

modes actifs

autopartage

ZTL

covoiturage

stationnement

# *Comprendre les politiques de mobilité locale : quels enseignements du terrain ?*

**Analyses et recommandations de nos experts en politiques publiques, fondées sur les retours d'expérience des collectivités et des opérateurs de mobilité.**

Mariana REYES, Mariana ROCHA, Marion GUILLEBOT et Félix CARREYRE

2025



# Retours d'expérience

## Mobilité piétonne

Les politiques favorisant les **modes actifs** comme la **marche et le vélo** visent à **promouvoir une mobilité durable et résiliente** pour les distances courtes, moyennes et longues, s'ils sont combinés avec d'autres modes. Ces modes sont **perçus par les participants comme étant des solutions accessibles et inclusives**, favorisant une mobilité solidaire et équitable.

*Résultats et apprentissages des RETEX sur la politique de support à la marche. Source : entretiens auprès des collectivités et opérateurs.*

### Contexte de la politique



#### Objectifs associés à la mesure

- Concevoir des espaces accessibles et fonctionnels pour une mobilité plus inclusive et plus fluide pour les piétons mais aussi pour les personnes à mobilité réduite (e.g. accès pour poussettes, places assises).
- Améliorer la qualité de l'espace public et sa lisibilité, créer des lieux de convivialité. Améliorer la valorisation de l'environnement pour générer des impacts positifs sur le cadre de vie et la santé des usagers et des non-usagers (e.g. placettes, bancs, toilettes).
- Réduire la place de la voiture dans l'espace public au profit des trottoirs élargis, terrasses, placettes.



#### Echelles d'implémentation

- Quartiers résidentiels, écoliers (e.g. rue aux écoles), commerçants, en zones urbaines et périurbaines. Très pertinent aussi dans les zones moins denses ou rurales.



#### Principaux indicateurs

- Satisfaction des usagers (baromètre ou enquête).

### Processus de mise en place



#### Freins et leviers

- **Freins** : Reconnaissance limitée de la marche comme un mode de transport à part entière ; conflits d'usage avec d'autres usagers de la route (cyclistes, trottinettes) ; résistance des habitants et commerçants à certaines initiatives de piétonnisation (e.g. enlèvement du stationnement des riverains et clients).
- **Leviers** : Elaboration des études d'évaluation pour convaincre les commerçants des avantages ; l'urbanisme tactique s'avère une méthode abordable pour tester des interventions dans l'espace public ; des interventions auprès des écoles marchent très bien pour la plupart ; l'intégration de la marche au plan vélo/marche est un levier essentiel pour la visibilité de ce mode.



#### Stratégies de communication et incitation

- Campagnes éducatives sur les bénéfices des modes actifs.
- Plans piétons qui visent à améliorer la marchabilité et la visibilité de la marche (e.g. réduction de vitesse, élargissement des trottoirs).
- Consultations et animations publiques pour intégrer les besoins réels des usagers en termes de qualité de l'espace public marchable dans la conception des aménagements piétons.
- Signalétique claire dans l'espace public pour l'amélioration du wayfinding.

### Apprentissages



#### Gestion et maintenance

- L'usage par les collectivités des outils numériques basés sur du crowdsourcing peut être un levier pour l'amélioration de la qualité de l'infrastructure piétonne.
- Les initiatives pour la marche nécessitent une véritable synergie avec les projets de requalification urbaine, ainsi qu'un alignement avec les politiques sociales et touristiques.

# Résultats des RETEX

## Politique cyclable

Les politiques favorisant les **modes actifs** comme la **marche et le vélo** visent à **promouvoir une mobilité durable et résiliente** pour les distances courtes, ou moyennes; et longues s'ils sont combinés avec d'autres modes. Ces modes sont **perçus par les participants comme étant des solutions accessibles et inclusives**, favorisant une mobilité solidaire et équitable.

Résultats et apprentissages des RETEX sur la politique de support à la marche. Source : Entretiens auprès des collectivités et opérateurs.

### Contexte de la politique



#### Objectifs associés à la mesure

- Encourager l'utilisation de modes actifs et augmenter leur part modale pour une mobilité décarbonée en réduisant la dépendance à la voiture individuelle.
- Catalyser des améliorations dans le cadre de vie et la santé des usagers et non-usagers.



#### Echelles d'implémentation

- Zones urbaines, périurbaines et rurales.



#### Principaux indicateurs

- Fréquentation des aménagements cyclables (nombre de cyclistes par jour).
- Réduction des émissions et amélioration de la qualité de l'air dans les endroits où des aménagements ont été construits.
- Satisfaction des usagers (baromètre ou enquête).
- Taux d'accidentalité.
- Nombre de places de stationnements pour vélos.
- Nombre de VAE disponibles, taux de location, fréquence d'utilisation, taux de conversion à l'achat.
- Facilité d'accès au mode (nombre d'entreprises/communes qui subventionnent et mettent des vélos à disposition).

### Processus de mise en place



#### Freins et leviers

- **Freins** : Manque d'espaces de stationnement sécurisés; coûts élevés des infrastructures prenant en compte les contraintes budgétaires des collectivités territoriales; contraintes topographiques et climatiques toujours un frein perçu pour l'adoption.
- **Leviers** : Apprentissage et adoption via des formations et expérimentations; comptages qui aident à justifier les investissements et les aménagements; subventions; partenariats public-privé; utilisation des VAE pour rendre le mode plus accessible à certains groupes et surmonter par exemple les contraintes perçues liées à la topographie.



#### Stratégies de communication et incitation

- Développement de schémas directeurs cyclables, communication sur les aides financières pour l'achat ou la location des VAE.
- Campagnes incitatives (e.g. essais des VAE), éducatives et de sensibilisation auprès des habitants, notamment les jeunes, mais également auprès des élus.

### Apprentissages



#### Collaboration

- Collaborations intercommunales pour assurer la continuité et pour étendre les pistes cyclables au-delà des périmètres communaux.
- Collaboration avec des entreprises et des associations locales pour inciter l'adoption et identifier les besoins des usagers.

# Recommandations

## Modes actifs (mobilité piétonne et politique cyclable)

Les recommandations que nous formulons s'appuient sur les enseignements recueillis auprès des différents acteurs interviewés dans le cadre de cette étude.

*Recommandations pour l'implémentation de la politique de stationnement. Source : entretiens auprès des collectivités et opérateurs.*

### Assurer la continuité des infrastructures sécurisées

- Développer des **pistes cyclables bien connectées et continues** pour **éviter les ruptures de réseau** qui nuisent à l'usage et à l'adoption.
- **Adapter les cheminements piétons** pour garantir leur conformité et leur sécurité, notamment pour les personnes à mobilité réduite (PMR).

### Communication et travail conjoint avec les acteurs clés

- **Travailler avec des associations locales** des usagers.
- **Renforcer les partenariats publics - privés** pour financer et promouvoir les infrastructures dédiées (e.g. parkings, services de vélos partagés).
- **Communiquer sur les bénéfices** des modes actifs sur la santé, l'environnement et la qualité de vie aux populations cibles (e.g. ceux qui se déplacent en voiture sur des distances courtes, ceux qui ont des trajets en TC courts dans des lignes saturées).
- **Sensibiliser sur la cohabitation entre cyclistes, piétons et autres usagers de la route** pour réduire les tensions et les accidents.

### Baser les interventions sur les besoins des usagers

- Installer des **compteurs** permanents pour **mesurer l'usage** des infrastructures (par cyclistes et piétons).
- Mener des **diagnostics des infrastructures** auprès des usagers (e.g. évaluation par crowdsourcing, baromètre, enquêtes, outils du CEREMA (e.g. outil ZEBRA)). Les **outils numériques** peuvent être un levier important.

# Les experts

## Laura Mariana Reyes Madrigal

*Dr. en Ingénierie Economique, MSc. Urbanisme et aménagement, Transport Mobilité*

Chercheuse R&D en aménagement du territoire et économie des transports chez VEDECOM, Mariana possède plus de quatre ans d'expérience en recherche interdisciplinaire. Lors de sa thèse à l'Université Paris-Saclay, elle a étudié l'intégration de la marche à pied dans les solutions de Mobilité en tant que Service (MaaS). Son parcours combinant architecture, urbanisme et transport, ainsi que son expérience internationale, lui confère une solide compréhension des enjeux liés à la conception de villes durables et accessibles.



## Marion Guillebot de Neville

*MSc. en Psychologie du travail et des organisations*

Psychologue et ergonome, récemment diplômée d'un Master en Psychologie du Travail et des Organisations, avec une spécialisation en Facteurs Humains et Systèmes de Travail obtenu à l'Université de Picardie Jules Verne, Marion a participé au sein de l'institut VEDECOM à différents volets du projet DéMo (Décarboner les Mobilités), en collaborant étroitement avec les usagers et les collectivités territoriales.



## Mariana Ceia Ramos Mariano da Rocha

*MSc. en Economie internationale, Macroéconomie et finances*

Chercheuse R&D en économie des transports à VEDECOM, économiste avec une formation double en relations internationales, ses principaux domaines d'intérêt portent sur l'analyse du comportement des usagers et les enjeux de gouvernance des mobilités. Au sein de l'Institut VEDECOM, elle a participé à différents volets de projets, incluant la méthodologie de prospection des scénarios macroéconomiques de la mobilité, la conception, l'application et l'analyse d'enquêtes auprès des usagers, ainsi que la formulation et la présentation de solutions de mobilité adaptées aux besoins spécifiques des territoires partenaires.



## Félix Carreyre

*Dr. en Économie de transports, MSc. Transports Internationaux, Économie internationale*

Économiste des transports, titulaire d'un doctorat de l'École des Ponts et Chaussées, Félix partage ses activités entre le management de projets de recherche et la production d'études de mobilité. Spécialisé dans l'évaluation des politiques publiques de mobilité, il s'est intéressé à l'écosystème des véhicules automatisés, aux services de mobilité partagée et aux véhicules légers intermédiaires.



# Le projet DÉMO

Le projet DÉMO (Décarboner les Mobilités) est porté par l'Institut de Transition Energétique (ITE) VEDECOM dans une démarche partenariale conjointement avec des partenaires publics, académiques et industriels : Renault, le groupe d'assurances MACIF, le Forum Vie Mobile, l'Université Gustave Eiffel, le Conseil départemental des Yvelines 78 et avec le soutien de l'Agence Nationale de la Recherche (ANR). L'objectif du projet est de définir des scénarios prospectifs de mobilité et d'évaluer leurs impacts.

L'investigation présentée dans cette fiche constitue une contribution concrète au projet DÉMO avec l'analyse des retours d'expérience (RETEX) de l'implémentation des politiques publiques vers la mobilité décarbonée mises en œuvre en France, au niveau local. Les enseignements tirés de ces RETEX visent à enrichir les stratégies des décideurs et opérateurs des services dans différents territoires et à renforcer les scénarios de mobilité décarbonée développés dans le cadre global du projet.



Ce projet est financé par l'État dans le cadre du programme France 2030.



Face aux nouveaux enjeux du secteur, tels que l'électrification, la décarbonation, la mobilité partagée, et le passage d'une logique de possession à une logique de service, les filières doivent impérativement s'interconnecter pour répondre efficacement à ces défis.

VEDECOM se positionne comme fédérateur d'écosystème de la mobilité et accompagne les entreprises, les collectivités dans cette transformation, avec le soutien des académiques. L'institut soutient la mise en place de solutions innovantes à travers des projets R&D collaboratifs, des solutions B2B et des programmes de formation, afin de répondre aux enjeux de la mobilité de demain.

Soutenu par l'État (France 2030) et membre du réseau French Institutes of Technology (FIT), VEDECOM cofinance et accompagne des projets à fort potentiel.



***Auteurs***

*Mariana REYES*

*Mariana ROCHA*

*Marion GUILLEBOT DE NERVILLE*

***Responsable du projet***

*Félix CARREYRE*

***Chef d'équipe Économie des  
mobilités durables***

*Mallory Trouve*

***Chef de domaine***

*Jâafar BERRADA*