

KEOLIS Usbek & Rica

# Pour la mobilité des générations futures



# Sommaire



La mobilité électrique SEULE  
ne sauvera pas le climat

**p. 4**



Réduire la dépendance à la voiture  
en dehors des villes, c'est possible

**p. 6**



Un désir de villes à la fois plus  
accessibles et avec moins de voitures

**p. 12**



Déplaçons-nous toujours,  
mais plus sobrement

**p. 14**

# Édito

**Pas assez sobre, pas toujours accessible, abondante ou absente... La mobilité est sujette à nombre de débats. Et pour cause, elle est le droit des droits, en ceci qu'elle permet à d'autres de s'exercer : le droit à l'éducation, à l'emploi, celui de voir ses proches...**

**Chaque année, des millions d'individus – étudiants comme travailleurs – retrouvent les uns les bancs de l'école, les autres les chaises de leur bureau. Cette réalité en masque une autre : l'impossibilité d'accéder à l'emploi par manque d'offre de mobilité.**

**C'est avec la volonté d'affirmer les bénéfices et d'interroger les freins à l'attractivité des transports en commun que nous avons organisé tout au long de l'année 2023-2024 des Tribunaux pour la mobilité des Générations Futures à Nancy, à Rennes, à Châteauroux et à Paris.**

**Portés par des experts et des acteurs de la mobilité, les collectivités locales et leurs élus, mais aussi des ambassadeurs des générations futures, les écoles et les étudiants, ces événements sont devenus des espaces de débat, de réflexion et d'intelligence collective autour de la mobilité. Le présent document a vocation à transmettre l'esprit de ces échanges, menés parfois à bâtons rompus, mais toujours de manière constructive. Cette synthèse est la somme de convictions que nous aimerions porter. « *Il faut tout un village pour élever un enfant* », dit le proverbe africain. Il faut tout un village et ses enfants pour élever, porter haut le droit des droits : la mobilité. C'est dit !**





# La mobilité électrique SEULE ne sauvera pas le climat

**La voiture électrique a été consacrée par le plan de décarbonation 2030 comme une des solutions pour sauver le climat. Mais ce n'est pas si simple. Batteries et moteur obligent, la production d'un véhicule électrique demande plus d'énergie que celle d'un véhicule thermique. Et renouveler le parc français de véhicules individuels prendra du temps. Donc, oui à la mobilité électrique, mais à condition qu'elle soit partagée et multimodale.**

## Le débat n'est pas que sous le capot...

Décarboner les mobilités ne se joue pas que dans le champ de la transition énergétique. Il se joue aussi dans les usages, à travers cinq grands leviers : diminuer le volume des déplacements, orchestrer le report modal, augmenter le remplissage des véhicules, améliorer l'efficacité énergétique de ces derniers et réduire l'intensité carbone de l'énergie utilisée.

Rappelons également que d'après le Baromètre de la mobilité Ipsos pour Europ Assistance (janvier 2024), le coût du transport est le principal motif de changement d'habitude des Français : 46 % en France (contre 35 % au niveau européen). Le budget de mobilité est en effet important : il est en moyenne de 131 euros par mois et par personne.

Et si l'on regarde le portefeuille, il y a de quoi ne pas se contenter du tout-électrique : l'Ademe estime à 3000 euros par an le coût d'un véhicule individuel. C'est sans commune mesure avec un abonnement aux transports en commun. Car un abonnement, même le plus cher et sans

1 km

en bus thermique émet  
autant de CO<sub>2</sub> par  
voyageur que 1 km en  
voiture électrique.

(calculateur Ademe)

participation employeur de 50 %, revient à 73 % moins cher que le coût d'une voiture à l'année, comme le mentionne une [tribune](#) adressée par Bruno Bernard, le président de la Métropole de Lyon en avril 2023.

Autrement dit, l'électrification n'est qu'une des facettes de la solution. Être solutionniste peut conduire à faire l'impasse sur une partie des solutions au problème.

## Et si l'on se regardait dans le rétroviseur ?

Plutôt que d'examiner l'automobile, considérons l'automobiliste et incitons à l'usage

# “L'électrification est nécessaire mais n'est pas suffisante.”

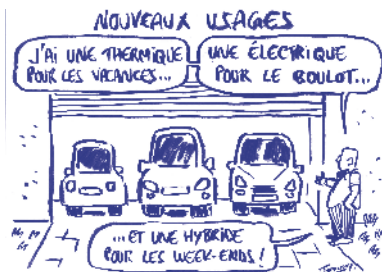


## Geoffrey Abécassis

Conseiller du président de l'Ademe, chargé de France Relance et de France 2030 au Tribunal pour la mobilité des Générations Futures du 22 juin 2023 à Nancy

de modes alternatifs. C'est une histoire d'amour qui court depuis des décennies. En 2023, la voiture individuelle est toujours le premier mode de déplacement des Français. Mais la mobilité douce a gagné du terrain ces cinq dernières années, explique une étude Ipsos/Mondial Assistance ([Baromètre de la mobilité, avril 2024](#)). 32 % des Français possédant une voiture personnelle estiment s'en servir moins fréquemment qu'il y a cinq ans. Une baisse qui devrait se reporter sur la marche, le vélo... et le transport public.

Ces chiffres nous montrent la voie pour un service public des mobilités du quotidien complet associant marche, vélo, covoiturage et transport public.



Dans la lignée de son Plan métropolitain des mobilités, la ville de Nancy a fait de la mobilité partagée une priorité. Dans une ville où les passants marchent déjà beaucoup (36 % des déplacements), la

municipalité travaille à la mise en place de davantage de cheminements piétons apaisés et muscle sa copie en matière de transports collectifs : trolleybus, cinq lignes de bus à haut niveau de service, vélos à assistance électrique en location. L'objectif? Réduire à 35 % les déplacements en voiture à l'horizon 2035, contre 50 % aujourd'hui.

## Bonne nouvelle : le développement de la mobilité partagée est un levier rapide et à impact positif immédiat

Sans s'engager dans des coûts élevés liés aux infrastructures ou à l'électrification, il est possible d'atteindre une mobilité efficace en gérant la demande différemment, par exemple en travaillant sur les horaires étudiants ou ceux des établissements publics. Les infrastructures lourdes réclament du temps, mais il y a des façons de développer l'offre de transports en commun de manière plus rapide et plus légère : par l'augmentation de la fréquence et de l'amplitude des lignes de bus ou de car, par exemple, ou le déploiement d'un système de transport à la demande. Encourageons les personnes à utiliser les transports en commun pour avoir un effet immédiat à très court terme. Un petit effort pour la mobilité, un grand pas pour le climat!



# Réduire la dépendance à la voiture en dehors des villes, c'est possible

Dans les zones rurales, où vit plus d'un tiers de la population française, la voiture est reine. Pour accéder aux aménités publiques (cabinets médicaux, zones d'activité) ou plus simplement travailler, 92 % des habitants ruraux dépendent de la voiture. Il n'est pas aisé de s'en passer, faute d'offres alternatives. Tout le monde ne peut pas marcher ou pédaler. Il ne s'agit pas tant de mettre en accusation la voiture que de s'interroger sur les aménagements du territoire et le risque d'assigner à résidence des citoyens non motorisés. En ce sens, un fonds de soutien de 90 millions d'euros sur trois ans visant à déployer une offre de mobilité durable pour « le dernier kilomètre » a été annoncé en juin 2023 dans le plan France ruralités.

**170 communes**  
**de 60 000 habitants**  
n'ont aucun service  
de proximité dans l'Indre.  
(d'après Keoscopie, 2023)



**Éric Chareyron**

Directeur prospective, modes de vie  
et mobilités chez Keolis au Tribunal  
de la mobilité des Générations Futures  
du 10 juillet 2023 à Châteauroux

## Les cars express, une priorité

En décembre 2023, la loi relative aux services express régionaux métropolitains (SERM) a été promulguée. L'objectif? Favoriser le développement de modes de

transport décarbonés de proximité pour ceux qui résident hors des centres urbains. Ces services visent à intégrer de façon complémentaire cars express, vélo et covoiturage à une offre ferroviaire pour « une véritable intermodalité sans couture ». En tout, 24 premiers projets ont ainsi déjà été lancés, d'autres suivront.

Sans attendre le grand soir des SERM, les cars express présentent une offre de transport attractive sur les corridors non desservis par le ferroviaire. Des liaisons rapides de 10 à 50 km à destination des cœurs de métropole ou à destination de gares reliées à ces métropoles avec un nombre de points d'arrêt réduit, si possible avec voies réservées sur les sections congestionnées en entrée d'agglomération.

La clé du succès : une offre cadencée toutes les 15 à 30 minutes minimum aux heures de pointe et toutes les 30 à 60 minutes en dehors de ces périodes, sur une large amplitude, du lundi au dimanche. Autrement dit, un temps de trajet compétitif par rapport à la voiture.



## Pour une mobilité plus flexible

Encore faut-il établir une intermodalité cohérente et pertinente. Le vélo, le covoiturage et le transport à la demande sont probablement plus indiqués pour les déplacements de proximité, quand cars express et trains assurent un besoin plus long. En somme, il ne s'agit pas d'opposer les modes de déplacement, mais bien de les rendre complémentaires pour éviter aux habitants non motorisés d'être assignés à résidence.

Prenons l'exemple des pôles d'échanges multimodaux, aisément représentés comme de grandes gares ou des parkings bétonnés. Le voyageur ne demande pas tant une gare cathédrale qu'un « point d'arrêt » identifiable, pratique et sécurisant. Autrement dit, nul besoin de nouvelles infrastructures pour répondre à la demande.

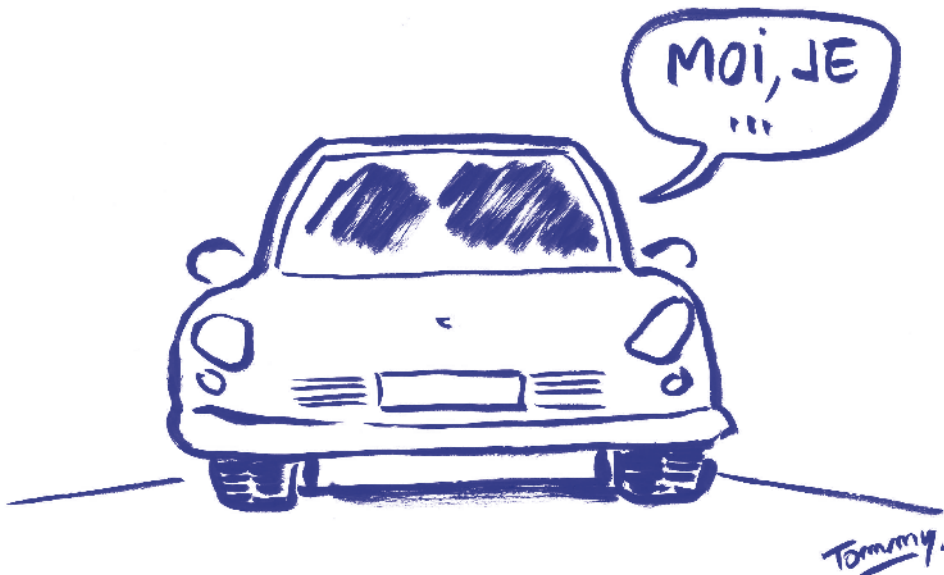
Le Covid a été marqué par des aménagements tactiques en ville : véloroutes, « nudges », etc. C'est dans ce même esprit de sobriété que des zones d'échanges multimodaux pourraient voir le jour.

## Circulons collectif et à deux roues

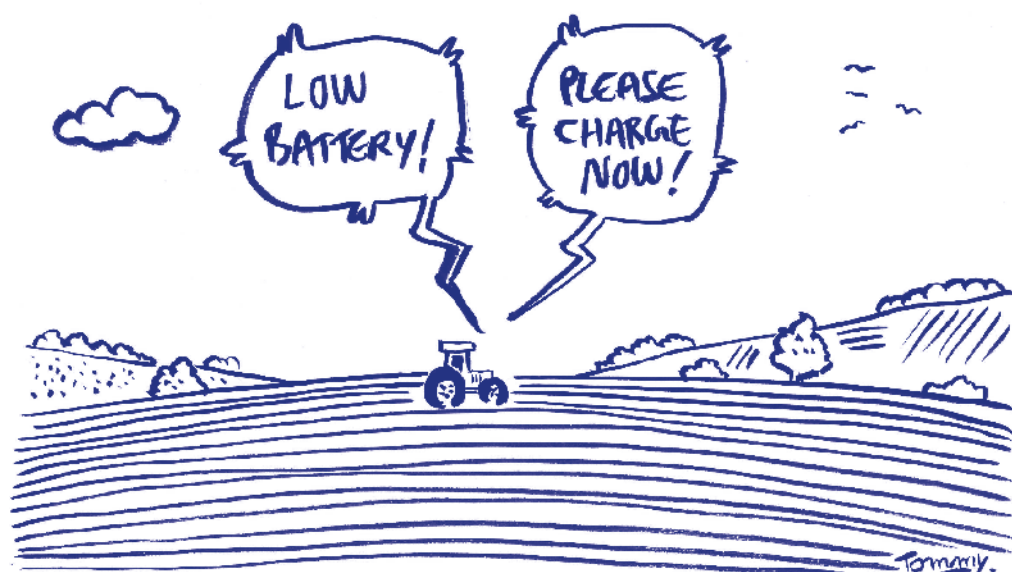
« J'aime la bicyclette pour l'oubli qu'elle donne. J'ai beau marcher, je pense. À bicyclette, je vais dans le vent, je ne pense plus, et rien n'est d'un aussi délicieux repos. » Notre amoureux du vélo n'est nul autre que Zola. Et la France après Covid semble lui donner raison. En 2020, le marché de la petite reine a connu une hausse de 25 %. Depuis, cette croissance a ralenti, mais elle reste notable : autour de 7 % par an.

« Miser davantage sur les modes connus, appréciés et fiables que sont le vélo et les transports collectifs, en exploitant pleinement leur complémentarité, apparaît comme un levier essentiel et encore trop peu activé pour bâtir l'avenir de nos mobilités », analysent et préconisent, dans un **livre blanc** intitulé « Vélos et transports collectifs : des alliés pour la transition », la Fédération française des usagers de la bicyclette et la Fédération nationale des associations d'usagers des transports. Seul, on va plus vite ; ensemble, on va plus loin.

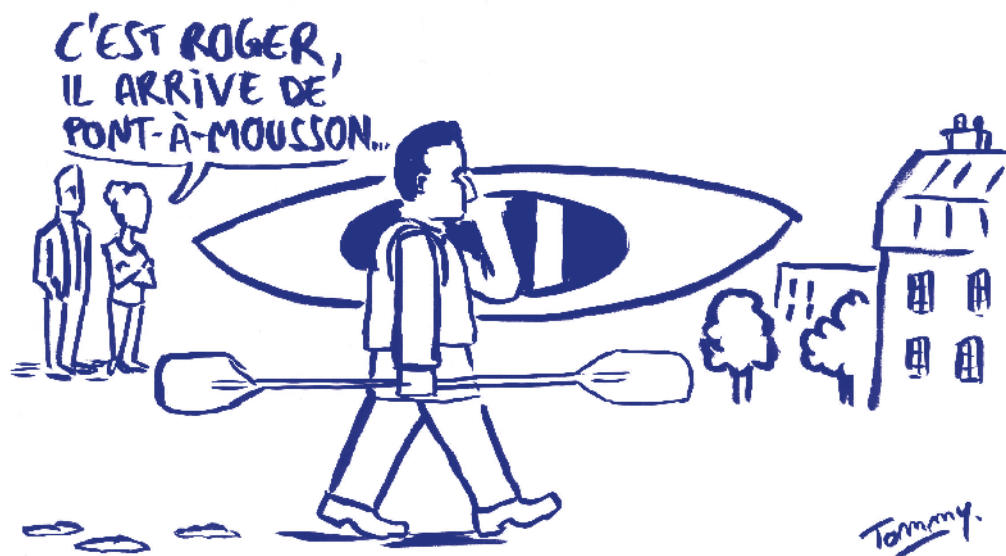
## DES SOCIÉTÉS AUTO-CENTRÉES



## ÉLECTRIFIER LE MONDE RURAL



## NOUVELLES MOBILITÉS



Nancy, 22 juin 2023

**La mobilité électrique va-t-elle sauver le climat ?**



# PERVERSE NARCISSIQUE



# "ACCROS"

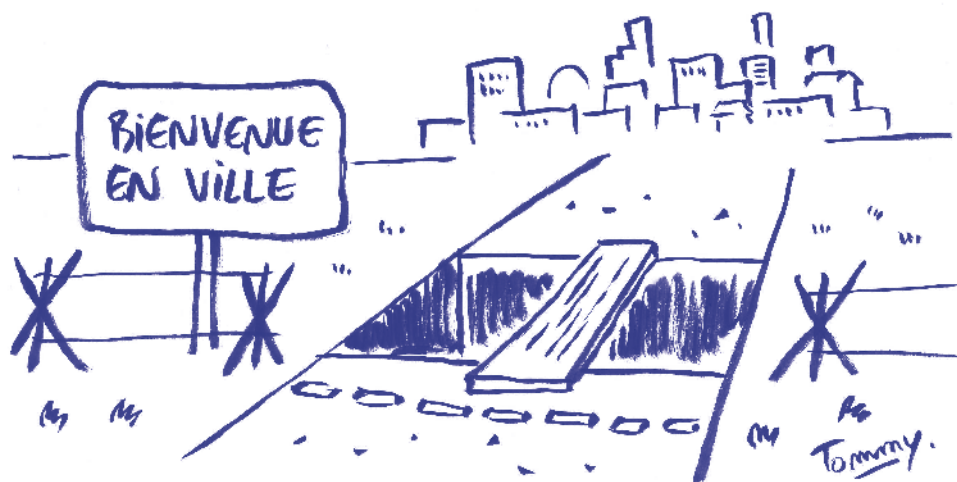


Châteauroux, 10 juillet 2023

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



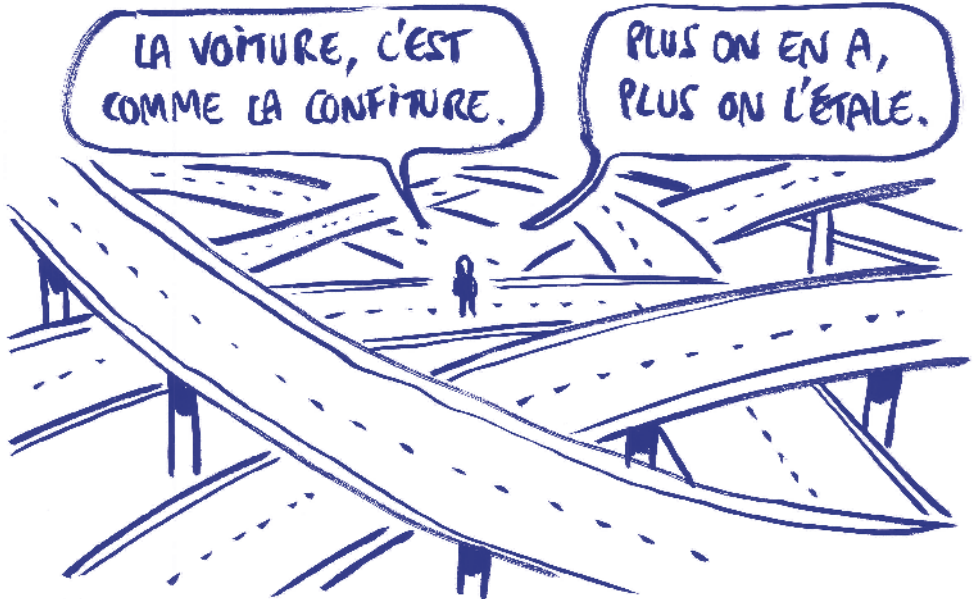
## DES DISPOSITIFS PLUS RADICAUX QUE LES ZFE



Rennes, 20 septembre 2023

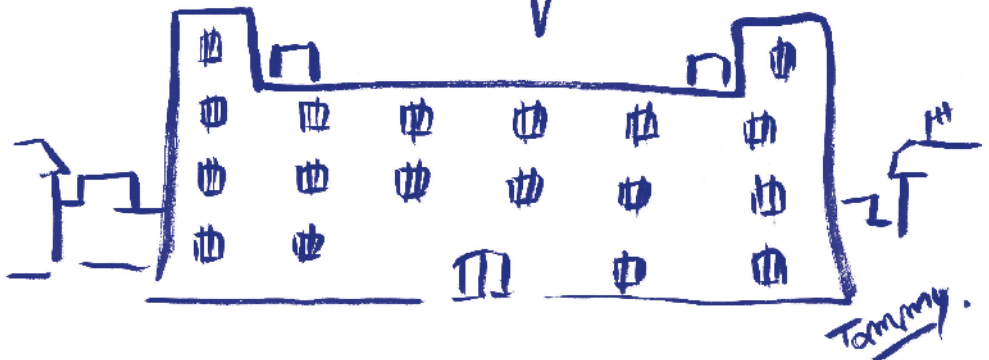
**Une ville désirable est-elle une ville sans voitures ?**

## ÉTALEMENT URBAIN



ABOLIR LA MOBILITÉ:  
PHALANSTÈRES, UTOPIA, ÉCO-QUARTIERS...

...FRESNES, FLEURY, LES BAUMETTES...



Paris, 28 février 2024

Faut-il arrêter de se déplacer ?



# Un désir de villes à la fois plus accessibles et avec moins de voitures

**Une ville sans voitures inutiles. Bonne nouvelle : la dynamique tend à changer dans certaines villes. À Paris, les habitants utilisent plus le vélo (11,2 %) en intra-muros, contre 4,3 % pour la voiture. Loin devant eux, la marche est majoritaire (53,5 %), avec les transports en commun (30 %). Pour accentuer cette tendance, certaines communes ont prévu de mettre en place des ZFE (zones à faibles émissions) ou des ZTL (zones à trafic limité). Une mesure qui rencontre des résistances. Là encore, la mobilité a un rôle à jouer pour la paix des ménages.**

## Pour des villes « fort ouvertes » et non forteresses

« Conduire, c'est être au volant de sa vie », lançait Laurence de Nervaux, directrice de Destin commun, au même Tribunal. Dès lors que la place de la voiture est moindre, c'est aux transports publics de compenser.

En avril 2024, 12 grandes villes françaises avaient déjà déployé leur ZFE (zone à faibles émissions). À l'horizon 2025, 30 agglomérations devront mettre en place ces ZFE. Sur le papier, un double bénéfique en perspective : moins d'émissions carbone et moins de particules fines pour une meilleure qualité de vie. Mais c'est aussi le risque d'une plus grande exclusion, d'une plus grande fracture entre ceux « du dedans » et ceux de l'extérieur. Gare à ne pas créer des assignés à résidence qui, faute de moyens de déplacement disponibles et adaptés à leur situation, sont exclus d'une vie professionnelle et sociale.

« 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. »



**Anne Faure**

Urbaniste et présidente de l'association Rue de l'Avenir, témoin au Tribunal pour la mobilité des Générations Futures de Rennes du 20 septembre 2023

**“La désirabilité est forcément un compromis. La ville à taille humaine, ça n'existe pas parce qu'on veut à la fois disposer de tous les services en bas de chez soi... et avoir la nature tout près, être au cœur de l'activité urbaine, mais ne pas non plus avoir trop de voisins...”**



**Jean-Marc Offner**

**Directeur scientifique de 6t bureau de recherche et président de l'École urbaine de Sciences Po, témoin au Tribunal pour la mobilité des Générations Futures de Rennes du 20 septembre 2023**

## **Piste #1**

### *Des transports toute la semaine, toute l'année*

Que faire lorsque pour se rendre au travail ou en journée à un rendez-vous en ville, l'offre de mobilité n'est pas adaptée? Les travaux d'Aruna Ranganathan, professeure associée de management à l'UC Berkeley et spécialisée dans l'observation des modes de travail et les inégalités organisationnelles, l'attestent : nos rythmes de vie sont désynchronisés. Et pas seulement en raison des métamorphoses du travail.

« D'un jour à l'autre, d'une tranche horaire à l'autre, se cache en réalité une grande variété de personnes utilisatrices des transports en commun », pouvait-on lire dans une édition de juin 2022 de Keoscopie. Développement des métiers aux rythmes irréguliers (sécurité, soin, logistique ou livraison), télétravail ou transition démographique... Si les flux sont plutôt réguliers, les déplacements des citoyens ne le sont pas.

## **Piste #2**

### *Les parkings relais*

Dans ce contexte, la multiplication des fameux panneaux « P+R » et donc de parkings relais à proximité des stations de transports en commun est centrale. Champions de l'intermodalité, ces parcs accueillent aussi des places de covoiturage, des bornes de recharge électrique et même des stationnements pour vélos. Une manière tranquille et fluide d'assurer un continuum de mobilité dans un contexte de micromobilité accrue (vélos partagés sans station, scooters électriques, etc.). Ces parkings souffrent en revanche d'un défaut de notoriété : l'enjeu est aujourd'hui de sensibiliser et d'informer automobilistes et cyclistes de leur existence, notamment par le levier d'une tarification intégrée à celle des transports publics.

On l'a compris : charge à l'offre de s'adapter à nos modes de vie. Tôt le matin, tard le soir, toute la semaine, toute l'année, dès que possible...



# Déplaçons-nous toujours, mais plus sobrement

**Jusqu'au XIX<sup>e</sup> 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. 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. Et si l'on donnait sa chance à une mobilité sobre ?**

## « *Shorter, slower, stronger...* » : moins de distance, moins de vitesse pour une mobilité plus sobre et sereine

Au XIX<sup>e</sup> siècle, nous vivions dans un rayon de 7 km, 18 dans les années 1970 et 57 aujourd'hui. L'histoire des transports a été marquée par les records de vitesse, jusqu'au « rêve » de l'Hyperloop, ce vactrain qui devait dépasser les 1000 km. Il nous faut reconsidérer la question de la vitesse. C'est ce que racontent en creux les politiques publiques en matière de mobilité : prévention de sécurité routière, baisse des vitesses maximales autorisées sur les routes et en ville ou plus simplement partage de la voirie avec des modes de mobilité plus apaisés. En allant moins vite, peut-être pouvons-nous espérer aussi être plus attentifs aux autres et par ricochet à nous-mêmes.

Et pourtant, nous disposons bien de plus de temps. Dans les années 1960, le trajet domicile-travail moyen était de 3 km à l'aller. D'après l'enquête « Mobilité des personnes 2019 », il est désormais de 13,3. En moyenne, on passerait 50 minutes par jour dans les transports. Et si l'on faisait en sorte que ces trois quarts d'heure soient des moments de vivre-ensemble et d'échanges ?

## Développons des imaginaires positifs autour des transports collectifs

« *Moi, la bagnole, je l'adore.* » Cette déclaration du président de la République, Emmanuel Macron, fait écho à l'amour que portent les Français à la voiture. L'automobile est synonyme de liberté, de propriété et d'intimité. C'est dire la puissance des représentations autour du précieux véhicule.

Et dans cette bataille des représentations rappelée par Laurence de Nervaux lors du Tribunal pour la mobilité des Générations Futures de Rennes, la voiture pourrait curieusement servir de tremplin pour promouvoir aussi les transports en commun : « *Pour les trajets courts, privilégiez la marche ou le vélo* » ou « *Au quotidien, prenez les transports en commun* »... Pour se plier à un décret entré en vigueur en mars 2022, les constructeurs automobiles sont invités à faire la publicité de la mobilité douce. Profitons de ce tremplin !



“Le problème n’est pas là ; il est dans la liberté de se déplacer vite, loin et en volant. Les Français aspirent à ralentir leur rythme de vie et à vivre au quotidien en plus grande proximité.”



**Sylvie Landriève**

Directrice du Forum Vies Mobiles, think tank de la mobilité et des modes de vie du futur au Tribunal pour la mobilité des Générations Futures du 28 février 2024 à Paris

## Orchestrans le changement, sans stigmatiser

La sociologue Stéphanie Vincent nous a livré quelques clés pour amorcer le changement. « *Le premier déclencheur est la contrainte inattendue (panne de voiture, incapacité à conduire, etc.).* » La bonne nouvelle est que l’on n’a pas besoin d’attendre une panne malvenue pour changer. « *Le second [déclencheur] 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.* » En informant et en recommandant, nous pouvons tout un chacun semer des graines.

Acteurs de la mobilité et usagers ont le pouvoir de changer leurs habitudes et d’influer sur celles d’autrui. « *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.* » La mobilité des générations futures loge en chacun de nous.

“Nos mobilités sont constitutives de nos identités, et c’est pour cette raison que nous y sommes attachés comme des huîtres à leur rocher.”



**Charlotte Halpern**

Chercheuse au Centre d’études européennes et de politique comparée de Sciences Po

# 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.

**TGF - Edition Paris | Keolis**

**TGF - Edition Rennes | Keolis**

**TGF - Edition Châteauroux | Keolis**

**TGF - Edition Nancy | Keolis**

DIRECTION  
DE PUBLICATION  
Keolis

COORDINATION, DIRECTION  
ARTISTIQUE ET RÉDACTION EN CHEF  
Usbek & Rica

ILLUSTRATION  
DE COUVERTURE  
Tom Peak

IMPRIMEUR  
L'Imprimerie Solidaire