

Tribunaux pour la mobilité des Générations Futures

Peut-on se passer de voiture
en dehors des villes ?





Le rappel des faits

10 juillet 2023. La salle des délibérations du château Raoul à Châteauroux bruisse de murmures. Dans les coulisses, la cour s'éclaircit la voix, les regards sont tendus. L'enjeu est de taille. Dans quelques minutes, le sort de la voiture en dehors des villes sera discuté lors d'une audience du Tribunal pour la mobilité des Générations Futures organisée par Keolis. Mais rappelons les faits.

Dans les zones rurales, où vit plus d'un tiers de la population française, la voiture est reine. Plus des trois quarts des déplacements se font encore et toujours en auto. Petit problème : celle-ci n'a jamais été aussi critiquée. Elle coûte cher, elle pollue, elle congestionne. Adieu automobile ? Bonjour train, vélo, marche ! Pas si simple. Les territoires se sont développés avec la voiture individuelle. En 2022, une étude Ifop révélait que 92 % des habitants des zones peu denses estiment en être dépendants. 92 % ! Un chiffre qui baisse notablement en agglomération parisienne : 47 %. Pour accéder aux aménités publiques (cabinets médicaux, zones d'activité, etc.) ou simplement travailler (74 % des actifs déclarent se déplacer en voiture pour rejoindre leur lieu de travail), la dépendance à la voiture est telle que tous ceux qui ne disposeraient pas de voiture ou de permis de conduire courent le risque de devenir des assignés à résidence. Cette assignation recouvre de multiples réalités : celle de 15 à 20 % de la population adulte des espaces peu denses, de personnes âgées qui s'isolent, ou de jeunes au chômage qui se retrouvent dans l'incapacité de se former ou de passer des entretiens d'embauche. On l'a compris, il est compliqué de laisser la voiture au garage. Et pourtant, l'impératif écologique et sanitaire de se passer de nos sacro-saintes autos se fait année après année plus vif. En 2018, l'empreinte carbone en France d'une personne sur l'année était en moyenne de 7,22 tonnes d'équivalent CO₂, dont près d'un tiers lié au transport... La pollution de l'air à laquelle l'auto contribue tue chaque année en France 48 000 personnes.

Vous l'avez compris, à la question « Peut-on se passer de voiture en dehors des villes ? », la réponse n'est pas si simple. À Châteauroux, en cette lourde après-midi de juillet, le débat a été dense et musclé.

Trois témoins complémentaires se sont succédé à la barre pour nous aider à explorer le sujet :



Pierre Helwig

Spécialiste des transports publics et de la planification des transports collectifs et des mobilités actives



Éric Chareyron

Directeur prospective, modes de vie et mobilités chez Keolis



Stéphanie Vincent

Enseignante-chercheuse en aménagement et urbanisme à l'université Lyon II et membre du LAET (Laboratoire aménagement, économie, transports)

Les arguments clés du tribunal

“
Beaucoup de voies ferrées sont peu utilisées. Économiquement parlant, c'est le premier train qui coûte.”

Pierre Helwig

17 h 46. Pierre Helwig, le premier témoin, s'avance à la barre et ouvre le bal des discussions. « *Depuis la Seconde Guerre mondiale, les territoires ont été largement développés et organisés autour de la voiture individuelle* », commente-t-il. Un phénomène d'étalement urbain qui contraint nombre de gens à « *faire tous les jours 10 à 20 km pour se déplacer jusqu'à leur travail* ».

Faute de moyens techniques et financiers, les intercommunalités échouent à « gérer et coordonner des mobilités à grande échelle ». Les compétences sont là, l'argent, non.

À cette réponse un brin défaitiste, la procureure oppose une première pièce à conviction : une carte des Pays-Bas, innercée d'infrastructures cyclables. La nation compte en effet 23 millions de vélos pour 17 millions d'habitants. Des autoroutes du vélo longue distance et continues ont été mises en place par le gouvernement. « *Oui, abonde l'expert strasbourgeois en mobilités actives, les Pays-Bas possèdent des continuités cyclables aussi bien en zone rurale qu'en ville. Ils ont également un Code de la route qui priorise le vélo sur les autres modes de transport.* » En France, on pourrait ainsi imaginer utiliser les voies vicinales (les chemins employés par les agriculteurs et les riveains pour circuler dans les champs).

Une autre piste de développement de mobilités alternatives à la voiture en zone rurale serait les voies ferrées peu exploitées. « *Beaucoup de voies ferrées sont peu*

utilisées. [...] Économiquement parlant, c'est le premier train qui coûte. Si l'on a un train, le conducteur, l'infrastructure, on est bel et bien en mesure d'offrir un service continu. » Même principe pour les cars qui servent au transport scolaire. Charge aux collectivités de « *développer l'offre toute la journée [...] pour les actifs, ceux qui ont besoin de faire leurs courses, etc.* ».

L'avocat à la défense s'avance vers le témoin. Pierre Helwig expose alors une solution toute en sobriété : « *On a jusqu'à présent plutôt tendance à ajouter des infrastructures sans forcément réguler celles qui existent.* » Il serait beaucoup plus constructif de partager la voirie : « **On fait des couloirs de bus, des pistes cyclables sur la chaussée, ça réduit un peu [le besoin de] voiture.** » Il y a, en outre, « *un chantier de gouvernance des territoires qui mériterait d'être activé. Les collectivités sont interdépendantes. Notre organisation des territoires est complexe. C'est un millefeuille* », conclut-il avant de se rasseoir sur le banc des témoins.

“
 On a jusqu'à présent plutôt tendance à ajouter des infrastructures sans forcément réguler celles qui existent.”

“ Dans l’Indre, ce sont près de 170 communes de 60 000 habitants qui n’ont aucun service de proximité. ”

Éric Chareyron

Le deuxième témoin est appelé à la barre. Éric Chareyron est directeur prospective, modes de vie et mobilités chez Keolis. « Je ne vous apprends rien, M. Chareyron : **en zone rurale, 4 déplacements sur 5 sont effectués en voiture.** [...] Monsieur le président le rappelait, 92 % de ces automobilistes s’estiment dépendants de leur voiture. Quelle sorte de relation toxique est-ce là ? » attaque la procureure.

« Mon camarade l’a très bien dit avant moi : pendant des décennies, le tout-automobile a été porté par un imaginaire très fort. [...] L’aménagement du territoire en faveur des routes a fait disparaître complètement des priorités les piétons et les cyclistes, commente le directeur de la prospective. J’aimerais rappeler un autre élément [qui a concouru à l’étalement urbain, NDLR] : **les villes n’ont pas construit suffisamment de logements.** » Sur une période de cinquante ans, on observe ainsi, en dépit d’une hausse de logements, une baisse de la population. En cause, le nombre d’habitants par logement. L’étalement urbain s’accroît, tout comme le besoin de la voiture.

“ 92 % de ces automobilistes s’estiment dépendants de leur voiture. Quelle sorte de relation toxique est-ce là ? ”

Éric Chareyron appelle à cesser de « *moyenniser la mobilité* » et à dépasser les idées reçues. Par exemple, contrairement aux représentations habituelles, dans l’Indre – le département où a lieu ce deuxième

tribunal –, les communes de Valençay et d’Aigurande accueillent chaque jour plus d’actifs que ce qu’elles comptent d’habitants. « Les travailleurs viennent en majorité de l’extérieur. Il faut créer un réseau alternatif adapté. » D’autres communes bénéficient d’un collège ou d’un lycée. Là aussi, l’offre de mobilité doit être adaptée. Les habitants doivent jongler en permanence pour accéder à des « services de proximité, de semi-proximité et de préfecture ». « Il y a l’enjeu territorial de proximité », poursuit le prospectiviste, pour lequel le covoiturage ou le transport à la demande est pertinent. « Il y a aussi l’enjeu de semi-proximité vers la ville-préfecture qui accueille un certain nombre d’équipements. Et puis celui qui joue le rôle de chef-lieu et regroupe tout un tas d’équipements. » Dans ce cas, une offre de cars express est tout à fait appropriée.

Cette dernière réponse est une aubaine pour l’avocat à la défense, qui fait apparaître une carte représentant l’accès aux aménités publiques dans le département de l’Indre. « On voit bien en gris les communes qui n’ont aucun service médical, confirme Éric Chareyron. Pas même la présence d’un infirmier ! En tout, ici, ce sont près de 170 communes de 60 000 habitants qui n’ont aucun service de proximité. »

« Et l’incitation tarifaire ? » lance l’avocat à la défense. « **Eh bien, oui, la politique tarifaire n’est pas toujours adaptée. La majorité des gens se déplace dans les grandes villes une ou deux fois par mois. De nouvelles formules tarifaires pourraient mieux répondre à ces rythmes de vie.** » La procureure regarde, l’œil mauvais, son adversaire orienter l’échange. « Monsieur le président, il semble que M^e Cazenave fait les questions et les réponses ! » tempête-t-elle.



Dans une société automobilo-centrée, pour changer les habitudes, la contrainte doit s'accompagner d'incitation et d'éducation. „

Stéphanie Vincent

Éric Chareyron laisse la place à la dernière témoin, Stéphanie Vincent, qui se présente, digne, devant la cour. « Je suis sociologue de formation. Je suis enseignante-chercheuse en aménagement et urbanisme à l'université Lyon II. » Son témoignage est crucial. En effet, l'universitaire a mené une enquête auprès d'individus qui ont renoncé à la voiture. « C'est une démarche compliquée, explique-t-elle. Dans nos sociétés autocrates et autonomes, il est difficile de se détacher de cette norme-là. »

Premier constat : « Ces personnes sont déjà dans une situation de changement [...]. Il est plus facile d'arrêter de fumer quand on change d'autres choses dans notre quotidien. » La procureure interroge : la contrainte serait-elle donc une clé dans ce changement ? Pas exclusivement. « Le premier déclencheur est la contrainte inattendue (panne de voiture, incapacité à conduire, etc.). La seconde est l'engagement. **On transforme ses habitudes en fonction de ses valeurs.** Et enfin, l'opportunité peut déclencher un changement, à savoir la rencontre avec une alternative. »

Entre l'entretien et l'assurance, le coût d'une voiture s'élève en moyenne à 3 150 € par an et par ménage, rappelle la procureure. « C'est colossal ! Lors des auditions préliminaires, vous nous avez expliqué que la contrainte économique n'est pas si évidente. » Effectivement, étaye Stéphanie Vincent, « dans une étude toute récente menée auprès d'étudiants en région lyonnaise, **nous avons constaté que si la contrainte économique, notamment liée à la crise énergétique, avait des effets sur les habitudes de déplacement, elle en a surtout sur des déplacements non contraints, de loisir** ».

Là encore, sur les trajets domicile-travail, la voiture prévaut. « J'aimerais ajouter que

la contrainte doit être combinée avec de l'incitation. Si les changements de mobilité sont vraiment liés à de la pure contrainte, dès que cette dernière se lève, les habitudes reviennent au galop. » **Incitation et éducation sont donc des clés pour changer les habitudes.**

« L'information est importante, reprend la sociologue. Des travaux en psychologie sociale montrent qu'elle a plus d'impact lorsqu'elle émane de proches et de manière répétée. »

« Dans le renoncement à la voiture, l'argument écologique est-il anecdotique ? » tente l'avocat à la défense. « Non, au contraire, il permet de légitimer de nouvelles pratiques, répond Stéphanie Vincent. Mais il n'est pas un déclencheur [...], et tout le monde n'est pas militant. [L'argument écologique est donc à manier avec précaution] car il peut être culpabilisant pour ceux qui ne sont pas militants. »



La voiture reste un symbole de réussite sociale. „

L'échange se termine sur la question du coût de la voiture. La sociologue reconnaît que si « la voiture, c'est cher, elle peut être paradoxalement l'arme du pauvre. Quand on a besoin de déplacer une famille, elle est l'outil le moins onéreux ». Par ailleurs, « elle reste un symbole de réussite sociale ». La procureure soupire.

« L'argument définitif pour passer à l'acte, ce serait de disposer d'infrastructures de mobilité alternative. » La boucle est bouclée. Après un réquisitoire et une plaidoirie énoncés avec beaucoup de passion et... de mauvaise foi, l'heure est au verdict.

PERVERSE NARCISSIQUE



Les jurés



Faustine Biston
**Présidente du conseil
départemental des collégiens
de l'Indre**



Claude Doucet
**Maire de Valençay,
président de l'Association
des maires de l'Indre**



Virginie Fontaine
**Maire d'Aigurande,
vice-présidente de
la commission Éducation
Transport de l'Indre**



Christine Grégoire
**Directrice
des mobilités Agglopolys**



Bérénice Bandalj
**Présidente de la Jeune Chambre
économique de Châteauroux**

Verdict

Le président de la cour s'éclipse avec les jurés. À trois voix contre deux, il est arrêté, au nom des générations futures, que l'on peut se passer de voiture en dehors des villes. La procureure jubile. La séance est levée !

« Nos routes ne doivent pas être monopolisées par la voiture, alerte une jurée. Elles doivent pouvoir accueillir d'autres modes, plus actifs [...], en remettant de la vie, des services dans nos territoires. Il existe d'ailleurs déjà des solutions de mobilité en milieu rural. »

Après une première salve d'appels à se passer de la voiture, notamment de la part d'une jeune jurée, quelques-uns tempèrent. « Je vais être la première à dire non, déclare une jurée. Pour que les campagnes vivent, on ne peut se passer de la voiture. » Elle appelle les décideurs à « mettre en route » les alternatives.

Oui, il faut essayer de se passer de voiture, mais c'est complexe, rappelle une troisième jurée. « Je travaille dans une étude notariale. La gare est à 5 km de mon bourg, et je ne dispose d'aucun autre moyen de locomotion que ma voiture. Du reste, il y a un train qui part à 6 h 55, un autre qui revient à 17 h. » Pour elle, il n'est aujourd'hui pas possible de se passer de voiture.



Le mot de la fin de Marc Fleuret,

président du conseil départemental de l'Indre,
1^{er} vice-président Transport Châteauroux Métropole

« Le vote était serré, ce qui montre que nous avons encore beaucoup à parcourir. [...] L'offre en mobilités alternatives en territoire rural reste à développer pour répondre aux besoins. L'une des jurées en appelait à nous, collectivités territoriales. Nous y travaillons ardemment. »



KEOLIS

Usbek & Rica

Le Groupe Keolis a organisé en partenariat avec Usbek & Rica, le média qui explore le futur, la toute première série thématique de Tribunaux pour la mobilité des Générations Futures : une tournée dans plusieurs villes de France pour mettre en débat les grandes questions autour de la mobilité de demain et alimenter les réflexions sur des solutions concrètes. Le pari, c'est de souligner ce qui fait débat et de révéler ce qui rassemble, en reprenant la scénographie d'un procès. Cette scénarisation originale est un prétexte pour susciter un échange en appelant à la barre témoins et experts afin d'éclairer un sujet de fond par des contributions nouvelles.