

## L'œil de l'expert : des politiques de mobilité efficaces ?

Arnaud PASSALACQUA, chercheur au [Lab'Urba](#), et Matthieu BLOCH, chargé de projets au [Forum Vies Mobiles](#), ont répondu aux questions de la DREAL ARA sur deux politiques publiques de mobilité qu'ils ont étudiées : le soutien au covoiturage et le rationnement<sup>1</sup> des déplacements.

### Où en est-on aujourd'hui de la transition vers des mobilités bas carbone et moins polluantes ?

**A. PASSALACQUA (AP) :** On est dans une approche encore extrêmement conservatrice de la transition des mobilités car on pense toujours à l'objet technologique (un meilleur moteur, un meilleur mode...) et on refuse de voir en face ce qui a été le moteur principal de l'augmentation des émissions de CO<sub>2</sub> et de polluants liées à la mobilité : l'augmentation de la demande ! Au-delà des modes de transport, il faut donc réfléchir désormais en incluant la question des modes de vie.

**M. BLOCH (MB) :** Ça s'illustre bien par la [Stratégie Nationale Bas Carbone](#), qui concentre les efforts sur l'électrification des véhicules. Et ainsi la part de la voiture reste quasi similaire à celle qu'elle occupait il y a 20 ans.

### Quels sont les principaux messages de [l'étude menée par le Forum Vies Mobiles](#) sur le soutien public au covoiturage du quotidien ?

**MB :** Faire une évaluation du covoiturage du quotidien est très compliqué car le covoiturage informel, majoritaire, est invisible (dernières statistiques INSEE de 2009) et celui via les plateformes ne représente que 3 % du total des déplacements.

Le taux d'occupation par véhicule n'a pas évolué depuis des décennies y compris depuis la mise en place du [plan national covoiturage](#). Le covoiturage par plateforme a doublé sans être massifié (moins de 3 trajets sur 10 000 effectués en voiture) et pas nécessairement dans sa zone de pertinence écologique (c'est-à-dire sans transports en commun et pour des trajets supérieurs à 10 km) : il se développe majoritairement dans le cœur des métropoles et en heures de pointe.

Les aides nationales en soutien au covoiturage ne ciblent pas cette zone de pertinence. Et pourquoi

---

<sup>1</sup> Rationnement : instaurer pour chaque organisation une limitation de ses capacités à émettre des gaz à effet de serre pour sa mobilité interne et en prenant en compte tout ou partie de la mobilité domicile-travail de son personnel. Il ne s'agit donc pas de répartir une pénurie mais de rationner la quantité d'émissions possibles, afin de se conformer aux objectifs de la SNBC. L'application de tels quotas pourrait se faire aussi bien lors de l'achat de carburant que lors de l'achat de véhicules électriques, en tenant compte de l'analyse en cycle de vie.

donner la prime covoiturage (100€) au conducteur alors que c'est le passager la ressource rare ? Enfin, il faut penser le covoiturage dans un système global de mobilité durable : par exemple, pouvoir accéder et partir de l'aire de covoiturage en vélo ou à pied.

### **Le covoiturage même en métropoles peut-il avoir des bénéfices sur la qualité de l'air ?**

**MB :** Le covoiturage en métropoles contribue à améliorer la qualité de l'air de ces territoires les plus pollués, en cas de pics de pollution par exemple. Mais le covoiturage reste, le plus souvent, une solution « faute de mieux » du point de vue de l'utilisateur (sans permis ou sans voiture et sans transport en commun).

### **Quel regard avez-vous sur les projets régionaux de covoiturage (réseau de lignes de covoiturage, voies réservées contrôlées) ?**

**MB :** Les voies réservées au covoiturage jusque-là ne fonctionnaient pas par manque de contrôle. Les expérimentations de contrôle pourraient apporter une meilleure efficacité au covoiturage. Mais il ne faut pas rendre l'auto-solisme plus attractif en fluidifiant le trafic car tous les autres modes de déplacement (dont le covoiturage) sont en concurrence avec lui ! De plus, les voies réservées sont pertinentes uniquement pour les voies rapides des grandes villes.

Concernant les lignes de covoiturage, il ne faut pas penser uniquement aux conducteurs (souvent ces lignes permettent d'éviter les détours pour eux) mais aussi aux passagers (piétons ou cyclistes) qui doivent se rendre aux arrêts.

La densité de routes est exceptionnelle en France par rapport aux autres pays européens. Cela implique qu'il y ait beaucoup de chemins différents pour une origine et une destination et complique le covoiturage.

### **Comment les employeurs s'impliquent-ils dans la mobilité domicile-travail de leurs salariés ?**

**AP :** Il y a une absence de *propriétaire du problème* : une diversité d'acteurs sont impliqués sans gouvernance globale (RH, gestionnaire de flotte, département RSE...), et beaucoup de choses sont gérées de manière ultra-locale entre l'agent et son N+1, donc très invisibles à l'échelle globale.

Chez les salariés comme chez les employeurs (notamment de petites entreprises), il y a le sentiment que c'est la responsabilité du salarié d'être au lieu et à l'heure définis par son contrat de travail, le reste relevant de ses choix privés. Dans les grandes entreprises, le sujet commence à émerger mais même en cas de déménagement des locaux de l'entreprise, le sujet des lieux d'habitation des salariés est un point très secondaire. D'autant plus qu'il n'existe pas de contrainte réglementaire majeure (sur les nouveaux parkings, les lieux d'implantation...).

Si des contraintes sont imposées à toutes les entreprises, elles s'adapteront et prendront en charge le sujet. La mobilisation croissante des salariés sur les enjeux d'écologie et le positionnement à renforcer des autorités organisatrices de la mobilité peuvent aussi jouer un rôle. En tout cas, les employeurs restent des acteurs incontournables de la mobilité.

**Mettre en place un rationnement des déplacements domicile-travail vous paraît-il être un levier acceptable et efficace ?**

**MB :** le rationnement est déjà partout, à travers l'argent. Et on a déjà connu des rationnements par le passé (en alimentation, en pétrole...). C'est donc une réalité à laquelle on est déjà confrontés. Il faut garder en tête les enjeux de perception d'équité entre les plus riches et les plus modestes, et co-construire ces dispositifs. Le cadre socio-politique et l'imaginaire doivent évoluer avant que ces techniques puissent se mettre en œuvre.

**AP :** la ligne d'horizon du rationnement fondé sur le carbone est difficile à évoquer en entretien, car les employeurs sont très éloignés de la perception de ce type de dispositifs. Un scénario radical de déploiement du rationnement des déplacements domicile-travail remettrait en partie en service une vision paternaliste de l'entreprise, connue par le passé où les entreprises régissaient la vie de leurs salariés.

**Quelles vous semblent être les pistes d'action publique les plus prometteuses en termes de transition des mobilités ?**

**AP :** dans les actions publiques il faut travailler la question des récits et des images des modes de vie, et moins la question des objets techniques. Il faut replacer la question de la mobilité au service d'un mode de vie souhaité.

**MB :** il y a un désir de ralentir chez de nombreux citoyens, qui permet de répondre à une partie de l'équation de la transition écologique, et un désir de vivre dans une diversité de cadres de vie. Il faut envisager un aménagement du territoire de la « proximité » permettant de se passer de voiture y compris en dehors des métropoles.

**En savoir plus sur :** [l'étude de rationnement des déplacements](#) ; [l'étude covoiturage](#).