

ANALYSE DES PROPOSITIONS DES CANDIDATS AUX ELECTIONS MUNICIPALES DANS UNE SELECTION DE TERRITOIRES

Document de travail – TDIE – 11/06/20

Dans les 26 communes qui ont fait l'objet d'une veille, et parmi les 166 listes identifiées, la préparation du premier tour des élections municipales et intercommunales a généré des prises de position et des propositions relatives à la politique des transports, mobilité et logistique, très nombreuses.

Ce document de travail constitue un premier niveau d'analyse du matériau rassemblé par TDIE.

Le panel des thématiques abordées et des leviers d'action publique sollicités pour atteindre des objectifs de performance économique, sociale, écologique est particulièrement large. La première partie du document propose une analyse thématique de ces propositions, à travers 15 notes. Variées, les propositions que les candidats ont présentées aux électeurs sont destinées à répondre aux différents besoins et attentes qu'ils ont identifiés dans un contexte territorial donné. La seconde partie du document présente quelques notes de contexte territorial, destinée à faire la part des éléments spécifiques à chaque ville et agglomération.

15 notes thématiques pour explorer les différents volets de l'action municipale et intercommunale en matière de transport

Avant même de parler de déplacements se pose la question de la répartition des activités, du mode de vie et de l'aménagement du territoire. Un petit nombre de candidats remontent aux origines des déplacements et abordent les rôles de l'implantation des activités et des « générateurs de mobilité » : c'est l'objet de la première note thématique « **urbanisme** » (note 1).

Pour les déplacements à proprement parler, le **vélo** (note 2) a été l'objet de toutes les attentions de la part des candidats. Objet de consensus, le détail des propositions pour le vélo varie d'un candidat à un autre, d'un territoire à un autre. L'intérêt porté au vélo s'inscrit dans une attention portée plus généralement à la qualité de vie et à la thématique de la ville apaisée. C'est l'objet des deux notes suivantes, respectivement sur la **politique piétonne** (note 3), à laquelle les candidats attribuent des objectifs variés : santé, convivialité, environnement, sécurité, commerce, promenade, mobilité, et sur les dispositifs de restriction de la circulation automobile en ville, avec des dispositifs de type **zone à faibles émissions mobilité** (note 4), évoqués dans les plus grandes villes uniquement. La place de la voiture en ville, et plus particulièrement dans les centres d'agglomération, est un des enjeux de l'orientation générale des programmes sur la mobilité. C'est particulièrement visible dans les propositions relatives au **stationnement** (note 5), un thème où des différences d'orientations s'expriment plus clairement.

Les différentes **propositions relatives aux covoiturages et aux « nouvelles mobilités »** au sens large (électro-mobilité, free-floating, VTC, véhicule autonome), peu nombreuses malgré la place qu'elles ont prise dans l'espace public et le débat public de certaines villes, sont regroupées dans la note n°6.

La deuxième thématique récurrente (après le vélo) de la campagne observée par TDIE a été la question de la **tarification des transports collectifs** (note 7). Pour plusieurs des listes de l'échantillon, ce thème

Document de travail – TDIE – Mis en ligne le 11/06/2020

constituait un enjeu majeur de positionnement politique. De manière générale, les transports publics ne sont pas remis en cause par les candidats suivis. Les autres propositions relatives aux transports collectifs sont réparties au sein des trois notes suivantes. La note 8 aborde l'**organisation des services de transport collectifs**. La **gouvernance de la mobilité**, qui ne fait l'objet que de peu de prises de position, est l'objet de la note 9. Enfin, les **projets de transports en commun en site propre (TCSP)** sont rassemblés dans la note 10. Ils semblent moins nombreux que lors des précédentes élections.

Les projets de **RER métropolitains** (note 11), abordés dans la plupart des grandes villes de l'échantillon TDIE, qui pourraient être considérés comme des transports en commun en sites propres par analogie avec le cas francilien, sont traités dans une note spécifique dans la mesure où ils ne relèvent pas de la responsabilité de l'AOM intercommunale.

Une série de notes est consacrée aux autres infrastructures de mobilité : la note 12 est consacrée aux **infrastructures routières**, notamment aux parkings-relais, qui apparaissent à travers l'échantillon de l'étude comme l'une des propositions d'infrastructures nouvelles les plus fréquentes. Les (rares) propositions de contournements routiers et de voirie en général sont également regroupées dans la note 12. La dernière partie de la note 12 questionne le financement des infrastructures comme marqueur politique : le détail des ressources budgétaires mobilisée est rarement présenté, mais les propositions d'infrastructures nouvelles peuvent constituer des éléments importants de marquage politique d'une campagne. La note 13 examine la manière avec laquelle les candidats envisagent la question du **financement des projets d'infrastructures**.

La note 15 fait le point sur les propositions relatives à la **logistique**, qu'elles soient du domaine de la politique immobilière, de la réglementation des véhicules et de leur circulation, ou en faveur du report modal. Bien que régulièrement cité, le thème de la logistique ne suscite que de rares propositions fortes de la part des candidats.

Enfin, les différentes prises de position des candidats sur les **infrastructures de transport régionales ou nationales et leurs services**, qui ne sont en général pas du ressort des municipalités ou des intercommunalités, sont surtout abordées par les candidats des villes moyennes. Elles sont recensées dans la note 14, dont l'analyse intègre les propositions relatives aux gares routières et aux gares ferroviaires, sujet abordé par certains candidats des plus grandes villes.

17 notes territoriales pour rendre compte de la diversité des enjeux en matière de transport

Pour chaque territoire, une note dédiée confronte les programmes des différentes listes, et permet de mettre en valeur les enjeux spécifiques en termes de transports.

Bien que le vélo et la gratuité soient des thématiques partagées par l'ensemble des villes suivies par TDIE, il semble exister une différence de traitement de la question des mobilités dans les villes-centres des plus grandes agglomérations et dans les villes moyennes. Dans le premier groupe, la mobilité est souvent un enjeu de premier plan, articulé avec des thématiques relatives à la qualité de vie. La nécessité de limiter les impacts négatifs de l'autosolisme semble largement partagée. La relation à la périphérie est régulièrement abordée par les candidats (voir par exemple la **note sur Nantes**). Dans cette catégorie, les territoires urbains de l'Île-de-France se démarquent : la notion de périphérie est très peu mobilisée par les candidats ; la question des transports en commun y est beaucoup moins abordée compte tenu du fait que cette compétence est une prérogative du syndicat régional Ile-de-France Mobilités. Une note approfondie est consacrée aux **propositions des candidats à la mairie de Paris**.

Dans les villes moyennes, une place en général moins importante est accordée à la question des mobilités, souvent au profit de la question du dynamisme du centre-ville par exemple. Dans ces territoires où la voiture est le mode privilégié pour l'essentiel des déplacements, les sujets abordés sont moins variés. Contrairement aux plus grandes villes, il est rare de trouver des positions fortes sur la réduction de la place de la voiture en ville (voir par exemple la **note sur Abbeville**). La question du désenclavement/des liaisons longues distance peut constituer une part importante des positionnements relatifs aux mobilités (voir par exemple la **note sur Limoges**).

Annexes

Deux tableaux vous présentent quelques éléments statistiques : la composition des différents échantillons à partir desquels les notes ont été réalisées, et les résultats électoraux du 1^{er} tour des élections municipales dans les communes de l'échantillon.

Table des matières

ANALYSES THEMATIQUES	7
1. URBANISME	7
1.1. PROXIMITE ET ACCESSIBILITE : DEUX ENJEUX EXPLICITES, ET PARFOIS CONTRADICTOIRES, DU ROLE D'UNE POLITIQUE LOCALE DES TRANSPORTS	8
1.2. LIMITER LE DEVELOPPEMENT URBAIN POUR PRESERVER LE CADRE DE VIE OU L'ENVIRONNEMENT, OU MIEUX LE COORDONNER AVEC LES POLITIQUES DE TRANSPORT.....	8
1.3. INTEGRER LES ENTREPRISES AUX OUTILS ET RELAIS DE LA POLITIQUE DE MOBILITE ?	9
1.4. DEVELOPPER DES OUTILS DE CONNAISSANCE DES MOBILITES LOCALES	9
2. VELO	10
2.1. LA PRATIQUE DU VELO : UN CONSENSUS POLITIQUE QUI SE DECLINE EN UNE DIVERSITE DE PROPOSITIONS	10
2.2. AU-DELA DU CONSENSUS : DES GRANDES VILLES PLUS CONCERNEES, ET DES CANDIDATS DE DROITE MOINS UNANIMES ..	11
2.3. LES PROJETS D'INFRASTRUCTURES CYCLABLES REPRESENTENT EN NOMBRE L'ESSENTIEL DES PROJETS D'INFRASTRUCTURES NOUVELLES.....	12
3. POLITIQUE PIETONNE	13
3.1. PIETONNISATION ET REDUCTION DES VITESSES DE CIRCULATION.....	13
3.2. LES OUTILS EN FAVEUR DU DEVELOPPEMENT DE LA MARCHÉ : VERS UN VERITABLE « SYSTEME PIETON ».....	15
3.3. DE LA SANTE A LA SECURITE EN PASSANT PAR L'ENVIRONNEMENT : DE MULTIPLES OBJECTIFS ASSIGNES A LA POLITIQUE PIETONNE.....	15
4. ZONES A FAIBLES EMISSIONS MOBILITES, PEAGES URBAINS ET INTERDICTION DES MOTEURS DIESEL... 17	
4.1. ZONES A FAIBLES EMISSIONS : UN DISPOSITIF EN COURS DE DEPLOIEMENT	17
4.2. PEU DE PROJETS DE ZFE DANS LES PROGRAMMES DES CANDIDATS	18
4.3. PEAGE URBAIN : UNE SOLUTION ECARTEE AU NIVEAU NATIONAL QUI FAIT TOUJOURS DEBAT AU NIVEAU LOCAL	19
4.4. REDUCTION DE LA VITESSE DE CIRCULATION POUR LIMITER LA PLACE DE LA VOITURE EN VILLE	19
4.5. AMELIORER LA CIRCULATION EN CENTRE-VILLE : QUELQUES PROPOSITIONS.....	19
5. STATIONNEMENT.....	20
5.1. EVOLUTION DE L'OFFRE ET DE LA TARIFICATION : CLIVAGES ENTRE DROITE ET GAUCHE ET ENTRE METROPOLES ET VILLES MOYENNES	20
5.2. LE STATIONNEMENT COMME MOYEN DE DYNAMISATION DE LA VILLE, DE LIBERATION DE L'ESPACE OU DE FACILITATION DE L'INTERMODALITE	22
6. COVOITURAGE ET NOUVELLES MOBILITES	25
6.1. COVOITURAGE : UN SOUTIEN GENERAL.....	25
6.2. VEHICULES DE TRANSPORT AVEC CHAUFFEUR : DEUX MENTIONS A PARIS.....	26
6.3. ELECTROMOBILITE : UN SUJET CRUCIAL QUI EMERGE	27
6.4. FREE-FLOATING ET AUTOPARTAGE : UN SUJET DANS LES PLUS GRANDES VILLES	27
6.5. VEHICULE AUTONOME : UNE EXPERIMENTATION PEU MOBILISEE PAR LES CANDIDATS	28
7. TARIFICATION DES TRANSPORTS COLLECTIFS	30
7.1. DES PROPOSITIONS DE GRATUITE, TOTALE OU PARTIELLE	30
7.2. DES PROPOSITIONS DE MODULATION TARIFAIRE	31
7.3. DIVERSITE DES OBJECTIFS ASSIGNES A LA GRATUITE	31
7.4. LA GRATUITE TOTALE OU PARTIELLE : UN MARQUEUR POLITIQUE	32
7.5. PLUSIEURS PROPOSITIONS DE FINANCEMENT	32

8.	ORGANISATION DES TRANSPORTS COLLECTIFS	34
8.1.	LES TRANSPORTS PUBLICS : UN PROJET ECOLOGIQUE	34
8.2.	AMELIORER LA DESSERTE SUR LE RESEAU DE TRANSPORT EN COMMUN	35
8.3.	RENDRE LES TRANSPORTS PUBLICS PLUS ACCESSIBLE	35
8.4.	DES MOTORISATIONS PLUS PROPRES POUR LES TRANSPORTS COLLECTIFS	35
8.5.	MAAS ET OUTILS NUMERIQUES POUR LA MOBILITE : PLUSIEURS PROPOSITIONS DANS LES GRANDES VILLES	36
8.6.	TRANSPORT A LA DEMANDE : UN MODE POUR LES PERSONNES AGEES ?	37
9.	GOUVERNANCE DE LA MOBILITE.....	38
9.1.	NECESSAIRE COOPERATION TERRITORIALE POUR L'ORGANISATION DES TRANSPORTS COLLECTIFS	38
9.2.	RELATION DES CANDIDATS A L'AUTORITE ORGANISATRICE DE LA MOBILITE	40
9.3.	REPENSER LA GOUVERNANCE LOCALE DES MOBILITES	41
10.	PROJETS DE TRANSPORTS EN COMMUN EN SITE PROPRE (TCSP).....	44
10.1.	METRO : SUJET MINEUR DE LA CAMPAGNE.....	44
10.2.	TRAMWAY ET TRAM-TRAIN : UN MODE TOUJOURS ATTRACTIF.....	44
10.3.	BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE : PLUSIEURS PROJETS.....	45
10.4.	TELEPHERIQUES : PROJETS A GRENOBLE, LILLE, LYON ET TOULOUSE.....	45
10.5.	TRANSPORTS FLUVIAUX : UN MODE POPULAIRE.....	45
11.	RER METROPOLITAINS	46
11.1.	NANTES : LARGE CONSENSUS	46
11.2.	BORDEAUX : SOUTIEN DES PRINCIPAUX CANDIDATS.....	46
11.3.	GRENOBLE : LARGE SOUTIEN	47
11.4.	AIX-MARSEILLE : UN CONCEPT PARTAGE, AUX CONTOURS ENCORE FLOUS	47
11.5.	LILLE : UN CONCEPT MOBILISE PAR LES CANDIDATS DE GAUCHE	47
11.6.	TOULOUSE : UN CONCEPT QUI RASSEMBLE LES OPPOSANTS AU MAIRE SORTANT	47
11.7.	SAINT-ETIENNE : AMELIORATION DE LA DESSERTE FERROVIAIRE.....	47
12.	INFRASTRUCTURES ROUTIERES.....	48
12.1.	UNE PROPOSITION RECURRENTE : LA CONSTRUCTION DE PARKINGS RELAIS	48
12.2.	DE RARES PROJETS DE CONTOURNEMENT ROUTIER	48
12.3.	LA VOIRIE ET SON ENTRETIEN, UNE THEMATIQUE RAREMENT ABORDEE	49
13.	LES INFRASTRUCTURES ET LEUR FINANCEMENT COMME MARQUEUR POLITIQUE ?.....	50
14.	LOGISTIQUE	52
14.1.	LA LOGISTIQUE : UN ENJEU PEU PORTE PAR LES CANDIDATS	52
14.2.	IMMOBILIER, TRANSFERT MODAL, REGLEMENTATION DES VEHICULES ET DE LA CIRCULATION : LEVIERS DE LA POLITIQUE LOCALE EN MATIERE DE LOGISTIQUE.....	52
14.3.	LES OBJECTIFS ASSIGNES A UNE POLITIQUE LOCALE DE LA LOGISTIQUE : REDUCTION DES NUISANCES, DYNAMISATION ECONOMIQUE ET ORGANISATION SOCIALE DU TRAVAIL.....	54
15.	TRANSPORT REGIONAL OU NATIONAL : ENJEUX D'INFRASTRUCTURES ET DE SERVICES	55
15.1.	AEROPORTS : ACCESSIBILITE ET GESTION DES NUISANCES DANS LES METROPOLES, DESENCLAVEMENT DU TERRITOIRE OU OPPOSITION A L'AERIEN DANS LES VILLES MOYENNES.....	55
15.2.	LIAISONS FERROVIAIRES : LES CHALLENGERS PROMETTENT DE NOUVELLES LIAISONS, LES MAIRES SORTANTS DEFENDENT LE MAINTIEN DES LIAISON EXISTANTES.....	56
15.3.	GARES ROUTIERES : DES PROJETS A LILLE, PARIS, ET BORDEAUX	56
15.4.	GARES FERROVIAIRES : OBJETS DE CLIVAGE A PARIS	57

ANALYSES TERRITORIALES.....	58
1. ABBEVILLE.....	58
2. BORDEAUX	59
3. CHARLEVILLE-MEZIERES	61
4. CHATEAUROUX.....	62
5. CHERBOURG-EN-COTENTIN	63
6. DIJON.....	64
7. GRENOBLE	66
8. LILLE.....	68
9. LIMOGES.....	70
10. METROPOLE DE LYON	72
11. MULHOUSE.....	76
12. NANTES	78
13. PARIS.....	80
14. PERPIGNAN	94
15. ROUEN.....	95
16. SAINT-DENIS	97
17. SAINT-ETIENNE	99
ANNEXE 1 : ECHANTILLONS UTILISES DANS LES DIFFERENTES NOTES PRESENTEES.....	101
ANNEXE 2 : RESULTATS DU PREMIER TOUR DES ELECTIONS MUNICIPALES 2020 DANS LES COMMUNES SUIVIES PAR TDIE	102

ANALYSES THEMATIQUES

1. Urbanisme

Echantillon : Bordeaux, Charleville-Mézières, Châteauroux, Cherbourg, Grenoble, Paris, Limoges, Communauté Paris Saclay (Massy, Orsay, Saclay, Palaiseau), Mulhouse, Nantes, Saint-Denis, Saint-Etienne, Lille, Abbeville, Dijon, Toulouse, Aix-Marseille-Provence (Marseille, Aix, Aubagne), Rouen, Toulouse.

Avant même d'envisager des politiques publiques de mobilité (transports collectifs, individuels ou partagés), l'aménagement du territoire, l'urbanisme, des dispositions d'organisation sociale (travail, santé, administration, services à domicile ou à proximité) sont déjà des outils qui déterminent les besoins de mobilité. Ils orientent les modes privilégiés, voire suppriment la nécessité de déplacements.

La relation entre urbanisme et mobilité n'est pas toujours abordée de façon explicite par les programmes examinés, mais elle reste au cœur du débat. Elle est actualisée à travers deux préoccupations dont la mise en avant réciproque illustre parfois des options politiques différentes :

- Pour faire face aux défis du réchauffement climatique, pour que la ville contribue à l'effort de réduction des émissions de GES du transport en zone urbaine, est-il possible, et opportun, de limiter le volume global des déplacements, et plus précisément le volume des déplacements carbonés ?
- Comment concilier le cadre de vie des habitants, notamment dans les centres d'agglomérations, et la fluidité des déplacements ?

En résumé : les transports ne sont-ils qu'un symptôme d'un indicateur de dynamisme d'une agglomération, ou doivent-ils être un outil au service d'une politique globale ? Les candidats répondent tous à cette question à leur manière, en croisant un diagnostic de l'état de leur ville et de leur agglomération à des éléments d'orientation politique. A travers cette analyse, où se jouent des facteurs de très long terme liés à l'organisation territoriale de ces ensembles urbains, et des dynamiques de court terme liées aux mutations sociales et économiques dont les transports sont parties prenantes, la question des données disponibles et de l'échelle de la réflexion est centrale.

Plusieurs candidats font explicitement le lien entre le développement urbain et les enjeux de transport du territoire, à l'image de la liste « Abbeville demain, Abbeville debout » (LFI/EELV), qui explique dans sa réponse à notre questionnaire que « en tant qu'urbaniste, notre candidat tête de liste, Angelo Tonolli a aussi à cœur la prise en compte des effets induits par l'offre de logements sur les transports et vice-versa ».

A la lecture des différentes propositions, on ressent un désir partagé de proximité. Il s'exprime particulièrement dans la Communauté d'agglomération Paris-Saclay. Ce désir de proximité peut être lié à un objectif de dynamisme économique du territoire (à Bordeaux notamment), de cadre de vie, de réduction de l'impact des mobilités, ou encore d'une meilleure efficacité dans la mobilité.

Ce lien entre urbanisme et transport semble être particulièrement mis en avant par les candidats LFI, UPR et RN. Les candidats EELV sont à l'origine d'un nombre important des propositions relatives au rôle des entreprises dans l'organisation des mobilités recensées dans cette note.

Document de travail – TDIE – Mis en ligne le 11/06/2020

1.1. Proximité et accessibilité : deux enjeux explicites, et parfois contradictoires, du rôle d'une politique locale des transports

Anne Hidalgo, la maire sortante de Paris (PS) et Phillipe Poutou (Bordeaux, NPA) interrogent les conséquences de l'implantation des lieux d'activité sur le territoire de la ville sur les flux pendulaires quotidiens générés, que ce soit pour le fret ou les déplacements de personnes.

Les « générateurs de flux », dont notamment les centres hospitaliers, suscitent des mentions nombreuses. A Nantes, le nouveau centre hospitalier a été un enjeu fort de la campagne municipale : Laurence Garnier (LR) et Valérie Oppelt (LREM) estiment que son implantation nuit à son accessibilité. A Charleville-Mézières, le maire sortant Boris Ravignon (LR) souhaite également financer un plan de déplacement pour l'hôpital de la ville. Pour Michel Kfoury (Abbeville, SE) les besoins de mobilité sont créés par le manque de services de proximité. Christophe Dumont (Charleville-Mézières, EELV) prend le problème dans l'autre sens et explique que la baisse de la vitesse des voitures est une manière de participer à l'attractivité de la ville en améliorant le cadre de vie.

A Bordeaux, trois candidats se positionnent en faveur de plus de proximité : « retour en ville des artisans, des commerces et des acteurs de l'économie sociale et solidaire » pour Pierre Hurmic (EELV) ; création de 16 quartiers dotés d'une conciergerie rassemblant les services publics pour Thomas Cazenave (LREM) ; « relocaliser les activités pour produire et consommer sur place » pour Bruno Paluteau (RN). A Grenoble, le candidat Bruno de Lescure (GJ) souhaite également développer les services de proximité. Enfin, le concept de « ville du quart d'heure » rassemble les maires sortantes Anne Hidalgo (Paris, PS) et Michèle Lutz (Mulhouse, LR).

1.2. Limiter le développement urbain pour préserver le cadre de vie ou l'environnement, ou mieux le coordonner avec les politiques de transport

Dans les grandes agglomérations, maîtriser le foncier pour préserver un cadre de vie

Dans la Communauté Paris-Saclay, Hella Kribi-Romdhane (Massy, DVG) estime que le développement urbain est trop rapide et menace les mobilités et les espaces verts. Trois autres candidats de la communauté d'agglomération souhaitent limiter le développement urbain de leur territoire : Louis Leroy (Orsay, DVD) est en faveur d'un « moratoire sur les constructions collectives pendant deux ans » ; Eric Lucas (Orsay, DVD) veut « stopper la densification » ; et Michel Senot (Saclay, SE) souhaite préserver « l'esprit village » et « garder la maîtrise de l'urbanisation face aux choix que l'État et la Région pourraient imposer ». De même, Pascal Jarty (Bordeaux, SE) veut arrêter les opérations d'urbanisme, et Bruno de Lescure (Grenoble, GJ) souhaite plus de maîtrise du foncier.

Maîtrise du foncier dans le cadre de la transition écologique

D'autres candidats inscrivent la maîtrise du foncier dans une logique de transition écologique. Bernard Drobenko (Limoges, EELV) et Julien Poix (Lille, LFI) veulent réviser les documents d'urbanisme, le premier pour aller vers plus de densification, le second « pour limiter les déplacements ». A Nantes, Hugo Sonnier (UPR), veut « limiter la métropolisation de la ville ». Trois candidats expliquent qu'ils souhaitent penser les nouveaux aménagements en fonction de leur impact sur le climat : à Lille, la maire sortante Martine Aubry (PS), veut des « critères d'aménagement bas carbone » et Marc-Philippe Daubresse (LR) souhaite un « budget vert en évaluant pour chaque grand poste du budget son impact pour le climat et le bien-être des lillois » ; à Abbeville, Angelo Tonolli (LFI) entend « juger tous les

projets en fonction de leur impact écologique ». Le candidat Thomas Cazenave (Bordeaux, LREM) porte un projet « fondé sur la sobriété des usages plutôt que sur les grandes infrastructures ».

Assurer un développement coordonné entre urbanisme et mobilités

A Aix, deux candidats donnent des précisions sur la forme d'urbanisation qu'ils souhaitent pour leur ville : Marc Pena (PS/LFI) veut urbaniser en fonction de la structuration des transports et autour des pôles d'échange, et Dominique Sassoon (EELV) veut « supprimer les fractures urbaines et renforcer le lien entre le centre et la périphérie ».

A Paris, où la compétence mobilité est exercée par la Région, la maire sortante Anne Hidalgo (PS) estime que les projets urbains prennent déjà correctement en compte la question de la mobilité, mais qu'en revanche les projets d'infrastructures de transport ne prennent pas suffisamment en compte leur relation aux espaces publics.

1.3. Intégrer les entreprises aux outils et relais de la politique de mobilité ?

Neuf candidats de notre échantillon évoquent le rôle des entreprises pour répondre aux enjeux de mobilité sur leur territoire : les candidats EELV de Nantes, Marseille, Lille, Cherbourg, et Toulouse, les candidats LR de Lille et de Bordeaux, le candidat LREM de Bordeaux et le candidat PS de Toulouse. La plupart souhaitent favoriser le covoiturage. Barzin Viel-Bonyadi (EELV, Cherbourg) souhaite également des navettes et Marc-Philippe Daubresse (LR, Lille) est le seul à évoquer le vélo. Nicolas Florian (LR, Bordeaux) et Pierre Cohen (PS, Toulouse) évoquent le développement du télétravail, et Julie Laernoès (EELV, Nantes) souhaite financer des espaces de coworking « dans toutes les communes de l'agglomération ». Enfin, Antoine Maurice (EELV, Toulouse) souhaite conditionner les aides aux entreprises à l'adoption d'un PDME.

1.4. Développer des outils de connaissance des mobilités locales

A noter qu'à Charleville-Mézières, le maire sortant Boris Ravignon (LR) se félicite de la création d'une agence d'urbanisme dans sa ville (une antenne de l'agence d'urbanisme de Reims). Sur la question de l'étude des mobilités locales, la maire sortante de Paris, Anne Hidalgo (PS), précise dans sa réponse à notre questionnaire que « les données sont notoirement insuffisantes », notamment celles issues de l'Enquête globale déplacements (EGT) et des comptages réalisés par la Ville.

2. Vélo

2.1. La pratique du vélo : un consensus politique qui se décline en une diversité de propositions

Echantillon : Bordeaux, Charleville-Mézières, Cherbourg-en-Cotentin, Grenoble, Mulhouse, Nantes et Saint-Etienne

Le « programme vélo » occupe une place importante dans le programme de la plupart des candidats aux élections municipales 2020, à l'exception des candidats du RN. Dans certain cas, l'essentiel des propositions relatives aux mobilités se rapportent au vélo. Ce consensus apparent ne doit cependant pas masquer une certaine diversité au sein des propositions en faveur du vélo. On peut regrouper les différentes propositions en 9 catégories principales (classées ici par fréquence constatée) :

1. **Continuité du réseau cyclable.** C'est la proposition la plus consensuelle, celle qui permet à toutes les listes de se positionner « pro-vélo ». Pour Alain Carignon (LR) à Grenoble ou Benoît Arrivé (PS) à Cherbourg, les propositions vélos se résument à ce point.
2. **Sites propres et infrastructures.** La plupart des candidats proposent de mettre en place des « voies dédiées » et « identifiées », parfois des « voies douces ». C'est une déclinaison du point précédent. Cette proposition est souvent caractérisée comme une mesure de sécurité et donc d'attractivité pour la pratique du vélo. A Mulhouse, 6 candidats s'accordent sur cette proposition. A Bordeaux, Pierre Hurmic (EELV) mentionne l'entretien des infrastructures. Dans les métropoles, les candidats évoquent aussi des « autoroutes vélos » (également appelées « vélopolitain », « chronovélo », « réseau express vélo »).
3. **Services et entretien.** Un nombre important de programmes font figurer la mise en place de « maison du vélo » ou de stations-services pour le vélo (gonflage, réparation, recharge...). Ces propositions figurent notamment sur les programmes des candidats LR et EELV, et sont absentes des programmes LREM étudiés. C'est une proposition consensuelle à Nantes notamment.
4. **Stationnement.** La question du stationnement des vélos (arceaux, stationnement sécurisé) est évoquée par un nombre substantiel de listes. Les candidats EELV opposent le stationnement des vélos à celui des voitures.
5. **Vélos en libre-service et location.** Le sujet des vélos en libre-service (VLS) et de la location de vélos est évoquée :
 - à Saint-Etienne : le PS propose un système VLS, et EELV un parc de location longue durée.
 - à Nantes : PS et UPR souhaitent étendre le réseau de VLS, et LFI veut des prêts gratuits pour les jeunes.
 - à Bordeaux : LR propose l'extension du réseau, EELV sa gratuité pour les jeunes.
 - à Cherbourg : mise en place d'un système VLS proposé par LREM et EELV/LFI.
6. **Vélos et transports en commun.** L'intermodalité, et notamment la possibilité d'embarquer les vélos dans les transports en commun (tramway, bus) est évoquée par les candidats UPR de Nantes et de Bordeaux. A Bordeaux, les candidats LR et LREM souhaitent mettre en place des barges dédiées à la traversée des vélos.
7. **Apprentissage du vélo,** notamment pour les enfants. Cette question est abordée par des candidats LR (Bordeaux, Nantes) et EELV (Grenoble, Bordeaux) de grandes métropoles.
8. **Régulation de la circulation.** Les candidats LR de Bordeaux et Nantes souhaitent limiter la vitesse de circulation en centre-ville à 30 km/h. A Nantes, la maire sortante PS propose de renforcer la verbalisation des usagers qui bloquent les voies cyclables, et la candidate LFI

souhaite élargir les pistes cyclables (2 m) et les placer sur la chaussée plutôt que sur les trottoirs.

9. **Aide à l'achat et promotion du vélo.** Deux candidats LR, à Saint-Etienne et à Bordeaux, souhaitent augmenter l'aide à l'achat de vélos électriques. C'est aussi le cas de Margot Medkour (LFI) à Nantes.

Par ailleurs, 9 listes donnent des précisions sur le budget qu'elles souhaitent consacrer spécifiquement au vélo. Ainsi, à Nantes, la maire sortante PS Johanna Rolland propose de « doubler le budget vélo par habitant de 13 à 26 € par habitant, soit 100 M€ sur 6 ans ». Julie Laernoës (EELV) évoque 115 M€ sur le mandat, Valérie Oppeldt (LREM) 120 M€, et Hugo Sonnier (UPR) 60 M€.

La politique vélo est abordée différemment dans les villes de taille plus faible, où les propositions se concentrent sur le réseau et les infrastructures, et dans les métropoles plus importantes, où des propositions plus globales sont faites sur la mise en place d'un véritable système vélo. Les programmes des maires sortants, PS ou LR, et des candidats EELV, sont en général ceux qui présentent leurs propositions pour le développement de l'usage du vélo de la manière la plus large.

2.2. Au-delà du consensus : des grandes villes plus concernées, et des candidats de droite moins unanimes

Echantillon : Abbeville, Bordeaux, Charleville-Mézières, Châteauroux, Cherbourg-en-Cotentin, Dijon, Grenoble, Limoges, Lille, Mulhouse, Nantes, Paris, Perpignan, Saint-Denis, Saint-Etienne, Rouen.

Au-delà du consensus autour de l'affichage politique en faveur du vélo, l'analyse croisée des débats programmatiques au sein des communes de l'échantillon révèle deux clivages (de faible intensité) : un clivage territorial et un clivage politique.

Le vélo est un thème important parmi les propositions des candidats dans les plus grandes communes, tout particulièrement à Bordeaux, mais aussi à Dijon, Rouen, Lille, Saint-Etienne, Paris et Grenoble. Il est parfois un des thèmes majeurs d'un candidat, et représente souvent la partie la plus importante du volet mobilité. Dans les plus petites villes de notre échantillon, la thématique mobilité est moins importante dans la campagne, et les propositions en faveur du vélo moins développées. A Charleville-Mézières, le thème est surtout porté par le candidat EELV ; à Perpignan, par le candidat LREM ; et à Limoges, par les candidats EELV et LREM. A Abbeville, le vélo est mentionné par 4 des 5 principales listes, mais principalement du point de vue du développement touristique (cyclotourisme).

Dans les villes moyennes, ce sont surtout les candidats des listes EELV et LREM qui portent la thématique du vélo. Dans les grandes villes, tous les candidats, quel que soit leur parti, se positionnent en faveur du développement de la pratique du vélo. On observe cependant dans plusieurs villes des programmes moins détaillés de la part des candidats LR. A Grenoble, le maire sortant EELV et le candidat PS proposent les programmes vélo les plus denses, avec par exemple la mention de l'apprentissage à l'école. A Paris, la candidate LR est la seule tête de liste à ne pas avoir participé en personne au débat organisé par Mieux se Déplacer à Bicyclette (MDB), une association pro-vélo. A l'inverse, on peut citer par exemple les maires sortants LR de Bordeaux et Saint-Etienne, qui affichent le bilan des politiques menées en faveur du vélo au cours de leur mandat finissant comme des éléments forts de positionnement politique.

2.3. Les projets d'infrastructures cyclables représentent en nombre l'essentiel des projets d'infrastructures nouvelles

Echantillon : Abbeville, Aix-en-Provence, Aubagne, Bordeaux, Charleville Mézières, Châteauroux, Cherbourg, Dijon, Grenoble, Lille, Limoges, Lyon, Marseille, Mulhouse, Nantes, Paris, Perpignan, Rouen, Saint-Étienne et Toulouse.

Aménagements cyclables

Si la question de l'entretien de la voirie ne concentre pas l'attention des candidats (voir 12.3), celle des aménagements cyclables au contraire est très présente dans les discours. En effet, 85 listes proposent de développer les itinéraires cyclables (pistes cyclables, voies vertes, double sens cyclables...) et 40 les stationnements pour vélo. Pour 18 listes ce sont les seules propositions d'infrastructures qu'elles proposent. Cela est particulièrement visible dans les plus petites villes de notre échantillon où les projets d'aménagements cyclables éclipsent les autres projets d'infrastructure.

- À Abbeville, deux listes (Demarthe, UDI et Dovergne, LREM) sur quatre ne proposent que des aménagements liés au vélo.
- À Charleville-Mézières, les seules infrastructures proposées sont des aménagements cyclables. Elles sont proposées par les candidats Dumont (EELV) et Ravignon (LR).
- À Châteauroux, une des trois listes (Léaument, LFI) proposant des projets d'infrastructures ne propose que des projets pour les vélos.
- À Cherbourg, les quatre listes ont répondu à l'enquête Municipales 2020 – parlons vélo de la FUB¹. Elles proposent toutes des aménagements cyclables, pour la liste de David Margueritte (LR) il s'agit même du seul projet d'infrastructure proposé.
- À Mulhouse, sur 6 listes proposant des infrastructures, deux ne proposent que des aménagements cyclables : Lutz (maire sortante LR) et Spinali (SE).

Plan vélo et schéma directeur vélo

29 candidats mettent en avant un « plan vélo » dans leurs propositions et trois évoquent un « schéma directeur vélo ». De plus, parmi les 29 candidats proposant des plans vélo, seulement six avancent un financement : Thomas Cazenave à Bordeaux (LREM), Christophe Dumont à Charleville-Mézières (EELV), Valérie Oppelt (LREM) et Hugo Sonnier (UPR) à Nantes, François Rebsamen à Dijon (PS) et Antoine Maurice à Toulouse (Archipel Citoyen).

Développer le vélo à l'échelle de l'agglomération

La prise en compte de l'agglomération dans les projets des candidats pour la mise en place d'infrastructures est presque inexistante. Cependant, dans le cadre des politiques vélo, certains candidats font référence à l'agglomération, en particulier pour la mise en place de pistes cyclables continues sur plusieurs communes de l'intercommunalité ou pour la création de stationnements vélo aux différentes stations des réseaux de transport en commun afin de faciliter l'intermodalité.

¹ Fédération française des usagers de la bicyclette

3. Politique piétonne

Echantillon : Abbeville, Aix-en-Provence, Aubagne, Bordeaux, Charleville-Mézières, Châteauroux, Cherbourg, Dijon, Grenoble, Lille, Limoges, Marseille, Massy, Mulhouse, Nantes, Orsay, Palaiseau, Paris, Perpignan, Rouen, Saclay, Saint-Denis, Saint-Etienne, Toulouse (24 villes, 162 listes).

La place des piétons en ville est une thématique abordée par presque toutes les listes pour lesquelles nous avons pu identifier des éléments programmatiques, et cela indépendamment de la taille des communes et des étiquettes politiques des candidats (rappelons que notre échantillon est essentiellement composé de villes-centres). Beaucoup des programmes précisent le niveau de leur ambition, et les moyens pour y parvenir.

Ces listes sont presque unanimement favorables à l'augmentation de la place dévolue aux mobilités piétonnes. Seulement trois exceptions ont pu être notées : la liste RN à Dijon, qui souhaite transformer certaines aires piétonnes en zone 30, Marcel Campion (DVD) et Serge Federbusch (RN) à Paris, qui proposent l'un comme l'autre le retour de la circulation automobile sur les voies sur berges.

Mais, si l'objectif bénéficie d'une quasi-unanimité, les moyens, la méthode ou les raisons en varient significativement.

3.1. Piétonnisation et réduction des vitesses de circulation

Transférer tout ou partie d'un segment de voirie dédiée à l'automobile vers l'usage piéton, c'est-à-dire piétonniser, peut prendre plusieurs formes : la piétonnisation – permanente – de certaines zones de la ville, des piétonnisation temporaires, certains week-ends en particulier, ou bien une cohabitation des différents usages de l'espace urbain (zones 30 ou zones de rencontre (20 km/h)).

La piétonnisation de certains espaces urbains

Les candidats proposent la piétonnisation :

- Du centre-ville : LO à Charleville, LFI à Lille, le PCF/PS à Charleville, EELV à Aubagne, Charleville, Limoges et Toulouse, le PS à Paris et Saint-Etienne, DVG (Giovannageli) à Aubagne, Châteauroux, Palaiseau, LREM à Lille et Mulhouse, UPR à Bordeaux ;
- Autour des écoles : le PC à Charleville, EELV à Lille, Paris et Grenoble, LREM à Paris ;
- Dans les quartiers : EELV à Lille, Paris, LFI à Nantes, LREM à Paris, LREM dissident à Paris.

Au-delà de faciliter les déplacements à pied, il s'agit ainsi d'apaiser certains lieux de la vie citadine. C'est un enjeu de partage de l'usage de la voirie. Si ne transparait pas de différence en fonction de la taille des villes, cette demande est toutefois formulée plus facilement à gauche de l'échiquier politique.

Des piétonnisations occasionnelles

Les piétonnisations temporaires peuvent être des moyens comme des objectifs, c'est-à-dire qu'elles constituent des expérimentations préalables d'une piétonnisation plus large ou, plus simplement, l'objectif en tant que tel :

- Piétonisation test : DVG à Abbeville, LFI à Nantes, PS à Rouen, UDI à Abbeville.
- Piétonisation occasionnelle : LFI à Châteauroux (le week-end) ou Nantes, EELV à Palaiseau (des « tranches horaires »), le PS à Lille, SE à Abbeville (une fois par semaine) et Perpignan (une fois par mois), DVD à Orsay (Peral), LR à Bordeaux (une fois par mois).

Ici encore, la taille de la ville considérée n'apparaît pas comme déterminante. De même, les piétonnalisations occasionnelles sont proposées indépendamment des couleurs politiques des candidats. Il n'en va cependant pas de même pour les piétonnalisations test, qui sont proposées essentiellement par des partis se plaçant à gauche du spectre politique.

Zones de rencontre et zones 30, un autre partage modal de l'espace urbain

Si le Code de la route s'est construit principalement avec des règles de comportement pour les automobilistes et avec le souci de fluidifier la circulation automobile, zones 30, ou zones de rencontre (20 km/h) permettent à tous les usages de la rue, modes doux ou actifs comme automobiles, individuels ou collectifs, de partager autrement la chaussée. C'est une vision du « code de la rue », réclamée par certaines listes. Il s'agit de proposer un apaisement de la ville, de favoriser la circulation de tous : PMR, poussettes, enfants (le PS à Lille propose une ville « à hauteur d'enfant ») ou personnes âgées. Cette démarche est proposée par :

- LFI à Limoges ;
- EELV à Aubagne, Bordeaux (à l'intérieur des boulevards), Lille, Limoges, Palaiseau, Saint-Etienne et Toulouse ;
- DVG à Abbeville (généraliser les zones 30 et partagées), Aubagne et Limoges (entre vélos et piétons) ;
- Le PS à Lille ;
- SE (Ravignon) à Charleville ;
- LREM à Limoges ;
- LR à Limoges, Nantes et Toulouse ;
- Le RN à Châteauroux.

Ici encore, les candidats de gauche (LFI, EELV, DVG, PS) sont plus nombreux à proposer la mise en place de zones de rencontre ou de zones 30 que les candidats de centre ou à droite (SE, LREM, LR, RN).

Perpignan et Marseille, deux cas particuliers

Les propositions pour favoriser la place du piéton en ville sont dominantes dans la plupart des villes de notre échantillon. Par contraste, à Perpignan et Marseille, cette thématique occupe une très faible place dans les éléments programmatiques des candidats, et les ambitions affichées sont moindres. En effet, dans la capitale catalane, seuls les candidats Ripoull (SE) et Grau (LREM) évoquent la place de la marche en ville. La première propose la piétonnisation du centre une fois par mois, tandis que le second a élaboré une vision plus globale d'un système marche, sans toutefois déterminer d'objectif quantifiable. A Marseille, seules les candidates Rubirola (PS) et Ghali (DVG) mentionnent des éléments en faveur de la marche : « libération des trottoirs pour favoriser et sécuriser les déplacements à pied » pour l'une, « permettre de sillonner la ville en sécurité » pour l'autre. L'objectif affiché y est donc seulement de rendre la marche possible.

3.2. Les outils en faveur du développement de la marche : vers un véritable « système piéton »

On peut distinguer entre des propositions méthodologiques et des outils en faveur d'une plus grande facilité de la marche.

Des propositions de concertation

Certains candidats proposent d'associer riverains et commerçant à la mise en place des espaces piétonniers.

- LFI à Lille ;
- EELV à Aubagne ;
- Le PS à Lille et Toulouse ;
- DVG à Abbeville ;
- LR à Nantes.

Les concertations constituent, en plus d'un test, comme évoqué plus haut, un moyen destiné à favoriser l'acceptation de la piétonnisation. Qui plus est, en partageant l'élaboration de cette politique publique, l'objectif est également de favoriser sa pertinence et son efficacité.

Des éléments d'un système piéton

Certaines listes précisent les aménagements qui favoriseraient la « marchabilité » de la ville. Il ne s'agit plus seulement d'accroître l'espace qui permet la marche, mais de faciliter ce mode de déplacement :

- La sécurisation des cheminements et des traversées (LFI à Lille, DVG à Abbeville, LREM dissident à Paris) ;
- Accroître l'espace consacré aux piétons (LREM à Bordeaux) ;
- La propreté des trottoirs (DVG à Abbeville, RN à Aubagne) ;
- La création de mobilier urbain adapté, tels que des bancs, ou des fontaines, l'amélioration de l'éclairage, l'implantation de panneaux indicateurs, la suppression de potelets (LFI à Lille et Nantes, le PS à Lille et Toulouse, DVG à Cherbourg, LREM à Nantes, LR à Bordeaux).

3.3. De la santé à la sécurité en passant par l'environnement : de multiples objectifs assignés à la politique piétonne

Certains candidats précisent les objectifs assignés à leurs propositions de politiques en faveur de la marche.

- La santé (EELV à Bordeaux) ;
- La convivialité, l'esprit de village (EELV à Bordeaux, à Paris, SE à Saclay) ;
- L'environnement (EELV à Bordeaux et Saint-Etienne, LR à Nantes) ;
- La sécurité (PA à Aix, EELV à Bordeaux, LREM dissident à Paris) et les candidats favorables à la piétonnisation autour des écoles ;
- Le commerce (SE et UDI à Abbeville, EELV à Aubagne, DVD à Orsay (Peral))
- Le tourisme (LREM à Nantes) ;
- La promenade (DVG à Abbeville, Rouen, G.s à Aix, LREM à Nantes et Rouen, LREM dissident à Paris, LR à Châteauroux) ;
- La marche est tant que telle (LFI à Limoges, EELV à Bordeaux, Mulhouse, Nantes, le PS à Paris, SE à Mulhouse, LREM à Nantes, LR à Cherbourg, UDI à Massy).

Il s'agit donc bien là de la mise en valeur de la marche comme mode de déplacement en tant que tel. Le report modal est devenu un objectif politique, faisant écho aux thématiques de la « ville du quart d'heure » comme de la « ville apaisée ». Une conséquence en est une demande généralisée de l'adaptation de l'espace public à ses besoins. La ville a été largement dédiée à la circulation automobile, et la marchabilité en a pâti. Il serait donc nécessaire de rééquilibrer les modes de déplacements. Anne Hidalgo, à Paris, l'explique : « nous cherchons à changer le paradigme en faisant de la ville du tout-voiture la ville qui donne la priorité aux mobilités actives, collectives et partagées ».

La place consacrée aux piétons n'apparaît pas comme un marqueur politique déterminant mais relatif : tous les partis soutiennent le développement de la marche – mais ce soutien est plus fréquent à gauche du spectre politique.

4. Zones à faibles émissions mobilités, péages urbains et interdiction des moteurs diesel

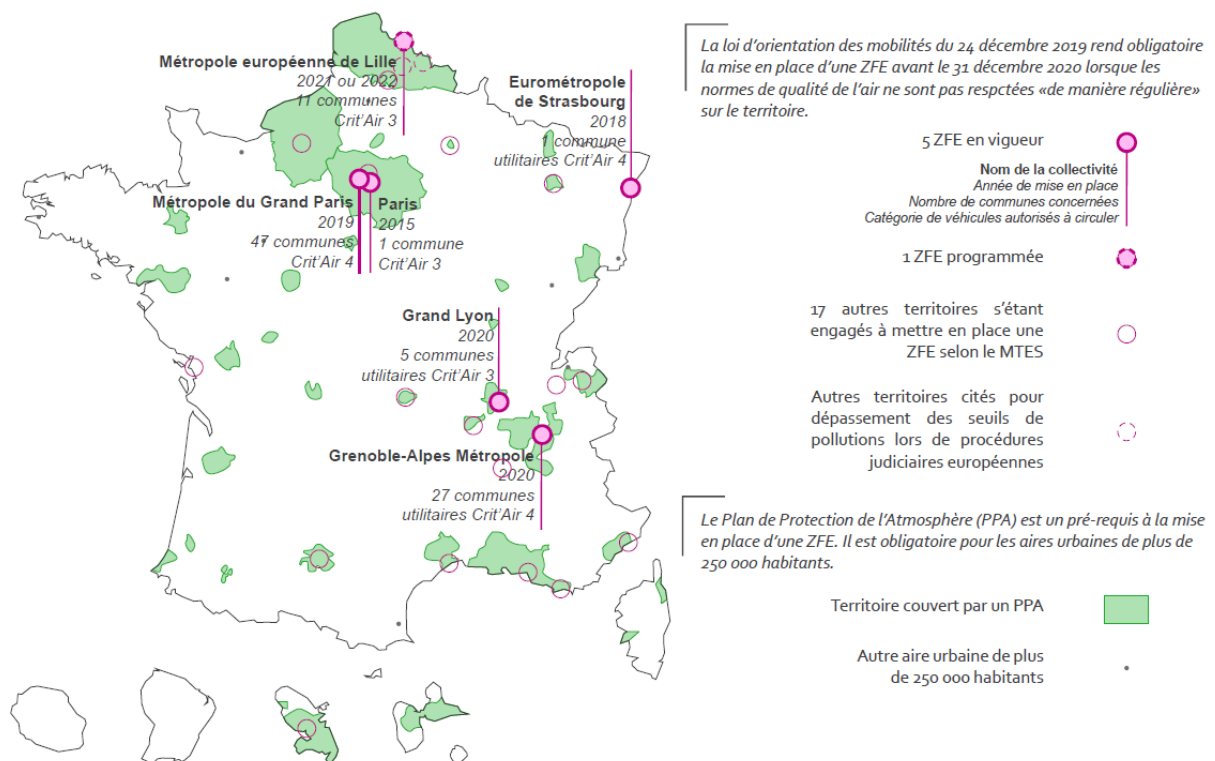
Echantillon : Abbeville, Aubagne, Bordeaux, Charleville, Châteauroux, Cherbourg, Grenoble, Lille, Limoges, Marseille, Massy, Mulhouse, Nantes, Orsay, Palaiseau, Paris, Perpignan, Rouen, Saclay, Saint-Etienne, Toulouse.

4.1. Zones à faibles émissions : un dispositif en cours de déploiement

Avec la Loi d'orientation des mobilités (LOM), les Zones à faibles émissions (ZFE) ont remplacé les Zones à circulation restreinte (ZCR). Les ZFE limitent l'accès à des zones urbaines définies aux véhicules ne disposant pas des vignettes Crit'Air exigées. Dans les zones qui disposent d'un Plan de protection de l'atmosphère (PPA, obligatoire pour les aires urbaines de plus de 250 000 habitants), l'autorité de police – le maire ou le président de l'intercommunalité – peut mettre en place une ZFE et définit ses Crit'Air (Crit'Air 0 à Crit'Air 6, voir annexe) et leurs périmètres. La mise en place d'une ZFE est obligatoire avant le 31 décembre 2020 en cas de dépassement de seuils (définis par décrets) de concentrations de polluants dans l'atmosphère.

- A cette date, cinq ZFE sont déjà opérationnelles, et 18 autres territoires ont programmés ou se sont engagés à mettre en place une ZFE (voir carte).

Etat des lieux de la mise en place des Zones Faibles Emissions mobilité (ZFE) en France



Etat des lieux de la mise en place des Zone à faibles émissions mobilité (ZFE) en France, TDIE, mars 2020

4.2. Peu de projets de ZFE dans les programmes des candidats

Malgré le cadre clair posé par la loi, et le caractère politiquement sensible par nature des ZFE (périmètre, véhicules autorisés), les ZFE sont relativement peu présentes dans les campagnes municipales observées. Au total, bien qu'une vingtaine de candidats évoquent la mesure – principalement issus de partis écologistes, de gauche ou de LREM –, la mesure est rarement mise en valeur. Elle est plusieurs fois citée comme un repoussoir.

Certains candidats abordent le sujet de manière plus directe, en se positionnant pour l'interdiction de véhicules diesels ou thermiques. Même si le nom du dispositif n'est pas directement cité, cette proposition est aussi à mettre en lien avec les ZFE : les véhicules diesel sont limités, pour les plus récents, aux vignettes Crit'Air 2, et les véhicules thermiques en général sont limités aux vignettes Crit'Air 1.

Cette faible publicité de la ZFE laisse envisager un débat qui aura surtout lieu lors du « troisième tour », à l'échelle intercommunale.

21 candidats se positionnent en faveur d'une ZFE :

- A Paris, où une ZFE a été mise en place dès 2015 : la maire sortante PS Anne Hidalgo souhaite interdire la circulation des véhicules diesel en 2024. Belliard (EELV, Paris), propose de limiter la ZFE au Crit'Air 0 et 1 en 2026. Dati (LR) souhaite également lutter contre le diesel mais « pas contre la voiture ».
- A Saint-Denis, qui ne fait pas partie de la ZFE métropolitaine mise en place en juillet 2019 : Russier (maire sortant, PCF), Aidara (LREM) et Hanotin (PS) y sont favorables. Le maire sortant précise une condition : « que cela s'accompagne de mesures réelles pour l'acquisition de véhicules propres ».
- A Lille, où le principe de mise en place d'une ZFE a été voté par le conseil métropolitain en juin 2019 : Aubry (maire sortante PS), Baly (EELV) et Spillebout (LREM) y sont favorables. Cette dernière souhaite « la sortie du diesel » en 2026 et la « sortie de l'essence » en 2035. Aubry souhaite mettre en place une « prime métropolitaine » pour aider à la conversion des véhicules. Le programme métropolitain EELV souhaite étendre la ZFE existante.
- A Bordeaux : Cazenave (LREM) souhaite transformer le centre-ville en ZFE d'ici 2026. La proposition pourrait ne concerner que les bus et les véhicules de logistique urbaine.
- A Grenoble, où la ZFE est opérationnelle depuis février 2020, et interdit l'accès aux véhicules utilitaires ne disposant pas de vignette Crit'Air 4 ou inférieur, Noblecourt (PS) souhaite interdire les moteurs diesels en 2032. Eric Piolle, le maire sortant EELV, souhaite interdire les véhicules utilitaires diesel en 2025, et imposer des restrictions aux véhicules particuliers d'ici 2030. Il prévoit des mesures d'accompagnement.
- A Lyon, où la ZFE entrée en vigueur en 2020 interdit l'accès aux véhicules utilitaires ne disposant pas de vignette Crit'Air 3 ou inférieur, Doucet (EELV) souhaite interdire l'accès à tous les véhicules motorisés, et prévoit une compensation et des aides pour le vélo, l'autopartage ou les transports en commun.
- A Rouen : Bures (DVD) souhaite mettre en place une ZFE « sur 3 ans » et Louvel (LREM/LR) souhaite une ZFE « en cas de pic de pollution ».
- A Toulouse : Moudenc (LR).
- A Nantes : Rolland (PS).
- A Limoges : Dobrenko (EELV).
- A Perpignan : Grau (LREM).
- A Aix : Salord (GE) veut sortir du diesel « au plus tôt ».

- A Dijon : Louis (GE) veut interdire « le diesel ou les 4x4 ».

On pourrait également citer Medkour (LFI, Nantes), qui souhaite « interdire les moteurs polluants en centre-ville (4x4, SUV ...) », et Garçon (UPR, Bordeaux) qui veut « limiter le nombre de poids lourds en cas de pic de pollution ».

A l'inverse, cinq candidats se positionnent contre la ZFE. Sonnier (UPR, Nantes) y voit un « péage déguisé ». C'est un dispositif « injuste socialement » pour de Lescure (GJ, Grenoble), Laernoës (EELV, Nantes) et Barles (EELV, Marseille) – ce dernier préfère une « Zone à trafic limité » (ZTL). Pour Champion (SE, Paris), « il n'y a pas de pollution à Paris ».

A Marseille, Martine Vassal, candidate à la mairie de Marseille, porte en tant que présidente de la métropole un projet de ZFE limité à 19 kilomètres carrés autour du Vieux-Port.

4.3. Péage urbain : une solution écartée au niveau national qui fait toujours débat au niveau local

Les mesures de facilitation de la mise en place du péage urbain issues des assises de la mobilité n'ont pas été introduites dans la LOM. Trois candidats évoquent tout de même une forme de péage urbain :

- Villani (SE, Paris) suggère des « taxes pour les véhicules les plus polluants, et une taxe plus importante pour les camions et les cars » dans les quartiers « les plus pollués » de Paris, ce qu'il nomme « zones à ultra basses émissions ».
- Florian (LR, Bordeaux) souhaite un péage poids-lourds aux heures de pointe sur la rocade.
- Chalas (LREM, Grenoble) veut un débat sur la mise en place d'un péage urbain à Grenoble.

4.4. Réduction de la vitesse de circulation pour limiter la place de la voiture en ville

De nombreux candidats évoquent une réduction de la vitesse de circulation dans leurs villes. C'est le cas des candidats :

- LFI à Abbeville, Nantes et Rouen.
- GE à Aix.
- EELV à Châteauroux, Charleville-Mézières, Bordeaux, Toulouse, Saint-Etienne et Rouen.
- PS à Aix, Marseille et Saint-Etienne.
- LREM à Mulhouse.
- LR à Aubagne et Nantes.

La réduction de la vitesse des véhicules peut aussi bien être une addition à une restriction de circulation de type ZFE (Hurmig, EELV à Bordeaux), ou s'y opposer, comme à Rouen où LFI et EELV sont pour une réduction de la vitesse de circulation, alors que LREM/LR et DVD sont pour une ZFE.

4.5. Améliorer la circulation en centre-ville : quelques propositions

A Bordeaux, le maire sortant LR Nicolas Florian souhaite continuer à supprimer les carrefours à feux et étendre la police de la circulation. A Grenoble, le candidat LR Alain Carignon souhaite limiter l'accès au centre-ville « aux familles, aux professionnels et aux consommateurs ».

5. Stationnement

Echantillon : Abbeville, Aix-en-Provence, Aubagne, Bordeaux, Charleville-Mézières, Châteauroux, Cherbourg, Dijon, Grenoble, Lille, Limoges, Marseille, Massy, Palaiseau, Mulhouse, Nantes, Orsay, Palaiseau, Paris, Perpignan, Saclay, Saint-Etienne, Cherbourg.

Les communes détiennent, avec l'organisation du stationnement, un levier majeur des politiques de mobilité. Il s'agit également d'un levier déterminant de la place de l'automobile dans la ville, mais également de l'intermodalité, c'est-à-dire de facilitation des connexions entre la voiture et les autres moyens de déplacement. Partant, le stationnement influence fortement les dynamiques spatiales, notamment centre périphérie.

Au-delà des enjeux en termes stricts de mobilité, la politique de stationnement est également un outil de réponse aux enjeux environnementaux comme d'attractivité et de dynamisme territorial, de développement économique, de partage et de valorisation de l'espace public et, plus largement, sociaux.

5.1. Evolution de l'offre et de la tarification : clivages entre droite et gauche et entre métropoles et villes moyennes

La politique tarifaire

La politique tarifaire constitue le premier levier de la politique de stationnement sollicité par les candidats.

La diminution des tarifs est proposée par 20 listes de l'échantillon :

- Le PCF à Charleville-Mézières ;
- DVG à Aix (pour les parkings relais) ;
- L'union de la gauche à Palaiseau ;
- DVG et SE à Abbeville ;
- SE (Gérard et Ferluc) à Limoges ;
- LREM à Cherbourg ;
- LR et centre à Châteauroux ;
- LR et RN à Dijon ;
- LREM et RN à Rouen ;
- Les trois listes DVD d'Orsay ;
- LR à Perpignan ;
- RN à Aubagne ;
- UPR à Nantes.

L'augmentation des tarifs est proposée par 8 listes :

- LFI à Rouen ;
- EELV à Bordeaux (qui promeut une « tarification accessible » des parkings du centre-ville) ;
- EELV à Paris, qui veut « mettre un frein au régime d'exception pour le stationnement des deux-roues motorisées en surface » ;
- LREM et LR à Saint-Etienne ;
- L'UPR et DIV (Jarty) à Bordeaux ;
- LR à Nantes.

La modulation des tarifs en fonction des types de véhicules ou des zones est proposée par :

- LFI à Nantes (tarification solidaire) ;
- EELV à Lille (surtaxation des SUV, extension du stationnement payant mais inclusion d'une tarification sociale pour les résidents) ;
- LREM pour les professionnels et les véhicules en autopartage, à Lille.

Deux critères de différenciation apparaissent : un clivage politique droite/gauche, et la taille de la ville. Pour le premier critère, les listes à la droite du spectre politique sont plus largement en faveur de la baisse de la tarification, tandis que celles davantage à gauche prônent plutôt leur hausse. Pour le second critère, plus les communes sont petites, plus les candidats sont favorables à une baisse des prix du stationnement.

Evolution de l'offre

La deuxième proposition la plus répandue est l'évolution de l'offre de stationnement (nombre de places, places réservées).

L'augmentation du nombre de places est proposée par :

- DVG à Cherbourg, en périphérie ;
- DVG et SE à Abbeville ;
- SE (Carignon) à Grenoble ;
- Les trois listes DVD d'Orsay ;
- DVD à Aubagne (Barthélémy) ;
- DVD (places souterraines) et LR à Lille (ainsi que LREM, pour les PMR) ;
- DVD à Palaiseau ;
- LR à Limoges ;
- RN et LR à Aubagne.

La diminution du nombre de places est proposée par :

- LFI à Nantes ;
- LFI à Rouen ;
- EELV, PS, DVD et LREM (Villani) à Paris (LR pour un maintien) ;
- EELV et SE (Louis) à Dijon ;
- DVG (Maurice) à Toulouse UPR à Bordeaux ;
- DVG à Lille, pour les places en surface.

L'affectation de places de stationnement existantes à d'autres usages que celui des automobiles (thermiques) est proposée par :

- A Lille, DVG (plus de place pour l'autopartage et les deux-roues motorisées, la mutualisation des parkings souterrains) et LFI (transformation du parking sous-terrain de la grand'place en parking vélo) ;
- EELV à Bordeaux (diminuer le stationnement en surface et augmenter celui en ouvrage, dans les zones moins pourvues, mutualiser les parkings des bailleurs sociaux qui ont des places disponibles) ;
- LR à Châteauroux (installation de bornes de recharge électriques) ;
- RN à Aubagne (stationnement minute) ;
- DVG (Rubirolla) à Marseille (diminution des places automobiles au profit des deux-roues motorisées) ;

- LREM à Lille et SE à Abbeville (places de stationnement réservées aux personnes à mobilité réduite).

Il en ressort des clivages similaires à ceux qui se manifestent sur la question de la tarification du stationnement : les listes à la droite du spectre politique sont plus largement en faveur de l'augmentation du nombre des places, tandis que celles davantage à gauche prônent plutôt leur diminution ; les candidats des communes les plus petites tendent davantage à augmenter l'offre. Le cas très particulier de Paris le souligne : dans les zones les plus denses des cœurs métropolitains, l'espace accordé au stationnement est remis en cause.

Deux enjeux s'entrecroisent dans la différenciation entre gauche et droite et grandes et petites villes. D'une part, l'existence d'une offre alternative de mobilité en transport collectifs permet aux plus grandes agglomérations d'appeler à une autre mobilité pour libérer l'espace public et alléger les externalités négatives de la voiture (bruit, pollution, accidentologie) : la politique du stationnement devient un levier pour inciter à une évolution des choix modaux. D'autre part, dans les plus petites villes, les réseaux de transports collectifs ne sont pas considérés comme une offre assez performante, et la facilitation du stationnement est un des leviers de l'attractivité des centres-villes.

5.2. Le stationnement comme moyen de dynamisation de la ville, de libération de l'espace ou de facilitation de l'intermodalité

La multiplicité des objectifs assignés à la politique de stationnement révèle la diversité des usages.

Facilitation de l'intermodalité

La politique de stationnement offre donc des moyens de gestion de la circulation automobile, mais plus largement de la mobilité. En particulier, de très nombreuses listes proposent l'augmentation de parkings-relais, desservis par des transports collectifs, offrant des facilités pour le vélo, le covoiturage et la recharge des véhicules électriques : cette croissance de l'offre de parkings relais est proposée par 38 listes, de LFI au RN, et d'Abbeville, plus petite commune de l'échantillon, à Paris, la plus grande. Il s'agit de la proposition la plus partagée par les candidats.

Il est proposé que ces parkings relais soient localisés en périphérie de la ville, en connexion avec les transports collectifs et les mobilités douces, voire des aires de covoiturage. La logique sous-jacente est explicitée par Thierry Miguel (PS), à Limoges : « l'accès à notre cité doit se répartir selon des points identifiés permettant de basculer aisément d'un mode de transport à un autre ». Alain Carignon qualifie ces infrastructures de « parkings de dissuasion » : il s'agit de dissuader les automobilistes de pénétrer jusqu'au centre de la ville avec leur véhicule, en leur offrant une alternative de transport de courte distance et de longue distance.

Ces parkings relais peuvent également être implantés à proximité de points noirs du stationnement : la gare à Abbeville ou Charleville-Mézières, l'hôpital à Nantes ou Lille, c'est-à-dire des équipements rayonnant au-delà de la seule commune centre.

Par contraste avec ces propositions de localiser les parkings-relais dans les villes centre, à Paris, les candidats PS, EELV et LR dissident proposent que les parcs de stationnement soient développés à l'extérieur de Paris. Seule la candidate LREM favorise leur installation aux entrées de la ville.

De la même manière, la candidate LR nantaise propose de développer des parkings-relais à Ancenis ou Chateaubriant, respectivement à 45 et 70 km de Nantes.

Il s'agit là d'une prise en compte des bassins réels de mobilité – mais également d'une externalisation de la charge du stationnement. Les parkings sont sollicités, comme outil majeur du développement de l'intermodalité et parfois comme à Nantes dans le programme de Rolland (maire sortante, PS) d'accompagnement de la transition écologique.

La fluidification du stationnement dans la ville

Le premier objectif assigné à la politique de stationnement est de fluidifier la circulation et de faciliter l'accès aux équipements urbains.

Plusieurs listes – du centre et de droite essentiellement – expliquent leur politique de stationnement par leur volonté de dynamiser la ville et son commerce, concurrencé par l'offre de périphérie et facilement accessible en automobile :

- LFI et SE à Abbeville ;
- SE à Grenoble ;
- LREM à Perpignan ;
- LR et centristes à Châteauroux ;
- LR à Bordeaux ;
- LR à Saint-Etienne.

Le candidat sans étiquette d'Abbeville mentionne une autre dimension : faciliter l'accès des touristes en camping-car à la ville.

D'autres candidats, dans les villes de taille importante, posent également la question de l'accès au stationnement résidentiel, et de l'équité territoriale en la matière. Ils proposent donc des tarifs résidents et de créer des places de stationnement ou des parkings dans les quartiers moins dotés. Cette position ne traduit pas de clivage politique : elle unit les candidats LFI de Bordeaux, Lille et Limoges, EELV de Bordeaux Lille et Limoges, LREM de Lille, LR de Bordeaux et Toulouse et RN de Dijon. Le candidat LR de Lille fait également évoluer le coût du stationnement en fonction de la proximité d'avec le centre-ville.

Ajoutons à cela que les candidats EELV à Dijon et Lille, LFI à Nantes et UPR à Bordeaux prennent en compte un autre aspect de la politique territoriale : la libération de l'espace au profit d'autres usages.

L'efficacité socio-économique

Si les citoyens doivent pouvoir avoir un égal accès au stationnement, cela pose également la question de son coût ; pour certaines listes, cette question est indissociable du modèle économique et du mode de gestion des parkings – concession, DSP ou régie ?

C'est ainsi que la liste écologiste de Paris constate que les boxes de parking font l'objet d'une spéculation. Les candidats écologistes de Bordeaux et Lille imaginent quant à eux une tarification sociale du stationnement.

13 listes interrogent le modèle économique du stationnement. 7 d'entre elles, essentiellement à gauche, proposent la gestion en régie des parkings : LFI à Bordeaux, Dijon et Lille, EELV à Bordeaux et Limoges, DVG (Ghali) à Marseille et Toulouse, ainsi que l'UPR à Bordeaux. D'autres listes souhaitent renégocier la délégation de service public : DVG à Limoges (Gérard) et Palaiseau, LREM à Perpignan, LR à Aubagne, RN à Perpignan. Le RN, à Aubagne, est la seule liste de notre échantillon à favoriser explicitement un partenariat avec le privé.

Certaines listes proposent un autre moyen de diminuer les charges de stationnement : la mutualisation des parkings, c'est-à-dire le partage d'un emplacement de stationnement entre usagers. Le stationnement peut être mieux alloué, en particulier en termes horaires. Cette proposition est essentiellement formulée par des candidats EELV (à Bordeaux, Lille, Paris) mais également PS (à Lille et Toulouse, la candidate PS-PC y proposant un « Airbnb des parkings ») et LREM à Perpignan.

Le stationnement porte des contraintes urbaines et environnementales (occupation d'espaces, pollutions...) dont le coût est porté par les pouvoirs publics. Toutefois, certains candidats l'envisagent également à travers la perspective d'une ressource économique.

Bien que le montant des amendes puisse constituer une ressource pour la collectivité depuis leur dépenalisation et leur décentralisation en 2018, la verbalisation du stationnement n'est pas considérée comme telle par les candidats qui la mentionnent, mais comme un outil de fluidification et de sécurisation de l'espace public. Seul le candidat écologiste à Lille propose d'affecter le produit des amendes de stationnement au financement des transports collectifs.

La question du stationnement urbain est largement discutée par les candidats à ces élections municipales. Il révèle un important clivage droite-gauche, et des différences en fonction de la taille des villes.

C'est une compétence clef de la politique de mobilité qui est aux mains des maires. Son articulation avec les politiques intercommunales reste discrète dans les programmes des candidats.

6. Covoiturage et nouvelles mobilités

Echantillon : Abbeville, Aubagne, Bordeaux, Charleville, Châteauroux, Cherbourg, Grenoble, Lille, Limoges, Marseille, Massy, Mulhouse, Nantes, Orsay, Palaiseau, Paris, Perpignan, Rouen, Saclay, Saint-Etienne, Toulouse.

La loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 porte l'ambition de fournir aux collectivités une « boîte à outils » pour adapter leurs politiques, 30 ans après la loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982. En particulier, le titre III de la LOM traite des « nouvelles mobilités » et de l'encadrement ou de la mise en œuvre de leur développement par les pouvoirs publics. Il est intéressant d'analyser la façon avec laquelle ces nouveaux outils sont intégrés à un projet de politique publique de la mobilité. Ces outils sont-ils appropriés dans tous les territoires, par des listes de tous les horizons politiques ?

Sur l'ensemble des programmes étudiés, on remarque que les propositions les plus récurrentes sont celles relatives au covoiturage et au transport à la demande.

- Le développement du covoiturage est une problématique territorialisée : elle est traitée différemment dans chaque ville. Ce n'est que dans certaines villes que l'on observe un clivage autour de propositions plus précises, qui soulignent le choix d'une articulation avec différents leviers de la politique de mobilité : lignes régulières subventionnées à Toulouse, voies réservées à Paris, Lille, Nantes, Bordeaux et Aix, application de covoiturage dans les villes moyennes (Limoges, Cherbourg), stationnement à Bordeaux.
- Les VTC ne sont évoqués que par les deux candidates de gauche à la mairie de Paris, pour exprimer leurs réserves vis-à-vis de ce service.
- L'électromobilité, et notamment le déploiement de bornes de recharge, est surtout mentionné par des candidats LR, et dans une moindre mesure par des candidats LREM et des maires sortants. C'est un sujet autant évoqué dans les grandes villes que dans les villes moyennes.
- Le free-floating est peu mentionné (sauf à Paris, Bordeaux, Toulouse et Nantes notamment), et surtout pour marquer une opposition à ce type de service, notamment au vu des enjeux environnementaux et sociaux.
- La mobilité servicielle et la mise en place d'une application de type MaaS (intégration des offres des différents services de mobilité dans une application unique qui permet, comparaison de prix, choix et réservation d'itinéraire) fait partie des propositions de divers candidats, notamment dans les plus grandes villes, à Toulouse, Paris, Bordeaux ou Nantes.
- Le véhicule autonome est pratiquement absent de la campagne municipale.

De manière générale, aucun élément de financement n'est associé aux propositions des candidats relatives aux nouvelles mobilités.

6.1. Covoiturage : un soutien général

La question du covoiturage fait l'objet d'une trentaine de mentions sur une centaine de candidats dans les 18 villes de l'échantillon, notamment à Nantes (6 mentions) et, dans une moindre mesure, à Bordeaux, Toulouse et Abbeville (3 mentions dans chaque ville). Elle est tout particulièrement mise en avant par les candidats écologistes ou socialistes, mais les candidats LREM ou LR la mentionnent

également. Dans les villes moyennes, par rapport au nombre relativement restreint de propositions relatives aux mobilités, le covoiturage est plutôt bien représenté. Si la plupart des candidats se contentent d'afficher une position en faveur du développement du covoiturage, certaines propositions sont plus précises :

- La création de points de covoiturage est la proposition la plus citée. Elle rassemble divers candidats : Aubry (maire sortante PS, Lille), Pujol (maire sortant LR, Perpignan), Lutz (maire sortante LR, Mulhouse), Florian (maire sortant LR, Bordeaux), Cazenave (LREM, Bordeaux), Grau (LREM, Perpignan), Maurice (liste citoyenne, Toulouse), Kfoury (SE, Abbeville), Tonolli (LFI, Abbeville).
- La facilitation du stationnement pour les covoitureurs est évoquée par plusieurs candidats, surtout dans les plus grandes villes : Courbon (PS, Saint-Etienne), Hurmic (EELV, Bordeaux) souhaitent des tarifs préférentiels, Florian (maire sortant LR, Bordeaux) souhaite faciliter les arrêts minutes pour les covoitureurs.
- Quatre candidats souhaitent que la collectivité développe une application pour faciliter le covoiturage : Moudenc (maire sortant LR, Toulouse), Viel-Bonyadi (liste citoyenne, Cherbourg), Drobenko (EELV, Limoges) et Sonnier (UPR, Nantes).
- A Toulouse, Moudenc (LR) et Maurice (EELV) souhaitent mettre en place des lignes de covoiturage, opérées par Tisséo, la régie locale. Cazenave (LREM, Bordeaux) et Laernoës (EELV, Nantes) sont également pour la subvention des trajets en covoiturage ; Mayer-Rossignol (PS, Rouen) évoque « des incitations tarifaires pour l'accès aux événements de la ville ».
- A Paris, Hidalgo (maire sortante PS) et Buzyn (LREM) sont en faveur de la réservation d'une voie du périphérique au covoiturage (« en 2024 » pour Hidalgo). Dati (LR) et Villani (LREM dissident) l'envisagent. Seul Belliard (EELV) s'y oppose (« nous avons d'abord besoin de régler les sujets de congestion »). A Saint-Denis, Hanotin (G.s) y est également favorable. Ailleurs en France, la création de voies dédiées au covoiturage rassemble divers candidats, principalement EELV et LREM dans plusieurs villes : à Lille (Spillebout, LREM et Baly, EELV), à Bordeaux (Cazenave, LREM, et Hurmic, EELV), à Nantes (Laernos, EELV, et Rolland, PS), et à Aix (Salord, GE, et Laqhila, Modem).

A noter que seule une minorité de candidats évoquent la complémentarité du covoiturage au transport en commun, et il s'agit toujours de maires sortant.e.s : Rolland à Nantes, Pujol à Perpignan, et Moudenc à Toulouse.

Par ailleurs, Grau (LREM, Perpignan) est le seul candidat à évoquer la concertation avec les entreprises pour favoriser le covoiturage.

6.2. Véhicules de transport avec chauffeur : deux mentions à Paris

Seuls deux candidates parisiennes évoquent la question des VTC, en soulignant leurs limites sociales et environnementales.

- Danielle Simonnet (LFI) estime qu'ils pratiquent une « concurrence déloyale » avec les taxis, et qu'il faut donc mieux les réguler.
- Anne Hidalgo (maire sortante PS) y voit la cause de « nuisances environnementales et sociales non négligeables ». Elle souhaite que plus de compétences de régulation de cette activité soient données au Maire, « comme à New York ».

6.3. Electromobilité : un sujet crucial qui émerge

Au total, ce sont une vingtaine de listes de notre échantillon qui s'expriment sur la question de l'électromobilité. La plupart s'expriment en faveur du déploiement de bornes de recharge pour véhicules électriques ; ce sont en général des listes LR (Châteauroux, Charleville, Bordeaux, Mulhouse, Massy) et LREM (Bordeaux, Lille, Perpignan, Rouen, Mulhouse), ainsi que des maires sortantes PS (Lille, Nantes). En région parisienne, le clivage est différent : les 4 listes de gauche de Saint-Denis, ainsi que celle de Palaiseau, sont en faveur du déploiement de bornes de recharge (les listes de droite de ces communes ne s'expriment pas). A Paris, ce sont les listes PS et EELV qui soutiennent la mesure, ainsi que le candidat indépendant Gantzer, rallié à LREM. Ce dernier souhaite l'installation de 15 000 bornes pour un budget estimé de 200 millions d'euros, quand la maire sortante parle de 1 000 bornes supplémentaires (pour 1 700 existants). Avec la maire sortante de Mulhouse, Michèle Lutz (LR), qui propose l'installation de 20 bornes, ce sont les trois seuls candidats identifiés à donner des éléments quantitatifs quant au déploiement de bornes de recharge. Les formulations choisies par les candidats permettent rarement de déterminer s'ils prévoient plutôt une aide à l'installation de bornes sur la voie publique, ou s'il s'agit d'aider les particuliers ou les copropriétés à s'équiper.

A noter qu'à Paris, Belliard (EELV) estime que l'électrification est un « deuxième impératif majeur pour limiter la pollution », derrière la promotion des mobilités actives. De manière générale, l'objectif visé par ces infrastructures de recharge est rarement explicité. Elles ne sont pas non plus directement liées à des mesures contraignantes concernant des véhicules plus polluants par exemple.

Dans les réponses reçues, deux listes font part de leur scepticisme quant à ces dispositifs de recharge : Jean-Marc Pujol, maire sortant de Perpignan, constate un usage faible des bornes installées, et Gilles Garçon (UPR, Bordeaux) estime que « [leur] usage à grande échelle pour les particuliers pose plus de problèmes qu'il n'y paraît » et préfère les réserver aux transports collectifs.

Villani (LREM dissident, Paris) privilégie les bornes hydrogènes, et Drobenko (EELV, Limoges) souhaite déployer les deux : électrique conventionnel et hydrogène. Grau (LREM, Perpignan), a envisagé puis écarté l'hydrogène.

Jean-Luc Moudenc, maire sortant LR de Toulouse, veut favoriser l'électromobilité en rendant le stationnement des véhicules électriques gratuit.

6.4. Free-floating et autopartage : un sujet dans les plus grandes villes

Le terme de free-floating (parfois traduit dans les programmes par « flotte libre ») désigne les services de mobilité partagée qui déploient une flotte de véhicules individuels (trottinettes, vélos, scooters ou voitures) dans l'espace urbain et permettent aux usagers de les louer pour une courte durée, et de les déposer là où ils le souhaitent. Parmi notre échantillon d'analyse, c'est exclusivement dans les plus grandes villes que ce sujet est abordé, notamment à Paris (5 candidats), Bordeaux, Toulouse et Nantes (2 candidats chacun). L'alternative posée par les différentes propositions est simple : offre de mobilité supplémentaire et complémentaire des offres de transport collectif, ou source de nuisance ?

Sur les trottinettes en free-floating, 6 candidats expriment clairement refuser leur développement :

- A Paris, les candidats Villani (LREM dissident), Simonnet (LFI) et Champion (SE) souhaitent leur interdiction ;
- A Bordeaux, Poutou (NPA) explique que ce sont des « accessoires à courte durée de vie et très peu écologiques » ;

- A Toulouse, Maurice (EELV) estime que leur interdiction permettra de « sécuriser l'espace public pour les piétons, les cyclistes et des PMR » ;
- A Perpignan, Grau (LREM) veut éviter les « conflits de mobilité » et leur reproche « l'occupation anarchique et souvent délictueuse [de l'espace public] des engins offerts à la location ». Il est cependant favorable aux services de vélo en free-floating, qui « nécessite un effort [physique] ».

Par ailleurs, Dati à Paris (LR) et Cazenave à Bordeaux (LREM) souhaitent une régulation plus stricte des services de free-floating (le second reprend le terme « d'anarchie » et souhaite mettre en place des appels d'offre pour organiser le service).

A l'inverse, à Paris, la maire sortante PS Hidalgo juge que les trottinettes en free-floating sont « une offre supplémentaire de déplacements non polluants et qui peuvent favoriser la démotorisation des ménages ». Elle défend son bilan (appel d'offre, places de stationnement). De même, à Nantes, Garnier (LR) souhaite « développer l'usage de la trottinette électrique dans le cadre de la nouvelle réglementation et dans le respect de l'espace public ». A Toulouse, Cohen (G.s) souhaite que « la micro-mobilité électrique » soit prise en compte dans l'aménagement de l'espace public.

Concernant l'autopartage, il est mentionné par 3 candidats :

- A Lille, la maire PS sortante Aubry souhaite augmenter la flotte en auto-partage.
- A Paris, Villani (LREM dissident) veut que l'auto-partage soit organisé à l'échelle métropolitaine.
- A Nantes, Medkour (LFI) souhaite favoriser l'autopartage d'utilitaires électriques.

A noter qu'à Charleville-Mézières, le maire sortant réélu au premier tour Boris Ravignon (LR) rappelle dans son bilan de mandat « l'installation de 149 bornes de recharge et l'acquisition de 32 véhicules électriques proposés en autopartage » par Ardenne Métropole, qui « fait [du] territoire l'un des pionniers en matière d'écomobilité ».

Les vélos en free-floating et les scooters en free-floating ne sont mentionnés par aucun des candidats, à l'exception de Grau (LREM) à Perpignan, déjà mentionné (qui les oppose aux trottinettes)².

6.5. Véhicule autonome : une expérimentation peu mobilisée par les candidats

La Loi d'orientation des mobilités va permettre l'expérimentation de véhicules autonomes, y compris en voie ouverte, c'est-à-dire au sein des flux des véhicules classiques (dirigés par un conducteur). Plusieurs territoires contribuent déjà à la mise en œuvre de dispositifs expérimentaux.

Parmi l'ensemble des programmes étudiés, seul Alain Carignon (Grenoble, LR) souhaite « un projet de navette autonome dans le centre de Grenoble pour pallier les déserts de desserte de transports dans certaines zones piétonnes ». A Aubagne, Joëlle Mélin (RN) évoque également la « mise en place de lignes de transports en commun de petite taille, éventuellement autonomes, avant 8h et après 20h ». Enfin, deux candidats disent vouloir « étudier la solution » : Louis Leroy (LR) à Orsay, qui cite l'expérimentation « Paris-Saclay Autonomous Lab », et Olivier Amiel (SE) à Perpignan.

¹ Les vélos en libre-service, opérés dans le cadre d'une délégation de service public de la collectivité, est traité dans la note thématique sur le vélo.

Dans sa réponse à notre questionnaire, Romain Grau (LREM, Perpignan) explique que « le dispositif est encore par trop au stade expérimental. Les nouvelles dispositions contenues dans la loi LOM devraient permettre que cette technologie parvienne à maturité ».

7. Tarification des transports collectifs

Echantillon : Abbeville, Bordeaux, Aix, Aubagne, Charleville-Mézières, Châteauroux, Cherbourg, Dijon, Grenoble, Lille, Limoges, Lyon, Marseille, Mulhouse, Nantes, Perpignan, Rouen, Saint-Etienne, Toulouse.

La question de la tarification des transports publics, c'est-à-dire du prix payé par l'utilisateur (abonnement ou ticket unitaire), constitue l'un des principaux enjeux de positionnement des différentes listes qui se sont présentées aux élections municipales dans les villes-centres des agglomérations que nous avons observées. Elle est en effet présente dans tous les territoires de l'échantillon, tandis que la gratuité (du titre de transport) est évoquée par au moins un candidat dans chaque ville, que ce soit pour une mise en œuvre universelle, partielle ou dans la perspective d'une étude de faisabilité.

Que recouvrent les propositions des candidats aux municipales en matière de tarification des transports collectifs, en termes de contenu, d'objectifs ou de moyens ?

Deux grands types de propositions ont été formulées, avec des effets de gradation : des propositions de gratuité du transport public (gratuité universelle, ou gratuité partielle selon trois grands types de critères : calendrier, générationnel, social), et des propositions de modulation du prix payé par l'utilisateur.

7.1. Des propositions de gratuité, totale ou partielle

La gratuité totale est proposée par onze listes, dans des communes de toutes tailles :

- Kfoury (SE) à Abbeville ;
- Bruno de Lescure (GJ) à Grenoble ;
- G.s à Aix ;
- Le NPA à Bordeaux ;
- La Liste LFI de Rouen ;
- Le PCF à Charleville-Mézière ;
- La liste PS à Saint-Etienne
- EELV, LREM et SE (Ripoull) à Perpignan ;
- La liste PS menée par Martine Aubry à Lille (une mise en place progressive, dont les modalités sont à préciser ») ;
- LREM à Marseille ;
- La liste LREM à Cherbourg.

D'autres listes prônent une mise en place progressive de la gratuité, après des expérimentations le week-end (EELV à Charleville, PS à Grenoble, EELV à Mulhouse, LFI à Nantes...).

La gratuité peut également être proposée selon d'autres critères :

- Calendrier : le week-end, le samedi, pendant les heures de pointe (UPR, à Nantes), lors « d'événements particuliers » (EELV à Saint-Etienne) pendant ou en prévention des pics de pollutions. Notons que cette gratuité peut être couplée avec celle des parkings (à Saint-Etienne, LREM ou le PRG) ;

- En fonction de l'âge : les jeunes, enfants, scolaires, étudiants ou moins de 26 ans, et les personnes de plus de 60 ou 65 ans (des navettes gratuites sont proposées pour les seniors par le maire sortant à Bordeaux) ;
- Social : à destination des populations précaires, demandeurs d'emploi, bénéficiaires de la CMU ;
- Pour les personnes porteuses d'un handicap : seulement deux candidats proposent la gratuité pour les PMR (SE à Grenoble, et LR à Limoges).

Enfin, il est notable que, dans les deux communes de l'échantillon qui connaissent déjà la gratuité (Aubagne depuis 2009 et Châteauroux depuis 2001), celle-ci n'est remise en cause par aucun candidat.

7.2. Des propositions de modulation tarifaire

Au-delà des propositions de gratuité, totale ou partielle, les propositions de modulation à la baisse des tarifs des transports collectifs sont nombreuses (une seule exception, partielle : le RN, à Grenoble, propose d'augmenter le coût de l'abonnement solidaire, et cela afin de financer la gratuité des plus de 65 ans).

Sans rechercher la gratuité totale, de nombreuses propositions ont été formulées pour attribuer la gratuité à certaines catégories. Les catégories de populations auxquelles sont destinées les tarifications catégorielles sont les mêmes que celles qui sont destinataires d'une gratuité partielle (en fonction de l'âge, de la précarité, du handicap ...).

Un seul candidat propose une tarification en fonction du quotient familial, le candidat LREM-Modem à Grenoble.

Ces évolutions de tarifs ne sont généralement pas non plus précisées, à l'exception de :

- LREM à Bordeaux qui est favorable à une baisse de 40 % des tarifs des jeunes de moins de 19 ans et des étudiants ;
- LREM à Nantes qui propose une baisse de 50 % des abonnements des collégiens, lycéens, étudiants et apprentis et le PS qui propose une baisse de 20 % des tarifs ;
- EELV à Grenoble qui prône un abonnement mensuel solidaire à 2,5 € ;
- D'Ornano (SE) à Grenoble qui souhaite augmenter le tarif solidaire de 2,5 à 4 €.

7.3. Diversité des objectifs assignés à la gratuité

Les objectifs de ces propositions de gratuité ou de modulation des tarifs des transports collectifs ne sont pas toujours clairement formulés.

Néanmoins, on peut noter que :

- Le report modal peut quelquefois être explicitement mentionné (LREM à Bordeaux, DVG à Cherbourg, EELV à Grenoble, LFI à Nantes pour « encourager à se déplacer autrement dès le plus jeune âge », UPR à Nantes), tout comme les raisons environnementales. A l'inverse, la gratuité est considérée par la candidate LREM de Nantes comme une mesure anti-écologique, puisqu'elle inciterait à un report modal depuis les mobilités actives vers les transports en commun.

- Certaines listes mentionnent également le dynamisme du centre-ville ou du commerce (LREM à Cherbourg).
- EELV, à Nantes, mentionne le droit à la mobilité, tandis que LFI, à Lille (ville dont l'équipement du métro en tourniquets n'est pas achevé), établit une relation entre contrôle des usagers et libertés individuelles.
- Les gratuités sociales sont quant à elles présentées comme des mesures d'équité.
- Enfin, les gratuités en faveur de classes d'âge (enfants, étudiants, plus de 60 ou 65 ans, ou, plus généralement, seniors) ne font pas l'objet de justification explicite.

Les objectifs de ces évolutions de tarifs sont principalement de développer la fréquentation du réseau de transport collectif, au service d'une stratégie de décarbonation, d'équité sociale et de dynamique économique du territoire. A l'inverse, un autre effet de telles politiques est laissé dans l'ombre : l'amélioration de l'image du réseau³.

7.4. La gratuité totale ou partielle : un marqueur politique

L'échantillon comprend 133 listes. Pour 50 d'entre elles, aucun élément programmatique relatif à la tarification n'a pu être identifié. Parmi les 83 qui traitent de la question tarifaire, 63 sont favorables à la gratuité, ne serait-ce que partielle. Les 20 autres n'évoquent que des modulations de tarification.

Il en ressort que les propositions en faveur de la gratuité sont davantage représentées parmi les candidats NPA et LFI. Le PS, PCF, G.s et EELV formulent des propositions plus nuancées, tandis que les candidats LREM ou apparentés adoptent des positions variées, allant de la gratuité totale (Cherbourg, Marseille, Perpignan) à une opposition formelle (Mulhouse), en passant par des baisses de tarifs, leur modulation en fonction de l'âge ou de critères sociaux.

Quant aux candidats LR, Modem ou RN, les propositions relatives à la tarification sont moins importantes dans leurs programmes, et relèvent de gratuités catégorielles (jeunes, personnes âgées).

A Aubagne et Châteauroux, où la gratuité est effective depuis respectivement 2009 et 2001, l'ensemble des candidats réaffirment leur soutien à la gratuité totale.

Par ailleurs, il est notable que seul un maire sortant porte la proposition d'une gratuité totale : Martine Aubry (PS) à Lille, qui évoque une mise en place « progressive ». Toutefois, plusieurs maires sortants ont fait de la gratuité partielle un élément programmatique fort (Éric Piolle (EELV) à Grenoble en cas de pic de pollution, les week-ends, pour les précaires, ou Johanna Rolland (PS) à Nantes les week-ends).

Les propositions de modulation tarifaires sont donc réparties différemment selon la position des candidats sur l'échiquier politique. Les propositions de modulations tarifaires et de gratuité, dans ses différentes variantes, jouent donc un rôle de marqueur politique droite/gauche, maire sortant/challengers.

7.5. Plusieurs propositions de financement

Le choix de la gratuité induit un surcoût pour la collectivité. Celui-ci peut être assumé par le contribuable individuel (en augmentant les impôts), par le contribuable employeur (versement

³ Gart, Gratuité(s) des transports publics pour les usagers : une étude du GART pour objectiver le débat, Rapport d'analyse, 2019

mobilité, VM), ou par le redéploiement des priorités de la collectivité, c'est-à-dire en réalisant des économies sur des dépenses ou des engagements récents.

La question du financement est posée par 12 listes, et le surcoût n'a été chiffré que par deux listes de notre échantillon (SE, à Dijon et DVG à Saint-Etienne), qui estiment chacune ce surcoût à 25 millions d'euros.

Les éléments de financements de la gratuité :

- Certains candidats parlent simplement d'étudier la question (LREM à Nantes, opposée à la gratuité, le PRG à Saint-Etienne, pour qui la gratuité est « une question de choix »).
- Alain Carignon, à Grenoble, propose de poser la question aux Grenoblois à travers une consultation citoyenne. De même, l'UPR, à Nantes soutiendrait la gratuité « si l'équilibre budgétaire est acquis ».
- Le RN, à Nantes, fait quant à lui le lien entre gratuité et hausse des impôts, justifiant ainsi son opposition.
- Deux listes proposent d'augmenter le VM : le PCF à Charleville Mézière et LO à Mulhouse. LREM à Cherbourg propose d'en étendre l'assiette à toute l'agglomération.
- L'UPR de Bordeaux propose une participation des entreprises, mais également l'application aux touristes « du tarif réel de 2,50 € par trajet ».
- A. Abbeville, un candidat sans étiquette, Michel Kfoury ajoute à la hausse du VM le renoncement à certains grands investissements (l'Arena).
- Pour financer la gratuité, la liste écologiste de Lille ajoute au rétablissement de l'assiette du versement transport la demande de la suppression de la TVA sur les transports, mesure qui relève d'une décision nationale.
- La liste EELV de Mulhouse suggère quant à elle une contribution libre des usagers, en ligne ou directement dans le bus.
- Enfin, le candidat PS de Saint-Etienne se démarque du reste de notre échantillon par ses chiffrages plus précis : il propose une estimation du coût de la gratuité, dont il fait sa proposition phare, à 25 millions d'euros, qu'il finance par 1/3 d'économies de fonctionnement sur le budget de la métropole, 1/3 de recettes nouvelles (taxes sur les surfaces commerciales des grands magasins) et 1/3 en renonçant à certains investissements.

Ainsi, parmi les trois compensations classiques d'une baisse de ressources tarifaires, l'augmentation des impôts n'est proposée par aucun candidat favorable à la gratuité.

Par ailleurs, la gratuité constitue un élément programmatique rarement intégré à une hiérarchisation des priorités politiques, dans le cadre de la préparation du budget de la collectivité.

Les candidats n'intègrent pas non plus cette problématique à la perspective de la négociation avec leurs futurs partenaires de l'échelon intercommunal. Les exceptions sont EELV à Aix et Lille, dans leurs programmes métropolitains, EELV à Saint-Etienne, le PS à Nantes, dans son programme intercommunal également, la liste sans étiquette menée par Bruno de Lescure à Grenoble et la liste divers gauche de Saint-Etienne.

La question de la tarification des transports collectifs ne se révèle donc pas être l'occasion de faire entrer explicitement la dimension intercommunale dans les éléments programmatiques des candidats.

8. Organisation des transports collectifs

Échantillon : Abbeville, Aix-en-Provence, Aubagne, Bordeaux, Charleville-Mézières, Châteauroux, Cherbourg, Dijon, Grenoble, Lille, Limoges, Lyon, Marseille, Massy, Mulhouse, Nantes, Orsay, Palaiseau, Paris, Perpignan, Rouen, Saclay, Saint-Denis, Saint-Étienne et Toulouse.

Les transports publics sont un levier majeur du développement des mobilités urbaines. Les lois MAPTAM (2014) et NOTRe (2015) ont entraîné une augmentation du ressort territorial des AOM que l'augmentation des recettes afférentes (VM) ne permet pas toujours de financer convenablement. Cependant, avec la montée en puissance des thématiques environnementales et le rejet de la voiture, en particulier de l'autosolisme porté par la LOM, les transports publics sont un thème que les candidats ont choisi d'aborder largement dans les débats de ces élections municipales.

La nécessité de développer l'offre de transports en commun est partagée par une grande partie des candidats (121 listes font des propositions en ce sens) et les leviers d'action sont nombreux (type de transport, offre, tarification, accessibilité...). Existe-il alors des convergences générales autour de certains leviers, sont-ils des sujets de marquage politique ? Les contextes locaux conditionnent-ils le choix des propositions des candidats ?

8.1. Les transports publics : un projet écologique

La plupart des candidats font des propositions qui concernent les transports publics. Ils sont un peu moins de la moitié (55) à afficher clairement l'objectif de ces propositions, certains en affichent plusieurs. Le développement du nombre de desserte ainsi que l'accessibilité de la commune n'est explicité que 8 fois. L'enjeu écologique n'est cité en tant que tel que 15 fois. Si c'est un objectif le plus souvent porté par les listes écologistes (5), il l'est par des listes de tous bords politiques (RN, LR, LREM, PS, LFI). Cependant, de nombreux candidats affichent des objectifs que l'on peut lier à l'écologie : pousser au report modal vers des modes plus vertueux (5 listes) ; apaiser la ville ou développer la qualité de vie (11 listes) ; désengorger les routes ou limiter la voiture (19 listes). Enfin l'un des objectifs annoncés par les candidats à travers leurs propositions sur les transports publics est de lier l'urbanisme aux transports (8). Parmi ces listes, quatre souhaitent intégrer les transports dans leurs projets d'urbanisme, les quatre autres veulent arrêter toute forme de projet d'infrastructure, et donc de transport.

Il est difficile de faire ressortir un positionnement politique clair de ces différents objectifs, mis à part celui du lien urbanisme-transport qui est une proposition de gauche (3 listes de gauche, 3 listes écologistes et 2 listes du centre) et celui de la limitation de la voiture (8 listes de gauche, 6 écologistes, 3 du centre et 2 de droite). Cependant, de façon plus globale, on peut observer que ce sont les listes de gauche (17) et écologistes (15) qui annoncent le plus souvent l'objectif des évolutions de l'offre de transport public, contre 10 listes au centre et 10 à droite. Cependant, il est possible de dégager certaines particularités locales. À Aix-en-Provence cinq candidats avancent un objectif écologique pour le développement des transports publics. Dans quelques villes, la question du désengorgement des routes et de la limitation de la voiture apparaît chez plusieurs candidats, à Nantes les trois candidates Laernoës (EELV), Rolland (PS) et Garnier (LR) en font un objectif transpartisan, au contraire, à Toulouse, cet objectif est porté par trois listes de gauche (G.s, PS, EELV).

8.2. Améliorer la desserte sur le réseau de transport en commun

L'adaptation et l'amélioration de la desserte sur le réseau de transport en commun est la proposition que l'on retrouve le plus souvent chez les candidats (53) et dans presque toutes les villes de l'échantillon (24 sur 26). Cette volonté d'adapter l'offre se décline de plusieurs façons. Une augmentation de l'amplitude horaire des réseaux urbains, le matin et le soir ainsi que les week-ends, la candidate LR de Marseille, Martine Vassal propose par exemple de mettre en place des lignes de bus de nuit. Au total 28 listes souhaitent améliorer ce paramètre. De nombreux candidats proposent d'augmenter la fréquence de passage des transports publics (25 listes). Martine Aubry (maire sortante PS) à Lille souhaite doubler les rames de métro pour en augmenter les capacités.

Pour la plupart des listes, ces mesures visent à améliorer l'offre de transport urbain, sans plus de précision. Certains candidats justifient leur volonté de modifier l'offre de transport public. Nicolas Florian (LR) à Bordeaux y voit un moyen d'adapter le réseau aux horaires décalés. Romain Grau (LREM) à Perpignan est un des seuls candidats proposant de réduire les fréquences voire supprimer des lignes là où elles sont peu utilisées. Les propositions d'augmentation de l'offre de transport public sont majoritairement portées par la gauche (21 listes sur les 55). On peut aussi noter que ce type de proposition est rarement porté par les maires sortants. Ils ne sont que cinq : Nicolas Florian (LR) à Bordeaux, Éric Piolle (EELV) à Grenoble, Martine Aubry (PS) à Lille, Laurent Russier (PCF) à Saint-Denis et Gaël Perdriau (LR) à Saint-Étienne.

8.3. Rendre les transports publics plus accessible

La question de l'accessibilité des transports en commun est un thème important pour les différents candidats. On peut le percevoir à travers le fait que 26 listes souhaitent agir afin que leur réseau de transport public soit plus accessible aux personnes à mobilité réduite (PMR) ou aux seniors. Cela passe par des aménagements de la voirie pour mettre les trottoirs au niveau des bus pour Jean-Marc Pujol (LR) à Perpignan. Pour les villes disposant de modes de transports lourds, cela nécessite des aménagements des stations et du matériel roulant. À Paris c'est un thème important puisque quatre listes veulent mettre en accessibilité le métro pour les PMR : Hidalgo (PS), Buzyn (LREM), Villani (LREM dissident) et Gantzer (DVG). Certains candidats souhaitent développer l'accessibilité des transports publics grâce à des navettes dédiées aux personnes âgées. Ces listes sont au nombre de sept, dont deux à Paris, Hidalgo et Buzyn. Les propositions liées à l'accessibilité sont près de deux fois plus présentes chez des candidats de gauche (11) que chez des candidats de droite (6) ou du centre (6).

La volonté de connecter tous les habitants au réseau de transport collectif procède d'une variante du thème général de « la ville de proximité ». Cette idée a été mentionnée par huit listes, comme à Marseille où les candidats Rubirola (PS) et Berland (LREM) souhaitent que les habitants aient accès aux transports en moins de 15 ou 10 minutes. Il en va de même pour Fatima Jenn (DVC) à Mulhouse qui souhaite que tous les habitants aient un arrêt de bus à moins de 500 mètres de chez eux et Antoine Maurice (EELV) à Toulouse qui veut un arrêt à 200 mètres pour 80 % de la population.

8.4. Des motorisations plus propres pour les transports collectifs

La question de la transition énergétique des flottes de bus a été largement appropriée par les différents candidats puisque 36 listes souhaitent faire évoluer les flottes de transport en commun vers des véhicules moins polluants. Parmi celles-ci, 9 expliquent simplement vouloir faire baisser les émissions comme Maryse Joissains-Masini (LR) à Aix-en-Provence ou éliminer les transports en commun

polluants comme Bernard Drobenko (EELV) à Limoges. Il y a donc 26 candidats qui proposent une énergie de remplacement au diesel. Parmi elles, 15 souhaitent développer des transports publics électriques, dont neuf pour des navettes électriques. 13 listes souhaitent faire évoluer leurs flottes de bus vers de l'hydrogène, et deux souhaitent créer des navettes à hydrogène. Enfin seulement 6 listes s'orientent vers du gaz naturel. On observe que la propulsion électrique est préférée pour les véhicules plus légers (navettes) alors que l'hydrogène est presque toujours mis en avant pour les flottes de bus.

Il ne se dégage aucun clivage politique évident sur la thématique de la transition énergétique des flottes de transport en commun : parmi toutes ces listes il y en a onze de gauche, dix de droite et neuf du centre, il apparaît cependant que seules 3 listes écologistes se positionnent sur ce sujet.

Les propositions de développement des transports publics sont nombreuses, les candidats se sont saisi des nombreux leviers différents à leur disposition, que ce soit pour se démarquer avec des projets innovants ou en réaffirmant leur soutien à des solutions qui fonctionnent déjà.

8.5. MaaS et outils numériques pour la mobilité : plusieurs propositions dans les grandes villes

L'article 28 de la LOM confie aux autorités organisatrices de la mobilité la responsabilité de mettre en place un service d'information multimodal qui permet la consultation et l'achat de services de mobilité, y compris les services de stationnement. Sur l'ensemble de notre échantillon, 12 candidats souhaitent le développement d'une application de type MaaS :

- A Paris, la maire sortante PS Hidalgo souhaite « un MaaS multimodal [...] qui soit cohérent avec les objectifs de politique de mobilité », Belliard évoque une application « Paris'lib » pour « centraliser et connecter » tous les moyens de transport. Buzyn (LREM) et Villani (divers centre) souhaitent un pass unique/pass universel Navigo. Les candidats ne précisent pas comment leurs propositions respectives s'articuleraient avec la politique d'Ile-de-France Mobilités, autorité organisatrice de la mobilité, qui a son propre plan de déploiement de MaaS.
- A Toulouse, le maire sortant LR Moudenc souhaite « une application permettant de payer différents services de mobilité sur une même plateforme » ; Maurice (EELV) veut une application qui permette aux usagers de « planifier leurs parcours, être informés en temps réel [...], payer leurs parcours » ; et Pellefigue (PS) une application « qui permette de trouver son mode de transport en temps réel ».
- A Bordeaux, Hurmic (EELV) veut « une application numérique pour les déplacements utilisant plusieurs modes de transport » ainsi qu'un « ticket unique ». Cazenave (LREM) évoque « Ma Métropole Mobile », une application « réunissant tous les moyens de transport publics et privés ».
- Dans les autres villes, Laernoès à Nantes (EELV) veut un « compte mobilité⁴ », de Ferluc à Limoges (SE) « une application de type citymapper coordonnée à un système de micro-covoiturage », et Laqhila à Aix (Modem) « une application GPS [...] prenant en compte tous les moyens de transport au cours d'un même trajet ».

Même si seuls les candidats Hidalgo et Cazenave utilisent directement le terme de MaaS (dans leurs réponses au questionnaire), les 12 candidats cités se retrouvent derrière les caractéristiques techniques essentielles d'un MaaS : un dispositif de réservation et de paiement centralisé des différents services de mobilité. Seuls certains candidats rendent explicite qu'un tel service sera porté et financé par la collectivité (« service public ») : Belliard (EELV), Hidalgo (PS) et Villani (divers centre)

⁴ C'est le nom utilisé pour le MaaS de Mulhouse, opéré par Transdev.

à Paris, Cazenave (LREM) à Bordeaux, Maurice (EELV) à Toulouse, et Laqhila (Modem) à Aix. Pellefigure (PS), Laernoës (EELV), Hurmic (EELV), Buzyn (LREM), de Ferluc (SE) et Moudenc (LR) ne le précisent pas.

A Mulhouse, où Transdev a mis en place un MaaS dès 2019, la candidate Jenn (SE) souhaite élargir le « compte mobilité » existant à « l'apprentissage de la mobilité » et au passage du permis de conduire.

D'autres candidats font des mentions plus vagues d'applications numériques pour la mobilité : Oppelt à Nantes (LREM, 13,0%, 4^{ème}), Grau à Perpignan (LREM), Sassoïn à Aix (EELV), et Kfoury à Abbeville (SE). A Perpignan, le maire sortant LR Pujol souhaite mettre en place une application qui regroupe les informations sur tous les services publics (bibliothèques, infrastructures sportives, transport).

Enfin, six listes souhaitent mettre en place une gestion intelligente des feux tricolores. L'objectif est de donner aux bus la priorité au feu afin de renforcer les performances des lignes urbaines.

8.6. Transport à la demande : un mode pour les personnes âgées ?

Le Transport à la demande (TAD) constitue un service de mobilité assuré par des véhicules qui ne suivent pas des itinéraires fixes mais adaptent leurs itinéraires et horaires en fonction des réservations faites par les utilisateurs de ce service. Il est souvent mis en place pour la desserte de territoires peu denses ou pour répondre aux besoins des personnes à mobilité réduite, en complément d'une offre de transport collectif traditionnelle. Sur l'ensemble de notre échantillon, on trouve 14 mentions de ce service de mobilité.

A l'exception de Bordeaux, ce sont surtout des candidats de villes moyennes qui évoquent le transport à la demande : Aubagne (2 candidats), Limoges (2 candidats), Cherbourg, Mulhouse, Abbeville ou Perpignan. Ils y voient généralement une réponse aux besoins de mobilité des personnes âgées. C'est le cas de :

- Kfoury à Abbeville (divers écologiste) ;
- Soury à Limoges (LFI) ;
- Barthélémy à Aubagne (LREM) ;
- Krimi à Cherbourg (LREM) ;
- Million à Mulhouse (LREM) ;
- Grau à Perpignan (LREM)

A Perpignan, Romain Grau évoque aussi le rabattement vers le réseau de transports urbain, de même que Drobenko à Limoges (EELV). A ces deux exceptions près, le transport en commun est plutôt présenté comme une solution de mobilité « porte-à-porte ».

Martine Vassal (Marseille, LR) évoque le transport à la demande comme une solution pour les déplacements de nuit.

A Bordeaux, où les parties « transport » des programmes sont relativement développées, quatre candidats, dont les deux principaux, évoquent le TAD. Cazenave (LREM,) est le candidat le plus précis, puisqu'il évoque « une flotte de 100 mini-bus TBM, disponible 20h/24 pour des déplacements 100 % sur-mesure ». Florian (maire sortant LR), Hurmic (EELV) et Jarty (sans étiquette) l'évoquent également. Ces deux derniers parlent de « lignes transversales entre quartiers avec arrêt à la demande ». Le maire sortant cite le service déjà existant « Ké Op ».

Mélin à Aubagne (RN) et Caron à Rouen (SE) souhaitent également mettre en place un service de transport à la demande.

9. Gouvernance de la mobilité

Echantillon : Abbeville, Aix-en-Provence, Aubagne, Bordeaux, Charleville-Mézières, Châteauroux, Cherbourg, Dijon, Grenoble, Lille, Limoges, Marseille, Massy, Mulhouse, Nantes, Orsay, Palaiseau, Paris, Perpignan, Rouen, Saclay, Saint-Denis, Saint-Etienne, Toulouse (24 villes, 162 listes).

Avec la mise en place, depuis 2014, de l'élection au suffrage direct « fléché » dans les communes de plus de 1 000 habitants, les élections de mars 2020 sont à la fois municipales et intercommunales. Toutefois, le rôle et les compétences des EPCI reste mal connu des électeurs.

En matière de mobilité⁵, cette complexité est accentuée par le partage des compétences du bloc communal avec l'Etat, les régions et les départements, d'une part, et par le rôle d'Autorité organisatrice de la mobilité (AOM) d'autre part. En effet, métropoles, communautés urbaines et d'agglomération, la métropole de Lyon et les syndicats mixtes de transport sont les autorités compétentes pour l'organisation des transports urbains. Elles peuvent qui plus est exercer cette compétence en régie, ou bien déléguer ce service public à un opérateur de transport. Elles peuvent également la déléguer à un syndicat, comme à Grenoble, Lyon, Paris et Toulouse, pour ce qui concerne notre échantillon.

Par ailleurs, et malgré le mouvement d'élargissement des AOM, les déplacements du quotidien ne se limitent pas aux limites administratives de collectivités, ni même des AOM. Dans ces conditions, comment les candidats appréhendent-ils leurs relations avec leurs partenaires, quels sont-ils, et sur quels sujets la coopération est-elle identifiée comme nécessaire ?

Au préalable, il ressort de l'étude des propositions étudiées dans notre échantillon que les enjeux de la gouvernance et de l'intercommunalité sont peu traités et moins encore explicités par les candidats, ce qui n'en facilite pas l'appropriation par les citoyens et électeurs.

Nous devons également relever que notre échantillon est constitué de 24 communes, dont 19 sont les communes-centres de leur intercommunalité. La première conséquence en est que ces communes centres assument souvent une forme de leadership politique local et qu'elles détiennent un important nombre de sièges au sein de l'assemblée délibérante (les sièges sont répartis en fonction de la population de chaque commune⁶). La seconde conséquence de cette composition de l'échantillon est que ces communes centre assument les charges de centralité, et concentrent la plupart des nœuds des différents réseaux d'infrastructures et de services.

9.1. Nécessaire coopération territoriale pour l'organisation des transports collectifs

Le constat d'une interdépendance : les transports comme lien entre la commune et son hinterland

Treize listes envisagent explicitement la mobilité comme un enjeu dépassant les strictes limites administratives de la commune :

⁵ Les compétences transport, mobilité et logistique, et infrastructures au sein du bloc communal, note TDIE voir dossier de l'étude.

⁶ Article L5211-6-1 du Code général des collectivités territoriales.

- La liste NPA menée par Philippe Poutou à Bordeaux (« des entreprises très majoritairement implantées à l'ouest de l'agglomération bordelaise mais des logements populaires situés à l'est, ou carrément loin de la métropole ») ;
- Les listes divers gauche à Abbeville (« porte d'entrée » ou « capitale » de la baie de Somme), Aix (« des cars à haut niveau de service entre Aix et les communes périphériques »), Grenoble (« nous voulons qu'il y ait un développement du train sur la grande région grenobloise ») et Toulouse (« l'échelle d'un nouveau territoire ») ;
- La liste écologiste de Nantes (« ces études soulignent la nécessité de développer une offre de bus mieux maillée sur la périphérie ») ;
- Les listes socialistes à Cherbourg (« un réseau plus vaste à l'échelle du Cotentin ») et Nantes dans son programme métropolitain (« notre projet vise à dépasser les frontières de la métropole, pour un aménagement du territoire solidaire avec les territoires voisins, dans une logique d'alliance des territoires. [...] Cela veut dire penser un nouveau réseau de déplacements métropolitain, avec des nouvelles lignes et des axes dédiés et sécurisés pour les transports en commun, le vélo, le covoiturage et la marche, vers Nantes et entre les communes entre elles ») ;
- La liste socialiste à Cherbourg (« un réseau plus vaste à l'échelle du Cotentin ») ;
- Les listes divers centre menée à Paris par Cédric Villani (« travailler plus en commun avec les communes limitrophes ») et à Perpignan par Romain Grau (« la politique des mobilités à Perpignan et dans son agglomération ») ;
- La liste LREM à Cherbourg (« les transports en commun doivent être repensés et redéfinis à la nouvelle échelle de l'intercommunalité⁷ ») ;
- La LR à Nantes (« initier des coopérations avec les acteurs de tout le territoire afin de réfléchir ensemble sur les déplacements : tous les véhicules ne viennent pas de Nantes ! [...] Financement à l'extérieur de la métropole (Ancenis, Châteaubriand par exemple) de pôles multimodaux », soit à 70 et 50 km de la ville de Nantes).

L'organisation des mobilités à l'échelle du bassin : la nécessaire collaboration avec la Région et le département

Quelques autres candidats prolongent cette réflexion en mentionnant plus précisément des coopérations avec les conseils régionaux et départementaux.

- Les listes écologistes à Abbeville (« la compétence des transports est à la Communauté d'agglomération, mais le département et la région ont un rôle prépondérant dans l'organisation et le financement des moyens de transports publics, scolaires, lignes de cars, trains... »), Marseille (« en collaboration avec la Région et la Métropole, nous améliorerons la desserte des axes ferroviaires existants »), ainsi que le programme intercommunal des candidats écologistes de la métropole lilloise au sujet de la mise en place d'un « RER métropolitain » ;
- Et la liste LR de Grenoble (« en poursuivant [le] travail de mutualisation des réseaux urbains (Sankéo) et régionaux (liO) engagé en 2019 »).

Les mobilités sont identifiées par certaines listes comme un écosystème local, indépendamment du mode de transport ou de la distinction entre transports urbains et non urbains. Ces candidats pointent donc les inconvénients d'une fragmentation des compétences transports entre plusieurs EPCI. Mais surtout, ce qui peut retenir notre attention est l'absence de discours politique explicite à l'échelle des bassins de mobilité.

⁷ Au cours du mandat précédent, les cinq communes de la CA ont fusionné pour devenir Cherbourg-en-Cotentin, tandis qu'un nouvel EPCI de 80 communes s'est formé autour de cette commune nouvelle.

9.2. Relation des candidats à l'autorité organisatrice de la mobilité

L'EPCI, l'évidente institution organisatrice des mobilités ?

La compétence mobilité est exercée par l'intercommunalité : métropole, communauté urbaine ou d'agglomération. Or, les élections municipales sont à la fois municipales et intercommunales, par la technique du fléchage. A Lille, les écologistes soulignent les conséquences de ce système électoral, dans leur programme métropolitain : « les écologistes soutiennent auprès de l'Etat la mise en œuvre du suffrage universel direct et proportionnel pour l'élection des conseillers et conseillères métropolitaines, afin que les électeurs puissent choisir le projet et la vision qu'ils souhaitent pour leur métropole ».

Pourtant, les relations à l'intercommunalité tiennent une place marginale dans les programmes des candidats aux municipales, puisque seulement treize listes la prennent en compte.

En particulier, la liste Modem d'Aix précise son intention de travailler avec les services techniques de la métropole, tandis qu'à Lille, le candidat LR souhaite augmenter de 30 % le budget transport par un redéploiement des crédits de la métropole. La liste d'union de la gauche de Charleville-Mézières s'oppose au cumul des mandats de maire et de président de l'intercommunalité (tous deux exercés, lors du mandat précédent, par le maire LR de Charleville-Mézières).

A cela, il faut ajouter que certains candidats ont directement élaboré des programmes intercommunaux (les écologistes à Lille, les socialistes à Nantes et Paris, le Modem à Nantes, les républicains à Aix et Châteauroux, soit surtout des maires sortant – quatre sur six).

Mais cette collaboration au sein de l'intercommunalité n'est pas systématiquement une évidence. Par exemple, à Massy, la liste d'extrême gauche souhaite « rétablir les liens avec la métropole », et à Mulhouse, la candidate LR souhaite « faire s'entendre les élus de la ville et de l'agglomération ». A l'inverse, à Marseille, le candidat LR dissident propose davantage de décentralisation vers les mairies de secteur.

Ainsi, à ces exceptions près, l'échelon intercommunal ne fait pas l'objet de remises en question, que ce soit en dénonçant des antagonismes entre communes membres et intercommunalité ou le mode de scrutin.

Comment organiser les réseaux en lien avec les communes de proches ?

Parmi les listes que nous avons étudiées, 28 citent l'intercommunalité dans leurs propositions liées au transport public, or c'est l'intercommunalité qui est AOM dans la plupart des cas. Cependant, les raisons qui poussent les candidats à évoquer leurs EPCI sont diverses. 12 listes souhaitent mettre en place des réseaux de transports en lien avec les communes limitrophes, pour la plupart des autres, il faut étendre les lignes à une échelle intercommunale, comme les listes EELV de l'agglomération lilloise qui possèdent un programme métropolitain. À Toulouse, deux listes, Maurice (EELV) et Pellefigue (PS) souhaitent mettre en place une nouvelle gouvernance des transports à laquelle serait associée la métropole, le département et la région. Au contraire, certains candidats s'opposent à la coopération avec l'échelon intercommunal, c'est le cas de Bruno Paluteau (RN) à Bordeaux, qui prône une « demétropolisation » et de Maryse Joissains-Masini (LR) à Aix-en-Provence qui est opposée à toute coopération avec la métropole, au contraire de quatre de ses concurrents aixois, Pena (DVG), Petel (LREM) Laqhila (MoDem), Perrin (DVC), qui désirent s'appuyer sur la métropole pour améliorer leur réseau de transport. La volonté de travail en lien avec l'intercommunalité est un positionnement plutôt du centre (11 listes) et de la gauche (8 listes) alors que la droite (6 listes) et les écologistes (3 listes) en parlent moins.

Le cas des transports collectifs en Île-de-France

L'Île-de-France possède un statut particulier car l'organisation de la mobilité est la responsabilité d'Île-de-France Mobilité (IDFM). Les maires n'ont que très peu de capacité à agir sur les transports collectifs. Cependant les maires des villes de la région parisienne (six dans notre échantillon) font des propositions en lien avec les transports ou leur organisation :

- Le dialogue avec (IDFM) : 12 listes franciliennes souhaitent interagir avec l'AOM ou la Région sur les questions de transport. Si la plupart de ces listes font des propositions à IDFM, comme Matthieu Pasquio (LUG) à Palaiseau qui propose d'arrêter le projet de CDG Express pour en réallouer les financements ou Anne Hidalgo (PS) qui demande l'aide de la Région pour améliorer l'accessibilité du métro parisien. Au contraire, à Saint-Denis, les différentes listes sont plus revendicatives puisque les candidats Sali (PSG) et Hanotin (PS) « exigent » des évolutions sur la ligne 13 du métro et le remplacement des rames du tramway 1. De plus Laurent Russier (PCF) prévoit de « batailler » avec IDFM, notamment pour le prolongement du tramway 8.
- Le Grand Paris Express (GPE) : ce projet de métro automatique en rocade fait encore débat dans certaines communes franciliennes. Si, à Paris, les trois listes qui l'évoquent, Buzyn (LREM), Villani (LREM dissident) et Hidalgo (PS), y sont favorable, à Palaiseau, le sujet est beaucoup plus clivant. En effet, Benjamin Perciado (EELV) refuse catégoriquement la ligne 18 apportée par le GPE et propose de la remplacer par un téléphérique ou par une augmentation de la fréquence des transports déjà existants. Matthieu Pasquio (LUG) souhaite revoir le tracé de cette ligne 18 pour qu'il évite le plateau de Saclay et propose de le remplacer par un métro léger. Au contraire, Grégoire de Lasteyrie (DVD) veut s'assurer de la réalisation de la ligne 18 et souhaite qu'une gare soit ajoutée dans le quartier Camille Claudel.

9.3. Repenser la gouvernance locale des mobilités

La gestion de la complexité territoriale : d'autres AOM ?

- La liste LFI d'Abbeville menée par Angelo Tonolli identifie l'échelle pertinente en matière de mobilité comme étant constituée des communes de l'AOM mais aussi des bassins d'emploi voisins ;
- Le candidat LR lyonnais considère que c'est la Métropole qui doit se montrer davantage « proactive », au sein du Sytral, afin que celui-ci bénéficie de ressources complémentaires ;
- A Nantes, ce sont deux candidates qui suggèrent de modifier l'organisation des transports : la candidate LR propose de créer un syndicat mixte des transports publics associant l'ensemble des acteurs concernés pour développer des solutions à l'échelle de l'aire urbaine, tandis que la candidate EELV organiserait une concertation avec les acteurs des mobilités et en lien avec les AOM ;
- A Grenoble, Alain Carignon (LR) imagine quant à lui un continuum, c'est-à-dire un « travail d'intérêt général avec toutes les collectivités jusqu'à l'Europe » ;
- Paris, enfin, est un cas particulier d'organisation administrative. La maire sortante socialiste propose ainsi la création d'une AOM de second rang, pour y traiter les questions de micro-mobilité, qui pourrait être la Ville ou la Métropole du Grand Paris et Cédric Villani (divers centre, LREM dissident) souhaite fusionner Paris avec les communes limitrophes et réformer la Métropole pour la doter d'une partie des compétences des départements.

Régie ou DSP : un choix politique ?

Les intercommunalités étant AOM, ce sont elles qui sont responsables de la contractualisation des services de transports collectifs. Certains candidats souhaitent remettre en cause les Délégation de services publics en cours. À Bordeaux, Thomas Cazenave (LREM) souhaite la renégocier, tandis que Philippe Poutou (NPA) ne souhaite pas la renouveler lorsque le contrat prendra fin. À Dijon, Emmanuel Bichot (LR) ne souhaite pas non plus renouveler la DSP, tout comme Margot Medkour (LFI), à Nantes, qui envisage de passer les transports urbains en régie. Deux listes souhaitent créer un syndicat mixte des transports associant les acteurs liés au transport (usagers, professionnels, élus) : Laurence Garnier (LR) à Nantes et Julien Poix (LFI) à Lille, ce dernier précisant vouloir une gestion en régie. Un cas notable est celui de Boris Ravignon (DVD) à Charleville-Mézières qui, au contraire, souhaite mettre en place une DSP avec la RATP plutôt que le régime actuel de régie.

La gouvernance des transports remise en question ?

Une des propositions les plus fréquentes (22 mentions) consiste en une organisation davantage participative de la politique des transports, en associant les citoyens, les usagers ou leurs représentants, à travers une variété de formules :

- Des ballades urbaines associant élus et citoyens (l'UDI à Abbeville) ;
- Des observatoires citoyens (les écologistes à Aubagne) ;
- Travailler en association avec les usagers (la liste socialiste de Grenoble, la liste gilet jaune à Grenoble, qui souhaite y associer également les salariés du ferroviaire, la liste LFI de Lille, la liste écologiste à Nantes) ;
- Associer le monde économique aux grands projets (les Républicains, à Marseille), un club des entrepreneurs (les Républicains à Perpignan) ;
- Un référendum auprès des employeurs redevables du Versement mobilité sur l'extension d'une ligne de tram (PS, à Dijon) ;
- Des assises de la mobilité (la liste EELV à Perpignan et la liste LFI à Saint-Denis, qui y associerait la RATP) ;
- Un budget participatif (le RN à Dijon) ;

Plus formellement, la mise en place d'une commission de circulation incluant les représentants des taxis, des motards et des cyclistes (les Républicains à Aubagne), d'une commission de coordination avec les acteurs locaux et les instances des politiques de la mobilité (la liste UPR de Bordeaux), d'une commission de partenaires ainsi que d'une assemblée populaire par secteur (la liste divers gauche – gilets jaunes – à Grenoble), d'un conseil des usagers (les listes écologistes de Marseille et Saint-Etienne), un club des utilisateurs (la liste LR à Perpignan).

Ajoutons que Louis Alliot (RN), à Perpignan, propose de créer des commissions thématiques avec l'opposition. Ainsi, la gouvernance des transports serait pour de nombreux candidats, indépendamment de la taille de la commune ou de la couleur des candidats, insuffisamment représentative de la diversité des parties prenantes.

Enfin, à Toulouse, Antoine Maurice (EELV) et Nadia Pellefigue (PS) proposent de revoir la gouvernance institutionnelle en associant métropole, Conseil départemental, Conseil régional et usagers dans la nouvelle AOM. C'est une remise en cause du syndicat mixte Tisséo⁸.

⁸ Tisséo regroupe aujourd'hui Toulouse métropole, deux communautés d'agglomération, ainsi qu'un syndicat intercommunal regroupant des communes isolées

Si les projets politiques des candidats aux élections municipales, en matière de transports, dépassent fréquemment le territoire communal⁹, ils ne sont que peu identifiés et conçus comme tels. Cela contribue à laisser dans l'ombre la nature également intercommunale de ces élections. Sans doute la complexité de la gouvernance des transports favorise-t-elle cette discrétion.

⁹ Voir en particulier les notes thématiques RER, infrastructures, ou stationnement.

10. Projets de transports en commun en site propre (TCSP)

Echantillon : Abbeville, Aix-en-Provence, Aubagne, Bordeaux, Charleville Mézières, Châteauroux, Cherbourg, Dijon, Grenoble, Lille, Limoges, Lyon, Marseille, Mulhouse, Nantes, Paris, Perpignan, Rouen, Saint-Étienne et Toulouse.

Les projets de TCSP sont variés. Cependant ils émergent en grande partie dans des villes où il existe déjà ce type d'infrastructures : les projets sont le plus souvent des extensions de réseau.

10.1. Métro : sujet mineur de la campagne

C'est un sujet qui n'est abordé que dans 5 villes, trois qui disposent déjà d'un métro (Marseille, Lyon, Toulouse) et deux qui n'en disposent pas (Nantes et Bordeaux), et par 17 listes. Il est intéressant de noter qu'à Lille, où il existe un réseau de métro, le sujet n'apparaît pas dans les propositions.

Dans les villes où il existe un métro, c'est un sujet qui ne fait pas débat. Toutes les listes qui abordent le sujet souhaitent le développer : à Lyon, Kimelfeld (LREM dissident), Collomb (LREM) et Doucet (EELV) ; à Marseille, Rubirola (PS), Ghali (DVG), Vassal (LR) et Ravier (RN) ; à Toulouse 4 listes proposent de développer le métro mais ne sont pas toutes d'accord sur les modalités : Lamotte (RN) veut prolonger les lignes existantes, Maurice (EELV) soutient la troisième ligne mais en phasant le projet, Moudenc (LR, sortant) est le principal porteur du projet de 3^e ligne de métro et Pellefigue (DVG) soutient le projet de 3^e ligne malgré sa crainte de l'augmentation des coûts. En effet, l'avancement du projet (appel d'offre pour le matériel roulant publié en janvier 2020) ne permet plus un positionnement pour ou contre.

Dans les villes où il n'existe pas de métro et dont la taille pourrait justifier d'en installer un, il existe deux cas de figure : à Bordeaux où l'idée d'un métro est portée par une association Métro de Bordeaux, tous les candidats (sauf Philippe Poutou, NPA, qui ne s'est pas exprimé sur le sujet) se sont exprimés pour s'opposer à sa mise en place ; à Nantes, seules deux candidates se sont exprimées, Johanna Rolland (PS) qui veut demander une étude sur l'opportunité de créer un métro et Valérie Oppelt (LREM) qui souhaite un métro aérien parallèle au périphérique.

Même si aucune liste ne s'oppose clairement au développement du métro (sauf à Bordeaux), certaines choisissent de ne pas s'exprimer à ce sujet, vraisemblablement parce qu'elles considèrent que ce n'est pas une priorité.

10.2. Tramway et tram-train : un mode toujours attractif

C'est le mode de transport en commun qui est le plus mis en avant par les candidats, il apparaît dans 15 villes et sur les programmes de 30 listes, de tous bords politique et dans des villes de toutes tailles. Dans tous les cas, les candidats souhaitent développer les lignes de tram déjà existantes, ou alors soutenir des projets de création (Limoges, Perpignan). Bordeaux fait exception : c'est la seule ville où le tramway ne génère pas de propositions de développement, il est évoqué pour des travaux d'entretien (Cazenave, LREM) ou alors car le candidat lui préfère des BHNS (Garçon, UPR). Les

tramways ne sont donc pas des sujets de positionnement politique pour les candidats car presque aucun ne s'oppose à ce type de projet.

10.3. Bus à haut niveau de service : plusieurs projets

13 listes dans cinq villes (Bordeaux, Aix-en-Provence, Lille, Marseille et Rouen) souhaitent en mettre en place ou le développer. Dans deux de ces villes, c'est un thème majeur pour les candidats car quatre listes souhaitent le développer.

- A Bordeaux : Hurmic (EELV), Cazenave (LREM), Florian (maire sortant LR) et Garçon (UPR) ;
- A Aix-en-Provence, 4 listes souhaitent développer une nouvelle ligne après l'ouverture de la ligne « Aixpress » à la rentrée 2019 desservant uniquement la commune : Pena (DVG), Sassoon (EELV), Salord (GE) et Laqhila (MoDem)

Par ailleurs, 13 autres candidats proposent d'aménager la voirie de façon à dédier des voies au réseau de bus déjà existant. Pour la plupart les axes et les lignes concernés ne sont pas explicités. Cependant, les candidats Baly (EELV) à Lille et Buzyn (LREM) à Paris annoncent vouloir réserver la voie de droite du périphérique de leur commune aux transports en collectifs. L'objectif de ces aménagements est d'améliorer la performance des réseaux déjà existants en augmentant la vitesse commerciale et la régularité de ces lignes. Dans notre échantillon, les 13 listes qui les proposent sont de gauche (9) ou du centre (4).

10.4. Téléphériques : projets à Grenoble, Lille, Lyon et Toulouse

Six candidats proposent de mettre en place des transports par câbles dans quatre villes (Grenoble, Lille, Lyon et Toulouse). C'est à Grenoble que le sujet est le plus présent car quatre candidats proposent la création de ce type de transport : Chalas (LREM, 13,75%), Carignon (SE, LR, 19,8%) et Noblecourt (PS, 13,31%) ainsi qu'Éric Piolle, (EELV sortant, 46,67%) qui, lui fait référence à un projet de téléphérique dont le syndicat mixte des transports publics de l'agglomération grenobloise a déjà décidé la réalisation.

10.5. Transports fluviaux : un mode populaire

Utiliser les fleuves ou la mer pour en faire des voies de transport massifié est une idée qui a séduit un certain nombre de candidats (17). Dans des villes où il existe déjà ce genre de service, les candidats souhaitent le développer, Florian (LR), Hurmic (EELV), Poutou (NPA) à Bordeaux, Rubirola (PS), Ghali (DVG), Berland (LREM) à Marseille. D'autres candidats souhaitent en mettre en place pour les déplacements domicile-travail comme Marc-Philippe Daubresse (LR) à Lille, ou pour des transports touristiques comme David Beliard (EELV) à Paris. C'est dans certaines villes possédant déjà ce type de transport qu'il y a le plus de proposition en faveur des transports par bateaux.

11. RER métropolitains

Un projet de renforcement de l'offre ferroviaire de proximité est porté par un ou plusieurs candidats à Bordeaux, Grenoble, Nantes, Saint-Etienne, Lille et Toulouse.

Derrière différents noms (« TER » ou « RER », « métropolitain » ou « départemental », ...), l'idée partagée est celle d'un renforcement de l'offre, de la cadence ou de la plage horaire de fonctionnement sur le réseau ferroviaire existant.

Le concept est consensuel à Nantes, à Bordeaux, et à Grenoble (la candidate LREM ne se prononce pas). A Toulouse, Lille et Saint-Etienne, il est porté par la gauche et les écologistes. A Aix-Marseille, différents candidats évoquent le renforcement de l'offre ferroviaire locale. De manière générale, des divergences peuvent exister sur les destinations à desservir ou à prioriser.

Il ne s'agit ni d'une compétence de la ville, ni d'une compétence de l'intercommunalité, mais d'une compétence de la Région, dans le cadre d'une gouvernance complexe avec SNCF Réseau, SNCF Mobilités et, dans les années qui viennent de nouveaux opérateurs de transport ferroviaires. En outre, il s'agit d'un sujet qui concerne surtout les habitants vivant en périphérie de la ville-centre. On peut s'étonner de l'ampleur du sujet à ce stade de la campagne.

11.1. Nantes : large consensus

A Nantes, les quatre principales candidates soutiennent le développement du TER à l'échelle métropolitaine. Johanna Rolland (maire sortante PS) parle de « TER express », Laurence Garnier (LR) de « réseau express métropolitain », Julie Laernoës (EELV) de « train express du quotidien », et Valérie Oppelt (LREM) de « réseau express métropolitain ». LR fait le lien avec le transfert modal (réduction du nombre de voitures arrivant à Nantes), et EELV souhaite en profiter pour développer l'intermodalité.

Johanna Rolland souhaite que ce réseau relie les communes à proximité directe de Nantes, Laurence Garnier parle de deux grandes lignes : d'abord ouest/est (Chantenay/Carquefou), puis nord/sud. Valérie Oppelt mentionne le Pays du Retz, plus à l'ouest de Nantes, à une quarantaine de kilomètres, sur la côte.

11.2. Bordeaux : soutien des principaux candidats

A Bordeaux, les trois principaux candidats (Nicolas Florian, maire sortant LR, Thomas Cazenave, LREM et Pascal Jarty, SE) proposent de renforcer l'offre ferroviaire de proximité. Ils parlent respectivement de « réseau ferré départemental », de « RER girondin intermodal » et de « RER métropolitain – RER départemental ». La proposition ne figure pas sur le programme de Pierre Hurmic (EELV), mais il affirme soutenir « un réseau ferroviaire express girondin » (dans sa réponse au questionnaire de *La Tribune*).

Seuls Nicolas Florian et Thomas Cazenave donnent des précisions : ils s'accordent sur les lignes Libourne-Arcachon et Saint-Mariens-Langon, mais Thomas Cazenave souhaite pousser la ligne du Médoc plus loin (Lesparre) que Nicolas Florian (Macau). Thomas Cazenave « soutient la carte actuellement proposée par la Région » (en y rajoutant l'intermodalité) et Nicolas Florian souhaite

« travailler avec l'ensemble des acteurs institutionnels ». Le candidat LREM annonce l'échéance de 2028.

11.3. Grenoble : large soutien

A Grenoble, Eric Piolle (maire sortant EELV), Alain Carignon (LR), Olivier Noblecourt (PS) et Bruno de Lescure (GJ) soutiennent le « RER grenoblois », qui est inscrit au PDU. Emilie Chalas (LREM) ne se prononce pas.

Les candidats EELV et PS s'accordent sur la ligne Grenoble-Brignoud (nord-est) et Grenoble-Voirion (nord-ouest). EELV souhaite prolonger cette dernière dans un second temps jusqu'à Saint Marcellin, et propose également une ligne vers Clelles (au sud). Le maire sortant donne les dates de 2025 (Brignoud) et 2030 pour l'ouverture des lignes. Le candidat LR inscrit son positionnement en faveur du RER dans le cadre de sa proposition de LGV et de gare TGV à Grenoble. Le candidat GJ précise qu'il souhaite une fréquence de 3 à 5 minutes.

11.4. Aix-Marseille : un concept partagé, aux contours encore flous

Dans la métropole d'Aix-Marseille, Vassal (LR) souhaite un « RER métropolitain » qui dessert « les 41 gares de la métropole ». Rubirola (DVG) veut également des « trains rapides et fréquents (RER) entre le nord et l'est ». EELV porte également au niveau métropolitain le développement et l'amélioration de l'offre ferroviaire (« TER métropolitain »). A Aix, Salord (GE) veut un réseau « type RER/tram-train » à l'échelle de la métropole à l'horizon 2030. A Aubagne, Giovannageli (LUG) souhaite « faire évoluer vers un tram-train » la ligne vers Marseille.

11.5. Lille : un concept mobilisé par les candidats de gauche

A Lille, les candidats Poix (LFI) et Baly (EELV) sont en faveur respectivement d'un « réseau express ferroviaire ou tram-train » et d'un « RER métropolitain ». EELV l'inscrit dans son programme métropolitain, et précise sa volonté de la création d'une gare à Porte des Postes. Aubry, la maire sortante PS, souhaite également créer un pôle multimodal à Porte des Postes et remettre en service la ligne TER Lens-Lille Sud-Villeneuve d'Ascq.

11.6. Toulouse : un concept qui rassemble les opposants au maire sortant

A Toulouse, Antoine Maurice (EELV), Pierre Cohen (G.s), Quentin Lamotte (RN), et Nadia Pellefigue (PS) sont en faveur d'un « RER toulousain ». Le maire sortant Jean-Luc Moudenc (LR) estime que cela ne relève pas des compétences de la municipalité.

11.7. Saint-Etienne : amélioration de la desserte ferroviaire

A Saint-Etienne, les candidats PS et EELV souhaitent améliorer la liaison ferroviaire vers Lyon (Pierrick Courbon, PS, évoque le « RER lyonnais »). Le candidat EELV Olivier Longeon évoque également les destinations de Andrézieux (nord-ouest) et Firminy (sud-ouest).

12. Infrastructures routières

Echantillon : Abbeville, Aix-en-Provence, Aubagne, Bordeaux, Charleville Mézières, Châteauroux, Cherbourg, Dijon, Grenoble, Lille, Limoges, Lyon, Marseille, Mulhouse, Nantes, Paris, Perpignan, Rouen, Saint-Étienne et Toulouse.

L'étude des projets d'infrastructure dans les villes de notre étude pose plusieurs questions : comment les villes-centres d'agglomérations de taille variable inscrivent-elles leur centralité dans une stratégie globale de mobilité ? Dans un contexte de métropolisation et de mass transit, comment les villes-centres prévoient-elles de s'adapter ?

12.1. Une proposition récurrente : la construction de parkings relais

Les parkings-relais sont omniprésents dans les propositions d'infrastructures et tous les candidats qui abordent ce thème souhaitent les développer. En effet, 51 listes annoncent vouloir en créer. Dans toutes les villes étudiées, sauf Charleville-Mézières, au moins un candidat veut en mettre en place. Dans deux villes, Abbeville et Châteauroux, ce sont les seules propositions d'infrastructures faites par les candidats. La volonté de créer des parkings relais n'est donc pas liée à la taille de la ville ni aux capacités ou à l'importance du réseau de transport en commun. Ils ne génèrent pas de clivage politique : des candidats de tous les partis politiques souhaitent en mettre en place, sans préférences significatives.

Les parkings relais ont pour objectif d'inciter au rabattement des automobilistes sur les lignes de transport en commun, leur emplacement est donc important (voir 5.). Sur les 51 listes qui en proposent, seules 26 précisent des localisations. 16 souhaitent les créer à la périphérie ou aux entrées de leur ville, sans préciser si cela se situe à l'intérieur ou à l'extérieur de leur commune, 5 veulent les mettre en place au centre de leur commune (souvent près de leur gare SNCF) et 5 désirent les implanter dans l'agglomération voire plus loin (au terminus des lignes de transport en commun). Pour ces dernières, la création de ces parkings relais nécessitera de discuter avec les collectivités sur le territoire desquelles elles espèrent implanter ces infrastructures, ce qui n'est pas précisé par les candidats.

12.2. De rares projets de contournement routier

Les projets de contournement routier sont assez peu présents dans les débats à l'exception de Rouen et de Paris, avec la question du périphérique. Ils n'apparaissent que dans 10 villes et sont cités par 28 listes. Dans la plupart des cas les candidats qui en parlent désirent créer ou agrandir les rocades. Cependant, à Rouen, le projet de contournement fait largement débat entre les listes de gauche (EELV, PS et LFI) qui y sont défavorables et les listes de droite (2 listes DVD et le RN) et la liste LREM, qui sont en sa faveur.

A Paris, tous les candidats s'expriment sur l'avenir du périphérique en proposant leur propre projet : Hidalgo (PS) et Belliard (EELV) souhaitent en faire un boulevard urbain végétalisé, Buzyn (LREM), Dati (LR) et Villani (LREM dissident) souhaitent y créer des voies à occupation multiple, Simonnet (LFI) souhaite le couvrir, Gantzer (SE, rallié à Buzyn) voulait le détruire pour construire une forêt et Marcel Campion (SE) proposait de créer un périphérique souterrain.

Document de travail – TDIE – Mis en ligne le 11/06/2020

12.3. La voirie et son entretien, une thématique rarement abordée

L'entretien et la modernisation de la voirie est un poste important dans les dépenses des communes, cependant c'est un élément qui est presque totalement absent des débats, à une exception près : la métropole Aix-Marseille-Provence. En effet, sur toutes les communes étudiées, seuls 15 candidats font référence à la voirie et seulement 10 évoquent son entretien ou sa rénovation. Parmi ces derniers, 7 sont candidats dans la métropole Aix-Marseille-Provence, les autres étant Moudenc (LR) à Toulouse, Garnier (LR) à Nantes et Grau (LREM) à Toulouse.

Ainsi, les projets d'infrastructures routières occupent une faible place dans les programmes transport, à l'exception des parkings relais. Mis à part les projets emblématiques que sont les contournements routiers de Rouen et Paris, ils ne constituent pas non plus des sujets de clivage politique.

13. Les infrastructures et leur financement comme marqueur politique ?

Les grands projets et les projets d'infrastructure sont des éléments qui permettent un marquage politique pour les candidats. Cela peut être à travers un projet qui suscite des positions contradictoires, et devient un enjeu de clivage politique, voire d'identification électorale. En l'absence de projet clivant, chaque candidat propose ses propres projets pour se démarquer. Enfin l'explicitation des financements des projets apparaît aussi comme un moyen de se positionner.

Présence d'un projet clivant

- C'est le cas à Lyon avec l'anneau des sciences qui suscite un positionnement de toutes les listes. Le projet est porté par Gérard Collomb (LREM,) et est soutenu par François-Noël Buffet (LR). Au contraire, David Kimelfeld (LREM dissident) s'est élevé contre ce projet en proposant un autre contournement et un projet de métro de grande ampleur, et Bruno Bernard (EELV) y est aussi opposé.
- À Rouen, la question du contournement routier de la ville est aussi l'objet d'un fort clivage, sept candidats s'expriment à son sujet. Quatre listes souhaitent le mettre en place : Louvel (LREM-LR), Bures (DVD), Caron (DVC) et Pennelle (RN). Au contraire trois listes s'opposent à la mise en place cette infrastructure : Bérégovoy (EELV), Mayer-Rossignol (PS) et Deschamps (LFI). Ce contournement routier est un marqueur politique important car il met en évidence une opposition gauche-droite.

Les projets d'infrastructure pour se différencier

Lorsqu'il n'existe pas de projet important qui retienne l'attention de tous les candidats et leur permet de se positionner pour ou contre, certaines listes vont proposer leurs propres projets.

- À Grenoble, les candidats proposent chacun leurs projets. Pour Alain Carignon (SE-LR) il faut réaliser deux tunnels de contournement, un monorail et un téléphérique au sein de l'agglomération. Pour Émilie Chalas (LREM), il est nécessaire de créer un téléphérique, mais qui relirait la ville aux montagnes. Olivier Noblecourt (PS) souhaite lui aussi la réalisation d'un téléphérique mais pour relier la presqu'île au reste de la ville, de plus il veut prolonger la ligne de tram E et en créer une nouvelle. Enfin Éric Piolle (EELV) propose également de prolonger les lignes de tram mais préfère des trambus ou des train-tram aux tramway classiques. A Paris : Gantzer, Villani, Griveaux.
- À Nantes, les candidats proposent des projets différents. Julie Laernoès (EELV) propose de développer les transports en commun de façon à sortir du réseau en étoile. Johanna Rolland (PS) initierait une étude pour la réalisation d'un métro. Valérie Oppelt (LREM) propose un pont transbordeur entre l'île de Nantes et le quartier de Salorges. Laurence Garnier (LR) veut la construction d'un « port du Grand Ouest ». Enfin Eléonore Revel (RN) propose la création d'une rocade à 10 ou 15 km au-delà de l'actuel périphérique.

Les financements

La question des financements des infrastructures est très largement absente des débats. En effet, rares sont les listes à chiffrer leurs propositions. À Lyon, trois listes proposent un chiffrage : les projets des candidats Collomb (LREM) et Kimelfeld (LREM dissident) sont estimés à 10 milliards d'euros chacun et Bruno Bernard (EELV) estime son projet à 3 milliards d'euros. Il en va de même pour les propositions

de financements, elles sont rares, et notamment trois à Lyon. À Dijon François Rebsamen (PS) propose une augmentation du versement mobilité. À Lyon, Gérard Collomb (LREM) souhaite doubler le budget du Sytral¹⁰, Bruno Bernard (EELV) annonce que le Sytral devra emprunter 1,75 milliards d'euros en plus de sa capacité d'autofinancement pour réaliser son projet et Étienne Blanc (LR) souhaite donner de nouvelles ressources au Sytral, sans préciser lesquelles.

¹⁰ Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise, AOM de la métropole de Lyon.
Document de travail – TDIE – Mis en ligne le 11/06/2020

14. Logistique

Echantillon : Abbeville, Bordeaux, Aix, Aubagne, Charleville-Mézières, Châteauroux, Cherbourg, Grenoble, Lille, Limoges, Marseille, Massy, Mulhouse, Nantes, Orsay, Palaiseau, Paris, Perpignan, Saclay, Saint-Etienne, Toulouse.

La distribution de marchandises représente 20 % du trafic, 30 % de l'occupation de la voirie et 50 % des émissions de certains polluants¹¹. La logistique urbaine constitue donc un enjeu majeur de la gestion de l'espace et du trafic urbain, accentué par la croissance du e-commerce et des nombreuses livraisons qu'il génère. L'enjeu est donc d'optimiser cette logistique urbaine, en réduisant notamment les impacts environnementaux, sociaux et plus généralement sur le trafic, sans pour autant amoindrir les bénéfices économiques. Cela pose donc la question des moyens dont disposent les collectivités du bloc communal en matière de réglementation des véhicules, de politiques immobilières, de stationnement ou d'occupation de l'espace public, ainsi que des outils dont elles disposent (PDU/PDM, chartes...).

Quels leviers les candidats aux élections municipales sollicitent-ils, pour quels objectifs ?

14.1. La logistique : un enjeu peu porté par les candidats

L'échantillon comprend 21 communes et 147 listes. Parmi celles-ci, il est notable que pour 98 d'entre elles, nous n'ayons pu identifier aucun élément programmatique relatif à la logistique. Dans sept communes (Aubagne, Cherbourg, Massy, Mulhouse, Orsay, Palaiseau et Saclay), la thématique est entièrement absente des propositions écrites des candidats.

De même, seules deux communes et une agglomération de notre échantillon se sont dotées d'une charte dédiée aux questions de logistique urbaine (Paris, Toulouse et Grenoble-Alpes Métropole).

14.2. Immobilier, transfert modal, réglementation des véhicules et de la circulation : leviers de la politique locale en matière de logistique

La question de la logistique est centrée sur les livraisons de marchandises et de colis (le dernier kilomètre), ce qui induit le type de mesures proposées par les candidats. Le bloc communal dispose de trois leviers : politique immobilière, réglementation des véhicules ou stationnement. Leur mobilisation par les candidats se place sur un continuum incitation-réglementation.

Des propositions en faveur d'une meilleure organisation de la logistique urbaine

Les propositions des candidats en matière de logistique se concentrent donc sur le type de véhicule utilisé pour le dernier kilomètre : vélos cargos ou triporteurs et petits véhicules automobiles, hybrides ou électriques (20 listes). Il s'agit de favoriser les véhicules les moins polluants, sans que les moyens d'y parvenir soient précisés. Le second outil sollicité par les candidats en matière de logistique est le développement de plateformes logistiques, quelquefois assorties de casiers pour les livraisons de colis, (18 listes). Trois listes articulent ces plateformes dans une réflexion intercommunale : Cazenave (« au

¹¹ Logistique urbaine et politique urbaine, Michel Savy, Transports, Infrastructures et Mobilité, décembre 2019.
Document de travail – TDIE – Mis en ligne le 11/06/2020

niveau de la métropole ») et Hurmic (« en périphérie ») à Bordeaux, EELV à Nantes (« espaces logistiques métropolitains »).

Il n'en ressort pas de lien entre l'orientation politique des candidats et ces mesures en termes de clivage droite-gauche. Alors que l'on aurait pu penser que les maires sortants valorisent leur travail sur la logistique, leurs propositions ne sont pas significativement plus fournies que celles des autres candidats.

Seules quatre listes vont au-delà du transport de marchandises : Alain Carignon à Grenoble relève la circulation des déchets (sans détailler), Anne Hidalgo à Paris et Romain Grau à Perpignan posent la question des déménagements et du BTP.

A Bordeaux (EELV, LR), Nantes (EELV, LFI) ou Paris (EELV), le fleuve est investi comme voie de circulation des marchandises.

De même, rares sont les communes où il est fait mention de l'interconnexion avec le ferroviaire en matière logistique : le NPA à Bordeaux, LFI à Lille (ils relèvent les articulations entre rail et route, eau et route ou eau et rail) et Limoges, EELV à Paris et Toulouse, tandis qu'à Perpignan le soutien au train des primeurs dépasse les clivages.

Le développement de centres de logistique urbaine ou le recours à des véhicules plus propres permettent, en rationalisant les circuits de distribution et en proposant des alternatives au diesel ou à l'essence, de favoriser la baisse du nombre de véhicules de livraison et les plus lourds d'entre eux, et de poursuivre le mouvement de décarbonation des motorisations urbaines.

La restriction possible de certains usages

A côté de ces propositions qui sont relativement consensuelles, les outils d'une politique logistique peuvent également relever de la contrainte. Il s'agit alors de restreindre la circulation de certains types de véhicules (ZFE pour les véhicules urbains pour Cazenave à Bordeaux ou Rolland à Nantes, interdiction des poids-lourds pour Génération.s à Aix, EELV à Lille, DVG [Ghali] à Marseille ou péage poids-lourds pour Florian à Bordeaux) et d'organiser le stationnement selon des contraintes géographiques ou horaires.

Ainsi, cinq candidats proposent de limiter la circulation des poids-lourds en ville (Génération.s à Aix, EELV à Lille, PS dissident et RN à Marseille, le PS à Paris). Le recours à l'interdiction plutôt qu'à l'incitation est donc relativement rare. Par contraste, quatre listes (EELV et UPR à Bordeaux, la liste écologiste dissidente d'Abbeville, la liste écologiste de Paris) mentionnent un travail en concertation avec les riverains ou les commerçants et les acteurs de la logistique.

Les règles de stationnement illustrent cette oscillation entre facilitation et contrainte : sur les huit listes qui émettent des propositions à ce sujet, cinq le facilitent (EELV, DVD et RN à Bordeaux, LR à Charleville Mézière, UPR à Nantes), et trois le limitent ou appellent à un meilleur respect de la réglementation en la matière (les écologistes dissidents à Abbeville, LREM à Bordeaux et LR à Perpignan).

Là encore, on n'observe pas de lien manifeste entre l'orientation politique des candidats et la préférence pour des démarches incitatives ou restrictives.

14.3. Les objectifs assignés à une politique locale de la logistique : réduction des nuisances, dynamisation économique et organisation sociale du travail

Quant aux objectifs de la politique de logistique, ils sont rarement exprimés.

En premier lieu, il peut s'agir de réduire la place de l'automobile ou de fluidifier et d'apaiser la circulation (DVG à Bordeaux, le Modem à Aix en Provence, EELV ou le PS à Paris, LREM à Perpignan). Quatre listes mettent ainsi explicitement en avant des arguments environnementaux (la liste écologiste dissidente à Abbeville, qui veut réduire « les nuisances », l'UPR à Bordeaux, EELV à Limoges et à Paris).

D'autres motivations sont d'ordre économique : les listes DVG à Abbeville ou RN à Bordeaux cherchent à préserver le commerce, soulignant la nécessité de la logistique au bon fonctionnement de l'économie urbaine.

A l'inverse, d'autres listes formulent des considérations de nature davantage sociale : LFI à Nantes (création de coopératives autogérées, alternative à Deliveroo) et Lille (« lieux de repos, d'échanges, de structuration pour les travailleurs ubérisés de la livraison »), le PS à Lille également (des entreprises socialement responsables). La prise en compte des dimensions négatives du modèle social de la logistique est ainsi le fait de listes de gauche, notamment lorsque celles-ci intègrent les conséquences du système de sous-traitance en cascade des opérations logistiques, ou du développement de l'économie de plate-forme numérique de services.

On retrouve ici l'image ambivalente bien connue de la logistique, à la fois fonction nécessaire au dynamisme économique d'une ville et source de nuisances.

Il est intéressant de constater une forme de consensus et d'uniformité des propositions en matière de logistique. La faiblesse des propositions recueillies rappelle le vieil adage selon lequel « les marchandises ne votent pas », l'idée que les questions de logistique sont des enjeux techniques que l'on traite dans le dialogue avec les acteurs économiques, mais souligne également les limites des compétences des collectivités du bloc communal en la matière. D'une part, la logistique et les transports de marchandises en ville sont très largement interdépendants de la logistique et des transports interurbains. Ainsi, seuls le PS et EELV, à Paris, soulignent les limites du ressort territorial et proposent l'organisation d'une conférence métropolitaine et régionale, quand les autres listes n'élargissent pas à l'agglomération le cadre de la politique logistique. D'autre part, se pose la question des outils dont les pouvoirs publics locaux disposent pour réguler une activité économique de nature essentiellement privée.

15. Transport régional ou national : enjeux d'infrastructures et de services

Les transports interurbains ne sont ni de compétence communale ni de compétence intercommunale. Toutefois, certaines infrastructures structurantes pour le territoire sont parfois cofinancées par les collectivités du bloc communal, et peuvent amener les candidats aux élections municipales à s'exprimer à leur sujet en affichant leur soutien, voire en proposant explicitement de faire participer la collectivité locale à leur financement. Par ailleurs, les gares (ferroviaires ou routières) sont des interfaces entre le bloc communal et d'autres institutions. On ne relève pas de mentions de gares maritimes pour les ferrys.

Dans les villes suivies par TDIE, l'intérêt des candidats pour ces sujets est très variable : les liaisons ferroviaires ou aériennes sont largement discutées à Limoges, Nantes ou Châteauroux par exemple, et apparemment absentes à Mulhouse (ville proche de l'aéroport international de Bâle-Mulhouse, et connectée au réseau TGV depuis 2012) ou à Cherbourg (située à la pointe du Cotentin, avec une activité ferry structurante, et où le dossier de ligne nouvelle Paris-Normandie avait été un dossier important pour l'ancien maire Cazeneuve).

Là où les candidats s'expriment, on observe un clivage marqué entre écologistes et LREM/LR, notamment à propos du trafic aérien. Dans les métropoles, c'est surtout la question des gares qui est parfois abordée (Paris, Lille, Bordeaux, Nantes). A noter que dans les communes d'Île-de-France étudiées (Saint-Denis, Orsay, Massy, Palaiseau), on relève un seul candidat qui mentionne une infrastructure d'envergure nationale : le maire sortant LR de Palaiseau à propos des nuisances de l'aéroport d'Orly. C'est donc a priori dans les villes les moins bien desservies que l'on parle le plus de desserte nationale ou régionale. Dans les nœuds du réseaux (métropoles), c'est la question des gares, de la gestion des flux et de l'insertion urbaine qui domine.

15.1. Aéroports : accessibilité et gestion des nuisances dans les métropoles, désenclavement du territoire ou opposition à l'aérien dans les villes moyennes

A Nantes, où le projet de création d'un nouvel aéroport à Notre-Dame-des-Landes a été abandonné en janvier 2018, la maire sortante PS Johanna Rolland souhaite limiter les nuisances de l'aéroport Nantes-Atlantique en mettant en place un « plan gêne sonore stabilisé », ainsi qu'une interdiction des vols de nuit et des avions les plus bruyants. Elle souhaite également participer à la gouvernance de l'aéroport. La candidate EELV Laernoës, globalement sur la même ligne, précise qu'elle souhaite « limiter le développement de l'aéroport à son emprise foncière actuelle ». A l'inverse, la candidate Garnier souhaite l'extension de l'aéroport. Ces trois candidates, de même que Oppelt (LREM) et Sonnier (UPR), souhaitent renforcer les liaisons vers l'aéroport.

Dans les autres villes où les candidats mentionnent l'aérien, on observe également ce clivage entre des candidats écologistes et des candidats LREM et de droite. A Toulouse, Maurice (EELV) souhaite « la maîtrise de la croissance » du trafic aérien. Les candidats limougeaux Dorbenko (EELV) et Soury (LFI) souhaitent mettre fin aux financements publics par leur collectivité des lignes aériennes, à l'exception des liaisons vers Orly et Lyon pour Dorbenko. Ils s'opposent aux candidat.e.s Gérard (DVD) et De Ferluc (SE) qui souhaitent développer les liaisons internationales au départ de Limoges. A Châteauroux également, les candidats Averous (LR) et Bonneville (LREM) souhaitent que la Région participe au

développement de l'aéroport. Enfin, dans sa réponse à notre questionnaire, le candidat Grau (LREM, Perpignan) se déclare également en faveur du développement de la liaison vers Orly.

15.2. Liaisons ferroviaires : les challengers promettent de nouvelles liaisons, les maires sortants défendent le maintien des liaisons existantes

A Limoges, 5 candidats s'expriment en faveur du projet « POLT » (liaison ferroviaire Paris-Orléans-Limoges-Toulouse) : Miguel (PS), Drobenko (EELV), Soury (LFI), Gérard (DVD) et De Ferluc (SE). Les candidats proposent aussi d'autres liaisons ferroviaires qu'ils souhaitent développer : Angoulême et Bordeaux (Miguel, Drobenko, Soury) ; Lyon (Drobenko, Soury) ; Barcelone (de Ferluc) ; ou encore Lille, Saint Yreix et Saint-Junien (Drobenko). Le maire sortant LR Lombertie ne fait pas figurer ce sujet à son programme.

A Charleville-Mézières, le maire sortant Ravignon (LR) fait valoir dans son bilan que « comme promis, l'offre initiale de TGV, soit deux allers-retours quotidiens, y compris le week-end, a été maintenue ». Il souhaite également renforcer l'offre vers Reims et Sedan, et rénover la liaison vers Givet (en direction de Namur).

A Perpignan, deux candidats affichent leur soutien à la liaison TGV : Aliot (RN) et Angevine (EELV). Le maire sortant LR Pujol ne s'exprime pas sur le sujet.

A Toulouse, le candidat Maurice (EELV), souhaite la mise à 4 voies de la ligne Toulouse-Bordeaux et l'augmentation des fréquences. Aucune mention du projet de LGV Bordeaux-Toulouse n'a été relevée.

A Châteauroux, le candidat Bonneville (LREM) souhaite améliorer la liaison ferroviaire vers Paris avec un objectif de 800 000 passagers annuels.

15.3. Gares routières : des projets à Lille, Paris, et Bordeaux

La loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques du 6 août 2015, dite « loi Macron », a permis la création de Services d'autocars librement organisés (SLO). Entrée en vigueur dans le courant du mandat précédent, la question subséquente des gares routières est un enjeu qui reste à traiter.

Aucune mention spécifique des SLO n'est relevée parmi les expressions des candidats. Cependant, on trouve quelques propositions relatives à la création de gares routières.

A Lille, les candidats Daubresse (LR) et Spillebout (LREM) souhaitent tous deux créer une nouvelle gare routière. Le premier précise que celle-ci pourra être implantée dans le secteur Euralille, « connectée aux deux lignes de métro et au réseau de bus Ilévia et à l'autoroute » : il estime que cela permettra de désengorger le secteur et de réduire la pollution. A noter que pour son projet de « hub des mobilités » à Porte des Postes, la maire sortante PS Martine Aubry mentionne la présence de « métros, bus, tramway et une nouvelle gare TER ».

Dans leurs réponses aux questionnaires, les candidats Hidalgo (Paris, maire sortante PS) et Cazenave (Bordeaux, LREM) souhaitent adapter les gares routières de leurs villes respectives. La maire de Paris souhaite créer des « éco-station bus » équipées de bornes de recharges électriques, et qui offriraient des services d'intermodalité aux usagers.

15.4. Gares ferroviaires : objets de clivage à Paris

La question des gares parisiennes a donné lieu à des propositions fortes de plusieurs candidats : Benjamin Griveaux (LREM) avait proposé de déplacer la Gare de l'Est vers la porte de la Villette ou une commune limitrophe pour dégager 30 hectares d'espace disponible sur les actuelles voies ferrées, et créer un poumon vert (« Central Park parisien »), pour un montant estimé à 1,5 Md€. Sa successeuse, Agnès Buzyn, a mis entre parenthèse cette proposition. Le candidat dissident LREM Cédric Villani avait quant à lui proposé de déplacer le trafic des trains internationaux Eurostar et Thalys de la gare du Nord à Saint-Denis d'ici 2030, pour permettre le développement économique de la Seine-Saint-Denis. Sur le projet de rénovation de la Gare du Nord (projet porté par la SNCF et une filiale d'Auchan), médiatisé dès l'été 2019, la maire sortante a affiché son opposition, et la candidate LREM son soutien.

A Nantes, la maire sortante PS Johanna Rolland affiche dans son bilan la « nouvelle gare-mezzanine de Nantes, plus grande gare du Grand Ouest ».

ANALYSES TERRITORIALES

1. Abbeville

Candidats :

- Pascal Demarthe, UDI
- Aurélien Dovergne, LREM
- Angelo Tonolli, LFI
- Patricia Chagnon, RN
- Michel Kfoury, dissident LREM
- Georges Dovergne, LO

Programmes :

- Seuls Tonolli et Kfoury, qui ont également répondu à notre questionnaire, disposent d'un programme accessible en ligne.
- Deux débats entre les candidats ont été organisés par les télévisions locales (durée : 2 heures et 45 minutes).
- Le sujet principal est la revitalisation du centre-ville et le dynamisme économique en général.
- Le transport est abordé sous l'angle de l'écologie, notamment par Kfoury (qui en fait l'axe principal de sa candidature) et Tonolli, et, dans une moindre mesure, Demarthe.
- La relation d'Abbeville aux territoires voisins est souvent évoquée (Baie de Somme, Flixecourt).

Grands thèmes transport :

- Gratuité : Kfoury fait de la gratuité la mesure principale de sa candidature (il explique que les billets représentent « 12 à 15 % » des recettes, et que la gratuité pourrait être financée avec le budget alloué au projet d'Arena porté par A. Dovergne par exemple). Tonolli estime que ce n'est pas la priorité, souhaite étudier sa mise en place à plus long terme et la mettre en place dès à présent les week-ends. A. Dovergne souhaite l'appliquer les jeudi et samedi « jours de marché » et lors des festivités organisées par la ville.
- Vélo : le vélo au quotidien, s'il fait consensus, n'occupe pas une place aussi importante que dans d'autres campagnes. A noter que Demarthe évoque la continuité de la véloroute le long de la Somme dans le cadre de son projet de développement touristique, élément central de sa candidature. Tonolli donne un objectif de part modale de 10%, et souhaite « créer une piste cyclable à chaque rénovation de voirie, lorsque cela est possible ».
- La connexion à la Baie de Somme (notamment Saint-Valéry, à l'embouchure, qui fait partie de la CA) est évoquée par Tonolli (lignes de bus l'été) et Kfoury (navettes fluviales). Les candidats évoquent aussi la redynamisation des berges à Abbeville même (promenade, restaurants).

- Le passage des bus à l'hydrogène est soutenu par Kfoury et Demarthe. Tonolli y est favorable, mais note que les bus diesel viennent juste d'être achetés (ça a été l'objet d'une attaque de Kfoury contre A. Dovergne lors du débat de la télé locale Wéo).

Autres propositions :

- Tonolli et Kfoury souhaitent développer les liaisons en bus vers l'extérieur d'Abbeville (hors l'agglo pour le premier, en son sein pour le second).
- Demarthe, Kfoury et Tonolli affichent leur soutien au développement du covoiturage, les deux derniers précisant qu'il faudrait implanter des aires de covoiturage en périphérie de la ville.
- La piétonnisation « périodique » du centre-ville est évoquée par Demarthe, Kfoury et Tonolli.
- Tonolli fait de la lutte pour la préservation de la liaison ferroviaire Abbeville-Le Tréport un marqueur identitaire.

2. Bordeaux

7 candidats :

- Nicolas Florian (LR, maire sortant)
- Pierre Hurmic (EELV)
- Thomas Cazenave (LREM)
- Philippe Poutou (NPA)
- Bruno Paluteau (RN)
- Pascal Jarty (SE)
- Yves Simone (SE)
- Gilles Garçon (UPR)
- Fanny Quandalle (LO)

Programmes :

- Des programmes très hétérogènes : inexistant chez NPA, extrêmement détaillé chez EELV.
- Dans un contexte de forte croissance démographique, les débats se concentrent sur l'adaptation de la ville (logement, espace public) à cette évolution.
- Les transports souvent abordés du point de vue de l'urbanisme, notamment en lien avec la densification.

Grands thèmes transport :

- Gratuité : les candidats Poutou, Garçon et Jarty sont favorables à la gratuité. Les deux premiers financent la mesure par une augmentation de la fiscalité sur la gratuité, tandis que le troisième complètera cela par la taxation des séjours touristiques et la cession de terrains (base sous-

marine). Hurmic souhaite la gratuité pour les moins de 11 ans, Cazenave une baisse de tarif pour les 11-19 ans, et Florian évoque des navettes gratuites pour les seniors.

- Vélo : le vélo est une partie très développée des programmes de Florian, Hurmic et Cazenave ; il est également soutenu par Poutou. Les deux derniers donnent un budget : 350 m€ pour le premier, 200 m€ pour le second.
- La question de la circulation automobile est abordée selon divers points de vue : fluidité, qualité de l'air, qualité de vie, infrastructures, franchissements... Hurmic porte un discours anti-voiture relativement offensifs.
- La simplification du stationnement, en faveur des résidents, fait consensus parmi les candidats. Les méthodes pour y parvenir sont diverses : mise en régie (Poutou), gratuité le samedi (Jarty), refonte du zonage et diminution des places (Garçon), revoir la tarification (Hurmic), arrêts-minutes (Florian)...
- RER métropolitain : Cazenave, Florian, Poutou et Jarty évoquent la mise en place d'un RER métropolitain (train et car). Garçon estime que les voies existantes sont insuffisantes.
- Le développement du service de navettes fluviales fait consensus.

Autres propositions :

- Hurmic et Jarty mentionnent l'élargissement des plages horaires des transports en commun, Poutou souhaite l'augmentation des fréquences et la généralisation de l'arrêt à la demande.
- Poutou souhaite un passage en régie de TBM, après la fin de la DSP en cours (2022-2023).
- LREM évoque la mise en place d'un MaaS. LR et EELV parlent seulement d'affichage dynamique (EELV parle aussi de ticket unique).
- LREM souhaite mettre en place une ZFE. EELV souhaite limiter la vitesse de circulation en centre-ville à 20 km/h et sur la rocade à 70 km/h, LR à 30 km/h en centre-ville. LR souhaite une journée sans voiture par mois. EELV souhaite élargir la zone piétonne.
- L'aménagement des boulevards est évoqué par Florian, Hurmic, Garçon et Jarty.
- Dans les réponses au questionnaire, Poutou se positionne contre les services de trottinettes en free-floating, et Cazenave souhaite les réguler.
- EELV souhaite construire de nouveaux parkings, supprimer du stationnement de surface, revoir la tarification, renforcer le service de fourrière. L'UPR a des annonces similaires. LR souhaite développer les arrêts minutes et optimiser en temps réel la gestion du stationnement. Jarty propose des temps de gratuité pour favoriser les commerces de centre-ville.
- Cazenave souhaite une étude sur un tunnel sous la métropole pour le transit des camions. Florian et Jarty sont pour une 4^{ème} voie sur la rocade. Poutou s'y oppose. Hurmic et Cazenave souhaitent la mise en place d'une VOM sur la rocade et l'ouverture des couloirs bus au covoiturage et à l'autopartage.
- Seul Garçon souhaite la réouverture de la circulation sur le pont de Pierre (une voie dans un seul sens).
- La logistique est évoquée par les 3 principaux candidats : motorisation propre pour Cazenave (ZFE logistique et bus) et Hurmic, stationnement pour Florian, plateformes en périphérie pour Hurmic.

Intercommunalité :

Les débats dans les grandes communes de périphérie (Pessac, Talence, Mérignac) se concentrent de manière encore plus marquée sur les questions d'urbanisme (construction, logements).

Document de travail – TDIE – Mis en ligne le 11/06/2020

3. Charleville-Mézières

Candidats :

4 listes candidates à Charleville Mézière :

- Boris Ravignon, DVD, maire sortant
- Sylvain Dalla Rosa, PS/PCF, conseiller municipal sortant
- Christophe Dumont, EELV, conseiller municipal sortant groupe PS
- Mink Takawe, LO

4 listes candidates à Sedan :

- Didier Herbillon, maire sortant, candidat sans étiquette apparenté PS
- Odile Bertelodt, ancienne colistière de M. Bonhomme
- Bertrand Bonhomme, opposant de droite
- Anne du Souich, apparentée LFI

Programmes :

- Sujet majeur : perte de démographie/emploi, sécurité, services publics (santé).
- Très peu d'éléments programmatiques disponibles.

Grands thèmes transport :

- A Charleville, conflit autour du futur de la place ducale (stationnement, piétonnisation).
- Aucune mention dans les programmes – ni à Sedan, ni à Charleville – des voitures électriques en libre-service installées par lors du mandat précédent par l'intercommunalité. Même le vice-président délégué aux transports d'Ardenne Métropole, Jérôme Dupuy, maire candidat à sa réélection sans concurrent à Villers-Semeuse, n'évoque que l'unique véhicule d'autopartage attribué à sa commune (et en toute fin de son bilan, dans la catégorie « Ardenne métropole », en dehors des catégories « développement durable » ou « travaux »).

Autres propositions :

- Tout le monde est favorable au vélo, mais seul le candidat écologiste l'inscrit dans une vision globale de « quartier apaisé » (baisse de la vitesse de circulation notamment).
- L'opposant historique PS promet la gratuité ; le candidat EELV souhaite la tester progressivement.

4. Châteauroux

7 candidats :

- Gil Avérous, LR, maire sortant
- Maxime Gourru, EELV
- Delphine Chambonneau, PS
- Mylène Wunsch, PS
- Antoine Bonneville, LREM
- Antoine Léaument, LFI
- Véronique Gelinaud, LO

Programmes :

- Les programmes Léaument (21 pages), Avérous (26 demi-pages) et Gourru sont les plus développés. Bonneville propose 8 pages. En revanche, Chambonneau dispose d'une page Facebook ne recensant pas ses éléments programmatiques, et les candidates LO et RN sont absentes de la toile. D'une manière générale, les éléments programmatiques sont peu détaillés.
- Le sujet majeur de la campagne est l'agrément et le dynamisme de la ville, de son centre et de son économie. La question se pose en particulier de l'avenir de la ZAC d'Ozans, lancée en 2007 avec l'ambition de devenir un parc d'activités économiques d'exception, de par sa taille (508 hectares) et de sa vocation internationale (en particulier en attirant des entrepreneurs chinois). Mais les entreprises – en particulier chinoises – restent rares à s'implanter.
- Les transports ne font pas figure d'élément clivant de la campagne.

Grands thèmes transport :

- Le centre-ville : un consensus se dégage sur la nécessité d'apaiser et de désencombrer le centre-ville. Les candidats veulent donc revoir le plan de circulation, développer les mobilités douces, l'intermodalité et l'offre de TC, d'aucuns pour aménager des zones 30 ou des zones 20 (Gourru), créer des parkings proches (Chambonneau, Avérous et Wunsch), piétonner le centre les week-ends (Léaument). La ville de Châteauroux a d'ailleurs été retenue dans le plan national « action Cœur de Ville » (revitalisation du centre-ville).
- La gratuité : depuis le 22 décembre 2001, les transports en commun sont entièrement gratuits dans l'agglomération de Châteauroux. Elle n'est remise en cause par aucun candidat. Les candidats LR, LREM, LFI et EELV affirment explicitement le maintien de la gratuité.
- Le stationnement : c'est un élément fort des propositions des candidats, en lien avec la desserte du centre-ville. Les candidats PS, LR, LREM veulent étendre les durées ou fréquences de gratuité.

Autres propositions :

- **Le vélo :** il s'agit d'un élément programmatique important pour la liste écologique ; leur « politique de mobilité s'articulera autour d'une zone apaisée ». Généralement, les projets en matière de vélo ne sont pas chiffrés et s'articulent autour du développement et de la sécurisation des pistes. Chambonneau et Léaument souhaitent un système de VLS, Gourru un système de location. Notons que Châteauroux est classé 166^{ème} ville cyclable par la Fub.
- **L'aéroport :** un enjeu qui ressort des programmes d'Avérous, Bonneville et Gourru est l'aéroport. Situé sur les communes de Déols et Coings, il est géré par le Conseil régional. Ses activités sont centrées sur l'entraînement, le fret, et certains vols charters. L'importance de cet enjeu est liée à celui de la ZAC d'Ozans : l'ambition internationale de celle-ci implique en effet une liaison aéroportuaire.

La liste Gourru souhaite refuser le financement public des vols passagers, soutenir la maintenance et développer le transport logistique humanitaire plutôt que d'armement. Le maire sortant souhaite que la région développe la maintenance et les vols touristiques. Bonneville souhaite également soutenir la maintenance et, plus généralement, développer l'activité aéroportuaire.

Intercommunalité :

Gil Avérous et onze des treize autres maires de l'agglomération ont posé les bases d'un projet d'action intercommunale, en cas de victoire. Les maires des autres communes sont favorables à la réélection du président sortant.

5. Cherbourg-en-Cotentin

4 candidats :

- Benoit Arrivé (PS)
- David Margueritte (LR)
- Sonia Krimi (LREM, députée)
- Barzin Viel-Bonyadi (Liste citoyenne soutenue par EELV, LFI, G.s)

Grands thèmes de la campagne :

2 sujets locaux structurent le débat :

- Le gymnase (construction d'un nouvel équipement ou rénovation de l'existant).
- L'accompagnement du secteur médical.

Propositions transport :

Dans chacun des programmes, les mobilités sont traitées dans la catégorie « environnement » ou « cadre de vie ».

- Seule la candidate LREM est en faveur de la gratuité (elle chiffre son projet). La liste citoyenne « ne l'exclut pas ».
- Le maire sortant PS et la candidate LREM évoquent l'adaptation du réseau au nouveau périmètre de l'agglo (passage de 80 000 à 180 000 habitants). Mais il y a peu de propositions concrètes : lignes de BHNS (Arrivé), augmentation de la fréquence (Krimi), élargissement des horaires (Viel).
- Le candidat Viel propose un plan piéton et vélo détaillé (passerelle, trottoirs, éclairage, revêtement, feux, priorités, ...). Le vélo est également évoqué par Arrivé et Krimi. Krimi propose un VLS.
- La candidate LREM propose une rocade.
- Krimi mentionne la gestion des chantiers.
- Viel mentionne le rôle des employeurs.

Intercommunalité :

A La Hague, deuxième commune de l'intercommunalité, deux des trois listes ont un programme (relativement conséquent), mais seul celui de Dominique Belhomme mentionne les sujets mobilité, en se concentrant sur la motorisation des véhicules et l'autopartage : il propose l'installation d'une station de recharge hydrogène et de bornes électriques, l'acquisition d'une flotte pour l'autopartage, l'aménagement d'aires de covoiturage, la création d'un « blablacar La Hague », et également la mise en place de navettes.

6. Dijon

Candidats :

9 listes dont une liste composée d'avocats en lutte contre la réforme des retraites et une liste Lutte Ouvrière sans véritable propositions sur les thèmes étudiés à quelques sujets près. Le maire sortant, François Rebsamen (PS), se représente avec une équipe remaniée. Il voit une personne de son ancienne équipe porter un projet pour la ville au nom d'Ecologie les Verts. Un autre candidat portant un projet au titre de l'écologie se présente. Les autres listes sont LFI, Rassemblement national, LREM (ancien PS), et LR.

Grands thèmes transport :

L'examen des programmes et des déclarations publiques des candidats (Le Bien public, France 3, autres) au sujet des mobilités, du cadre de vie et de l'urbanisme, montre que trois items principaux se dégagent :

- Une ville frugale au regard des objectifs affichés et des réalisations envisagées en termes de logement, de ZAC ou de projet d'infrastructures. Il n'y a pas de grand projets à l'exception d'un projet d'une éventuelle extension d'une ligne de tram évoquée par le maire sortant, et d'une déclaration du maire sortant François Rebsamen : « nous continuerons à construire des logements ;
- Un territoire qui entend garder la maîtrise de son artificialisation y compris pour François Rebsamen
- Une ville apaisée pour son cadre de vie et ses mobilités avec deux plaidoyers pour le vélo et la végétalisation
 - o Tous les candidats ont un programme spécifique sur la végétalisation à l'exception de LO : îlots de fraîcheurs, arbres, chemin vert, toits végétalisés, permis de végétaliser pour les habitants.
 - o Tous les candidats ont un programme ambitieux pour le vélo : selon les déclarations de François Rebsamen, l'objectif est de tripler voire de quadrupler la part du vélo : de 3 % aujourd'hui à 9 ou 12 %. On retrouve comme constante la sécurisation des parcours et leur continuité.

Autres propositions :

La question de la place de la voiture en ville est posée mais a priori pas de façon brutale (contrainte) : seul un candidat veut interdire les véhicules diesel et les 4x4. Les autres évoquent un objectif de réduction de l'autosolisme ou de suppléer le second véhicule des ménages par une offre de transport alternative.

Il faut noter l'absence de consensus sur le rôle du stationnement de centre-ville : pour les uns il faut moduler la tarification jusqu'à la gratuité certains jours ou selon un espace-temps ; pour d'autres il faut réduire le nombre de places de stationnement de centre-ville.

On constate un débat entre les listes sur la tarification des transports collectifs et sur la gratuité ou non : deux listes proposent la gratuité pour tous (SE-Ecologiste et LFI) ; d'autres s'y opposent (PS et RN) ; d'autres encore proposent une tarification différenciée selon les publics (scolaires, étudiants, personnel de santé...) pouvant aller jusqu'à la gratuité. La liste EELV propose une étude sur l'impact de la gratuité pour les scolaires.

Les sujets de mobilité électrique ne sont pas présents sauf pour le maire sortant pour les flottes de la ville et des TSCP à l'hydrogène. Idem pour la mobilité partagée sauf EELV. Pas de propositions sur la mobilité autonome ou la ville connectée en lien avec les mobilités, alors que Dijon se présente comme une métropole phare de la smart-city.

LFI demande la municipalisation du stationnement et LR remet en cause la DSP Mobilités.

7. Grenoble

Candidats :

- Éric Piole (maire sortant EELV, soutien LFI, PC, G.s)
- Alain Carignon (SE, soutien LR)
- Emilie Chalas (LREM, soutien MoDem)
- Olivier Noblecourt (PS, soutien PRG, MRC)
- Bruno de Lescure (SE)
- Mireille d'Ornano (SE, soutien LP)
- Catherine Brun (LO)

Programmes :

- Les quatre principaux candidats (Piole, Carignon, Noblecourt et Chalas) ont un programme détaillé dont une partie porte sur les transports, en particulier Piole et Noblecourt pour lesquels c'est une partie importante. Les trois autres n'ont pas de programme accessible en ligne. Aucune information n'a été trouvée sur les propositions de la liste LO.
- Les données sont issues des sites des candidats, de France Bleu Isère qui a interrogé chaque candidat et organisé un débat le 26 février, l'Association pour le développement des transports en commun, voies cyclables et piétonnes dans la région grenobloise (ADTC) a organisé un débat le 15 février sur les mobilités et a adressé un questionnaire aux candidats auquel Piole et Noblecourt ont répondu. Alain Carignon et Bruno de Lescure ont répondu à notre questionnaire.
- L'intercommunalité est très peu présente dans les débats, elle est mise en avant pour le développement d'un réseau cyclable par Éric Piole et pour une gratuité totale à l'échelle de la métropole par Bruno de Lescure.

Grands thèmes transport :

- Les thèmes en lien avec l'écologie sont très importants dans cette campagne grenobloise, car chaque candidat cherche à se montrer plus écologiste que le maire sortant EELV.

Gratuité :

- Tous les candidats sont pour une forme de gratuité sauf Alain Carignon qui propose une consultation citoyenne sur le sujet.
- Pour les autres candidats, la gratuité est conditionnée : à une catégorie de revenu pour Piole et Noblecourt ; à une catégorie d'âge pour Chalas (-18 ans), d'Ornano (-25 ans et +75 ans) et Noblecourt (-18 ans et +70 ans)
- Bruno de Lescure propose une gratuité totale sur la Métropole.

Vélo :

- Carignon, Chalas, Piole et Noblecourt proposent de développer le réseau cyclable
- Piole et Noblecourt proposent un programme plus dense avec notamment l'apprentissage à l'école.
- Mireille d'Ornano semble un peu réticente à son développement à travers le refus de voies cyclables à contre-sens

Circulation en centre-ville :

- Carignon et Chalas veulent rouvrir une partie piétonne du centre-ville aux voitures.
- Noblecourt et Piole veulent mettre en place une ZFE et aller vers une interdiction du diesel.
- Carignon et Piole veulent limiter le transit en centre-ville.
- Émilie Chalas propose de mettre en place un péage urbain pour réguler la circulation.
- Carignon et Chalas souhaitent développer le stationnement en centre-ville pour fluidifier la circulation

Autres propositions :

RER : sa création fait consensus chez Carignon, Chalas, Piole, de Lescure et Noblecourt.

TGV : Carignon et Chalas veulent une LGV entre Grenoble et Lyon Saint-Éxupéry.

Réseaux de TC :

- Le développement du réseau passe par une augmentation du cadencement pour Carignon, Chalas, Piole et Noblecourt.
- Au niveau infrastructure, Chalas, Piole et Noblecourt et de Lescure proposent un développement / création de lignes de tram, Chalas et Piole, Noblecourt et Carignon proposent un téléphérique, ce dernier propose aussi la création d'un monorail.
- Éric Piole et Bruno de Lescure proposent d'accélérer le développement des voies en site propre pour les bus.

ZFE : Piole et Noblecourt proposent une ZFE en lien avec la sortie du diesel ; De Lescure considère que c'est une mesure antisociale.

Voies à occupation multiple : Piole, Carignon et Chalas souhaitent mettre en place des voies dédiées au covoiturage.

Parkings-relais : les candidats Carignon, Chalas et Piole souhaitent la création de ce type d'infrastructures.

8. Lille

Candidats :

Lille (230 000 habitants) compte 10 listes candidates :

- Martine Aubry, maire sortante PS
- Stéphane Baly, EELV
- Violette Spillebout, LREM
- Julien Poix, LFI
- Marc-Philippe Daubresse, LR
- Eric Cattelin-Denu, RN
- Antoine Stathoulias, Parti animaliste
- Alexandre Chantry, NPA
- Nicole Baudrin, LO
- Beryl Benyoucef, Parti ouvrier indépendant

Programmes :

- Seuls 5 candidats ont un programme accessible en ligne (Daubresse, Baly, Aubry, Poix, Spillebout).
- Les propositions relatives au transport sont relativement développées, mais n'occupent pas une place centrale des programmes.
- EELV a publié un programme pour la Métropole Européenne de Lille (MEL).

Grands thèmes transport :

- Gratuité : aucun des candidats ne porte la gratuité totale immédiate. Pour Daubresse, « le problème ne peut se poser qu'après avoir amélioré sensiblement l'offre », Aubry souhaite qu'elle soit « progressive », Spillebout veut la gratuité « pour les moins de 26 ans et les plus de 65 ans », Poix pour « les scolaires et les allocataires de RSA » puis sa « programmation » pour tous, et EELV indique dans son programme pour la MEL la gratuité pour les moins de 25 ans en 2020, puis la gratuité pour tous « si possible en 2025, au plus tard en 2030 » (ils souhaitent « demander la suppression de la TVA pour baisser le coût de la gratuité »). De manière générale, Poix souhaite une baisse des tarifs, Aubry une extension du Pass sénior et un abonnement « ma tribu », et Daubresse une augmentation de 30 % du budget transport de la MEL par un redéploiement des crédits.
- Vélo : tous les candidats soutiennent le développement du vélo. En particulier, ils se positionnent tous (Daubresse, Baly, Aubry, Poix, Spillebout) en faveur d'un « Réseau express vélo ».
- Baly, Aubry, Poix et Spillebout soutiennent la ZFE. Baly et Spillebout précisent qu'ils souhaitent une sortie du diesel d'ici 2025 et 2026 respectivement (et des SUV pour Baly), et de l'essence en 2035 pour Spillebout. Baly évoque également des « zones à trafic limité ».

- Aubry porte un projet de téléphérique entre Fives Cail et Saint-Sauveur, ainsi que des nouvelles lignes de BHNS.
- Daubresse porte un projet de refonte du stationnement, avec des zones à tarifs décroissants en fonction de l'éloignement au centre-ville. Baly veut au contraire réduire les places disponibles, et « surtaxer le stationnement des SUV ».
- Poix veut piétonniser la Grand'place. Spillebout est également en faveur de la création « d'un nouveau secteur piéton » et d'une promenade de 5 kilomètres « en préservant l'accès à tous les parkings ». Aubry préfère « étendre des piétonnalisations temporaires en cœur de ville ».
- Spillebout et EELV, au niveau municipal et métropolitain, souhaite mettre en place des voies réservées « au covoiturage et aux transports en commun » sur le périphérique, et des voies bus sur les boulevards. EELV souhaite également baisser la vitesse maximale sur le périphérique et son « recouvrement partiel ».

Autres propositions :

- Spillebout, comme Aubry, souhaite « deux nouvelles lignes de tram pour desservir le cœur de la ville », Poix veut également créer de nouvelles lignes de tramway, et EELV affiche son soutien au SDIT qui prévoit 5 lignes à 2035 mais souhaite également développer des bus « lianes ». Daubresse souhaite plutôt « des navettes propres et gratuites sur des circuits courts ».
- Poix et EELV évoquent la mise en place d'un RER métropolitain. Aubry souhaite la remise en place de la ligne TER Lens-Lille Sud-Villeneuve d'Ascq.
- Spillebout et Daubresse évoquent la création d'une nouvelle gare routière. Aubry porte un projet de nouvelle gare TER, « hub des mobilités », à Porte des Postes.
- Poix souhaite mettre en place des plateformes multimodales « 8 000 – 10 000 m² », articulés avec des centres de distribution urbains. EELV souhaite également développer le fret ferroviaire et fluvial.
- Spillebout et Daubresse souhaitent « remettre en eau » l'avenue du Peuple Belge. Baly est également en faveur de sa « requalification ».

9. Limoges

Candidats :

- Émile Roger Lombertie (LR, UDI, MoDem, MD, LC, Agir)
- Thierry Miguel (PS, PCF, collectifs citoyens, PP, PRG, ND)
- Bernard Drobenko (EELS, G.s)
- Monique Boulestin (MR, LREM)
- Danielle Soury (LFI, E!, PG)
- Marie de Ferluc (SE)
- Vincent Gérard (SE, PCD, DLF)
- Elisabeth Faucon (FO)

Programmes :

- Les programmes de la plupart des candidats sont accessibles en ligne (Gérard, Drobenko, de Ferluc, Miguel, Lomberti et Soury). Seule Elisabeth Faucon n'a pas de programme accessible en ligne. Les parties transport des programmes sont inégales. Elles peuvent être très développées (Drobenko, de Ferluc, Soury), ou plus succinctes pour les autres.
- Les principales sources d'information sont les programmes des candidats, des débats et des interviews proposées par France 3 et des médias locaux.
- Il n'existe pas de programmes transport intercommunaux, même si certains candidats mettent en avant la nécessité de travailler avec la communauté urbaine, notamment Thierry Miguel qui veut inscrire son projet municipal dans un cadre intercommunal. Les candidats Boulestin et de Ferluc souhaitent faire passer l'intercommunalité de Communauté urbaine à Métropole pour gagner en compétences, notamment transport.

Grands thèmes transport :

Gratuité :

- La gratuité fait l'unanimité chez les candidats, sauf Vincent Gérard et Monique Boulestin qui ne s'expriment pas à son sujet.
- Les candidats Drobenko, de Ferluc, Miguel et Soury souhaitent la mettre en place progressivement.
- Émile Roger Lombertie souhaite la gratuité pour les étudiants et les apprentis.

Vélo :

- Les propositions des candidats en matière de vélo sont assez peu développées. Tous veulent développer les pistes cyclables.
- Les candidats Drobenko et Miguel veulent mettre en place une aide à l'achat, s'étendant à tous les modes actifs pour Miguel.

- Bernard Drobenko et Monique Boulestin souhaitent développer l'offre V'lim de location longue durée de vélo de la municipalité de Limoges. Marie de Ferluc souhaite aider les entreprises de location de vélo et ouvrir ce secteur à des appels d'offre dès que possible.

Lignes ferroviaires :

- Tous les candidats souhaitent l'amélioration de la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT), à l'exception du maire sortant Émile Roger Lombertie qui n'en parle pas.
- Les lignes régionales sont aussi mises en avant (sans parler de RER) par tous les candidats sauf Émile Roger Lombertie qui n'évoque pas ce sujet et Marie de Ferluc qui souhaite créer un axe ferroviaire avec Barcelone.

Autres propositions :

Services numériques : Bernard Drobenko propose de créer une plateforme de covoiturage locale et Marie de Ferluc propose une application pour mettre en symbiose tous les modes de déplacement.

Accessibilité : thème important, quatre candidats insistent dessus (Gérard, Drobenko, Lombertie et Soury) et veulent améliorer l'accès aux services et aux réseaux de transport.

Politique piétonne :

- L'augmentation des zones 30 est mis en avant par trois candidats : Drobenko, Lombertie et Soury.
- La piétonnisation de certains axes est proposée par plusieurs candidats (Gérard, Drobenko, Miguel, Boulestin et Soury)

Stationnement :

- La DSP pour le stationnement du parc privé est remise en question par les candidats Gérard, Drobenko et Soury.
- Vincent Gérard veut restaurer la gratuité de certaines zones devenues payantes. Plusieurs candidats veulent proposer un abonnement pour les professionnels (Gérard et de Ferluc) ou les résidents (Soury).

Intermodalité : elle est mise en avant par quatre candidats (Drobenko, de Ferluc, Miguel et Soury) et repose sur des parcs-relais et des pôles d'échange.

Connexion aérienne : l'aéroport de Limoges est dirigé par un syndicat mixte (Région 49,6%, Département 25,2%, Limoges Métropole 25,2%)

- Les candidats Gérard et de Ferluc sont pour un développement du trafic et notamment des liaisons avec Lyon. Marie de Ferluc veut aussi accroître les liens entre l'aéroport et le centre-ville.
- Les candidats Soury et Drobenko veulent arrêter toute subvention de Limoges à l'aéroport, sauf les lignes Limoges-Lyon (Soury et Drobenko) et Limoges-Orly (Drobenko).

Projets routiers : comme pour l'aérien, deux positions structurent les débats.

- Les candidats Gérard, de Ferluc et Boulestin souhaitent la réalisation d'une autoroute Limoges-Poitiers. En particulier Monique Boulestin : « se battre pour notre désenclavement, comme

nous le faisons pour l'autoroute concédée A147, par l'intermédiaire de notre Secrétaire d'Etat chargé des transports, Jean-Baptiste Djebbari »

- Au contraire les candidats Drobenko et Soury refuseront tout nouveau projet routier.

10. Métropole de Lyon

8 listes principales :

- Burno Bernard, EELV
- François-Noël Buffet, LR
- Gérard Collomb, LREM
- David Kimelfeld, LREM dissident
- Renaud Payre, PS
- Andréa Kotarac, RN
- Nathalie Perrin-Gilbert, LFI
- Éric Lafond, DVC

Grands thèmes transport :

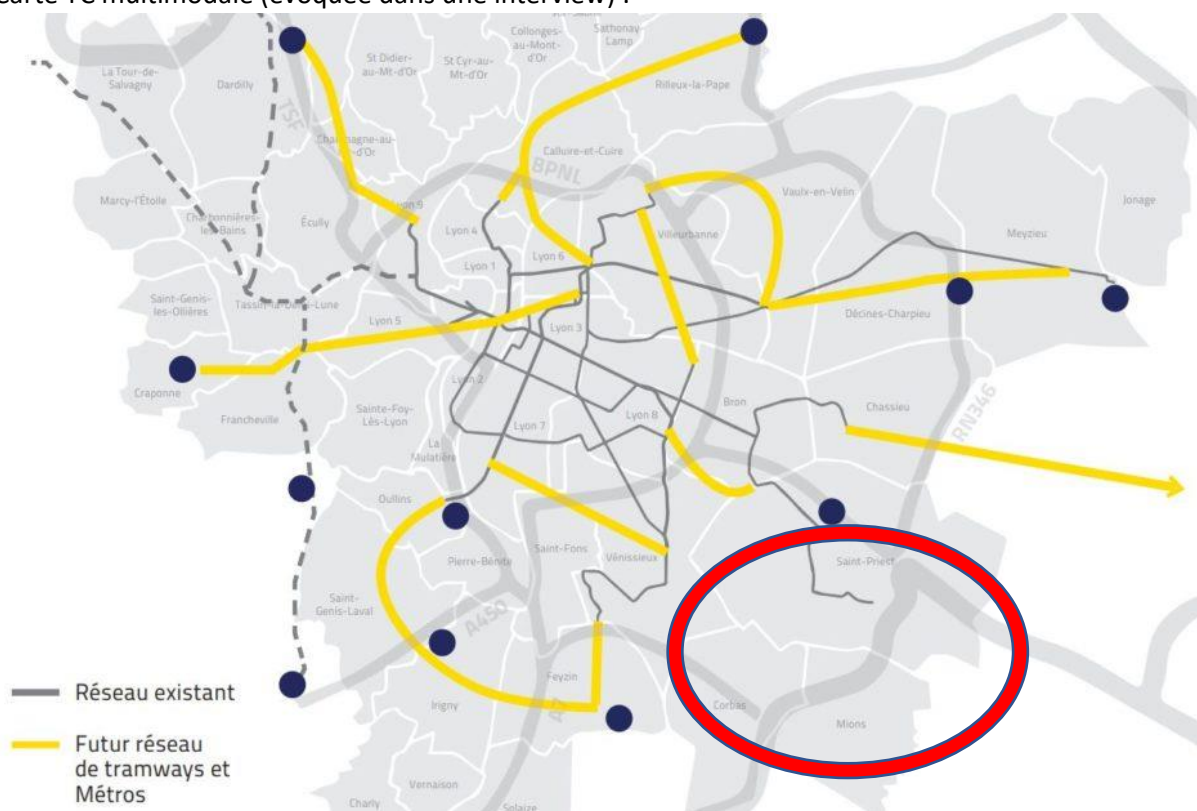
En matière de mobilité, les points clés qui font débat entre les candidats à la métropole sont les suivants

- Pour ou contre l'Anneau des sciences (ADS), le projet de contournement autoroutier à l'Ouest pour réduire fortement le trafic dans le tunnel de Fourvière, aujourd'hui 100 000 véhicules jours en plein centre-ville. Collomb et Kimelfeld étaient favorables ensemble à ce projet ainsi que les élus de droite il y a encore quelques mois. Mais Collomb est le seul aujourd'hui à le soutenir vraiment. Mais le financement est un gros problème.
- Tout le monde veut développer les TC, comme le Sytral (AOT) est en bonne situation financière (60 % de R/D, une exception française), tout le monde veut relancer les investissements : métro, tramways, télécabines, navettes fluviales, aérotram, remonte-pente à vélos... Beaucoup de promesses, des financements limités
- Pour le ferroviaire, le mot clé est le RER à la lyonnaise, appelé ici réseau express métropolitain (REM), mais tout cela est très flou et il y a de fortes contraintes de capacité : quels investissements, quels financements, quel maître d'ouvrage ?
- Tout le monde veut réduire la voiture en ville, mais avec des méthodes différentes : interdiction, piétonisation, parcs relais, véhicules à hydrogène. A noter que les programmes sont encore très centrés sur la partie centrale de l'agglomération. Peu de choses pour les zones où la voiture est aujourd'hui dominante.

Propositions des candidats :

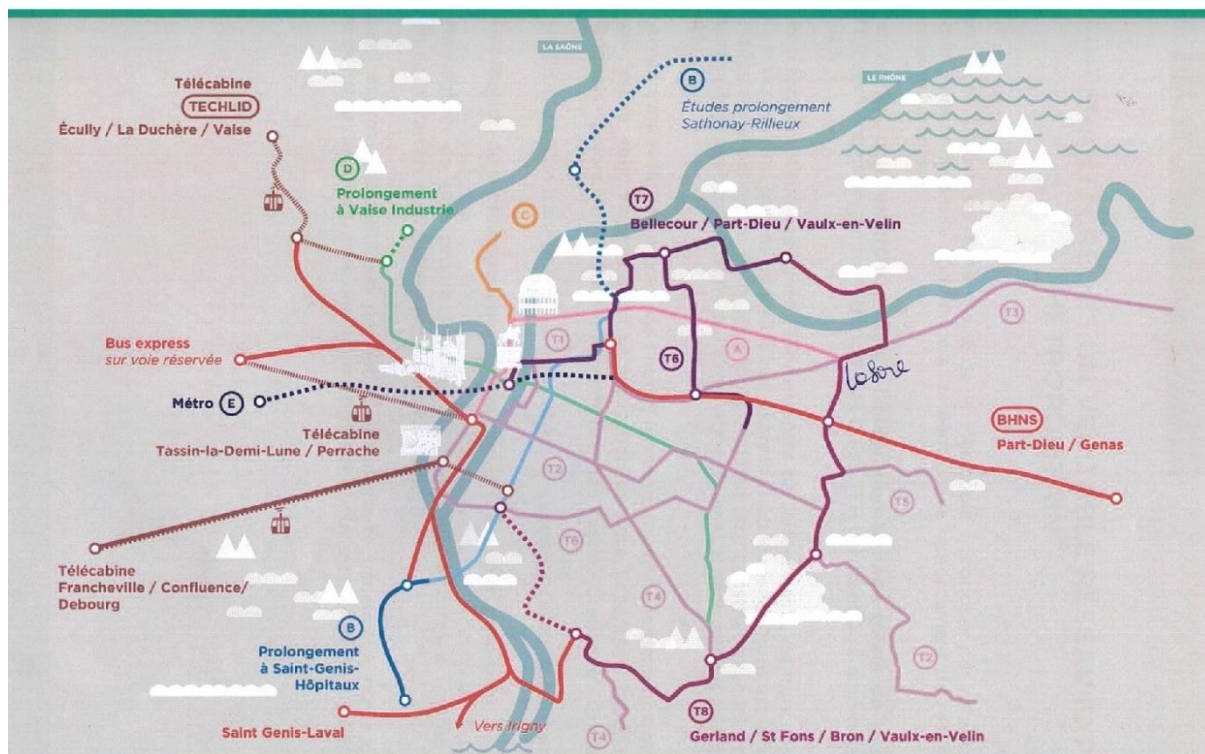
David Kimmelfeld, LREM dissident (source : site web)

- Pas d'Anneau des Sciences (ADS, projet de contournement autoroutier à l'Ouest de Lyon)
- Contournement autoroutier à l'Est au sud de l'A432 et de l'aéroport Saint-Exupéry (cercle rouge)
- 75 km de métro (x2) vers Irigny (sud) et Limonest (nord), 10 Milliards d'investissements sur 3 mandats
- 20 000 places P+R + lignes de cars express
- Gratuité pour moins de 11 ans et 20 € / mois pour moins de 25 ans
- Ferroviaire : réseau express métropolitain (REM *sans plus de détail*)
- 1000 km de zones apaisées
- 2000 km de pistes cyclables (1200 actuellement) + réseau express vélo
- Service public de covoiturage
- Renforcer la ZFE et son contrôle
- Carte TC multimodale (évoquée dans une interview) :



Les Verts (source : ITW pas de site web)

- Plan TC EELV



3 milliards d'investissement pour le Sytral sur un mandat (AOT locale).

Renforcer tout de suite la capacité du bus C3 (avec du matériel passant de 18 à 24 mètres), mais aussi des autres lignes fortes. Sous 24 mois, seront, en outre, créées de nouvelles lignes de bus : Charpennes-Vaulx-en-Velin deviendrait ainsi une ligne forte. Ecully-Confluence-Saint-Genis une nouvelle ligne express, etc. Réalisation de lignes structurantes, à la fois de tramways et de télécabines. Un tram reliant Part-Dieu-Montchat-Bron-Chassieu-Genas est dans les tuyaux. Prévus aussi le prolongement du Tramway T6 à la Doua, un T7 de Vaulx-en-Velin à Bellecour, un T8 dit de rocade, permettant de lier Vaulx-en-Velin à des zones d'emploi dont la ZAC Technosud et Gerland.

Côté télécabines, les Verts commencent par relier Francheville-Sainte-Foy-Confluence, et prévoient de pousser jusqu'à Debourg. Des études seront lancées, pour d'ici 2025, lier Tassin-Lyon 5e-Perrache par exemple.

Côté métros, au-delà de 2025, pourraient être retenus le prolongement du métro B jusqu'à Caluire, Sathonay et Rillieux, celui du métro D jusqu'à Vaise industrie, ainsi que la création du métro E Tassin-Bellecour-Part-Dieu.

- Faire disparaître les véhicules motorisés de la ville : abonnement Autopartage d'un an, compensation financière à la vente d'une voiture thermique, 500 € de prime à l'achat d'un Vélo à assistance électrique, 50 % remboursement abonnement TCL.
- REM avec TER cadencés à 15 minutes, meilleure utilisation des 35 gares du territoire, la création de tronçons nouveaux et des lignes de bus express là où le fer est inexistant. Concrètement serait amélioré le tram train de l'Ouest lyonnais, réalisés le tram train Trévoux-Sathonay-Lyon et la prolongation Meyzieu Crémieu.
- Gratuité pour les moins de 10 ans, réduction pour les jeunes actifs, augmentation pour les autres. Tarification unique TCL/TER.

Document de travail – TDIE – Mis en ligne le 11/06/2020

Gérard Collomb LREM (source : ITW)

- « L'écologie par l'économie et l'innovation »
- Péage de transit donc pas pour les habitants de la Métropole
- ADS + contournement autoroutier Est et Nœud ferroviaire lyonnais (Total à environ 10 milliards !)
- Densification des communes
- REM : utiliser les voies ferrées à 15 branches comme « RER à la Lyonnaise, tarification intégrée avec les TCL. Exemple, aller de Saint-Germain au Mont d'Or à Saint Priest en une demi-heure
- Programmes parcs relais + cars express
- Ligne E + B jusqu'à l'autoroute A450, le réseau de transports en commun est désormais envisagé, en périphérie, comme un moyen d'éviter aux automobilistes d'entrer dans le cœur de l'agglomération. Prolonger la ligne A du Carré de Soie jusqu'à Meyzieu. Lors du prochain mandat, plus de nouvelles stations de métro que sur l'ensemble de ces trois premiers mandats en doublant le budget du Sytral.
- Quatre axes rapides « Autoroutes à vélo » : un de Techlid à Perrache jusqu'au Campus de Bron en passant par Berthelot et Mermoz, un autre de Caluire à Oullins en requalifiant l'axe Nord-Sud sur la rive droite du Rhône, un de Saint-Priest à Corbas avec un rabattement sur la ligne D à Parilly et enfin, un dernier du boulevard Stalingrad au boulevard du 11 novembre à Villeurbanne pour relier le campus Lyon I, le parc de la tête d'or... Début d'un « périphérique à vélo » en requalifiant le boulevard Pinel pour créer un axe entre Techlid et le Campus de Bron, mais aussi finir les aménagements de la rue Garibaldi et créer une continuité cyclable depuis le tube modes doux jusqu'au Parc de la Tête d'Or par la rue Duquesne. Itinéraire Via Saône en aménageant le quai Jean-Jacques Rousseau à la Mulatière et le val de Saône, achèvement de la Via Rhôna entre Lyon et Givors
- Déployer des navettes fluviales sur la Saône jusqu'à Collonges et sur le Rhône de l'Hôtel-Dieu et la Cité Internationale, proposer des navettes autonomes Navya pour desservir le dernier kilomètre, multiplier par deux le nombre de pistes cyclables et établir la continuité de ces liaisons, et enfin embellir la ville pour inciter à la marche
- Compte mobilité : une offre intégrant les abonnements TCL, TER, Velo'V et l'autopartage.

François-Noël BUFFET (LR) Interview

Accord de principe sur le projet ADS, mais il veut revoir le tracé

- Mettre le budget d'investissement du Sytral en cohérence avec les enjeux majeurs de mobilité pour créer les infrastructures nécessaires et utiles pour les décennies à venir. Le Sytral, soutenu par une Métropole plus proactive, peut bénéficier de ressources complémentaires.
- Créer **un véritable RER lyonnais** grâce à une action commune avec la Région pour proposer de nouvelles lignes, augmenter les cadences et réduire les temps de trajet.
- **Doubler les places dans les parkings relais**, saturés aujourd'hui, par la mise en place d'investissements forts pour créer de nouveaux parkings et moderniser les existants.
- Mettre en place un **titre de transport unique pour tous les modes de déplacement** afin d'inciter les habitants à privilégier les mobilités alternatives à la voiture.

Etienne Blanc, candidat LR à la mairie de Lyon a présenté en septembre un plan « faire respirer Lyon dès 2025 ». Parmi ses propositions, un contrat de mobilité hydrogène pour la Ville de Lyon. Il projette d'équiper « en 5 ans », des véhicules à hydrogène :

- La flotte de véhicules de la mairie
- La flotte de véhicules urbains : collectes des poubelles, matériel de nettoyage...
- La flotte de bus circulant dans Lyon

Document de travail – TDIE – Mis en ligne le 11/06/2020

11. Mulhouse

Candidats :

- Michèle Lutz (SE, soutien LR, UDI)
- Loïc Minery (EELV, soutien G.s, LFI, PCF, AA, PP)
- Lara Million (LREM) : 20,1%
- Christelle Ritz (RN)
- Fatima Jenn (SE, LREM dissident)
- Romain Spinali (SE, soutien UL)
- Julien Wostyn (LO)

Programmes :

- Les programmes des candidats sont pour la plupart disponibles sur leur site de campagne. La partie transport n'est que peu développée sauf dans le programme de Loïc Minery. Seul Julien Wostyn n'a pas de programme accessible en ligne, cependant il a répondu à notre questionnaire.
- Les principales sources d'information sont les sites des candidats, le site de France Bleu Grand Est et le site de France 3.
- Il n'y a pas de programmation intercommunale mais Fatima Jenn insiste sur les liens nécessaires de la ville avec l'agglomération.

Thèmes majeur transport :

Gratuité :

- La gratuité totale est portée par Spinali et Minery qui veulent le mettre en place progressivement et par Julien Wostyn qui veut la financer grâce aux employeurs.
- Les autres candidats proposent une gratuité pour certaines classes d'âge : Jenn (-18 ans), Lutz (+65 ans) et Ritz (+60ans).
- Seule Lara Million y est opposée en invoquant son coût.

Vélo :

- Tous les candidats veulent développer des pistes cyclables sécurisées.
- Michèle Lutz propose : un marquage des vélos pris en charge par la mairie, le développement des espaces de stationnement et l'ouverture d'une maison du vélo
- Lara Million propose : une prime de 100 € pour les vélos et de 250 € pour les VAE, la création d'une « vélo-école », des ateliers de réparation de vélos et la mise en place d'un système de vélo-partage.
- Loïc Minery veut développer la livraison à vélo, il propose de dédier 10 millions d'euros au développement du vélo.

Autres propositions :

Développement de l'offre de TC :

- Fatima Jenn veut augmenter la fréquence des TC et souhaite développer le réseau pour que chaque habitant soit à moins de 500m d'un TC.
- Spinali et Minery veulent utiliser la future taxe poids lourds de la collectivité européenne d'Alsace pour financer les réseaux de transports mulhousiens.
- Deux candidats proposent des projets d'infrastructure : Lara Million veut développer les sites propres pour les bus et Loïc Minery veut étendre les lignes de tramway.
- Lara Million souhaite développer l'offre de transport le soir et le week-end.

Politique piétonne :

- Spinali et Million veulent piétonniser certaines zones du centre.
- Pour les autres candidats, il faut réduire la place de la voiture (Lutz), créer un plan piéton inclusif (Minery) ou revoir le plan de circulation car il n'y a pas trop de voitures (Ritz).

Transition écologique des bus : Lara Million propose de passer les bus au gaz et Christelle Ritz à l'électrique.

Intermodalité et parc-relais : Lara Million propose la création de 3 aires de covoiturage et Christelle Ritz propose la création de parcs-relais à l'entrée de la ville.

Projet d'infrastructure : Spinali et Minery proposent de geler les projets routiers.

Services numériques : Fatima Jenn propose « la mise en service d'une plate-forme de mobilité proposant un panel de services pour une prise en charge globale des déplacements comprenant un diagnostic mobilité, l'apprentissage de la mobilité, une formation au permis de conduire, une meilleure organisation du covoiturage notamment ».

12. Nantes

Candidats :

- Johanna Rolland (maire sortante PS)
- Laurence Garnier (LR)
- Julie Laernoës (EELV)
- Valérie Oppelt(LREM)
- Margot Mekdour (LFI)
- Éléonore Revel (RN)
- Hugo Sonnier (UPR)
- Riwan Chami (NPA)
- Nicolas Bazille (LO)

Programmes :

Etat des lieux de la disponibilité des programmes : des programmes généralement conséquents, à l'exception de LO et du NPA (pas d'élément programmatique disponible), le RN et l'UPR. Il est également notable que Johanna Rolland (PS) et Valérie Oppelt proposent un programme municipal et métropolitain.

Comparaison des thèmes :

- L'enjeu central de la campagne nantaise est la sécurité ;
- Les transports constituent un thème également important de la campagne, autour de la croissance démographique que l'agglomération.

Thèmes majeur transport :

- La tarification : elle est proposée les week-ends par la maire sortante, et aux heures de pointe par l'UPR. EELV, LFI et LREM proposent une tarification sociale. LR propose une baisse des tarifs et un ticket unique pour tous les modes de transports. Le RN s'oppose également à la gratuité, sans davantage de proposition.
- Le vélo est un thème majeur pour tous les candidats. LR, EELV, LFI, le PS en dressent une politique assez globale, englobant les services vélos. LREM chiffre son projet à 120 millions, EELV à 115, le PS à 100 et l'UPR à 60.
- La Loire, son franchissement comme sa navigation : en termes de franchissement, le RN propose une étude, LREM un pont transbordeur, le PS améliorera le franchissement, le RN fera un second périphérique. La plupart des listes proposent davantage de navybus, à destination des Nantais comme des touristes. LFI est également favorable à des livraisons en bateau. En outre, LR commande une étude sur la construction d'un port.

- Un autre enjeu est Nantes au sein de son bassin de vie : en premier lieu, le PS et LREM ont un programme métropolitain ; de plus, les parkings relais sont développés non seulement à Nantes mais également dans d'autres communes (LREM finance des parkings à Ancenis ou Chateaubriand), les TER favorisés.
- L'ensemble des listes souhaite développer des infrastructures. LREM souhaite sortir du réseau en étoile, tout comme EELV. LREM souhaite des TCSP jusqu'au-delà du périphérique, mais privilégie généralement les BHNS au tram. Quant au PS, il souhaite trois nouvelles lignes de tram, et étudier l'opportunité d'un métro.

Autres propositions :

- LR propose un chemin de fer urbain
- Le MaaS : mentionné par Johanna Rolland.
- Le déménagement du CHU suscite des questions sur sa desserte comme sur le stationnement.
- L'aéroport ne fait pas réel débat. Il est essentiellement abordé sous l'angle de sa desserte, à faciliter.
- Notons aussi des propositions en faveur d'une police des transports (PS).

13. Paris

Candidats :

- Anne Hidalgo, Paris en commun/PS
- Rachida Dati, Les Républicains
- Agnès Buzyn La République en marche

Benjamin Griveaux, La République en Marche, a retiré sa candidature le 14 février 2020

- David Belliard, Europe Écologie Les Verts
- Cédric Villani, La République en Marche non investi
- Danièle Simonnet, La France Insoumise
- Serge Federbusch, Rassemblement National
- Marcel Campion, Libérons Paris
- Jean-Yves Bournazel, Agir
- Gaspard Gantzer, Parisiennes Parisiens, rallié à Agnès Buzyn le 20 février

Grand thèmes transport :

La mobilité occupe une place importante dans la campagne et les débats des municipales parisiennes, à côté des thèmes classiques : sécurité, propreté et incivilités, logement.

Mais la mobilité est vue essentiellement sous deux angles : celui des contraintes pour le Parisien (congestion, difficultés de circulation...), et celui de la recherche d'une ville plus apaisée (moins de chantiers, moins de circulation, moins de pollution, moins de bruit...), et beaucoup moins sous les angles plus classiques des infrastructures de transport ou de l'offre de mobilité. La mobilité est vue essentiellement comme un outil pour agir contre le réchauffement climatique et la pollution.

De nombreux sujets très polémiques lors des deux dernières élections municipales ne font plus du tout l'objet de débats, et sont acquis pour tous les candidats. Ainsi, **la réduction de la place de la voiture, la lutte contre la pollution, le développement des mobilités douces, actives et partagées, le développement de la mobilité électrique, l'apaisement des grands axes routiers et autoroutiers, le « verdissement » de l'espace public...** tout ça est globalement intégré pour tous les candidats, et n'est remis en cause par quasiment aucun (à l'exception de Marcel Campion et Serge Federbusch, qui veulent autoriser de nouveau la circulation routière sur les Berges de Seine, mais à qui la presse ne donne pas beaucoup d'écho...). Ainsi, c'est le sujet de **répartition/partage de l'espace public** qui est au cœur des propositions.

En revanche, l'intensité du développement des différents types de mobilité, la méthode (concertation, association des communes riveraines, de la Région, des Parisiens...) et la façon de les gérer différencient les candidats, et révèlent même encore un certain **clivage gauche-droite** (le clivage s'est déplacé par rapport à des élections précédentes : il est dans la méthode et dans l'intensité plus que dans l'objectif, qui est partagé) :

- Pas d'interdiction de la voiture pour les candidats « plutôt à droite » (pas de « 100% vélo »), besoin de plus de régulation ;
- Aller encore plus loin dans le développement des mobilités alternatives à la voiture pour les candidats « plutôt à gauche ».

Document de travail – TDIE – Mis en ligne le 11/06/2020

On retrouve (exacerbé dans le débat LCI du 4 mars 2020) une dichotomie entre « pollution et urgence climatique nous forcent à agir vite » d'une part et « contre l'écologie punitive » d'autre part.

Les associations cyclistes ont organisé le premier débat, en réussissant à rassembler cinq des six principaux candidats aux municipales : **la politique vélo a pris une importance très grande** dans la politique des déplacements, et donc dans la campagne, qui est à ce titre très révélatrice. Le vélo devient un des sujets-clés de la campagne parisienne. Tous les candidats se sont exprimés sur leurs objectifs en matière de politique vélo ; aucun n'est aujourd'hui ouvertement opposé au développement du vélo dans Paris (même si R. Dati par exemple préfère prendre le temps avant de faire des propositions en ce sens). C'est la thématique qui a fait l'objet du développement des propositions le plus poussé par l'ensemble des candidats à ce jour.

Le sujet de **gain de qualité de vie est primordial** dans la campagne : la construction de nouvelles infrastructures ou le lancement de nouveaux services ne sont pas du tout des sujets centraux, ils ne sont qu'accessoires. Le principal enjeu de mobilité dans la campagne est d'apaiser – apaiser les modes de transports, et notamment la circulation routière, ou apaiser les chantiers, ou apaiser les incivilités et les conflits entre les différents modes –, **l'enjeu est donc de proposer aux citoyens une mobilité apaisée dans un espace de vie moins pollué, moins circulé, plus vert, permettant une qualité de vie plus grande**. La lutte contre la pollution n'est même plus au centre du débat, c'est un élément de diagnostic qui est partagé – plus personne ne remet en cause la zone à faible émission, elle est acquise –, elle fait partie du constat. Ainsi, la plupart des propositions des candidats visent à rendre la ville plus agréable : moins de voiture, moins de cars de tourisme, plus d'espaces verts ou piétons, moins de trottinettes, chaque candidat a sa façon de trouver l'apaisement en ville, mais tous se rejoignent sur le fait qu'on ne crée pas (pas de nouvelle infrastructure, pas de nouveau service, pas de projet pharaonique...), on réduit plutôt (on déplace, on réduit les flux, on transforme les infrastructures...). Ainsi, on peut noter de nombreux projets de verdissement ou végétalisation.

Le **débat autour du boulevard périphérique** est à ce titre révélateur des positions des uns et des autres : l'objectif est finalement partagé, mais certains veulent aller plus vite que d'autres dans la réduction de la place de la voiture et l'apaisement de l'infrastructure.

Ensuite, au vu du nombre de candidats, chacun a essayé de se démarquer, surtout en début de campagne, par des **propositions choc qui permettent de se faire connaître** et de faire l'objet de couverture médiatique :

- Le déplacement de la gare de l'est ;
- Le déplacement du trafic international de la gare du Nord ;
- La suppression du boulevard périphérique ;
- La végétalisation de certains sites urbains ;
- La réouverture du canal de la Bièvre...

Mais mêmes ces propositions-phares suivent cette logique de transformation d'une infrastructure déjà existante (déplacement, évolution...), pas de création d'une nouvelle infrastructure, pour laquelle chacun sait que Paris n'aura ni les finances, ni l'envie de supporter le chantier.

(Seules exceptions : Marcel Campion et Serge Federbusch, qui proposent tous deux la réalisation de nouvelles infrastructures routières, mais qui ne semblent pas susciter beaucoup d'intérêt de la part de la presse ni des Parisiens...).

Autres sujets transport :

Peu de traitement des questions de « transports collectifs » (sauf, finalement, la question de la gratuité qui poursuit son chemin avec des propositions de gratuité partielle) – la poursuite du tramway T3 n'est pas abordée – dont le Maire n'a pas la compétence directe, ni pour les mêmes raisons sur le

projet du Grand Paris Express ; peu de traitement des sujets techniques ou technologiques comme le MaaS ou les véhicules autonomes qui ne parlent pas aux électeurs. Concernant les transports collectifs, les propositions consistent essentiellement, là aussi, à faire mieux avec les moyens actuels : améliorer la vitesse commerciale des bus, accompagner le renouvellement de la flotte RATP-IDFM, accompagner l'automatisation des lignes de métro, renforcer les moyens financiers de la Ville pour améliorer les transports collectifs.

Les sujets autocars ou logistique urbaine émergent seulement au fil des rares questions de journalistes, et sont traités essentiellement par le biais des nuisances aux riverains qu'il faut réduire. Concernant la logistique, les programmes proposent souvent une concertation, ou discussion avec l'ensemble des partenaires (et peu de propositions fortes et précises sur la réglementation, les moyens mis à disposition...), montrant à quel point ce sujet est technique, souvent méconnu des candidats, et difficile à cerner pour un programme électoral...

Le point de vue adopté dans la campagne est essentiellement celui du Parisien mobile qui souhaite se déplacer plus facilement et ne pas subir les nuisances des modes de transport... C'est vers lui que sont tournées toutes les propositions (rien ou peu vers les acteurs économiques, les commerçants, les acteurs de la logistique...).

Programme des candidats sur la thématique mobilité-espace public

- **Anne Hidalgo**, maire sortante PS :

Ville 100 % vélo : poursuite de la réalisation d'aménagements et de pistes cyclables, en supprimant des places de stationnement (et sans réduire les trottoirs), et notamment des liaisons entre Paris et les communes riveraines

Piétonisation/réaménagement de places emblématiques parisiennes : Concorde, Étoile, Stalingrad, Colonel-Fabien, Denfert-Rochereau, Trocadéro, Châtelet, Félix-Éboué (sur le modèle de Bastille ou République) (Le Point, 6 février 2020) ; Piétonisation du cœur de Paris (restrictions fortes de circulation) et de quartiers dans tout Paris ; Réalisation de deux nouveaux parcs (Bercy-Charenton, et Balard Hélicoptère) ; Végétalisation de la moitié des 8 hectares du parc Rives de Seine.

Végétalisation des abords des Champs-Élysées : réaménagement des jardins des Champs-Élysées (accompagnement et financement du projet du Comité des Champs-Élysées).

Création de dizaine de rues végétales piétonnes, dans tous les arrondissements, enherbées, formant un grand parcours vert parisien piéton et débitumé. Objectif de 170 000 arbres plantés en six ans.

Réalisation de quatre forêts urbaines (parvis de l'Hôtel de Ville, derrière l'Opéra, parvis Gare de Lyon et Montparnasse), et une centaine de mini-forêts urbaines - une trentaine d'arbres et de la pelouse -, sur des petites parcelles de 200 mètres carrés dans chaque arrondissement.

Rénovation des portes de Paris, dont en premier lieu la porte de la Chapelle

Poursuite des travaux de voirie, pour rénover les réseaux notamment

Périphérique transformé en boulevard avec une circulation apaisée, avec une voie dédiée au covoiturage et aux véhicules propres dès 2023, et végétalisation avec 100 000 arbres plantés sur le talus du périphérique, soit 3,3 hectares de forêt répartis sur 7 km (BFM, 17 février 2020).

Interdiction des cars de tourisme en 2024 (Le Point, 6 février 2020).

Ville du quart d'heure : le quartier devient le cœur de vie, centré autour de l'école, du gymnase... de quelques équipements municipaux. Chaque Parisien doit vivre à moins de 200 m d'un espace vert.

Le piéton replacé au cœur de la Ville : libérer les trottoirs et réaménager l'espace public pour offrir davantage d'espace aux flux de marcheurs.

Document de travail – TDIE – Mis en ligne le 11/06/2020

Ville du quart d'heure : pour les livraisons en ville, refus de continuer avec des gros camions.
Les taxis font partie du service public des transports. Souhait que le Maire ait, comme à New York ou Londres, la possibilité de mieux réguler l'activité, en particulier des VTC.

Plus de transports en commun :

- **Une ligne de bus express sur les quais hauts de la Seine ;**
- **Prolongement des lignes 10, 11, 14, du RER E ainsi que du tramway ;**
- **Des aménagements pour permettre aux bus d'aller plus vite** (pour notamment soulager la ligne 13 du métro) ;
- **Création de navettes électriques** pour les touristes, pour les seniors et les personnes à mobilité réduite ;
- **Soutien aux transports de demain** (fluviaux, autonomes, à hydrogène).

(Programme, 6 février 2020)

Première priorité pour le mass transit : réussir le Grand Paris Express. Améliorer l'articulation entre le réseau routier et le réseau ferré en créant des hubs de mobilité, pour améliorer le réseau francilien (Débat mobilité, 12 février 2020).

Gratuité des transports collectifs pour les moins de 18 ans (coût de 40 M€).

Un pass Navigo unique (Pass Universel) pour tous les modes de transport : transports en commun, Velib', autopartage, trottinettes et scooters électriques, parking relais, etc. (Programme, 6 février 2020).

Stop au bruit : **Verbalisation des deux roues et des véhicules trop bruyants.**

Création d'un Code de la rue rédigé en concertation avec l'ensemble des acteurs. (Débat mobilité, 12 février 2020)

Gouvernance :

Proposition de création d'une AOM de second rang, pour y traiter les questions de micro-mobilité, qui pourrait être la Ville ou la MGP.

Politique vélo :

350 M€ consacrés entre 2020 et 2026. 100 % des rues de la capitale cyclables en 2024. Projet « Vélopolitain » porté par les associations Paris en Selle et Mieux se déplacer à bicyclette (MDB) dans le cadre de leur projet « Vivez Paris votez vélo » : réseau de 15 pistes cyclables (170 km en tout) qui doublent en surface les lignes du métro et relient Paris avec les communes limitrophes. Les ponts et portes de Paris seraient également équipés de pistes protégées. Sur les axes secondaires, généralisation des zones 30 et des doubles sens cyclables et révision des plans de circulation pour éviter « l'effet Waze », du nom de l'application de navigation qui favorise les itinéraires bis. Une « Vélorue » où les cyclistes sont prioritaires serait créée dans chaque arrondissement. 60 000 places de stationnement voiture supprimées (sur 133 000 actuellement), soit 60 hectares, pour créer du stationnement vélo. Création de 100 000 places de stationnement pour les vélos dont des abris vélos sécurisés. Création d'un « Code de la rue » qui « donnera priorité aux piétons et cyclistes » pour améliorer la cohabitation entre les différents usagers de la route, et renforcement de la vidéo verbalisation (création d'une deuxième salle de vidéo verbalisation) pour protéger les pistes cyclables. Extension de l'aide à l'achat de la Ville aux vélos mécaniques (ils ne concernent aujourd'hui que les vélos à assistance électrique) et création d'un service municipal de location moyenne et longue

durée pour tous les publics (vélos cargos, enfants, tandem, personnes âgées ou à mobilité réduite). Développement de la pratique du vélo dans les écoles, sur le temps scolaire et extra-scolaire. Lancement programme commun pour le Grand Paris avec les Maires PS de communes limitrophes (maires socialistes de Cachan et Boissy-Saint-Léger ainsi que ceux de Bondy, Pantin, du Pré Saint-Gervais, des Lilas, de Clichy-sous-bois et de Bagnolet ; projet approuvé également par Patrice Bessac, maire communiste de Montreuil, et Stéphane Troussel, président PS du Conseil départemental de Seine-Saint-Denis), 18 février 2020 : Transformation des autoroutes et du périphérique en boulevards urbains végétalisés, développement de transports non polluants avec *un fonds d'aide mutualisé*, création d'un réseau express vélo, le « Vélopolitain », lancement d'un fonds de résorption des fractures urbaines *pour financer la réhabilitation ou la construction* de ponts ou passerelles, rééquilibrage entre domicile et travail.

- **Marcel Campion**, sans étiquette :

Retour des voitures sur les Berges.

Lancement d'une étude complète et chiffrée afin d'évaluer les possibilités d'aménagement d'un périphérique souterrain à péage sous le périphérique actuel de 35 kilomètres existant déjà autour de Paris, à condition que les travaux nécessaires à sa mise en œuvre ne gênent pas les riverains et ne coûtent pas le moindre impôt supplémentaire aux Parisiens.

Paris n'est pas polluée, inutile de mettre en place des mesures de restriction de la circulation.

Interdiction des trottinettes (Le Parisien, 10 février 2020).

- **Benjamin Griveaux**, ex-candidat LREM :

Priorités données à la sécurité, la propreté, le transport, la vie de quartier, et la lutte contre les inégalités. Enfance au centre des propositions. Vœu de « bâtir une ville qui soit respirable pour nos enfants » (« noblesse de la politique consist[e] à agir le regard rivé vers la prochaine génération et non pas vers la prochaine élection »).

Police municipale de 5 000 agents qui serait mobilisée également sur la circulation.

Déplacer la gare de l'Est vers la porte de la Villette, ou une commune limitrophe, pour dégager 30 hectares d'espace disponible sur les actuelles voies ferrées, et créer un poumon vert, Central Park parisien, projet estimé à 1,5 Md€.

Interdiction des cars de tourisme dans la capitale, à court terme, en 2024 (remplacés par des véhicules électriques ou hydrogènes).

Véhicules électriques :

Incitation forte à l'électrification des véhicules, y compris des deux-roues, et déploiement des bornes de recharge électrique.

Conversion du scooter vers le deux-roues et vélos électriques : prime en cas de conversion et remise d'un deux-roues motorisé de 400 € pour l'achat d'un vélo mécanique, de 800 € dans le cas d'un vélo à assistance électrique et de 1 200 € dans le cas d'un deux-roues électrique. Cette prime s'ajouterait aux aides de l'État, d'Île-de-France Mobilités et des aides éventuelles des employeurs. Pour la conversion d'un scooter thermique vers un scooter électrique, les aides pourront donc atteindre jusqu'à 2 000 €.

Interdiction des scooters thermiques les plus polluants (Débat mobilité, 12 février 2020).

Espace public :

Pas de nouveaux chantiers dans Paris : moratoire de 6 mois.

Interdiction de la circulation aux abords des écoles.

Rues intelligentes, feux connectés, smart city (débat mobilité, 12 février 2020).

240 quartiers d'hyper-proximité dans Paris avec dans chaque quartier des rues piétonnes et des « rues jardins », qui permettront les continuités cyclables, notamment sur la petite ceinture, après consultation des Parisiens.

Pas d'opposition des modes entre eux, effort pour conserver les couloirs bus.

Changement d'usage du périphérique, avec des passerelles à construire, et des voies dédiées au covoiturage.

Plan massif de transformation de la logistique urbaine : la Ville de Paris doit acquérir du foncier de grande taille pour créer des centres névralgiques (des « hôtels logistiques » – très grands entrepôts de 40 000 – 50 000 m²), notamment sur les espaces délaissés aux portes de Paris ou à proximité de la Seine (ports urbains) et des gares. Création de centres logistiques de proximité, un à deux par arrondissement, pouvant accueillir d'autres activités (bureaux, coworking...) ou être localisés dans des parkings souterrains sous-utilisés. Proposition de conversion de 5 000 à 10 000 places de stationnement en places de livraison supplémentaires. Création de points relais/consignes dans chacun des 240 quartiers, et accélération de la construction de consignes dans les lieux de transit gares/métro/RER et dans les Mairies. Politique incitative, avec la Région, de conversion du parc de véhicules diesel et essence vers des véhicules propres pour le dernier kilomètre (camionnettes, petits camions, scooters, vélos-cargos, remorques électriques). Une signalétique claire (peinture du véhicule) pourrait faciliter l'identification visuelle de ces véhicules propres, améliorer l'image de la ville et montrer la migration vers l'électrique. Il faudra également se poser la question des livraisons à domicile, en particulier celles concernant les colis de moins de 2 kg et les livraisons rapide (en moins de 24 h), et mettre en place une forte incitation à livrer dans les consignes.

Plan vélo :

Sécurité des pistes cyclables prioritaire. Créer des voies 100 % dédiées aux mobilités douces, connectées entre elles et aux grands axes pour former des itinéraires cyclables sécurisés dans tout Paris, améliorer la sécurité des intersections qui concentrent l'essentiel des accidents, et améliorer la visibilité sur les axes les plus dangereux en installant des panneaux signalétiques et en convainquant les Architectes des Bâtiments de France (ABF) de peindre certaines pistes cyclables, poursuivre l'aménagement d'un maillage de pistes sécurisées sur les grands axes correspondant aux principaux trajets domicile/travail (en veillant à ne pas créer ces équipements au détriment des couloirs de bus), donner la priorité aux arrondissements périphériques, en les reliant aux villes limitrophes pour créer un Grand Paris du vélo. Augmenter et renforcer la sécurité des emplacements de stationnement pour les vélos, en voirie, mais surtout dans les bâtiments (copropriétés, bureaux, lieux recevant du public). (Débat vélo du 29 janvier 2020).

Réaliser le « Vélopolitain » (seize grands axes cyclables sécurisés reprenant en surface le tracé des lignes de métro), en commençant par les lignes saturées comme la ligne de métro 13. Réaliser 80 km de rues-vélos. L'objectif est une part modale de 20 %. (Débat mobilité du 12 février 2020)

Transports collectifs :

Projet de nouveaux couloirs bus et de priorités aux feux en carrefour pour améliorer la vitesse commerciale des bus, qui doit passer de 6-7 km/h aujourd'hui à 12 km/h à la fin du mandat.

Il faut davantage travailler en commun avec la Région Ile-de-France et avec Ile-de-France Mobilités, et y renforcer le rôle de Paris.

Un Pass Unique sera proposé pour tous les transports.

Concernant les lignes de métro, il est proposé une extension des horaires d'ouverture, une automatisation des lignes, une tarification variable selon les horaires.

- **Agnès Buzyn, LREM :**

Projet de déplacer la Gare de l'est et de créer un grand Central Park mis entre parenthèses (La Tribune, 18 février 2020).

Favorable à l'interdiction des cars de tourisme, organisée progressivement en concertation avec les acteurs du tourisme, pas de manière brutale. On peut aussi imaginer des bus plus petits, ou moins polluants pour les personnes âgées ou handicapées (Les Échos, 28 février 2020).

L'adaptation au changement climatique est une obligation car Paris est une ville en surchauffe, trop minérale et pas assez végétalisée. Pas de grands travaux mais besoin de créer des lieux permettant de rafraîchir la ville, des îlots de verdure dans chaque quartier. Création de 240 rues jardin ; règle verte dans la ville. Arrêt de la bétonisation et de la densification.

Conseil scientifique et citoyen qui analysera tous les projets d'urbanisme et de transport pour vérifier qu'ils répondent bien aux enjeux du changement climatique.

Sanctuarisation des espaces verts à Paris et réaménagement des bois de Boulogne et de Vincennes difficiles d'accès, insécurisés, mal aménagés. Nouveaux espaces verts, ouverture de la petite ceinture aux Parisiens.

Moratoire sur la ZAC Bercy Charenton.

(Les Échos, 28 février 2020)

Mobilité à développer dans le cadre d'un « Plan métropolitain » : aider les Franciliens à se passer de voitures, renforcer les transports en commun, investir dans leur accessibilité et les nouveaux matériels. (Le Parisien, 28 février 2020)

Périphérique : Pas de suppression, mais des passerelles ou des lieux de passage envisageables avec les communes limitrophes.

Éviter les grands travaux, dont les Parisiens et les Parisiennes sont épuisés (20 Minutes, 3 mars 2020).

1,7 Md€ pour travailler sur les mobilités.

Accélérer la vitesse des bus (Débat LCI, 4 mars 2020).

- **Cédric Villani, LREM dissident :**

Objectif de désengorger la capitale et mettre le paquet sur l'écologie.

Travailler plus en commun avec les communes limitrophes : souhaite fusionner Paris avec les communes limitrophes, réforme de la Métropole pour la doter d'une partie des compétences des départements.

Plan global de mobilité, pas un par mode.

Apaisement espace public :

Aménager une quarantaine de quartiers apaisés, piétonnisés, végétalisés, où l'espace public sera rendu aux piétons et aux mobilités actives.

Créer 3 grandes promenades plantées dont une métropolitaine qui reliera le Stade de France à la Seine via le Canal Saint-Martin réouvert et le canal de l'Ourcq. Une partie du canal Saint-Martin sera découverte sur le boulevard Richard-Lenoir, où il est souterrain, et un des deux sens de circulation sera piétonnisé et planté d'arbres.

Objectif de réduire à zéro la mortalité routière des piétons à 2026 (Programme, 13 février 2020).

Transports collectifs prioritaire :

Moderniser les transports en commun en contribuant à hauteur d'un milliard d'euros à l'automatisation, l'accessibilité et la dépollution du métro (automatisation des lignes 7, 8 et 13 du métro ; accessibilité des lignes 1,2 et 6) (Programme, 13 février 2020).

Mobilités intelligentes :

Proposition de recourir à l'intelligence artificielle pour coordonner les feux, fluidifier la circulation, anticiper les embouteillages et réduire les temps de transport (Ouest France, 5 février 2020).

Pass universel Navigo (Débat mobilité, 12 février 2020).

Faire des modélisations et évaluations pour tout projet, remettre de la rigueur scientifique dans la mobilité (Débat mobilité, 12 février 2020).

Vélo :

Développer les nouvelles mobilités avec un plan de 400 millions d'euros pour la construction de pistes cyclables parisiennes, métropolitaines et de parkings sécurisés. Plan Vélo sera terminé en deux ans, avec priorité aux pistes bidirectionnelles ; le réseau protégé sera étendu et les pistes cyclables seront mieux identifiées grâce à un bitume d'une couleur spécifique (Programme, 13 février 2020).

Faire un plan vélo à l'échelle métropolitaine : aménagement des routes cyclables du Nouveau Paris.

Projet de transformer les 32 km de la petite ceinture en véloroute, rocade cyclable à deux voies pour faire tout le tour de Paris. 400 M€ pour le vélo : 350M€ pour réseau « Vélopolitain » + 50M€ pour la petite ceinture et le co-financement du RER Vélo.

Besoin de parking relais à l'extérieur de Paris.

Besoin de stationnement sécurisé de proximité, places de stationnement reprises en voirie, avec un concours de design pour les véloboîtes (les véloboîtes actuelles ne sont pas élégantes).

Vélib' gratuit pour les deux premières heures d'usage. Prestataire Smovengo sommé de fournir une meilleure qualité de service.

Gares :

Déplacer le trafic des trains internationaux Eurostar et Thalys de la gare du Nord à Saint-Denis : déplacer la gare du Nord vers la gare Saint-Denis – Pleyel, qui doit devenir la plus grande gare du Grand Paris Express d'ici 2030, pour permettre « d'assurer le développement économique de la Seine-Saint-Denis », département le plus pauvre de la France métropolitaine. Ou, si trop compliqué, déménager le trafic Eurostar sur la gare de l'Est.

Stationnement :

Favorable à la suppression de la moitié des places de stationnement en surface.

Plan de coordination des parkings en Ile-de-France.

Réalisation de places de stationnement pour les véhicules en free-floating, qui ne seront pas réalisées sur les trottoirs mais sur d'anciennes places de stationnement.

(Programme, 13 février 2020)

Véhicules décarbonés :

Zone à ultra basse émission, dès 2021, dans les quartiers de Paris les plus pollués : les conducteurs de voitures à essence construites avant 2006, et avant 2015 pour les diesels, devront s'acquitter d'une taxe pour y entrer. Cette zone à ultra basse émission fonctionnera 7 jours sur 7 et 24 heures par jour. La taxe sera plus importante pour les camions et les cars.

Développement de stations hydrogènes vertes. Subventions aux véhicules propres et à l'installation de bornes de recharge (Programme, 13 février 2020).

Taxis :

Flotte 100 % électrique en 2023. (Programme, 13 février 2020)

Boulevard périphérique :

Possible aménagement d'une file réservée à des véhicules partagés et aux transports en commun. Système de régulation dynamique pour ajuster la vitesse maximale en fonction de la qualité de l'air, de la fréquentation, et de l'heure. Dispositifs installés pour capter les particules et réduire l'intensité sonore. Les véhicules de plus de 7,5 tonnes sans autorisation et tous les poids lourds en transit seront progressivement interdits d'accès. La deuxième priorité sera d'organiser l'intégration de ce boulevard circulaire au Grand Paris en lien avec la réorganisation de son réseau routier.

À terme, proposition de transfert à la Métropole du Grand Paris, pour gestion en tant qu'une des premières infrastructures de la Métropole (Programme, 13 février 2020).

Logistique :

Système logistique de nouvelle génération, permettant de contribuer de façon décisive à la fluidité de la ville et à son empreinte environnementale. Large concertation afin de définir le cadre précis et le fonctionnement de ce nouveau système.

Mise à contribution de la nouvelle ceinture cyclable pour former une épine dorsale rapide de la logistique décarbonée, expérimentation d'un réseau de tram fret, 10 000 aires de livraison de surface « intelligentes » aménagées à terme, dont un tiers dès 2021 (Programme, 13 février 2020).

Lieux intermédiaires de logistique décarbonée sur la petite ceinture cyclable.

Création de hubs sur les quais.

Espaces logistiques sous le boulevard périphérique.

Modélisation des flux et des horaires, mise en place de capteurs sur les 10 000 places de livraison (Logicités, 10 février 2020).

- **Gaspard Gantzer**, Parisiens, Parisiennes (rallié à Agnès Buzyn peu de temps avant le 1^{er} tour) :

Quatre propositions en termes de végétalisation :

- Esplanade devant le Centre Pompidou, transformée pour y créer un vaste espace vert, avec des arbres, de la pelouse, et des fleurs ;
- Place de la Bourse, avec un îlot de verdure (pelouses, arbres, points d'eau...) autour du Palais Brongniart ;
- Destruction du boulevard périphérique pour y créer 140 hectares d'espaces verts ;
- « Pacte vert » co-construit avec les Parisiens, pour que chacun ait un espace vert à moins de 10 minutes de chez lui et pour doubler double le nombre d'arbres à Paris d'ici 2026.

La Seine :

La Seine doit être repensée comme une voie fluviale, navigable, qui doit servir à désengorger la ville, et en particulier pour les questions logistiques. Le déplacement fluvial doit se généraliser, tant pour les personnes, avec la création de lignes de vaporettos, que pour les marchandises, avec l'objectif que la logistique fluviale devienne la norme à Paris, et que plus aucune livraison dans Paris ne se fasse par camions ou camionnettes mais par des moyens de transports 100 % propres à horizon 2030. En lien

avec Haropa - Ports de Paris, nous lancerons une consultation pour créer deux lignes de vaporetto et un service de livraison à destination des entreprises. Cette consultation doit aboutir au lancement d'un marché de délégation de service public, avec un objectif de redevances d'au moins 100 millions d'euros pour la ville de Paris.

(Programme, 11 février 2020)

Accessibilité :

Plan de 20 millions d'euros, en lien avec Île-de-France Mobilités, pour atteindre l'objectif de 30 % du réseau du métro accessible à horizon 2026. Pour les personnes mal ou non-voyantes, meilleurs marquages au sol, plans en braille et vocalisation des noms de station de métro (comme sur la ligne 13 du métro où les noms des stations sont énoncés à voix haute).

Vélo :

Deux mesures pour générer des recettes réinvesties dans un plan « Ambition Vélo 2026 » :

- Augmenter les recettes de Vélib pour augmenter la flotte
- Réguler les flottes privées de vélo en libre-service : redevance obligatoire.

Poursuite de la construction de pistes cyclables, en site propre, autonomes des couloirs de bus et doublement du nombre de places de stationnement de vélos sécurisés (arceaux et box fermés), pour porter ce nombre à 60 000, poursuite des efforts pour financer des vélos électriques dotés de systèmes anti-vol avec géolocalisation, et installation des arceaux en amont et en aval des passages piétons.

Bornes de recharge électriques :

Objectif de mettre en service 15 000 bornes électriques, publiques comme privées, d'ici la fin de la prochaine mandature. Financement de l'installation de 5 000 nouvelles bornes à recharge accélérée (pour les arrêts courts d'environ 30 minutes). Investissement de 200 M€ sur la mandature, avec financement des opérateurs privés et des recettes issues des abonnements de recharge.

Boulevard périphérique :

Transformation du boulevard périphérique en « nouvelle Seine » : couloir vert de 140 ha (forêts de rafraîchissement climatique, maraîchers, parcs, fermes bio) et construction de 100 ha de logements, et 100 ha d'infrastructures culturelles, associatives et sportives.

La valeur du foncier cédé, estimée entre 8 et 10 milliards d'euros, autofinancera les travaux de destruction, les nouvelles infrastructures, un plan de développement des transports collectifs ainsi que la réalisation du schéma de contournement autoroutier via l'A86 et la Francilienne (pour un investissement de 2 milliards d'euros). Cette grande ambition associera l'ensemble des Parisiens à travers une concertation de trois ans, entre 2020 et 2023, puis le dernier mot leur reviendra : le projet de réaménagement sera soumis à un référendum citoyen en 2023. En cas d'approbation, les travaux commenceront par portion en 2026. Le projet s'étalera sur 20 ans.

(Programme, 11 février 2020)

Espace public :

Priorité sur les trottoirs, dont il faut retrouver le contrôle, en rebouchant les trous.

(Débat mobilité, 12 février 2020)

Autopartage :

À repenser à l'échelle métropolitaine.

Gouvernance :

L'échelle métropolitaine est la bonne échelle de gouvernance. La politique de transports devrait être gérée à cette échelle métropolitaine (Débat mobilité, 12 février 2020).

- **David Belliard, EELV :**

Ville écologiste axée sur les piétons et les vélos, avec une réduction de la circulation des voitures et des 2RM, projet intitulé : « libérer Paris de la voiture ».

Transformation de la ville à taille humaine pour redonner de la qualité de vie aux gens : reconquête de nos fleuves, de nos rivières, de nos canaux. Remettre de la nature, là où on a redonné de l'espace aux piétons en bord de Seine.

Moratoire sur les travaux de bétonisation.

Piétonisation espace public

Piétonisation autour des écoles : 300 abords d'école piétonnés pour la santé des enfants. Fermeture des rues adjacentes à la circulation pour rendre les abords des écoles aux enfants et à leurs parents. Végétalisation, pour profiter de la nature dans la ville et créer dans tous les cœurs de quartiers des espaces de tranquillité réservés aux piétons et aux vélos, zones de rencontre avec des trottoirs de minimum deux mètres de large pour laisser une place suffisante aux piétons, poussettes et personnes à mobilité réduite.

Des zones piétonnes dans chaque arrondissement : aménagement dans chaque arrondissement d'au moins une grande zone piétonne d'ici la fin du mandat, permettant de remettre les piétons au cœur de la ville. Espace public repensé pour qu'il soit agréable à traverser à vélo et à pied mais aussi pour s'y sentir bien : bancs, fontaines à eau, espace pour les enfants, nature. Transformation des places de stationnement pour de nouveaux usages et aménagements : végétalisation, jardinières, arbres, terrasses, etc.

La Bièvre, affluent de la Seine, sous les 5^{ème} et 13^{ème} arrondissements de Paris, pourrait être déterrée : le lit de la rivière pourrait être mis à jour depuis le parc Kellermann jusqu'à Austerlitz, autour de laquelle serait dégagée «une coulée verte piétonnée avec de la verdure». Projet estimé à environ 50 M€.

Réglementation nouvelles mobilités :

Objectif de mieux réglementer et rendre les nouvelles mobilités plus efficaces, pour garantir la tranquillité de toutes et de tous.

Organisation d'appels d'offres avec les acteurs sur le marché, qui permettront de mieux encadrer les services proposés (nature des engins, rangement, conditions sociales et environnementales...).

Lancement d'un audit complet sur le fonctionnement du Vélib'2, et nouvel appel d'offres si aucune proposition d'amélioration de l'opérateur n'est suivie d'effet.

Offres réunies et coordonnées en un véritable service public des nouvelles mobilités urbaines, garantissant le bon stationnement de ces engins, avec la mise en place de bornes multimodales (où pourront être rangés trottinettes, Vélib', vélo cargo, etc.) ainsi qu'une gestion coordonnée des différents opérateurs exerçant sur le territoire parisien sous une seule et même offre qui pourrait être intitulée « Paris'lib ».

Application au nom de la ville de Paris pour faciliter les trajets porte à porte faciles, rapides, bon marché et écologiques possible, centralisant et connectant tous les moyens de transports parisiens (trottinettes, vélos, scooters, mais aussi transports publics métro, bus et RER, ainsi que certains trajets taxis et VTC) : objectif que **dès 2022, les déplacements dans Paris et sa métropole puissent se faire avec un seul ticket ou un seul pass pour tout type de trajets.**

Stationnement :

Rues libérées des places de stationnement en surface (environ 120 000 places), réaménagées pour des rues plus accueillantes (arbres, bancs publics, fontaines, poubelles de tri, boîtes à dons, toilettes publiques gratuites, etc.).

Premier objectif : moitié des places de parking transformées en 5 ans, soit l'équivalent de 60 hectares reconquis sur la voiture. Maintien de zones de livraison et de stationnements dédiés aux professions en ayant réellement la nécessité (médecins, entrepreneur-se-s, transporteurs de personnes en situation de handicap, etc.).

2RM :

Généralisation des systèmes de "capteurs méduses" qui permettent de capter les nuisances sonores en temps réel pour mieux limiter ces nuisances sources de pollution quotidienne.

Mise en place du stationnement payant pour les deux-roues motorisés, sous un format forfaitaire (1 jour, 1 mois, 1 an), système de stationnement résidentiel à 1 euro par jour accompagné d'une carte à 30 euros par an et stationnement à tarif normal pour les visiteurs occasionnels sur les 50 000 places de stationnement existantes pour les deux roues motorisées dans Paris.

Recette attendue de 35 millions d'euros annuel.

Suivi plus strict des incivilités commises par les deux roues motorisées.

Livraisons :

Arrivée des marchandises à Paris favorisée par bateaux zéro émission, grâce à un soutien au renouvellement de la motorisation des bateaux de fret (hydrogène par exemple) ; Développement des projets d'aménagements de ports parisiens sur la Seine afin d'augmenter la quantité de livraisons qui s'effectuent par voies fluviales.

Évolution du transport dans la ville avec des modes peu polluants (vélos-cargos, remorques électriques, véhicules au gaz, électrique, à hydrogène) en renforçant les aides à la transition pour les TPE et PME, tout en mettant en place une infrastructure urbaine adaptée : développement d'espaces logistiques urbains pour les artisans et commerçants.

Suppression des exceptions Crit'air pour les camions de livraisons d'approvisionnement des marchés ainsi que les camions réfrigérés transportant des denrées alimentaires.

Transports collectifs :

Création d'un tramway des gares, sur le trajet du bus 91 (en site propre) : ligne de 10 km, reliant les 5 grandes gares parisiennes, qui circulera entre la Gare du Nord et la Gare Montparnasse, en passant par la Gare de l'Est, la Gare de Lyon et la Gare d'Austerlitz, afin de faciliter les déplacements de gare à gare. Places réservées aux vélos dans ce tramway. Chaussée libérée du bitume et remplacée par un tapis végétal sur l'intégralité du tracé du tramway.

Gratuité pour tous les Parisiens de moins de 26 ans. Mesure de gratuité portée au sein de la Métropole du Grand Paris ainsi qu'à IDF-Mobilités.

Développement d'un service de transport fluvial collectif destiné principalement aux touristes, grâce à des bateaux-bus zéro émission, en lien avec IDF Mobilités. De Bercy à la Tour Eiffel, des lignes courantes permettront aux touristes de se déplacer sur la Seine. Ces bateaux-bus pourront également être empruntés par les détenteurs du Pass Navigo sans surcoût.

Plan vélo :

Faire de Paris une « vélopoie 100 % cyclable et sécurisée ». Première priorité : sécuriser les pistes existantes. Suppression de 60 000 places de stationnement pour du stationnement vélo ou pour des usages piétons. Vélo peut retisser des liens entre Paris et petite couronne.

Soutien au projet du « Vélopolitain » en déployant des pistes cyclables bidirectionnelles sécurisées, permettant aux cyclistes de se déplacer rapidement et en toute sécurité car séparées du reste de la route par de la végétation lorsque cela est possible ou par des bandes surélevées.

Doublement de certaines voies de métro particulièrement saturées comme la ligne 13 par des voies cyclables bidirectionnelles.

Installation de vélo-box fermés et sécurisés dans chaque quartier sur des places de parking actuelles, multiplication par 10 du nombre d'arceaux à vélo dans la rue, mise à disposition d'un local à vélo au rez-de-chaussée de chaque bâtiment à chaque rénovation d'immeuble, via le Plan Local d'Urbanisme. Soutien à **l'installation d'ateliers de vélos solidaires pour avoir dans tous les quartiers des solutions pour réparer et entretenir son cycle** à bas coût et/ou apprendre à réparer par soi-même son vélo. Cours de vélo sur les temps périscolaires à l'école pour tous les Parisiens (Programme, 11 février 2020). Vélib' pourrait être remunicipalisé.

- **Rachida Dati, LR :**

Besoin d'une vision globale et de concertation : sur les 6 premiers mois de la mandature, concertation sur un plan général et global de la mobilité, avec des experts, communes limitrophes, maires d'arrondissement qui sera ensuite soumis au vote des Parisiens. Pas de projet piéton ou vélo en attendant cette vision globale (pas d'adhésion au projet de « Vélopolitain » par exemple).

Une Assemblée des mobilités sera mise en place sur le modèle du Grenelle de l'environnement (débat mobilité, 12 février 2020).

Moratoire sur la suppression des places de stationnement voitures.

Électrification du parc de véhicules favorisée, avec installation de bornes de recharge électrique dans tous les parkings de la ville (privés et parc social).

Plan piéton lancé pour apaiser et sécuriser les axes de circulation piéton et renforcer la lisibilité des aménagements de voirie. (Programme, 11 février 2020)

Rendre les bois accessibles aux familles.

Parkings vélos sécurisés aux Portes de Paris et aux gares.

Souhait de conserver des grands axes de circulation, entre les quartiers apaisés. Choix de la fluidité et de l'ordre, de la mobilité organisée, réduction de l'anarchie et de la congestion.

Lutte contre le diesel, mais pas contre la voiture.

Régulation plus forte sur les trottinettes.

Besoin d'axes traversants pour les voitures, pour les bus... Bus express pour plus de fluidité. (Débat mobilité, 12 février 2020)

- **Danielle Simonnet, LFI :**

Révolution écologique, qui implique une révolution sociale.

Remunicipalisation du Vélib'.

Extension de la gratuité des transports en commun pour tous.

Un vélo offert à chaque Parisien de 16 ans (Challenge, 10 février 2020).

Interdiction des trottinettes en free-floating sur l'espace public.

Développement du vélo à poursuivre, et notamment sécurisation des pistes cyclables.

Les VTC représentent une concurrence déloyale vis-à-vis des taxis, ils doivent être mieux régulés (ratio comme à Barcelone) (Débat LCI, 4 mars 2020).

- **Serge Federbusch, RN :**

Réouverture des voies sur Berges à la circulation automobile, et *rendre les quais hauts, c'est-à-dire la voie surplombant la Seine (quais de la Mégisserie, Senghor, Mitterrand), semi-piétonne.*

Création d'un tunnel traversant Paris d'est en ouest, de Sully-Morland au Trocadéro, financé par un péage pour les usagers du tunnel et grâce aux *recettes des véhicules automatiques. Piétonisation des quais hauts (Pont Neuf...)* (France 3 Paris Ile-de-France, 12 février 2020 ; France TV Info, 21 février 2020).

Premiers éléments d'analyse en janvier 2020 : Thématiques sans positions divergentes :

Importance de la lutte contre la pollution, le changement climatique et la transition écologique.

- Réduction de la place de la voiture

Finale peu discutée : il faut continuer à diminuer la place de la voiture.

Piétonisation des Berges de Seine : plus remis en question par aucun candidat (même si encore citée comme une source de congestion de la Ville)

Apaisement de la Ville : partagé par tous

Aménagements piétons-cyclistes : volume et rythme d'évolution de la Ville sans doute encore discutés.

Piétonisation hyper-centre de Paris proposée par l'équipe actuelle à horizon 2021. Pas de reprise/opposition par d'autres candidats...

- ZCR, Sortie du diesel

Pas de prise de position sur un rythme différent.

Proposé par l'équipe actuelle : interdiction des Crit'air 3 en 2022, interdiction des Crit'air 2 en 2024, interdiction des véhicules thermiques en 2030.

- Trottinettes, vélos en libre-service

Peu de positions sur ces thématiques, aspects juridiques complexes peu connus, attente de la LOM...

Proposé par l'équipe actuelle : lancement d'un appel d'offres limitant à 3 opérateurs les services de trottinettes en libre-service.

- Transports collectifs

Question peu abordée car pas de la compétence directe de la Ville.

Question du renouvellement de la flotte vers une flotte propre pas remis en cause.

Question de la gratuité traitée en début d'année 2019, avec la démonstration qu'une gratuité totale ne constitue pas pour Paris et l'Île-de-France une réponse adaptée ni en matière de développement durable, d'équité sociale, de report modal... Question pas remise en discussion à ce stade.

Thématiques avec positions divergentes selon les candidats

- Congestion/Fluidification de la circulation

Si la réduction de la place de la voiture et la lutte contre la pollution ne sont pas remises en cause, la recherche de fluidification est un enjeu qui divise encore les candidats : les pro-voitures sont aujourd'hui devenus des pro-fluidifications...

Vue comme un objectif à atteindre... ou non...

Proposition de travail sur la fluidification par modélisation (déjà fait...).

Propositions de réduire, voire d'instaurer un moratoire sur les chantiers de voirie.

- Avenir du périphérique

Pas de remise en question de l'objectif général d'apaisement

Mais positions plus ou moins radicales (suppression du périphérique, couverture du périphérique).

Question va être plutôt celle de la méthode (association des riverains, des communes limitrophes...) et du rythme. Optique des JOP avec file de circulation dédiée non discutable.

- Transport sur la Seine

Méconnaissance par les candidats de l'enchevêtrement des compétences (Ports de Paris, VNF, IDFM).

- Accessibilité

Émerge comme thème de campagne : accessibilité des transports (mais pas de la compétence Ville)

- Stationnement

Question des modulations de tarifs pour les véhicules très émetteurs (type SUV).

Question du paiement du stationnement pour les 2RM.

Proposition d'accroître le stationnement vélo (méconnaissance de ce qui existe déjà et est déjà en projet).

- Autocars

Question de leur interdiction dans Paris. Question de la place des déplacements touristiques (les touristes ne votent pas...) dans la mobilité globale, et des nuisances entraînées... Là encore, question de compétence complexe non toujours maîtrisée par les candidats...

- Débats

Débat vélo entre tous les candidats le mercredi 29 janvier (débat MDB-Paris en Selle).

Débat Assoc routières entre les candidats sur la mobilité le 12 février.

Débat du premier tour organisé par LCI le 4 mars entre sept candidats : David Belliard, Agnès Buzyn, Rachida Dati, Serge Federbusch, Anne Hidalgo, Danielle Simonnet, Cédric Villani.

Débat organisé pour le deuxième tour par BFM et BFMTV la semaine du 16 mars.

14. Perpignan

La mobilité est globalement absente des débats. C'est le stationnement qui est le sujet le plus développé. Le sujet de la gratuité des transports collectifs émerge chez certains candidats mais n'est pas vraiment discuté.

Seule Caroline Forgues a évoqué le sujet de la mobilité, sans y être invitée, lors du 1^{er} débat entre les candidats, qui a pourtant duré 2 heures 45 !

Les enjeux majeurs sont renvoyés à l'Etat :

- Arrivée du TGV dont les candidats estiment pouvoir plus ou moins s'emparer
- « Train des primeurs » à rétablir, évoqués par certains, qui évoquent sa suppression pour des raisons de clientélisme de l'équipe sortante.

Enjeu ultra-local majeur : la Place centrale et l'accès au pont (autoroute urbaine), considéré par les uns comme l'artère indispensable qui irrigue les commerces de centre-ville par les autres comme la problématique majeure en termes de circulation automobile dans la ville.

15. Rouen

Candidats :

- Nicolas Mayer-Rossignol (PS)
- Jean-Michel Bérégovoy (EELV)
- Jean-Louis Louvel (LREM, LR)
- Jean-François Bures (SE)
- Guillaume Pennelle (RN)
- Marine Caron (SE)
- Lionel Descamps (LFI)
- Pierre-Alexandre Guesdon (SE)
- Marc Fouilloux (NPA)
- Frédéric Podguszer (LO)

Contexte :

Les municipales à Rouen sont marquées par une montée importante des préoccupations écologiques à la suite de l'accident de Lubrizol en septembre dernier (« 10 candidats sous le gros nuage de Lubrizol » pour reprendre le titre d'un article récent de Charlie Hebdo). Les sondages donnent la liste écologiste « Europe Ecologie » de JM Bérégovoy (associée au Parti communiste, aux radicaux de gauche, à Génération.s) en tête dans la ville centre (24 % dans un dernier sondage) suivie de celle de Nicolas Mayer Rossignol (PS - Place Publique - Nouvelle donne à 22 %) et de la liste de Jean-Louis Nouvel (entrepreneur local soutenu par LREM et LR à 19 %). Cette évolution justifie dans la presse régionale (Paris-Normandie) mais aussi nationale (Le Monde, Le Nouvel Observateur, Charlie Hebdo) différents articles ces derniers jours sur cette nouvelle ville de plus de 100 000 habitants qui pourrait basculer écologiste. Cette tendance en ville centre n'est pas récente (19 % aux européennes) mais a donc été amplifiée fortement par l'accident Lubrizol en septembre dernier se traduisant (à l'exception du programme du RN) par une prise en compte importante de cette question de l'écologie dans les différentes candidatures. La question de la mobilité est donc traitée dans cette perspective dans les programmes. Outre les 3 listes principales, d'autres programmes (Divers droite et France insoumise notamment) ont un traitement clair et développé de cette question des mobilités.

Propositions transport – lecture transversale :

La mobilité est parfois traitée de façon très précise dans les programmes (dispositifs spécifiques (ZFE, Cri Air, zone 30), localisation des aménagements (TC, passerelles, tarification) mais aussi et souvent de façon très générale (des objectifs généraux de mobilité verte et active).

- La question de la tarification et de la gratuité des transports en commun est à l'agenda politique. Elle est proposée par la liste écologiste (le week-end et pour les moins de 26 ans) et par la liste de Nicolas Mayer Rossignol (gratuité le samedi), et par celle de la France Insoumise

(gratuité du réseau astuce pour tous) tout comme celle de la question de la tarification sociale et solidaire de ce transport en commun (partagée par presque toutes les listes) avec une réflexion sur la réduction du prix du billet et l'extension horaire de son usage.

- Le renforcement du réseau de Bus à Haut Niveau de Service (Réseau TEOR) est également un objectif assez consensuel qui se différencie néanmoins sur les axes à étendre (mais objectif commun de meilleure connexion des Hauts de Rouen et de la couture rive droite – rive gauche). Il est associé à une réflexion partagée sur le développement de nouveaux parkings relais. Le renouvellement des flottes de bus est porté également par les listes principales.
- Le consensus le plus fort tient dans le développement des mobilités actives largement traitées dans les programmes. La prise en compte du vélo est très forte et se décline dans des projets de développement des pistes cyclables, de stationnement et de services. La question de la piétonisation (associée à une stratégie de végétalisation) est également portée dans les différents programmes.

La lecture des trois programmes des listes en tête des intentions de votes (et des programmes Divers droite et Divers Centre) atteste d'une boîte à outils mobilisée différemment certes dans les programmes mais au final assez consensuelle (mobilité active vélo et piéton, extension réseau TC et BHNS) et une mise à l'agenda politique de la question de la tarification des transports collectifs.

- La controverse principale à Rouen relève du projet de contournement routier Est. Tous les candidats prennent position sur ce projet, serpent de mer de l'urbanisme rouennais : contre (Ecologie, PS et associés, France Insoumise) et pour (LREM, Divers droite et divers Centre) dans la continuité d'un débat de longue durée. La justification écologique est mobilisée par les deux camps.
- La question de l'automobile n'est pas traitée de façon frontale avec des objectifs de réduction de ces usages (à l'exception du programme de la France Insoumise qui affiche un objectif clair et décliné en plusieurs propositions de réduction de la voiture) mais dans une perspective de pacification (zone 30, partage de la voirie), réduction des émissions (ZFE, Crit Air) et d'intermodalité (développement des parkings relais) avec une réflexion sur la question du stationnement.

Prolongement :

Du point de vue de la ville centre et si les sondages sont bons, on peut donc prévoir une politique de mobilité assez consensuelle dans ces objectifs (qu'il restera à décliner néanmoins...) et qui au final est également dans la continuité de la stratégie portée par la Métropole Rouen Normandie actée dans le Plan Local Métropolitain récemment voté. A l'exception de divergences fortes sur le contournement routier, l'analyse des programmes municipaux des listes en tête des intentions de vote atteste donc d'une boîte intermodale (mobilité active, TC, régulation automobile) assez stable. Il sera en revanche important, après les deux tours, d'observer une éventuelle géographie de cette montée de la préoccupation écologique. La Métropole Rouen Normandie est composée de 71 communes marquant donc un gradient de densité (des communes rurales et peu denses, des densités intermédiaires, une densité au centre) qui évidemment implique un traitement différencié des questions de mobilité.

16. Saint-Denis

Candidats :

- Mathieu Hanotin (PS, G.s)
- Laurent Russier (PCF, EELV)
- Bally Bagayoko (LFI)
- Alexandre Aïdara (LREM, UDI, MoDem)
- Houari Guermat (SE)
- Fetta Mellas (SE)
- Georges Sali (PSG)
- Cathy Billard (NPA)
- Philippe Julien (LO)

Programmes :

- Les sujets les plus importants sont ceux de la sécurité, de la propreté et du logement, les transports ont donc une part relativement faible dans les débats et les programmes.
- Mathieu Hanotin et Laurent Russier ont des programmes détaillés avec une partie transport importante. Il est possible de trouver quelques informations sur les propositions transport des candidats Bagayoko, Sali et Aïdara. Pour les quatre autres candidats, Baillard, Julien, Guermat et Mellas, les informations sont introuvables en ligne.
- Les sites internet des candidats sont les principales sources d'informations, il est cependant possible de trouver des tracts sur leur pages Twitter. Des débats ont été organisés, notamment par le Journal de Saint-Denis, mais ils n'apportent que peu de réponses sur les politiques de mobilité des candidats.
- Laurent Russier est le seul candidat à avoir un programme intercommunal. Cependant les mesures sur les thématiques transport qu'il propose concernent principalement un travail en coopération avec la Métropole du Grand Paris (MGP) et non pas avec Plaine Commune. Sans offrir un programme intercommunal, les autres candidats proposent aussi des mesures qui nécessiteront de travailler avec la MGP (ZFE, aides au renouvellement des véhicules...).

Thèmes majeur transport :

Gratuité : La gratuité ne fait pas débat à Saint Denis, aucun candidat n'évoque la tarification des transports en commun.

Vélo :

- Tous les candidats qui en parlent sont d'accord pour promouvoir l'apprentissage du vélo (Bagayoko, Hanotin et Russier).
- De même, ils veulent tous les trois développer les pistes cyclables, mais n'ont pas tous les mêmes ambitions. Bally Bagayoko veut augmenter de 50% la quantité de pistes cyclables

protégées. Mathieu Hanotin veut créer 40 km de pistes en site propre, mettre en place des continuités cyclables et créer une rocade vélo autour du Centre-Ville. Laurent Russier annonce vouloir créer une « autoroute vélo » nord/sud et construire des pistes cyclables sur les grands axes routiers.

- L'ouverture d'annexes à la Maison du vélo est prônée par les candidats Russier et Hanotin.

Renforcement du réseau de transport en commun :

- Les candidats sont bien conscients que pour le développement de l'offre de transport en commun il est nécessaire de négocier avec la Région et Île-de-France Mobilité (l'AOM). Cependant, ils annoncent vouloir œuvrer pour la création de nouvelles lignes ou le développement d'autres déjà existantes.
- Bally Bagayoko veut créer une ligne de bus ne desservant que Saint-Denis.
- Les candidats Hanotin, Sali et Russier demandent le changement des rames du tramway T1.
- Mathieu Hanotin souhaite le développement de lignes de bus, en particulier pour connecter le centre-ville à la future station Pleyel et aux quartiers. Il souhaite aussi une ligne de BHNS ou de tramway entre la gare de la Courneuve et le quartier Saussaie-Floréal-Courtille.
- Laurent Russier propose d'améliorer la desserte de certains quartiers en renforçant le bus 153 et en créant un BHNS entre la gare de la Courneuve et Stains. Il souhaite aussi faire annuler le CDG Express au profit d'une rénovation du RER B. Enfin il souhaite que le zonage du RER permette de se déplacer avec un simple ticket de métro à Saint-Denis.
- Hanotin souhaite prolonger les horaires de fin de service des bus. Russier souhaite que cela concerne également les RER et les Transiliens.

Le Grand Paris Express : Ce projet de transport majeur de l'Île-de-France qui touche Plaine Commune et en particulier Saint-Denis, avec la gare Pleyel, n'est que très peu évoqué par les candidats. En effet, si des références sont faites à la « future gare Pleyel », le chantier ne fait pas débat. La question est, pour Mathieu Hanotin, de relier la future gare au centre-ville.

Autres propositions :

Autoroutes urbaines et boulevards urbains :

- Mathieu Hanotin veut transformer l'A1 en boulevard urbain.
- Georges Sali veut enfouir l'A1 et l'A86.
- Laurent Russier veut aider Paris à transformer le périphérique en boulevard apaisé.

Zone à faible émission métropolitaine : les candidats Russier, Hanotin et Aïdara souhaitent intégrer la ZFE métropolitaine.

Accessibilité des transports collectifs : développer l'accessibilité semble faire consensus, à la fois pour la voirie, les équipements municipaux mais aussi certaines gares.

Déploiement de bornes de recharges pour le véhicule électrique : trois candidats (Hanotin, Sali et Russier) veulent développer un réseau de bornes, mais sans en préciser le nombre.

17. Saint-Etienne

Candidats :

- Gaël Perdriau (maire sortant, LR)
- Pierrick Courbon (PS)
- Olivier Longeon (EELV)
- Sophie Robert (RN)
- Patrick Revelli (LREM)
- Andrée Taurinya (LFI/NPA)
- Zahra Bencharif (PRG)
- Romain Brossard (LO)

Programmes :

- La taille des programmes varie de deux pages à plusieurs dizaines. LO et LFI ne semblent pas avoir d'éléments programmatiques publics, le PRG ne dispose que d'une page Facebook.
- Le thème central de la campagne paraît être le dynamisme de la ville et de son commerce (12 000 logements vacants). Les transports sont envisagés comme un moyen de ce dynamisme.
Ce débat se situe dans le contexte de l'ouverture d'un centre commercial, Steel, et de l'abandon du projet autoroutier 45.

Thèmes majeur transport :

- Le stationnement : il s'agit d'un thème fort des différents programmes. Le PS propose 2 heures de stationnement gratuit pour les voitures électriques et les voitures en autopartage ; EELV veut généraliser le paiement du stationnement en surface pour les voitures et deux roues ; LR offre 30 minutes de stationnement gratuit, le PRG le rend gratuit le samedi.
- La gratuité des transports collectifs : le candidat PS est favorable à la gratuité. Il en fait la proposition phare de son programme, et précise son financement. EELV prône un tarif social, et unique sur le territoire. Le PRG souhaite la gratuité (des transports comme du stationnement) le samedi. LR propose un tarif à 10 € pour les jeunes et les personnes défavorisées. Le RN est opposé à la gratuité.
- Vélo : la FUB et l'association locale Ocivelo ont mis cette question en exergue en envoyant un questionnaire aux candidats. Le PS insiste sur le développement de pistes en sites propres, le stationnement, et l'emport dans les bus ; EELV développe des pistes (notamment rapides), le stationnement, et met en place 1 000 VAE ; enfin, LR poursuit le plan vélo voté précédemment (41 millions pour 110 km de pistes).

Autres propositions :

- Le renouvellement de la flotte : elle est proposée par LREM et LR.
- Les infrastructures : EELV propose un bus en site propre pour aller de Montreynaud et Métare, ce que le PRG ferait en tram ; le RN dessine un tunnel automobile de 5 km.
- Le PS renforce la ligne de TER Saint-Etienne Lyon, et EELV installe un TER cadencé depuis Andrézieux jusqu'à Lyon.
- Le PS et EELV augmentent la fréquence des TC, et LR étend les horaires du tram jusqu'à une heure.

Intercommunalités :

- Saint Chamond (2^{ème} ville, 34 967 hab)

Les candidats sont Hervé Reynaud, le maire sortant pour la droite, Stéphane Valette, pour le Parti socialiste, Patricia Simonin, pour Europe Ecologie-Les Verts, Isabelle Surply, pour le Rassemblement national, Louis Caillon, pour la France Insoumise, et André Moulin, pour Lutte Ouvrière.

L'enjeu, en matière de transports, sont les moyens de rallier Lyon, que ce soit pour les déplacements pendulaires comme logistiques. La ligne de train est une des plus fréquentées de France (plus de 15 000 voyageurs par jour¹²), l'A47 est encombré, et l'A45 a été abandonné.

Par ailleurs, le PS propose la gratuité pour toute l'agglomération, et EELV identifie l'élection systématique du maire de Saint-Etienne à la tête de l'intercommunalité comme un problème.

Source : <https://www.francebleu.fr/infos/politique/municipales-2020-premier-debat-sur-france-bleu-avec-la-tribune-le-progres-a-saint-chamond-1582668726>

¹² Région Auvergne Rhône Alpes, Atlas régional, Tome 3, mars 2017

ANNEXE 1 : Echantillons utilisés dans les différentes notes présentées

Commune	Type d'EPCI	Listes inscrites	Listes suivies	Réponses reçues	Analyses territoriales	Analyses thématiques														
						1 Urbanisme	2 Vélo	3 Politique piétonne	4 ZFE	5 Stationnement	6 Covoiturage et nouvelles mobilités	7 Tarification	8 Transports collectifs	9 Gouvernance	10 TCSP	11 RER	12 Infrastructures routières	13 Financement des infrastructures nationales ou régionales	14 Logistique	
	nombre total de listes	182	166	15	122	146	152	162	144	125	123	133	162	166	143	65	143	127	136	
Abbeville	CA	6	5	2	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	
Aix-en-Provence	M	10	10			10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	
Aubagne	M	7	7			7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	10	7	7	7	
Bordeaux	M	9	7	3	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	
Charleville-Mézières	CA	4	4		4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	
Châteauroux	CA	7	6		6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	
Cherbourg-en-Cotentin	CA	4	4		4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	
Dijon	M	9	9		9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	
Grenoble	M	7	7	2	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	
Lille	M	10	10		10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	
Limoges	CU	8	8		8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	
Lyon (Métropole)	M	8	4		4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	
Marseille	M	7	7		7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	4	7	7	7	
Massy	IDF	4	4		4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	
Mulhouse	CA	7	7	1	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	
Nantes	M	9	8	3	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	
Orsay	IDF	4	3		3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	
Palaiseau	IDF	5	5		5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	
Paris	IDF	8	10	2	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	
Perpignan	CU	9	8	2	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	
Rouen	M	10	8		8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	
Saclay	IDF	2	2		2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	
Saint-Denis	IDF	9	9		9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	
Saint-Etienne	M	7	8		8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	9	8	8	8	
Toulouse	M	12	6		6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	8	6	6	6	

ANNEXE 2 : Résultats du premier tour des élections municipales 2020 dans les communes suivies par TDIE

Résultats du premier tour des élections municipales 2020 dans les communes suivies par TDIE

Commune	Tête de liste	Voix	Part des exprimés (%)	Nuance politique (ministère)	Investitures et soutiens partisans déclarés	% des inscrits	Votants	Inscrits
Abbeville	Pascal DEMARTHE	2 211	31,2%	LUDI	UDI, LR	41,4%	7 387	17 832
	Aurélien DOVERGNE	2 021	28,5%	LREM	LREM			
	Angelo TONOLLI	1 420	20,1%	LDVG	LFI, PCF, EELV, PS			
	Patricia CHAGNON	1 019	14,4%	LRN	RN			
	Michel KFOURY	296	4,2%	LECO				
	Georges DOVERGNE	112	1,6%	LEXG	LO			
Aix-en-Provence	Maryse JOISSAINS-MASINI	9 507	30,3%	LUD	LR, UDI	35,6%	32 014	89 924
	Anne-Laurence PETEL	6 422	20,5%	LREM	LREM, Agir			
	Marc PENA	4 986	554,0%	LUG	PCF, PS, LFI, G.s, GJ			
	Dominique SASSOON	2 912	323,0%	LVEC	EELV			
	Jean-Marc PERRIN	2 853	317,0%	LDVD				
	Nathalie CHEVILLARD	1 741	193,0%	LRN	RN			
	Stéphane SALORD	1 474	163,0%	LECO	GE, MDP			
	Valérie MICHON	592	65,0%	LDIV	PA			
	Mohamed LAQHILA	553	61,0%	LMDM	MoDem			
Jean BATISTA	354	39,0%	LDVG					
Aubagne	Gérard GAZAY	4 370	13,18	LLR	LR	38,3%	12 688	33 155
	Magali GIOVANNANGELI	2 989	9,01	LUG	PCF, PS, PP, LFI			
	Sylvia BARTHELEMY	1 458	4,39	LDVC	UDI			
	Joëlle MÉLIN	1 296	3,9	LRN	RN			
	Denis GRANDJEAN	1 084	3,26	LVEC	EELV			
	Raymond LLORET	994	2,99	LDVG				
	Jean-Marie ORIHUEL	205	0,61	LDVC				
Bordeaux	Nicolas FLORIAN	18 990	34,6%	LDVD	LR, MR, MoDem, Agir	36,9%	55 818	151 147
	Pierre HURMIC	18 894	34,4%	LUG	EELV, PS, PCF, PRG, G.s, ND, PP			
	Thomas CAZENAVE	6 976	12,7%	LREM	LREM			
	Philippe POUTOU	6 470	11,8%	LEXG	NPA, LFI, PG, E!			
	Bruno PALUTEAU	1 794	3,3%	LRN	RN			
	Pascal JARTY	686	1,2%	LDIV				
	Yves SIMONE	527	1,0%	LDIV				
	Gilles GARÇON	365	0,7%	LDIV	UPR			
	Fanny QUANDALLE	249	0,5%	LEXG	LO			
Charleville-Mézières	Boris RAVIGNON	6 992	77,6%	LDVD	LR	31,7%	9 267	29 194
	Sylvain DALLA ROSA	1 103	12,2%	LUG	PCF, PS			
	Christophe DUMONT	691	7,7%	LVEC	EELV			
	Mink TAKAWE	222	2,5%	LEXG	LO			
Châteauroux	Gil AVÉROUS	7 995	70,1%	LLR	LR	39,1%	11 761	30 065
	Maxime GOURRU	1 165	10,2%	LDVG	EELV			
	Delphine CHAMBONNEAU	619	5,4%	LSOC	PS			
	Mylène WUNSCH	580	5,1%	LRN	RN			
	Antoine BONNEVILLE	526	4,6%	LUC	LREM			
	Antoine LÉAUMENT	410	3,6%	LDVG	LFI			
	Véronique GÉLINAUD	116	1,0%	LEXG	LO			
Cherbourg	Benoît ARRIVÉ	7 698	42,1%	LSOC	PS, PRG, PCF	33,7%	18 807	55 821
	David MARGUERITTE	5 427	29,7%	LUD	LR, UDI			
	Sonia KRIMI	2 607	14,3%	LREM	LREM, MR			
	Barzin VIEL - BONYADI	2 555	14,0%	LDVG	G.s, EELV, LFI			
Dijon	François REBSAMEN	11 101	38,2%	LUG	PS, MoDem	35,9%	29 730	82 754
	Emmanuel BICHOT	5 778	19,9%	LLR	LR, LC, Agir, Libres !			
	Stéphanie MODDE	4 382	15,1%	LVEC	EELV			
	Sylvain COMPAROT	2 556	8,8%	LREM	LREM, UDI			
	Damien CANTIN	1 957	6,7%	LRN	RN			
	Arnaud GUVENATAM	1 494	5,1%	LDVG	LFI, POID			
	Bruno LOUIS	1 092	3,8%	LECO				
	Claire ROCHER	349	1,2%	LEXG	LO			
	Jean-Baptiste GAVIGNET	316	1,1%	LDIV				

Résultats du premier tour des élections municipales 2020 dans les communes suivies par TDIE

Commune	Tête de liste	Voix	Part des exprimés (%)	Nuance politique (ministère)	Investitures et soutiens partisans déclarés	% des inscrits	Votants	Inscrits
Grenoble	Eric PIOLLE	16 766	46,7%	LDVG	EELV, LFI, PCF, AEI, E!, GÉ, G.s, ND, PA, PP	42,3%	36 556	86 516
	Alain CARIGNON	7 114	19,8%	LDVD	LR			
	Emilie CHALAS	4 939	13,8%	LDVC	LREM, MoDem			
	Olivier NOBLECOURT	4 782	13,3%	LSOC	PS, MRC, GRS, PRG			
	Bruno DE LESCURE	1 162	3,2%	LDVG	GJ, NPA			
	Mireille D'ORNANO	725	2,0%	LEXD	LP			
	Catherine BRUN	429	1,2%	LEXG	LO			
Lille	Martine AUBRY	11 832	29,8%	LUG	PS, PCF, PRG	32,6%	40 592	124 454
	Stéphane BALY	9 740	24,5%	LVEC	EELV, G.s, GÉ, DIEM25, VOLT			
	Violette SPILLEBOUT	6 960	17,5%	LUC	LREM, MoDem, UDI, MR			
	Julien POIX	3 512	8,8%	LFI	LFI			
	Marc-Philippe DAUBRESSE	3 274	8,2%	LLR	LR			
	Eric CATELIN-DENU	2 719	6,8%	LRN	RN			
	Antoine STATHOULIAS	775	2,0%	LDIV	PA			
	Alexandre CHANTRY	350	0,9%	LEXG	NPA			
	Nicole BAUDRIN	312	0,8%	LEXG	LO			
Béryl BENYOUCEF	229	0,6%	LEXG	POID				
Limoges	Emile Roger LOMBERTIE	12 335	46,2%	LLR	LR, UDI, MoDem, Agir, LC, Libres !, CAP21	37,1%	27 719	74 674
	Thierry MIGUEL	5 761	21,6%	LUG	PS, PCF, PP, PRG, ND			
	Bernard DROBENKO	2 416	9,1%	LVEC	EELV, G.s			
	Monique BOULESTIN	2 044	7,7%	LUC	MR, LREM			
	Danielle SOURY	1 490	5,6%	LDVG	LFI, E!, PG			
	Marie DE FERLUC	1 063	4,0%	LDIV				
	Vincent GERARD	1 055	4,0%	LDVD	PCD, CNIP			
Elisabeth FAUCON	531	2,0%	LEXG	LO				
Lyon	Grégory DOUCET	30 102	28,5%	LVEC	EELV	39,0%	108 451	278 417
	Étienne BLANC	17 996	17,0%	LLR	LR			
	Yann CUCHERAT	15 786	14,9%	LUC	LREM, MoDem			
	Georges KÉPÉNÉKIAN	12 672	12,0%	LDVC				
	Nathalie PERRIN-GILBERT	10 639	10,1%	LDVG	LFI, GRS, E !, MRC			
	Sandrine RUNEL	7 412	7,0%	LUG	PS, PCF, G.s, PP, ND			
	Agnès MARION	5 735	5,4%	LRN	RN, PCD			
	Denis BROLIQUIER	4 392	4,2%	LDVC	LC			
<i>Autres listes</i>	1 039	1,0%						
Métropole de Lyon	Bruno BERNARD	64 044	22,6%	LVEC	EELV	35,9%	289 575	807 275
	François-Noël BUFFET	50 039	17,7%	LLR	LR			
	Gérard COLLOMB	48 959	17,3%	LUC	LREM, MoDem, UDI			
	David KIMELFELD	48 056	17,0%	LDVC	PRG			
	Renaud PAYRE	25 704	9,1%	LUG	PS, PCF, G.s, PP, ND			
	Andréa KOTARAC	21 707	7,7%	LRN	RN, PCD			
	Nathalie PERRIN-GILBERT	11 174	3,9%	LDVG	LFI, E !, GRS, MRC			
Éric LAFOND	6 389	2,3%	LDVC					
<i>Autres listes</i>	7 037	2,5%						
Marseille	Michèle RUBIROLA	37 955	23,4%	LUG	PS, PCF, LFI, PP, G.s, GRS, E!, ND, PG, PP	32,8%	166 023	506 731
	Martine VASSAL	36 143	22,3%	LLR	LR, Libres !, LC, MoDem			
	Stéphane RAVIER	31 485	19,4%	LRN	RN			
	Bruno GILLES	17 251	10,6%	LUD	MR			
	Sébastien BARLES	14 469	8,9%	LVEC	EELV, GE, AEI, PO			
	Yvon BERLAND	12 751	7,9%	LREM	LREM, Agir, UDE, UDI			
	Samia GHALI	10 381	6,4%	LSOC				
<i>Autres listes</i>	1 480	0,9%						
Massy	Nicolas SAMSOEN	6023	21,1%	LUDI	UDI	37,0%	10 557	28 553
	Hella KRIBI-ROMDHANE	2782	9,7%	LUG	EELV, PCF, LFI			
	Dawari HORSFALL	1222	4,3%	LDIV				
	Bastien VAYSSIÈRE	259	0,9%	LEXG	LO			

Résultats du premier tour des élections municipales 2020 dans les communes suivies par TDIE

Commune	Tête de liste	Voix	Part des exprimés (%)	Nuance politique (ministère)	Investitures et soutiens partisans déclarés	% des inscrits	Votants	Inscrits
Mulhouse	Michèle LUTZ	4 189	33,7%	LDVD	LR	26,0%	12 790	49 108
	Loïc MINERY	2 733	22,0%	LVEC	EELV, G.s, LFI, PCF, GRS			
	Lara MILLION	2 506	20,1%	LDVC	LREM, MoDem, Agir, PS, PA, MEI			
	Christelle RITZ	1 503	12,1%	LRN	RN, LDP			
	Fatima JENN	988	7,9%	LDVC				
	Romain SPINALI	293	2,4%	LDVC	UL			
	Julien WOSTYN	232	1,9%	LEXG	LO			
Nantes	Johanna ROLLAND	22 713	31,4%	LUG	PS, G.s, PCF, UDB	38,7%	73 768	190 746
	Laurence GARNIER	14 437	19,9%	LUD	LR			
	Julie LAERNOES	14 181	19,6%	LVEC	EELV, GE, PA			
	Valérie OPPELT	9 418	13,0%	LUC	LREM, PÉ, MoDem			
	Margot MEDKOUR	6 479	9,0%	LDVG	LFI			
	Éléonore REVEL	3 448	4,8%	LRN	RN			
	Hugo SONNIER	664	0,9%	LDIV	UPR			
	Riwan CHAMI	638	0,9%	LEXG	NPA			
	Nicolas BAZILLE	442	0,6%	LEXG	LO			
Orsay	David ROS	2 710	53,9%	LSOC	PS	45,8%	5 184	11 309
	Jean-Christophe PÉRAL	983	19,5%	LDIV				
	Louis LEROY	976	19,4%	LDVD	Libres !, UDI, MR, Agir, LREM			
	Eric LUCAS	360	7,2%	LDVD				
Palaiseau	Grégoire DE LASTEYRIE	4 870	22,2%	LDVD	LR, Libres !, MoDem	44,0%	9 639	21 891
	Matthieu PASQUIO	1 879	8,6%	LUG	PS, PCF, G.s			
	Benjamin PRECIADO	1 039	4,7%	LVEC	EELV, Convivialistes, GE			
	Eric HOUËT	951	4,3%	LDIV				
	Mathilde ERMAKOFF	717	3,3%	LDIV				
Paris	Anne HIDALGO	162 219	29,3%	LUG	PS, PCF, PP, G.s	42,3%	563 625	1 332 282
	Rachida DATI	125 639	22,7%	LUD	LR, LC			
	Agnès BUZYN	99 767	18,0%	LUC	LREM MoDem, Agir, MR, UDI			
	David BELLiard	59 649	10,8%	LVEC	EELV			
	Cédric VILANI	39 259	7,1%	LDVC				
	Danielle SIMONNET	25 371	4,6%	LFI	LFI REV			
	Listes dissidentes LR	22 257	4,0%	LDVD				
	Serge FEDERBUSCH	8 270	1,5%	LRN	RN, DLF			
	Listes d'extrême-gauche	3 868	0,7%	LEXG	LO et POID			
	Gaspard GANTZER	2 693	0,5%	LDVG				
Autres listes	4 025	0,7%						
Perpignan	Louis ALIOT	9 273	35,7%	LRN	RN	39,7%	26 565	66 860
	Jean-Marc PUJOL	4 794	18,4%	LLR	LR			
	Agnès LANGEVINE	3 774	14,5%	LVEC	EELV, PS, PP, PRG, GÉ			
	Romain GRAU	3 425	13,2%	LDVC	LREM, MoDem, UDI, Agir			
	Caroline FORGUES	1 710	6,6%	LDVG	PCF, NPA, LFI, G.s			
	Clotilde RIPOULL	1 560	6,0%	LDIV				
	Olivier AMIEL	936	3,6%	LDVD	MHAN			
	Alexandre BOLO	335	1,3%	LDVD				
	Pascale ADVENARD	197	0,8%	LEXG	LO			
Rennes	Nathalie APPÉRÉ	14 840	32,8%	LUG	PS, PCF, G.s, PRG, PP	39,6%	46 167	116 461
	Matthieu THEURIER	11 487	25,4%	LVEC	EELV, UDB, ND			
	Carole GANDON	6 470	14,3%	LREM	LREM, UDI			
	Charles COMPAGNON	5 528	12,2%	LDVD	LR, MoDem, PB			
	Enora LE PAPE	3 413	7,5%	LFI	LFI			
	Emeric SALMON	1 904	4,2%	LRN	RN			
	Franck DARCEL	871	1,9%	LREG				
	Valérie HAMON	480	1,1%	LEXG	LO			
	Pierre PRIET	281	0,6%	LEXG	POID			

Résultats du premier tour des élections municipales 2020 dans les communes suivies par TDIE

Commune	Tête de liste	Voix	Part des exprimés (%)	Nuance politique (ministère)	Investitures et soutiens partisans déclarés	% des inscrits	Votants	Inscrits
Rouen	Nicolas MAYER-ROSSIGNOL	6 144	29,5%	LUG	PS, ND	38,0%	21 489	56 564
	Jean-Michel BÉRÉGOVOY	4 820	23,2%	LVEC	EELV, PCF, G.s			
	Jean-Louis LOUVEL	3 494	16,8%	LDVC	LREM, LR, MoDem, AG			
	Jean-François BURES	2 115	10,2%	LDVD				
	Guillaume PENNELLE	1 411	6,8%	LRN	RN			
	Marine CARON	1 279	6,1%	LDVC				
	Lionel DESCAMPS	735	3,5%	LFI	LFI			
	Pierre-Alexandre GUESDON	452	2,2%	LDIV	PA			
	Marc FOUILLOUX	221	1,1%	LEXG	NPA			
	Frédéric PODGUSZER	143	0,7%	LEXG	LO			
Saclay	Michel SENOT	871	30,3%	LDIV		50,9%	1 462	2 835
	Eric RAIMOND	546	19,0%	LDIV				
Saint-Denis	Mathieu HANOTIN	4 830	35,3%	LSOC	PS, G.s, PA	324,8%	14 295	46 427
	Laurent RUSSIER	3 282	24,0%	LCOM	PCF, EELV, PRG, GRS, PP			
	Bally BAGAYOKO	2 468	18,0%	LFI	LFI			
	Alexandre AÏDARA	1 340	9,8%	LREM	LREM, MR, MoDem, UDI			
	Houari GUERMAT	609	4,5%	LDVD				
	Fetta MELLAS	363	2,7%	LECO				
	Georges SALI	315	2,3%	LDVG	PSG			
	Cathy BILLARD	277	2,0%	LEXG	NPA			
	Philippe JULIEN	191	1,4%	LEXG	LO			
Saint-Etienne	Gaël PERDRIAU	12 984	46,9%	LDVD	LR	32,0%	28 182	88 030
	Pierrick COURBON	5 901	21,3%	LDVG	PS, PCF, G.s, PP			
	Olivier LONGEON	3 440	12,4%	LVEC	EELV, GÉ, CAP 21			
	Sophie ROBERT	2 560	9,2%	LRN	RN, PCD, LDP			
	Patrick REVELLI	1 308	4,7%	LREM	LREM			
	Andrée TAURINYA	871	3,1%	LDVG	LFI, NPA, GJ			
	Zahra BENCHARIF	338	1,2%	LRDG	PRG			
	Romain BRASSARD	294	1,1%	LEXG	LO			
Toulouse	Jean-Luc MOUDENC	31 940	36,2%	LDVD	LR, LREM	36,7%	89 738	244 761
	Antoine MAURICE	24 331	27,6%	LDVG	EELV, LFI, PP, PP, ND, EI, PO			
	Nadia PELLEFIGUE	16 357	18,5%	LDVG	PS, PCF, PRG			
	Pierre COHEN	5 000	5,7%	LDVG	G.s, GRS, MRC, GDS			
	M. Quentin LAMOTTE	3 801	4,3%	LRN	RN, LDP			
	Franck BIASOTTO	2 594	2,9%	LDVC	MoDem			
	Pauline SALINGUE	1 346	1,5%	LEXG	NPA			
	Quentin CHAROY	1 342	1,5%	LDIV	PA			
	Francis MANAUD	835	0,9%	LDLF	DLF			
	Malena ADRADA	407	0,5%	LEXG	LO			
	Julian MENENDEZ	193	0,2%	LEXG	POID			
	Peov Chankiry DUCH	120	0,1%	LDIV	UDMF			

AEI : Alliance écologiste indépendante ; Agir : Agir, la droite constructive ; CAP21 : Citoyenneté, action, participation pour le XXI^e siècle ; CNIP : Centre national des indépendants et paysans ; DIEM25 : Mouvement pour la démocratie en Europe 2025 ; DLF : Debout la France ; E ! : Ensemble, mouvement pour une alternative de gauche, écologiste et solidaire ; EELV : Europe écologie les verts ; GE : Génération écologie ; GJ : Gilets jaunes ; GRS : Gauche républicaine et socialiste ; G.s : Génération.s ; LC : Les centristes ; LDP : La droite populaire ; LFI : La France insoumise ; Libres ! : Soyons libres ; LO : Lutte ouvrière ; LP : Les patriotes ; LR : Les républicains ; LREM : La république en marche ; MDP : Mouvement des Progressistes ; MEI : Mouvement écologiste indépendant ; MHAN : Mouvement hommes, animaux, natures ; MoDem : Mouvement démocrate ; MR : Mouvement radical, social et libéral ; MRC : Mouvement républicain et citoyen ; ND : Nouvelle donne ; NPA : Nouveau parti anticapitaliste ; PA : Parti animaliste ; PB : Parti breton ; PCD : Parti chrétien démocrate ; PCF : Parti communiste français ; PE : Parti écologiste ; PG : Parti de gauche ; PO : Partit occitan ; POID : Parti ouvrier indépendant ; PP : Place publique ; PRG : Parti radical de gauche ; PS : Parti socialiste ; PSG : Parti Socialiste de Gauche ; REV : Révolution écologique pour le vivant ; RN : Rassemblement national ; UDB : Union démocratique bretonne ; UDE : Union des démocrates et des écologistes ; UDI : Union des démocrates et indépendants ; UDMF : Union des démocrates musulmans français ; UL : Unser Land ; UPR : Union populaire républicaine ; VOLT : Volt Europa.