientifique de TDIE *(voir p. 2)*.

Dans un premier temps, il a fallu préciser les intentions de la démarche et dresser une liste des questions plus précises en lesquelles le thème des mobilités se décompose. Cette liste est devenue soit un questionnaire pour ceux des candidats qui ont bien voulu y répondre, soit une « check list » organisant le travail des observateurs. Dans un deuxième temps, s'est opérée la définition de l'échantillon des communes observées, visant à une représentativité de la diversité des territoires et à une faisabilité du recueil des données.

Divers outils ont été utilisés pour le recueil de cette information diffuse : dépouillement de la presse locale, consultation du site internet des candidats quand ils en ont un, lecture de leur matériel de propagande, entretiens avec des observateurs locaux, etc. En outre, dans 7 communes sélectionnées, 15 des 49 listes sollicitées ont fait parvenir une réponse détaillée au questionnaire adressé par le groupe de travail. **Cette enquête a ainsi permis de récolter les propositions et prises de positions de 166 listes candidates dans 26 communes représentatives.** Ces 26 communes comprennent :

- 6 communes d'Île-de-France, dont Paris,
- 13 communes de métropoles, dont 11 villes-centre,
- 2 villes-centre de communautés urbaines,
- 5 villes-centre de communes de communautés d'agglomération.

Même si l'enquête fut menée avant le déroulement du premier tour, le tableau ci-après reprend quelques résultats de celui-ci. Il présente les 26 communes observées, mentionne leur population, le nombre de listes candidates, le taux de participation au premier tour ainsi que les pourcentages de voix obtenues par les deux candidats arrivés en tête et enfin l'EPCI (établissement public de coopération intercommunale) auquel chaque commune est rattachée. La carte qui lui fait suite en montre la répartition sur le territoire national.

Échantillon des villes et intercommunalités sélectionnées pour l'étude de TDIE

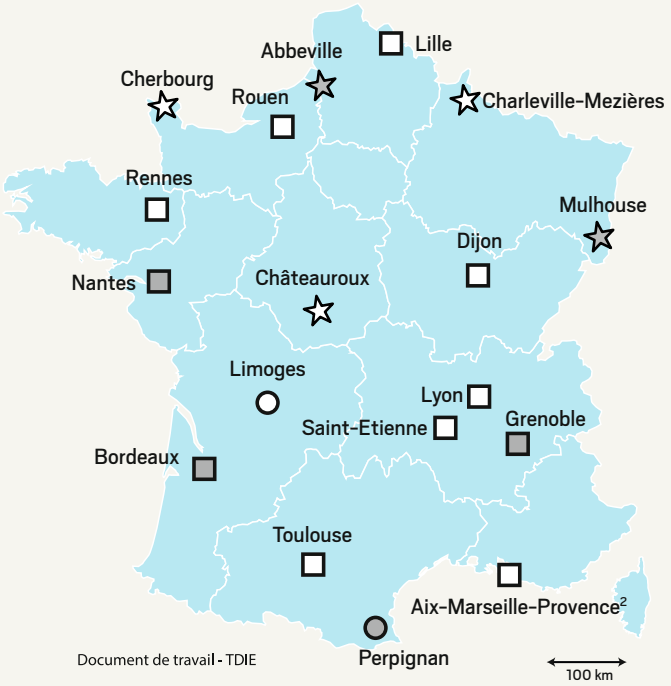
Commune	Population	Nb de listes candidates	Nb de listes analysées	Votants 15 mars (% des inscr.)	Score liste en tête (% des expr.)	Score liste 2e position (% des expr.)	EPCI			AOM
							Nom	Population	Nombre de communes	
Paris	2 187 526	7*	7	42,31%	29,33%	22,72%	Métropole du Grand Paris	7 026 765	131	IdFM
Saint-Denis	111 135	9	9	30,79%	35,31%	24,00%	EPT Plaine Commune (MGP)	437 627	9	IdFM
Orsay	16 421	4	3	45,84%	53,88%	19,54%	CA Paris-Saclay	318 308	27	IdFM
Marseille	869 815	7	7	32,76%	23,44%	22,32%	Aix-Marseille-Provence	1 895 060	92	M
Lyon	521 098	8	4	38,95%	28,46%	17,01%	Grand Lyon	1 390 240	59	Déléguée
Toulouse	479 638	12	6	36,66%	36,18%	27,56%	Toulouse Métropole	768 494	37	Déléguée
Nantes	309 346	9	8	38,67%	31,36%	19,94%	Nantes Métropole	646 522	24	M
Bordeaux	253 812	9	7	36,94%	34,55%	34,38%	Bordeaux Métropole	787 107	28	M
Lille	232 787	10	10	32,62%	29,80%	24,53%	Métropole Européenne de Lille	1 143 572	90	M
Rennes	221 272	9	9	39,64%	32,77%	25,37%	Rennes Métropole	450 639	43	M
Saint-Etienne	173 662	8	7	32,01%	46,88%	21,31%	Saint-Etienne Métropole	409 382	53	M
Grenoble	163 357	7	7	42,25%	46,67%	19,80%	Grenoble Alpes Métropole	452 687	49	Déléguée
Dijon	159 168	9	9	35,93%	38,24%	19,90%	Dijon Métropole	257 843	23	M
Rouen	112 760	10	8	37,99%	29,51%	23,15%	Rouen Métropole	498 822	71	M
Limoges	132 175	8	8	37,12%	46,20%	21,58%	Limoges Métropole	207 986	20	CU
Perpignan	123 709	9	8	39,73%	35,65%	18,43%	Perpignan Méditerranée Métropole	271 238	36	CU
Mulhouse	109 443	7	7	26,04%	33,66%	21,96%	Mulhouse Alsace Agglomération	272 985	39	CA
Cherbourg-en-Cotentin	79 200	4	4	33,69%	42,09%	29,67%	CA du Cotentin	180 794	129	CA
Charleville-Mézière	46 428	4	4	31,74%	77,61%	12,24%	Ardenne Métropole	123 082	58	CA
Châteauroux	43 732	7	6	39,12%	70,06%	10,21%	Châteauroux Métropole	73 617	14	CA
Abbeville	22 946	6	5	41,43%	31,23%	28,54%	CA de la Baie de Somme	50 963	43	CA

L'échantillon est destiné à rassembler quelques territoires illustratifs des grandes problématiques identifiées dans la grille d'analyse : statut d'AOM, type d'EPCI, part de la ville centre dans l'agglomération. Il compte 21 territoires de référence, et 26 communes (les programmes des candidats de quatre communes de la CA Paris-Saclay-Orsay, Massy, Saclay, Palaiseau ; les programmes des candidats de Aix, Aubagne et Marseille), 191 lignes inscrites, 166 analysées.

MGP : Métropole du Grand Paris ; **EPT :** Etablissement public territorial ; **IdFM :** Île-de-France Mobilités ; **M :** Métropole ; **Déléguée :** Métropole dont la compétence AOM a été déléguée à un syndicat mixte (NB : à Lyon, la LOM transforme le Sytral en établissement public local) ; **CU :** Communauté d'urbaine ; **CA :** Communauté d'agglomération.

* À Paris, l'étude n'intègre que les candidats à la mairie qui avaient présenté une liste dans chaque arrondissement

Carte des villes et intercommunalités sélectionnées pour l'étude de TDIE



1 - Au sein de la communauté d'agglomération Paris-Sacray,nous avons étudié les villes d'Orsay, Palaiseau, Massy et Saclay.

2 - Dans la Métropole Aix-Marseille-Provence, nous avons étudié les villes de Marseille, Aix-en-Provence et Aubagne.

L'ensemble de cette information est présenté, de manière ordonnée, dans les deux notes d'analyse qui composent le dossier de l'étude :

• Propositions des candidats aux élections municipales dans une sélection de communes : **analyse thématique**.

•Propositions des candidats aux élections municipales dans une sélection de communes : **analyse territoriale**

Une fois ce matériau recueilli et mis en forme, il a en effet fallu en organiser l'exploitation : les 166 fiches de propositions recueillies (une par liste repérée) sont, sans autre traitement, d'une lecture aride et d'un enseignement restreint. Deux options méthodologiques complémentaires ont ainsi été adoptées.

D'une part, la vaste question des mobilités se décompose en thèmes plus précis, dans l'esprit des experts et des professionnels mais aussi dans l'esprit des citoyens et des acteurs politiques. Ce sont les thèmes que l'on rencontre dans les propositions de la campagne des élections municipales et ils structurent la présente synthèse.

D'autre part, il est une vérité qui guide les réflexions de TDIE depuis sa fondation : **le transport est une activité par essence territoriale.** Les problèmes de mobilité ne sont pas les mêmes d'un territoire à un autre, et les solutions à ces problèmes sont également territoriales. On ne traite pas de la même manière un centre ville dense et une banlieue, ni une ville moyenne et une zone rurale, etc. La lecture thématique des propositions sera donc recoupée d'une lecture territoriale.

Pour autant, le croisement de la logique thématique et de la logique territoriale n'aboutit pas à une adéquation mécanique des propositions aux territoires correspondants : bien au contraire, la politique y a sa part et se traduit par une diversité de propositions, différentes sinon opposées, que cette enquête entend précisément faire émerger. Ainsi le veut la démocratie.

À partir de ces données, **8 thèmes ont été identifiés comme particulièrement saillants au sein des propositions en matière de transport,** dont certains font écho aux nouveautés apportées par la Loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 :

- le vélo,
- la voiture dans la ville,
- l'aménagement de l'espace public,
- le stationnement,
- le covoiturage,
- les transports collectifs,
- les nouvelles mobilités,
- la logistique.

Avant d'examiner chacun des ces thèmes, quelques **observations générales** se dégagent de l'exploitation des résultats de l'enquête.

4. Enseignements généraux de l'enquête

La première observation, ici primordiale, est que **le thème de la mobilité a pris une importance qu'il n'avait pas quelques années auparavant**. Il est en tout cas abordé de manière nouvelle, alors que se poursuit le mouvement géographique de la métropolisation et de la périurbanisation et que les responsabilités des collectivités sont modifiées, notamment par la Loi d'orientation des mobilités (**LOM**). Au croisement des pratiques quotidiennes des habitants, du fonctionnement de la commune et de questions d'environnement de plus en plus prégnantes dans la société - pollution locale, consommation énergétique et réchauffement climatique -, la mobilité concerne tous les citoyens. Avec la LOM qui précise les responsabilités des collectivités territoriales et avec les **nouveaux services de mobilité** (comme les services de trottinettes électriques en libre-service sans station), la mobilité a évolué de façon importante ces dernières années, éveillant de nouvelles attentes. Les communes sont remises au cœur de ces questions. Elles accueillent ces nouveaux services de mobilité développés par de nouveaux acteurs économiques sur leur espace public, voirie et trottoirs (avec les conflits d'usage qui en résultent) et se voient confier par la LOM un rôle dans leur régulation.

Autre changement notoire : la mobilité n'est plus abordée sous le même angle que lors des élections précédentes. La question des **infrastructures** n'est plus prioritaire, qu'il s'agisse de construire de nouvelles rocades routières ou de prévoir de nouvelles lignes de transport en commun lourdes. Les contraintes de budget sont très fortes (et la crise sanitaire et ses suites économiques ne feront que renforcer ce constat) et imposent aux élus de limiter les propositions les plus ambitieuses. Les propositions d'amélioration des **services** existants prennent largement le pas sur les propositions de nouvelles infrastructures.

« Les propositions d'amélioration des services existants prennent largement le pas sur les propositions de nouvelles infrastructures. »

Les candidats aux élections municipales se positionnent souvent, en matière de mobilité, à la fois sur des questions directement de leur **compétence** (voirie, stationnement, aménagements, etc.) mais aussi sur des questions concernant plus directement l'**intercommunalité**, ou l'**autorité organisatrice** de la mobilité à laquelle leur commune appartient. La mobilité implique effectivement plusieurs acteurs locaux, et pas seulement la commune, et les transports collectifs en particulier sont gérés à une échelle intercommunale. En dépit du changement du mode de scrutin municipal depuis 2014, qui amène l'électeur à s'exprimer en un vote sur ses représentants au conseil municipal et au conseil communautaire, l'échelle intercommunale est moins connue par les électeurs, qui considèrent que leur maire est l'élu référent et attendent de lui des réponses et des propositions sur toutes les mobilités sur le territoire de leur commune.

Enfin, les **questions environnementales** sont désormais au cœur des préoccupations des citoyens : pollution de l'air, nuisances sonores, réchauffement climatique, consommation énergétique sont davantage perçus comme des enjeux primordiaux dans les programmes des candidats. Au niveau national, la LOM a fait de la lutte contre l'« autosolisme » un de ses grands objectifs : cette évolution explique la place accordée au **vélo**, à l'organisation de l'**espace public**, aux **nouvelles mobilités** dans les propositions soumises aux électeurs. Elle explique aussi la préoccupation de développer les **transports collectifs**, avec parfois la proposition de baisser voire réduire à zéro leur prix pour les usagers.

Les thèmes d'une mobilité plus respectueuse de l'environnement et d'un espace public apaisé ne font quasiment plus l'objet d'un clivage politique, ce ne sont plus des marqueurs des partis écologistes ou de gauche, ils sont partagés globalement par tous les candidats, tous bords politiques confondus et tous types de communes confondus. L'ambition qui y est mise et la nature des propositions concrètes sont, elles en revanche, plus variées et peuvent être plus marquées politiquement.

5. Thèmes structurants de la campagne en matière de mobilité

On passera en revue ci-après les principaux thèmes qui se sont dégagés de l'enquête et on en approfondira l'analyse, pour mieux distinguer, au-delà de la simple annonce d'une question générale, le contenu des propositions qui lui sont associées. On tentera dans cette démarche d'identifier des éléments d'explication des différences constatées ici et là, croisant éléments de contexte objectifs (en particulier la taille de la commune et de l'agglomération à laquelle elle appartient) et facteurs plus proprement politiques, différenciateurs des candidats présents sur un même territoire.

5.1 Le vélo

Le vélo s'est placé en quelques années sur le devant de la scène de la mobilité, redevenant après une éclipse de plusieurs décennies un **mode de transport à part entière** pour la mobilité urbaine. Économe en énergie, sans émission de gaz à effet de serre ni de polluants locaux, bon pour la santé, non bruyant et peu consommateur d'espace public, le vélo répond à de nombreux enjeux urbains.

Ceci se traduit nettement dans les programmes des candidats. Le vélo occupe une place très importante dans les propositions et débats dans toutes les communes observées, peu de listes ne l'évoquent pas du tout, et il occupe même parfois la majeure partie des propositions en matière de mobilité.

« Le vélo n'est plus le marqueur politique qu'il était encore naguère, il fait globalement l'unanimité dans tous les partis. »

Les propositions visent à faciliter la pratique du vélo dans la commune : voies cyclables, places de stationnement pour le vélo, services liés à la pratique du vélo, services de vélos en libre-service ou de location de vélos… Les **pistes ou voies cyclables**, dans une perspective de continuité des itinéraires cyclistes (dans les communes et entre les communes, nécessitant la coopération entre collectivités voisines), sont les infrastructures de transport proposées le plus fréquemment. Elles dépassent largement les propositions d'infrastructures routières.

La mise en œuvre d'un **Plan vélo**, ou stratégie vélo, est régulièrement proposée : c'est alors une stratégie globale pour la pratique du vélo qui est envisagée par les candidats. Des aides à l'achat d'un vélo sont également proposées. Le financement de ces infrastructures et services pour le vélo est souvent évoqué, et chiffré. Les grandes villes sont les plus concernées, la circulation routière y rendant la circulation plus difficile pour les cyclistes.

Sous l'angle idéologique, le vélo n'est plus le marqueur politique qu'il était encore naguère, il fait globalement l'unanimité dans tous les partis. Néanmoins, les propositions sont plus radicales, plus ambitieuses, chez les candidats de partis écologistes ou globalement de gauche.

L'échantillon de communes observées permet de préciser les nuances qui différencient les propositions favorables au vélo.

« Le vélo occupe une place très importante dans les propositions et débats dans toutes les communes observées. »

*Le vélo est un thème important parmi les propositions des candidats dans les plus **grandes communes**, tout particulièrement à Bordeaux, mais aussi à Dijon, Rouen, Lille, Saint-Etienne, Paris et Grenoble. Tous les candidats, quel que soit leur parti, proposent de développer la pratique du vélo, thème qui représente souvent la partie la plus importante du volet mobilité de leurs propositions. On observe cependant dans plusieurs villes des programmes moins détaillés de la part des candidats LR. Dans les villes de **taille moins importante**, la thématique de la mobilité est moins présente dans la campagne, et les propositions en faveur du vélo moins développées. Ce sont surtout les candidats des listes EELV et LREM qui portent la thématique du vélo. Plus précisément, 85 listes proposent de développer les **itinéraires** cyclables (pistes cyclables, voies vertes, double sens cyclables…) et 40 proposent le **stationnement** pour vélo.*

*Pour 18 listes, ce sont les seules propositions d'**infrastructures** qu'elles proposent. C'est particulièrement visible dans les plus petites villes de l'échantillon : à Abbeville, 2 listes sur 4 (Demarthe UDI ; Dovergne LREM) ne proposent que des aménagements liés au vélo ; à Charleville-Mézières, seuls 2 candidats (Dumont EELV ; Ravignon DVD) proposent des projets d'infrastructure et ce ne sont que des aménagements cyclables ; à Châteauroux, 1 des 3 listes (Léaument DVG) proposant des*

projets d'infrastructures ne propose que des projets pour les vélos ; à Cherbourg, les 4 listes proposent toutes des aménagements cyclables, pour la liste de David Margueritte (LR) il s'agit même du seul projet d'infrastructure proposé ; à Mulhouse, sur 6 listes proposant des infrastructures, 2 ne proposent que des aménagements cyclables (Lutz LR sortante et Spinali SE).

*29 candidats mettent en avant un **« plan vélo »** dans leurs propositions ; 3 évoquent un « schéma directeur vélo ».*

*Si les candidats chiffrent peu leurs projets d'infrastructures de façon générale, le **financement** des projets cyclables est bien plus souvent précisé dans les programmes des candidats. 14 listes proposent un budget pour leurs propositions liées au vélo (un candidat à Bordeaux, plusieurs candidats à Paris, 4 candidats à Nantes).*

5.2 La voiture dans la ville

En parallèle à ces propositions pour développer les déplacements à vélo, de nombreux candidats abordent **la place de la voiture** dans la ville : il ne s'agit plus de proposer de nouvelles infrastructures routières, mais d'aménager l'espace public pour réduire la place de la voiture, ou en tout cas ses nuisances. Les **zones à faibles émissions** (ZFE) ont remplacé depuis la LOM les zones à circulation restreinte (ZCR) et visent à limiter l'accès d'un périmètre défini par la collectivité aux divers véhicules, selon le barème Crit'Air qui leur a été attribué. Les ZFE sont intégrées dans leurs propositions par les candidats dans les grandes communes concernées, et ne sont quasiment plus remises en cause par aucun d'entre eux - ou de façon très marginale - quand les zones existent ou sont déjà prévues. On sait du reste que de telles zones ne sont pas à la discrétion des équipes municipales : leur mise en place est obligatoire dans les villes ne respectant pas les normes de qualité de l'air fixées dans le code de l'environnement, en harmonie avec les **dispositions européennes**. La lutte contre la pollution automobile est ainsi acceptée et considérée comme un enjeu majeur pour de nombreux citoyens et leurs élus. Elle n'est plus contestée par aucun parti politique. Mais l'ambition et les moyens qui y sont mis sont inégaux selon les candidats.

« L'installation de bornes de recharge sur l'espace public et chez les particuliers et copropriétés fait l'objet d'une vingtaine de propositions et fera nécessairement partie des politiques municipales des années à venir. »

Dans les campagnes municipales observées, de nombreux candidats se positionnent clairement en faveur d'une ZFE, particulièrement ***dans les grandes villes*** *: à Paris, seuls deux candidats sur 10 reviennent sur la ZFE mise en place dès 2015 (Campion (SE), Federbusch (RN)). Dans les autres villes, y sont favorables : à Saint-Denis, qui ne fait pas partie de la ZFE métropolitaine mise en place en juillet, Russier (maire sortant, PCF), Aïdara (LREM) et Hanotin (PS) ; à Lille, où le principe de mise en place d'une ZFE a été voté par le conseil métropolitain en juin, Aubry (maire sortante PS), Baly (EELV) et Spillebout (LREM) ; à Grenoble, où une ZFE existe déjà Noblecourt (PS) ; à Toulouse Moudenc (LR) ; à Rouen Bures (DVD) ; à Limoges Dobrenko (EELV).*

« La mise en place d'une ZFE est obligatoire dans les villes ne respectant pas les normes de qualité de l'air fixées dans le code de l'environnement. »

Deux candidats évoquent des dispositifs proches de la ZFE : Cazenave (LREM, Bordeaux) souhaite une « ZFE pour les bus et les véhicules de logistique urbaine », Louvel (LREM/LR, Rouen) souhaite une ZFE « en cas de ***pic de pollution*** *».*

Sur des sujets proches, Medkour (LFI, Nantes) souhaite « interdire les ***moteurs polluants*** *en centre-ville (4x4, SUV, ...) », et Garçon (UPR, Bordeaux) veut « limiter le nombre de poids lourds en cas de pic de pollution ».*

À l'inverse, 4 candidats se positionnent ***contre la ZFE*** *: Sonnier (UPR, Nantes) y voit un « péage déguisé » ; c'est un dispositif « injuste socialement » pour De Lescure (GJ, Grenoble) et Barles (EELV, Marseille) qui préfère une « zone à trafic limité » (ZTL) ; pour Campion (SE, Paris), « il n'y a pas de pollution à Paris ».*

Le soutien direct au développement du **véhicule électrique**, contribution à la stratégie nationale de décarbonation, a une forte composante sociale et territoriale, si l'on veut que les ménages modestes et des zones peu denses aient accès à ce moyen de transport plus respectueux de l'environnement. Pourtant, il ne figure guère comme tel dans les propositions des candidats, puisqu'il relève principalement des compétences de l'État et non des communes (bonus à l'achat, primes à la conversion à destination des ménages en fonction de leurs revenus et à destination des personnes morales, etc.). En revanche, l'installation de **bornes de recharge** sur l'espace public et chez les particuliers et copropriétés fait l'objet d'une vingtaine de propositions et fera nécessairement partie des politiques municipales des années à venir.

5.3 L'aménagement de l'espace public

L'enjeu général de la lutte contre la pollution se retrouve dans des questions locales d'aménagement de l'espace public. La commune est compétente en matière de **voirie**. L**'organisation et le partage de l'espace** sont au cœur des questions de mobilité pour une commune : quelle place accorder aux piétons, aux vélos, aux transports collectifs ou à la voiture ? Les citoyens souhaitent à la fois une mobilité simple et agréable et un espace public plaisant et non pollué.

Les propositions des candidats reflétant cette exigence sont nombreuses et visent à organiser un espace public apaisé, modelé en faveur des modes alternatifs à la voiture polluante. Le **piéton** est considéré comme un acteur central de la mobilité dans la ville, à qui il convient d'offrir des espaces adaptés voire réservés (« piétonnisés »). Les **espaces circulés** par des véhicules, eux, sont **apaisés** avec des réductions de vitesse, thème régulièrement évoqué dans les programmes des candidats. Les projets des candidats concernant les infrastructures routières proposent plus souvent une adaptation de cette infrastructure, un apaisement de cette voirie, plutôt qu'une création nouvelle (avec l'exemple des discussions autour de l'évolution du boulevard périphérique parisien).

« Le piéton est considéré comme un acteur central de la mobilité dans la ville, à qui il convient d'offrir des espaces adaptés voire réservés. »

Dans notre échantillon, les ***projets de contournement routier*** *sont assez peu présents dans les débats à l'exception de Rouen, Lyon et Paris avec la question particulière du boulevard périphérique. Les contournements n'apparaissent que dans 10 villes et sont cités par 28 listes. Dans la plupart des cas, les candidats qui en parlent désirent créer ou agrandir les rocades, avec l'exception de Rouen où le projet de contournement fait largement débat entre les listes de gauche (EELV, PS et LFI) qui y sont défavorables et les listes de droite (2 listes DVD et le RN) et la liste LREM, qui appellent à sa réalisation. À Lyon, la liste LREM de G. Collomb soutient le projet « Anneau des sciences » ou tronçon ouest du périphérique, tout comme la liste LR. Les autres candidats y sont opposés.*

Il est néanmoins difficile d'aller bien plus loin dans les propositions de **réduction de la place de la voiture** : la **liberté de se déplacer** reste une valeur fondamentale (elle fait l'objet de l'article 13 de la Déclaration universelle des droits de l'homme de 1948 : « toute personne a le droit de circuler librement… ») que l'on ne peut limiter que de manière proportionnée aux problèmes qu'elle soulève. Son principe est avancé ici ou là par certains candidats voulant revenir sur des mesures contraignantes déjà mises en œuvre. On retrouve ici un marqueur politique traditionnel, un clivage entre candidats de partis plutôt de gauche, en faveur de la réduction de la circulation automobile, et candidats de partis plutôt de droite, qui s'engagent en faveur de la fluidité de la circulation. Mais ce clivage est moins marqué que lors des élections précédentes.

5.4 Stationnement

Compétence des maires, la gestion du stationnement est un élément clef dans la **politique de mobilité** d'une commune et, plus largement, de la vie économique et sociale du territoire communal.

« Le stationnement reste un outil de régulation de la mobilité automobile important dans les mains des communes, et les candidats s'en sont largement emparé. »

La loi a dépénalisé le stationnement et confié aux maires la fixation du montant du forfait post-stationnement qui vient remplacer les amendes pour non-paiement du stationnement. La gestion du stationnement permet, selon les **options**, de restreindre ou faciliter les déplacements en voiture, de redynamiser un centre-ville ou de réduire les nuisances routières dans certains quartiers. Les propositions liées au stationnement sont nombreuses : réduction du **nombre de places** de stationnement, transformation de l'utilisation de ces places, hausse des **tarifs** ou modulation des tarifs, augmentation des tarifs pour certains usages (en particulier, pour les véhicules les plus polluants), baisse pour d'autres… Une différence apparaît entre petites et grandes communes, les unes cherchant à **dynamiser leur centre ville** là où les autres cherchent plutôt à l'apaiser en réduisant les **nuisances** liées au trafic viaire.

Les propositions laissent aussi apparaître une différenciation entre **partis politiques**, les partis de gauche étant plutôt en faveur d'une diminution du nombre de places et d'une hausse des tarifs de stationnement, tandis que les partis de droite sont globalement plutôt favorables à une augmentation du nombre de places et une baisse des tarifs (facilitation du stationnement). Le stationnement reste un **outil de régulation de la mobilité** automobile important dans les mains des élus des communes, et les candidats s'en sont largement emparé.

*La **diminution** des tarifs est proposée par 20 listes : le PCF à Charleville-Mézières ; DVG à Aix (pour les parkings relais) ; l'union de la gauche à Palaiseau ; DVG et SE à Abbeville ; SE (Gérard et Ferluc) à Limoges ; LREM à Cherbourg ; LR et centre à Châteauroux ; LR et RN à Dijon ; LREM et RN à Rouen ; les trois listes DVD d'Orsay ; LR à Perpignan ; RN à Aubagne ; UPR à Nantes.*

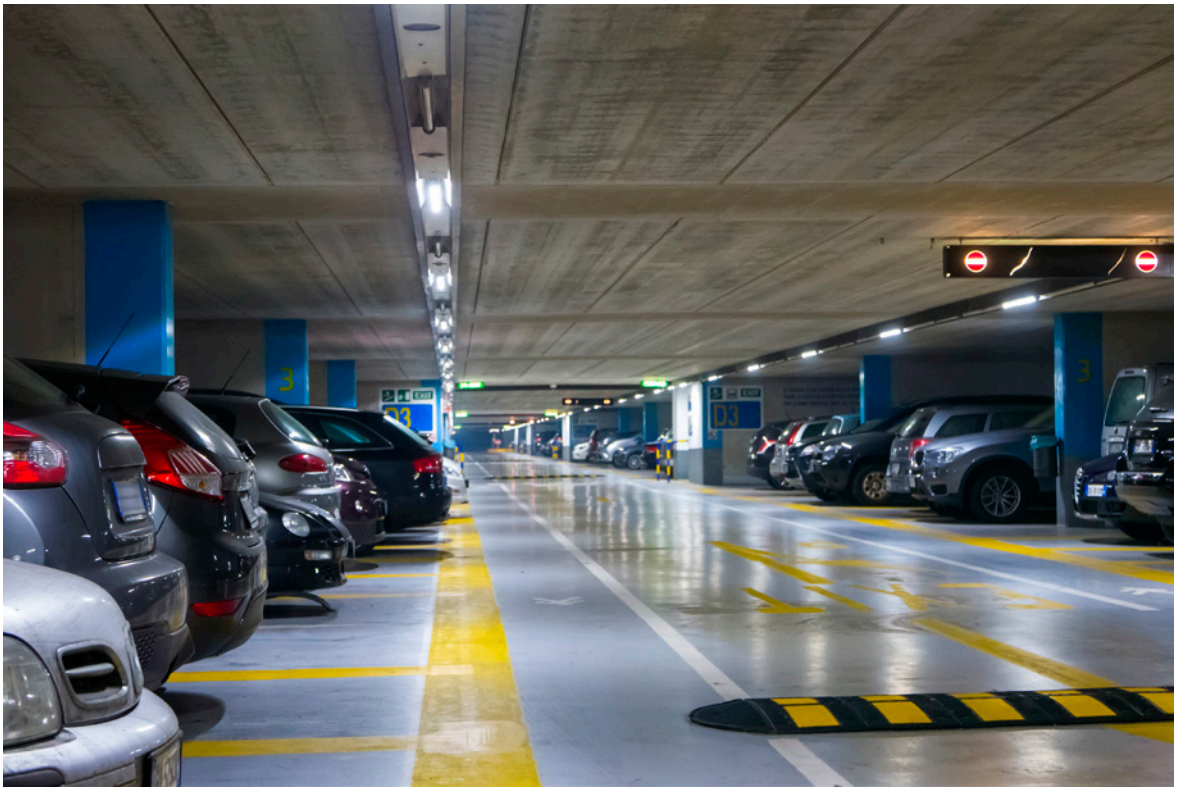
*L'**augmentation** des tarifs est proposée par 8 listes : LFI à Rouen ; EELV à Bordeaux ; EELV à Paris, pour les deux-roues motorisées ; LREM et LR à Saint-Etienne ; l'UPR et DIV (Jarty) à Bordeaux ; LR à Nantes.*

*La **modulation** des tarifs en fonction des types de véhicules ou des zones est proposée par LFI à Nantes (tarification solidaire) ; EELV à Lille (surtaxation des SUV, extension du stationnement payant mais inclusion d'une tarification sociale pour les résidents) ; LREM pour les professionnels et les véhicules en auto-partage, à Lille.*

*Concernant l'évolution de l'offre, l'**augmentation du nombre de places** est proposée par : DVG à Cherbourg, en périphérie ; DVG et SE à Abbeville, DVD à Aubagne (Barthélémy) ; SE (Carignon) à Grenoble ; les trois listes DVD d'Orsay ; DVD (places souterraines) et LR à Lille (ainsi que LREM, pour les PMR) ; DVD à Palaiseau ; LR à Limoges ; RN et LR à Aubagne.*

*La diminution du **nombre de places** est proposée par : LFI à Nantes ; LFI à Rouen ; EELV, PS, DVD et LREM (Villani) à Paris (LR pour un maintien) ; EELV et SE (Louis) à Dijon ; DVG (Maurice) à Toulouse ; UPR à Bordeaux ; DVG à Lille, pour les places en surface.*

*La **modulation de l'accès** aux places de stationnement, c'est-à-dire l'affectation de places existantes à d'autres usages que celui des automobiles thermiques est proposée par : à Lille, DVG (davantage de place pour l'auto-partage et les deux-roues motorisées, la mutualisation des parkings souterrains) et LFI (transformation du parking sous-terrain de la Grand'place en parking vélo) ;*



EELV à Bordeaux (diminuer le stationnement en surface et augmenter celui en ouvrage, dans les zones moins pourvues, mutualiser les parkings des bailleurs sociaux qui ont des places disponibles) ; LR à Châteauroux (installation de bornes de recharge électriques) ; RN à Aubagne (stationnement minute) ; DVG (Rubirolla) à Marseille (diminution des places automobiles au profit des deux-roues motorisées) ; LREM à Lille et SE à Abbeville (places de stationnement réservées aux personnes à mobilité réduite).

Les projets de **parcs-relais** sont une des rares infrastructures faisant l'objet de propositions nombreuses. Tous les candidats qui abordent ce thème souhaitent les développer. Leur localisation, qui doit faciliter l'intermodalité et le relais entre voiture et transports collectifs, souvent aux abords d'une gare ou d'une station de mode de transport collectif lourd, n'est pas toujours précisée : parfois le parc-relais est ou doit être positionné à l'extérieur de la commune, reportant alors le trafic routier à l'extérieur de la commune. Là encore, le maire n'est pas directement compétent et la question concerne plutôt l'intercommunalité ou passe au moins par des échanges entre les collectivités concernées.

*Sur l'échantillon analysé, 51 listes annoncent vouloir créer des **parcs-relais**. Dans toutes les villes étudiées, d'Abbeville, plus petite commune de l'échantillon, à Paris, la plus grande, avec la seule exception de Charleville-Mézières, au moins un candidat annonce vouloir en créer. Dans deux villes, ce sont les seules propositions d'infrastructures faites par les candidats (Abbeville et Châteauroux).*

« Les projets de parcs-relais sont une des rares infrastructures faisant l'objet de propositions nombreuses. »

*La volonté de créer des parkings relais n'est donc **pas liée à la taille de la ville** ni aux capacités et à l'importance du réseau de transport en commun. Ils ne génèrent **pas de clivage politique** : des candidats de tous les partis politiques souhaitent en mettre en place. Sur les 51 listes qui en proposent, seules 26 annoncent où elles souhaitent les placer. 16 souhaitent les créer à la périphérie ou aux entrées de leur ville, sans préciser si cela se situe à l'intérieur ou à l'extérieur de leur commune, 5 veulent les mettre en place au centre de leur commune (souvent près de leur gare SNCF) et 5 désirent les implanter dans l'agglomération voire plus loin (au terminus des lignes de transport en commun).*

5.5 Covoiturage

En plus du vélo, les candidats proposent le développement du covoiturage. Le covoiturage fait l'objet d'un relativement grand nombre de propositions, car c'est une solution de mobilité quotidienne efficace pour remplacer l'usage d'un véhicule individuel, solution que la commune peut aider : places réservées, subventions, mise en place de lignes, application informatique, etc.

« La plupart des candidats se contentent d'afficher une position en faveur du développement du covoiturage sans propositions plus précises. »

*La question du **covoiturage** est présente dans une trentaine de programmes sur une centaine de candidats dans 18 villes, notamment à Nantes (6 mentions) et, dans une moindre mesure, à Bordeaux, Toulouse et Abbeville (3 mentions dans chaque ville). Elle est tout particulièrement mise en avant par les candidats écologistes ou socialistes, mais les candidats LREM ou LR la mentionnent également. Dans les villes moyennes, par rapport au nombre relativement restreint de propositions relatives aux mobilités, le covoiturage est plutôt bien représenté. La plupart des candidats se contentent d'afficher une position en faveur du développement du covoiturage sans propositions plus précises.*

5.6 Transports collectifs : développement et tarification

Le tour d'horizon des propositions avancées ici et là mène d'emblée à un constat primordial : **le développement des transports collectifs n'est remis en cause par aucun candidat**.

Pour autant, l'appréhension des transports évolue, et les grands projets d'**infrastructures lourdes** sont maintenant minoritaires, du fait de la rigueur budgétaire qui s'impose souvent mais aussi du fait d'une approche plus « soft » que « hard » des questions de mobilité : si les équipements physiques sont indispensables, ce sont en définitive les **services** qui importent. Les projets les plus présents sont ceux de lignes de **tramway** ou de lignes de **bus à haut niveau de service**, mode de transport moins lourd, moins coûteux et néanmoins efficace, nécessitant des aménagements lui donnant une priorité sur le trafic routier individuel.

« Les projets d'infrastructures de transport collectif les plus présents sont ceux de lignes de tramway ou de lignes de BHNS, mode de transport moins lourd, moins coûteux, nécessitant des aménagements lui donnant une priorité sur le trafic routier individuel. »

*Le sujet du **métro** n'est abordé que dans 5 villes, 3 qui disposent déjà d'un métro (Marseille, Lyon, Toulouse) et 2 qui n'en disposent pas (Nantes et Bordeaux), et par 17 listes. Il est intéressant de noter qu'à Lille, où il existe un réseau de métro, le sujet n'apparait pas dans les propositions. Dans les villes où il existe un métro, le sujet ne fait pas débat et toutes les listes qui abordent le sujet souhaitent le développer : à Lyon, Kimelfeld (LREM dissident), Collomb (LREM) et Doucet (EELV) ; à Marseille, Rubirola (PCF, LFI, PS), Ghali (PS dissidente), Vassal (LR) et Ravier (RN) ; à Toulouse 4 listes proposent de développer le métro avec des divergences sur les modalités.*

*Dans les villes **sans métro** dont la taille pourrait le justifier, il existe deux cas de figure : à Bordeaux où l'idée d'un métro est portée par une association Métro de Bordeaux, tous les candidats (sauf Philippe Poutou NPA) se sont exprimés pour s'opposer à sa mise en place ; à Nantes, seules deux candidates se sont exprimées, Johanna Rolland (PS) qui demande une étude sur l'opportunité de créer un métro et Valérie Oppelt (LREM) qui souhaite un métro aérien parallèle au périphérique.*

*Le **tramway (et tram-train)** est le mode de transport en commun le plus mis en avant par les candidats, il apparait dans 15 villes et sur les programmes de 30 listes, de tous bords politique et dans des villes de toutes tailles. Dans tous les cas, les candidats souhaitent développer les lignes de tram déjà existantes, ou alors soutenir des projets de création (Limoges, Perpignan). Bordeaux fait exception : c'est la seule ville où le tramway ne génère pas de propositions de développement, mais des propositions de travaux d'entretien.*

*Le **bus à haut niveau de service (BHNS)** est moins plébiscité par les candidats à l'échelle de notre étude car seules 13 listes dans 5 villes (Bordeaux, Aix-en-Provence, Lille, Marseille et Rouen) souhaitent en mettre en place ou le développer. Dans 2 de ces villes, c'est un thème majeur pour les candidats car 4 listes souhaitent le développer, à Bordeaux et à Aix-en-Provence.*

« La question de la gratuité des transports collectifs a été posée par plusieurs candidats dans des collectivités de tailles diverses. »

*6 candidats proposent de mettre en place des **transports par câble** (téléphériques) dans 4 villes (Grenoble, Lille, Lyon et Toulouse). C'est à Grenoble que le sujet est le plus présent (ce qu'explique la topographie de l'agglomération) car 4 candidats proposent la création de ce type de transport (LREM, SE-LR, PS, EELV sortant) avec un projet de téléphérique dont le Syndicat mixte des transports publics de l'agglomération a déjà décidé la réalisation.*

Une proposition de **RER métropolitain** émerge également dans plusieurs grandes villes. Il s'agit du renforcement de l'offre ferroviaire pour des transports de proximité, à une échelle métropolitaine : pas de nouvelle infrastructure mais une meilleure utilisation des infrastructures existantes et une optimisation des services.

*Le principe d'un **RER métropolitain** est consensuel à Nantes, à Bordeaux, et à Grenoble (la candidate LREM ne se prononce pas). À Toulouse, Lille et Saint-Etienne, il est porté par la gauche et les écologistes. À Aix-Marseille, différents candidats évoquent le renforcement de l'offre ferroviaire locale. De manière générale, des divergences peuvent exister sur les destinations à desservir ou à prioriser. Dans la métropole de Lyon, un REM (réseau express métropolitain) est mentionné par plusieurs candidats.*

À l'intérieur du thème largement partagé des transports collectifs, leur **tarification** constitue une question en soi, évidemment liée à celle de leur **financement**. En particulier, la question de la **gratuité** des transports collectifs a été posée par plusieurs candidats dans des collectivités de tailles diverses.

Ce mode de tarification existe dans plusieurs villes françaises et suscite un débat sur sa viabilité de moyen terme : les collectivités qui l'adoptent disposeront-elles des ressources nécessaires aux investissements à venir ? La gratuité est en tout cas devenue un des signaux récurrents des débats préparatoires à ces élections municipales.

Si quelques candidats proposent une **gratuité totale** des transports collectifs, d'autres préconisent une gratuité **partielle**, en direction de publics spécifiques, les jeunes en particulier, ou selon une grille horaire hebdomadaire. Cette question semble dépasser les clivages politiques et s'inviter dans tous types de communes.

*Sur les 133 listes analysées, 50 ne comprennent **aucun élément programmatique relatif à la tarification.** Parmi les 83 qui traitent de la **question tarifaire**, 63 sont favorables à la gratuité, ne serait-ce que partielle. Les 20 autres ne mentionnent aucun élément en sa faveur. Les propositions en faveur de la gratuité sont davantage représentées parmi les candidats NPA et LFI. Le PS, PCF, G.s et EELV formulent des propositions plus modulées, tandis que les candidats LREM ou apparentés adoptent des positions variées, allant de la gratuité totale (Cherbourg, Marseille, Perpignan) à une opposition formelle (Mulhouse), en passant par des baisses de tarifs, une modulation en fonction de l'âge ou de critères sociaux. Quant aux candidats LR, Modem ou RN, les propositions relatives à la tarification sont moins importantes dans leurs programmes, et relèvent de gratuités catégorielles (jeunes, personnes âgées).*

*La gratuité **totale** est proposée par 11 listes : 3 listes SE (à Abbeville, menée par Michel Kfoury, à Grenoble, menée par Bruno de Lescure et à Perpignan, menée par Coltilde Ripoull) ; Génération.s à Aix ; le NPA à Bordeaux ; la Liste LFI de Rouen ; le PCF à Charleville-Mézière ; la liste PS-PCF-Gs-PP-PRG à Saint-Etienne ; une liste DVG citoyenne, à Perpignan ; la liste PS menée par Martine Aubry à Lille (une mise en place progressive, mais sans que les modalités de cette progressivité ne soient précisées) ; les listes LREM de Marseille et de Perpignan ; la liste LREM-MR à Cherbourg-en-Cotentin.*

*D'autres listes prônent une **mise en place progressive** de la gratuité, après des expérimentations le week-end (EELV à Charleville, PS-MRC-PRG à Grenoble, EELV-G.s-LFI à Mulhouse, LFI à Nantes…).*

À Aubagne et Châteauroux, où la gratuité est effective depuis respectivement 2009 et 2001, l'ensemble des familles politiques réaffirment leur soutien à la gratuité totale.

Enfin, un seul maire sortant porte la proposition d'une gratuité totale : Martine Aubry, à Lille. Toutefois, plusieurs maires sortants ont fait de la gratuité partielle un élément programmatique fort (Éric Piolle à Grenoble en cas de pic de pollution, les week-ends, pour les précaires, ou Johanna Rolland à Nantes les week-ends).

5.7 Nouvelles mobilités

Alors que les nouvelles mobilités sont un des motifs de rédaction de la nouvelle loi d'orientation, ce thème est relativement peu abordé dans cette campagne municipale. Tout d'abord la réglementation est complexe pour ce qui touche les nouveaux services de mobilité : si les maires voient les services de location de vélo ou de trottinettes électriques en free-floating se développer sur leur territoire, leur réel pouvoir d'action n'est pas évident. Les élus de quelques très grandes villes commencent toutefois à s'en saisir. Le bon équilibre entre l'**encouragement** de ces modes de transport peu polluants, la **préservation de l'espace public** et le maintien d'une **cohabitation** apaisée entre les différents usagers, notamment avec les piétons sur les trottoirs, est complexe à maintenir. Si certains candidats déclarent souhaiter l'interdiction de ces services, la plupart restent plus nuancés et en grande majorité ne se prononcent pas sur le sujet.

*Parmi notre échantillon d'analyse, c'est exclusivement dans les plus **grandes villes** que ce sujet est abordé, notamment à Paris (5 candidats), Bordeaux, enfin Toulouse et Nantes (2 candidats chacun).*

*Sur les **trottinettes** en free-floating, 6 candidats expriment clairement refuser leur développement : à Paris, les candidats Villani (sans étiquette), Simonnet (LFI) et Campion (sans étiquette) ; à Bordeaux, Poutou (NPA) ; à Toulouse, Maurice (liste citoyenne) ; à Perpignan, Grau (LREM). Par ailleurs, Dati à Paris (LR) et Cazenave à Bordeaux (LREM) souhaitent un encadrement plus strict des services de free-floating.*

Pour les services liés à l'usage des **nouvelles technologies**, les propositions sont encore moins nombreuses. Les services de **véhicules autonomes**, l'utilisation de l'**intelligence artificielle** ou la mise en service d'**applications** de mobilité restent des sujets de préoccupation secondaires pour les citoyens, et souvent trop techniques pour être au cœur des propositions des candidats.

Cette coupure entre, d'une part, des développements techniques déjà engagés et propres à modifier profondément les systèmes de mobilité et, d'autre part, la perception qu'en ont les citoyens et les élus, est destinée à se réduire dans les temps à venir.

5.8 Logistique urbaine

Enfin, la logistique urbaine constitue un enjeu important en termes de **gestion de l'espace et du trafic** urbains, accentué par la croissance du e-commerce. Les Maires disposent de certains outils pour agir sur cette mobilité, à travers la réglementation des véhicules et de la circulation, la politique immobilière, la gestion et l'offre du stationnement par exemple. Mais ce secteur, jugé très technique, mal connu et aux acteurs nombreux, fait l'objet de peu de propositions. Il est vu essentiellement sous l'angle des **nuisances** : comment réduire le nombre ou les nuisances sonores et polluantes des véhicules de livraison ? Quelques propositions émergent sur la **création de sites logistiques**, ou un usage plus important du fleuve, ou plus simplement le développement de **places de stationnement affectées** au fret, mais les propositions sont timides car le sujet est complexe et l'impact économique des mesures qui pourraient être prises mal maîtrisé. Trouver un bon équilibre entre **facilitation de l'activité** commerciale et économique et contrainte pour **réduire les nuisances** n'est à ce jour pas aisé pour les candidats, dans l'ensemble des villes et pour tous les partis politiques.

« Le secteur de la logistique, jugé très technique, mal connu et aux acteurs nombreux, fait l'objet de peu de propositions. »

*L'échantillon, sur ce thème, comprend 21 communes et 147 listes. Pour 98 d'entre elles, soit les deux tiers, **aucun élément programmatique** relatif à la logistique n'a pu être identifié. Dans sept communes (Aubagne, Cherbourg, Massy, Mulhouse, Orsay, Palaiseau et Saclay), la thématique est entièrement absente des propositions écrites des candidats.*

*De même, seules deux communes et une agglomération de notre échantillon se sont dotées d'une **charte** dédiée aux questions de logistique urbaine (Paris, Toulouse et Grenoble-Alpes Métropole).*

« Trouver un bon équilibre entre facilitation de l'activité commerciale et économique et contrainte pour réduire les nuisances n'est pas aisé pour les candidats, dans l'ensemble des villes et pour tous les partis politiques. »

5.9 Récapitulation des propositions

La veille réalisée par TDIE permet de réaliser un comptage des thèmes abordés par les candidats dans les communes suivies. On a alors une idée de l'intensité relative de ces questions, ou du moins de la fréquence de leur présence dans les propositions politiques. Le vélo arrive en tête : il est cité par presque tous les candidats, 85 d'entre eux mentionnent la réalisation d'aménagement dédié, 40 évoquent le stationnement des vélos, et on compte même 29 candidats qui se prononcent sur la réalisation d'un Plan vélo ! Deuxième thème important : la gratuité des transports collectifs. Dans 19 communes (comptant 133 listes candidates) hors de l'Île-de-France (où la tarification est de compétence régionale), 83 listes mentionnent la gratuité, parmi lesquelles 63 sont en faveur d'une forme de gratuité spécifique.

« La veille réalisée par TDIE permet de réaliser un comptage des thèmes abordés par les candidats dans les communes de l'échantillon. Le vélo arrive en tête : il est cité par presque tous les candidats. »

Parmi les infrastructures, ce sont les parcs-relais qui sont le plus cités (51 mentions), devant les différentes transports en commun en site propre (TCSP) : le tramway (30 mentions), le métro (17 mentions dans 5 villes), le BHNS (13 mentions) et le téléphérique (6 mentions dans 4 villes). Le covoiturage est également très présent, avec une trentaine de mentions dans 18 villes. Les contournements routiers sont cités 28 fois, dans 10 villes. Concernant la logistique urbaine, elle n'est mentionnée que par un tiers des listes suivies, et il s'agit le plus souvent de mentions très générales, sans propositions liées. Enfin, les ZFE sont mentionnées par 26 listes candidates, parmi lesquelles 21 y sont favorables.

Une idée forte se dégage de cet inventaire : les mobilités sont, bien davantage qu'auparavant, une composante majeure de la vie politique communale.

---

1. L'échantillon porte sur 135 listes candidates dans 20 communes : Abbeville, Aix-en-Provence, Aubagne, Bordeaux, Charleville-Mézières, Châteauroux, Cherbourg, Dijon, Grenoble, Lille, Limoges, Lyon, Marseille, Mulhouse, Nantes, Paris, Perpignan, Rouen, Saint-Étienne et Toulouse.

2. Idem

6. Mobilités et politique locale

6.1 Mobilités et politique urbaine

Une campagne électorale est un moment privilégié de communication sur les problèmes rencontrés et sur les propositions aptes à améliorer la vie des citoyens dans leur ville. Toutefois, même dans leurs documents écrits, les candidats ne peuvent pas entrer dans le détail de leurs analyses et de leurs projets, thème par thème (et notamment pour le thème des mobilités qui est ici privilégié). Ils ne peuvent pas non plus relier ces thèmes entre eux pour les exposer en un **projet politique complet et cohérent**, sinon de manière très abstraite.

Envisagées dans toute leur amplitude (voirie, stationnement, circulation et règles d'accès des véhicules, mobilités douces dont le vélo, organisation des transports collectifs, etc.) les propositions en matière de mobilité rencontrent d'autres chapitres importants des projets municipaux : urbanisme en général, politique du logement, politique des activités et commerces, etc., sans compter les politiques transversales comme la politique sociale, culturelle, et de manière inévitable les contraintes budgétaires et les arbitrages nécessaires. Une question reste donc inévitablement pendante, celle de l'**inclusion des propositions de mobilité dans une vision d'ensemble de la vie de la commune** et de la politique proposée pour sa gestion. Son élucidation ne saurait passer que dans des analyses approfondies, ville par ville.

« Envisagées dans toute leur amplitude, les propositions en matière de mobilité rencontrent d'autres chapitres importants des projets municipaux. »

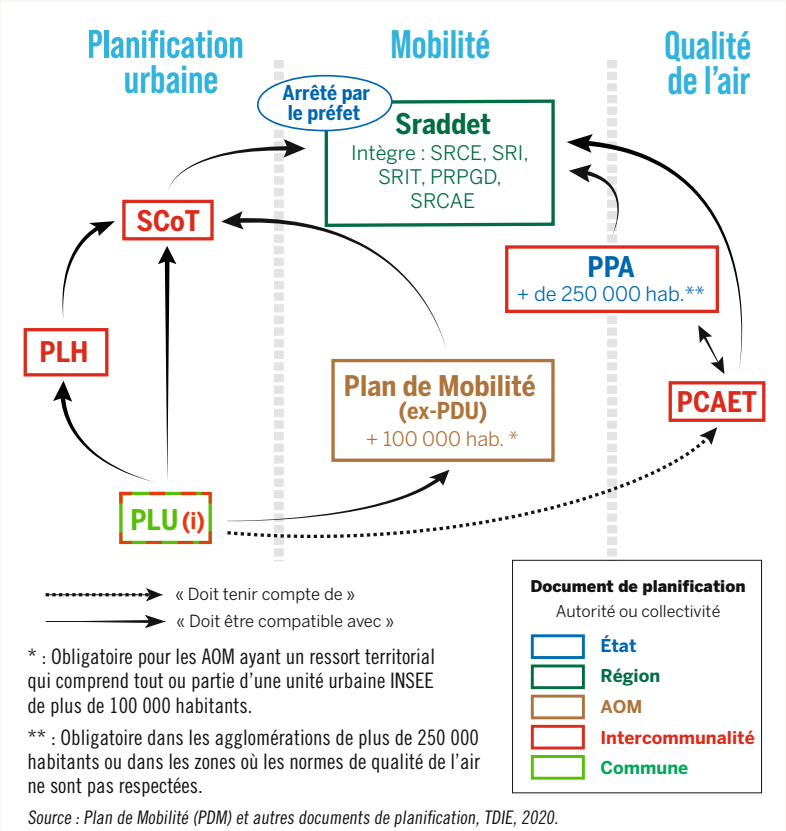
Le schéma ci-dessous représente les liens entre la politique des mobilités et les autres dimensions d'une politique urbaine à travers les différentes échelles de l'action publique territoriale.

Plan de Mobilité (PDM) et autres documents de planification

Sraddet
Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (durée de 20 ans)
- Planification territoriale globale
- Intermodalité et développement des transports
- Qualité de l'air

SCoT
Schéma de cohérence territoriale (durée de 20-25 ans)
- Cadre des différentes politiques sectorielles
- Orientation des principales opérations foncières et d'aménagement

PDM (ex-PDU)
Plan de mobilité (durée de 10 ans, évalué tous les 5 ans)
- Organisation des transports
- Organisation du stationnement
- Hiérarchisation et prévision du financement des actions programmées



* : Obligatoire pour les AOM ayant un ressort territorial qui comprend tout ou partie d'une unité urbaine INSEE de plus de 100 000 habitants.

** : Obligatoire dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants ou dans les zones où les normes de qualité de l'air ne sont pas respectées.

Source : Plan de Mobilité (PDM) et autres documents de planification, TDIE, 2020.

PCAET
Plan climat-air-énergie territorial (durée de 6 ans)
- Planification des moyens de lutte contre le changement climatique
- Mesures relatives à l'électromobilité

PPA
Plan de protection de l'atmosphère (évalué tous les 5 ans)
- Planification dédiée à la qualité de l'air
- Peut proposer la création d'une ZFE

PLH
Programme local de l'habitat (durée de 6 ans)
- Définit les objectifs et principes de la politique du logement

PLU(i)
Plan local d'urbanisme (intercommunal)
- Planification des objectifs et des projets d'urbanisme
- Régule la réalisation d'aires de stationnement

6.2 Élections municipales et intercommunalités

Une autre interrogation ressort de ce travail. Les mobilités ne se pratiquent pas et ne s'organisent que très partiellement à l'échelle d'une commune. Elles sont intrinsèquement **intercommunales** et à ce titre gérées par des associations de communes, sous diverses formules administratives possibles (EPCI, syndicats mixtes). Or, comme on sait, les maires sont élus au suffrage direct mais les organes exécutifs des intercommunalités ne sont désignés que de manière indirecte.

« Les mobilités ne se pratiquent pas et ne s'organisent que très partiellement à l'échelle d'une commune. Elles sont intrinsèquement intercommunales et à ce titre gérées par des associations de communes. »

Toutefois, pour les citoyens et sans doute pour bien des candidats, le millefeuille des compétences est compliqué et assez opaque. En outre, le maire est considéré comme l'élu de proximité, on attend de lui des réponses sur toutes les questions de mobilité quotidienne.

Avec la mise en place, depuis 2014, de l'élection au suffrage direct « fléché » dans les communes de plus de 1 000 habitants, les élections de mars 2020 sont à la fois municipales et intercommunales. Toutefois, le rôle et les compétences des EPCI restent mal connus des électeurs.

En matière de mobilité, cette complexité est accentuée par le partage des compétences du bloc communal avec l'État, les régions et les départements, d'une part, et par le rôle des Autorités organisatrices de la mobilité (AOM) d'autre part. En effet, les métropoles, les communautés urbaines et d'agglomération, la métropole de Lyon et les syndicats mixtes de transport sont les autorités compétentes pour l'organisation des transports et mobilités urbains. Elles peuvent également la déléguer à un syndicat, comme à Grenoble, Lyon et Toulouse pour ce qui concerne notre échantillon.

Par ailleurs, et malgré le mouvement d'élargissement des AOM, les transports ne se limitent pas, par nature, aux limites administratives des AOM. Dans ces conditions, comment les candidats aux élections municipales appréhendent-ils leurs relations avec leurs futurs partenaires, qu'il s'agisse du choix de ceux-ci ou des coopérations à mettre en œuvre ?

Les enjeux de la gouvernance et de l'intercommunalité sont peu traités et moins encore explicités par les candidats dans leurs documents de communication, ce qui n'en facilite pas l'appropriation par les citoyens et électeurs. On constate toutefois la prise en compte de l'interdépendance entre la commune centre et son hinterland dans plusieurs grandes villes.

Treize listes, majoritairement à gauche, envisagent la mobilité comme ***un enjeu dépassant les strictes limites administratives de la commune centre :***

La liste EXG menée par Philippe Poutou à Bordeaux (« des entreprises très majoritairement implantées à l'ouest de l'agglomération bordelaise mais des logements populaires situés à l'est, ou carrément loin de la métropole ») ;

Les listes divers gauche à Abbeville (« porte d'entrée » ou « capitale » de la baie de Somme »), Aix (« des cars à haut niveau de service entre Aix et les communes périphériques »), Grenoble (« nous voulons qu'il y ait un développement du train sur la grande région grenobloise ») et Toulouse (« l'échelle d'un nouveau territoire ») ;

La liste écologiste de Nantes (« ces études soulignent la nécessité de développer une offre de bus mieux maillée sur la périphérie ») ;

Les listes socialistes à Cherbourg (« un réseau plus vaste à l'échelle du Cotentin ») et Nantes dans son programme métropolitain (« notre projet vise à dépasser les frontières de la métropole, pour un aménagement du territoire solidaire avec les territoires voisins, dans une logique d'alliance des territoires. [...] Cela veut dire penser un nouveau réseau de déplacements métropolitain, avec des nouvelles lignes et des axes dédiés et sécurisés pour les transports en commun, le vélo, le covoiturage et la marche, vers Nantes et entre les communes entre elles) ;

Les listes divers centre menée à Paris par Cédric Villani (« travailler plus en commun avec les communes limitrophes ») et à Perpignan par Romain Grau (« la politique des mobilités à Perpignan et dans son agglomération ») ;

La liste LREM à Cherbourg (« les transports en commun doivent être repensés et redéfinis à la nouvelle échelle de l'intercommunalité ») ;

La liste Union de la droite à Nantes (« initier des coopérations avec les acteurs de tout le territoire afin de réfléchir ensemble sur les déplacements : tous les véhicules ne viennent pas de Nantes ! [...] Financement à l'extérieur de la métropole (Ancenis, Châteaubriant par exemple) de pôles multimodaux », soit à 70 et 50 km de la ville de Nantes).

À cela, il faut ajouter que certains candidats ont directement élaboré des ***programmes intercommunaux*** *(les écologistes à Lille, les socialistes à Nantes et Paris, le Modem à Nantes, les républicains à Aix et Châteauroux, soit surtout des maires sortant – quatre sur six). Dans la métropole de Lyon, les transports en commun sont déjà intégrés puisque les services de cars départementaux relèvent désormais du SYTRAL (AOT de la métropole). Mais un autre enjeu est apparu : si l'AOT veut se transformer en véritable autorité organisatrice de la mobilité (AOM), il est nécessaire de mettre dans la même main les transports collectifs et les voiries routières. La question é été évoquée notamment par D. Kimelfeld (LREM dissident).*

« Les candidats aux élections municipales sont amenés à faire des propositions et à être interpelés sur des thèmes sur lesquels ils n'ont qu'une compétence partagée. Cette question de lisibilité démocratique vaut pour nombre de questions, mais elle est particulièrement problématique en ce qui concerne les mobilités. »

Les candidats aux élections municipales sont ainsi amenés à faire des propositions, et à être interpelés, sur des thèmes qui ne sont pas de leur **compétence directe**, ou sur lesquels ils n'ont qu'une **compétence partagée**. Cette question de lisibilité démocratique vaut pour nombre de questions, mais elle est particulièrement problématique en ce qui concerne les mobilités. La question de la **désignation des organes intercommunaux** au suffrage direct à l'échelle de l'intercommunalité se trouve ainsi posée.

Au terme de ce parcours, l'hypothèse initiale de cette enquête se trouve confirmée. Poussé par les changements de modes de vie, l'innovation technique et de nouvelles aspirations sociales et environnementales, **le thème des mobilités a gagné une place centrale dans les préoccupations de nos concitoyens**. ■

RÉFÉRENCES
Le dossier de l'étude

Consultable sur
http://tdie.eu/colloques-travaux/municipales-2020/

- *Mobilités : quelle(s) politique(s) locale(s) pour les six prochaines années ?*
  - *Loi d'orientation des mobilités : synthèse des principaux éléments du texte*
  - *Politiques locales de transport, mobilité et logistique : compétences des collectivités du bloc communal et gouvernance*
  - *Répartition des principales compétences pour les mobilités et leurs infrastructures au sein du bloc communal – tableau de synthèse*
  - *Grille d'analyse à destination des candidats aux élections municipales et intercommunales*
- *Réponses des candidats au questionnaire de TDIE dans les villes de Abbeville, Bordeaux, Grenoble, Mulhouse, Nantes, Perpignan, Paris*
- *Analyses des propositions des candidats aux élections municipales dans une sélection de territoires*
  - *Analyses territoriales*
  - *Analyses thématiques*

TDIE
THINK TANK

9, rue de Berri - 75008 Paris
01 44 13 31 10
www.tdie.eu

Conception et mise en page : **www.aprim-caen.fr** - Photos : AdobeStock / D.R.