

Enjeux

Le transport routier génère **30,9 % des émissions de gaz à effet de serre de l'Ile-de-France**¹ avec notamment la voiture individuelle qui demeure un moyen de locomotion générateur d'inégalités territoriales.

En effet, la dépendance à l'automobile reste forte pour les besoins de déplacement en augmentant avec la distance à Paris au détriment des autres modes de transport (**34 %** de la totalité des déplacements en Ile-de-France mais avec une variation de **9 %** pour Paris et **54 %** pour la grande couronne) donc avec une dépendance plus forte en grande couronne.²

Par contre, sur les centres urbains, elle contribue plus fortement à la pollution de l'air et au bruit.

71 % des déplacements effectués en France concernent des trajets de moins de 10 kilomètres.³

Le taux d'occupation des véhicules est faible (1,1 personne par véhicule) L'automobile est aussi un facteur d'inégalité à cause du budget associé (7,7 % des ménages en "vulnérabilité mobilité" d'après l'observatoire National de la Précarité Énergétique à cause du coût des carburants⁴).

Les municipalités peuvent proposer des alternatives au "tout voiture" et réaménager l'espace en conséquence. Cette idée est, de plus, favorablement partagée par la population (1 automobiliste sur 2 souhaite réduire l'usage de la voiture au quotidien⁵). Ce qui ouvre la possibilité de favoriser des alternatives de mobilités douces (vélo et marche à pied) qui ont des apports complémentaires du point de vue de la santé.

Risques et impacts

Limiter la circulation automobile permet de réduire les risques suivants :

- sur la **santé** : réduction pollution de l'air (40 000 décès/an), du bruit (2^e cause de morbidité environnementale selon l'OMS), impacts de la sédentarité ;
- sur la **mortalité et les blessures** liées aux accidents de la route
- sur l'impact sur le **budget des populations les plus modestes**.
- sur le **réchauffement climatique** surtout en milieu urbain
- sur le **sentiment d'insécurité** avec des modes de déplacements de mobilité douces
- sur l'**artificialisation**
- sur la **préservation de la biodiversité**

Solutions et leviers d'actions communales

Mesures et leviers concrets que les communes peuvent adopter :

Élaborer un plan de circulation adapté

- limitation des vitesses (généralisation du 30 km/h qui diminue la gravité des accidents en diminuant la distance de freinage par 2 et réduit le bruit de 3dB);
- signalisation et stationnement adapté (notamment pour les vélos);
- restrictions ponctuelles d'accès aux véhicules motorisés (notamment auprès des écoles).

Ces actions sont assez rapides à mettre en œuvre, sans nécessiter de lourds aménagements ni de budgets élevés. Et permettent d'apaiser et de sécuriser efficacement les itinéraires avec des rues plus agréables et plus calmes.

Exemple des villes qui ont piétonnisé les rues devant les écoles (Paris, Sèvres...).

1- Shift project [Territoires au futur](#)

2- Institut Paris Région : [enquête régionale sur la mobilité des franciliens](#) avril 2024

3- Service des données et études statistiques – 2019 : [les-pratiques-de-mobilite-des-francais-varient-selon-la-densite-des-territoires](#)

4- Shift project [Territoires au futur](#) et [ONPE tableau de bord précarité énergétique](#) - nov 2025

5- Enquête IFOP de janvier 2024 : [Les Français, leur voiture et l'économie de débrouille](#)

Agir sur les zones commerciales de périphérie dont l'accès se fait quasi-exclusivement en voiture

- limitation des nuisances des zones existantes via le PLUi
- limiter la démultiplication des locaux existants et mettre un moratoire sur la création de nouvelles surfaces en fonction du taux de vacance en centre ville

Adapter les déplacements à vélo

Début 2023 l'Île-de-France comptait 8000km de linéaires d'aménagements de voirie pour le vélo dont la moitié en pistes cyclables mais avec encore de nombreuses coupures. L'aménagement du réseau cyclable doit être formé d'axes continus, sécurisés et connectés aux principaux pôles de vie, complété par des parcours piétons confortables et accessibles.

Ex : la ville de Louvain-la-Neuve (11 000 habs) a réduit le trafic motorisé de 8 % et accru la part modale du vélo (+8 % en 3 ans) par la mise en place d'un plan de circulation apaisée éliminant le trafic de transit dans son centre-ville d'environ 4 km², avec une zone piétonne sans voiture favorisant vélo et transports en commun.

Accompagner la transition écologique associée à l'achat d'un véhicule électrique

- 19 % des Français (IFOP) envisagent d'investir dans un véhicule hybride ou électrique. Une majorité se sent d'ailleurs mal informée sur les dispositifs du Gouvernement pour accompagner la transition écologique : seulement 38% connaissent le leasing social (possibilité de louer sur la longue durée un véhicule électrique pour 100 euros par mois) et 42 % les Zones à Faibles Emissions (ZFE), qui restreignent l'accès des villes pour les véhicules les plus polluants. Mais 46 %, score non négligeable, se disent bien informés sur le bonus-malus écologique et 44 % pour ce qui est des primes à la conversion
- développer l'accès aux véhicules électriques, particulièrement en zones rurales

Proposer des alternatives à la voiture individuelle

- solutions de covoiturage, de voitures en libre-service, de transports à la demande ou encore de parkings-relais

Supprimer les obligations de stationnement liées à l'acte de construire

Les Plans locaux d'urbanisme (PLU) obligent les constructeurs à prévoir des places de parking dans leurs opérations. Pourtant, Donald Shoup et toute une génération de chercheurs inspirés par son travail ont démontré que ces obligations sont fixées au doigt mouillé, renchérissent le coût de la construction, accentuent les inégalités, freinent les projets de renouvellement urbain, incitent à l'usage de la voiture, étalent la ville et la rendent invivable sans voiture.

→ supprimer les obligations de stationnement et laisser les opérateurs décider du nombre de places de stationnement à intégrer à leurs projets en fonction des besoins réels.

→ faire payer le stationnement dans la rue pour libérer des places et éviter tout débordement.

Favoriser les transports en commun

- Rendre les transports en commun gratuits pour les jeunes de moins de 25 ans et les bénéficiaires des minima sociaux,
- Améliorer la mobilité des personnes âgées et des personnes en situation de handicap par le développement de solutions de transports adaptés (avec l'aide de taxis ou de système de transports partagés)

Insister sur la sobriété foncière

éviter les nouvelles infrastructures quand des optimisations sont possibles (infrastructures existantes, mutualisation).

Conditionner les projets d'infrastructures

à des études d'impact faune-flore indépendantes en plus des études mobilités.

Documents & Ressources

- Cartographie du Shift Project sur les émissions de GES par communes et territoires de l'IdF [territoires au futur](#)
- propositions sur la mobilité dans les plaidoyers du Collectif de la Transition Citoyenne : [Mairie-me](#)
- différentes cartes dont pistes cyclables et discontinuités cyclables : [institut paris region](#)
- enquête IFOP de janvier 2024 : “Les Français, leur voiture et l'économie de débrouille” : [ifop.com](#)
- Service des données et études statistiques – 2019 : [statistiques-developpement-durable: pratiques-de-mobilite](#)
- solution aménagement voirie : [plus fraiche ma ville](#)
- prévision complément transport en commun : [SDRIF-E](#)
- mesure du climat vélo en 2025 pour chaque commune : [barometre-velo](#)

Contact :

Référent GT Aménagement Territoire : Luc Blanchard luc.blanchard@fne-idf.fr