

Au moins un tiers des villes préfectorales ont généralisé le 30 km/h

La ville 30 est une mesure recommandée par l'ONU depuis 2020 et qui se développe en France depuis une quinzaine d'années. Dans une ville 30, que ce soit dans les métropoles ou les petites communes, plus de 70 % de la voirie est soumise à une limitation de vitesse à 30 km/h ou moins. Cette démarche s'accompagne d'une série de mesures visant à favoriser le développement et la sécurité des modes actifs ainsi que des transports publics.

Cependant, cette approche, prise isolément, n'est pas suffisante. Elle est souvent couplée avec d'autres initiatives telles que la hiérarchisation du réseau, le développement des modes actifs (zones piétonnes, accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, réseaux cyclables continus, sécurisés et confortables), la planification de l'urbanisme et des mobilités, ainsi que la promotion de villes plus inclusives, prenant en compte le vieillissement de la population et la qualité des espaces publics. L'abaissement de la vitesse limite à 30 km/h améliore la qualité du cadre de vie, en favorisant une meilleure cohabitation entre les différents usagers. [Plusieurs études](#) ont montré qu'avec le passage à 30 km/h d'une rue, **la possibilité de la traverser était ressentie comme une amélioration** pour les piétons et tout particulièrement pour les seniors. IREX CFDT novembre 2024

Réduire la place de la voiture en ville est-il aussi impopulaire qu'on le pense ?

Publié: 31 octobre 2024, 10:45 CET **Auteurs**

1. Mathieu Chassignet Ingénieur transports et mobilité, Ademe (Agence de la transition écologique)
2. Léa Wester Géographe (PhD Aix Marseille Université), cheffe de projet chez 6t-bureau de recherche
3. Nicolas Louvet Politiste (PhD École des Ponts), fondateur et directeur de 6t-bureau de recherche

Déclaration d'intérêts Léa Wester est cheffe de projet chez 6t-bureau de recherche, qui a réalisé pour l'ADEME l'étude sur laquelle s'appuie cet article. Nicolas Louvet est fondateur et directeur de 6t-bureau de recherche, qui a réalisé pour l'ADEME l'étude sur laquelle s'appuie cet article. Mathieu Chassignet ne travaille pas, ne conseille pas, ne possède pas de parts, ne reçoit pas de fonds d'une organisation qui pourrait tirer profit de cet article, et n'a déclaré aucune autre affiliation que son organisme de recherche.

Partenaires [ADEME](#) a apporté des fonds à The Conversation FR en tant que membre bienfaiteur.

Le drame de la mort de Paul, cycliste de 27 ans tué par un automobiliste sur une voie cyclable à Paris le 15 octobre dernier, est revenu questionner la place de la voiture en ville. Au nom de la transition écologique et de la santé publique, la tendance est déjà, depuis quelques années, à la limitation de la place de la voiture. Les maires, toutefois, se montrent souvent frileux, de crainte que la mesure soit considérée comme impopulaire par leur électeurat. Cela tient pourtant de l'idée reçue.

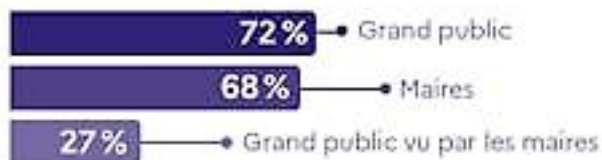
[Piétonnisation](#) de l'espace public, limitation de vitesse à 30 km/h en ville, [zones à faibles émissions](#), politiques de [stationnement](#) plus ou moins restrictives... les mesures visant à encadrer l'utilisation de la voiture sont à l'ordre du jour, tant dans les politiques locales que dans le débat médiatique.

Celles-ci répondent à différents objectifs politiques et sociaux : transition écologique, amélioration du cadre de vie, [santé publique](#)... Aujourd'hui, le défi n'est plus de convaincre les citoyens des raisons pour lesquelles nous devrions réduire la place de la voiture en ville, mais de savoir comment s'y prendre.

Or, bien souvent, la crainte de mouvements de protestation très vifs tétanise les élus et se traduit par un recul sur la mise en place de telles mesures ou une diminution de leur niveau d'ambition.

Déjà en 1999, un sondage avait comparé l'opinion des citoyens avec celle des maires sur des enjeux de mobilité. À la question « à votre avis, faut-il limiter l'usage de la voiture, afin d'améliorer la circulation en ville ? », les maires et citoyens interrogés présentaient la même propension à vouloir limiter la place de la voiture en ville (respectivement 68 % et 72 %). Cependant, les maires prêtaient à leurs administrés une opinion plus nuancée, voire défavorable sur ce sujet puisqu'ils estimaient que seuls 27 % d'entre eux y étaient favorables...

A votre avis, faut-il limiter l'usage de la voiture, afin d'améliorer la circulation en ville ?



*Source: GUDIZ J-M, Les transports urbains en province. Citadins/Maires. Le décalage. Document Halls&E en collaboration avec Anne Meyer, ADEME, CERTU, DART, UTR 1999.

Fourni par l'auteur

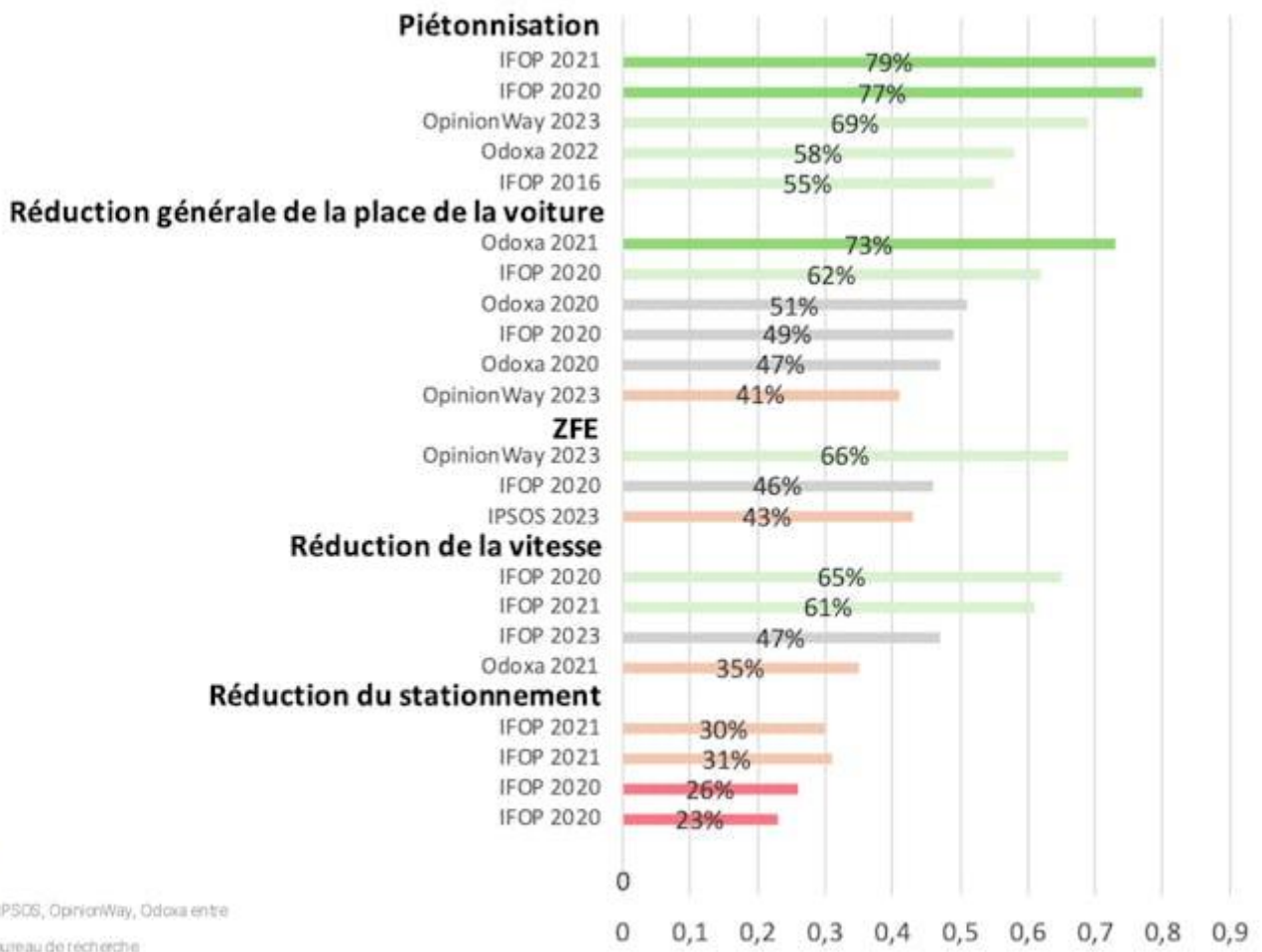
Un résultat qui pointait déjà le décalage entre l'opinion réelle des citoyens et celle perçue par les maires, et venait remettre en cause l'idée reçue selon laquelle de telles mesures sont nécessairement impopulaires.

25 ans plus tard, les projets d'encadrement, voire de réduction, de la place de voiture en ville restent-ils une épine dans le pied de nos élus ? C'est la question à laquelle a voulu répondre l'étude sur l'[« Acceptabilité des mesures de réduction de la place de la voiture »](#) que nous avons réalisée, chez 6t-bureau de recherche, pour l'ADEME.

Une opinion publique globalement favorable

Sur les huit dernières années, 12 sondages ont été menés sur ces questions, sur des échantillons de plus de 1000 personnes représentatifs de la population ciblée (méthode des quotas), dont les résultats et la méthodologie sont en accès libre.

Ces sondages montrent que les opinions sont majoritairement en faveur de la plupart des mesures proposées, mais que l'adhésion dépend surtout de la nature de celles-ci.



Données : Sondages IFOP, IPSOS, OpinionWay, Odoxa entre 2016 et 2024.
Calculs et infographie : 6t-bureau de recherche

Ce que disent les sondages sur l'acceptabilité des mesures de réduction de la voiture. Fourni par l'auteur

Si la piétonnisation est systématiquement plébiscitée (de 55 % à 79 % en fonction des sondages), les ZFE ou la réduction de la vitesse suscitent des réactions plus nuancées (de 35 % à 66 % d'adhésion). Quant à la réduction du stationnement, elle reste la seule mesure à être encore rejetée (23 à 31 % d'adhésion).

Plusieurs référendums locaux ont été menés ces dernières années et montrent des résultats similaires à ceux des sondages :

- 67 % des habitants du Kremlin-Bicêtre se sont exprimés pour le 30 km/h en ville en 2022,
- Ils étaient 69 % à La Courneuve en 2021,
- de même, Charleville-Mézières a interrogé sa population en 2021 sur un nouveau « schéma des mobilités », comprenant des mesures fortes telles que le 30 km/h, la création de nombreuses pistes cyclables, ou encore une plus forte régulation du stationnement : la population a voté « oui » à 56 %.

Ces différentes sources montrent que les mesures de réduction de la place de la voiture en ville sont généralement bien accueillies par les populations locales.

À lire aussi : « No parking, no business » en centre-ville : un mythe à déconstruire

Des mesures plébiscitées dans les grandes villes lors des élections municipales de 2020

L'idée selon laquelle les mesures de réduction de la place de la voiture en ville comportent un grand risque politique est également mise à mal par les résultats des élections municipales 2020.

Les programmes des cinq principaux candidats aux élections municipales des 11 plus grandes villes de France (Bordeaux, Lille, Lyon, Marseille, Montpellier, Nantes, Nice, Paris, Rennes, Strasbourg, Toulouse) avaient été recensés et synthétisés par l'Institut Montaigne en 2020. De fait, l'analyse des programmes de ces 56 candidats a montré qu'encadrer la place de la voiture en ville est entré dans les mœurs en politique. Lui redonner de la place, au contraire, est devenu marginal.=

Au total, 170 mesures en lien avec la place de la voiture en ville ont été recensées dans les programmes de ces candidats. 83 % visaient à réduire la place de la voiture en ville. Les candidats victorieux proposaient tous des mesures de réduction de la place de la voiture, tandis que les 17 % de propositions visant à accorder une plus grande place à la voiture étaient tous mentionnés dans des programmes non victorieux.

Depuis 2020, les candidats victorieux ont pu mettre en œuvre la majorité des mesures qu'ils proposaient pour réduire la place de la voiture. Sur les quarante propositions des programmes victorieux, seules cinq n'avaient pas encore été mises en œuvre en juin 2024. Les 36 autres mesures avaient été réalisées ou étaient en cours de réalisation.

Cet exemple montre que non seulement l'encadrement de la place de la voiture en ville n'est pas un frein électoral, mais aussi que ce sont des projets qui peuvent être facilement mis en œuvre à l'échelle d'un mandat municipal.

De Lyon à Brest, des mesures qui finissent par convaincre

Si le contexte actuel semble favorable à la mise en œuvre de mesures de réduction de la place de la voiture, cela n'a pas toujours été le cas. Le temps est un facteur important dans l'implémentation de ce type de politique. En effet, la façon dont une mesure est perçue va changer au fur et à mesure de sa généralisation. Une mesure initialement impopulaire pourra devenir populaire quelques années plus tard, lorsqu'elle se concrétisera et que ses effets positifs deviendront visibles.

