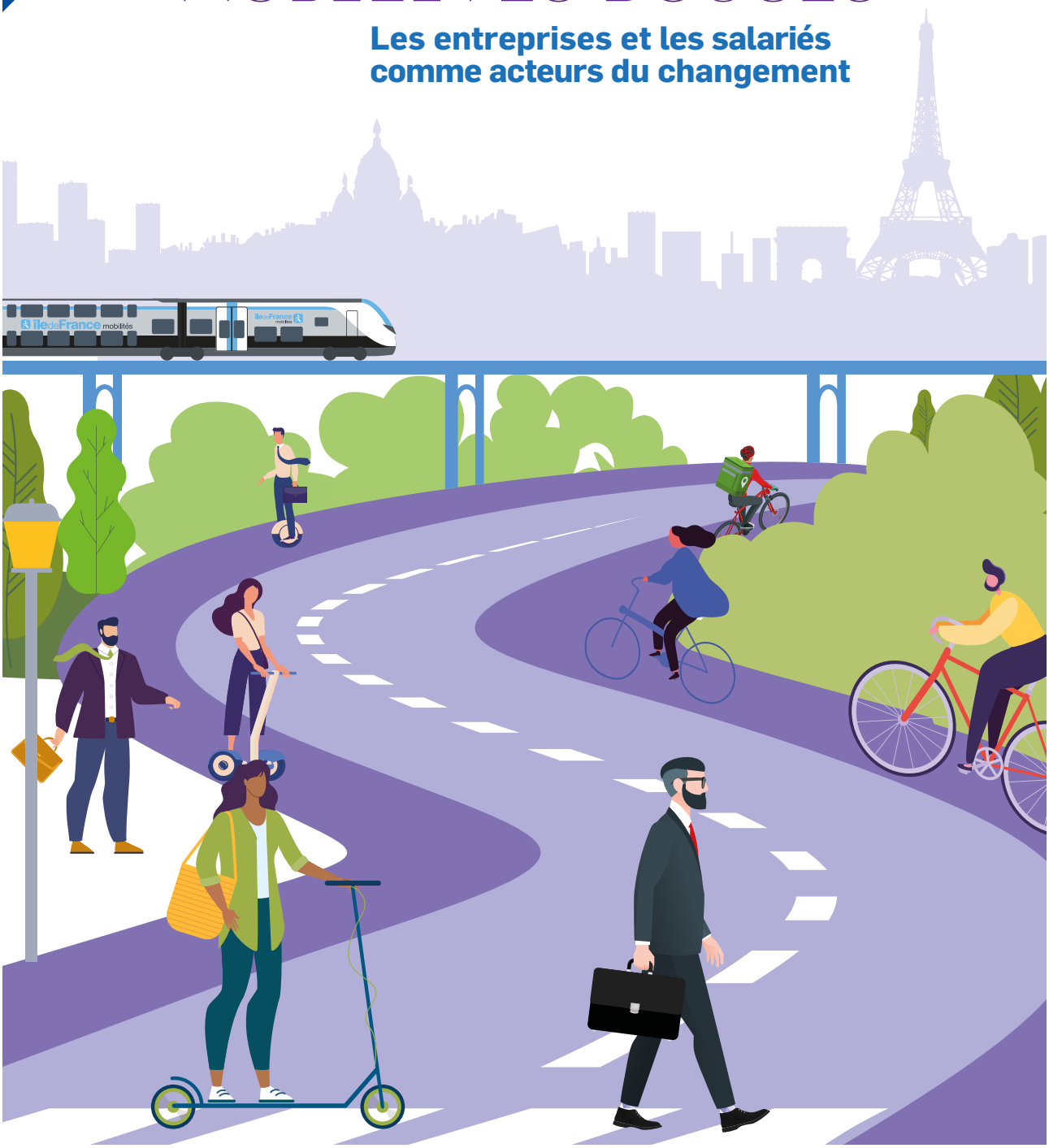
CCI PARIS ILE-DE-FRANCE

VÉLOS & AUTRES MOBILITÉS DOUCES

Les entreprises et les salariés comme acteurs du changement



SOMMAIRE

Une utilisation croissante en Île-de-France avec de fortes disparités territoriales 3

Un potentiel de développement favorable en Île-de-France pour les trajets domicile-travail 4

4 conditions pour accompagner le recours aux modes actifs dans les trajets professionnels 6

1 • Poursuivre l'aménagement de l'espace urbain en concertation avec les acteurs économiques 6

1.1 Un réseau cyclable à vocation utilitaire, sécurisé, cohérent, connectant pôles d'activités et zones résidentielles 6
1.2 Un réseau cyclable adapté aux zones de desserte et au volume de trafic motorisé 6
1.3 Des aménagements en accord avec l'offre commerciale de proximité et les comportements à la mobilité achat 7
1.4 Un parc de stationnement de bonne capacité et protégé 7
1.5 Un partage modal équilibré de la voirie avec les transports en commun 7

2 • Favoriser l'intermodalité à l'échelle régionale 8

3 • Créer des conditions favorables à l'utilisation des modes actifs pour la logistique du « dernier kilomètre » 9

3.1 Faciliter l'accès au foncier et lever les obstacles réglementaires 9
3.2 Accompagner et pérenniser les expérimentations 10

4 • Accompagner les entreprises 10

4.1 Développer des actions d'information, de sensibilisation et d'accompagnement des entreprises 10
4.2 Offrir une visibilité aux entreprises engagées 11
4.3 Améliorer le dispositif d'aides financières 11

7 actions pouvant être engagées au niveau de l'entreprise 13

1 • Mettre en place un plan de mobilité entreprise ou interentreprises afin de définir une stratégie mobilité 13

2 • Communiquer et sensibiliser 13

3 • Créer une culture du vélo inclusive au sein de l'entreprise 13

4 • Promouvoir la marque employeur 14

5 • Aménager les locaux d'entreprise 14

6 • Mettre à disposition du personnel un ou plusieurs vélos de service pour les déplacements (professionnels ou domicile/travail) 14

7 • Proposer des aides financières 14

Une utilisation croissante en Île-de-France avec de fortes disparités territoriales

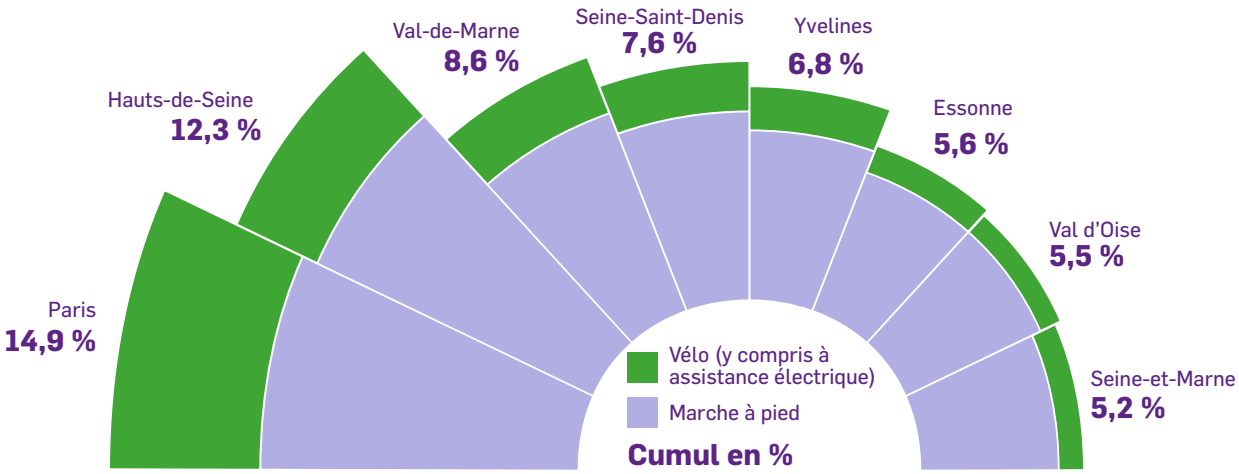
« Mobilités douces » : une expression qui couvre aussi bien le vélo que la marche à pied ou encore les nombreux engins de déplacement personnel (EDP).

Certes ils ne conviennent pas à tous les types de déplacements, mais ils peuvent constituer une alternative intéressante pour une part d'entre eux. On observe d'ailleurs un véritable engouement dans les zones urbaines denses, qui profitent d'un maillage cyclable plus développé et d'une mixité fonctionnelle. Une tendance de fond, dont la progression a été accentuée avec les grèves des transports puis la crise sanitaire et qui doit être accompagnée pour se pérenniser.

Évolution des déplacements réalisés à vélo en Île-de-France

Source : EGT 2000, EGT 2010 et EGT 2020.

Recours aux mobilités douces pour se rendre au travail (2017)



Source : Insee, Recensement de la population (RP), exploitation principale (lien)

MOBILITÉS DOUCES
UNE ALTERNATIVE CRÉDIBLE POUR LES DÉPLACEMENTS PROFESSIONNELS

1 • Gains de temps et ponctualité

En ville, un cycliste roule en moyenne à 15 km/h, contre 14 km/h pour une voiture. Si l'on prend en compte les temps de stationnement, le déplacement à vélo devient très concurrentiel en termes de rapidité pour les courtes distances. Même par rapport aux transports en commun, la fiabilité des temps de trajet et la flexibilité face aux imprévus sont des avantages essentiels pour le bon fonctionnement des entreprises.

2 • Bien-être et productivité au travail

L'activité physique quotidienne, que ce soit la marche, le vélo ou la trottinette, a des effets positifs sur le bien-être et la santé, ce qui est largement corrélé avec la réduction de l'absentéisme et l'amélioration de l'efficacité au travail.

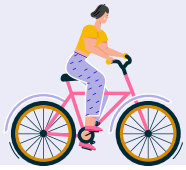
3 • Réponse aux évolutions sociétales et aux obligations réglementaires

La contribution des entreprises aux démarches de développement durable et de transition écologique fait partie d'une nouvelle vision de leur rôle et de leur responsabilité sociétale et environnementale.

Le recours aux mobilités douces leur permet de répondre aux enjeux auxquels elles sont confrontées (zones à faibles émission, obligations de recours aux véhicules propres, fermeture de certains axes routiers, etc.).

Il peut également s'inscrire dans leurs activités et dans leurs interactions avec leurs parties prenantes (clients, partenaires, fournisseurs, etc.). Ces actions peuvent être extrêmement bénéfiques à l'image de l'entreprise et à sa « marque employeur ». Un facteur important d'attractivité.

14 km/h



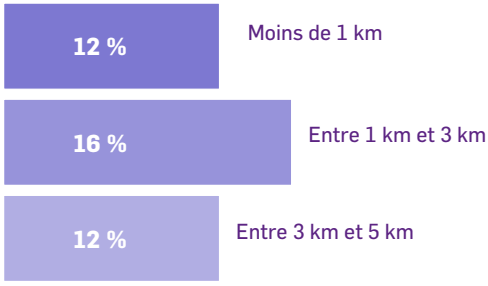
15 km/h

Un potentiel de développement favorable en Île-de-France pour les trajets domicile-travail

La région présente des conditions favorables au report modal du fait des courtes distances des trajets quotidiens.

40% des actifs franciliens parcourent moins de 5 km par jour.

Déplacements domicile/travail



Source : Enquête globale transport, « Les déplacements des actifs », EGT 2010, n°17, janvier 2013.

Cependant, de nombreux freins subsistent à leur développement. Le principal est l'insuffisance des aménagements et équipements dédiés, tant pour les voies cyclables et piétonnes sécurisées que pour les infrastructures de stationnement. C'est aussi le volume du trafic, la densité des axes routiers et les vitesses de circulation. Ces facteurs influent sur le sentiment d'insécurité (liés aux risques d'accident et de vol), le confort, la praticabilité et l'efficacité des trajets, ainsi que sur l'image des modes actifs.

Ainsi, même sur des distances inférieures à un kilomètre, la voiture garde une part modale très élevée, notamment dans la grande couronne. Selon l'Insee, pour ces courtes distances, environ 25 % des actifs en petite couronne et 59 % en grande couronne utilisent la voiture comme principal moyen de transport pour les trajets domicile-travail.[2]

Il faut donc lever les freins persistants afin de créer des conditions favorables au développement des modes actifs pour les déplacements liés à l'activité professionnelle sur tout le territoire francilien.

Ces trajets domicile-travail à faible et moyenne portée représentent un important levier de report modal vers les mobilités douces.

Moyen de transport utilisé pour se rendre au travail

Source : Insee, Recensement de la population (RP), exploitation principale (lien)

[2] *Source : Pierre-Émile Bidoux, Yann Caenen et Lauren Trigano, « Déplacements domicile-travail. À Paris, le vélo est dépassé par le métro », Insee Première, n° 1629, janvier 2017.*

4 conditions pour accompagner le recours aux modes actifs dans les trajets professionnels

1 Poursuivre l'aménagement de l'espace urbain en concertation avec les acteurs économiques

La CCI Paris Île-de-France soutient les investissements visant à la création d'un réseau structurant de pistes cyclables protégées au niveau francilien et reconnaît la volonté politique de redonner place et visibilité aux modes actifs de déplacement. Mais sous certaines réserves.

1.1. Un réseau cyclable à vocation utilitaire, sécurisé, cohérent, connectant pôles d'activités et zones résidentielles

Les réseaux cyclable et piéton doivent faire l'objet d'une planification bien pensée qui veille notamment à relier les lieux majeurs d'activités par des axes structurants sécurisés.

Les infrastructures doivent assurer la praticité et l'efficacité des trajets des actifs franciliens, en assurant la connectivité avec des gares et stations, ainsi que la continuité du réseau jusqu'aux lieux de résidence.

Il est donc primordial de réfléchir à la résorption des discontinuités d'itinéraires cyclables pour des raisons de sécurité, de qualité et de fluidité de circulation des usagers se rendant au travail à vélo. La sécurisation des trajets est un enjeu essentiel pour les chefs d'entreprise souvent réticents à l'usage du vélo en raison des risques d'accident.

Étant donné que 39 pôles d'emploi de plus de 10 000 emplois rassemblent 43 % des salariés en région francilienne[3], la CCI Paris Île-de-France propose que les autorités publiques priorisent les aménagements pour ces zones structurantes de l'économie régionale, qui polarisent une partie importante des flux de déplacement domicile-travail et logistiques.

39 PÔLES D'EMPLOI DE PLUS DE

10 000 EMPLOIS RASSEMBLENT

43 % DES SALARIÉS EN ÎLE-DE-FRANCE

1.2. Un réseau cyclable adapté aux zones de desserte et au volume de trafic motorisé

L'aménagement choisi, si possible pérenne, doit nécessairement être adapté à la forme urbaine et au volume de trafic motorisé.

Dans les zones urbaines denses où le volume de trafic voiture est modéré et le recours au vélo plus important, il serait préférable, en dehors de quelques grands axes structurants, de privilégier le partage de l'espace et l'abaissement des écarts de vitesse entre les cyclistes et usagers motorisés (zones 30, rues cyclables, voie piétonne partagée, etc.) au lieu de restreindre la circulation motorisée. Des solutions d'aménagement urbain qui permettraient déjà de sécuriser les déplacements à vélo sans nuire aux trajets contraints en voiture, notamment les livraisons.

En revanche, est à soutenir la mise en place des aménagements séparatifs (pistes cyclables, voies vertes et couloirs mixtes bus-vélos, etc.) dans les zones périurbaines et rurales et sur les axes à grande vitesse. Il conviendrait de convertir les aménagements existants, certains chemins par exemple, généralement dédiés à la pratique de « loisir », en réseau utilitaire.

---

[3] *Source : François Dubujet, Yoann Musiedlak (Insee Île-de-France), François Mohrt, Pauline Virot (Apur), « En Île-de-France, 39 pôles d'emploi structurent l'économie régionale », APUR & INSEE Île-de-France À La Page, n° 417, janvier 2014.*

Une analyse minutieuse des impacts sur la circulation (cycliste, automobile et transports en commun) est recommandée afin d'éviter les effets rebonds, tels que l'augmentation de la congestion, de l'accidentologie ou des problèmes de stationnement, ainsi qu'un impact négatif sur l'activité économique et le commerce de proximité.

1.3. Des aménagements en accord avec l'offre commerciale de proximité et les comportements à la mobilité achat

Avant tout nouvel aménagement, il est indispensable de réaliser une analyse des pratiques de « mobilité achat ». Elle garantirait une vraie prise en compte de l'offre commerciale, des comportements de consommation et des transports utilisés.

À ce titre, les collectivités consulteraient en amont les acteurs économiques, notamment les associations de commerçants et les chambres consulaires.

Concernant les aménagements provisoires déployés durant et après la crise sanitaire, les services de l'Etat (DRIEA) doivent déjà établir, toujours en concertation avec les acteurs économiques concernés, un bilan qualitatif avant tout projet de pérennisation. Ces analyses locales tiennent compte des impacts socio-économiques sur les territoires périphériques.

1.4. Un parc de stationnement de bonne capacité et protégé

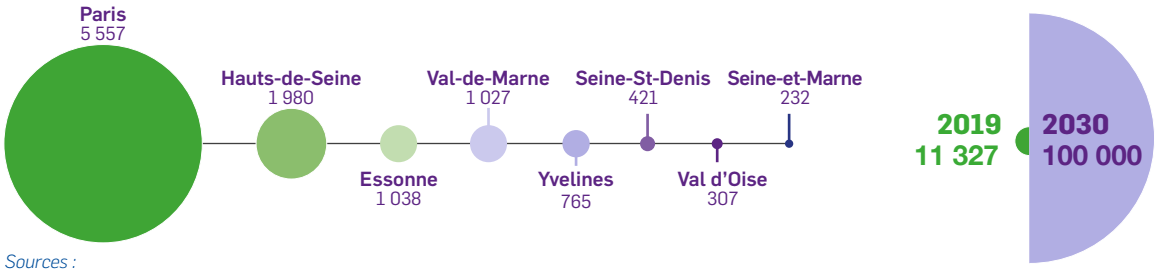
En 2019, 11 327 emplacements de stationnements publics pour vélo (arceaux, râteliers, abris, etc.), ont été recencés en Île-de-France. Une offre très insuffisante et inégalement répartie sur le territoire francilien (Paris concentre près de 50 % des places).

Si la CCI Paris Île-de-France souligne l'engagement de la Région à développer le parc de stationnement vélo aux abords des gares, visant 100 000 places à l'horizon 2030, elle estime que l'offre doit être étendue au-delà des seuls pôles de gares.

Pour lutter contre le vol et améliorer le confort des usagers, elle appelle les collectivités à installer des stationnements vélo sécurisés, notamment au sein des pôles générateurs de trafic, dans les bâtiments, dans les espaces publics, les zones commerciales et à proximité des pôles d'échange intermodaux et des parkings relais.

Elle demande que le calendrier de mise en œuvre et le choix des zones prioritaires soient établis en concertation avec les acteurs économiques afin de tenir compte des besoins des entreprises et des comportements d'achats dans les zones commerçantes.

Emplacements de stationnements publics pour vélos



Sources :
. data.gouv.fr/fr/reuses/carte-des-stationnements-pour-les-velos-en-ile-de-france/
. iledefrance.fr/en-2020-le-velo-passe-la-vitesse-superieure-en-ile-de-france#anchor-6

1.5. Un partage modal équilibré de la voirie avec les transports en commun

La création d'aménagements cyclables sécurisés doit être décidée en collaboration avec les acteurs de la mobilité afin d'assurer le maintien de conditions de circulation performantes pour les transports en commun. Pour la CCI Paris Île-de-France les aménagements en faveur des modes actifs ne doivent pas être réalisés au détriment des autobus et tramways qui transportent des millions de voyageurs chaque jour. Préserver la fluidité du trafic et la vitesse commerciale des transports en commun sont des enjeux majeurs.

En parallèle, les autorités publiques doivent veiller à la cohabitation vertueuse entre les cyclistes, les utilisateurs des EDP et les piétons. Au-delà d'une intensification des contrôles et des verbalisations, une amélioration de la signalétique urbaine et des campagnes de sensibilisation au Code de la route sont indispensables.

2 Favoriser l'intermodalité à l'échelle régionale

Les mobilités douces ont aussi un rôle à jouer pour les déplacements sur longue et moyenne distance. La complémentarité entre les modes offre un levier pour favoriser une mobilité durable sur l'ensemble de la région francilienne.

Concrètement, afin d'améliorer les liaisons du premier et du « dernier kilomètre » avec les transports en commun, la CCI Paris Île-de-France recommande que les efforts d'aménagement urbain et de planification territoriale portent également sur la mise en place des infrastructures cyclables et piétonnes à proximité des gares, des pôles d'échange intermodaux et des parkings relais, dans les zones périurbaines et peu denses.

Pour ce faire, quatre leviers d'action :

- Améliorer l'accessibilité vélo et piétonne à ces espaces, avec des voies sécurisées, bien éclairées et dotées d'une signalisation.
- Développer l'offre de stationnement vélo (cf. 1.4).
- Développer l'offre et les services de mobilité alternative (vélos et trottinettes en libre-service ou à location longue durée), notamment à l'extérieur de la capitale.
- Accompagner la demande pour l'embarquement des vélos et EDP dans les trains et cars (de type interurbain) pendant les heures creuses et le week-end afin de garantir le confort, la qualité de service et le dimensionnement de l'offre. Le besoin de capacité en places assises et la bonne régularité demeurant des objectifs prioritaires.

DES ENTREPRISES ENGAGÉES POUR L'AMÉLIORATION DES CONDITIONS DE MOBILITÉ

L'association Orly'Pro'Mobilité

Cette association, qui regroupe une dizaine d'entreprises de la plateforme d'Orly, représentant 50% des salariés de la zone, a engagé la réalisation d'un plan de mobilité interentreprises avec l'accompagnement des conseillers CCI du réseau Pro'mobilité. Un de leurs axes prioritaires de travail est l'accessibilité à vélo de la plateforme par les salariés. Une concertation est lancée avec les acteurs locaux pour développer des itinéraires cyclables intercommunaux et résorber les discontinuités.

Un aménagement cyclable uniformisé sur un grand territoire requiert une collaboration intercommunale, voire interdépartementale, afin d'assurer la continuité et l'homogénéité au profit de la sécurité des cyclistes.

3 Créer des conditions favorables à l'utilisation des modes actifs pour la logistique du « dernier kilomètre »

L'intégration des mobilités actives pour les entreprises peut aussi concerner la livraison, notamment dans les zones urbaines pour la logistique du « dernier kilomètre »[4]. Cette étape de la chaîne logistique représente une composante très importante du transport routier, notamment en termes des coûts logistiques totaux, de trafic motorisé, d'occupation de l'espace et d'émission de gaz à effet de serre. Une gestion « optimisée » du « dernier kilomètre », intégrant les mobilités actives permet des améliorations tant du point de vue économique qu'environnemental.

En effet, face aux aléas de circulation et à l'essor de la petite reine en ville, le vélo-utilitaire offre une solution intéressante pour les professionnels avec des atouts indéniables :

Temps de parcours compétitif :
VITESSE MOYENNE DE 15 KM/H EN ZONE URBAINE

Gains financiers :
ECONOMIE DE STATIONNEMENT : **jusqu'à 4000€/an**

Coût d'acquisition abordable : en moyenne 5000€ POUR UN VÉLO-CARGO ÉLECTRIQUE, HORS AIDES FINANCIÈRES ÉVENTUELLES

Capacité d'emport importante : CHARGE TRANSPORTÉE : **jusqu'à 100 kg**

Bien qu'elle impose une révolution organisationnelle, la solution vélogistique révèle des coûts peu dispendieux et une facilité d'usage au quotidien, notamment pour les trajets inférieurs à 10 kilomètres. Les cycles professionnels sont reconnus depuis longtemps pour leur capacité à répondre aux besoins de la logistique des biens, leur essor passe désormais dans la logistique des services.

3.1. Faciliter l'accès au foncier et lever les obstacles réglementaires

Le meilleur accès au foncier contribue à la bonne insertion des centres de distribution urbains au cœur des villes. Un engagement des collectivités est nécessaire pour la création d'espaces logistiques adaptés permettant l'intermodalité. C'est ainsi qu'on pourra mieux transférer les marchandises vers les mobilités douces pour le « dernier kilomètre ».

- S'agissant du caractère immobilier, la préservation des activités de logistique dans les documents d'urbanisme apparaît aujourd'hui incontournable et, comme l'avait demandé la CCI Paris Île-de-France, la loi LOM ouvre cette facilité au règlement du PLU. Il est important que les collectivités s'en saisissent..
- Par ailleurs, des réflexions doivent être menées autour du partage de la voirie et de la mutualisation d'espace. Plusieurs expérimentations ont été engagées (notamment celles portées par « Urban Lab » avec UPS ou Libner en 2018), qui posent des problématiques réglementaires, tant sur la possibilité de concession de l'espace public, que sur la gestion des conditions de travail dans des espaces mobiles.

À ce titre, l'utilisation des quais de Seine, en liaison avec le transport fluvial, offre des perspectives favorables à approfondir. Il sera intéressant de tirer les conclusions de l'expérimentation engagée sur le port des Champs Elysées pour l'accostage d'une péniche permettant le transbordement des marchandises sur des vélo-cargo.

---

[4] La logistique du « dernier kilomètre » fait référence à l'étape finale du processus de livraison des marchandises, d'un point de distribution ou entrepôt à son destinataire final. Il s'agit d'une étape cruciale tant pour les entreprises, pour l'approvisionnement des stocks, que pour le consommateur final et le secteur du commerce de détail.

DES USAGES CONCLUANTS POUR LA LIVRAISON DU DERNIER KILOMETRE

Les coursiers et autres prestataires de transport privilégient souvent ce choix pour assurer les livraisons du « dernier kilomètre » dans des logiques B to C. Le développement des commerces de proximité dans le Grand Paris, corrélé à une baisse de la motorisation des ménages, accentue ce phénomène.

Désormais, les commerces alimentaires proposent des services de livraison au domicile. Monoprix, Carrefour ou encore Franprix ont été les premiers à expérimenter la livraison à vélo. Les avantages d'un tel moyen sont immédiats puisqu'il diminue le coût moyen de près de 30%, avec un délai de distribution au client dans l'heure.

Les métiers de la messagerie - quant à eux - tendent à pérenniser une supply chain finale par ce biais : Chronopost a ouvert fin 2019 un point de livraison de quartier à Paris XV et assure une partie des tournées de cette manière, tandis que Star'Service est entré au capital du cyclo-logisticien « La Petite Reine ».

3.2. Accompagner et pérenniser les expérimentations

Biporteur, triporteur, vélo-cargo, cariole, vélo et remorque, avec assistance ou sans... Face à la diversité des solutions proposées il s'avère nécessaire de bien évaluer celles qui pourront répondre au besoin de chaque type d'activités avant toute acquisition.

Ces solutions peuvent être utilisées de façon permanente ou en complément d'une flotte de véhicules utilitaires. Par exemple, les pièces volumineuses sont livrées par un prestataire externe au domicile des clients, les collaborateurs venant, eux, à vélo. Cette démarche est en plus valorisante auprès d'une clientèle sensible à l'environnement.

D'où la nécessité de mener des expérimentations grandeur nature. Les collectivités ont ici un rôle important à jouer et plusieurs démarches ont été engagées. L'enjeu aujourd'hui est de sortir de la phase expérimentale pour pérenniser et généraliser ces actions. Cela nécessite une meilleure communication autour des expériences réussies, la mise en place d'aides financières aux PME/TPE pour l'acquisition de matériel et la poursuite du soutien des collectivités en matière de foncier.

4 Accompagner les entreprises

Certes, l'existence d'une infrastructure cyclable à vocation utilitaire est une condition clé du développement de la pratique cycliste, mais une politique volontariste doit également prendre en compte les facteurs socio-économiques, culturels et psychologiques. À cette fin, une politique d'accompagnement doit être proposée aux entreprises en leur offrant une information adaptée et des aides techniques et financières pour la mise en place d'actions.

4.1. Développer des actions d'information, de sensibilisation et d'accompagnement des entreprises

À côté des campagnes « grand public » en faveur des mobilités douces, les entreprises et leurs salariés doivent être ciblées par une stratégie de communication régulière, associant sensibilisation et prévention des risques. En effet, un des principaux freins pour les chefs d'entreprise est celui de l'insécurité et des risques d'accidents.

Pour un accompagnement individuel ou inter-entreprises, il apparait intéressant de s'appuyer sur le réseau d'acteurs publics « Pro'mobilité » dans lequel les CCI sont fortement impliquées. Cette démarche mérite d'être pérennisée et développée en concertation avec les différents partenaires (CCI Paris Île-de-France, Région Île-de-France, Ademe Île-de-France, Île-de-France Mobilités, Arene Île-de-France, Driee Île-de-France, Institut Paris Région, Cramif, Cerema) afin de répondre à ces nouveaux enjeux.

4.2. Offrir une visibilité aux entreprises engagées

Il conviendrait de valoriser les démarches mises en œuvre par les entreprises. L'optimisation de la mobilité s'inscrit dans une stratégie volontariste globale de responsabilité sociétale des entreprises (RSE). Lorsqu'une bonne politique RSE renforce l'image et la notoriété, il est opportun d'intégrer les actions mises en place au sein de l'entreprise dans le cadre de l'organisation de communications externes.

Le label est un levier important pour valoriser la marque employeur, lorsqu'il apporte une visibilité externe et renforce la crédibilité et la légitimité des actions mises en œuvre. La CCI Paris Île-de-France souligne à cet égard les démarches engagées pour la mise en place du Label « Employeur Pro-Vélo ».

L'ADEME et la Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB), en collaboration avec les sociétés Allianz France, Cyclez et ekodev, lancent le label « Employeur Pro-Vélo ». Il vise à récompenser les efforts des employeurs français de toute taille se conformant à un certain nombre de critères considérés comme utiles pour le développement de la pratique du vélo, leurs salariés, leurs clients / publics, pour les trajets de services comme pour les trajets domicile-travail.

4.3. Améliorer le dispositif d'aides financières

> Forfait mobilités durables et Titre-mobilité

Le Forfait mobilités durables (FMD), est un nouveau dispositif facultatif issu de la LOM (Loi d'Orientation des Mobilités du 24 décembre 2019). Avec lui les employeurs contribuant aux frais de déplacement domicile-travail effectués autrement qu'en voiture à usage individuel, bénéficient d'exonérations de charges. Le décret d'application du 9 mai 2020 précise les déplacements concernés :

- à vélo (mécanique ou électrique).
- avec des services de mobilité partagée :
  - avec des engins de déplacement personnels en location ou en libre-service ;
  - en autopartage avec des véhicules électriques, hybrides rechargeables ou hydrogènes.
- en covoiturage (en tant que conducteur ou passager).
- avec des titres de transports en commun (hors abonnement).

Le FMD est exonéré de cotisations sociales, de CSG-CRDS et d'impôt sur le revenu. Il est cumulable avec le remboursement obligatoire de transports en commun, ou de prise en charge des frais de carburant. Toutefois l'exonération globale est limitée à 400 €[5] par an ou au montant de la prise en charge des transports en commun si elle excède déjà ce montant.

En Île-de-France où le Pass Navigo annuel coûte 827 €, la prise en charge de 50 % de l'abonnement aux transports publics atteint déjà le seuil d'exonération. Toute nouvelle prise en charge par l'employeur des frais d'utilisation du vélo ne peut donc se faire dans ce cadre que si le salarié ne demande pas de contribution au forfait Navigo ; ce qui risque d'en limiter le caractère incitatif pour les mobilités douces.

Certaines entreprises ayant mis en place le précédant dispositif de l'indemnité kilométrique vélo (IKV) estiment que le basculement au FMD s'avère complexe.

Compte tenu des enjeux spécifiques liés à l'utilisation du FMD en Île-de-France, la CCI Paris Île-de-France propose la mise en place d'un observatoire du FMD permettant d'établir un suivi annuel de sa mise en œuvre afin d'identifier les difficultés rencontrées par les entreprises et les ajustements nécessaires à proposer.

DES ENTREPRISES ENGAGÉES POUR L'AMÉLIORATION DES CONDITIONS DE MOBILITÉ
L'exemple de RTE

Depuis 2016, RTE offrait un taux de remboursement IKV au-delà de la limite de 200€/an exonérée de cotisations. Engagée à accompagner les déplacements à vélo de ses collaborateurs, elle proposait également des ateliers de sensibilisation et des ateliers d'entretien.

Le résultat au niveau national est frappant : l'usage du vélo a progressé chez RTE de 50 % en 4 ans. Environ 7% de cyclistes en 2019, soit 675 salariés, ayant déclaré des IKV annuellement ou ponctuellement. Ils ne sont cependant que 4 % en Île-de-France.

Une volonté qui s'affirme avec la mise en place du Forfait mobilités durables. Les collaborateurs de RTE ayant un usage effectif et régulier des solutions de mobilité durable pour les trajets domicile-travail peuvent désormais en bénéficier.

[5] Au moment de la publication de cette prise de position, un amendement au projet de loi de finances pour 2021 relevant ce plafond de versement à 500 euros par an est en cours de discussion (amendement n°I-2822). Un autre amendement, avec une mise en application au premier janvier 2022, propose d'inclure les EDP motorisés personnels dans le FMD (amendement n°II-3176 Rect).

La prise en charge du FMD peut se faire via un « Titre-mobilité » : une solution de paiement spécifique, dématérialisée et prépayée, qui fonctionne selon les mêmes principes que le « titre-restaurant ».
À ce sujet, la CCI Paris Île-de-France demande l'engagement de l'Etat à adopter les décrets d'application nécessaires pour rendre effectif ce nouveau dispositif, qui facilitera la traçabilité des dépenses des salariés et une meilleure gestion du FDM. Pour son bon fonctionnement, il est important d'engager une réfléxion à l'échelle régionale, avec les acteurs concernés (IDFM, RATP, SNCF, Optile, opérateurs de services de transport partagé, sociétés spécialisées, etc.), sur l'usage intégré des solutions de mobilités publiques et privées. Pour favoriser les parcours multimodaux, il est primordial de veiller à une harmonisation des régles tarifaires (notamment en termes de lisibilité) et faciliter le recours à l'information personnalisée en temps réel sur la complementarité entre les transports collectifs et les modes actifs.

> Aides à l'achat, à la location et à l'aménagement des espaces dédiés

La mise en place d'aides financières adaptées permet d'accélérer l'intégration des modes actifs dans les entreprises, notamment pour les PME/TPE.

La loi de transition énergétique pour la croissance verte du 17 août 2015 a mis en place, jusqu'au 31 décembre 2021, une réduction d'impôt en faveur des entreprises mettant gratuitement à disposition de leurs salariés une flotte de vélos pour les déplacements domicile-travail. La réduction d'impôt est plafonnée à 25 % des frais engagés pour l'achat, la location et autre dépense liées à cette flotte. À noter qu'elle couvre également l'achat d'équipements (casques, gilets, etc.), la police d'assurance contre le vol, l'entretien et les réparations ainsi que le coût d'aménagement d'un parking ou d'un abri dédié.

Cette mesure semble intéressante pour accompagner la transition des flottes plus importantes de véhicules vers des véhicules à faibles émissions. La CCI Paris Île-de-France demande que soit étudiée sa prolongation au-delà de 2021, tel que prévu dans l'amendement n° II-CF1667 au projet de loi de finances pour 2021.

Par ailleurs, pour les plus petites structures, le développement d'aides directes à l'achat peut faciliter un engagement. Or, le soutien économique aux professionnels mobiles désireux d'acquérir un cycle fait encore défaut en Île-de-France. À l'exception de la Ville de Paris, les aides proposées excluent l'éligibilité des professionnels.

Outre les incitations financières accordées aux particuliers, la CCI Paris Île-de-France appelle les collectivités, la Région et l'Etat à soutenir l'éligibilité des auto-entrepreneurs, TPE et PME aux dispositifs d'aides qu'ils mettent en place, à l'instar des aides proposées par la Ville de Paris aux entreprises de moins de 50 salariés.

Par ailleurs, il est démandé que le programme Alvéole, qui permet de financer le déploiement de stationnements vélos et des actions de sensibilisation à l'écomobilité, soit prolongé au-délà de 2021 et que l'égibilité des professionnels aux financements soit étudiée.

7 actions pouvant être engagées au niveau de l'entreprise

1 Mettre en place un plan de mobilité entreprise ou interentreprises afin de définir une stratégie mobilité

- Désigner un(e) référent(e) mobilité/vélo
- Développer une stratégie cohérente avec les besoins et attentes des salariés
- Définir un objectif de part modale des modes actifs

2 Communiquer et sensibiliser

- Mettre à disposition des plans d'accès à l'entreprise à vélo
- Diffuser un guide de sensibilisation sur l'usage du vélo et la prévention des risques
- Promouvoir les applications GPS vélos existantes

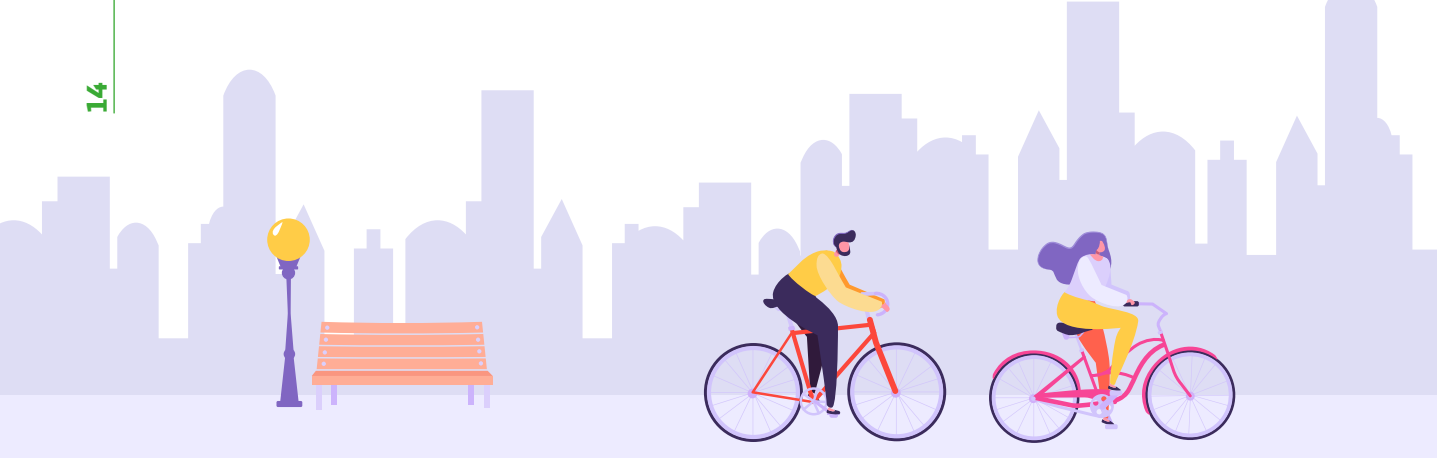
3 Créer une culture du vélo inclusive au sein de l'entreprise

- Adapter la culture d'entreprise à une culture pro-vélo (ex : permettre un code vestimentaire plus décontracté, flexibiliser les horaires de travail)
- Développer un système de parrainage
- Valoriser les cyclistes lors des communications et événements internes au sein de l'entreprise
- Réaliser des campagnes de sensibilisation
- Mettre en place des actions communes avec les entreprises environnantes

La CCI Paris Île-de-France travaille, depuis de nombreuses années, aux côtés des acteurs publics et privés du territoire, afin de proposer des solutions aux problématiques de déplacements liés à l'activité des entreprises.

Elle anime et fédère les acteurs de la mobilité au service des entreprises et des territoires. Partenaire engagé dans la durée, elle propose différents accompagnements pour animer le dialogue social sur la mobilité avec une boite à outils et des méthodes adaptées aux besoins des entreprises.

50 % des plans de mobilité employeur commun (PDMEC) d'Île-de-France sont animés par la CCI.

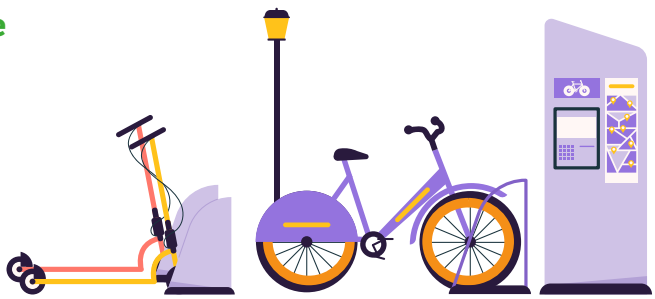


4 Promouvoir la marque employeur

- Valoriser les démarches et leurs bénéfices auprès des candidats et nouveaux arrivants

5 Aménager les locaux d'entreprise

- Sécuriser le stationnement des vélos
- Développer des accès privilégiés au vélo
- Installer des douches, des vestiaires et des casiers
- Prévoir pour les collaborateurs des outils de réparation



6 Mettre à disposition du personnel un ou plusieurs vélos de service pour les déplacements (professionnels ou domicile/travail)

7 Proposer des aides financières

- Remboursement de forfaits de vélos en libre-service ou en location longue durée
- Forfait mobilités durables et Titre-mobilités (cf. 4.3)
- Prise en charge assurance matériel
- Indexation d'une part variable de salaire à des objectifs de baisse du bilan carbone

Prise de position présentée par Alain RICHNER,
au nom de la Commission du développement économique régional,
adoptée à l'Assemblée générale du 5 novembre 2020.

Rapporteur

Alain RICHNER

Experts

Guilherme DEMETRI
Clotilde YEATMAN

Conception : CCI Paris IDF/DIRCOM - 2020-131 - Photos : AdobeStock - Décembre 2020

CCI PARIS ILE-DE-FRANCE

27 avenue de Friedland
75382 Paris cedex 08

cci-paris-idf.fr

Contacts

Expert
Guilherme DEMETRI
tél. +33 1 55 65 78 91
gdemetri@cci-paris-idf.fr

Presse
Isabelle DE BATTISTI
tél. +33 1 55 65 70 65
idebattisti@cci-paris-idf.fr

etudes.cci-paris-idf.fr et sur Twitter (@CCIParisIDF_Vox)

Directeur de la publication :
Stéphane FRATACCI, *Directeur général CCI Paris Ile-de-France*
Rapports consultables ou téléchargeables sur le site :
etudes.cci-paris-idf.fr
ISSN : 0995-4457 – Gratuit