

Vivre sans voiture ? Notre classement exclusif des villes les plus adaptées

La place de la voiture dans les villes pourrait être un sujet majeur des élections municipales l'année prochaine. À partir d'une trentaine de critères, Le Parisien dresse le classement des villes où les habitants sont en théorie le moins dépendants de l'automobile.

Par **Aubin Laratte**

Le 5 juillet 2025 à 06h30

P Votre abonnement vous permet d'accéder à cet article.



Paris est logiquement la ville de France où il est le plus facile de se passer de la voiture. LP/Jean-Baptiste Quentin

 Réagir

 Enregistrer

Certains l'exècrent, [d'autres l'adorent](#). Beaucoup pensent ne pas pouvoir vivre sans. La [place de la voiture individuelle dans nos villes](#), et de manière générale dans nos vies, pourrait être au cœur des prochaines municipales. La piétonnisation, la création de pistes cyclables ou l'interdiction de circulation provoquent remous et agacement chez les plus bruyants... Mais une majorité en demande toujours plus : deux citoyens sur trois souhaitaient en 2020 que leur municipalité réduise énergiquement la place de l'automobile, selon [un sondage Ifop](#).

Abandonner sa voiture n'est pas une mince affaire, même si nombreux y sont contraints : 4 % des Français ne peuvent physiquement pas prendre le volant, sans compter ceux qui n'ont pas le permis, selon une récente enquête du Crédoc pour le Forum Vies Mobiles. Les enjeux autour de la question sont importants. « Nous devons consacrer une partie des terres urbaines à des modes de transport alternatifs », assurait en 2021 l'auteur [d'une étude sur le sujet, pour la prestigieuse University College de Londres](#).

À partir d'une trentaine de critères (part de ménages motorisés, utilisation de la voiture et de ses alternatives, offre en commerce, nombre d'emplois par rapport au nombre d'habitants, densité d'offre de santé, trajets subis...), Le Parisien dresse ici le classement des villes de plus de 10 000 habitants où il est le plus facile de vivre sans voiture, en France métropolitaine.

Les très grandes villes logiquement privilégiées

Les chiffres ne trompent pas : plus une ville est dense, plus tout est près, moins les distances sont grandes et moins on a besoin de la voiture au quotidien — et donc [plus facilement on s'en débarrasse](#).

« À partir du moment où l'on a à proximité la réponse à tous ses besoins — se loger, se soigner, se nourrir, sociabiliser, s'éduquer... — on peut a priori se passer de la voiture », explique au Parisien Ludovic Bu, auteur de « Tout-voiture : on arrête tout et on réfléchit ! », sociologue et diplômé de l'ESCP Business School (éd. Rue de l'échiquier).

Ainsi, [Paris](#), Bordeaux (Gironde) et Strasbourg (Bas-Rhin) occupent les trois premières places de notre palmarès, devant Lille (Nord), Grenoble (Isère), Lyon (Rhône), Nantes (Loire-Atlantique) ou encore Toulouse (Haute-Garonne), Montpellier (Hérault) et Rennes (Ille-et-Vilaine). Dans ces villes, la voiture peut généralement rester au garage... ou chez le concessionnaire. Toutes (même Toulouse, dont la mairie penche à droite) se sont d'ailleurs plus ou moins engagées dans une réduction de la place de l'automobile dans leurs rues. À Lyon, il sera même mis en place à partir de du 21 juin [une « zone à trafic limité » dans le centre-ville](#), afin de limiter le trafic de transit — [comme à Paris depuis novembre dernier](#).

Les villes où il est le plus facile d'abandonner sa voiture

Pour toutes les communes métropolitaines de plus de 10000 habitants

Le classement de la rédaction

Afficher le détail des notes



Commune	Note
1. Paris	17,34
2. Bordeaux	17,15
3. Strasbourg	16,94
4. Lille	16,59
5. Grenoble	16,43
6. Lyon	16,08
7. Nantes	16,01
8. Toulouse	15,84
9. Montpellier	15,62
10. Rennes	15,59



Personnaliser le classement

[Méthodologie](#) ▼

Source : Insee, Observatoire des territoires, Open Street Map

Le Parisien

La règle n'est toutefois pas toujours vraie. Preuve en est Marseille (Bouches-du-Rhône), deuxième ville de France, parmi les plus denses que compte le pays, à la 27^e place de notre palmarès, derrière Metz (Moselle), Amiens (Somme), Dijon (Côte d'Or) ou Orléans (Loiret). « Il n'y a pas eu de politique de création d'alternatives de qualité, il y a très peu de transports

collectifs, pas de voies réservées... Même s'ils veulent rattraper le retard, ils partent de loin », explique un bon connaisseur.

« La densité seule ne suffit pas, explique Ludovic Bu. L'environnement doit être encourageant à se déplacer autrement. » Et l'expert de prendre l'exemple des villes américaines, parfois très denses, mais où l'absence d'alternatives à la voiture, ne permet pas d'envisager un autre moyen de déplacement. Une situation que l'on peut aussi retrouver en France, à proximité des grandes zones commerciales par exemple.

On peut aussi vivre sans voiture dans les villes moyennes

La vie sans voiture est aussi possible dans les villes moyennes, pour beaucoup transformées ces dernières décennies par [la généralisation de l'automobile](#) et la possibilité d'aller plus loin dans un même laps de temps.

« Au XXe siècle, on a construit tout le système social et économique via la route, explique Thomas Matagne, à la tête d'Ecov, qui met en place des systèmes de covoiturage rapide dans les zones rurales et périurbaines. On a tout construit autour d'elle, les distances ont explosé et la voiture est devenue ultradominante. »

Certaines villes moyennes — disons de moins de 100 000 habitants — sont toutefois aujourd'hui plus propices à lâcher la voiture, sans être dans le top de notre classement. C'est le cas de La Rochelle (Charente-Maritime, 23e de notre palmarès), Versailles (Yvelines, 34e), [Poitiers](#) (Vienne, 39e) Avignon (Vaucluse, 41e), Valence (Drôme, 49e) ou Chambéry (Savoie, 53e).

« Si les villes moyennes ne se mettent pas à fond [sur la réduction de la voiture](#), c'est que les problèmes de circulation y sont moindres », relève Ludovic Bu. Mais selon l'expert, qui dénonce un « système d'auto-obésité avec toujours plus de voitures toujours plus grosses », l'enjeu est le même. « On se focalise souvent [sur le CO2 et les émissions carbone](#), souligne-t-il. Mais il y a des questions d'insécurité, de dangers en ville, d'occupation de l'espace, de consommation de matières premières, de bruit ou encore de perte de biodiversité... »

Plus difficile dans les petites villes

Vivre sans voiture se relève plus compliqué — sans être impossible, certains n'ont d'ailleurs pas le choix — dans les plus petites villes dépendantes de grandes villes [et « villes-dortoirs »](#). On y vit sans y travailler, et généralement sans faire travailler les autres habitants, l'activité économique y étant parfois réduite à néant. Les transports en commun sont parfois inexistants, ou plus souvent adaptés aux scolaires.

La « ville du quart d'heure », [concept selon lequel on aurait tout à 15 minutes à pied ou à vélo de chez soi](#), n'est alors qu'un mirage. Ces territoires du tout-voiture se sont développés depuis la généralisation de l'automobile et l'allongement des distances, allant de pair avec le

développement des banlieues pavillonnaires et la délocalisation en périphérie des villes des activités économiques.

Dans certaines villes rurales, car il semblerait peu imaginable de mettre en place des transports en commun assez fiable et de qualité pour être utiles, « la voiture restera, mais il faut lui donner sa juste place », explique Thomas Matagne. L'expert vise plutôt une réduction du nombre de voitures par ménage grâce au partage de celle-ci et sa transformation en un transport collectif rapide et efficace. « Il y a [généralement moins de deux personnes dans une voiture](#), pour chaque trajet, alors qu'elle compte cinq places », observe-t-il.

À lire aussi [La voiture, indispensable mais si chère... La détresse des automobilistes](#)

Car y trouver un travail est peine perdue, il est dans certaines villes plus difficile de se débarrasser de sa voiture car on doit assumer des trajets plus longs. Un constat encore [plus vrai dans les territoires ruraux](#), que notre palmarès ne recouvre pas dans son intégralité (celui-ci se limitant aux communes de plus de 10 000 habitants). C'est ainsi le cas de Tournefeuille (Haute-Garonne, 493e), Roquebrune-Cap-Martin (Alpes-Maritimes, 712e), Saint-Genis-Pouilly (Ain, 719e), Beausoleil (Alpes-Maritimes, 759e), Septèmes-les-Vallons (Bouches-du-Rhône, 921e), Plan-de-Cuques (Bouches-du-Rhône, 927e) ou Buxerolles (Vienne, 929e). Là, le nombre d'emplois dans la commune pour 100 actifs est inférieur à 50.

D'autres villes [tirent leur épingle du jeu grâce à la présence de transports en commun massivement utilisés](#). Sont ainsi concernées une grande partie des communes situées en petite couronne parisienne, voire pour certaines dans la grande couronne, où les habitants vont souvent travailler à Paris et dans des zones d'emploi très identifiées, comme La Défense. C'est le cas par exemple d'Aubervilliers (Seine-Saint-Denis, 38e), Asnières-sur-Seine (Hauts-de-Seine, 59e) ou Saint-Maur-des-Fossés (Val-de-Marne, 69e). Une exception de plus qui démontre une chose : face à l'abandon de la voiture, tous les territoires ne sont pas égaux aujourd'hui.

Comment avons-nous procédé ?

Pour chacune des villes de métropole de plus de 10 000 habitants, nous avons associé 30 critères issus de bases de données publiques devant juger de la dépendance du territoire et de ses habitants à la voiture. Nous avons ainsi retenu la part de ménages motorisés, les utilisations de l'automobile et de ses alternatives et leurs évolutions dans le temps, les temps de trajet pour aller au travail ou rejoindre des services publics, l'offre en commerce et en infrastructures de santé et d'éducation dans la ville.

Nous avons ensuite noté chacun de ces critères avec une note de 0 à 20, avons décidé d'un coefficient et avons calculé un score sur 20 permettant de dresser ce palmarès. Ces coefficients peuvent être personnalisés à partir de l'outil de visualisation de cet article.



« Un plafond de verre » : chez Safran HE, près de 500 femmes auraient souffert de discrimination salariale P



Décryptage

40 000 ou 48 000 morts de la pollution chaque année : mais de quoi parle-t-on vraiment ? P



Le taux de pauvreté atteint un niveau record en France

Notre sélection



L'« American Party » d'Elon Musk peut-il vraiment inquiéter Donald Trump ? P



« Dans la dernière ligne droite, le président va aider pour certains arbitrages » : sur le budget, sept jours pour convaincre P



« Le vigile n'était plus là, les vélos non plus » : mystères autour du vol de l'équipe Cofidis P

Nos abonnés ont lu ensuite



Un incendie « pas maîtrisé » a déjà parcouru plus de 1 450 hectares près de Narbonne, « plusieurs maisons » brûlées



« Ils ont cherché à me défigurer » : victime d'un home-jacking ultra-violent, l'influenceuse Soraya témoigne P



Le député LR Olivier Marleix retrouvé mort à son domicile

Audiences radio : France Inter au top, Ici dans les choux, Europe 1 respire P

Le taux de pauvreté atteint un niveau record en France, du jamais-vu depuis 30 ans

[Interview](#)

Marie Barsacq défend les crédits alloués au sport : « Un budget modeste à l'impact massif » P