

# Tribunaux pour la mobilité des Générations Futures

Une ville désirable est-elle  
une ville sans voitures ?





# Le rappel des faits

Cette 3<sup>e</sup> édition du Tribunal pour la mobilité des Générations Futures, qui a eu lieu aux Champs libres à Rennes le 20 septembre dernier, a une saveur particulière.

4 élèves des institutions partenaires de l'événement – le master Économie et management de la mobilité durable de l'université de Rennes, le master Ingénierie des services urbains en réseaux de Sciences Po Rennes, le master Aménagement, urbanisme, diagnostic et intervention sur les territoires de Rennes II ainsi que l'Atelier XXL – constituent le jury de cette grande affaire. Le cinquième juré est, comme il est d'usage, le public, cette fois principalement formé d'étudiants, de lycéens (lycées Jean Jaurès de Rennes et Paul Sérusier de Carhaix), d'élus et d'experts en mobilité. Mais rappelons les faits.

Pour se déplacer en ville, les Français plébiscitent la voiture. Un sondage Ifop réalisé dans la capitale et dans 5 grandes villes françaises révèle qu'ils seraient 72 % à utiliser leur voiture régulièrement. Les uns – à 67 % – pour se rendre sur leur lieu de travail, les autres – à 86 % – pour faire leurs courses, d'après une étude du BCG. Des chiffres peu étonnants en regard de l'étalement urbain et de la distance entre domicile et services commerciaux et publics. Les citoyens ont besoin de se déplacer.

Pour autant, la voiture n'a plus tout à fait bonne presse. La réglementation pousse les voitures hors des centres-villes. La mise en place de zones à faibles émissions (ZFE), l'installation de parkings relais en périphérie et la multiplication de voies cyclables en ville témoignent de la disgrâce grandissante de la voiture dans les métropoles.

À Rennes, la vitesse maximale de circulation autorisée est abaissée à 30 km/h sur la quasi-totalité du périmètre de la ville, et il est prévu d'ici au 1<sup>er</sup> janvier 2025 la mise en place d'une ZFE. Cette mesure s'inscrit dans le cadre de la loi Climat et Résilience et a pour objectif de limiter la circulation des véhicules les plus polluants.

Alors, à bas la ville développée par et pour les voitures et vive la ville du quart d'heure ? La réponse n'est pas si simple. Ces nouvelles mesures ne risquent-elles pas de laisser sur le bord de la route les citoyens pour qui la voiture est essentielle ? Les centres-villes vont-ils se dépeupler de la vie locale ? Les villes sont-elles prêtes, infrastructurellement et culturellement parlant, à renoncer à la voiture ? Vous l'avez compris, le débat autour d'une ville sans voitures s'annonce houleux.

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



Anne Faure  
Urbaniste et présidente  
de l'association  
Rue de l'Avenir



Jean-Marc Offner  
Directeur scientifique  
de 6t bureau de recherche  
et président de l'École  
urbaine de Sciences Po



Laurence de Nerveux  
Directrice  
de Destin Commun

# Les arguments clés du tribunal

“

## Je suis pour une ville sans voitures inutiles. „

**Anne Faure**

Notre première témoin est une passionaria d'une « ville plus sûre et agréable à vivre ». Anne Faure est urbaniste et militante depuis 1988 au sein de l'association Rue de l'Avenir. Dès le départ, l'urbaniste donne le ton : « **Une ville plus agréable à vivre sous-entend une ville avec moins de pollution et moins de bruit** », bruit qui, on le sait, présente des risques pour la santé (stress, pathologies cardio-vasculaires, acouphènes, voire surdité). Pour réduire le bruit lié au trafic automobile, **l'association promeut l'instauration de zones à trafic limité « dans les espaces les plus denses de la ville »**. Le procureur accuse la témoin d'être bien radicale. « *Je ne suis pas pour l'interdiction des voitures. Tout ce qui est radical ou excessif ne marche pas. Je suis pour la réduction de leur nombre, afin d'offrir plus de places au vélo et à la marche* », défend Anne Faure.

Enlever les « voitures inutiles » résume bien la pensée de l'urbaniste : « *Un médecin qui doit assurer une urgence aura sa voiture de même que l'entrepreneur qui a besoin de transporter du ciment.* » L'utopie évoquée par la présidente de l'association n'est pas sans rappeler les super-îlots mis en place dans la ville de Barcelone. Au début des années 2010, la municipalité catalane a déployé un nouveau plan de mobilité urbaine, avec pour objectif de réduire de 21 % le trafic automobile. Une des mesures phares ? Les super-îlots, dans lesquels la circulation des voitures est limitée à 10 km/h et réservée aux résidents, aux services d'urgence et aux véhicules de livraison.

« *Vous êtes donc pour une ville du quart d'heure ?* » relance le procureur. « **Oui et non... Rue de l'Avenir promeut une ville des courtes distances, comme diraient nos amis suisses, ou une ville-archipel.** » Elle sourit. « *Nous sommes après tout à Rennes, le concept concerne l'ensemble de la métropole.* » Dit autrement, la militante projette une ville dotée d'un centre-ville « historique » et d'une myriade de petits centres secondaires.

C'est à présent au tour de l'avocat à la défense de s'avancer. Ce dernier s'interroge sur l'évolution de la place de la voiture en ville. La témoin répond

par une bonne nouvelle : « *Le temps de la voiture associée à la liberté est révolu. La voiture en ville est remise en question selon la typologie des villes.* » Ainsi, à Paris, l'usage de la voiture est particulièrement bas (13 % des déplacements). Parmi les villes-centres, la capitale se place en tête : à Lyon, le taux est de 27 % ; à Grenoble, Rennes, Strasbourg, Rouen et Lille, de 27 à 32 %, apprend-on dans une étude réalisée par l'association Qualité Mobilité pour le compte de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports.

« *Ça tombe bien parce qu'on parle présentement des villes* », rétorque l'avocat, qui s'attache à présent à présenter la voiture comme un épouvantail à enfants. « **Oui, c'est certain, les enfants ont disparu des rues. Ils sont des oubliés de la circulation** », acquiesce Anne Faure. La raison ? Des parents « *qui craignent pour la sécurité de leurs enfants, qui derrière les vitres teintées d'une voiture – un comble ! – ne connaissent même plus l'environnement dans lequel ils évoluent* ». Pour favoriser la marche dans les villes, l'association portée par Anne Faure préconise différentes pistes : « *Des cheminements piétons plus larges et mieux entretenus, des trottoirs sans pistes cyclables, la verbalisation des automobilistes garés sur les trottoirs, la modulation de la vitesse des véhicules motorisés dans les lieux fréquentés par les piétons et, enfin, l'installation d'aménagements pour rendre la marche plus agréable – bancs, toilettes, fontaines.* »

La question se pose probablement moins à Rennes, qui se hisse à la première place du baromètre des villes les plus « marchables » de France, réalisé par l'association Rue de l'Avenir.

“

## Le temps de la voiture associée à la liberté est révolu. „

”

## La mobilité est au cœur de la question urbaine. ”

Jean-Marc Offner

Le deuxième témoin est à présent appelé à la barre. Jean-Marc Offner est directeur scientifique de 6t bureau de recherche et président de l'École urbaine de Sciences Po. Il a dirigé pendant treize années l'urba, l'agence d'urbanisme Bordeaux Aquitaine. *« J'œuvre désormais à accompagner un bureau de recherche original qui travaille sur les mobilités et les modes de vie »,* commente-t-il.

Le procureur démarre l'audition par une pièce à conviction portée à l'attention de la présidente du tribunal. Selon l'anthropologue urbaine Sonia Lavadinho, *« pour que la ville se porte bien, elle doit être célibataire. Il est très compliqué pour la ville et la voiture de faire ménage commun »*. Face à ce témoignage, l'ingénieur paraît dubitatif.

*« Vous connaissez bien sûr l'idéogramme chinois qui représente la ville? »* Avocat et procureur lèvent les épaules de dépit, la salle est hilare. *« Bon, il se compose d'un symbole du rempart, du mur, mais aussi de celui du commerce international. »* Pour le dire plus simplement, **« la ville est à la fois un incubateur et un commutateur. La mobilité est au cœur de la question urbaine et de la définition de la ville »**. Le greffier griffonne sur sa feuille furieusement.

*« À quoi pourrait ressembler une ville acceptable? »* s'enquiert le procureur auprès de Jean-Marc Offner. *« Vous savez, la désirabilité est forcément un compromis. La ville à taille humaine, ça n'existe pas parce qu'on veut disposer de tous les services en bas de chez soi tout en ayant la nature tout près, être au cœur de l'activité urbaine mais ne pas non plus avoir trop de voisins... »* **La ville désirable est donc une ville de compromis entre les besoins individuels et collectifs.**

*« Pourquoi les gens sont-ils scotchés à leur voiture? Est-ce parce qu'ils ne peuvent pas faire autrement? On peut se dire qu'il y a quand même de bonnes raisons pour que le système soit accusé plutôt que les acteurs individuels »,* poursuit-il, avant de présenter les chiffres de la répartition modale sur la métropole de Rennes. *« Sur 100 déplacements d'un habitant de la métropole rennaise, 48,5 % sont effectués en voiture, 34 % à pied, 13,5 % en transports collectifs et enfin 3,5 % à vélo. »* Il n'y a ainsi au fond que dans les villes telles que Paris, Venise ou Tokyo où l'on marche beaucoup, conclut-il.

Le procureur, goguenard, se retire et laisse place à l'avocat. *« M. Offner, pourriez-vous définir les villes pour lesquelles il est désirable de renoncer à la voiture? »*

**« Une ville désirable est une ville sans voitures, une ville qui peut se passer de la voiture. »** Un Parisien habitant et travaillant à Paris peut ainsi se passer de voiture. Et de fait, 460 000 véhicules immatriculés à Paris sont en état de circuler mais ne roulent pas tous les jours. C'est peu par rapport à son nombre d'habitants – environ 2,2 millions.

Pour finir, Jean-Marc Offner évoque les travaux de Mathieu Chassignet et démonte le cliché selon lequel les automobilistes seraient les premiers clients des commerçants en centre-ville. *« C'est faux. Pas de voiture = pas le même business. »* Il poursuit : *« Toute mutation fragilise les commerces. On le voit par exemple avec le succès du commerce en ligne et de la livraison. Les pratiques changent, celles des riverains aussi. Les commerces s'adaptent et font évoluer leurs modèles économiques selon ces évolutions. Regardez les hypercentres de bien des villes, ce sont des cantines en plein air. »*

”

Vous savez, la désirabilité est forcément un compromis. La ville à taille humaine, ça n'existe pas. ”



## Conduire, c'est rester au volant de sa vie. //

**Laurence de Nervaux**

« *Quel est le point commun entre le député RN du Gard Pierre Meurin, qui pose fièrement sur Twitter la main sur le capot de sa 306, en se qualifiant d'“automobiliste militant”, et Sandrine Rousseau, qui dénonce le masculinisme des barbecues?* » lance au procureur Laurence de Nervaux, directrice de Destin Commun. Le procureur se renfrogne : « *Ah oui, c'est vous qui posez les questions... s'amuse-t-elle. Je termine rapidement. Le point commun entre eux est ce qu'on appelle l'“identity politics”, soit le fait de surfer sur des conflits de valeurs liés à l'identité des individus pour les exploiter politiquement. Ça marche, mais ce n'est pas comme ça qu'on y arrivera.* »

« *Pour répondre à votre question concernant les freins à l'abandon de la voiture par les citoyens, le premier est d'ordre matériel, lié par exemple au fait d'avoir des enfants en ville ou au manque d'accessibilité des transports en commun pour les personnes en situation de mobilité réduite* », indique la directrice, qui a mené avec l'agence Spintank une étude portant sur les représentations et les systèmes de valeurs citoyens qui sont mobilisés pour appréhender la transition.

Toujours selon l'étude, **75 % des Français considèrent que faire du vélo est dangereux**. « *Il existe donc bien des freins psychologiques et culturels à la transition de nos mobilités. Ces dernières correspondent à des modes de vie qui sont constitutifs de nos identités. C'est ce qui explique que nous y sommes attachés comme des huîtres à leur rocher.* » Pour M<sup>me</sup> de Nervaux, « **la voiture rime encore avec le triptyque liberté, propriété, intimité** ». Elle demeure associée à des rites de passage : « *Avoir le permis, avoir sa voiture... C'est en train de changer, mais ça reste prégnant* », déclaraient d'autres témoins dans de précédents Tribunaux pour la mobilité des Générations Futures. **Un Français sur trois considère la voiture comme sa deuxième maison, et 73 % d'entre eux pensent qu'il est important d'être propriétaire de son véhicule**, et ce, en dépit du « gouffre financier » qu'il constitue.

« *Il faut travailler en priorité la transition des représentations* », estime Laurence de Nervaux. « *M<sup>me</sup> de Nervaux, je vais enfoncer le clou*, reprend le procureur, *mais quels sont les segments de population les plus réticents à cette transformation aujourd'hui?* » Elle répond : « *Les groupes qui sont les plus marqués par un sentiment d'impuissance. Quand la vie quotidienne est ultra-contrainte, quand on a la sensation de toujours subir, conduire, c'est rester au volant de*

*sa vie.* » Un autre groupe – 51 % des Français – se distingue par une grande défiance à l'égard d'autrui et rechigne à voyager avec d'autres. « *Dans ce cas, on peut les inciter à adopter le vélo plutôt que les transports en commun.* »



## Il existe donc bien des freins psychologiques et culturels à la transition de nos mobilités. //

Les échanges se poursuivent avec le procureur en pointant une « dissonance cognitive » : « *Dans notre typologie, nous avons observé que les “libéraux optimistes” – souvent plus jeunes et cosmopolites que la moyenne – sont très attachés aux grosses voitures comme un signe de réussite sociale, tout en se déclarant engagés pour l'environnement.* » Écouter un podcast de Jean-Marc Jancovici au volant d'un 4x4 est cocasse, taquine-t-elle.

L'audience se termine par l'interrogatoire de l'avocat à la défense, qui évoque « *les voies pour une transition acceptable* ». Laurence de Nervaux développe alors un point encore peu abordé par les témoins : celui de la **désirabilité économique**. « *Les transports en commun et le vélo sont clairement perçus dans notre étude comme des modes de transport plus économiques que la voiture.* » Un levier supplémentaire pour encourager le report vers d'autres mobilités.

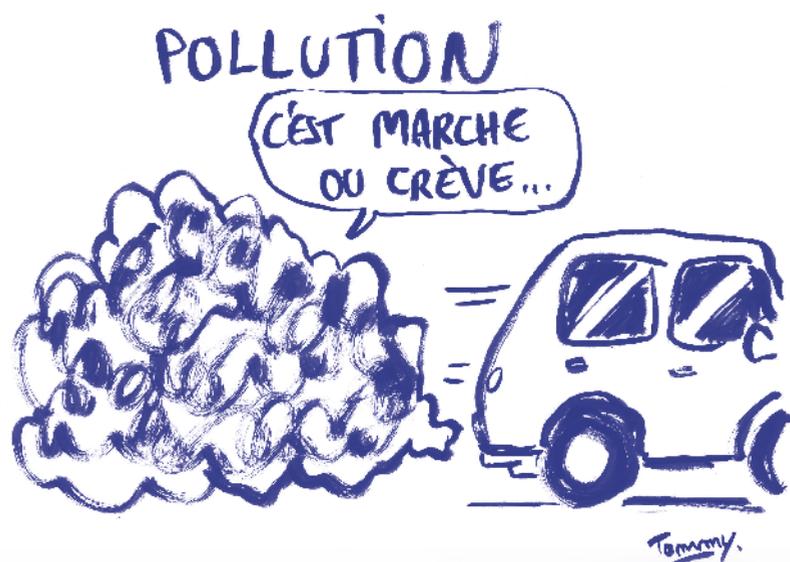
« *Je suis confiante quant à la transition de nos modes de mobilité.* » À condition que nous sortions de « *représentations des transports en commun parisiano-centrées*, tempère Laurence de Nervaux. *Les transports parisiens sont les seuls à recueillir des jugements majoritairement négatifs alors que les autres métropoles obtiennent un taux de satisfaction plutôt élevé* ».

Et de conclure : « **L'inflation est une opportunité conjoncturelle. Ça peut être le moment de passer au vélo électrique pour faire des économies sur le carburant plutôt que de demander un plein de gazole pour Noël, selon les mots d'un de nos sondés.** » Un exemple qui montre qu'écologie et justice sociale peuvent converger.



## Verdict

La présidente de la cour s'éclipse avec les jurés. À cinq voix – vote du public compris –, il est arrêté que oui, une ville désirable est une ville sans voitures. Le procureur reconnaît sa défaite. La séance est levée!



## Le mot de la fin de Matthieu Theurier,

vice-président de Rennes Métropole,  
délégué à la mobilité et aux transports

*« Je suis plutôt rassuré par le résultat de ce soir. Il correspond à l'orientation que nous avons prise depuis plusieurs années. [...] Si les mobilités sont un problème, elles sont aussi une part de la solution. On voit bien que dès lors que nous parvenons à les décarboner, nous arrivons à nous mettre dans la trajectoire pour répondre aux enjeux climatiques.*

*Nous avons peu abordé la dimension sociale de la question. Le prix du litre est aujourd'hui proche de 2 €. La place de la voiture va continuer de se réduire, pour laisser place aux autres modes et à une ville moins polluée et plus apaisée. Nous n'avons plus le temps d'attendre la transition, c'est maintenant qu'il faut prendre les choses en main et accompagner la population dans cette transition – en veillant à ne pas laisser sur le carreau toute une partie de la population parce que nous sommes allés trop vite. »*



# 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.**