



Les villes où il fait bon rouler

Les résultats de « Raconte-moi ta ville »



WWW.RACONTEMOITAVILLE.COM

Sommaire

EDITO	4
LA MÉTHODE	5
CARTE NATIONALE : OÙ ROULER SEREINEMENT ?	7
PALMARÈS DES VILLES « AUTOPHILES »	8
CLASSEMENT DES VILLES « RACONTE-MOI TA VILLE » PAR CRITÈRE	9
1 // LE STATIONNEMENT	9
2 // LA FLUIDITÉ DU TRAFIC	13
3 // L'ÉTAT DES ROUTES	17
4 // L'INTÉGRATION DES ROUTES DANS LEUR ENVIRONNEMENT ESTHÉTIQUE	20
5 // LA SIGNALISATION ROUTIÈRE	22
6 // LES MOYENS DE TRANSPORT COMPLÉMENTAIRES À L'AUTOMOBILE	23
CLASSEMENT GÉNÉRAL DES VILLES « RACONTE-MOI TA VILLE » PAR CATÉGORIE	27
CARTES RÉGIONALES : CLASSEMENT DES VILLES « RACONTE-MOI TA VILLE » PAR MOYENNE GÉNÉRALE	40
1 // NORD	40
2 // NORD-EST	41
3 // SUD-EST	42
4 // SUD-OUEST	43
5 // NORD-OUEST	44
6 // ÎLE-DE-FRANCE	45
7 // DOM-TOM	46

Opération menée avec le soutien des Automobile Club
membres de l'UNAC
www.stage-points-permis.org





*Par Daniel QUERO, président
Et Pierre CHASSERAY, délégué général*

Oui, il existe encore des villes «autophiles» ! Des villes qui ont fait le choix de ne pas stigmatiser les automobilistes, des villes qui ne tombent pas dans un courant idéologique faussement vert qui ne répond pas aux attentes de mobilité des habitants.

Certes, il n'est pas question de vivre dans un monde du tout-voiture. Mais vouloir occulter l'importance de ce mode de déplacement, c'est faire le choix de restreindre la mobilité des Français. Ce classement, c'est avant tout celui des automobilistes qui ont massivement répondu à l'appel de notre association pour venir apporter leur vision, leur contribution...

Bien évidemment, les six critères sur lesquels nous avons choisi de classer les villes restent majoritairement liés aux principales préoccupations des automobilistes. Stationnement, fluidité, état des routes et signalisation représentent quatre des six critères soumis au vote des Français. Mais parce que nous considérons qu'une ville congestionnée doit développer aussi des modes de transport complémentaires à l'automobile, nous avons souhaité soumettre le critère des moyens de transport complémentaires comme l'un des six critères de ce classement. Et parce qu'une politique de transport efficace ne peut se limiter à une simple vision de mobilité, nous avons soumis aussi au vote un critère esthétique, pour que le chemin des automobilistes, les routes qui nous mènent, soient belles.

Oui, il existe bien des villes «autophiles» ! Bien qu'en grande majorité, les résultats ne restent que très peu satisfaisants. Mais le grand enseignement, c'est qu'il existe encore des villes où il fait bon se déplacer, où il fait bon rouler. Des villes exemples pour toutes celles moins bien classées.

Ce livret n'a d'autre but que de savoir et comprendre. Savoir à travers la voix des automobilistes quelles sont les villes les mieux classées et comprendre pourquoi. Au-delà d'un simple classement qui n'aurait que très peu de sens, nous avons humblement essayé d'analyser ces villes exemples, ces laboratoires de bonnes idées pour les autres.

A tous les automobilistes qui ont participé à cette étude comme à tous les élus qui liront ces pages, nous disons «Merci». Merci surtout à Calais, ville gagnante qui n'étonnera personne et qui prouve que l'on peut être l'une des plus grandes villes de France et développer une politique de déplacement urbaine acceptée de tous. Merci à toutes les autres villes gagnantes de chaque catégorie : Châtelleraut, Dreux, Elancourt, Hérouville-Saint-Clair, Le Creusot, Le Havre, Lorient, Marcq-en-Barœul, Metz, Ozoir-la-Ferrière, Reims, Tourcoing, Vesoul et Villiers-sur-Marne. Nous leur donnons rendez-vous bientôt pour la remise de leur trophée et nous donnons rendez-vous à toutes les autres dans les années à venir, pour les prochains trophées «Raconte-moi ta ville».

Une politique de déplacement n'a de sens que si elle est acceptée de tous et nous y veillons, c'est notre mission. Entendre les automobilistes français, analyser puis proposer, c'est notre rôle.

OBJECTIF

Le 21 janvier 2014, à quelques semaines des élections municipales, «40 millions d'automobilistes» lançait «Raconte-moi ta ville», afin de redonner la parole aux Français et recueillir leur opinion sur les politiques mises en œuvre par leurs élus.

Sur www.racontemoitaville.com, chaque administré était appelé à donner son avis et à noter la politique de mobilité liée à l'automobile dans sa commune.

Le but de ce recensement du jugement des Français n'est évidemment pas de stigmatiser les villes dont la politique de déplacement est la moins bien notée par les administrés, mais au contraire de mettre en valeur celles qui recueillent l'assentiment du plus grand nombre et de faire connaître les mesures et initiatives qu'elles mettent en œuvre pour préserver la mobilité et la «qualité de ville» des habitants. Les bonnes idées doivent être partagées!

NOTATION

«40 millions d'automobilistes» a retenu différents critères de notation permettant d'évaluer la qualité et l'efficacité des politiques municipales relatives à la place de la voiture particulière en ville : 1 // le stationnement, 2 // la fluidité du trafic, 3 // l'état des routes, 4 // l'intégration des routes dans leur environnement esthétique, 5 // la signalisation, 6 // les moyens de transport complémentaires à l'automobile.

Pour chaque critère, le participant pouvait attribuer une note sous forme d'étoile(s) à la ville qu'il sélectionnait (1 étoile étant la moins bonne note et 5 la meilleure). A raison d'un vote maximum autorisé par ville et par participant, le site a comptabilisé en 5 semaines plus de 181 000 notations pour les 513 villes qu'il proposait d'évaluer. Chaque internaute a en moyenne voté pour 3,2 villes.

Ces villes ont été choisies pour leur population (plus de 20 000 habitants) ou leur statut institutionnel (préfecture ou sous-préfecture), et appartiennent aussi bien à la France métropolitaine qu'à l'Outre-Mer.

RÉSULTATS, CLASSEMENT ET TROPHÉES

Ouverte à tous dès le 21 janvier 2014, la notation des villes s'est clôturée le 23 février dernier. A cette date, toutes les villes ayant signé le manifeste «Je n'augmenterai pas la redevance de stationnement» publié par l'association sur le site Internet www.monmairesengagement.com se sont vues accorder une demi-étoile supplémentaire par «40 millions d'automobilistes». Demi-étoile créditée sur la notation moyenne du critère «stationnement». Ainsi, 58 villes ont légitimement bénéficié de ce «bonus» sur leur note.

De cette notation résulte un classement des communes en fonction de l'adhésion des Français à leur politique de mobilité. Un classement intermédiaire a donc été établi pour chaque critère de notation, puis un classement final par catégorie, selon la moyenne générale de tous les critères notés.

Enfin, l'association «40 millions d'automobilistes» tenait à récompenser les villes qui font preuve de la meilleure volonté à l'égard de leurs administrés en termes de politique liée à l'automobile, c'est-à-dire les «Villes Autophiles». Un trophée symbolique sera donc remis aux 3 communes les mieux notées dans chaque catégorie : «les villes

de plus de 100 000 habitants», «les villes de 50 000 à 100 000 habitants», «les villes de 30 000 à 50 000 habitants», «les villes de moins de 30 000 habitants» et «les villes d'Île-de-France». Pour cette dernière catégorie, sont concernées les agglomérations comptant plus de 20 000 habitants (à l'exception de Paris).

LES VILLES RETENUES

Sur les 513 villes soumises au vote des Français, 467 ont été classées. Ainsi, 46 villes ne figurent pas dans le classement, faute de voix ou parce qu'elles n'ont pas reçu un nombre de suffrages suffisant pour être représentatif de l'opinion.

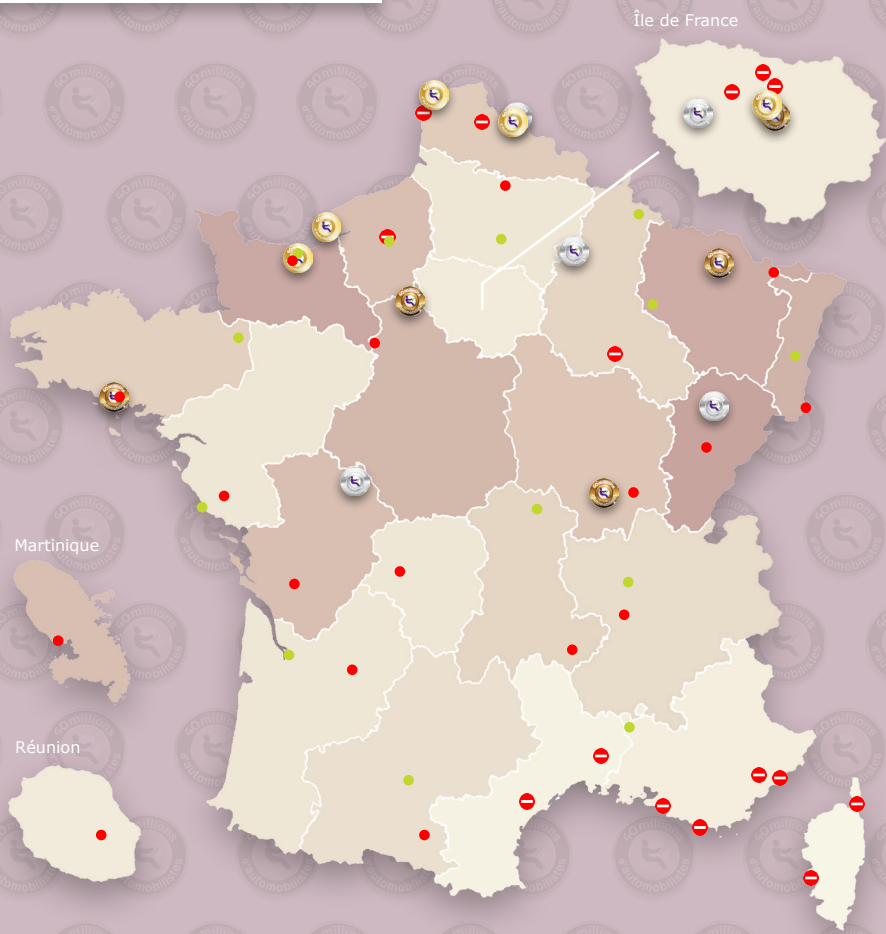
Nous avons en effet estimé qu'en deçà d'un certain nombre de voix (en fonction du nombre d'habitants), il n'était pas pertinent de classer certaines villes. Le nombre minimum de voix pour qu'une ville apparaisse au classement est donc le suivant : pour les villes de plus de 100 000 habitants était exigé un minimum de 300 voix ; pour les agglomérations de 50 000 à 100 000 habitants, 150 voix ; les communes de 30 000 à 50 000 habitants devaient recevoir un minimum de 75 voix et les villes de moins de 30 000 habitants n'étaient pas classées en dessous de 50 voix. De la même manière, la sélection des villes d'Île-de-France qui figurent dans le classement s'est faite selon le minimum de voix exigé en fonction du nombre d'habitants.

Parmi les villes non-classées, on trouve de nombreuses agglomérations d'Outre-mer (Cayenne (Guyane), La Possession (Réunion), Le Lamentin (Martinique), Mamoudzou (Mayotte), Pointe-à-Pitre (Guadeloupe)...). Cela s'explique en grande partie par le peu de relais médiatiques dont l'opération a bénéficié dans ces départements. Les autres villes sont pour la plupart de petites communes (moins de 25 000 habitants), proches de villes de plus grande importance en termes de population (Montigny-lès-Metz (57), Saint-Pol sur Mer (59), Montceau-les-Mines (71), Forcalquier (04)...); on peut donc supposer un report de votes de certaines petites agglomérations vers les plus grandes, où la mobilité représente un enjeu politique plus important pour les élections municipales.



Panneau qui sera décerné aux 3 villes les mieux classées de chaque catégorie

OU ROULER SEREINEMENT ?



RÉGIONS AUTOPHILES

- Ville n°1 dans sa catégorie
- Ville n°2 dans sa catégorie
- Ville n°3 dans sa catégorie
- Ville parmi les 3 moins bien classées dans sa catégorie
- Ville la mieux classée dans sa région
- Ville la moins bien classée dans sa région

Palmarès des villes « autophiles »

CATÉGORIE « VILLES DE PLUS DE 100 000 HABITANTS »



Le Havre



Reims



Metz

CATÉGORIE « VILLES DE 50 000 À 100 000 HABITANTS »



Calais



Tourcoing



Lorient

CATÉGORIE « VILLES DE 30 000 À 50 000 HABITANTS »



Marcq-en-Barœul



Châtelleraut



Dreux

CATÉGORIE « VILLES DE MOINS DE 30 000 HABITANTS »



Hérouville-Saint-Clair



Vesoul



Le Creusot

CATÉGORIE « VILLES D'ÎLE-DE-FRANCE »



Villiers-sur-Marne



Elancourt



Ozoir-la-Ferrière

Classement des villes « autophiles » par critère de notation

1 // LE STATIONNEMENT

La régulation du stationnement dans les villes est un levier essentiel des politiques d'aménagement de l'espace urbain et de la circulation routière. Les choix en la matière reflètent ainsi des conceptions de l'organisation de la mobilité à l'échelle de l'agglomération, qui peuvent être radicalement différentes d'une commune à l'autre.

En matière de stationnement, de nombreux éléments sont à prendre en compte pour évaluer la pertinence et l'efficacité de la politique menée : la capacité à répondre à la demande et aux besoins quantitatifs de la population en fonction des quartiers, la mise en place de tarifs appropriés, l'aménagement et l'entretien des installations techniques et de la signalisation liée au stationnement, le contrôle du respect des dispositifs réglementaires, l'information des usagers...



Borne de stationnement à Cholet

Classement des villes plébiscitées par les Français pour leur politique de stationnement :

Rang	Ville	Moyenne obtenue pour le critère « stationnement »
« Villes de plus de 100 000 habitants »		
1	Le Havre	3,37
2	Le Mans	2,75
3	Orléans	2,72
4	Reims	2,66
5	Mulhouse	2,65
« Villes de 50 000 à 100 000 habitants »		
1	Calais	4,63
2	Tourcoing	3,94
3	Saint-Quentin	3,08
4	Lorient	2,97
5	Villeneuve d'Ascq	2,94
« Villes de 30 000 à 50 000 habitants »		
1	Châtelleraut	3,84
2	Anglet	3,80
3	Dreux	3,78
4	Bourg-en-Bresse	3,59
5	Villefranche-sur-Saône	3,36

« Villes de moins de 30 000 habitants »		
1	Le Creusot	4,58
2	Vesoul	4,36
3	Orange	4,22
4	Rethel	4,20
5	Hérouville-Saint-Clair	4,19
« Villes d'Île-de-France »		
1	Elancourt	3,67
2	Villiers-sur-Marne	3,44
3	Ozoir-la-Ferrière	3,40
4	Yerres	3,27
5	Roissy-en-Brie	3,20

On peut établir des caractéristiques générales qui expliquent cette perception positive de la mise en œuvre du stationnement dans les villes figurant en haut du classement « Raconte-moi ta ville » :

Dans les grandes villes, on remarque un nombre de places de stationnement sur voirie et en sous-sol en cohérence avec les besoins et la demande des automobilistes. Ex : Le centre-ville d'Orléans, commune de 113 000 habitants, dispose de 9 260 places de stationnement sur voirie et de plus de 5 000 places en parking sous-terrain. Au Mans, les automobilistes ont à leur disposition 3 175 places de stationnement sur voirie et 3 350 places en parking sous-terrain dans le cœur de ville, pour une population de 144 000 habitants.

Dans les moyennes et grandes agglomérations, le stationnement est le plus souvent payant en centre-ville, mais dans les villes plébiscitées, la politique tarifaire est généralement avantageuse : le prix moyen de l'heure de stationnement y est inférieur à la moyenne nationale (1,80€/h). Par exemple, une heure de stationnement sur voirie coûte 1,20€ à Orléans, 1,20€ à Dreux, 1,15€ à Mulhouse...

Mais surtout, on y trouve un certain nombre de places bénéficiant de la gratuité (2 500 places gratuites dans le cœur de ville Orléanais, 800 places dans le centre-ville du Mans) ou d'une période de gratuité (2h de stationnement gratuit dans le centre-ville de Mulhouse le mercredi, 15 minutes gratuites à Orange et à Vesoul sur le stationnement payant du centre-ville...).



Panneaux de signalisation dynamique à Tourcoing

Enfin, certaines agglomérations – surtout parmi les petites et moyennes villes, y compris en région parisienne – continuent à réglementer leur stationnement à l'aide des « zones bleues », c'est-à-dire que le stationnement est gratuit en cœur de ville, mais limité dans le temps (30 minutes à 1h30), comme à Lorient, Anglet, Elancourt ou encore Yerres.

Les dispositifs de stationnement tels la « période de gratuité » ou la « zone bleue » favorisent l'accès aux centres villes et aux commerces de proximité, tout en maintenant un taux de rotation élevé et en dissuadant les « voitures ventouses ».



INTERVIEW de Natacha BOUCHART, sénatrice-maire de la ville de Calais, primée « Ville Autophile » dans la catégorie « villes de 50 000 à 100 000 habitants ».

Madame le Maire, comment expliquez-vous que les automobilistes aient plébiscité votre ville ?

L'amélioration des conditions de déplacement dans la ville a été une priorité dès mon élection. Le nombre de véhicules par famille augmente, ce qui entraîne de nouvelles problématiques en termes de stationnement et de circulation. À pied, en bus, à vélo ou en voiture, nous souhaitons que chacun puisse se déplacer facilement. Nous avons donc étudié les plans de circulation et de stationnement et amélioré l'offre de transports afin de fluidifier la circulation.

Y-a-t-il eu des projets réalisés qui ont selon vous recueilli l'adhésion des automobilistes ?

La diminution du montant de la sanction financière en cas de non règlement du stationnement intéresse particulièrement les automobilistes. C'est pourquoi, suite à l'adoption de la dépenalisation des PV de stationnement, j'ai annoncé que je diminuerais le coût du PV de 17€ à 11€ à Calais. Nous avons également fait beaucoup d'efforts sur les transports doux : une navette gratuite (la Balad'in), une navette fluviale (la Majest'in) et des vélos en libre-service (les Vel'in).

Votre classement n'est-il pas la preuve que l'on peut réussir à ne pas faire vivre l'enfer aux automobilistes, même dans l'une des plus grandes villes de France, où l'on imagine aisément les problématiques de déplacements ?

J'ai fait le choix à Calais dès 2008 de proposer la gratuité : sur plus de 50 000 places de stationnement, seules 615 places sont payantes et ces dernières bénéficient même du premier quart d'heure gratuit. Les centres commerciaux à l'extérieur ou en périphérie de la ville attirent beaucoup plus d'automobilistes, car ces zones proposent des parkings entièrement gratuits. Toute la stratégie repose donc sur l'équilibre entre places payantes et stationnement gratuit.

Aujourd'hui, nous allons instaurer en centre-ville - après le quart d'heure gratuit auquel nous restons attachés - le paiement de 10 centimes contre 6 minutes de stationnement et toujours un tarif de l'heure à 1€.

D'autres villes comparables à Calais auraient sans doute aimé recueillir la même adhésion des Français. Sur quels piliers reposent selon vous l'alchimie entre « qualité de ville » des riverains et besoin de mobilité des automobilistes dans les villes les plus peuplées de France ?

Nous sommes, à Calais, à l'écoute des besoins et des demandes des automobilistes, mais aussi des piétons et des cyclistes. Les réunions que nous organisons dans les quartiers sont le meilleur moyen de répondre aux attentes des riverains notamment en améliorant la signalisation routière pour la sécurité de tous. Je suis convaincue que les intérêts de chacun peuvent être conciliés, mais il faut du temps et aussi une forte volonté politique !

C'est dans cet esprit qu'a abouti en 2010 une réflexion portant sur les Vel'in, service de vélos en libre-service à Calais, le premier de la région Nord-Pas-de-Calais. Les Calaisiens ont immédiatement adopté ce mode de transport et son succès a même imposé de passer de 18 à une quarantaine aujourd'hui le nombre de stations. Inaugurée en juin 2013, la Majest'in répond à la même volonté : diversifier les déplacements, cette fois en utilisant le canal. Pour les Calaisiens, écoliers et touristes, la Majest'in est un moyen original de découvrir la ville et un formidable outil pédagogique. La ville est donc ouverte aux modes de transport écologiques sans pénaliser les automobilistes !



INTERVIEW de Rodolphe THOMAS, maire de la ville de Hérouville-Saint-Clair, primée « Ville Autophile » dans la catégorie « villes de moins de 30 000 habitants ».

Monsieur le Maire, comment expliquez-vous que les automobilistes aient plébiscité votre ville ?

J'explique cela par une prise en compte de la demande des habitants de pouvoir avant tout circuler et stationner dans les meilleures conditions. J'ai pour cela engagé un plan de rénovation urbain qui vise à améliorer la mobilité de mes administrés. A l'inverse de ceux qui souhaitent annihiler la place de la voiture en ville, j'ai voulu au contraire intégrer le véhicule dans la politique de déplacement, car la mobilité est essentielle à l'emploi.

Bien que l'on ait un tramway, il fallait qu'il ne soit pas antinomique à la voiture. C'est pourquoi, dans le cadre du plan de rénovation urbain, nous souhaitons à Hérouville-Saint-Clair qu'il y ait entre une place et demie et deux places de stationnement par logement.

Y a-t-il eu des projets réalisés qui ont, selon vous, recueilli l'adhésion des automobilistes ?

Avant tout, c'est le stationnement, car un centre-ville ne peut fonctionner que sur une politique de stationnement réussie. Dans ma ville, tout le stationnement est gratuit et nous sommes attachés à ce principe.

La ville de Caen, dont Hérouville-Saint-Clair est limitrophe, souffre d'un manque d'activité économique et commerciale, notamment due à la volonté de chasser les automobilistes de la ville. Une ville a besoin de respirer, mais aussi d'écouter les attentes des automobilistes. C'est pourquoi nous avons réussi à aménager des pistes cyclables et des allées piétonnes, sans pour autant renoncer à la place essentielle de l'automobile.

La présence du tramway est-elle, selon vous, un atout pour votre ville ou une contrainte au quotidien ?

C'est un atout pour attirer des entreprises et de l'activité de secteur tertiaire. Mais ce n'est pas antinomique avec le déplacement automobile, à condition qu'une politique de mobilité cohérente soit mise en place.

D'autres villes comparables à Hérouville-Saint-Clair auraient sans doute aimé recueillir la même adhésion des Français. Sur quels piliers reposent, selon vous, l'alchimie entre « qualité de ville » des riverains et besoin de mobilité des automobilistes ?

Avant tout, il faut arrêter de taxer les automobilistes. L'automobile est un levier de modernité, l'automobile est un levier de déplacement, l'automobile est un levier d'emploi. Il ne faut pas que l'automobile soit la vache à lait des élus. C'est un moyen de déplacement et de bien-être, c'est un moyen de préserver l'emploi.



Nota Bene: Parmi les villes figurant en tête du classement « Raconte-moi ta ville » pour le critère « stationnement », Bourg-en-Bresse, Calais, Hérouville-Saint-Clair, Le Havre, Le Mans, Mulhouse, Orange, Orléans, Saint-Quentin, Tourcoing, Vesoul, Villefranche-sur-Saône et Villiers-sur-Marne se sont engagées via l'opération « Mon maire s'engage » (www.monmairesengage.com) à ne pas augmenter le montant de la redevance post-stationnement au-delà du montant actuel de l'amende de stationnement (17€). A ce titre, « 40 millions d'automobilistes » leur a attribué une demi-étoile supplémentaire sur la notation moyenne du critère « stationnement ».

De manière générale, les communes récoltant le meilleur assentiment de la part de leurs administrés au sujet de la politique de stationnement mise en œuvre sont les petites communes (moins de 50 000 habitants). Sans surprise, c'est dans les grandes agglomérations (plus de 100 000 habitants) que le stationnement pose le plus de problème au quotidien.

Mais les écarts de notations tendant à prouver qu'à ville comparable, il est possible d'optimiser une politique de stationnement en adéquation avec les besoins et les attentes des automobilistes.

2 // LA FLUIDITÉ DU TRAFIC

La fluidité du trafic routier est un des paramètres qui traduit le mieux la politique générale de circulation routière mise en œuvre par la municipalité. Chaque décision liée à la circulation a un impact sur la fluidité du trafic de façon positive ou négative. Ainsi, l'aspect le plus visible d'une politique de circulation inadaptée est l'encombrement des infrastructures routières, qui a des répercussions économiques, sociales et environnementales à l'échelle de l'agglomération.

Des études ont été menées¹ et ont expertisé le coût annuel pour « les déplacements quotidiens dans les 13 plus grandes zones urbaines françaises ». Ce coût est estimé à 5,9 milliards d'euros, coûts directs et indirects confondus.

Au total, les embouteillages coûteraient annuellement à chaque foyer français 677€. Chaque automobiliste passe, toujours selon ces études, « 47 heures en moyenne » coincé dans le trafic.


Les villes plébiscitées par les Français pour l'efficacité de leur politique en matière de fluidification du trafic routier sont :

Rang	Ville	Moyenne obtenue pour le critère « fluidité du trafic »
« Villes de plus de 100 000 habitants »		
1	Le Havre	2,92
2	Reims	2,83
3	Angers	2,60
4	Amiens	2,54
5	Brest	2,47

¹ Etudes menées par l'institut de recherche CEBR (Centre for Economics and Business Research), basé à Londres, et l'INRIX, une société d'info-traffic américaine.

« Villes de 50 000 à 100 000 habitants »		
1	Calais	3,56
2	Tourcoing	3,48
3	Bourges	3,14
4	Arles	3,10
5	Cholet	2,95
« Villes de 30 000 à 50 000 habitants »		
1	Châtelleraut	4,15
2	Montluçon	3,47
3	Draguignan	3,30
4	Marcq-en-Barœul	3,12
5	Aurillac	3,10
« Villes de moins de 30 000 habitants »		
1	Le Creusot	4,41
2	Villefontaine	4,25
3	Autun	4,12
4	Bressuire	4,00
5	Vesoul	4,00
« Villes d'Île-de-France »		
1	Le Mée-sur-Seine	3,50
2	Savigny-le-Temple	3,50
3	Villiers-sur-Marne	3,47
4	Elancourt	3,44
5	Yerres	3,36

Les moyennes et grandes villes plébiscitées par les Français pour la fluidité de leur trafic ont la particularité de faire état d'une densité de population relativement faible par rapport aux agglomérations de même rang (Amiens, Cholet...) et de bénéficier – comme à Angers, Amiens, ou Châtelleraut – d'un réseau routier performant en termes de distribution des flux vers et en dehors de la ville.



Les villes de région parisienne, quant à elles, doivent la fluidité de leur trafic à leur morphologie urbaine et à leur statut « résidentiel » : Le Mée-sur-Seine, ou dans une moindre mesure, Villiers-sur-Marne et Yerres ont été en partie construites selon un schéma « en damier » et sont constituées de nombreux quartiers pavillonnaires, peu concernés par la congestion dans la mesure où les riverains travaillent à l'extérieur de la ville, et cela malgré la forte densité de population que l'on peut y trouver.

Structure d'une ville construite selon un schéma en « damier »



INTERVIEW Jacques-Alain BENISTI, maire de la ville de Villiers-sur-Marne, primée «Ville Autophile» dans la catégorie «villes de la Grande Couronne parisienne».

Monsieur le Maire, comment expliquez-vous que les automobilistes aient plébiscité votre ville ?

Depuis que je suis Maire, je mène une politique de relations apaisées entre automobilistes et piétons :

- Favoriser le stationnement et la fluidité de la circulation pour les automobilistes ;
- Proposer des alternatives à la circulation automobile : voies cyclables, mise en place de navettes gratuites.

Tout ceci favorise une bonne cohabitation entre les uns et les autres.

Y a-t-il des projets réalisés qui ont selon vous recueilli l'adhésion des automobilistes ?

Sans nul doute, la rénovation de parkings en centre-ville et la mise en place en surface du stationnement payant à prix modiques (première demi-heure gratuite) favorise la rotation des véhicules et offre plus de possibilité de stationnement. Mais aussi la réalisation d'une voie de contournement de la ville qui évite aux automobilistes de traverser le centre-ville.

Votre classement n'est-il pas la preuve que l'on peut réussir à ne pas faire vivre l'enfer aux automobilistes, même dans une ville extrêmement proche de la capitale ?

Tout à fait, d'autant que la proximité de Paris favorise les embouteillages, notamment sur la A4 avec des répercussions en ville que nous arrivons à contenir. Donc, je suis très satisfait de ce résultat qui pourrait être meilleur si la Région Île-de-France remplissait pleinement son rôle en proposant aux usagers des transports en commun dignes de ce nom.

D'autres villes comparables à Villiers-sur-Marne auraient sans doute aimé recueillir la même adhésion des Français. Sur quels piliers selon vous l'alchimie entre « qualité de ville » des riverains et besoin de mobilité des automobilistes ?

Villiers est à la fois une ville urbaine et résidentielle, une ville verte.

Il ne faut pas catégoriser et opposer automobilistes et piétons. Ce sont souvent les mêmes ! C'est donc sur une politique équilibrée, favorisant tout autant la circulation automobile que les modes alternatifs que repose le succès de notre ville.

Contrairement au schéma « en damier », l'organisation de l'espace urbain « en étoile » (ou de forme radio-centrique), a tendance à faire converger les flux routiers vers le centre de l'agglomération. Aussi, dans les villes présentant cette morphologie, cela a été compensé par la création d'infrastructures routières permettant le contournement de la ville pour le trafic de transit (rocade de contournement à Amiens, Cholet, Châtellerault...) ou de traverser la ville sans emprunter les axes de desserte du cœur de ville (les voies sur les berges de la Maine à Angers, les quais sur les bords du Cher à Montluçon, les avenues longeant le Canal de la Marne à Bar-le-Duc...).

La plupart des villes en tête du classement pour le critère « fluidité du trafic » ont également en commun d'avoir une politique de stationnement bien perçue par

leurs administrés, et donc d'avoir reçu de bonnes notes sur ce critère : Bourges, Cholet, Châtellerauld, Le Mée-sur-Seine, Bressuire, et Le Creusot, à titre d'exemple, mènent une politique favorisant un taux de rotation important sur les emplacements de stationnement et donc une facilité d'accès au stationnement, car «une voiture qui ne roule pas, c'est une voiture qui n'encombre plus l'espace de circulation».



Place de la République à Vesoul

De même, dans le cadre de la politique de déplacement des communes (à travers les SCoT² et PDU³), on trouve une véritable volonté de la municipalité de répondre aux attentes et aux besoins de leurs administrés. Ainsi, le SCoT de Cholet reconnaît que «la voiture est considérée comme le moyen de déplacement le plus adapté pour se déplacer» dans la ville et la politique des transports mise en œuvre par la municipalité s'inscrit en cohérence avec ce constat.

Dans cette optique, les municipalités procèdent régulièrement à des études pour s'assurer de l'efficacité du plan de circulation en termes de fluidité du trafic et n'hésitent pas à mettre en place des solutions alternatives aux itinéraires principaux en cas de congestion des axes (ex : plan de report de circulation à Montluçon). La fluidité est aussi favorisée par le choix des aménagements et équipements routiers : construction d'un nouveau pont pour scinder les flux routiers vers le centre-ville d'Amiens, carrefours équipés de feux tricolores s'adaptant à la densité du trafic routier à Montluçon, préférence pour les carrefours giratoires au Creusot...



Focus

LE RÉAMÉNAGEMENT DE LA RUE D'ABBEVILLE À AMIENS

La rue d'Abbeville est un long axe de circulation sur lequel bus, voitures et vélos se partagent l'espace routier. Jusqu'en 2012, on assistait régulièrement à des épisodes de congestion sur cette route, car elle était équipée de pas moins de 7 feux tricolores.

Pour fluidifier le trafic, la municipalité a fait le choix de supprimer ces feux, de les remplacer par des giratoires et de créer une voie centrale dédiée à la circulation des bus, sans pour autant supprimer de voies de circulation dédiée aux automobilistes. Auparavant, les zones d'arrêt de bus empiétaient sur les voies de circulation, stoppant le trafic et générant des embouteillages. Depuis le réaménagement de la rue, la circulation s'est améliorée : grâce à la voie centrale supplémentaire, les arrêts fréquents des bus ne ralentissent plus la circulation automobile et les giratoires favorisent la fluidité et la régularité du trafic.



² Schéma de Cohérence territoriale

³ Plan de Déplacement urbain

3 // L'ÉTAT DES ROUTES

La chaussée constitue un patrimoine qui demande un entretien régulier pour que celle-ci résiste à l'usure liée au passage des véhicules et aux dégâts causés par les événements climatiques. L'entretien de la voirie routière relève majoritairement de la responsabilité de la mairie sur le territoire de la commune.

De la qualité de l'entretien réalisé dépendent à la fois le confort des usagers (une chaussée détériorée peut en effet provoquer des nuisances sonores pour les riverains, en particulier lors du passage de véhicules lourds) et leur sécurité. A ce titre, le mauvais état général des routes françaises est pointé du doigt par l'EURORAP⁴ comme une des causes principales de l'accidentologie très élevée sur le réseau secondaire et en agglomération.

Pour évaluer la politique relative à l'entretien de la voirie, il faut tenir compte du nettoyage des routes (enlèvement des débris qui peuvent endommager les véhicules, voire provoquer des sorties de route) et des travaux de remise en état (reprises du revêtement, nivellement, restauration).

Les villes plébiscitées par les Français pour leur politique d'entretien des routes :

Rang	Ville	Moyenne obtenue pour le critère «état des routes»
« Villes de plus de 100 000 habitants »		
1	Le Havre	3,15
2	Lyon	3,14
3	Clermont-Ferrand	3,09
4	Metz	3,08
5	Caen	3,07
« Villes de 50 000 à 100 000 habitants »		
1	Calais	3,61
2	Tourcoing	3,60
3	Quimper	3,32
4	Villeneuve d'Ascq	3,30
5	Belfort	3,29
« Villes de 30 000 à 50 000 habitants »		
1	Marcq-en-Barœul	3,75
2	Wattrelos	3,67
3	Châtellerault	3,46
4	Six-Four-les-Plages	3,40
5	Compiègne	3,33

⁴ EURORAP : European road Assessment Programme

« Villes de moins de 30 000 habitants »		
1	Lambersart	4,00
2	Sélestat	4,00
3	Saint-Lô	3,87
4	Saint-Dizier	3,85
5	Hérouville-Saint-Clair	3,77
« Villes d'Île-de-France »		
1	Neuilly-sur-Seine	3,90
2	Puteaux	3,82
3	Yerres	3,73
4	Vincennes	3,69
5	Elancourt	3,67

Toutes les villes situées en tête du classement « Raconte-moi ta ville » pour le critère « état des routes » prêtent une attention toute particulière à la propreté et à l'entretien courant de la voirie dans le cadre de la préservation du patrimoine viaire, qu'il s'agisse de petites communes (le service « Priorité cadre de vie » à Sélestat, Lambersart...) ou d'agglomérations plus grandes (la ville de Lyon a mis en place des « Brigades d'intervention d'urgence » pour assurer la maintenance de la voirie et répondre aux attentes des habitants dans les plus brefs délais). C'est d'autant plus vrai lorsque la commune doit préserver son attractivité touristique, principal moteur de son économie (Six-Fours-les-Plages...).

Les villes de plus grande envergure ou disposant de moyens financiers plus importants investissent régulièrement dans de nouveaux équipements routiers (Puteaux, Clermont-Ferrand...) ou réaménagent l'espace public en fonction des besoins (Quimper, Neuilly-sur-Seine...), aussi bien en faveur des automobilistes que des piétons et cyclistes. Les plus entreprenantes n'hésitent pas à restaurer des quartiers entiers dans le cadre des politiques de rénovation et de revitalisation des centres villes, pour en renforcer l'attractivité et l'accessibilité (Wattrelos) et même à repenser entièrement leur plan de déplacement urbain pour favoriser le partage de l'espace routier entre toutes les catégories d'usagers de la route ; c'est le cas notamment à Belfort.

De manière générale, tous les investissements réalisés par les municipalités pour améliorer l'urbanisme et la qualité de vie des habitants ont influé de façon positive sur la qualité des infrastructures routières. Pour chaque nouvel aménagement, la chaussée a été restaurée ou reconstruite en utilisant les matériaux et technologies les plus récents. Ce phénomène est particulièrement visible ces dernières années avec le développement des réseaux de transports urbains tels les tramways et les bus (Clermont-Ferrand à partir de 2006, Lyon dès 2001 et encore actuellement Wattrelos ou Belfort...).





INTERVIEW de Bernard GERARD, député-maire de la ville de Marcq-en-Barœul, primée « Ville Autophile » dans la catégorie « ville de 30 000 à 50 000 habitants ».

Monsieur le Maire, comment expliquez-vous que les automobilistes aient plébiscité votre ville ?

Sans doute parce que Marcq-en-Barœul est perçue pour ce qu'elle est réellement, c'est à dire une ville homogène et équilibrée, riche de ses différents quartiers, qui reste accessible à tous au cœur même de la métropole lilloise. L'automobile, qui reste un moyen de transport incontournable pour une majorité de nos concitoyens, y a naturellement toute sa place, même si nous n'hésitons pas à sanctionner les comportements abusifs.

Y a-t-il eu des projets réalisés qui ont, selon vous, recueilli l'adhésion des automobilistes ?

Les automobilistes apprécient que la préservation du potentiel de stationnement soit systématiquement au cœur de nos réflexions dans chaque projet urbain que nous menons. Dans le même esprit, je pourrais également citer la mise en place de zones bleues dans les quartiers commerçants ou encore l'éclairage du Grand Boulevard, que la Ville a pris l'initiative de rénover dans un souci de sécurité.

Votre classement n'est-il pas la preuve que l'on peut réussir à ne pas faire vivre l'enfer aux automobilistes, même dans une ville importante en nombre d'habitants ?

A l'inverse de ceux qui tendent à considérer l'automobiliste comme un ennemi à chasser des villes, nous estimons qu'une utilisation raisonnée de la voiture en ville est non seulement incontournable, mais qu'elle est même nécessaire à l'attractivité d'une commune, notamment sur le plan économique.

Outre le fait d'être attentif aux capacités de stationnement, nous veillons notamment à permettre une fluidité du trafic en portant une attention particulière à une bonne synchronisation des feux. On peut également souligner l'attention et la réactivité des services municipaux en matière d'entretien des voiries, allant au-delà de nos strictes compétences.

D'autres villes comparables à Marcq-en-Barœul auraient sans doute aimé recueillir la même adhésion des Français. Sur quels piliers reposent, selon vous, l'alchimie entre « qualité de ville » des riverains et besoin de mobilité des automobilistes ?

Les réflexions et les projets que nous menons pour préserver et valoriser le cadre de vie intègrent systématiquement la question incontournable de la mobilité, y compris celle des automobilistes. Chaque reconstruction de voirie s'accompagne d'une intégration paysagère de qualité.

Mais la Ville promeut également un ensemble de mesures visant à élargir la palette de solutions de mobilité pour les habitants. Elle a par exemple mis en place une navette dénommée TULIP dédiée au transport des personnes âgées vers les clubs d'âinés. Elle a également été pionnière en matière de promotion du covoiturage, avec la mise en place d'un site Internet dédié, favorise l'usage du véhicule électrique avec l'accès gratuit à 4 bornes de recharge, et encourage des initiatives telles qu'Auto Solidaire, association qui permet à des personnes en difficulté d'avoir accès à un véhicule pour accomplir leurs démarches.

4 // L'INTÉGRATION DES ROUTES DANS LEUR ENVIRONNEMENT ESTHÉTIQUE

A l'échelle nationale, l'intégration de la dimension paysagère dans la gestion ou la réalisation des infrastructures routières est encore faible.

Tout projet – même modeste – d'aménagement routier est en effet susceptible de modifier le paysage. Ce critère vise donc à évaluer la prise en compte par les municipalités de l'impact visuel du réseau routier dans le cadre de vie des habitants.

L'insertion des infrastructures routières a longtemps été considérée comme l'aménagement d'un espace vert dans les limites techniques de l'ouvrage. Aujourd'hui, il apparaît comme fondamental que l'inscription du projet routier respecte la continuité des paysages locaux.

Les villes plébiscitées par les Français pour le soin apporté à l'intégration des infrastructures routières dans leur environnement sont :

Rang	Ville	Moyenne obtenue pour le critère « intégration des routes dans leur environnement esthétique »
« Villes de plus de 100 000 habitants »		
1	Le Havre	3,01
2	Metz	2,97
3	Bordeaux	2,93
4	Reims	2,90
5	Tours	2,86
« Villes de 50 000 à 100 000 habitants »		
1	Tourcoing	3,72
2	Calais	3,43
3	Beauvais	3,09
4	Vannes	3,00
5	Colmar	2,96
« Villes de 30 000 à 50 000 habitants »		
1	Marcq-en-Barœul	3,87
2	Six-four-les-Plages	3,40
3	Saint-Raphaël	3,37
4	Cambrai	3,35
5	Dreux	3,28

« Villes de moins de 30 000 habitants »		
1	Figeac	3,80
2	Digne-les-Bains	3,75
3	Bressuire	3,67
4	Gradignan	3,67
5	Vesoul	3,65
« Villes d'Île-de-France »		
1	Gif-sur-Yvette	3,91
2	Elancourt	3,82
3	Ozoir-la-Ferrière	3,60
4	Yerres	3,59
5	Maisons-Alfort	3,47

Pour ce critère, il apparaît que les Français ont largement tenu compte de l'esthétique et de l'harmonie générale de la ville (architecture, urbanisme, espaces verts).

Ainsi, on trouve à la tête du classement des villes attractives d'un point de vue touristique (Saint-Raphaël et Vannes sont des stations balnéaires ; Figeac et Digne-les-Bains attirent les visiteurs par leur caractère typique et leur terroir ; Colmar est appréciée pour son cœur de ville historique).



Calais, « Ville fleurie »

La plupart de ces communes détient aussi le label « Villes et villages fleuris » : 4 fleurs pour Metz, Tours, Colmar, Vannes et Maisons-Alfort ; 3 fleurs pour Calais, Cambrai, Figeac et Digne-les-Bains. Toutes sont appréciées pour l'aménagement de parcs, jardins et espaces verts ou la préservation de leur environnement boisé (Gif-sur-Yvette).

Dans l'ensemble, la ville offre donc un visage harmonieux : les cœurs historiques sont équipés de routes pavées pour en préserver l'authenticité (Metz, Colmar, Vannes, Cambrai, Figeac) ou bien la municipalité s'est attachée à border les routes de végétation pour limiter l'effet visuel « béton » (Saint-Raphaël).

Enfin, certaines villes ont bénéficié ces dernières années de plans de rénovation (restauration du cœur historique et des quartiers ouest à Colmar, contrat de ville pour le renouvellement urbain à Saint-Raphaël).

Toutes les communes plébiscitées attachent donc un réel intérêt à la préservation de leur environnement esthétique – sans pour autant renier la place utile et nécessaire aux transports et à la voiture – dans le but de maintenir un « cadre de ville » agréable pour leurs administrés et une attractivité touristique.

5 // LA SIGNALISATION ROUTIÈRE

La signalisation routière est composée d'éléments verticaux (panneaux de signalisation, feux tricolores...) et horizontaux (marquages au sol). Ces éléments réglementaires se complètent pour offrir à l'utilisateur la meilleure information possible.

Pour favoriser la compréhension des règles de circulation et donc la sécurité des usagers, la signalisation routière doit être installée de manière pertinente, en quantité suffisante et visible des usagers à qui elle est destinée.

Selon le préambule de l'Instruction interministérielle à la Signalisation routière, « Bien conçue et réalisée, la signalisation routière réduit les causes d'accident et facilite la circulation. Insuffisante, trop abondante ou impropre, elle est facteur de gêne et d'insécurité. Les principaux critères d'efficacité sont : l'homogénéité, la simplicité et la continuité des directions signalées ».

Les villes plébiscitées par les Français pour la mise en place de leur signalisation routière sont :

Rang	Ville	Moyenne obtenue pour le critère « signalisation »
« Villes de plus de 100 000 habitants »		
1	Reims	3,14
2	Le Havre	3,10
3	Metz	3,09
4	Nancy	3,06
5	Bordeaux	3,04
« Villes de 50 000 à 100 000 habitants »		
1	Tourcoing	3,84
2	Calais	3,65
3	Fort-de-France	3,60
4	Pessac	3,31
5	Vannes	3,24
« Villes de 30 000 à 50 000 habitants »		
1	Montélimar	3,41
2	Mâcon	3,35
3	Compiègne	3,29
4	Marcq-en-Barœul	3,25
5	Villefranche-sur-Saône	3,23

« Villes de moins de 30 000 habitants »		
1	Fougères	3,89
2	Lammersart	3,80
3	Cenon	3,80
4	Moulins	3,75
5	Orange	3,63
« Villes d'Île-de-France »		
1	Villiers-sur-Marne	3,76
2	Ozoir-la-Ferrière	3,70
3	Montigny-le-Bretonneux	3,65
4	Maisons-Alfort	3,63
5	Noisy-le-Sec	3,57

Si certains critères comme celui du stationnement permettent une analyse claire et évidente, il n'en est pas de même de celui de la signalisation, qui repose sur du ressenti et une perception propre à chaque automobiliste.

Une chose est sûre, les villes les mieux classées sur ce critère se rejoignent toutes dans leur volonté d'apporter la plus grande visibilité dans la signalisation de leur commune.

Tourcoing, par exemple, attache une attention toute particulière à l'alchimie entre balisage permanent de son cœur de ville et signalisation d'itinéraires permettant d'éviter les points de congestion, sans pour autant exclure l'automobiliste de son cœur de ville.



Centre-ville d'Ozoir-la-Ferrière

6 // LES MOYENS DE TRANSPORT COMPLÉMENTAIRES À L'AUTOMOBILE

Si la voiture particulière demeure le mode de transport privilégié des Français, il est aujourd'hui nécessaire de répondre aux attentes des usagers qui souhaitent des moyens de transport complémentaires. Avec l'accroissement régulier du parc automobile français, les villes ont de plus en plus de mal à absorber le trafic des véhicules. On comprend donc la volonté des plus grandes municipalités d'organiser la complémentarité au mode de transport motorisé individuel dans les centres villes.

Mais les usagers doivent pouvoir continuer à se déplacer pour se rendre sur leur lieu de travail, faire leurs achats... Toute politique visant à la fluidification du trafic automobile doit donc être complétée d'une politique de complémentarité modale efficace et attractive.

Les villes plébiscitées par les Français pour la cohérence de leur politique de partage de l'espace routier sont :

Rang	Ville	Moyenne obtenue pour le critère « moyens de transport complémentaires »
« Villes de plus de 100 000 habitants »		
1	Bordeaux	3,65
2	Rennes	3,63
3	Montpellier	3,54
4	Strasbourg	3,50
5	Le Havre	3,50
« Villes de 50 000 à 100 000 habitants »		
1	Tourcoing	4,08
2	Calais	3,91
3	Pessac	3,68
4	Villeneuve d'Ascq	3,59
5	Belfort	3,58
« Villes de 30 000 à 50 000 habitants »		
1	Caluire-et-Cuire	4,10
2	Compiègne	4,08
3	Saint-Martin-d'Hères	4,00
4	Aubagne	3,85
5	Châteauroux	3,73
« Villes de moins de 30 000 habitants »		
1	La Madeleine	4,33
2	Lormont	4,20
3	Fontaine	4,00
4	Denain	3,75
5	Illkirch-Graffenstaden	3,71
« Villes d'Île-de-France »		
1	Neuilly-sur-Marne	4,45
2	Vanves	4,36
3	Choisy-le-Roi	4,25
4	Bagneux	4,16
5	Vincennes	4,07

Les communes situées en grande couronne parisienne sont celles qui disposent des meilleures options en termes de moyens de transport complémentaires à l'automobile ; elles bénéficient en effet du réseau de transports en commun de la RATP⁵ qui s'étend jusqu'en banlieue parisienne. Ainsi, la ville de Neuilly-sur-Marne peut profiter de 5 lignes de bus et de 2 lignes de RER gérées par la RATP. Vanves, quant à elle, est sillonnée par 4 lignes de bus, 1 ligne de métro, 2 lignes de tramway et 1 ligne de Transilien.

De la même façon, les villes moyennes ou les petites communes situées en proche banlieue de plus grandes agglomérations peuvent profiter de leur réseau de transports en commun (ex : La Madeleine et Villeneuve d'Ascq sont irriguées par le réseau Transpole de Lille Métropole ; Lormont utilise les services de la TBC⁶ et la commune de Caluire-et-Cuire bénéficie du TCL⁷).



Station de métro dans la ville de Rennes

Les grandes agglomérations sont aussi relativement performantes concernant les transports en commun. Les Français ont ainsi plébiscité les villes de Bordeaux et Rennes pour leur maillage dense et l'efficacité de leur réseau : elles proposent chacune 65 lignes de bus, complétées à Bordeaux par 3 lignes de tramway et des navettes fluviales et à Rennes par 2 lignes de métro.

Châteauroux est réputé pour son service de transports en commun totalement gratuit (réseau de bus Horizon) ! Selon la municipalité, cela répond à différents objectifs⁸ : diminuer les frais de transport pour les trajets domicile / travail ; renforcer le dynamisme du cœur de l'agglomération ; fluidifier la circulation et permettre aux personnes isolées de sortir de chez elles.

Toutes les communes figurant en tête du classement « Raconte-moi ta ville » pour le critère « moyens de transport complémentaires à la voiture » ont aussi en commun de proposer des services de locations de vélos ou de vélos en libre-service en complément d'un vaste réseau de voies cyclables (4 500 « Vélos Ville de Bordeaux » en prêt gratuit, agrémenté de 200 km de voies cyclables ; 900 « vélo STAR » en libre-service à Rennes ; Villeneuve d'Ascq propose des « V'Lille » ; Compiègne offre aux cyclistes 65 km de pistes cyclables...). Les services de co-voiturage et d'auto partage ont aussi tendance à s'y développer (Bordeaux, Rennes, Pessac, Villeneuve d'Ascq, Compiègne, La Madeleine, Vanves...).

La plupart de ces villes sont également bien desservies par le rail (TER, Intercités et TGV) et les transports routiers départementaux (60 lignes TransGironde à Bordeaux, Lormont et Pessac). Certaines sont même situées à proximité d'aéroports d'envergure nationale ou régionale : Bordeaux (5^{ème} aéroport régional de France), Rennes (18^{ème} aéroport français), Neuilly-sur-Marne (proche des aéroports de Roissy, Orly et du Bourget) et Villeneuve d'Ascq (aéroport de Lesquin).

⁵ Régie autonome des Transports parisiens

⁶ Réseau tram et bus de la Communauté urbaine de Bordeaux

⁷ Réseau de Transports en commun Lyonnais

⁸ Site internet www.bus-horizon.com

De manière générale, ce sont les petites communes (moins de 30 000 habitants) qui ont le plus de difficultés à mettre en place des services efficaces permettant de compléter l'usage du véhicule individuel particulier. Cependant, il faut reconnaître que les petites agglomérations sont moins concernées par la nécessité de fluidifier leur trafic routier, dans la mesure où la circulation y est généralement peu dense.



Cholet

Classement général des villes « Raconte-moi ta ville » par catégorie

CATÉGORIE « VILLES DE PLUS DE 100 000 HABITANTS »



Rang	Ville	Département	Moyenne
1	Le Havre	76	3,18
2	Reims	51	2,95
3	Metz	57	2,85
4	Angers	49	2,8
5	Mulhouse	68	2,77
6	Rennes	35	2,76
7	Tours	37	2,73
8	Clermont-Ferrand	63	2,72
9	Bordeaux	33	2,72
10	Le Mans	72	2,70
11	Orléans	45	2,68
12	Brest	29	2,66
13	Caen	14	2,65
14	Lyon	69	2,64
15	Amiens	80	2,60
16	Aix-en-Provence	13	2,56
17	Villeurbanne	69	2,54
18	Besançon	25	2,54
19	Nancy	54	2,54
20	Strasbourg	67	2,53
21	Dijon	21	2,52
22	Nantes	44	2,49
23	Lille	59	2,45
24	Montpellier	34	2,44
25	Perpignan	66	2,37
26	Nice	6	2,30
27	Grenoble	38	2,29
28	Toulouse	31	2,29
29	Saint-Etienne	42	2,28
30	Toulon	83	2,27

31	Paris	75	2,25
32	Limoges	87	1,97
33	Rouen	76	1,96
34	Nîmes	30	1,94
35	Marseille	13	1,84

CATÉGORIE « VILLES DE 50 000 À 100 000 HABITANTS »



Rang	Ville	Département	Moyenne
1	Calais	62	3,80
2	Tourcoing	59	3,78
3	Lorient	56	2,98
4	Villeneuve-d'Ascq	59	2,95
5	Cholet	49	2,94
6	Pessac	33	2,94
7	Beauvais	60	2,93
8	Vannes	56	2,89
9	Colmar	68	2,86
10	Bourges	18	2,85
11	Belfort	90	2,84
12	Saint-Quentin	2	2,83
13	Fort-de-France	972	2,77
14	Roubaix	59	2,76
15	La Rochelle	17	2,75
16	Quimper	29	2,74
17	Saint-Pierre	974	2,72
18	Hyères	83	2,70
19	Troyes	10	2,69
20	Laval	53	2,67
21	Valence	26	2,66
22	Saint-Nazaire	44	2,65
23	Anncy	74	2,61
24	Montauban	82	2,61
25	Saint-Malo	35	2,56
26	Vénissieux	69	2,55
27	Mérignac	33	2,51
28	Cannes	6	2,49
29	Poitiers	86	2,46

30	Niort	79	2,45
31	Avignon	84	2,44
32	Chambéry	73	2,44
33	Arles	13	2,43
34	Antibes	6	2,36
35	Dunkerque	59	2,29
36	Charleville-Mézières	8	2,29
37	Pau	64	2,19
38	Evreux	27	2,19
39	Béziers	34	2,18
40	La Seyne-sur-Mer	83	2,05
41	Ajaccio	2A	1,83

CATÉGORIE « VILLES DE 30 000 À 50 000 HABITANTS »



Rang	Ville	Département	Moyenne
1	Marcq-en-Barœul	59	3,48
2	Châtelleraut	86	3,45
3	Dreux	28	3,18
4	Compiègne	60	3,14
5	Châteauroux	36	3,08
6	Anglet	64	3,07
7	Epinal	88	3,00
8	Tarbes	65	2,98
9	Villefranche-sur-Saône	69	2,97
10	Haguenau	67	2,96
11	Bourg-en-Bresse	1	2,96
12	Montluçon	3	2,96
13	Martigues	13	2,94
14	Thionville	57	2,93
15	Saint-Raphaël	83	2,92
16	Cambrai	59	2,90
17	Caluire-et-Cuire	69	2,89
18	Schiltigheim	67	2,87
19	Saint-Priest	69	2,85
20	Joué-lès-Tours	37	2,83
21	Châlons-en-Champagne	51	2,81
22	Maubeuge	59	2,80

23	Le Port	974	2,79
24	Blois	41	2,76
25	Wattrelos	59	2,76
26	Brive-la-Gaillarde	19	2,75
27	Vaulx-en-Velin	69	2,75
28	Albi	81	2,73
29	Dieppe	76	2,72
30	Gap	5	2,69
31	Montélimar	26	2,68
32	Alès	30	2,67
33	Cherbourg-Octeville	50	2,67
34	Mâcon	71	2,67
35	Rezé	44	2,67
36	Saint-Brieuc	22	2,63
37	Saint-Martin-d'Hères	38	2,63
38	Marignane	13	2,63
39	Aurillac	15	2,60
40	Vandœuvre-lès-Nancy	54	2,60
41	Fréjus	83	2,59
42	Creil	60	2,58
43	Auxerre	89	2,58
44	Bayonne	64	2,58
45	Castres	81	2,57
46	Draguignan	83	2,57
47	Six-Four-les-Plages	83	2,53
48	Valenciennes	59	2,52
49	Narbonne	11	2,51
50	Sète	34	2,48
51	Chartres	28	2,48
52	Cagnes-sur-Mer	6	2,47
53	Talence	33	2,45
54	Le Cannet	6	2,44
55	La Ciotat	13	2,43
56	Vitrolles	13	2,42
57	Angoulême	16	2,36
58	Echirolles	38	2,36
59	Salon-de-Provence	13	2,35
60	Bron	69	2,33

61	Romans-sur-Isère	26	2,33
62	Nevers	58	2,31
63	Périgueux	24	2,30
64	Lens	62	2,30
65	Agen	47	2,29
66	Istres	13	2,27
67	Saint-Herblain	44	2,26
68	Aubagne	13	2,25
69	Saint-Chamond	42	2,25
70	Saint-André	974	2,22
71	Arras	62	2,21
72	Douai	59	2,21
73	Roanne	42	2,18
74	Liévin	62	2,17
75	Chalon-sur-Saône	71	2,14
76	Carcassonne	11	2,06
77	La Roche-sur-Yon	85	2,05
78	Boulogne-sur-Mer	62	2,00
79	Bastia	2B	1,90
80	Grasse	6	1,57

CATÉGORIE « VILLES DE MOINS DE 30 000 HABITANTS »



Rang	Ville	Département	Moyenne
1	Hérouville-Saint-Clair	14	3,63
2	Vesoul	70	3,60
3	Le Creusot	71	3,60
4	Bar-le-Duc	55	3,57
5	Le Grand-Quevilly	76	3,49
6	Fougères	35	3,49
7	Lambersart	59	3,48
8	Bressuire	79	3,47
9	Sainte-Foy-lès-Lyon	69	3,44
10	Saint-Lô	50	3,44
11	Cenon	33	3,40
12	Orange	84	3,39
13	Coudekerque-Branche	59	3,36
14	Autun	71	3,35

15	Colomiers	31	3,29
16	Mont-Saint-Aignan	76	3,29
17	Fontaine	38	3,28
18	La Madeleine	59	3,28
19	Figeac	46	3,27
20	Sedan	8	3,25
21	La Garde	83	3,24
21	Lons-le-Saunier	39	3,23
23	Villefontaine	38	3,21
24	Rethel	8	3,20
25	Sélestat	67	3,20
26	Rochefort	17	3,18
27	Digne-les-Bains	4	3,17
28	Saint-Médard-en-Jalles	33	3,17
29	Beaune	21	3,16
30	Alençon	61	3,10
31	Décines-Charpieu	69	3,08
32	Verdun	55	3,08
33	Illkirch-Graffenstaden	67	3,07
34	Vierzon	18	3,07
35	Avallon	89	3,07
36	Forbach	57	3,06
37	Sarrebourg	57	3,06
38	Rillieux-la-Pape	69	3,04
39	Thonon-les-Bains	74	3,04
40	Les Sables-d'Olonne	85	3,04
41	Oyonnax	1	3,03
42	Sotteville-lès-Rouen	76	3,03
43	Gradignan	33	3,03
44	Saint-Genis-Laval	69	3,03
45	Dole	39	3,02
46	Condom	32	3,02
47	Saint-Étienne-du-Rouvray	76	3,01
48	Olivet	45	3,01
49	Croix	59	3,00
50	Fleury-les-Aubrais	45	3,00
51	Nyons	26	3,00
52	Moulins	3	2,99

53	Guéret	23	2,97
54	Les Andelys	27	2,96
55	Saint-Dizier	52	2,95
56	Concarneau	29	2,93
57	Hénin-Beaumont	62	2,92
58	Pontarlier	25	2,92
59	Saint-Dié-des-Vosges	88	2,91
60	Montbard	21	2,90
61	Pontivy	56	2,85
62	Briançon	5	2,83
63	Bruay-la-Buissière	62	2,83
64	Frontignan	34	2,83
65	Villefranche sur Rouergue	12	2,83
66	Mont-de-Marsan	40	2,83
67	Lormont	33	2,80
68	Montargis	45	2,79
69	La Teste-de-Buch	33	2,79
70	Lisieux	14	2,78
71	Mende	48	2,78
72	Lannion	22	2,78
73	Montbéliard	25	2,77
74	Chaumont	52	2,74
75	Vichy	3	2,73
76	Rodez	12	2,73
77	Vire	14	2,71
78	Manosque	4	2,71
79	Gex	1	2,71
80	Vertou	44	2,70
81	Denain	59	2,67
82	Gardanne	13	2,67
83	Le Blanc	36	2,67
84	Villenave-d'Ornon	33	2,67
85	Laon	2	2,66
86	Blagnac	31	2,64
87	Orvault	44	2,63
88	La Valette-du-Var	83	2,63
89	Aix-les-Bains	73	2,63
90	La Flèche	72	2,62

91	Lunel	34	2,58
92	Le Petit-Quevilly	76	2,58
93	Fontenay-le-Comte	85	2,58
94	Voiron	38	2,57
95	Saumur	49	2,57
96	Lomme	59	2,57
97	Le Bouscat	33	2,56
98	Fécamp	76	2,56
99	Dax	40	2,54
100	Bourgoin-Jallieu	38	2,53
101	Cahors	46	2,50
102	Châteaubriant	44	2,50
103	Saint Flour	15	2,50
104	Saint-Sébastien-sur-Loire	44	2,50
105	Belley	1	2,50
106	Saintes	17	2,49
107	Épernay	51	2,48
108	Tulle	19	2,48
109	Agde	34	2,48
110	Abbeville	80	2,48
111	Morlaix	29	2,47
112	Saint-Louis	68	2,47
113	Biarritz	64	2,46
114	Privas	7	2,44
115	Arcachon	33	2,44
116	Calvi	2B	2,44
117	Armentières	59	2,42
11!	Soissons	2	2,42
11ç	Mandelieu-la-Napoule	6	2,41
120	Libourne	33	2,40
121	Marmande	47	2,40
122	Lunéville	54	2,39
123	Oullins	69	2,39
124	Tournefeuille	31	2,38
125	Château-Thierry	2	2,38
126	Villeneuve-sur-Lot	47	2,38
127	Bègles	33	2,36
128	Sarreguemines	57	2,36

129	Cosne-Cours-sur-Loire	58	2,35
130	Béthune	62	2,35
131	Sens	89	2,31
132	Le Puy-en-Velay	43	2,29
133	Auch	32	2,28
134	Meyzieu	69	2,28
135	Porto Vecchio	2A	2,28
136	Millau	12	2,28
137	Miramas	13	2,26
138	Nogent-le-Rotrou	28	2,25
139	Annemasse	74	2,23
140	Cognac	16	2,22
141	Ussel	19	2,22
142	Vienne	38	2,22
143	Menton	6	2,21
144	Muret	31	2,19
145	Vernon	27	2,18
146	Péronne	80	2,13
147	Albertville	73	2,09
148	Foix	9	2,05
149	Carpentras	84	2,04
150	Bergerac	24	2,02
151	Cavaillon	84	2,00
152	Vallauris	6	1,83
153	Lanester	56	1,72
154	Hazebrouck	59	1,67
155	Saint-Laurent-du-Var	6	1,58
156	Bar-sur-Aube	10	1,41

CATÉGORIE « VILLES D'ÎLE-DE-FRANCE »



Rang	Ville	Département	Moyenne
1	Villiers-sur-Marne	94	3,56
2	Élancourt	78	3,52
3	Ozoir-la-Ferrière	77	3,48
4	Yerres	91	3,42
5	Montigny-le-Bretonneux	78	3,32
6	Maisons-Alfort	94	3,30

7	Neuilly-sur-Seine	92	3,26
8	Châtillon	92	3,23
9	Cachan	94	3,21
10	Roissy-en-Brie	77	3,20
11	Savigny-le-Temple	77	3,15
12	Neuilly-sur-Marne	93	3,11
13	Noisy-le-Sec	93	3,10
14	Guyancourt	78	3,09
15	Vanves	92	3,08
16	Ermont	95	3,08
17	Gif-sur-Yvette	91	3,06
18	Malakoff	92	3,05
19	Levallois-Perret	92	3,05
20	Boulogne-Billancourt	92	3,04
21	Grigny	91	3,03
22	Gagny	93	3,03
23	Vincennes	94	3,01
24	Courbevoie	92	3,01
25	Châtenay-Malabry	92	3,00
26	Champs-sur-Marne	77	3,00
27	Meudon	92	2,97
28	Le Plessis-Robinson	92	2,97
29	Le Mée-sur-Seine	77	2,96
30	Saint-Maur-des-Fossés	94	2,95
31	Fresnes	94	2,94
32	Le Perreux-sur-Marne	94	2,94
33	Puteaux	92	2,94
34	Rueil-Malmaison	92	2,94
35	Gonesse	95	2,93
36	La Garenne-Colombes	92	2,93
37	Les Pavillons-sous-Bois	93	2,92
38	Sartrouville	78	2,91
39	Garges-lès-Gonesse	95	2,91
40	Bagneux	92	2,89
41	Antony	92	2,89
42	Cergy	95	2,88
43	Meaux	77	2,88
44	Maisons-Laffitte	78	2,87

45	Tremblay-en-France	93	2,87
46	Brétigny-sur-Orge	91	2,85
47	Versailles	78	2,83
48	Le Kremlin-Bicêtre	94	2,83
49	Créteil	94	2,83
50	Deuil-la-Barre	95	2,83
51	Montfermeil	93	2,83
52	Villeneuve-la-Garenne	92	2,83
53	Thiais	94	2,81
54	Nanterre	92	2,80
55	Saint-Germain-en-Laye	78	2,78
56	Conflans-Sainte-Honorine	78	2,77
57	Le Chesnay	78	2,77
58	Saint-Gratien	95	2,77
59	Fontenay-aux-Roses	92	2,76
60	Combs-la-Ville	77	2,76
61	La Celle-Saint-Cloud	78	2,75
62	Mantes-la-Jolie	78	2,74
63	Issy-les-Moulineaux	92	2,73
64	Chelles	77	2,71
65	Suresnes	92	2,70
66	Torcy	77	2,69
67	Sucy-en-Brie	94	2,68
68	Sarcelles	95	2,65
69	Chatou	78	2,65
70	Étampes	91	2,64
71	Vitry-sur-Seine	94	2,63
72	Dammarie-les-Lys	77	2,62
73	Saint-Mandé	94	2,61
74	Les Ulis	91	2,60
75	Ris-Orangis	91	2,60
76	Drancy	93	2,58
77	Saint-Cloud	92	2,58
78	Trappes	78	2,57
79	Charenton-le-Pont	94	2,57
80	Vigneux-sur-Seine	91	2,57
81	Nogent-sur-Marne	94	2,56
82	Herblay	95	2,54

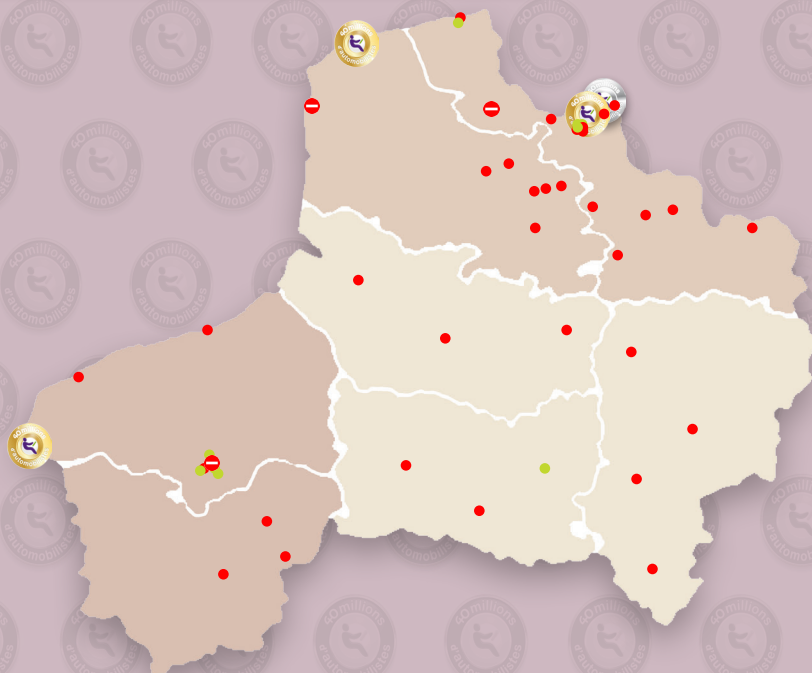
83	Melun	77	2,54
84	Les Mureaux	78	2,54
85	Brunoy	91	2,53
86	Massy	91	2,52
87	Colombes	92	2,52
88	Bois-Colombes	92	2,52
89	Plaisir	78	2,51
90	Villemomble	93	2,50
91	Villiers-le-Bel	95	2,50
92	Pontoise	95	2,49
93	Franconville	95	2,49
94	Choisy-le-Roi	94	2,48
95	Clamart	92	2,48
96	Savigny-sur-Orge	91	2,47
97	Houilles	78	2,46
98	Draveil	91	2,46
99	Eaubonne	95	2,45
100	Clichy-sous-Bois	93	2,44
101	Romainville	93	2,44
102	Asnières-sur-Seine	92	2,42
103	Poissy	78	2,42
104	Vélizy-Villacoublay	78	2,42
105	Aubervilliers	93	2,40
106	Saint-Ouen	93	2,40
107	Villejuif	94	2,39
108	Montrouge	92	2,39
109	Fontenay-sous-Bois	94	2,38
110	Rambouillet	78	2,38
111	Montmorency	95	2,37
112	Taverny	95	2,36
113	Clichy-la-Garenne	92	2,36
114	Palaiseau	91	2,36
115	La Courneuve	93	2,33
116	Orly	94	2,33
117	Rosny-sous-Bois	93	2,33
118	Viry-Châtillon	91	2,33
119	Champigny-sur-Marne	94	2,33
120	Lagny-sur-Marne	77	2,32

121	Longjumeau	91	2,32
122	Sèvres	92	2,31
123	Pantin	93	2,28
124	Noisy-le-Grand	93	2,28
125	L' Haÿ-les-Roses	94	2,26
126	Bondy	93	2,25
127	Cormeilles-en-Parisis	95	2,24
128	Évry	91	2,17
129	Les Lilas	93	2,17
130	Aulnay-sous-Bois	93	2,16
131	Alfortville	94	2,14
132	Bobigny	93	2,11
133	Montreuil	93	2,10
134	Pontault-Combault	77	2,07
135	Athis-Mons	91	2,04
136	Le Blanc-Mesnil	93	2,04
137	Argenteuil	95	2,03
138	Sannois	95	2,03
139	Sainte-Geneviève-des-Bois	91	2,03
140	Ivry-sur-Seine	94	2,01
141	Corbeil-Essonnes	91	2,00
142	Livry-Gargan	93	2,00
143	Montgeron	91	2,00
144	Sevran	93	2,00
145	Villepinte	93	2,00
146	Saint-Denis	93	1,97
147	Gennevilliers	92	1,97
148	Stains	93	1,97
149	Bagnolet	93	1,94
150	Villeneuve-Saint-Georges	94	1,77
151	Épinay-sur-Seine	93	1,77
152	Saint-Ouen-l'Aumône	95	1,77
153	Bezons	95	1,73
154	Goussainville	95	1,72
155	Villeparisis	77	1,71

Cartes régionales : classement des villes « Raconte-moi ta ville » par moyenne générale

OÙ ROULER SEREINEMENT DANS LE NORD ?

RÉGIONS AUTOPHILES



Ville n°1 dans sa catégorie



Ville n°2 dans sa catégorie



Ville parmi les 3 moins bien classées dans sa catégorie



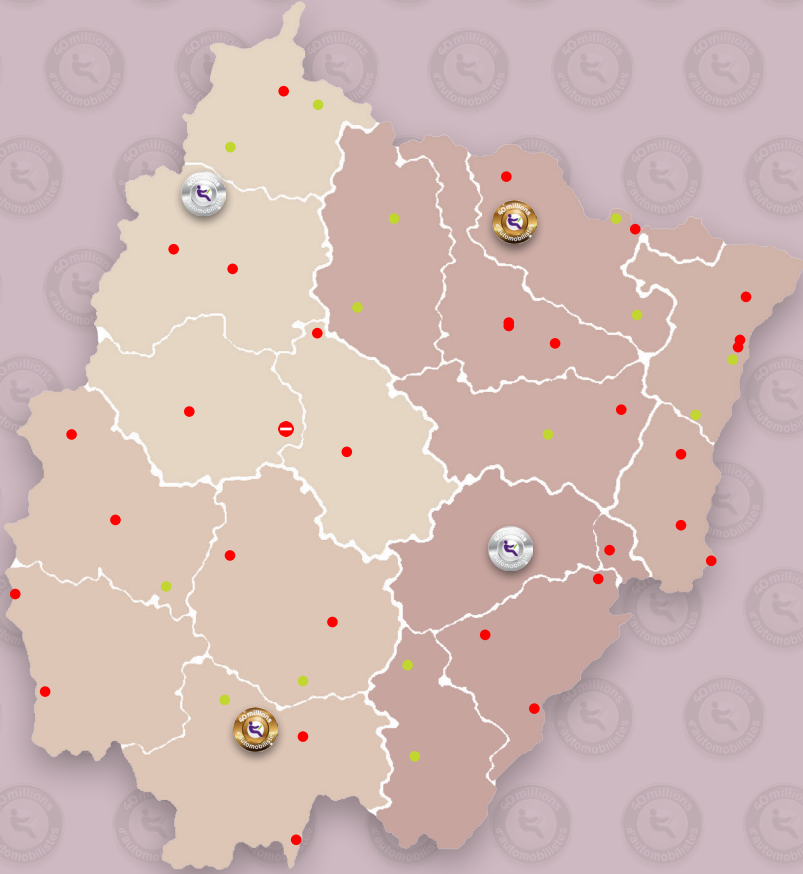
Ville dont la moyenne générale est supérieure à 3 ★



Ville dont la moyenne générale est inférieure à 3 ★

Avec 4 villes médaillées dans le Nord de la France (Calais, Le Havre, Marcq-en-Barœul, Tourcoing), cette partie du territoire donne l'illusion d'un bilan extrêmement positif. Mais avec la présence de trop nombreuses communes mal classées et de 2 pictogrammes «sens interdit», le Nord de la France présente un bilan extrêmement contrasté. Notons tout de même que les deux villes les mieux classées toutes catégories confondues sur www.racontemoitaville.com sont présentes sur cette zone géographique (Calais, Tourcoing).

OÙ ROULER SEREINEMENT DANS LE NORD-EST ?



Ville n°2 dans sa catégorie



Ville n°3 dans sa catégorie



Ville parmi les 3 moins bien classées dans sa catégorie

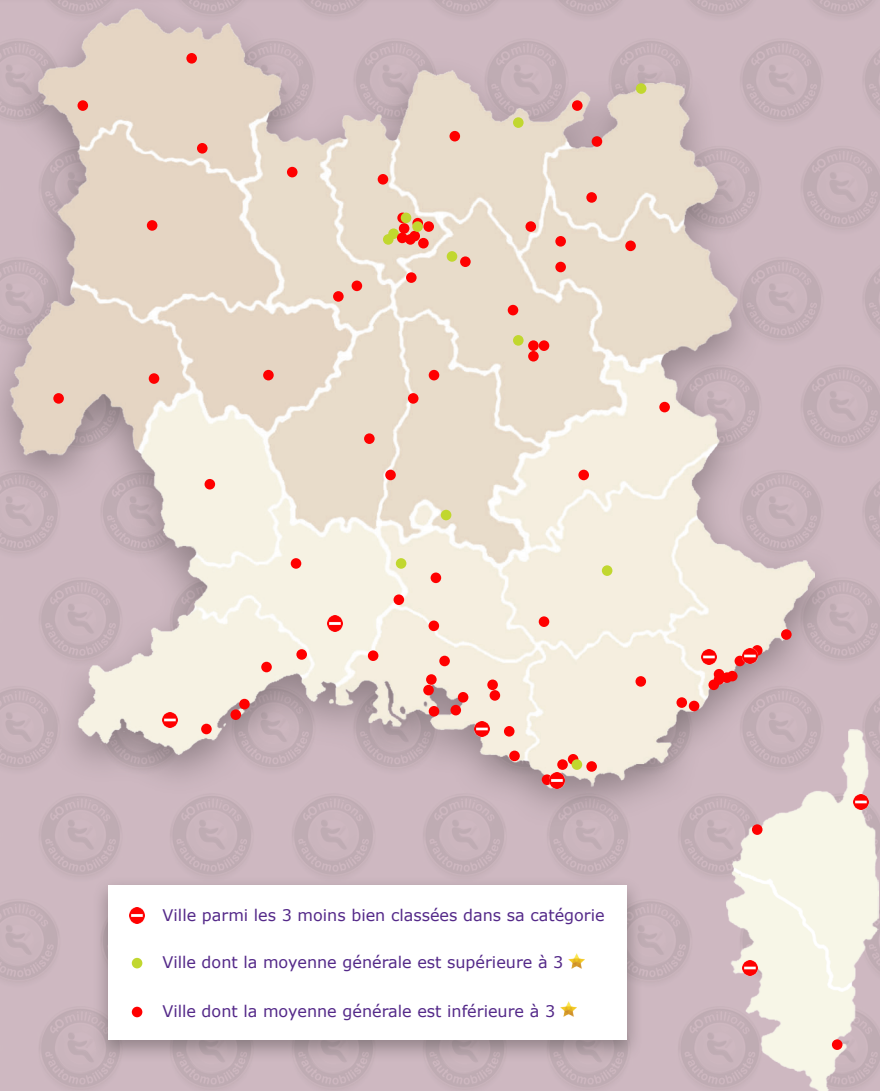


Ville dont la moyenne générale est supérieure à 3 ★



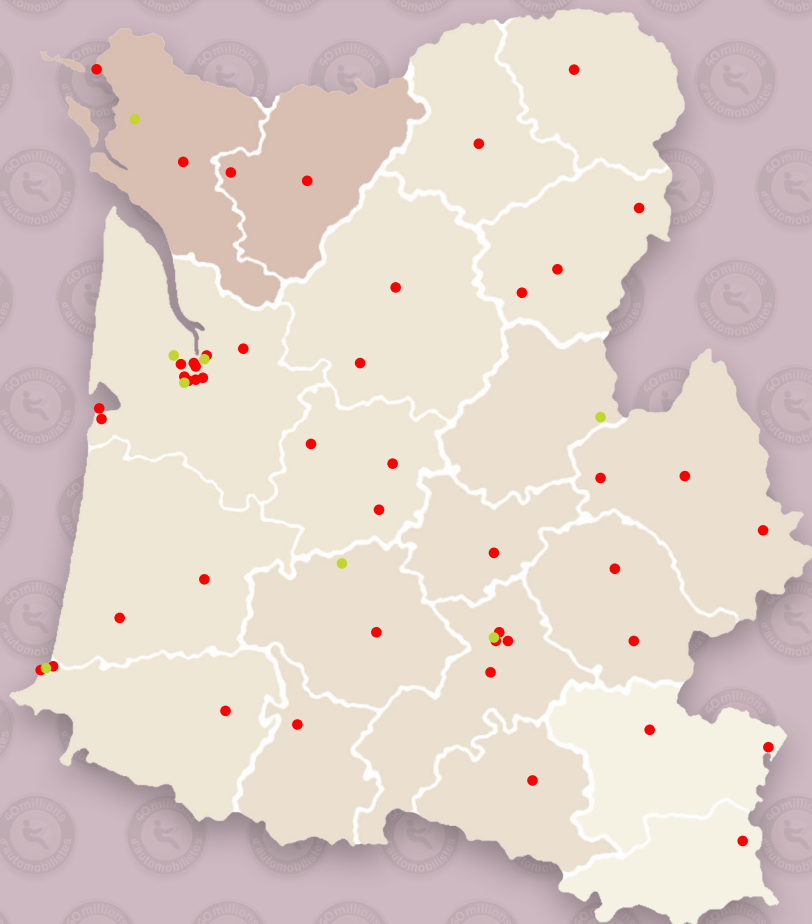
Ville dont la moyenne générale est inférieure à 3 ★

Le Nord-Est se détache globalement des autres régions de France par sa forte proportion de communes bien classées et le bilan apparaît beaucoup plus positif qu'ailleurs. Quatre villes y sont primées (Le Creusot, Metz, Reims, Vesoul), un seul pictogramme «sens interdit» est présent sur cette partie du territoire.



Le Sud-Est de la France est marqué par une forte disparité de notation avec des résultats extrêmement négatifs sur le littoral. Il semblerait que les villes à proximité de la côte soient victimes de leur succès de fréquentation estivale et que les automobilistes ont du mal à pardonner les difficultés occasionnées par un afflux de véhicules en saison. Ainsi, 8 villes du littoral méditerranéen (Corse comprise) figurent parmi les 12 plus mal classées de France et sont donc marquées sur la carte par un pictogramme «sens interdit».

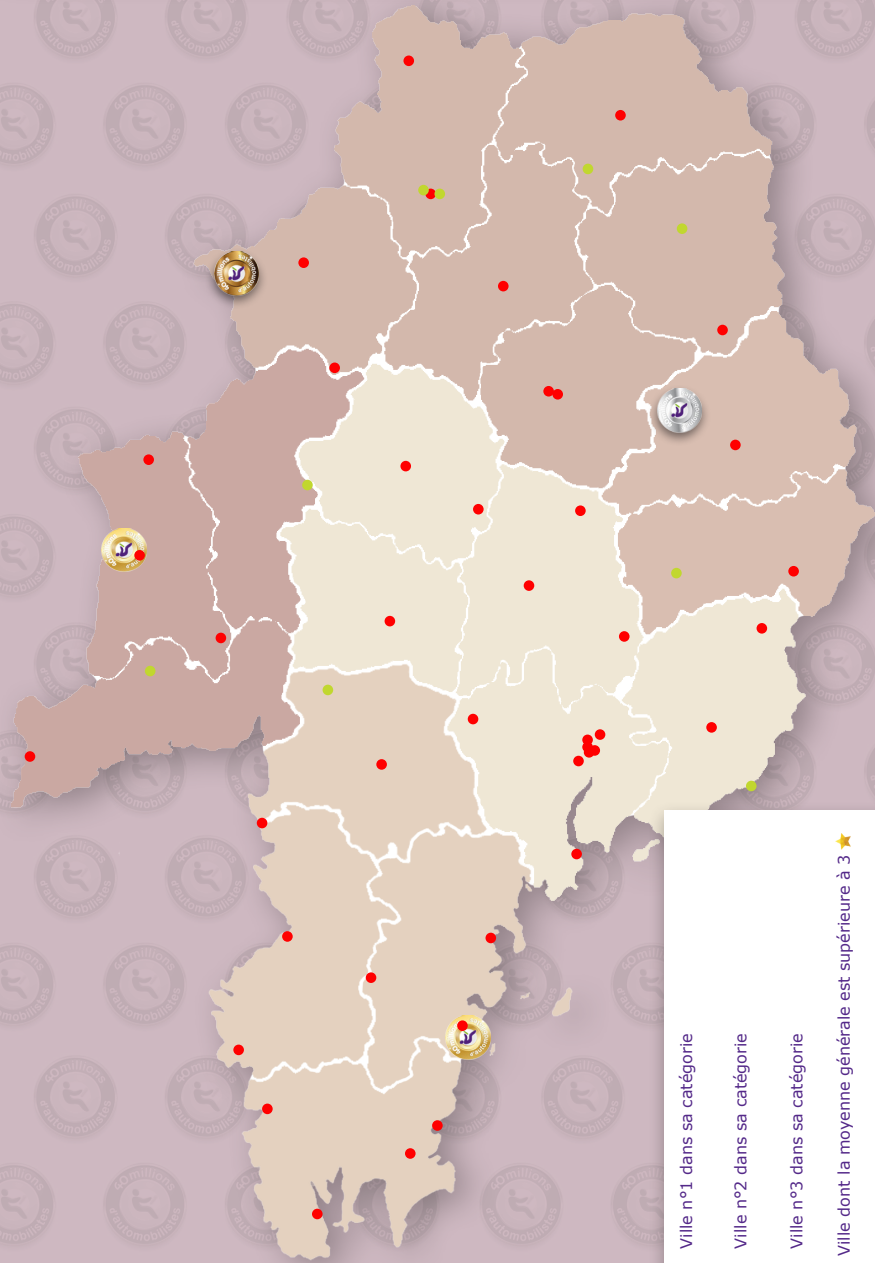
Comme dans le Sud-Ouest, aucune ville de Sud-Est ne remporte de trophée «Ville Autophile».








- Ville dont la moyenne générale est supérieure à 3 ★
- Ville dont la moyenne générale est inférieure à 3 ★

Le Sud-Ouest de la France et notamment le littoral atlantique échappent à la très mauvaise notation que connaît le littoral méditerranéen, sans pour autant recueillir d'adhésion de la part des automobilistes. Le Sud-Ouest de la France n'obtient aucun trophée «Ville Autophile» mais ne recueille aucun «sens interdit» symbolisant les villes les plus mal notées dans chaque catégorie.

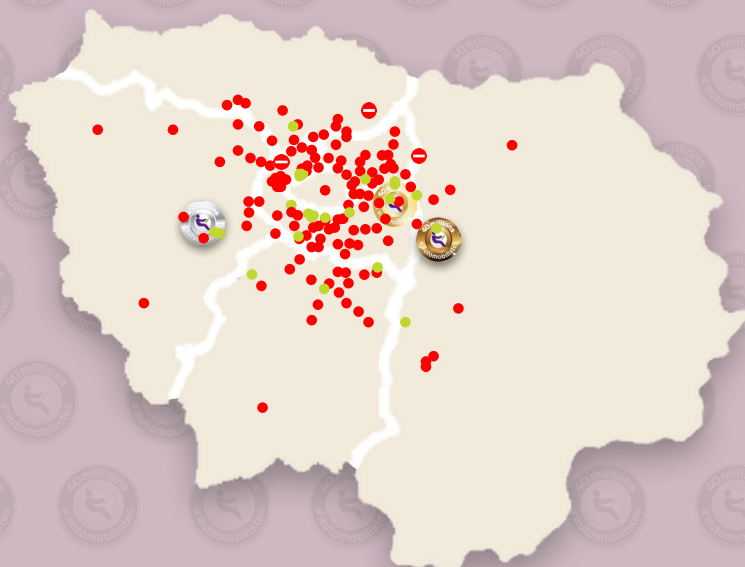
OU ROULER SEREINEMENT DANS LE NORD-OUEST ?



-  Ville n°1 dans sa catégorie
-  Ville n°2 dans sa catégorie
-  Ville n°3 dans sa catégorie
-  Ville dont la moyenne générale est supérieure à 3
-  Ville dont la moyenne générale est inférieure à 3

Le Nord-Ouest subit globalement l' « effet littoral » négatif sur la notation, dû à des périodes saisonnières denses en trafic automobile. Cependant, aucun pictogramme « sens interdit » n'est présent sur cette partie du territoire et 4 villes remportent un trophée « Ville Autophile » (Châtelleraut, Dreux, Hérouville-Saint-Clair, Lorient).

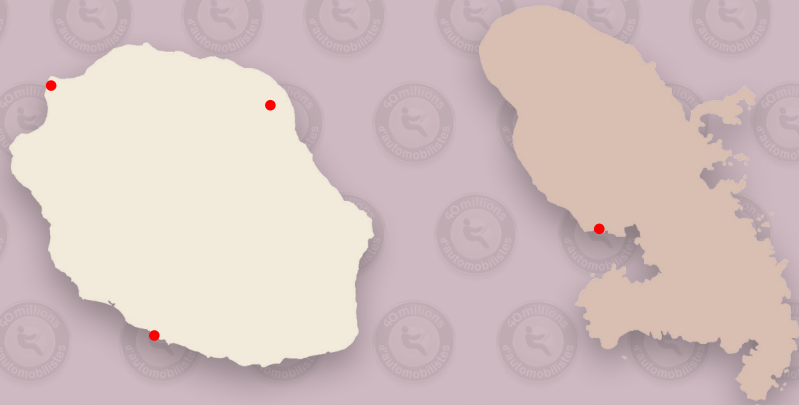
OU ROULER SEREINEMENT EN ÎLE DE FRANCE ?



RÉGIONS AUTOPHILES

- | | |
|---|---|
|  Ville n°1 dans sa catégorie |  Ville parmi les 3 moins bien classées dans sa catégorie |
|  Ville n°2 dans sa catégorie |  Ville dont la moyenne générale est supérieure à 3 ★ |
|  Ville n°3 dans sa catégorie |  Ville dont la moyenne générale est inférieure à 3 ★ |

L'Île-de-France présente un bilan surprenant, qui va à l'encontre des idées reçues. Si, sans surprise, beaucoup de villes recueillent la désapprobation des automobilistes, certaines communes réussissent à obtenir des notes satisfaisantes. Un point commun à ces villes contactées par notre association ? Elles ont toutes mis en avant le fait qu'il ne fallait pas opposer les usagers des transports en commun aux automobilistes et entrer en guerre contre le moyen de transport privilégié des Français. Le résultat pour ces villes ? Une politique de déplacement acceptée de tous.



● Ville dont la moyenne générale est inférieure à 3 ★

Vous êtes maire de votre commune ?

Le 13 décembre dernier, l'Assemblée nationale votait un texte de loi visant à dépenaliser l'amende de stationnement.

Afin d'éviter toute dérive potentielle, « 40 millions d'automobilistes » lançait le jour même un appel à tous les maires de France via un site internet www.monmairesengage.com.

A ce jour, près de 100 des plus grandes villes françaises se sont déjà engagées à ne pas augmenter la redevance de stationnement (17€).

Comme toutes ces villes, engagez-vous auprès de « 40 millions d'automobilistes » en renvoyant le formulaire ci-contre signé et avec le cachet de votre commune à l'adresse suivante :

« 40 millions d'automobilistes »
Technoparc du Mans
72019 Le Mans cedex 2

Au nom de tous les automobilistes, nous vous en remercions.



Mon maire s'engage



MANIFESTE DES MAIRES

Je m'engage à pratiquer un montant de la redevance post stationnement inférieur ou égal à 17 €.

Si vous souhaitez qu'une citation apparaisse sur notre site internet, merci de nous la transmettre ci-dessous :

.....
.....
.....
.....

M. / Mme :

Maire de :

Signature :

Cachet :



Siège social :
118 Boulevard Haussmann
75008 Paris

Centre d'exploitation :
Technoparc du Mans
72019 Le Mans cedex 2

Service Communication :
02 43 50 06 35

Opération menée avec le soutien des Automobile Club membres
de l'UNAC
www.stage-points-permis.org



«40 millions d'automobilistes» est une association d'intérêt général, porte-parole des automobilistes raisonnables et défenseur de leurs intérêts. Elle est active tant sur le plan national qu'europpéen. Elle intervient dans l'ensemble des débats de fond liés à l'usage de l'automobile face aux grands enjeux sécuritaires et environnementaux, pour adapter et préserver l'automobilité, facteur indispensable à la croissance économique et à la qualité de vie des ménages. Premier représentant national des automobilistes auprès des Pouvoirs Publics et du secteur économique de la route, «40 millions d'automobilistes» rassemble plus de 320.000 adhérents, elle a aussi le soutien de tous les Automobile Clubs français, membres de l'Union Nationale des Automobile Clubs.

(www.union-des-automobile-clubs.fr)



J'adhère à 40 millions d'automobilistes

en allant sur www.40millionsdautomobilistes.com ou en nous renvoyant ce bulletin à
40 millions d'automobilistes - 72019 Le Mans Cedex 2

Vos coordonnées

Mme Melle M
 Nom :
 Prénom :
 Adresse :

 Code Postal.....
 Ville :
 Tél. :
 Mél. :

Votre adhésion

Je deviens membre de «40 millions d'automobilistes» et je fais un don :
 25 € Autre €
 Nous vous remercions de libeller le chèque bancaire à l'ordre de «40 millions d'automobilistes».
 Le
 Signature :

IMPORTANT : Votre don est déductible des impôts. Tout versement donne lieu à un reçu fiscal permettant la déductibilité sur la déclaration des revenus à hauteur de 66 % du montant versé à l'association. À titre d'exemple, un don de 25€ représente un engagement réel de 8,50€.