



BOURG VÉLO ÉCOMOBILITÉ

EX. BOURG NATURE ENVIRONNEMENT + AUTOSBUS
MCC 4 allée des Brotteaux CS 70270 – 01006 BOURG EN BRESSE CEDEX
Site internet : www.bve01.fr - ✉ : association.bve01@gmail.com

Réduire la place de la voiture, ... sans se fâcher

Nos réflexions

22/05/2026

Résumé

Nous avons constitué un groupe de réflexion sur l'avenir de la mobilité dans notre territoire. Nous aborderons deux thèmes par an. Voici le premier.

Nous savons que l'usage de la voiture individuelle, même électrique, doit diminuer. Cela va de pair avec une réduction de l'espace qui lui est alloué. Les citoyens peuvent-ils l'accepter ? Cette question a agité la récente campagne des municipales, preuve qu'elle mérite notre attention.

Selon les sondages, trois quarts des Français acceptent que l'on réduise les voies de circulation au profit des espaces verts, des pistes cyclables, des rues piétonnes ou de la sécurité à l'entrée des écoles. En revanche, ils sont largement opposés à la limitation du stationnement. Même les cyclistes résistent !

Les préférences partisanes n'ont pas beaucoup d'influence dans ce domaine. Les clivages opposent plutôt les urbains aux périurbains qui résistent d'avantage.

Notre réflexion débouche sur deux propositions pratiques : (1) rendre les changements désirables en montrant, par exemple, qu'ils apaisent l'espace public, le rafraichissent ou le sécurisent et (2) obtenir l'adhésion collective grâce à des démarches de responsabilisation des citoyens.

Nous faisons également une proposition prospective et un peu utopique : créer des places réservées aux covoitureurs partout où le stationnement est problématique et végétaliser ces places pour les rendre plus enviables.

Nos propositions ne se focalisent pas sur le centre-ville mais valent au contraire pour l'ensemble du territoire.

Sommaire

Pourquoi contraindre la voiture ?.....	3
Que connaît-on de l'acceptabilité des contraintes ?.....	4
À Bourg, la voiture a beaucoup de place	5
Rendre les contraintes désirables.....	5
Peut-on toucher au stationnement ?	6
Responsabiliser les citoyens	6
Concerner tout le territoire	7
Annexe – Neuf documents qui ont nourri la réflexion	8

Pourquoi contraindre la voiture ?

La voiture coûte de plus en plus cher, elle crée des embouteillages énervants, elle contribue à notre excessive sédentarité, elle produit une pollution qui génère pathologies et décès surtout en milieu urbain, elle consomme beaucoup d'espace, elle défigure nos villes et nos villages, elle enrichit des régimes peu recommandables, c'est la première cause des émissions de CO² qui vont bientôt nous étouffer et bien évidemment elle est indispensable pour la plupart d'entre nous.

Réduire son usage n'est pas simple. Ceux qui habitent en ville ont le choix de la marche, du vélo, du bus ou du train s'il faut aller loin. En dehors de la ville, les alternatives sont plus compliquées. Chacun doit construire ses propres arrangements, souvent en enchaînant plusieurs modes de déplacement, par exemple : marche + autocar + vélo en libre-service. En outre, il faut pouvoir changer de solution d'un jour à l'autre en fonction des besoins familiaux, des contraintes professionnelles et de la disponibilité inégale des services de transport. Une collectivité qui veut réduire l'usage de la voiture ne doit pas seulement offrir des alternatives attractives et les promouvoir. Il faut aussi amener chaque automobiliste à construire ses propres solutions de remplacement.

Comment faire ? Il existe un immense réservoir de connaissances sur les moyens de faire changer les habitudes de mobilité, en partie inspirés des méthodes de sevrage tabagique. Nous avons fait récemment une synthèse de ces connaissances (voir notre [étude](#) de 50 pages et un [résumé](#) de 5 pages). Les méthodes sont les suivantes (en commençant par les moins efficaces) :

- L'information : elle est nécessaire, souvent mal faite, et presque toujours insuffisante pour provoquer le changement.
- Les contacts interpersonnels : par exemple sur un stand ou une animation.
- Le prix : les autocars et les plateformes de covoiturage gagnent des usagers maintenant que le prix des carburants monte, mais les villes qui offrent des transports publics gratuits attirent beaucoup plus de piétons et de cyclistes que d'automobilistes.
- L'accompagnement personnalisé : c'est une méthode qui a fait ses preuves grâce à des ambassadeurs de mobilité, par exemple à Aix-en-Provence, mais elle coûte très cher (voir un [exemple](#) à Bourg - 1 page).
- Les essais : par exemple un essai de vélo électrique proposé dans une entreprise ou un baptême de covoiturage.
- L'influence de l'entourage ou d'un petit groupe d'affinité (voir un [exemple](#) à Bourg - 1 page).
- La contrainte : c'est de très loin le levier le plus puissant, d'où le thème de notre réflexion.

Contraindre la voiture, c'est par exemple limiter sa vitesse à 30 km/h en ville ou dans la traversée d'un village ou lui faire faire des détours pour éviter une entrée d'école. C'est le plus souvent lui enlever de la place, par exemple en créant une voie réservée pour les transports publics ou une piste cyclable réduisant la largeur de la chaussée. On peut aussi matérialiser deux bandes cyclables de part et d'autre d'une voie de circulation unique (ce qu'on appelle 'chaucidou' pour chaussée à circulation douce). On peut enfin restreindre le stationnement ou le faire payer très cher, par exemple 20 € de l'heure dans le centre de Vienne (Autriche). Un exemple frappant nous est donné par deux entreprises de la Vallée de Joux en Suisse (voir [notre étude](#) – 16 pages). La première (voir p 6) a encouragé le changement par plusieurs sortes d'incitations positives et a obtenu un taux de covoiturage plutôt satisfaisant. La seconde a interdit le stationnement sur son parking à l'exception des covoitureurs. Elle a battu tous les records de remplissage des véhicules (voir p 8).

Les cas du prix de parking dissuasif ou du parking réservé aux covoitureurs sont exceptionnels. Les décideurs ont osé contraindre car cela apportait une solution à de graves problèmes. En général, on

renonce à prendre des mesures contraignantes par peur de leur impopularité.

Que connaît-on de l'acceptabilité des contraintes ?

On trouvera en annexe une sélection d'enquêtes, recherches et articles choisis pour faire un état des connaissances. Que nous apprennent-ils ?

Selon les sondages, **une petite majorité de la population est favorable** à une réduction de la place faite à la voiture en ville. Cela semble peu quand on sait que la quasi-totalité des Français admet la réalité du dérèglement climatique, y compris les 35% qui pensent qu'il est déjà trop tard pour agir. Seule une petite minorité est réfractaire à tout changement de mobilité (10 à 20 %). Les contraintes sont mieux acceptées dans les grandes villes que dans les petites communes. Les mesures contraignantes qui recueillent le plus fort soutien (souvent à plus de 75 %) sont la transformation de l'espace public (espaces verts, piétonnisation de rues ou places, rues aux écoles...). Le soutien est beaucoup plus timide pour les réductions de voirie (42 %) et il est très faible pour la limitation du stationnement (25 %), même les cyclistes sont contre ! Le soutien à limitation de la voiture se voit aussi dans les urnes. C'est ainsi que les élus pro-vélo ont été reconduits à Paris, à Lyon ... et à Bourg.

Les préférences partisanes n'ont pas beaucoup d'influence dans ce domaine. On trouve des discours en faveur ou en défaveur de la voiture chez les candidats de gauche comme de droite et les sondages montrent qu'il en va de même dans l'opinion publique. À noter qu'une fois mises en œuvre les mesures restrictives ne font pas l'objet de retours en arrière. Cela s'était vu avec les lignes de tramway des années 90 qui avaient suscité des oppositions véhémentes et que personne ne conteste plus aujourd'hui, quelles que soient sa couleur politique.

Les clivages sont plutôt géographiques que politiques comme le montre une récente recherche conduite à Francfort, les pistes cyclables et la piétonnisation recueillent un égal soutien des habitants du centre et de la périphérie. En revanche, la limitation du stationnement est soutenue par les urbains tandis que les périurbains s'y opposent.

Dans les sondages, **l'acceptation des contraintes augmente fortement quand on évoque un bénéfice**, par exemple pour la qualité de l'air ou les espaces verts. En revanche, elle se réduit quand on parle d'interdiction. Ainsi, les chercheurs qui ont travaillé à Francfort estiment que le principal facteur influençant l'acceptation est la conviction que la mesure va résoudre un problème d'environnement ou de circulation. On trouve à Rennes un bel exemple de construction d'une adhésion collective avec la démolition d'un parking surplombant la Vilaine. La démarche de responsabilisation des habitants s'est étalée sur une dizaine d'années avec des rendez-vous thématiques, des balades urbaines, des cafés citoyens, des réunions de concertation et un jury de citoyens. Ce qui était vu initialement comme la suppression d'un parking est devenu un projet de renaturation du centre-ville et de libération du cours d'eau.

Malgré une tendance majoritaire à l'acceptation des contraintes (sauf en matière de stationnement), **le sujet a été conflictuel durant la campagne des municipales**. Cela vient pour partie des réseaux sociaux dont le conflit est le principal carburant, à tel point qu'il devient difficile de parler d'environnement sans se fâcher, même avec ses proches (apprenez à le faire en [écoutant](#) cette conférence – 2 heures). Certains politiciens ont soufflé sur les braises, par exemple à Lyon en récupérant la frustration des automobilistes les plus éloignés du centre et en parlant d'une ville qui serait de plus en plus inaccessible. De surcroît, la conflictualité est en partie fabriquée. C'est ainsi que deux sondages récents, largement relayés dans certains médias, suggèrent que les Français tiendraient à rouler en voiture en ville. Les polémiques ainsi fabriquées étaient artificielles car les

sondeurs avaient posé des questions biaisées à des personnes sélectionnées de façon biaisée.

Notre revue des connaissances disponibles crée la surprise en ce qu'elle montre une sorte d'**incompréhension entre élus et citoyens**. Cela apparaissait dans une étude de 1999 qui est peut-être périmée : 72% des citoyens étaient favorables à « limiter l'usage de la voiture, afin d'améliorer la circulation en ville » alors que les maires estimaient au même moment que seuls 27 % de leurs administrés y étaient favorables ! Une enquête plus récente montre que beaucoup d'élus ignorent la façon dont leurs concitoyens jugent leur action en faveur de la transition, les maires ruraux étant les plus nombreux dans ce cas.

À Bourg, la voiture a beaucoup de place

Que pouvons-nous faire de ces connaissances au niveau de notre territoire ? Les opinions recueillies à l'échelon national ou dans les grandes villes sont-elles transposables dans une ville moyenne comme la nôtre ?

Notre agglomération est très proche de la 'moyenne des villes moyennes'. Les habitants et leurs habitudes de déplacement ressemblent tout à fait à ce qu'on voit dans les autres villes de même catégorie (voir notre [étude](#) page 6). Bourg se distingue cependant sur quelques points :

- une importante proportion de périurbains (la moitié de la population chez nous contre un tiers en moyenne),
- une forte concentration des emplois dans la partie urbaine du territoire (70%),
- un nombre de voitures par ménage un peu plus élevé (1,34) que la moyenne (1,23).

Visuellement, la place accordée à la voiture semble être la même chez nous qu'ailleurs. Nous avons les mêmes paysages de parkings que dans toutes les zones d'activité et les mêmes espaces goudronnés que dans toutes les zones pavillonnaires. Les services de GBA estiment que sur l'ensemble de l'agglomération le stationnement occupe l'équivalent de 334 stades de foot ! Notre collectivité s'enrichirait vite si elle taxait les places de parking de ses zones d'activité comme le fait Nottingham au Royaume uni (500 € par place et par an – [voir cet article](#)).

Notons cependant une exception de notre ville-centre : elle offre un espace très généreux à la voiture grâce à l'immense parking gratuit du Champ de foire. Cela a des conséquences sur ce que l'on peut faire ou ne pas faire. Par exemple, la Ville de Bourg réserve des places de parking aux covoitureurs pour encourager leur pratique mais cette mesure n'est pas très attractive car on stationne facilement ailleurs (voir un [témoignage](#)). Autre exemple : il est inutile d'aménager des parking relais aux entrées de Bourg. Ils n'auraient aucune chance de réussir chez nous alors qu'ils font le plein quand le centre-ville est quasi piétonnier, celui d'Avignon par exemple.

Nous pouvons conclure à ce stade, qu'il sera difficile d'obtenir à Bourg l'adhésion des citoyens à des mesures contraignantes au motif qu'elles règleraient de graves problèmes. Cela a pu fonctionner dans l'exemple de Francfort mais chez nous, l'usage de la voiture n'est pas suffisamment problématique. Ce sont donc d'autres leviers qu'il faudrait actionner.

Rendre les contraintes désirables

Dans l'exemple de la démolition du parking de Rennes, l'adhésion des citoyens a été obtenue en rendant le projet désirable (verdure en ville, promenades au bord de l'eau). Cela peut se faire chez nous.

Un premier exemple est la limitation de **vitesse à 30 km/h**. La Ville de Bourg et quelques villages l'ont déjà fait. Toutes les communes de l'agglomération devraient suivre. On a vu que cette mesure

est généralement bien acceptée. Elle le serait d'autant plus si elle s'accompagnait d'un aménagement des rues visant à rendre la marche à pied plus agréable et à sécuriser les enfants.

Un second exemple est la **piste cyclable** ou de la 'chaucidou' créée en empiétant sur la chaussée, C'est également une mesure assez bien acceptée. À nouveau elle pourrait l'être plus si elle s'accompagnait de plantations ombrageant la route ou si elle contribuait à une activité touristique nouvelle.

Finissons par l'exemple des **rues scolaires**. Il n'y en a pas encore de chez nous mais beaucoup de communes devraient en créer. Cette mesure passera mal si on parle d'interdire la circulation automobile devant l'école aux heures d'entrée et de sortie. Elle sera mieux acceptée si on parle d'apaiser les moments de séparation et de retrouvailles, de sécuriser les enfants et d'encourager ceux qui le peuvent à venir à pied ou à vélo, donc de les rendre autonomes dès qu'ils peuvent l'être, et finalement d'améliorer leur santé grâce à l'exercice physique. Il faudrait nommer cette mesure de façon positive. Quelque chose comme 'Priorité aux enfants'.

Peut-on toucher au stationnement ?

Les trois exemples qui précèdent portent sur des mesures assez facilement acceptables. En revanche, contraindre le stationnement est une ligne rouge, surtout pour les périurbains qui sont nombreux sur notre territoire. Et pourtant la réduction du stationnement est, de très loin, la façon la plus efficace de faire changer les habitudes de déplacement. Comment sortir de ce dilemme ?

Dans un travail récemment réalisé avec le Conseil de développement, nous avons fait une proposition plutôt prospective et un peu utopique (voir notre [document](#) page 6). En voici un extrait :

- les automobilistes qui le souhaitent enregistrent automatiquement les traces de leurs déplacements quotidiens à l'aide d'une appli gratuite (Waze le fait déjà),
- une IA entraînée à cet effet devine ceux qui covoiturent (BlaBlaCar fait quelque chose d'approchant),
- les covoitureurs suffisamment réguliers reçoivent un badge qui leur donne droit à se garer sur des emplacements réservés (la Ville de Bourg le fait).

Si l'on voulait pousser cette idée plus loin, il faudrait la rendre à la fois opérationnelle et désirable, par exemple de la façon suivante :

- repérer les lieux de stationnement les plus prisés en ville et dans les communes rurales : dans des rues commerçantes, aux entrées des centres commerciaux, à la porte des lieux d'emploi et de formation ou en pied d'immeuble.
- créer des places réservées aux covoitureurs sur tous ces lieux convoités,
- appliquer la mesure progressivement, quelques places d'abord puis d'autres à mesure que les premières sont bien utilisées,
- végétaliser les places réservées pour les rendre encore plus enviables,
- réserver en même temps des places de stationnement de vélos à proximité.

Cette mesure, qui pourrait s'appeler 'Merci aux covoitureurs', ne coûterait peut-être pas beaucoup plus cher que la prime versée aujourd'hui par l'Agglo aux usagers de BlaBlaCar Daily.

Responsabiliser les citoyens

Quelles que soient les mérites avancés pour justifier les projets, il est risqué de faire passer en force. C'est ce que semble montrer l'exemple de Barcelone. De 2015 à 2023, la municipalité a

commencé à créer de nombreux espaces de fraîcheur en réduisant considérablement la place de l'automobile. Sur fond de violentes polémiques politiciennes, l'adhésion des citoyens n'a pas été cultivée et cela a fini par la perte des élections, l'arrêt des nouveaux aménagements et le délaissement de ceux qui avaient déjà été réalisés.

À l'inverse, dans l'exemple de Rennes, l'adhésion collective à suppression du parking a été obtenue à l'issue d'une longue démarche de responsabilisation des habitants.

On n'en fera jamais autant pour des petits projets dans nos villages et dans nos quartiers, mais il faudrait s'en inspirer. Les rues scolaires seraient une bonne occasion de le faire. Elles permettraient même d'impliquer les enfants dans la construction de l'adhésion collective, ce qui est toujours efficace.

Concerner tout le territoire

Toutes nos propositions, depuis les plus ordinaires jusqu'aux plus décoiffantes, concernent le territoire de l'Agglo dans son ensemble.

Le débat public a tendance à se crispier sur la voiture en centre-ville et sur la sauvegarde du commerce urbain. Le centre-ville de Bourg court effectivement des risques comme partout en France, mais la façon de présenter le problème est biaisée. Ce qui met le centre-ville en danger, ce n'est pas la difficulté d'y accéder en voiture, c'est la concurrence des zones commerciales extérieures où l'on a donné une place excessive à la voiture.

Il nous paraît donc essentiel que les contraintes imposées à la voiture ne soient pas cantonnées au seul centre-ville mais réparties dans tout le territoire.

Ce texte résulte d'une réflexion collective

Depuis le début de cette année, notre association est devenue Bourg Vélo Écomobilité en fusionnant avec l'association autosBus. C'est à cette occasion que s'est constitué un groupe de réflexion sur l'avenir de la mobilité dans notre territoire. Le groupe comprend une quinzaine de personnes et s'appelle 'Réfléchir en soirée' pour faire écho à 'Pédaler en soirée', une activité phare de notre association. Nous avons choisi de réfléchir à deux sujets chaque année. Le prochain sera la mobilité des jeunes.

Sur chaque thème nous souhaitons créer des ponts entre les connaissances de portée générale et les actions à entreprendre à l'échelle de notre Agglo. Nos réflexions devraient déboucher sur des propositions d'actions faisables à court terme mais nous souhaitons également ouvrir des fenêtres sur le long terme avec des réflexions prospectives et innovantes.

Annexe – Neuf documents qui ont nourri la réflexion

La transition dans les transports : une priorité des élus

Le 'Shift project', groupe de réflexion animé par J.M. Jankovici, vient de consulter trois mille élus municipaux, dont mille maires ([voir l'étude](#) – 12p). Sept répondants sur dix citent la préservation de l'environnement comme l'un des enjeux prioritaires du prochain mandat. C'est beaucoup plus que la revitalisation des centres-bourgs, la fiscalité ou la sécurité. Plus précisément, leurs deux premières priorités en matière d'environnement sont (1) la rénovation des bâtiments municipaux et des logements et (2) les transports (pistes cyclables et transports collectifs).

Ces priorités sont similaires pour les toutes les préférences partisanes et pour tous les territoires (urbains, périurbains et ruraux).

Un élu sur trois estime que son action en faveur de la transition est jugée adaptée par la population. Pourtant, un autre sondage ([voir le rapport](#)) révèle que les trois quart des Français estiment que leur maire ne met pas assez d'actions en place pour lutter contre le dérèglement climatique. À noter que les élus des communes rurales sont les plus nombreux à ignorer la façon dont la population juge leur action en faveur de la transition.

Ceux qui ont proposé de réduire la place de la voiture ont gagné les élections

C'est ce que montre une étude de l'Ademe intitulée « l'acceptabilité des mesures de réduction de la place de la voiture » ([voir la synthèse de l'étude](#) – 19p). Elle porte un regard rétrospectif sur les élections de 2020 dans les grandes villes.

En préalable, l'étude passe en revue les sondages d'opinion et les discours médiatiques. Elle montre que l'opinion est majoritairement favorable aux projets de piétonnisations, de pistes cyclables et à la limitation de la vitesse à 30 km/h. Ainsi, en 1999, 72% des citoyens étaient favorables à « limiter l'usage de la voiture, afin d'améliorer la circulation en ville ». De façon étonnante, les maires estimaient au même moment que seuls 27 % de leurs administrés y étaient favorables !

L'étude examine ensuite les résultats de plusieurs référendums qui confirment le soutien de l'opinion à la limitation de la voiture : 67 % des habitants du Kremlin-Bicêtre se sont exprimés pour le 30 km/h en ville en 2022 et 69 % à La Courneuve. Les habitants de Charleville-Mézières ont voté à 56% pour un « schéma des mobilités » réduisant la place de la voiture.

Enfin, l'étude fouille dans 56 programmes électoraux présentés dans 11 grandes villes françaises. Les promesses contenaient 141 mesures tendant à réduire la place de la voiture (ex : piétonnisation, pistes cyclables, tramway, 30 km/h, ZFE). Ces mesures étaient portées par des candidats de presque toutes les tendances politiques. On constate que les candidats victorieux en ont proposé plus que leurs adversaires.

D'accord pour des pistes cyclables, mais ne touchez pas aux parkings

Des chercheurs de l'Université de Cardiff viennent d'enquêter sur l'acceptation des pistes cyclables ([voir l'étude](#) – 9p - *en anglais*). Cinq cent personnes ont regardé des images d'aménagements différents et ont expliqué leurs préférences. Les pistes cyclables protégées ont été les mieux acceptées, aussi bien par les cyclistes que par les habitués de la voiture. Les deux groupes préfèrent que les nouvelles pistes cyclables empiètent sur la chaussée plutôt que sur les trottoirs. Quant à

empiéter sur les parkings, c'est une ligne rouge. Même les habitués du vélo rejettent cette option !

D'accord pour les changements si je suis convaincu que ça résout un problème

Des chercheurs de l'Université de Francfort ont enquêté sur trois mesures récemment mises en œuvre dans leur ville au détriment de la voiture: (i) réduction des places de parking et stationnement payant, (ii) pistes cyclables aménagées dans les rues et (iii) création d'une zone piétonne ([voir l'étude](#) – 25p – *en anglais*). Les auteurs ont questionné 800 habitants pour estimer leur soutien à ces mesures. Les résultats montrent une acceptation étonnamment élevée. Plus des deux tiers des répondants sont d'accord avec pistes cyclables lorsqu'elles réduisent la largeur de la chaussée, mais 59% seulement lorsqu'elles réduisent les places de parking. Les répondants soutiennent à 68 % la piétonisation et à 56 % le stationnement payant. Le principal facteur influençant l'acceptation est la conviction que la mesure va résoudre un problème d'environnement ou de circulation. Sans surprise, les habitués du vélo sont les plus nombreux à soutenir les changements, mais une partie des automobilistes sont également favorables : ceux qui envisagent de réduire l'utilisation de leur voiture. Les pistes cyclables et la zone piétonne recueillent un égal soutien des habitants du centre et de la périphérie. En revanche, la limitation du stationnement est uniquement soutenue par les urbains tandis que les périurbains s'y opposent.

La finalité est largement souhaitée, mais pas les moyens d'y arriver !

Aurélien Bigo est un des meilleurs spécialistes français de la mobilité. En février dernier, il a publié une synthèse des connaissances disponibles sur l'acceptabilité de la réduction de la place faite à la voiture en ville ([voir sa synthèse](#) – 1p). Selon lui, la moitié de la population y est favorable. Le résultat dépend fortement de la formulation des questions. Le soutien se réduit quand on parle d'"interdiction" tandis qu'il augmente fortement quand on évoque un bénéfice pour "la qualité de l'air" ou "les espaces verts". L'acceptabilité est plus forte dans les grandes villes que dans les petites communes. La part de ceux qui sont réfractaires à tout changement est de 10-20 % de la population. Les mesures qui recueillent un fort soutien (souvent à plus de 75 %) sont le développement des alternatives (transports en commun, vélo...) et la transformation de l'espace public (espaces verts, piétonnisation de rues ou places, rues aux écoles...). Le soutien est beaucoup plus timide pour les réductions de la voirie (42 %) et très faible pour la limitation du stationnement (25 %). Quand une mesure a été mise en œuvre, elle tend à recueillir un soutien croissant et les retours en arrière sont rares. Remarque finale : la limitation de la voiture est largement souhaitée en tant que finalité, mais pas les moyens d'y parvenir !

Des clivages géographiques plutôt que politiques

Entre les deux tours des municipales, un autre expert de la mobilité, Olivier Maffre, a publié un texte intitulé « Le grand retour de la voiture ? » ([voir l'article](#) – 2p). Il note des discours favorables à la voiture de la part de certains candidats marqués à droite comme à gauche. En revanche peu de candidats proposent un retour en arrière sur les pistes cyclables alors même que beaucoup de critiques ont émaillé les mandats des élus pro-vélos (notamment à Lyon et Paris). Cela lui rappelle les oppositions au tramway, exprimées de façon véhémement dans les années 90, alors même qu'il s'est imposé aujourd'hui dans les villes de toutes les couleurs politiques. L'auteur note que 55% des Français soutiennent les politiques de limitation de la voiture en ville, y compris parmi ceux qui votent à droite. En fait, les clivages sont plutôt géographiques que politiques comme le montre l'exemple de Lyon où la voiture a perdu beaucoup de privilèges au profit de ses alternatives. Résultat : le trafic automobile a diminué de 22% en cinq ans dans le centre et de 12 % à l'échelle de

la Métropole. Cependant il est resté stable en périphérie de la Métropole. Pour les plus éloignés du centre, la politique de mobilité a provoqué un sentiment de « ville inaccessible ». Certains partis politiques ont récupéré cette frustration.

Comment fabriquer une opinion pro-voiture

Un article récemment paru dans le média en ligne BonPote explique comment s'est fabriquée une opinion pro-voiture à l'approche des municipales ([voir l'article](#) - 9p). L'auteur rappelle d'abord les conclusions de l'étude de l'Ademe (voir ci-dessus) qui montre que l'opinion est majoritairement favorable aux projets de piétonnisations, de pistes cyclables et à la limitation de la vitesse à 30 km/h. Il examine ensuite deux sondages effectués à l'automne 2025 et dont les résultats suggèrent que les Français tiendraient à rouler en voiture en ville. Ces sondages ont fait les titres de certains médias : « Les Français veulent voir la voiture rester au cœur de la ville » (RMC). « Les Français sont majoritairement contre l'interdiction des voitures en centre-ville, considérée comme une atteinte à la liberté de circulation » (Le Figaro). « L'automobile doit rester au cœur de la ville de demain » (L'Opinion). L'auteur de l'article entre alors dans l'arrière-cuisine des enquêteurs Il constate qu'ils ont posé des questions biaisées à des personnes sélectionnées de façon biaisée. En outre ils semblent avoir des conflits d'intérêts. Il n'empêche qu'il y a eu un impact sur l'opinion publique.

Des aménagements arrêtés faute d'adhésion des citoyens

À Barcelone, la municipalité d'Ada Colau (2015-2023) a cherché à réintroduire la nature en ville en créant de nombreux espaces de fraîcheur dans les célèbres 'super-îlots' et 'axes verts', tout cela en réduisant considérablement la place de l'automobile. Sur fond de violentes polémiques politiciennes, l'adhésion des citoyens n'a pas été cultivée et cela a fini par la perte des élections, l'arrêt des nouveaux aménagements et le délaissement de ceux qui avaient déjà été réalisés ([voir l'article](#) – 6p).

Un parking démoli avec l'adhésion des citoyens

À Rennes, le parking construit au-dessus de la Vilaine est en cours de démolition. Sa destruction va permettre aux habitants de retrouver l'accès à leur rivière. Le projet est présenté comme une adaptation au réchauffement climatique d'un centre-ville historiquement minéral.

L'adhésion collective à suppression du parking a été obtenue à l'issue d'une longue démarche de responsabilisation des habitants qui aura duré une dizaine d'années : rendez-vous thématiques, balades urbaines, cafés citoyens, réunions de concertation, jury de citoyens. Quelques épisodes de canicule ont aussi aidé à faire reconnaître les avantages de la renaturation du centre-ville et de la libération du cours d'eau ([voir l'article](#) - 2p).