

Tribunaux pour la mobilité des Générations Futures

Faut-il arrêter
de se déplacer ?





Le rappel des faits

Après des débats denses et très animés à Nancy, à Châteauroux et à Rennes, pour clore sa tournée, le Tribunal pour la mobilité des Générations Futures a pris ses quartiers le 28 février dernier à Sciences Po Paris en partenariat avec l'École urbaine de Sciences Po. Dans l'amphi Boutmy, la salle est pleine à craquer. C'est que le sujet du jour intrigue : « Faut-il arrêter de se déplacer ? »

« Le sujet peut paraître un peu contre-intuitif pour un opérateur de mobilité, introduit Marie-Ange Debon, présidente du directoire de Keolis. Nous nous prêtons à l'exercice parce que la mobilité est sujette à beaucoup de débats. Elle est le droit des droits, en ceci qu'elle permet à d'autres droits de s'exercer : le droit à l'éducation et à l'emploi ou celui de voir ses proches. » Le ton est donné d'entrée de jeu. Les jurés, étudiants de divers masters en lien avec la thématique, rejoignent le premier rang sur l'invitation de la présidente de la cour.

Mais avant de nous plonger pleinement dans le sujet, rappelons les faits. Jusqu'au XIX^e siècle, la population vit dans un rayon de 7 km. L'invention du moteur élargit les horizons par l'accélération de la vitesse moyenne des déplacements : dans les années 1970, nous parcourions en moyenne 18 km par jour, alors que nous en faisons 57 aujourd'hui.

Nous l'avons évoqué tout au long des précédentes audiences : cette vitesse qui marque nos déplacements a des conséquences, écologiques, économiques mais aussi sociales. Les villes s'étalent à perte de vue. Les villages s'appauvrissent de centres économiques et de services. Le changement climatique s'emballe et nous pousse à reconsidérer nos mobilités, qui jurent avec les enjeux environnementaux, sanitaires et sociétaux.

De là à envisager une démobilité ? L'équation est loin d'être simple. Que faudrait-il mettre en place pour faire face aux grands enjeux de notre siècle ? Devons-nous contraindre les citoyens par la réglementation pour lutter contre les inégalités et imposer une sobriété ? Pouvons-nous et devons-nous agir sur l'espace afin de faire de la mobilité un choix conscient ?

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



Philippe Bihouix
Directeur général d'AREP
et coauteur de *La ville stationnaire : comment mettre fin à l'étalement urbain ?* (Actes Sud, 2022)



Charlotte Halpern
Chercheuse au Centre d'études européennes et de politique comparée de Sciences Po



Sylvie Landriève
Directrice du Forum Vies Mobiles, think tank de la mobilité et des modes de vie du futur

Les arguments clés du tribunal

“ Il est crucial d’insuffler une dose de sobriété plus organisée, plus systémique. ”

Philippe Bihoux

Le premier témoin à être appelé à la barre est Philippe Bihoux, ingénieur, spécialiste de l’aménagement du territoire, des questions de ressources non renouvelables et des low tech. C’est d’ailleurs à propos des ressources que le procureur attaque sa première question en pointant l’extraction de métaux rares, liée aux mobilités bas carbone.

« J’imagine que vous faites référence aux métaux qui composent les batteries des voitures électriques, répond l’ingénieur. Le problème n’est pas là. Il n’y a pas de réponse géologique à votre question. » Le procureur s’étonne.

« Il faudrait plutôt poser celle de la demande : en 2050, va-t-on se déplacer avec de petits pots de yaourt qui feront 700 km et qu’il faudra recharger tous les 200 km ou avec des chars d’assaut de 2 tonnes qui auront 1000 km d’autonomie? » Plus il est lourd, plus un véhicule consomme. Plus il

fait de kilomètres, plus il a besoin de batteries, poursuit l’auteur de *L’âge des low tech*.

L’effet rebond est partout, explique Philippe Bihoux. « **Consommer moins de ressources, moins d’énergie pour fournir le même service, c’est génial. Mais cette efficacité technique est mangée par ce qu’on appelle “l’effet rebond”.** »

Les véhicules n’ont « jamais été aussi efficaces, mais ils sont également plus lourds et plus puissants et consomment autant que dans les années 1980 ».

Il est donc crucial d’insuffler une dose de sobriété plus organisée, plus systémique ». Autrement dit, faire peu et avec peu, conclut le procureur.

L’avocate s’avance et dénonce des recommandations trop modérées de l’Ademe dans son scénario prospectif à 2050 « Génération frugale ». « Elle n’envisage qu’une diminution modeste de 26 % des kilomètres parcourus alors qu’elle suggère des réductions drastiques dans d’autres secteurs », pointe-t-elle. L’ingénieur prend la défense de l’agence et salue les efforts du « seul organisme qui a vraiment injecté de la sobriété dans le domaine de la mobilité ».

Dans une autre vie, Philippe Bihoux a travaillé dans la logistique, un champ qui gagnerait à penser sa démobilité, explique-t-il. « J’ai connu des tomates néerlandaises qui descendaient en Italie et des tomates italiennes qui faisaient le chemin inverse. » Ces tomates ne sont que la partie cachée de l’iceberg de la quantité de marchandises qui sillonnent l’Europe « pour quelques dizaines de centimes d’euros de différence ».

D’après l’ingénieur, la reterritorialisation des marchandises pourrait être une piste, « une manière de nous organiser et de consommer des produits différemment ».

“ Consommer moins de ressources, moins d’énergie pour fournir le même service, c’est génial. Mais cette efficacité technique est mangée par ce qu’on appelle « l’effet rebond ». ”

“

On a peut-être trop fait confiance aux ingénieurs, aux économistes. Pensons politiques publiques. ”

Charlotte Halpern

« Voilà la ville idéale d'il y a quelque temps et peut-être celle de demain », s'enthousiasme le procureur. L'écran révèle la représentation du Familistère de Godin et d'un écoquartier, « des endroits dont on ne sort pas, qui abolissent la nécessité du déplacement puisque tout y est ».

La deuxième témoin se récrie : « Ça ne me fait pas rêver. Que ce soient le Familistère, les écoquartiers ou les grands ensembles, la priorité a toujours été d'en sortir. » Charlotte Halpern joue à domicile. Elle est chercheuse au Centre d'études européennes et de politique comparée de Sciences Po.

Les sociologues l'ont écrit, poursuit la chercheuse : « Ces lieux sont des espaces restreints dans lesquels on enferme des gens qui partagent les mêmes valeurs, le même niveau de revenus. Si l'on considère le point de vue des femmes, des jeunes, des personnes âgées, non, ces lieux imaginés au XIX^e siècle puis à la fin du siècle ne sont pas souhaitables pour les générations futures. » Plutôt que de les imposer davantage, il faudrait réfléchir à « les réorganiser en prenant en compte les limites planétaires ».

Encore du nouveau, s'indigne le procureur. « Vous parlez, j'imagine, de planifier de nouvelles infrastructures pour décarboner nos déplacements, reprend-il. **C'est super, mais est-il encore temps de planifier des choses nouvelles, de mettre en place de nouveaux systèmes ?** »

Oui, c'est le moment, tranche Charlotte Halpern, pour « de la coordination, de la gouvernance et un retour sur nos choix d'infrastructures ». L'heure est à l'examen de leur raison d'être : « Comment est-ce qu'on les bâtit ? Comment est-ce qu'on les distribue spatialement et socialement ? » L'assistance s'agite. « On a peut-être trop fait confiance aux ingénieurs, aux économistes. Pensons politiques publiques et régulations politiques. »

La politiste va plus loin et évoque les investissements massifs réalisés « sur d'autres formes de mobilité que la voiture, d'autres formes d'aménagement décentralisées de ce même véhicule ». Les

résultats sont là. « **Peut-être pas encore suffisants, mais il faut les amplifier, sortir de l'idée d'une route comme étant au centre de la mobilité.** » Pour autant, devant l'avocate, Charlotte Halpern déclare qu'il n'existe pas de « solution toute faite ». À nouveau, elle appelle à ce qu'on se pose les bonnes questions et à sortir de l'idée d'une « mobilité en soi et pour soi ».

“

Est-il encore temps de planifier des choses nouvelles, de mettre en place de nouveaux systèmes ? ”

La chercheuse aborde par là le sujet des mobilités pensées en silo, par mode. « Travaillons à une approche un peu plus intégrée », de sorte que les « spécialistes du vélo discutent avec ceux des transports publics et du transport des marchandises ».

Une autre question que la chercheuse pose en creux, reprend l'avocate, est celle des ruralités : comment garantir la justice sociale, l'équité d'accès aux services et aux opportunités pour tous les habitants ? « Nous retournons à ce que j'expliquais en début d'audition, commente Charlotte Halpern. On doit revenir sur les choix faits ces dernières années. On a beaucoup misé sur la métropolisation, la concentration urbaine. **On a beaucoup pensé la mobilité dans les métropoles. Il faut maintenant réfléchir aux alternatives pouvant être proposées dans les zones peu denses, soit rurales soit périurbaines.** »

“ En voulant décarboner nos déplacements, on carbone la mobilité des pays du Sud. ”

Sylvie Landriève

Le temps file. Notre troisième et dernière témoin s'avance. Sylvie Landriève dirige le Forum Vies Mobiles, un think tank de la mobilité et des modes de vie du futur. Un témoin de choix, donc, pour répondre aux interrogations des générations futures.

Sylvie Landriève observe depuis de nombreuses années les comportements des Français en matière de mobilité. Le procureur fonce tête baissée dans l'une des grandes histoires d'amour des Français : l'automobile. « Sont-ils rationnels ? » La chercheuse sourit.

« Mais oui, ils le sont. Ils achètent des voitures d'occasion, les gardent au moins une dizaine d'années et s'en servent parce qu'ils en ont besoin. » 80 % des kilomètres parcourus par les Français le sont en voiture, rappelle-t-elle. Le procureur s'agace. « **En revanche, oui, ce n'est pas rationnel sur le plan écologique.** » Sylvie Landriève revient sur la question évoquée plus tôt de l'émergence des véhicules électriques. « Que deviennent les véhicules thermiques ? On les envoie tout simplement dans les pays du Sud. »

Elle rappelle que désormais, les campagnes de marketing des compagnies pétrolières du Moyen-Orient « ciblent l'Afrique et l'Asie pour vendre du pétrole ». En décarbonant nos déplacements, on carbone la mobilité d'autres pays. « En Occident, environ 80 % des ménages ont une voiture. C'est le cas d'à peine 4 % des Africains et de moins de 20 % des Chinois. » En somme, « **quand on remplace les thermiques par des électriques, on ne change pas grand-chose chez nous et l'on n'arrange pas la situation de la planète** ».

Pour autant, pas question de remettre en cause le droit de se déplacer, modère la chercheuse. « Le problème n'est pas là ; il est dans la liberté de se déplacer vite, en polluant. » La bonne nouvelle, poursuit Sylvie Landriève, est que les Français « aspirent à ralentir leur rythme de vie et à vivre au quotidien en plus grande proximité ».

Après quelques objections bien senties auprès du procureur, l'avocate lance le sujet du rationnement et de son équité. « On peut très bien rationner et être équitable, analyse la directrice du think tank. Regardez ce qui s'est passé pendant la Covid-19 : on a rationné les déplacements, mais pour que la société continue à fonctionner, on a permis aux métiers dits "essentiels" de se déplacer. » Le rationnement et les quotas concernent plutôt les « riches » : « **Plus on est riche, plus on se déplace et plus on va loin.** »

“ Le problème n'est pas là ; il est dans la liberté de se déplacer vite, en polluant. ”

« Pour être équitable, faut-il alors développer et imposer un système de transport partagé ? » interroge l'avocate. « Si l'on veut être écologique, faisons avec l'existant », suggère Sylvie Landriève. Une piste s'ébauche selon elle : « Si l'on veut vraiment se passer de voiture, il faut penser un système [de mobilité] territorial. » À ce titre, l'échelle du département n'est pas une mauvaise idée, tout en gardant à l'esprit que les départements ont été conçus avec plus ou moins la même taille par souci d'équité d'accès à la préfecture « dans la journée à cheval ». Une métrique d'avant la motorisation de nos déplacements qui se révèle utile dans une époque souhaitant en sortir.



Verdict

La présidente de la cour s'éclipse avec les jurés. Les présidents de jury, Johan Drouhin et Hugo-Louis Leclerc, tous deux étudiants à l'École urbaine, n'entretiennent pas longtemps le suspense : « *C'est un grand non, mais il y a une nuance. La question est provocatrice ; elle nous engage à la réflexion, notamment sur sa dimension sociale. Non, il ne faut pas arrêter de se déplacer, mais on ne peut faire abstraction de ce qui nous attend. On doit repenser notre organisation, trouver des manières de s'adapter.* »

À 5 voix – vote du public compris –, il a été arrêté que non, il ne faut pas arrêter de se déplacer. La séance est levée !





Le mot de la fin de Jérôme Lèbre,

philosophe,
auteur de *L'éloge de l'immobilité*

« Une décision de justice s'appelle un "arrêt". L'arrêt qui a été pris ce soir est un arrêt pour le mouvement. Vous voyez qu'en quelque sorte, on n'en sort pas. Le seul but d'un philosophe qui intervient bizarrement après un juge, cela ne peut être que de dire que le problème se repose évidemment toujours. Cet arrêt sur le mouvement n'est peut-être pas tout à fait définitif. »



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.