

Municipale 2026 : Comprendre les attentes des citoyens en matière de mobilité

Présentation de l'enquête Keolis

9 décembre 2025
9h - 10h

KEOLIS

 réseau vélo
et marche

 Collectivités engagées pour les mobilités actives 

Municipales 2026 : attentes des Français sur les mobilités

Présentation de l'enquête de Keolis



Camille THOMÉ

*Co-directrice
Réseau vélo et marche*



David O'NEILL

*Directeur marketing et
prospective groupe
Keolis*

RÉSEAU VÉLO ET MARCHE

Mots d'introduction

Camille Thomé

Co-directrice

Réseau vélo et marche





Collectivités engagées pour les mobilités actives

Né de la fusion de deux **têtes de réseau** engagées dans le **développement de l'usage de la marche et du vélo**

+ 450 Adhérents

de la commune
à la région

20 salariés

2 bureaux :
Paris et Lyon

35 ans d'expérience

dans les politiques
cyclables et marchables

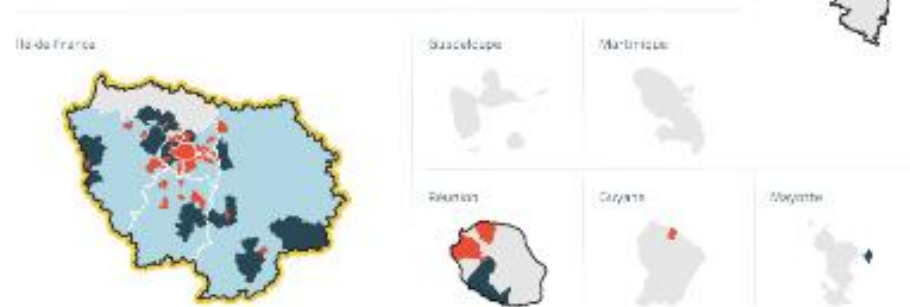
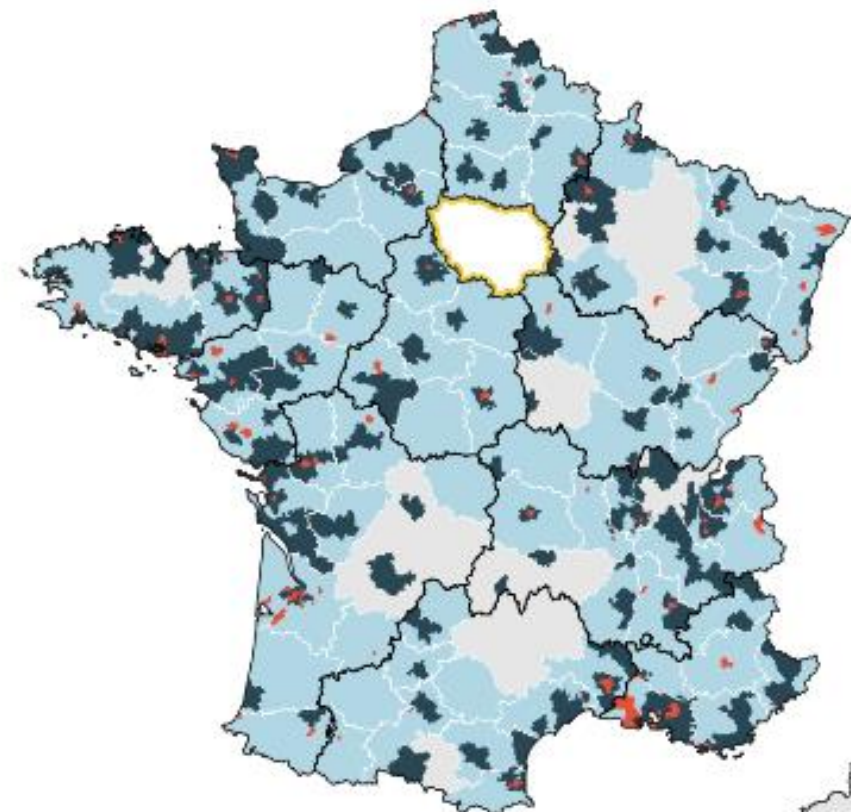
80 Parlementaires

de tous horizons au sein du
Club des élus nationaux pour
le vélo et la marche

réseau vélo
et marche

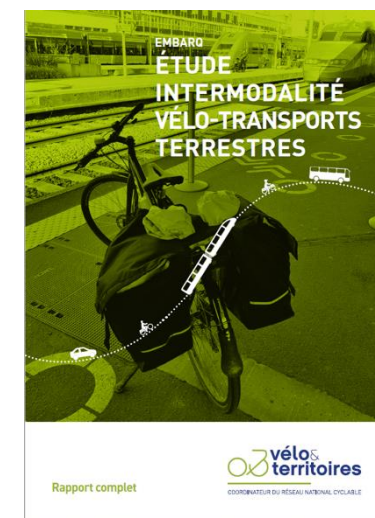
Les 461 collectivités adhérentes

161 communes, 183 EPCI, 76 départements, 14 régions



La boîte à outils du Réseau

- Un forum technique
- Une newsletter bi-mensuelle
- Une plateforme des coûts
- La coordination du Schéma national des véloroutes
- Velodatamap
- Données vélo – Atlas régionaux
- Soutien au déploiement EuroVelo
- Vidéothèque
- Documents techniques
- Mobiscol
- Des dossiers thématiques



Nos clubs et dynamiques



Nos différents clubs

- Club EPCI / Communes
- Club Régions
- Club Départements
- Club Métropoles
- Club des Territoires démonstrateurs
- Club des itinéraires et destinations à vélo
- Club des élus nationaux pour le vélo et la marche



Des évènements

- Des rencontres annuelles
- Des concours (Talents du vélo et de la marche)
- Webinaires
- Mai à Vélo
- Etc.

Nos grands rendez-vous en 2026



- **27 janvier** : **Conférence de presse de rentrée** – Assemblée Nationale, Paris
- **9 – 11 juin** : **Salon Mobco** – Paris
(anciennement *RNTP – EUMO*)
- **30 septembre – 2 octobre** : **2es Rencontres du Réseau vélo et marche** – Nancy
- **24 – 26 novembre** : **Salon des Maires** – Paris

Événements et webinaires à retrouver sur notre site internet

Le Réseau vélo et marche mobilisé pour les municipales



MUNICIPALES 2026

Un nouveau mandat pour le vélo et la marche !



Dans chaque ville, chaque commune, les habitants interpellent les élus pour vivre dans des espaces publics apaisés, verts et accueillants, se déplacer en sécurité, respirer un air plus sain.

Face à cette demande citoyenne croissante, les collectivités locales – qu'elles soient urbaines, rurales ou périurbaines – se mobilisent et cette mobilisation porte ses fruits. Depuis 2018, la pratique du vélo a augmenté de 40% et la marche reste le pilier de la mobilité quotidienne avec un quart des déplacements. Cette dynamique est rendue possible grâce à des politiques locales ambitieuses : limitation de vitesse, création de voies cyclables, zones piétonnes et zones de rencontre, signalétique améliorée, entretien renforcé des voiries... Selon une enquête menée par notre réseau à mi-mandat, 70% des collectivités disposent d'une politique dédiée au développement du vélo et 40% à la marche. Un volontarisme local que l'État doit continuer à accompagner.

Élus communaux et intercommunaux, attentifs aux réalités de nos territoires, nous sommes en première ligne pour mener à bien ces transformations positives et répondre aux attentes des habitants. En développant la marche et le vélo, nous construisons des communes apaisées, plus inclusives, accessibles, moins polluées, qui retrouvent un dynamisme économique et social, des communes où il fait bon vivre. Le Réseau vélo et marche est là pour vous accompagner.

Nous vous souhaitons une excellente campagne !

Christelle Beurier, maire d'Excenevex
Françoise Rossignol, maire de Dainville
Co-présidentes du Réseau vélo et marche

“ En développant la marche et le vélo, nous construisons des communes où il fait bon vivre ”

CHIFFRES CLÉS

63 680 km de pistes cyclables et de voies vertes en France en 2025 (contre 51 154 km en 2020), avec un objectif de 100 000 km en 2030

226 432 élèves formés au Savoir Rouler à Vélo en 2024 (hausse de 27% par rapport à 2023)

27 territoires démonstrateurs pilotes

1 230 projets financés pour un total de 455 millions d'euros de subventions par le Fonds mobilités actives et 727 territoires soutenus dans la réalisation de leurs projets

660 territoires soutenus par l'ADEME à travers le programme A'VELO, pour financer des schémas cyclables et des plans vélo

48 904 places de stationnement créées dans les gares depuis 2019

330 000 réponses au baromètre des villes cyclables 2025 de la Fédération des Usagers de la Bicyclette, qui évalue 2 700 communes

Une centaine de candidats au concours des Talents du vélo et de la marche, organisé par le Réseau vélo et marche chaque année

Rendez-vous aux élus

Chaque 2e vendredi
12h00 – 13h00

12 décembre

9 janvier

[Inscription aux rendez-vous](#)

Présentation de l'enquête

David O'NEILL

Directeur marketing et prospective groupe

Keolis



KEOLIS

Keoscopie Municipales

19/11/2025



DISPOSITIF D'ETUDES

OBJECTIFS

- Evaluer la place de la mobilité dans les politiques publiques.
- Mesurer la perception et le bilan des politiques locales de mobilité.
- Analyser les conflits de mobilité et leurs conséquences.
- Explorer les attentes pour la ville de demain et les priorités politiques

ÉCHANTILLON

4000 Français
âgés de 18 ans et
plus

MODE DE RECUEIL

Etude réalisée
online sur système
CAWI (Computer
Assisted Interview)
via panel

DATES D'ENQUÊTE

Du 22 août au 05
septembre 2025

VOLET QUANTITATIF

Échantillon **représentatif** par quotas & redressement (sexe, âge, profession, région, catégorie d'agglomération, vote 2022)

VOLET QUALITATIF

7 mini-groupes de
6 participants représentant
les catégories suivantes :
Jeunes actifs, Jeunes des
quartiers prioritaires, Parents
de centre ville, Familles en
périphérie, Retraités urbains,
Retraités exilés,
Commerçants de centre-ville

Focus group de
2h en ligne

Du 4 au 12 juin 2025

Base : 4000 répondants

GENRE

Homme	48%
Femme	52%

ÂGE

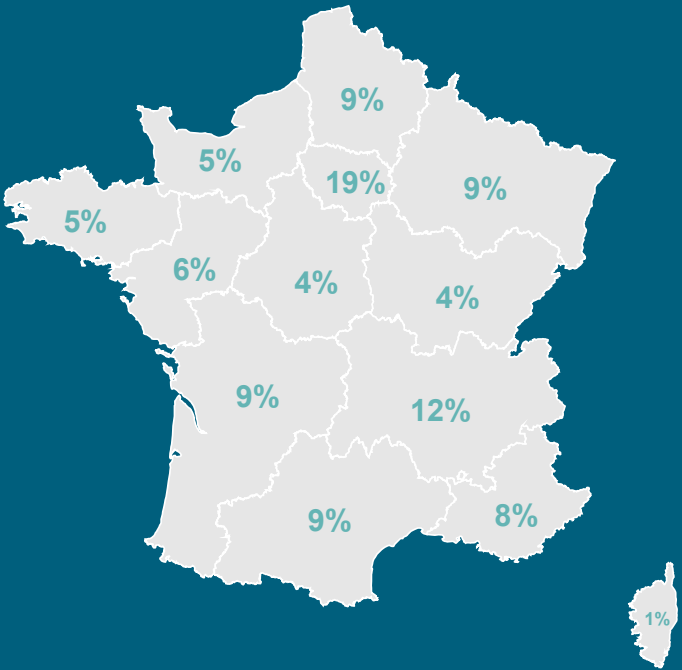
18-24 ans	10%
25-34 ans	15%
35-49 ans	25%
50-64 ans	25%
65 ans et plus	25%

ÂGE MOYEN : 49,2 ans

PROFESSION

Catégories supérieures	14%
Artisan	4%
Cadre sup., Profession libérale	11%
Professions intermédiaires	15%
Catégories populaires	30%
Agriculteur	1%
Employé	17%
Ouvrier	13%
Inactifs	40%
Retraité	28%
Autre inactif	12%

RÉGIONS



VOTE À LA PRÉSIDENTIELLE 2022

Base : 2823 répondants

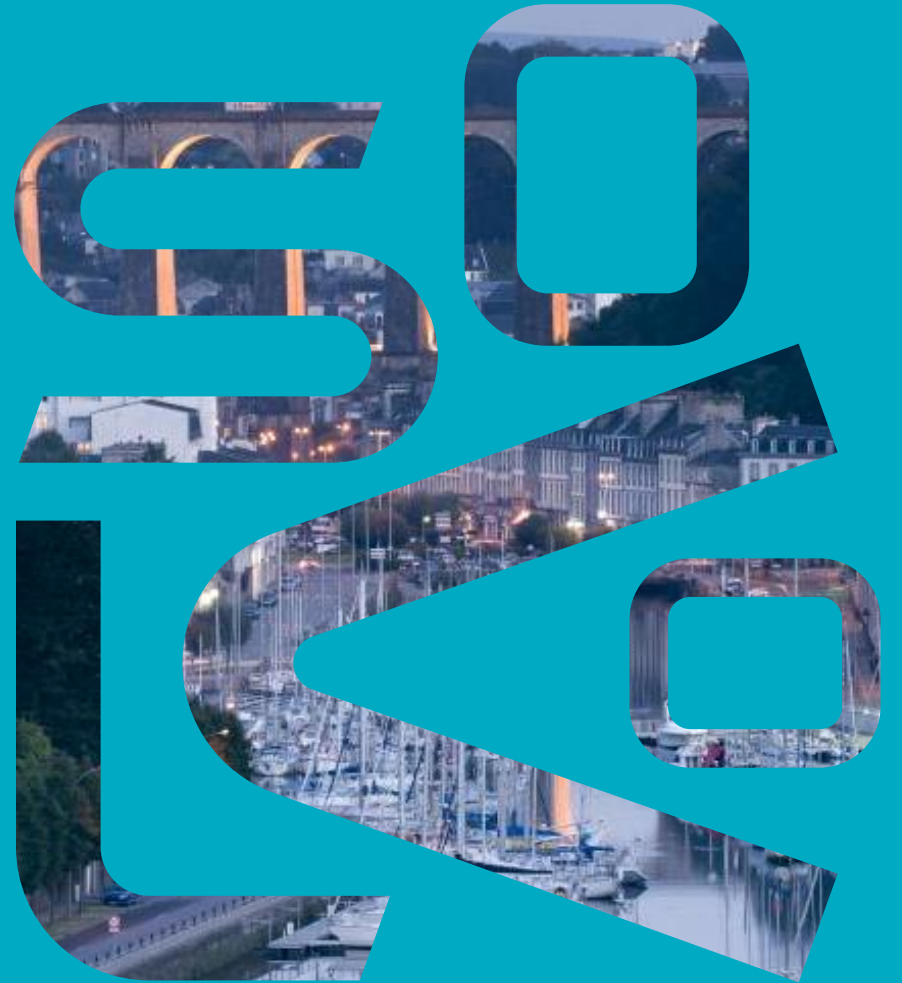
Emmanuel Macron	28%
Marine Le Pen	23%
Jean-Luc Mélenchon	22%
Éric Zemmour	7%
Valérie Pécresse	5%
Yannick Jadot	5%
Autre candidat	11%

La représentativité de l'échantillon a été assurée par la méthode des quotas suivi d'un redressement sur le **genre**, l'**âge**, la **profession**, les **régions**, la **catégorie d'agglomération** et le **vote à la présidentielle en 2022**.

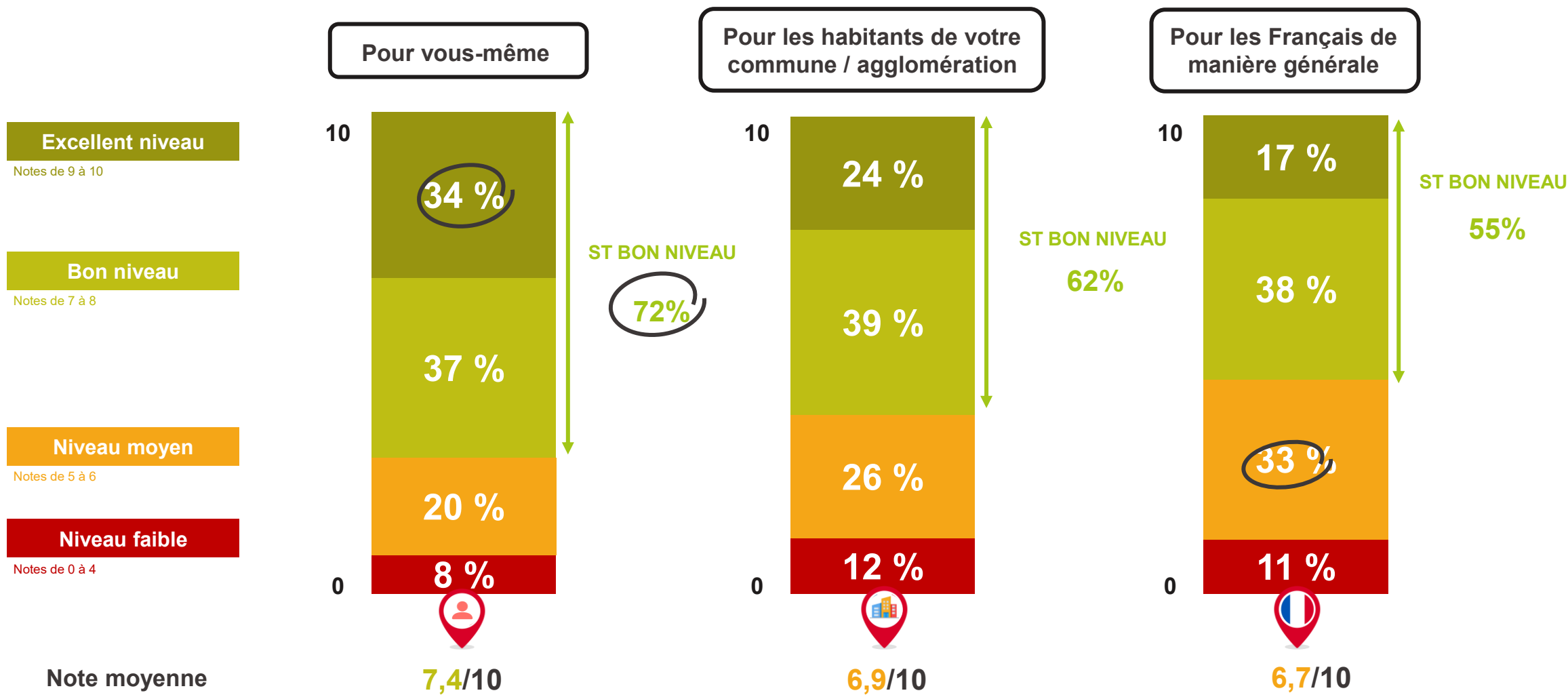
CATÉGORIE D'AGGLOMÉRATION

Agglomération Parisienne	17%
Commune de 100 001 habitants et plus	30%
Commune de 20 001 à 100 000 habitants	14%
Commune de 2 001 à 20 000 habitants	17%
Commune rurale de 0 à 2 000 habitants	23%

La mobilité dans les municipales



Le droit à la mobilité mieux respecté à titre individuel que dans la perception des citoyens



Un bon rapport qualité prix des services de TC

Zoom Agglos comparables

Perception du rapport qualité prix des différents services publics

Base hors non-concernés



Restauration scolaire

2727



Transports urbains

3321

- Femme : **44%**
- 35-49 ans : **43%**
- Résident en Île-de-France : **45%**



- 18-24 ans : **19%**
- Utilisent fréquemment de transports en commun : **16%**
- Résident dans une ville moyenne : **15%**
- Catégorie supérieure : **15%**



Eau

3892



Collecte des déchets

3827



Stationnement en voirie

3129



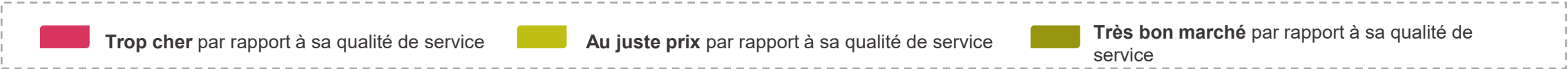
Electricité

3898



Gaz

3040



S6. Pour chacun des services publics suivants, diriez-vous qu'il est ...



Un bon rapport qualité prix des services de TC

Evaluation des services publics – Focus Transports urbains

	TOTAL	GAUCHE RADICALE	GAUCHE MODÉRÉE	CENTRE	DROITE CLASSIQUE	EXTRÊME DROITE
Base	3321	531	184	638	199	798
Très bon marché par rapport à sa qualité de service	39%	42%	35%	28% -	39%	42% +
Au juste prix par rapport à sa qualité de service	48%	46%	52%	57% +	51%	46%
Trop cher par rapport à sa qualité de service	12%	12%	13%	14%	10%	12%

+ , - : Ecart significatif positif/négatif au seuil de confiance de 90%/95%/99%

S6. Pour chacun des services publics suivants, diriez-vous qu'il est 








La mobilité, le sujet majeur des municipales ?

Répartition budget fictif de votre commune/agglomération sur différents enjeux

Base : 4000 répondants

Nombre moyen de points attribués

Les habitants attribuent en moyenne ...

	La voirie et l'état des routes	17,3	----->	17 300 €
	Transports et mobilité	15,3	----->	15 300 €
	L'entretien des écoles et la cantine scolaire	14,4	----->	14 400 €
	L'environnement et la collecte des déchets	14,3	----->	14 300 €
	L'habitat et notamment l'habitat social	14,2	----->	14 200 €
	La culture et le sport	12,3	----->	12 300 €
	Les crèches et la petite enfance	12,2	----->	12 200 €
		100 points		100 000 €



S5. Imaginons que votre commune/agglomération dispose d'un budget fictif de 100 000 euros pour répondre à différents enjeux. Comment répartiriez-vous cette somme parmi ces différentes propositions ?

02

**Un bilan
municipal
positif**



Rapport d'étonnement

#1 Des comportements d'expérimentation en matière de mobilité : l'étude révèle une reconfiguration profonde des pratiques et aspirations en matière de mobilité. Exemple : le recours aux transports en communs chez les publics de retraités du péri-urbain, ce qui montre que le « réflexe-voiture » n'est plus aussi fort qu'auparavant.

#2 Un faible attachement émotionnel à la voiture, y compris au sein de publics dont la dépendance au système automobile demeure forte, dans le monde péri-urbain notamment. Concrètement, on constate une appétence pour les transports en commun dès lors que des solutions existent.

#3 Une proximité, voire une convergence de points de vue inattendue entre les différentes cibles rencontrées ! A rebours des discours médiatiques pouvant avoir tendance à dramatiser les oppositions entre les groupes sociaux – typiquement le monde péri-urbain contre les habitants des centres, ou bien le « gap générationnel », etc. – on observe au contraire :

- Des aspirations proches en matière de mobilité et de proximité, dont le souhait tendanciel de limiter le recours à la voiture individuelle
- Et surtout, de mécanismes d'empathie très présents dans la façon de construire son point de vue sur les transformations de la ville.

#4 Des enjeux écologiques peu présents à l'esprit ? Un phénomène qui a de quoi surprendre compte tenu à la fois de la thématique de l'étude, mais aussi du format « focus group » qui peut avoir tendance à exacerber la « compétition vertueuse » entre participants.



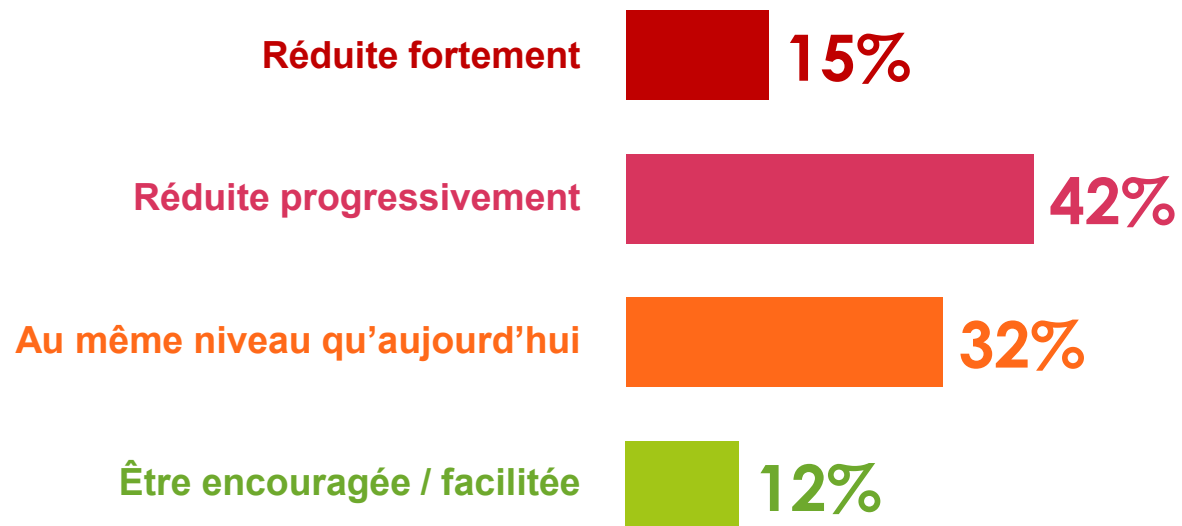
La majorité des Français veulent moins de voitures dans les villes

Place de la voiture dans les villes de demain

Base : 4000 répondants



LA PLACE DE LA VOITURE DANS LA VILLE DE DEMAIN DOIT ÊTRE ...



56%⁺

- 18-34 ans : 60%
- Grandes villes : 60%
- Métropoles : 61%

Des Français estiment que la place de la voiture dans les villes de demain doit être réduite



Q27. Selon vous, quelle doit être la place de la voiture dans les villes de demain ?



La majorité des Français veulent moins de voitures dans les villes

Place de la voiture dans les villes de demain – Détails par cibles



LA PLACE DE LA VOITURE DANS LA VILLE DE DEMAIN DOIT ÊTRE ...

	TOTAL	GAUCHE RADICALE	GAUCHE MODÉRÉE	CENTRE	DROITE CLASSIQUE	EXTRÊME DROITE
Base	4000	597	220	767	251	988
ST Réduite	56%	60% +	74% +	62% +	46% -	48% -
Réduite fortement	15%	17% +	23% +	13%	8% -	12% -
Réduite progressivement	42%	43%	51% +	49% +	38%	37% -
Au même niveau qu'aujourd'hui	32%	31%	22% -	29% -	40% +	35% +
Être encouragée / facilitée	12%	9% -	5% -	9% -	14%	17% +

+ / - : Ecart significatif positif/négatif au seuil de confiance de 90%/95%/99%

Le regard sur la transformation des villes

Dans l'ensemble, un projet clair et positif

Tous les habitants identifient **un projet de limitation de la place de la voiture dans les villes** jugé explicite, bien compris, et accepté, y compris chez les habitants des périphéries.



Ces transformations urbaines ont permis des progrès perceptibles :

- Des villes devenues **moins minérales**,
- Une diminution des **nuisances sonores** (hors travaux),
- Un air jugé probablement **plus sain** (avec moins d'odeurs).

Des progrès surtout constatés par :

- **Les retraités** en raison d'un effet de contraste avec la « ville d'hier »,
- **Les commerçants**, qui sont les premiers à constater une réduction des nuisances sonores.

“

« Il y a moins de bruit, et avant **ça sentait le kérosène**. On entend les oiseaux. » Retraité, centre-ville

« La ville est quand même **bien plus verte** qu'avant, moins chaude. » Retraité, centre-ville

« **On est moins embêté par le bruit de moto du kéké du samedi soir**. Et le kéké du samedi soir c'était un cauchemar pour les terrasses. » Commerçant



6 Français sur 10 perçoivent favorablement les récentes transformations du centre-ville

Perception des transformations récentes du centre-ville

Base : 4000 répondants

PERCEPTION POSITIVE

61%

- Homme : 63%
- 18-34 ans : 69%
- Villes moyennes : 65%

Bienvenues et utiles

31%

Perception positive au sein
des Agglos comparables :
65%

Intéressantes mais mal mises en œuvre

30%

PERCEPTION NÉGATIVE

26%

- 50-64 ans : 31%
- Electeurs E. Zemmour : 38%

Trop brutales ou mal adaptées

17%

Perception négative au sein des
Agglos comparables :
24%

Injustes ou excluantes

9%

- Grandes villes : 11%
- Electeurs E. Zemmour : 18%

Vous ne savez pas

14%



Q15. Les transformations récentes du centre-ville de l'agglomération la plus proche de chez vous (zones piétonnes, pistes cyclables, circulation restreinte...) vous semblent-elles :

6 Français sur 10 perçoivent favorablement les récentes transformations du centre-ville

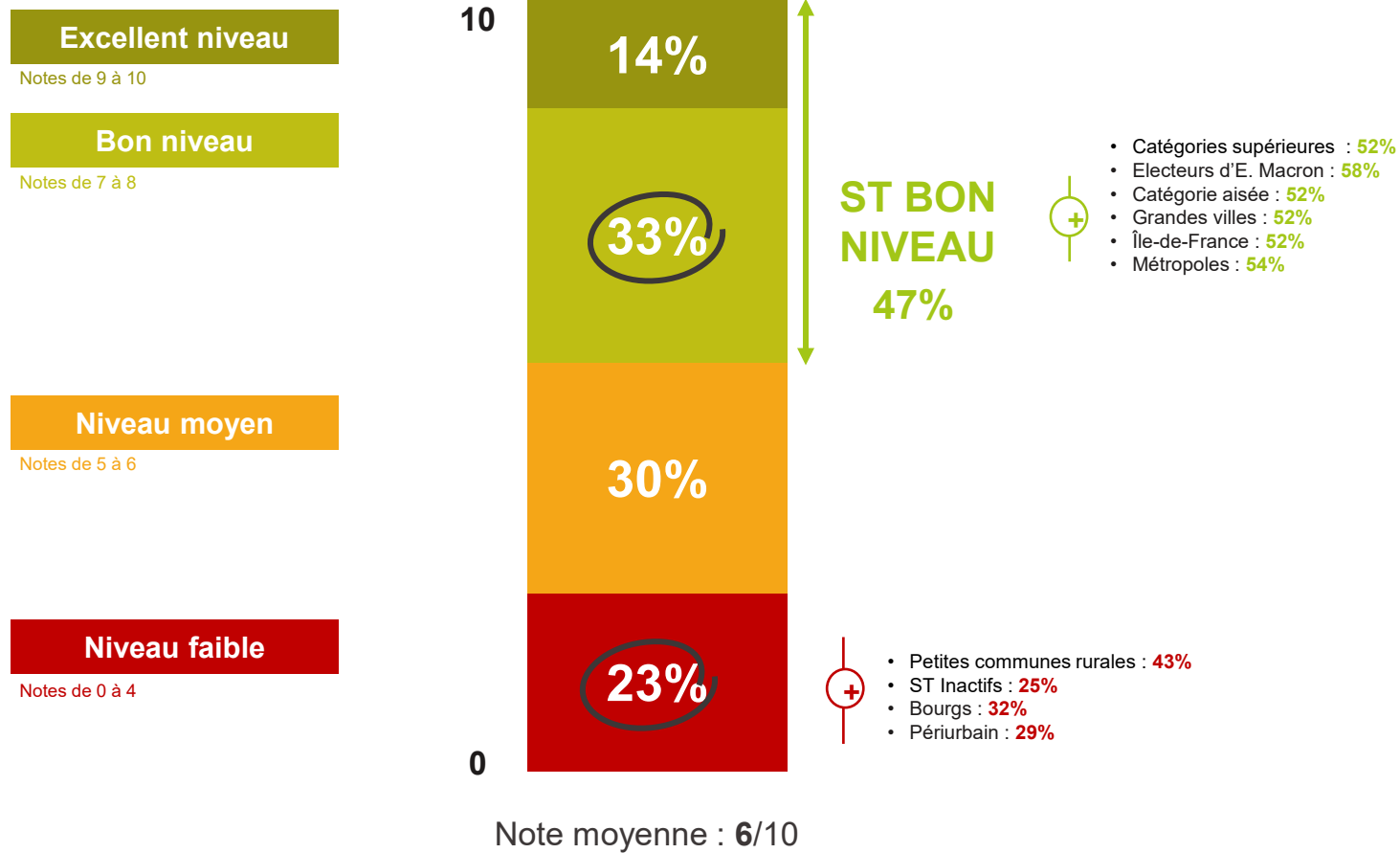
	TOTAL	GAUCHE RADICALE	GAUCHE MODÉRÉE	CENTRE	DROITE CLASSIQUE	EXTRÊME DROITE
Base	4000	597	220	767	251	988
PERCEPTION POSITIVE	61%	65% +	69% +	69% +	49% -	54% -
Bienvenues et utiles	31%	34% +	40% +	37% +	28%	25% -
Intéressantes mais mal mises en œuvre	30%	31%	29%	32%	21% -	29%
PERCEPTION NÉGATIVE	26%	24%	18% -	21% -	33% +	32% +
Trop brutales ou mal adaptées	17%	16%	9% -	15% -	22% +	21% +
Injustes ou excluantes	9%	8%	9%	7% -	11%	11% +
Vous ne savez pas	14%	11% -	14%	10% -	18% +	13%

+ / - : Ecarts significatifs positifs/négatifs au seuil de confiance de 90%/95%/99%

Politique de mobilité : mention « assez bien » (1/4)

Satisfaction des actions menées en matière de transports et mobilité dans votre commune/agglomération

Base : 4000 répondants



*** Politique de mobilité : mention « assez bien » (2/4)

Satisfaction des actions menées en matière de transports et mobilité dans votre commune/agglomération – Détails par cibles

	TOTAL	GAUCHE RADICALE	GAUCHE MODÉRÉE	CENTRE		DROITE CLASSIQUE	EXTRÊME DROITE
Base	4000	597	220	767		251	988
ST BON NIVEAU	47%	48%	50%	58% +		47%	46%
Notes de 7 à 10							
Excellent niveau	14%	14%	14%	19% +		14%	14%
Notes de 9 à 10							
Bon niveau	33%	34%	36%	39% +		32%	32%
Notes de 7 à 8							
Niveau moyen	30%	28%	29%	26% -		26%	31%
Notes de 5 à 6							
Niveau faible	23%	25%	21%	15% -		27% +	23%
Notes de 0 à 4							
Note moyenne / 10	6.0	5.9	6.1	6.5 +		5.8	5.9

+ / - : Ecart significatifs positifs/négatifs au seuil de confiance de 90%/95%/99%

Politique de mobilité : mention « assez bien » (3/4)

Satisfaction des actions menées en matière de transports et mobilité dans votre commune/agglomération – *Détails par cibles*

	TOTAL	18-24 ans	25-34 ans	35-49 ans	50-64 ans	65+ ans
<i>Base</i>	4000	359	576	1043	1038	984
ST BON NIVEAU	47%	41% -	48%	47%	48%	49%
Notes de 7 à 10						
Excellent niveau	14%	11% -	15%	12% -	15%	17% +
Notes de 9 à 10						
Bon niveau	33%	29%	33%	35%	34%	31%
Notes de 7 à 8						
Niveau moyen	30%	36% +	29%	32% +	28% -	28%
Notes de 5 à 6						
Niveau faible	23%	23%	23%	21% -	24%	23%
Notes de 0 à 4						
Note moyenne / 10	6.0	5.9	6.0	6.0	5.9	6.0

+ / - : Ecart significatifs positifs/négatifs au seuil de confiance de 90%/95%/99%

*** Politique de mobilité : mention « assez bien » (4/4)

Satisfaction des actions menées en matière de transports et mobilité dans votre commune/agglomération – *Détails par cibles*

	TOTAL	Centre-ville	Quartier HLM	Quartier résidentiel en ville	Zone périurbaine dense	Zone périurbaine peu dense	Centre-bourg rural	Campagne isolée
Base	4000	1047	234	828	564	250	652	425
ST BON NIVEAU	47%	55% +	50%	52% +	50%	49%	38% -	27% -
Notes de 7 à 10								
Excellent niveau	14%	19% +	17%	13%	16%	15%	12% -	6% -
Notes de 9 à 10								
Bon niveau	33%	37% +	32%	39% +	34%	35%	26% -	21% -
Notes de 7 à 8								
Niveau moyen	30%	28% -	30%	30%	30%	33%	31%	34% +
Notes de 5 à 6								
Niveau faible	23%	17% -	20%	18% -	20% -	18% -	31% +	39% +
Notes de 0 à 4								
Note moyenne / 10	6.0	6.5 +	6.3 +	6.3 +	6.2 +	6.2	5.4 -	4.6 -

+ / - : Ecart significatif positif/négatif au seuil de confiance de 90%/95%/99%

Des évaluations différentes selon les mobilités

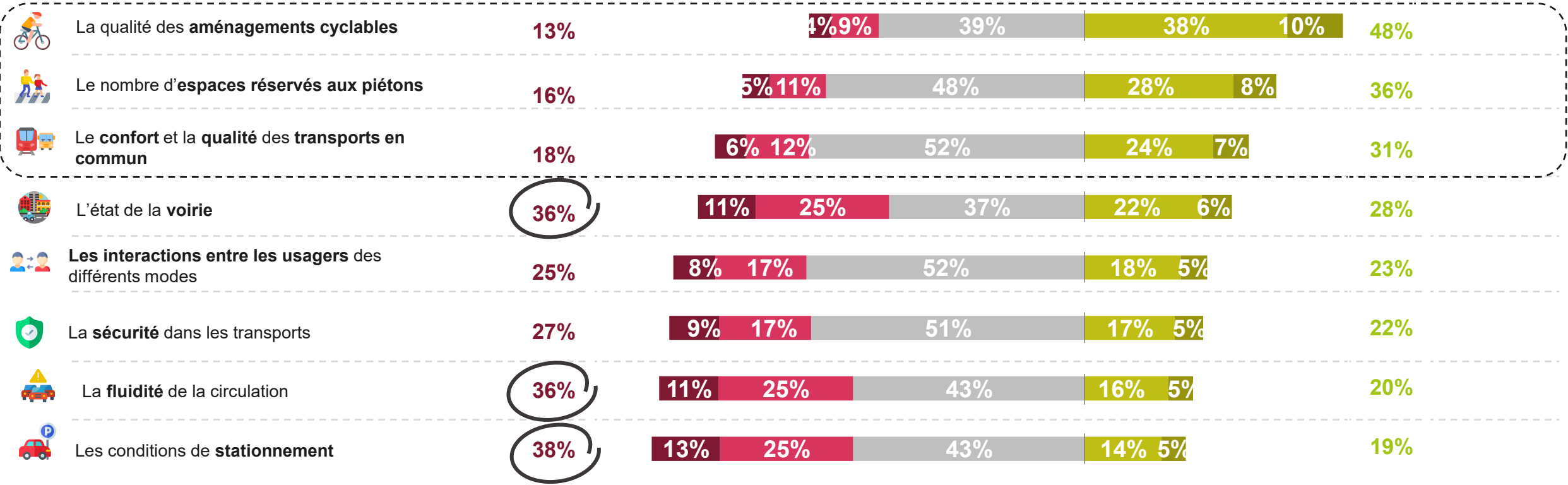
Évolution des différents sujets liés à la mobilité

Base : 4000 répondants

ST DÉGRADATION



ST AMÉLIORATION



Nettement dégradé(e)



Plutôt dégradé(e)



Est resté(e) identique



Plutôt amélioré(e)



Nettement amélioré(e)

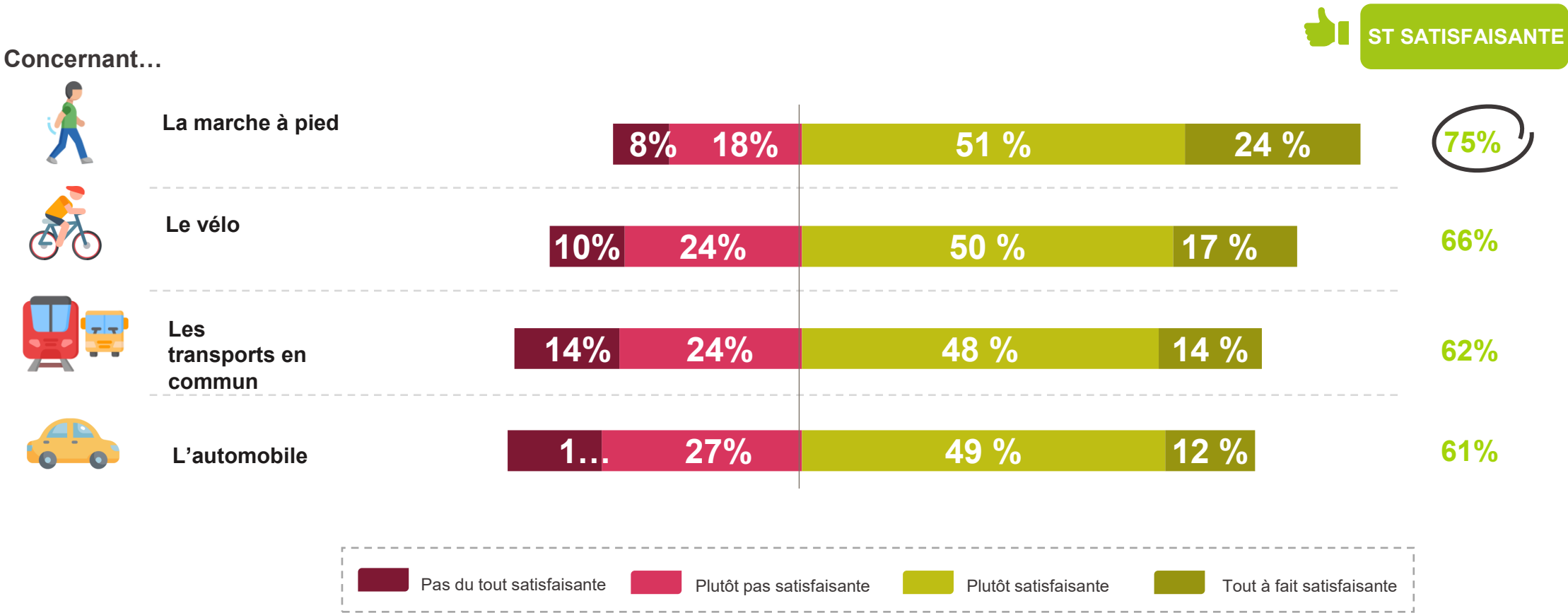


Q9. Depuis les dernières élections municipales, diriez-vous que chacun de ces aspects s'est ...

Une satisfaction, quelque soit le type de mode

Satisfaction politiques publiques transport en place dans votre commune/agglomération

Base : 4000 répondants



Deux fois plus de citoyens voient leurs conditions de déplacement s'améliorer que l'inverse

Évolution globale des conditions de déplacement

Base : 4000 répondants



VOS CONDITIONS DE DÉPLACEMENT DU QUOTIDIEN SE SONT ...



ST DÉGRADÉES

19%

5% 13%

44%

Agglos comparables
44%

29%

8%

ST AMÉLIORÉES



37%



- Electeurs de J. Lassalle : 29%
- Electeurs d'E. Zemmour : 24%
- 50-64 ans : 23%
- Île de France : 23%



- Utilisent régulièrement un vélo : 55%
- 18-34 ans : 47%
- ST Catégories supérieures : 44%
- Electeurs d'E. Macron : 44%
- Île de France : 41%
- Métropoles : 46%
- Grandes villes : 41%



Nettement dégradées



Plutôt dégradées



Restée identiques



Plutôt améliorées



Nettement améliorées



Q8. Au cours des dernières années, diriez-vous que vos conditions de déplacement du quotidien se sont ...

L'action locale sur la mobilité, entre satisfecit et consensus...

#1 Les citoyens ont bien compris les changements en cours de la majorité des agglomérations le projet de limiter la place de la voiture et de promouvoir la multimodalité a été bien compris et plutôt plébiscité.

#2 Une satisfaction globale assez bonne sur les mobilités, les plus critiques sont ceux pour qui les choses ont le moins changé.

#3 Un sentiment d'amélioration des conditions de mobilité, notamment dans le centre-ville: si les conditions de déplacement se sont améliorées pour une majorité de citoyens, **l'accès au centre-ville est un enjeu majeur pour les habitants de la périphérie des agglomérations, avec un risque de sentiment d'agglomération à deux vitesses**

#4 Un consensus (politique, d'âge, d'habitat) plus fort qu'imaginé : la mobilité n'est pas un élément de clivage, malgré un traitement médiatique qui pourrait parfois y faire penser .



03

La question des centres- villes



Le regard sur la transformation des villes

Un « régime d'incertitudes » inconfortable

Une désorganisation des « routines de circulation »

Une difficulté à identifier des repères de mobilité stables et à anticiper les temps de trajet, notamment chez les habitants péri-urbains qui constatent des changements entre leurs visites. Ces changements se révèlent particulièrement anxiogènes chez les publics de retraités peu à l'aise en voiture.

Des arbitrages individuels perturbés (logement, un véhicule...)

L'évolution des règles et des plans de circulation peuvent contrevenir à des choix de vie majeurs : choix d'un lieu de résidence en fonction d'un arrêt de bus, choix d'un véhicule électrique en raison de la gratuité des stationnements...

Une difficulté à développer une familiarité avec la ville

A un niveau plus profond, les changements dans la ville, et plus particulièrement l'instabilité des commerces, peut empêcher la création de « repères » et limiter l'attachement, les habitudes, la relation avec les commerçants.

“

« Chaque fois que je viens en ville il y a une nouveauté comme des travaux, une rue est condamnée ou autre et **moi je panique...** » Retraité, péri-urbain

« **On avait acheté une voiture électrique parce que les parcmètres étaient gratuits** mais évidemment ça n'a pas duré longtemps... » Commerçant

« Il faut soigner le cœur de ville qui vit, pas avec des magasins qui meurent et changent tous les quatre matins (...) **il y a des restaurants qui ouvrent et qui ferment tous les 3 mois...** » Jeune actif, urbain



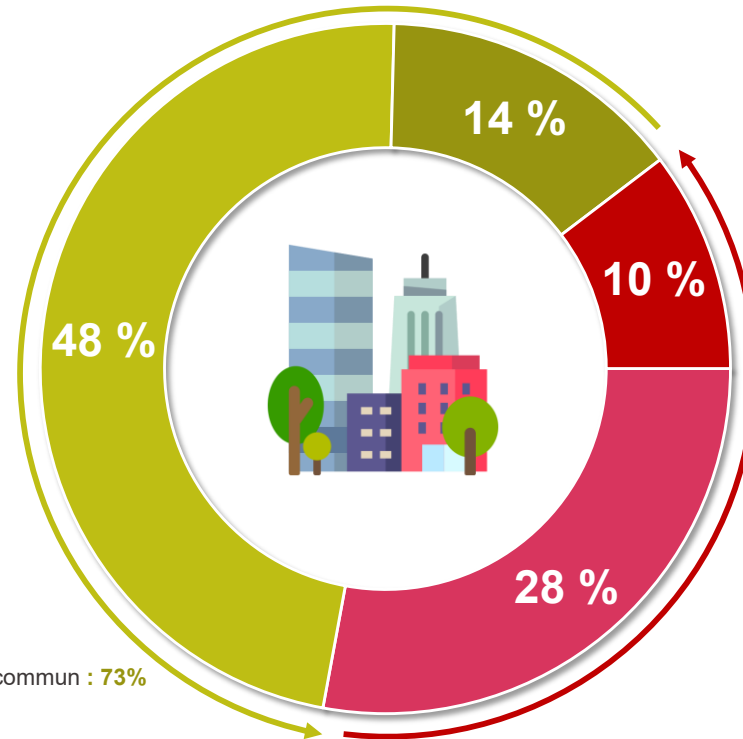
Des centres-villes plébiscités

62%

Des Français éprouvent du plaisir à se déplacer en centre-ville de l'agglomération la plus proche de chez eux



- 18-34 ans : 70%
- Utilisent régulièrement les transports en commun : 73%
- Utilisent fréquemment un vélo : 75%



38%

Des Français n'éprouvent pas du plaisir à se déplacer en centre-ville de l'agglomération la plus proche de chez eux



Oui, tout à fait



Oui, plutôt



Non, plutôt pas



Non pas du tout



Q13. Diriez-vous que vous prenez du plaisir à vous déplacer en centre-ville de l'agglomération la plus proche de chez vous ?

Deux points de vigilance face aux transformations des villes

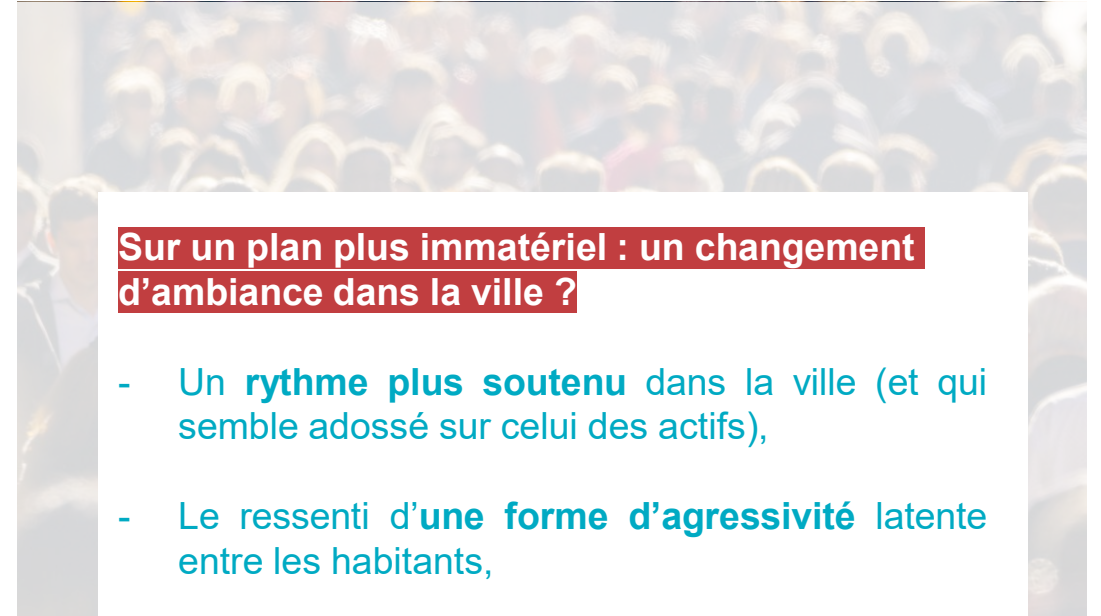


Sur le plan matériel : une fragilisation des commerces du centre-ville ?

- L'impression d'une **fermeture des petits commerces indépendants** (vs. des chaînes),
- L'impression aussi d'une **rotation importante des baux** (dans la restauration notamment), ce qui crée aussi une forme d'instabilité, une difficulté à se créer des repères.

“

« **Les commerçants ne sont pas contents**, c'est vrai que les restaurants autour de chez moi ça change tout le temps. » Parent, centre-ville



Sur un plan plus immatériel : un changement d'ambiance dans la ville ?

- Un **rythme plus soutenu** dans la ville (et qui semble adossé sur celui des actifs),
- Le ressenti d'une **forme d'agressivité** latente entre les habitants,
- Un symptôme qui inquiète les plus âgés notamment : **la disparition des familles, et surtout des enfants dans la ville.**

“

« **Les enfants c'est la vie, il n'y en a plus dans les villes**, j'ai l'impression que la ville maintenant ce n'est que pour les gens qui travaillent. » Retraité, centre-ville



Seuls 1/3 des Français bien accueillis en centre-ville

Ressenti vis-à-vis du centre-ville de l'agglomération la plus proche

Base : 4000 répondants



Bienvenu(e) et à votre place



33%

- 65 ans et plus : 37%
- Catégorie aisée : 39%
- Utilisent fréquemment les transports en commun : 37%
- Utilisent fréquemment un vélo : 40%
- Bourgs : 44%



Gêné(e) par les flux ou les règles



20%

- Île-de-France : 24%



En insécurité



19%

- Sud Est : 28%
- Méditerranée : 22%
- Métropoles : 25%
- Grandes villes : 24%



Indifférent(e)



23%



Je n'y vais plus








5%



Q14. Aujourd'hui, quand vous allez/êtes en centre-ville de l'agglomération la plus proche de chez vous, vous sentez-vous...

Un ressenti qui casse les idées reçues (1/2)

Ressenti vis-à-vis du centre-ville de l'agglomération la plus proche – *Détails par cibles*

	TOTAL	ÎLE-DE-FRANCE	MÉTROPOLIS	PÉRIURBAIN	GRANDES VILLES	VILLES MOYENNES	TRÈS PETITES VILLES	PETITES COMMUNES RURALES	BOURGS
Base	4000	713	639	812	773	498	214	191	160
 Bienvenu(e) et à votre place	33%	35%	30%	30% -	29% -	36%	36%	38%	44% +
 Gêné(e) par les flux ou les règles	20%	24% +	22%	18% -	22%	19%	16%	16%	13% -
 En insécurité	19%	15% -	25% +	21%	24% +	16%	13% -	11% -	13% -
 Indifférent(e)	23%	21%	18% -	26% +	20%	21%	28% +	29% +	27%
 Je n'y vais plus	5%	4%	5%	6%	4%	8% +	6%	6%	2%

+ / - : Ecart significatif positif/négatif au seuil de confiance de 90%/95%/99%



Q14. Aujourd'hui, quand vous allez/êtes en centre-ville de l'agglomération la plus proche de chez vous, vous sentez-vous...

Un ressenti qui casse les idées reçues (2/2)

Ressenti vis-à-vis du centre-ville de l'agglomération la plus proche – *Détails par cibles*

	TOTAL	18-24 ans	25-34 ans	35-49 ans	50-64 ans	65+ ans
	Base 4000	359	576	1043	1038	984
😊 Bienvenu(e) et à votre place	33%	36%	30%	32%	30% -	37% +
😬 Gêné(e) par les flux ou les règles	20%	23% +	26% +	22%	18% -	16% -
😞 En insécurité	19%	21%	21%	20%	21%	14% -
😐 Indifférent(e)	23%	17% -	20% -	20% -	25% +	26% +
✗ Je n'y vais plus	5%	3% -	4% -	5%	6%	7% +

+ - : Ecart significatif positif/négatif au seuil de confiance de 90%/95%/99%

Plus d'un quart des Français se rendent moins souvent en centre-ville.

Fréquentation du centre-ville de l'agglomération la plus proche

Base ceux qui se rendent en centre-ville : 3585 répondants

Pour rappel 4% ne se rendent jamais au centre-ville et 6% habitent déjà en centre ville (421 répondants)



VOUS VOUS RENDEZ AU CENTRE-VILLE DE L'AGGLOMÉRATION LA PLUS PROCHE DE CHEZ VOUS ...

De moins en moins souvent



27%



- 35 ans et plus : 30%
- Vivent dans une grande ville : 32%
- Electeurs E-Zemmour : 34%

Plus souvent



16%

Vos habitudes n'ont pas changé



56%



- 65 et plus : 67%
- Utilisent régulièrement une voiture : 58%



Q12. Diriez-vous que vous vous rendez au centre-ville de l'agglomération la plus proche de chez vous ... ?

Un centre-ville majoritairement adapté à chaque mode

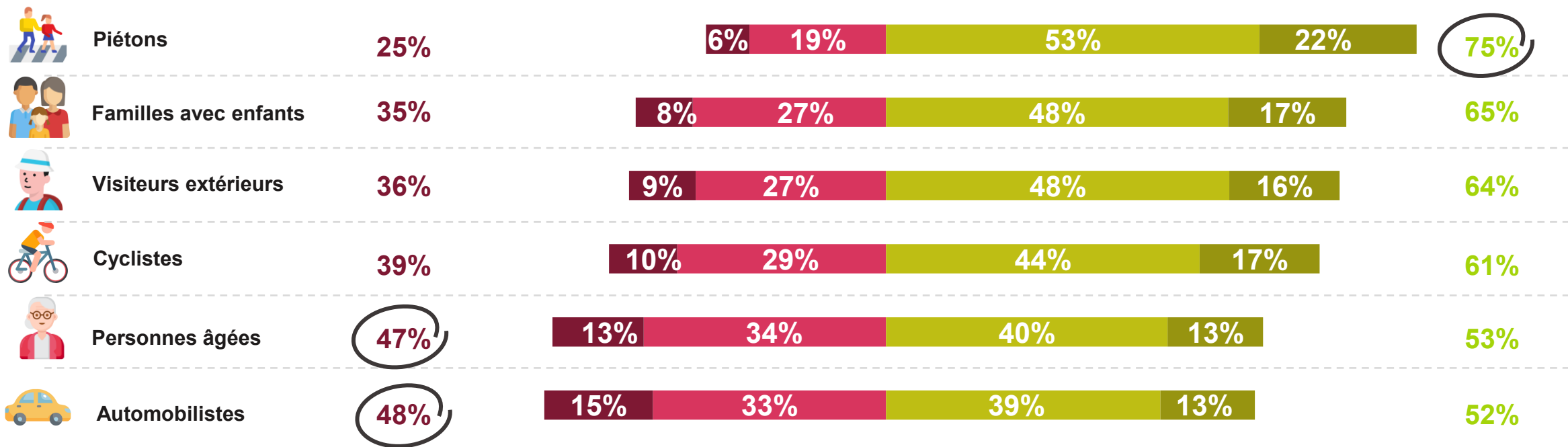
Adaptation du centre-ville aux différents publics

Base : 4000 répondants

ST INADAPTÉ



ST ADAPTÉ



Non, pas du tout



Non, plutôt pas



Oui, plutôt



Oui, tout à fait



Q16. Le centre-ville de l'agglomération la plus proche de chez vous vous semble-t-il bien adapté aux...

Dans l'ensemble, un durcissement du climat dans la ville

- Une certaine « tension » et « nervosité » dans les déplacements de manière générale. Beaucoup déplorent l'absence de courtoisie, tout le monde se situe dans une logique « défensive », de protection...
- Les conflits sont plus nombreux qu'avant, lesquels semblent éventuellement pouvoir prendre un tournant extrême (bagarre, etc.).

Et surtout, un effet de « contagion émotionnelle » dans la ville.

“

« Certains passent une mauvaise journée et ils peuvent être très vite désagréables. **Le moindre petit truc qui est fait de travers, ça peut partir vite en dispute**, en insultes. » Jeune actif, centre-ville

« Il y a **toujours des bagarres** avec des cyclistes et des automobilistes, des Uber Eats avec des mecs en trottinette, des mecs à pied » Parent, centre-ville

« Moi **j'ai déjà assisté carrément à des bagarres**. Les automobilistes sont sortis de la voiture et se sont tapés dessus. Ça crée encore un bouchon. » Famille, périurbain



Hypervigilance et saturation cognitive

En environnement plus difficile à décoder

Une multiplication des objets mobiles dans l'espace urbain (trottinettes debout et assises, gyropode, vélo-cargo, triporteurs..., etc.) :

- **Davantage de paramètres à intégrer : démultiplication des vitesses, des contraintes** propres à chaque mode.
- **L'essor des assistances électriques sur les vélos** joue beaucoup sur ce ressenti, à deux niveaux :
 - Une **accélération générale du rythme des déplacements en mobilités douces**,
 - Une **plus grande dangerosité**, notamment parce que certaines personnes donnent le sentiment d'aller trop vite – grâce à l'assistance électrique – par rapport à ce que leur niveau de maîtrise et d'équilibre permet !

“

« **Avant c'était plus simple : il y avait les voitures et les piétons !** » Retraité, centre-ville

« C'est devenu plus **confus récemment avec l'arrivée des vélos à assistance électrique.** »
Commerçant

« Il y a eu une sorte d'explosion des mobilités en tout genre (...) Il y a **des grosses trottinettes qui roulent aussi vite qu'une voiture** et pour ma part je ne comprends pas pourquoi ces trottinettes-là sont sur des pistes cyclables où sur les trottoirs. » Parent, péri-urbain



Les mobilités douces sont elles toujours douces ?

Une perte d'attractivité des mobilités douces aujourd'hui, notamment du vélo...

On observe des stratégies d'évitement, en particulier du vélo par certaines populations (retraités, péri-urbains, débutants, etc.) en raison notamment :

- D'un **rythme général de la circulation qui s'est accéléré** dans les voies réservées aux mobilités douces,
- De **différences de vitesses**, notamment entre les « vélos musculaires » avec les « VAE » difficile à appréhender,
- D'un « **durcissement** » des relations entre usagers des mobilités douces (sentiment d'être exposé à des comportements, remarques...)

→ **In fine, pour nombre d'usagers, le vélo ne relève plus de la « mobilité douce » : il s'inscrit davantage dans une logique d'efficacité et d'optimisation du temps que dans une recherche de plaisir.**

“

« **J'ai arrêté le vélo, je ne me sens pas du tout en sécurité ça va trop vite**, les gens ne sont pas sympas entre eux. » Parent, centre-ville

« **J'ai essayé le vélo mais je n'étais pas du tout serein**. Entre les vélos électriques qui vont plus vite que moi, limite je les embête donc on ne sait plus où se mettre, pourtant on est sur un même territoire. » Parent, périurbain

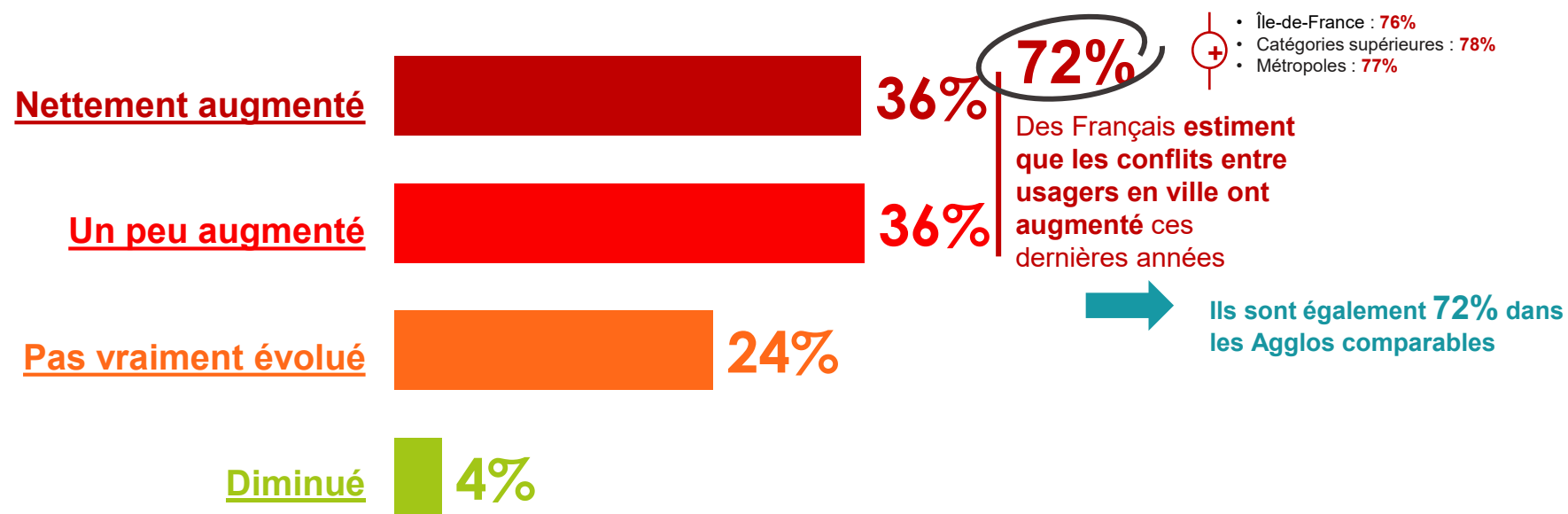
« **Je vends des vélos, mais hors de question que je roule à vélo dans le centre ! C'est trop dangereux !** » Commerçant



Pour plus de 7 Français sur 10, les conflits en ville entre usagers ont augmenté ces dernières années.

Evolution des conflits entre usagers en ville ces dernières années

Base : 4000 répondants



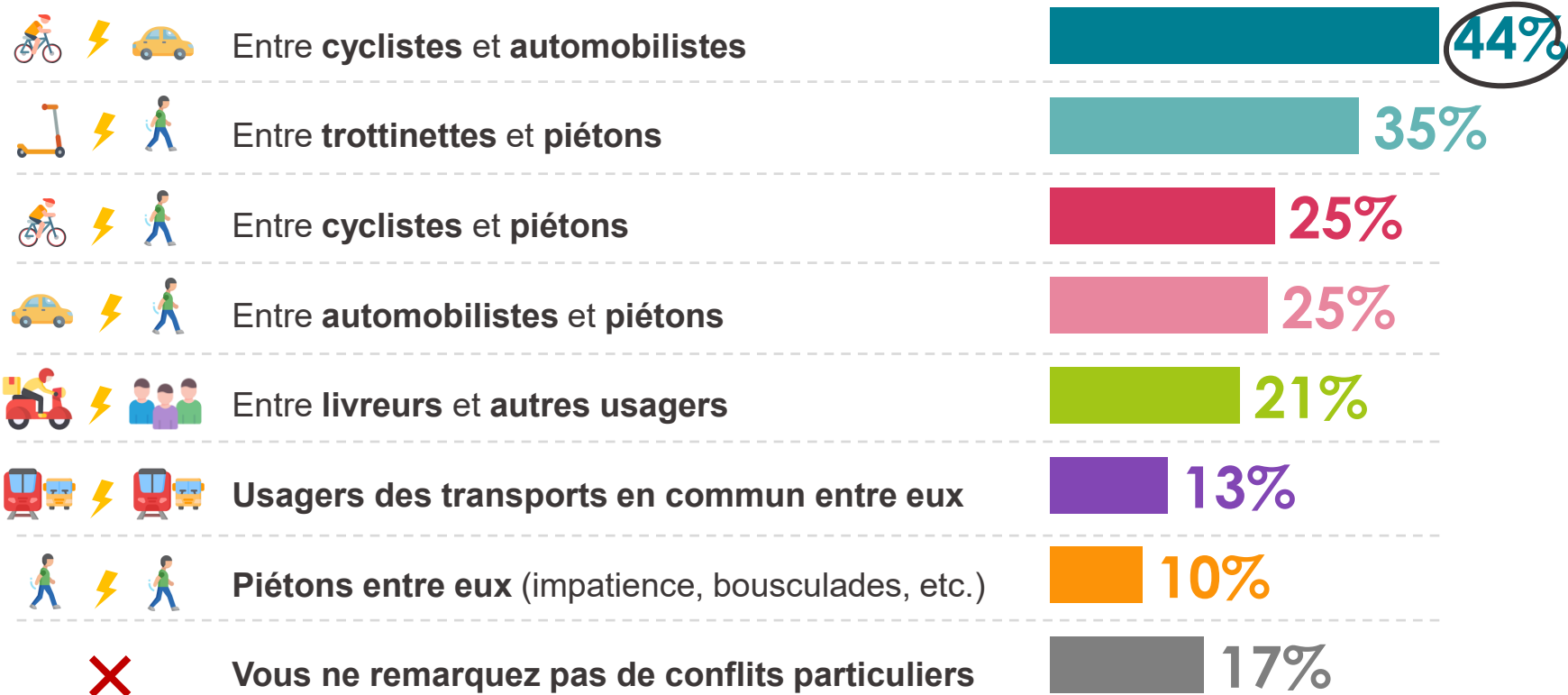
Q22. Selon vous les conflits entre usagers (piétons, cyclistes, automobilistes...) en ville ont...



La guerre de tous contre tous ?

Conflits fréquents en ville

Base : 4000 répondants



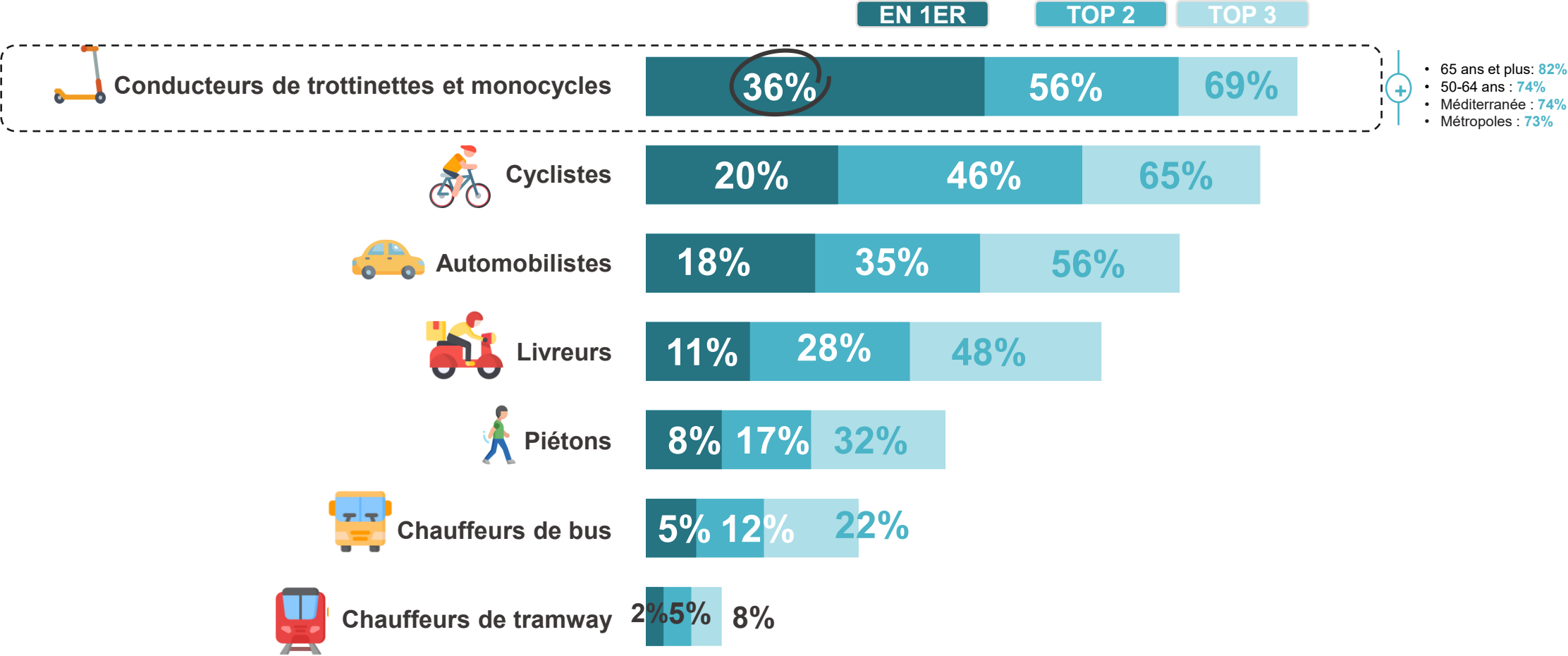
- 50-64 ans : 49%
- Utilisateur régulier de la voiture : 47%
- Métropoles : 50%

La trottinette, le mauvais élève ?

Type d'usagers avec qui la cohabitation est le plus difficile

Base : 4000 répondants

Agglos
comparables



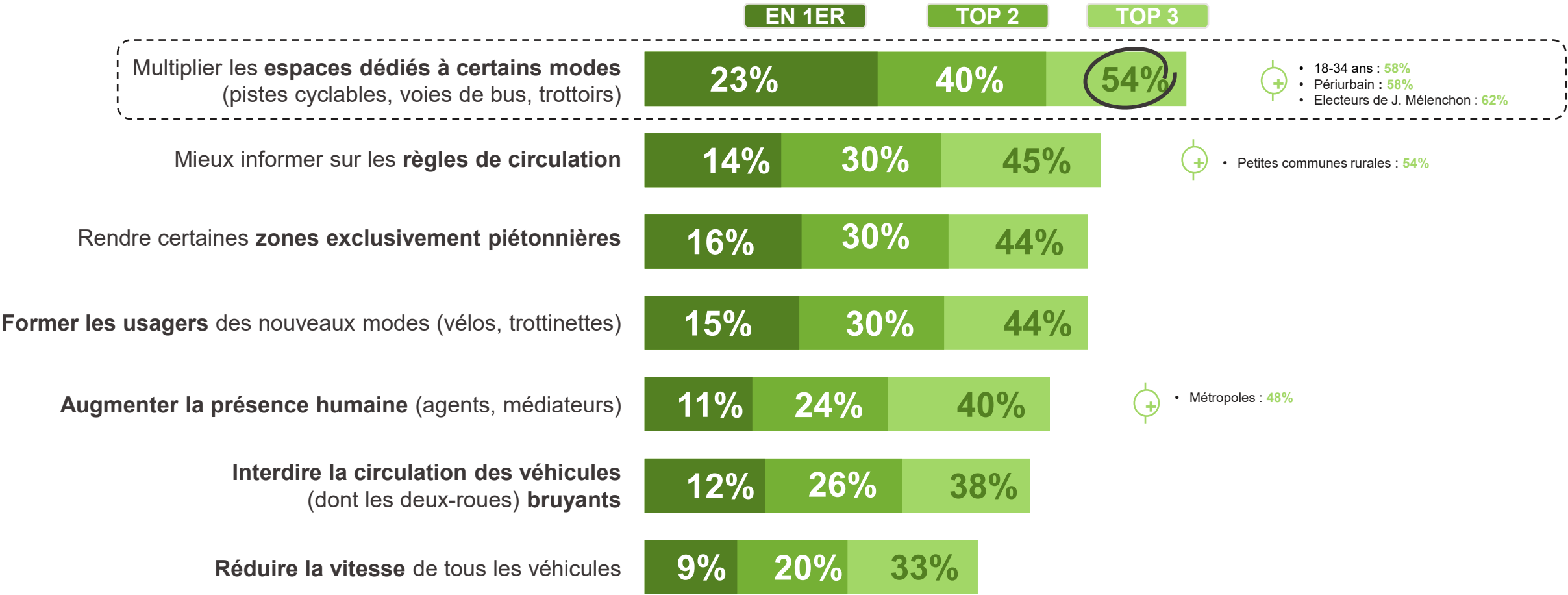
Q24. Lors de vos déplacements en ville, y a-t-il des catégories d'usagers avec lesquelles la cohabitation vous semble plus difficile ?
En 1er ? En 2ème ? En 3ème ?

Séparer plus que ralentir

Mesures efficaces pour améliorer la cohabitation en ville

Base : 4000 répondants

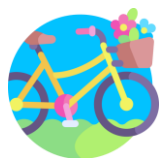
Agglos
comparabl
es



Les mobilités douces dans le centre ville sont perçues comme dangereuses et inconfortables pour un tiers des Français.

Perception mobilités douces en centre-ville

Base : 4000 répondants



AUJOURD'HUI, LES MOBILITÉS DOUCES EN CENTRE-VILLE DE L'AGGLOMÉRATION LA PLUS PROCHE SONT ...

Apaisées et agréables



Stressantes mais utiles



Dangereuses et inconfortables

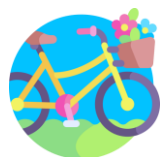


Réservées à certains usagers



Q17. Diriez-vous que les mobilités douces en centre-ville de l'agglomération la plus proche de chez vous (comme le vélo, la trottinette, la marche à pied, les rollers, etc.) sont aujourd'hui plutôt :





Perception mobilités douces en centre-ville – Détails par cibles

AUJOURD'HUI, LES MOBILITÉS DOUCES EN CENTRE-VILLE DE L'AGGLOMÉRATION LA PLUS PROCHE SONT ...

	TOTAL	GAUCHE RADICALE	GAUCHE MODÉRÉE	CENTRE	DROITE CLASSIQUE	EXTRÊME DROITE
Base	4000	597	220	767	251	988
Apaisées et agréables	24%	27% +	27%	28% +	21%	20% -
Stressantes mais utiles	31%	35% +	31%	31%	29%	26% -
Dangereuses et inconfortables	32%	27% -	31%	29% -	36%	41% +
Réservées à certains usagers	13%	11%	11%	13%	15%	13%

+ - : Ecart significatif positif/négatif au seuil de confiance de 90%/95%/99%



Q17. Diriez-vous que les mobilités douces en centre-ville de l'agglomération la plus proche de chez vous (comme le vélo, la trottinette, la marche à pied, les rollers, etc.) sont aujourd'hui plutôt :

Pour les habitants, un modèle qui se cherche encore

Des trajectoires plutôt positives mais la nécessité de trouver un point d'équilibre

Pour les habitants, **les villes contemporaines sont toujours dans une dynamique de transition entre deux états** : le modèle « définitif » n'est pas encore atteint, notamment en ce qui concerne la question des mobilités.

Sur ce point, l'absence de solution évidente et consensuelle à court terme peut occasionner une forme de pessimisme latent concernant la qualité de vie / l'accès aux métropoles.



04

Le transport
en commun,
au cœur de la
politique de
mobilités



A l'inverse, un bon niveau d'attractivité des transports en commun dans ce contexte...

Dans ce contexte, les bus et les trams peuvent apparaître comme des espaces sécurisés et apaisés pour échapper à des flux de mobilité dans lesquels il est parfois difficile de s'inscrire (+ péri-urbains et retraités).

- Le bus ou le tram sont souvent **perçus comme plus lents, plus doux, moins anxiogènes.**
- **Ils permettent plus facilement (vs. les réseaux souterrains par exemple) de profiter de la ville**, de se repérer, ce qui importe grandement aux personnes ayant moins un rapport fonctionnel aux déplacements (visiteurs, retraités).
- Ces derniers permettent en outre de bénéficier d'une **présence humaine appréciée** :
 - **Une présence bienveillante**, en rupture avec le climat dans la ville.
 - **Une source de réassurance pour l'itinéraire trajet** (notamment chez les péri-urbains qui connaissent moins bien la ville ou pour les parents d'enfants en prise d'autonomie dans leurs déplacements),
 - Une source de réassurance en matière de **sécurité** (le soir, dans certains endroits notamment).

“

« **Le bus, c'est un peu une bulle.**
Dehors, tout va trop vite, mais là je
peux souffler, regarder par la
fenêtre, me poser (...) Quand je suis
à vélo je dois faire attention à tout,
là tu peux de te détendre un peu. »
Jeune actif, urbain

« Quand on vient de l'extérieur on
est **quand même content de
reconnaître.** » Péri-urbain,

« Je sais que **je peux laisser mes
enfants monter dans le bus** »
Parent, périurbain



Les TC en tête des priorités d'investissement

Priorité d'investissements des modes de transport dans votre commune/agglomération

Base : 4000 répondants



Les transports en commun



32%

- 65 ans et plus : **35%**
- Femmes : **34%**
- Île de France : **35%**
- Métropoles : **37%**
- Utilisent régulièrement les transports en commun : **38%**
- Electeurs de J. Mélenchon : **38%**



La marche à pied



22%



La voiture



19%



Le vélo



14%

- 35-49 ans : **17%**
- Professions intermédiaires : **18%**
- Electeurs de Y. Jadot : **23%**
- Electeurs de E. Macron : **18%**



Le deux-roues motorisé



2%



La trottinette



2%

Aucun



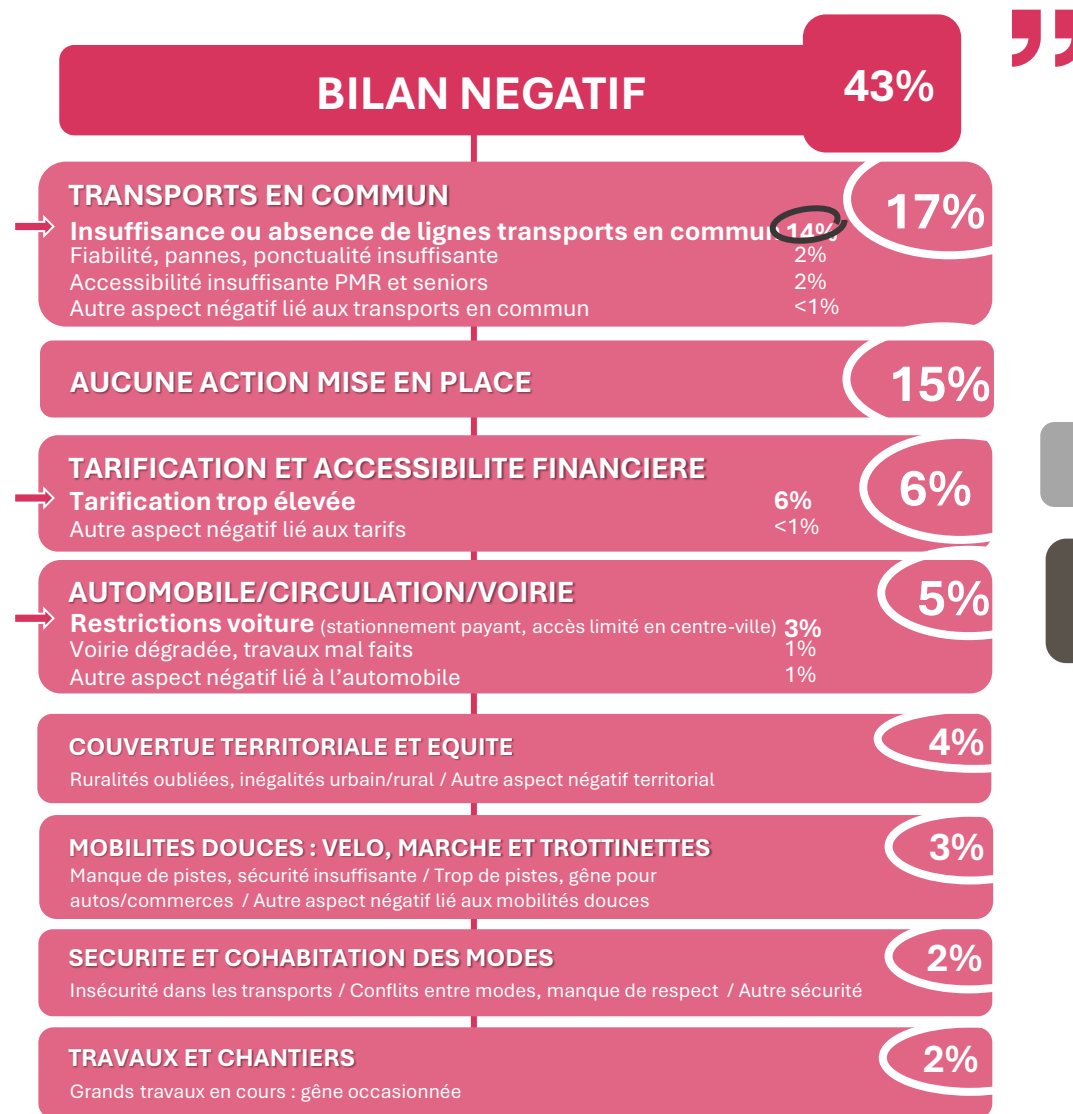
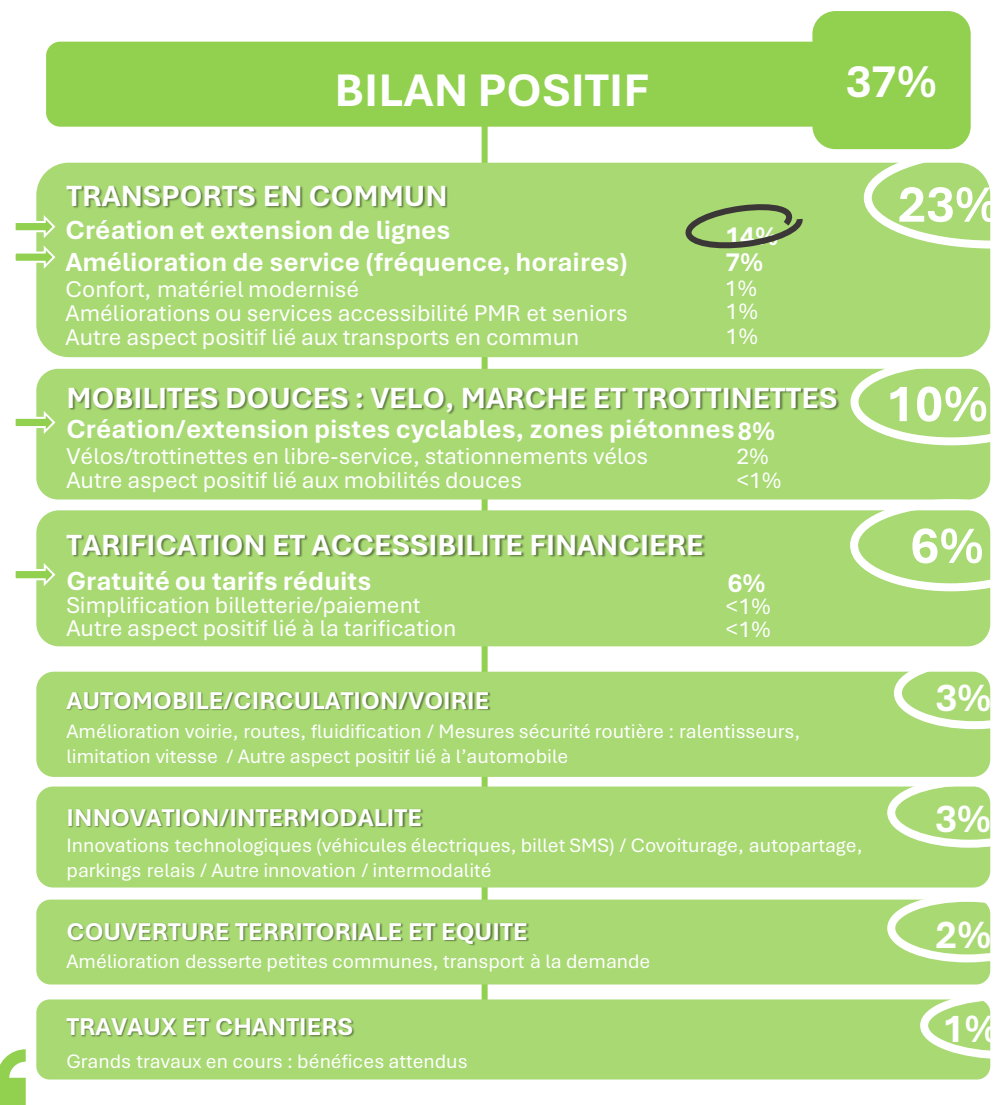
8%



Q21. Quel mode de déplacement souhaiteriez-vous que votre commune/agglomération priorise en termes d'investissements ?



Les TC au cœur des bilans



AUTRES 16%

NSP 11%



Q6. Comment résumeriez-vous tout ce qui a été fait en matière de politique de transports et de mobilité au cours de ces dernières années au sein de votre commune/agglomération ?

Un prix vu par une majorité comme abordable

Prix des transports en commun dans votre commune/agglomération

Base ceux dont la commune/agglomération est desservie par les transports en commun hors ne sait pas : 3223 répondants

Pour rappel
92% résident dans une commune/agglomération desservie par les transports en commun



LE PRIX DES TRANSPORTS EN COMMUN DANS LA COMMUNE/AGGLOMÉRATION EST ...

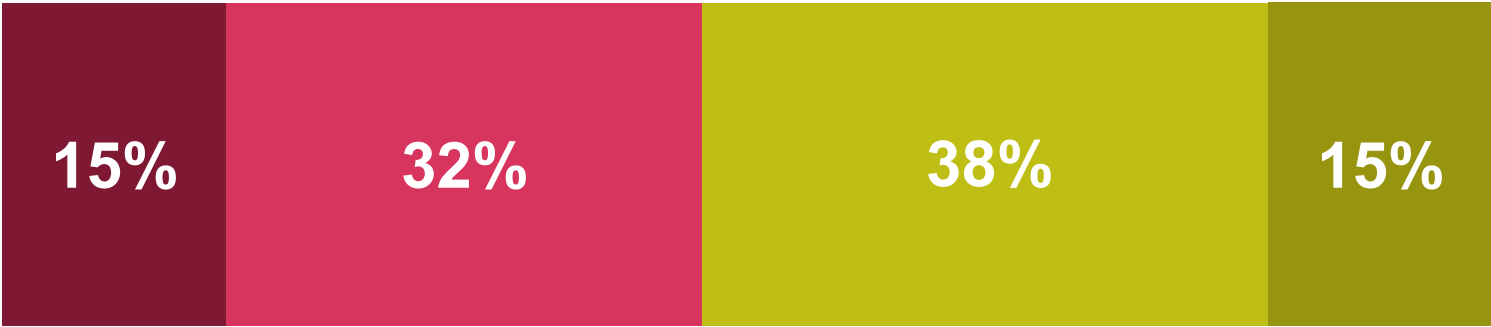
ST CHER



- 35-49 ans : 52%
- Île de France : 54%
- Métropoles : 53%



47%



ST ABORDABLE

53%



- 65 ans et plus : 65%
- Electeurs d'E. Macron : 61%
- Périurbain : 58%
- Petites communes rurales : 64%
- Très petites villes : 64%



Q29. Selon vous, le prix des transports en commun dans votre commune/agglomération est...

Deux priorités : l'offre de TC et ne pas payer plus

Les attentes en matière de financement des Transports en commun

Base ceux dont la commune/agglomération est desservie par les transports en commun : 3661 répondants

Pour rappel

92% résident dans une commune/agglomération desservie par les transports en commun



ST TRANSPORTS EN COMMUN

Ni plus ni moins les transports en commun : je souhaite conserver l'offre actuelle au même tarif

Moins cher les transports en commun même si cela signifie une offre réduite

Plus cher les transports en commun pour des services plus performants

ST IMPÔTS

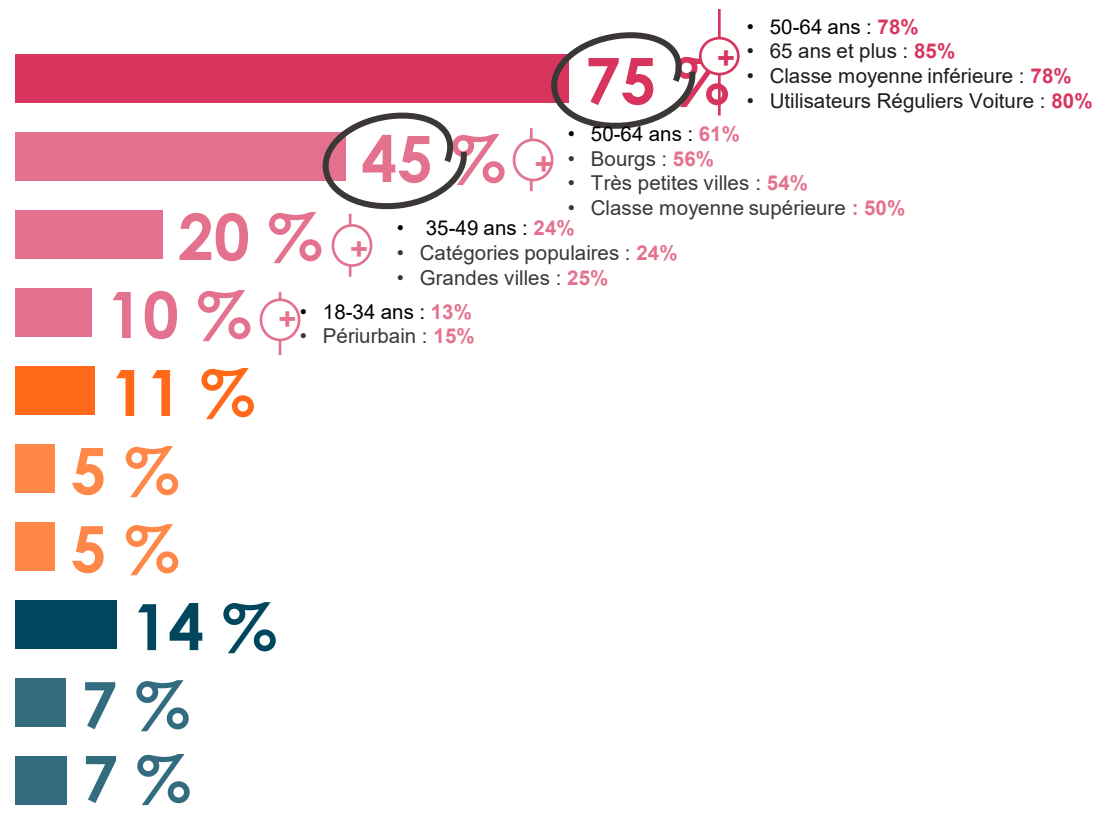
Plus d'impôts pour améliorer l'offre de transports en commun

Plus d'impôts pour diminuer le tarif des transports en commun

ST STATIONNEMENT

Plus cher le stationnement pour améliorer l'offre de transports en commun

Plus cher le stationnement pour diminuer le tarif des transports en commun



Q30. Seriez-vous prêt(e) à payer...

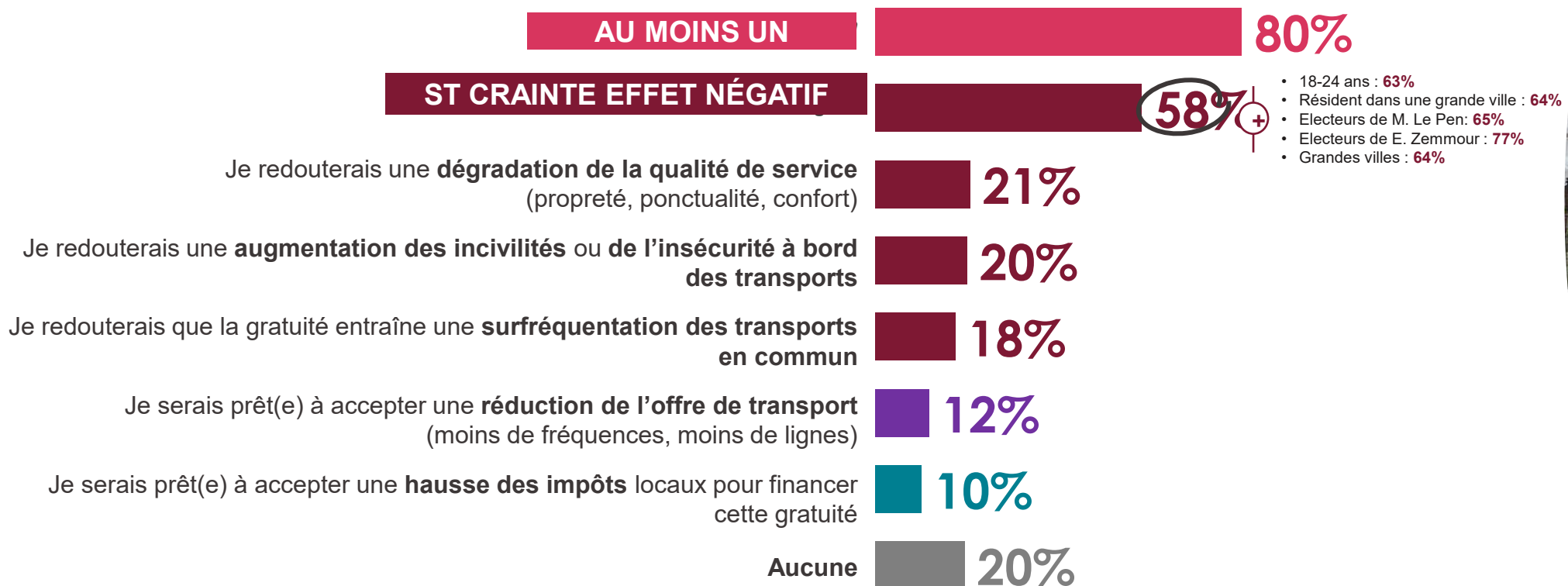
Quelques craintes sur les effets secondaires de la gratuité

Position vis-à-vis de la gratuité des transports en commun dans votre commune/agglomération

Base ceux dont la commune/agglomération est desservie par les transports en commun payants : 3394 répondants

Pour rappel

85% résident dans une commune/agglomération desservie par les transports en commun payants



Q33. Si les transports en commun devenaient gratuits dans votre commune/agglomération, de laquelle de ces affirmations vous sentiriez-vous le plus proche ?

Une appréhension différente de la gratuité selon le territoire

Position vis-à-vis de la gratuité des transports en commun dans votre commune/agglomération – Détails par cibles

	TOTAL	ÎLE-DE-FRANCE	MÉTROPOLIS	PÉRIURBAIN	GRANDES VILLES	VILLES MOYENNES	TRÈS PETITES VILLES	PETITES COMMUNES RURALES	BOURGS
Base ceux dont la commune/agglomération est desservie par les transports en commun	3661	703	634	679	761	481	180	118	105
AU MOINS UN	82%	85% +	83%	82%	83%	82%	72% -	80%	75% -
ST CRAINTE EFFET NÉGATIF	54%	57% +	52%	52%	60% +	49% -	45% -	63% +	45% -
Je redouterais une dégradation de la qualité de service (propreté, ponctualité, confort)	19%	21%	19%	20%	20%	16%	12% -	22%	15%
Je redouterais une augmentation des incivilités ou de l'insécurité à bord des transports	19%	20%	20%	17% -	22% +	19%	17%	26% +	12% -
Je redouterais que la gratuité entraîne une surfréquentation des transports en commun	16%	17%	14%	16%	19%	15%	16%	15%	18%
Je serais prêt(e) à accepter une réduction de l'offre de transport (moins de fréquences, moins de lignes)	11%	11%	10%	12%	9%	14% +	8%	7%	11%
Je serais prêt(e) à accepter une hausse des impôts locaux pour financer cette gratuité	9%	12% +	12% +	10%	8%	8%	3% -	6%	9%
Les transports en commun sont déjà gratuits pour tous dans ma commune/agglomération	8%	4% -	9%	8%	5% -	11% +	16% +	3%	10%
Aucune	18%	15% -	17%	18%	17%	18%	28% +	20%	25% +

+ / - : Ecart significatif positif/négatif au seuil de confiance de 90%/95%/99%

Les TC au cœur des attentes

#1 **Un vrai plébiscite de l'offre de transports** quelque soit le territoire et la sensibilité, l'offre de TC est au cœur des attentes

#2 **La gratuité est une attente secondaire**, elle revient peu dans les groupes quali et dans les questions ouvertes

#3 **Un paradoxe, les citoyens ne sont pas prêts à financer l'offre complémentaire**: les enjeux de pouvoir d'achat limitent l'appétence à payer quelques en soient les modalités

#4 **Deuxième paradoxe le sentiment de sûreté**: les transports en commun sont vus comme une bulle mais le sujet de la sûreté remonte spontanément comme une préoccupation majeure



05

Quelles
attentes pour
demain ?



La multi mobilité comme idéal de mobilité

Idéal de mobilité dans votre commune/agglomération

Base : 4000 répondants



#1

31%

Pouvoir alterner transports en commun, marche, vélo, voiture selon la distance, le temps ou l'humeur



- 35 et plus : **32%**
- 65 et plus : **33%**
- Electeur d'E. Macron : **35%**
- ST Catégorie aisée : **37%**

#2

19%

Pouvoir tout faire à pied car tout serait proche

#3

18%

Pouvoir tout faire en voiture facilement (pas de bouchon, stationnement facile, carburant pas trop cher)

#4

15%

Pouvoir tout faire en transports en commun quel que soit l'heure et la destination

#5

10%

Avoir le moins de déplacements possible

#6

7%

Pouvoir tout faire à vélo

Les TC comme attente principale

Attentes principales en matière de politique de mobilité dans votre commune/agglomération

Base : 4000 répondants

ST TRANSPORTS EN COMMUN

Développer l'offre de transports en commun



- Île de France : 47%
- Métropoles : 45%
- Electeurs de J. Mélenchon: 46%

Améliorer la sécurité dans les transports en commun



- 65 ans et plus : 25%
- Bourgs : 27%
- Périurbain : 25%
- Petites communes rurales : 32%

Diminuer le coût des transports en commun



- 18-24 ans : 15%
- Métropoles : 16%

ST AUTOMOBILE

Fluidifier la circulation automobile



Réduire l'usage de la voiture



ST MOBILITÉ DOUCE

Développer les aménagements pour les piétons



- Electeurs de Y. Jadot : 13%
- Très petites villes: 12%
- 65 ans et plus : 9%

Favoriser le vélo et les mobilités douces



- Electeurs de Y. Jadot : 14%
- Bourgs : 12%

Faciliter le stationnement



Réduire les conflits entre les usagers des différents modes de transport



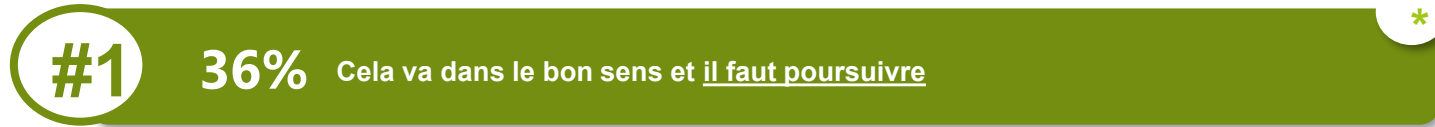
Autre



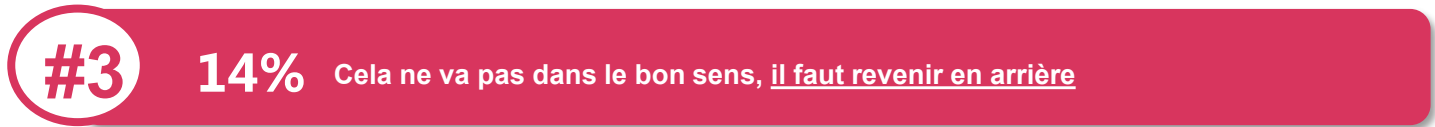
Continuer, dans un rythme ou des formes différentes, pas stopper.

Souhait de continuité de la politique de mobilité de votre commune/agglomération

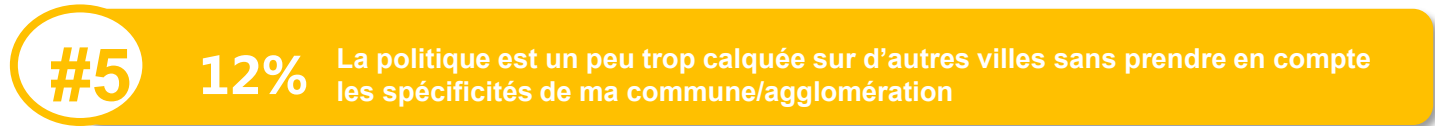
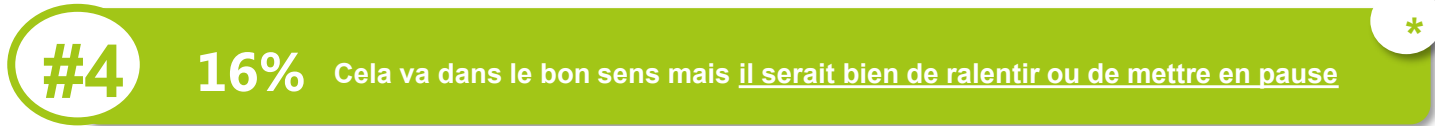
Base : 4000 répondants



- Métropoles : 40%
- Electeurs d'E. Macron : 48%



- Grandes villes : 17%
- IDF: 18%
- Electeurs d'E. Zemmour : 19%
- Electeurs de N. Dupont-Aignan : 23%



53%

Des Français considèrent que **ce qui a été fait ces dernières années en matière de mobilité et de transport** au sein de leur commune/agglomération **va dans le bon sens.** *



Q10. Par rapport à ce qui a été fait ces dernières années au sein de votre commune/agglomération en matière de mobilité et de transport, de quelle affirmation êtes-vous le plus proche ?

Des écarts de sensibilité, mais pas d'opposition

Souhait de continuité de la politique de mobilité de votre commune/agglomération – *Détails par cibles*






	TOTAL	GAUCHE RADICALE	GAUCHE MODÉRÉE	CENTRE	DROITE CLASSIQUE	EXTRÊME DROITE
Base	4000	597	220	767	251	988
#1 Cela va dans le bon sens et <u>il faut poursuivre</u>	36%	37%	44% +	48% +	31% -	31% -
#2 Cela va dans le bon sens mais <u>il serait bien de ralentir ou de mettre en pause</u>	16%	17%	14%	15%	14%	14%
#3 Cela ne me marque pas particulièrement	21%	19% -	23%	17% -	28% +	23% +
#4 Cela ne va pas dans le bon sens, <u>il faut revenir en arrière</u>	14%	15%	7% -	11% -	14%	17% +
#5 La politique est un peu trop calquée sur d'autres villes sans prendre en compte les spécificités de ma commune/agglomération	12%	12%	12%	9% -	13%	14% +

+ / - : Ecart significatif positif/négatif au seuil de confiance de 90%/95%/99%



Q10. Par rapport à ce qui a été fait ces dernières années au sein de votre commune/agglomération en matière de mobilité et de transport, de quelle affirmation êtes-vous le plus proche ?

Un relatif consensus politique sur les mobilités

Nombre moyen de points attribués		TOTAL	GAUCHE RADICALE	GAUCHE MODÉRÉE	CENTRE	DROITE CLASSIQUE	EXTRÊME DROITE
Base		4000	597	220	767	251	988
ST TRANSPORT PUBLIC		44.0	45.5 +	47.2 +	47.0 +	49.0 +	41.6 -
	Développer l'offre de transport public	23.6	23.7	27.2 +	26.0 +	28.3 +	22.2 -
	Diminuer le prix du transport public	20.4	21.8 +	20.0	21.1	20.8	19.4 -
	Réduire le coût du carburant	24.8	21.3 -	16.8 -	20.4 -	22.9	30.8 +
	Mettre en place une politique vélo (création de pistes cyclables, aide à l'achat de vélos, etc.)	17.4	18.7 +	20.1 +	18.6 +	16.4	15.4 -
	Aider l'équipement en voiture électrique pour les plus modestes	13.8	14.6 +	16.0 +	14.0	11.7 -	12.3 -
		100 points					

+ / - : Ecart significatif positif/négatif au seuil de confiance de 90%/95%/99%



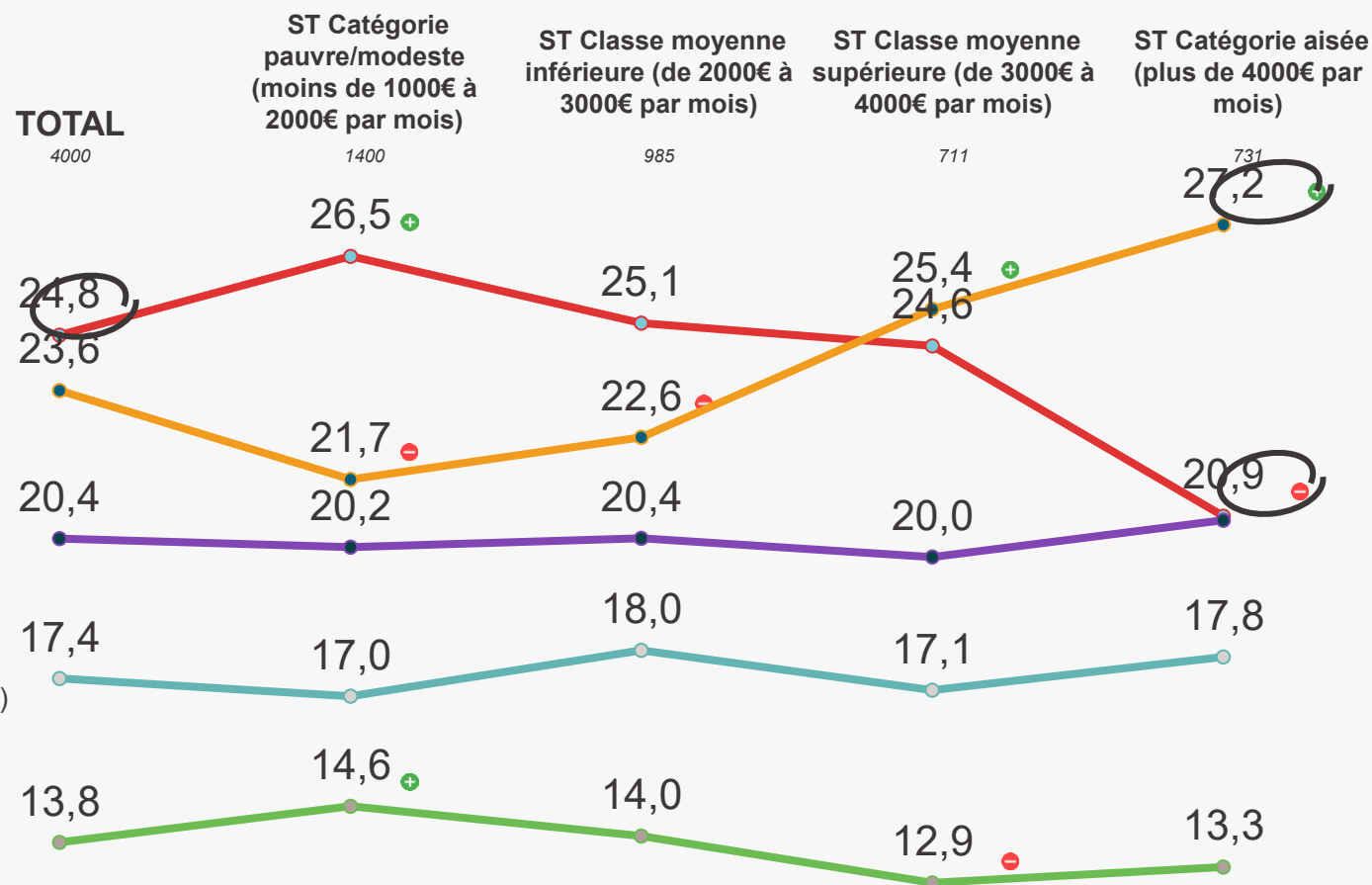
Q36. Imaginons maintenant votre municipalité dispose de 100 000 euros pour aider la mobilité au sein de votre commune, comment souhaiteriez-vous répartir cette somme ... ?

L'attente prix est plus forte sur la voiture que les TC

Souhait de répartition du budget mobilité dans votre commune – Détails par cibles

Nombre moyen de points attribués

Base



+ / - : Ecart significatif positif/négatif au seuil de confiance de 90%/95%/99%



Q36. Imaginons maintenant votre municipalité dispose de 100 000 euros pour aider la mobilité au sein de votre commune, comment souhaiteriez-vous répartir cette somme ... ?

CONCLUSIONS POUR LE PROCHAIN MANDAT



56% des Français souhaitent **réduire la place de la voiture** dans les villes de demain
(notamment les plus jeunes et chez les habitants des grandes villes et métropoles)



Même si l'offre de transport est plus plébiscitée que la baisse des tarifs, il n'y a pas pour autant de volonté (ou de possibilité) de payer plus

➡ **Une demande paradoxale : plus d'offre sans payer plus cher**



Pour améliorer la cohabitation dans la ville de demain, les Français plébiscitent des leviers convergents : **multiplier les espaces dédiés** à certains modes (pistes cyclables, ...), **clarifier les règles de circulation** et **piétonniser** avec discernement.



Pour les Français, l'idéal reste la **multi mobilité** : 31% souhaite alterner entre les transports en commun, la marche, le vélo, la voiture en fonction de la distance, le temps ou l'humeur.
L'offre de TC est l'enjeu principal de cette multimodalité.

