

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

REDUIRE LA PLACE DE LA VOITURE EN VILLE : UNE ANALYSE DES PERCEPTIONS SOCIALES FAVORABLE

Le 20/09/2024

Émissions de gaz à effet de serre, pollution atmosphérique et sonore et difficultés structurelles de circulation, les mesures de réduction de la place de la voiture en ville répondent à bien des enjeux. Le défi pour les responsables politiques du 21ème siècle est-il encore vraiment de convaincre les citoyens du « pourquoi nous devrions réduire la place de la voiture ? », ou plutôt de répondre à l'interrogation suivante : « comment créer les conditions pour réduire la place de la voiture ? ». Afin de répondre à cette problématique, l'ADEME publie l'étude « *Acceptabilité des mesures de réduction de la place de la voiture en ville* ». Celle-ci analyse la perception des mesures de réduction de la place de la voiture en ville et recense des bonnes pratiques pour un déploiement efficace et acceptable. Elle se base sur une revue de littérature scientifique internationale¹, sur l'analyse des discours médiatiques² et programmes politiques municipaux ainsi que sur une chronologie des oppositions³.

La place de la voiture individuelle en ville : un sujet au cœur des débats publics

Selon un sondage récent⁴, dans les villes de plus de 100 000 habitants, une majorité significative de citoyens soutient des initiatives visant à réduire la place de la voiture en ville. En effet, 77% des habitants sont favorables à la création de zones piétonnes, 65% soutiennent la limitation de vitesse à 30 km/h, et 85% approuvent le développement de pistes cyclables, illustrant une tendance claire vers une acceptation sociale des mesures de mobilité durable. Dans le même temps, le nombre de publications scientifiques sur la réduction de l'usage de la voiture, compte tenu de ses impacts sur la planète, a explosé, passant de moins de 4 000 articles en 1975 à plus de 130 000 en 2022. L'opinion publique s'est également saisie des enjeux de la réduction de la place de la voiture en ville : **désormais, les enjeux environnementaux et de santé autour de la réduction des particules fines et des émissions de gaz à effets de serre imputés à la voiture individuelle dans les cœurs urbains sont bien connus.**

Ces enjeux environnementaux sont ainsi des leviers électoraux. En effet, les élections municipales de 2020 ont démontré que les mesures visant à réduire la place de la voiture sont au cœur des préoccupations des candidats

¹ Une centaine de publications ont été analysées.

² Analyse des statistiques textuelles de 1 500 articles de presse sur les zones à 30 km/h parus en France entre 2002 et 2024.

³ Analyse des programmes des candidats aux élections municipales de 2020 dans les 11 plus grandes villes françaises (Bordeaux, Lille, Lyon, Marseille, Montpellier, Nantes, Nice, Paris, Rennes, Strasbourg et Toulouse).

⁴ Ifop

et des électeurs. **Dans les onze plus grandes villes françaises, plus de 83% des propositions en matière de mobilité mettaient en avant la diminution de l'usage de la voiture.** Les candidats élus ont proposé, en moyenne, 3 à 4 mesures restrictives dans leur programme, soit 1,10 mesure de plus que leurs adversaires. **Une tendance nette : la politique en faveur de la réduction de l'automobile en ville est entrée dans les mœurs politiques.**

Les mesures de réduction de la place de la voiture : un enjeu d'acceptabilité sociale à construire dans la durée

Bien qu'elles gagnent en popularité, leur mise en place reste parfois complexe en raison de l'opposition initiale de certains groupes. **Selon l'étude de l'ADEME, l'acceptabilité sociale de ces mesures dépend de plusieurs facteurs : le contexte socio-économique et territorial, la possession d'un véhicule motorisé, la dépendance automobile dans les zones périphériques, la perception de l'impact direct des mesures sur le quotidien, et surtout la manière dont elles sont intégrées dans un programme global de transformation urbaine.**

Comme l'explique l'étude, les mesures qui sont perçues comme isolées ou mal communiquées suscitent davantage de résistance. **À l'inverse, lorsque ces initiatives sont accompagnées d'alternatives concrètes,** comme le développement des infrastructures de transport en commun, le soutien aux mobilités actives ou encore les incitations financières pour les ménages les plus touchés, **elles parviennent à fédérer un plus large soutien.** À titre d'exemples, des villes comme **Paris, Lyon, Chambéry et La Rochelle ont mis en œuvre des programmes ambitieux de piétonnisation** de larges zones urbaines, accompagnés d'une réduction drastique des places de stationnement. En parallèle, les alternatives à la voiture, telles que **les transports en commun, les pistes cyclables et l'autopartage,** sont renforcées pour faciliter la transition vers une mobilité plus durable.

Dans certaines villes, des consultations publiques ont permis de surmonter les réticences. Les oppositions peuvent être vives, notamment lorsqu'il s'agit de projets ambitieux comme celui du tramway à Brest, initialement rejeté par 80% des habitants lors d'un référendum local. **Une phase de concertation étendue avec les parties prenantes a permis de renverser la tendance et d'intégrer pleinement ce projet dans le quotidien des Brestoises.** Aujourd'hui, le tramway est un mode de transport largement adopté, transportant 30 000 voyageurs par jour. Enfin, l'étude révèle que **l'acceptabilité sociale des mesures est aussi un processus dynamique et graduel qui nécessite un dialogue constant avec les parties prenantes,** qui laissent le temps aux individus concernés de déployer des stratégies d'adaptation satisfaisantes, et aux pouvoirs publics de réorienter l'action si nécessaire.

Ils l'ont fait !

La piétonnisation de la Place des Héros à Arras et de la Place des Cordeliers à Dijon sont des exemples de réappropriation de l'espace public. Ces projets, qui auraient pu susciter des critiques, ont finalement abouti à une **redynamisation des centres-villes et à une amélioration de la qualité de vie.**

À Arras, la Place des Héros, piétonnisée depuis 2018, a permis de redynamiser le commerce, avec un taux de vacance commerciale qui est passé de 17% à 9%. Ces réussites montrent qu'une bonne concertation, combinée à des projets bien pensés, peut faire évoluer positivement les habitudes de déplacement.

À Dijon, **la piétonnisation progressive de la Place des Cordeliers** a non seulement transformé l'espace public, mais a aussi favorisé une **hausse significative du nombre de piétons, passant de 130 000 à 170 000 par jour** entre 2013 et 2017, tout en améliorant la qualité de vie et le tissu urbain protégé.

Les grands enseignements sur l'acceptabilité des mesures

L'étude de l'ADEME met en lumière quatre points clés pour garantir le succès des mesures de réduction de la place de la voiture en ville :

1. Les études d'opinion montrent que plusieurs mesures de réduction de la place de la voiture sont souhaitées par une majorité des habitants des villes : en premier lieu les projets de piétonnalisations, le développement des pistes cyclables, ou encore la limitation de la vitesse à 30 km/h.
2. Ce type de propositions figurent dorénavant dans la grande majorité des programmes politiques des candidats aux élections municipales dans les grandes villes, tous partis politiques confondus.
3. L'acceptabilité de telles mesures passent par une phase de co-construction avec les habitants et parties prenantes et leur inscription dans un programme politique cohérent, avec la mise en place de solutions alternatives en parallèle. Par ailleurs, il s'agit d'un processus dynamique et elle évolue dans le temps. Une mesure initialement impopulaire peut le devenir au bout de quelques années ou lorsqu'elle se concrétise et que ses effets positifs deviennent visibles (mise en place d'un tramway, piétonnisation d'une place ou de rues, etc.)
4. La mise en place de ces mesures doit faire l'objet d'un accompagnement particulier en fonction de plusieurs paramètres : type de territoire, dépendance plus ou moins forte à la voiture et présence d'alternatives les catégories de personnes impactées, etc.

En savoir plus :

- L'étude est disponible sur : <https://librairie.ademe.fr/collection/7593-acceptabilite-des-mesures-de-reduction-de-la-place-de-la-voiture.html>

ADEME

Tél : 01 58 47 81 28
Mél : ademepresse@havas.com
Service de Presse

155 bis, Avenue Pierre Brossolette
92541 Montrouge Cedex



L'ADEME EN BREF

À l'ADEME - l'Agence de la transition écologique -, nous sommes résolument engagés dans la lutte contre le réchauffement climatique et la dégradation des ressources.

Sur tous les fronts, nous mobilisons les citoyens, les acteurs économiques et les territoires, leur donnons les moyens de progresser vers une société économe en ressources, plus sobre en carbone, plus juste et harmonieuse.

Dans tous les domaines - énergie, économie circulaire, alimentation, mobilité, qualité de l'air, adaptation au changement climatique, sols... - nous conseillons, facilitons et aidons au financement de nombreux projets, de la recherche jusqu'au partage des solutions.

À tous les niveaux, nous mettons nos capacités d'expertise et de prospective au service des politiques publiques.

L'ADEME est un établissement public sous la tutelle du ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, du ministère de la Transition énergétique et du ministère de l'Enseignement supérieur et de la Recherche.

www.ademe.fr



[@ademe](https://twitter.com/ademe)