



# IDÉES

## VILLE ET VOITURE, DE NOUVELLES VOIES À TRACER

Depuis soixante ans, l'automobile structure les métropoles. Mais son recul inéluctable libère des espaces pour de nouveaux usages, à condition d'offrir des alternatives de mobilité choisie

### Tom Dubois, Christophe Gay et Sylvie Landriève Les entreprises doivent se préparer à vivre sans voitures

Les trois experts de la mobilité détaillent les actions qui permettraient aux entreprises de participer à la transition écologique dans les transports

**M**étro, boulot, dodo». Une expression bien peu pertinente quand on sait que trois Français sur quatre utilisent leur voiture pour se rendre sur leur lieu de travail. Mais peut-être que, par un étrange retournement de perspective, elle préfigurerait le mode de vie du futur, celui de la « ville sans voitures », dont le concept gagne du terrain chaque année. Les bons résultats des écologistes lors des élections municipales en 2020 rendent le sujet plus que jamais d'actualité.

Occupation de l'espace public, accidents, bruit et, bien sûr, émissions de CO<sub>2</sub> et pollution locale, les raisons de vouloir bannir les voitures des centres-villes sont nombreuses. Bruxelles, Barcelone ou Pontevedra (Espagne) ont déjà exclu la voiture de tout ou partie de leur centre. Même une pétromonarchie comme l'Arabie saoudite suit la tendance et présentait, début janvier, le grand projet « The Line », une ville entièrement sans voitures. De son côté, Paris réduit pro-

gressivement la place dévolue à l'automobile en réaménageant ses places pour les piétons et les arbres ou en consacrant des voies aux bus et aux vélos. Une petite révolution dans une ville où, fin 2016, la voiture occupait encore 50 % de l'espace public, bien qu'elle ne représentât que 13 % des déplacements.

Les entreprises, acteurs majeurs de la ville et de ses flux, ne peuvent rester à l'écart de ces bouleversements. Le travail joue un rôle central dans l'organisation des rythmes de la vie urbaine et de la mobilité des personnes. C'est même le premier motif de déplacement des

Français. Par ailleurs, les entreprises ne le savent pas toujours, mais 50 % de leurs émissions de CO<sub>2</sub> sont liées à la mobilité de leurs salariés. S'en soucier serait une bonne occasion pour elles de prendre une part active à la transition écologique avant que cela ne leur soit imposé. Bonne nouvelle, les leviers d'action sont nombreux.

**Le télétravail, levier important**





Il s'agit d'abord de réduire les déplacements professionnels du personnel. Les entreprises peuvent ainsi favoriser d'autres pratiques de travail qui permettent d'éviter des déplacements professionnels répétés (mutualisation des déplacements, regroupement d'événements, etc.) ou encore inciter leurs collaborateurs à recourir plus régulièrement à la visioconférence.

Ensuite, les entreprises ne peuvent plus considérer, comme elles l'ont fait jusqu'à aujourd'hui, que les déplacements entre le domicile et le lieu de travail des salariés sont du strict ressort de leur vie privée. Bien sûr, le télétravail, qui peinait à se développer jusqu'à la crise sanitaire actuelle du fait de la réticence partagée des employeurs et des salariés, pourrait devenir désormais un levier important pour réduire ces déplacements. Mais cela sous réserve de bien encadrer sa mise en œuvre pour qu'il n'incite pas à se déplacer plus pour les courses ou les loisirs, ni à résider plus loin où les logements sont moins chers.

A défaut de recruter leurs salariés à proximité de leurs sites d'implantation, les entreprises pourraient leur permettre de se rapprocher de leur domicile au cours de leur carrière, avec l'aide de plates-formes de conseil de type Jeekan, voire en les laissant permuter leurs postes avec leurs homologues d'autres sites, d'autres administrations, d'autres entreprises grâce à des bourses d'échange comme Troctonjob. Ces échanges de postes sont techniquement envisageables pour une grande diversité de métiers, publics ou privés, du caissier à l'agent municipal, du manager de magasin au professeur. Quand on sait que les déplacements domicile-travail constituent le premier motif d'insatisfaction des salariés à l'égard de leur emploi, on comprend que tout le monde serait gagnant.

Il faudrait aussi offrir des alternatives à la voiture, pour aller au travail et pour les déplacements professionnels. Le potentiel de la marche et du vélo pour aller travailler est important : le [Forum vies mobiles](#) a montré, dans sa dernière enquête, « Mobilité et modes de vie », que 60 % des déplacements domicile-travail se font à moins de 9 kilomètres, soit en-

viron trente minutes à vélo. Pourtant, plus d'un tiers de ces trajets restent effectués exclusivement en voiture !

### Comptabilité environnementale

Les entreprises pourraient commencer par introduire dans le forfait mobilité qui vient d'être instauré la possibilité de cumuler les frais liés aux divers modes actifs (vélo, marche) et aux transports collectifs. Elles doivent également installer des parkings à vélo sécurisés et assurer l'accès à des douches, plutôt que de ne mettre à disposition que des places de stationnement pour les voitures personnelles ou de fonction. Concernant ces dernières, un chiffre résume le chemin qui reste à parcourir : en France, 50 % des voitures neuves achetées chaque année le sont par les entreprises. Ces dernières vont devoir réduire leur flotte de voitures, à commencer par les SUV, que ce soit en les mettant en usage partagé ou en proposant des vélos de fonction.

Les pouvoirs publics ont aussi un rôle à jouer. Il faut supprimer les avantages fiscaux archaïques sur les voitures de fon-

ction et l'indemnité kilométrique. Il sera alors possible d'utiliser ces économies fiscales pour mieux soutenir les modes actifs et partagés (vélo, marche, transports en commun, covoiturage). Soutien qui sera bienvenu pour aider les plus petites entreprises dont les travailleurs se déplacent régulièrement pour leur travail (ouvrier, aide à domicile, etc.) à investir dans des modes doux leur permettant de transporter leur matériel ou, quand c'est impossible, à passer à l'électrique avec une prime à la conversion.

Bien sûr, toutes les villes ne vont pas chasser les voitures de leur centre du jour au lendemain, mais les entreprises ont tout intérêt à s'y préparer. Certaines ont déjà compris que la diminution progressive de l'utilisation de la voiture et la mise en place d'alternatives, loin de n'être qu'une politique de mobilité durable, contribuent à l'amélioration de la qualité de vie au travail, au bien-être de leurs salariés et ainsi à l'image et à l'attractivité de l'entreprise. La mesure la plus structurante serait sans doute la mise en place d'une comptabilité environnementale prenant en compte les externalités négatives des déplacements.

Elle rendrait immédiatement visibles ces enjeux et valoriserait concrètement les efforts des entreprises. ■

**Tom Dubois, [Christophe Gay](#) et [Sylvie Landriève](#)** sont membres de [Forum vies mobiles](#), institut de recherche sur la mobilité soutenu par la SNCF



**50 % DES ÉMISSIONS DE CO<sub>2</sub> DES ENTREPRISES SONT LIÉES À LA MOBILITÉ DE LEURS SALARIÉS**

