



DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL

**Quels leviers
pour une mobilité durable
en Île-de-France ?**



DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL

Quels leviers pour une mobilité durable en Île-de-France ?

Prise de position présentée par Alain RICHNER au nom de la Commission du développement économique régional

SOMMAIRE

LES TRAJETS DOMICILE-TRAVAIL : UNE PRÉOCCUPATION DE PREMIER PLAN POUR LES ENTREPRISES FRANCILIENNES	3
LEVIER 1 : FAVORISER DES MODES DE DÉPLACEMENT PLUS DURABLES	4
1.1. DÉVELOPPER L'OFFRE DE MOBILITÉS DOUCES	6
1.2. REPENSER L'OFFRE DE TRANSPORTS EN COMMUN	7
1.3. FAIRE MUTER LES MODES ROUTIERS INDIVIDUELS	9
LEVIER 2 : ENCOURAGER LES NOUVELLES DYNAMIQUES D'AMÉNAGEMENT DU TEMPS ET DES ESPACES DE TRAVAIL	12
2.1. FAIRE DU TÉLÉTRAVAIL UN ACCÉLÉRATEUR DES NOUVEAUX MODES D'ORGANISATION DE LA MOBILITÉ	12
2.2. TIRER PARTI DU COWORKING	14
2.3. LISSER LES HEURES DE POINTE	16
LEVIER 3 : ACCOMPAGNER L'IMPLICATION CROISSANTE DES ENTREPRISES POUR LA GESTION DE LA MOBILITÉ DES SALARIÉS	18
3.1. CLARIFIER LES OBLIGATIONS DES ENTREPRISES ET LES ACCOMPAGNER	18
3.2. MUTUALISER LES ACTIONS	24
LEVIER 4 : MIEUX PRENDRE EN COMPTE LES DÉPLACEMENTS DOMICILE TRAVAIL DANS LES POLITIQUES D'AMÉNAGEMENT	27
4.1. CONFORTER LES POLITIQUES DE MOBILITÉ DANS LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION RÉGIONALE	27
4.2. DÉCLINER LES ORIENTATIONS RÉGIONALES DANS LES DOCUMENTS LOCAUX D'URBANISME	28

LES TRAJETS DOMICILE-TRAVAIL

Une préoccupation de premier plan pour les entreprises franciliennes

Les flux de déplacements domicile-travail (D-T) sont des éléments structurants des modes de vie, du fonctionnement des activités économiques et de l'organisation des territoires. Or, malgré les investissements massifs dans les infrastructures de transports des dernières décennies, les réseaux routiers restent congestionnés et les transports collectifs saturés, particulièrement aux heures de pointe. Pour les entreprises, comme pour les pouvoirs publics, les enjeux sont importants en termes de coûts financiers, sociaux, sociétaux et environnementaux (Cf. encart ci-après).

Une analyse des trajets par motifs éclaire sur la juste place de la mobilité liée à l'activité professionnelle. En moyenne, dans les déplacements des Franciliens, le travail représente :¹



La crise de la Covid-19 a accéléré l'adoption de solutions, d'outils et de services numériques ainsi que de nouveaux modes d'organisation dans les relations de travail. En zone urbaine, elle a conduit au développement des modes actifs tels que le vélo et la marche. Toutefois, elle a révélé des fractures numériques et sociales et a engendré une méfiance vis-à-vis des transports en commun.

La CCI Paris Ile-de-France a identifié 4 leviers pour optimiser les déplacements D-T : d'une part, pour créer les conditions d'une mobilité durable à l'échelle régionale en adaptant l'offre de transport et l'aménagement du territoire (**leviers 1 et 4**) et, d'autre part, pour accompagner les entreprises dans la prise en compte des enjeux de mobilité de leurs salariés et l'évolution de leur mode d'organisation du travail (leviers 2 et 3).

PROBLEMATIQUES DE RECRUTEMENT ET TURN-OVER IMPORTANT DES SALARIES :

- 76 % des Franciliens sont prêts à gagner moins pour un poste équivalent, si en contrepartie le temps de trajet est réduit (RegionJob, 2018) ;
- En France, 41% des employeurs ont des difficultés à pourvoir un emploi pour des raisons de mobilité. Pour 59% des employeurs, un candidat a refusé une embauche suite à des problèmes de mobilité (Laboratoire de la Mobilité inclusive/Auxilia, 2013).

IMPACTS SUR LA QUALITE DE VIE ET BIEN-ETRE AU TRAVAIL DES SALARIES :

- 49 % des salariés franciliens estiment que leurs trajets D-T sont « désagréables » (IFOP, 2018).

REDUCTION DE PERFORMANCE ECONOMIQUE :

- Les salariés ayant un long trajet D-T (plus de 40 minutes) restent l'équivalent de 8 jours de travail en moins par an au bureau que leurs collègues dont le trajet est plus court (IFOP, 2018) ;
- Le coût moyen annuel du mal être au travail est de 14 580 € par salarié (Groupe APICIL et Mozart Consulting, 2019).

¹ **Source** : Enquête globale transports - EGT H2020-Île-de-France Mobilités-OMNIL-DRIEA / Résultats partiels 2018, publié le 17 janvier 2020 ([lien](#)).

Levier 1

Favoriser des modes de déplacement plus durables



Les déplacements domicile-travail sont particulièrement longs en Île-de-France :

- 1h24 en moyenne passée chaque jour par les actifs dans leurs parcours directs entre le lieu de résidence et le lieu de travail, aller et retour ;²
- 14 minutes de plus que la moyenne nationale.³

De surcroît, ils ont tendance à augmenter en raison de l'accroissement du coût du logement dans les territoires les plus attractifs.

LES ACTIFS FRANCILIENS SONT DE PLUS EN PLUS MOBILES

- Entre 2006 et 2016, le nombre d'actifs se déplaçant quotidiennement pour aller travailler hors de l'EPCI de résidence a encore progressé : +5 % des navettes D-T, soit 150 000 actifs supplémentaires (Insee, 2019)
- À échelon intercommunal, six actifs franciliens sur dix quittent leur territoire pour aller travailler. Cette dynamique est constatée dans la plupart des territoires franciliens, soit 57 sur 64 EPCI (Insee, 2019).
- Les déplacements en lien avec l'arrivée ou le départ des lieux de travail ont augmenté depuis 2010 avec 0,9 million de trajets supplémentaires par jour (EGT 2020) ;
- Les actifs occupés réalisent 4,3 déplacements par jour, contre 3,8 en moyenne en IDF (EGT 2020) ;

L'éloignement géographique entre lieu de résidence et lieu de travail accroît les distances parcourues et engendre des besoins de transport plus complexes. Compte tenu de l'étalement urbain et des inégalités en matière d'offre de transport en commun, **le moyen de transport privilégié pour aller travailler diffère fortement selon les départements en Ile-de-France**, comme le montre le tableau ci-dessous :

Tableau 1 - Moyen de transport utilisé pour se rendre au travail (Insee, 2017)

Département	Pas de transport	Marche	Vélo	Deux-roues motorisé	Voiture, camion, fourgonnette	Transports en commun
Paris	4,8%	10,1%	4,8%	4,5%	11,2%	64,6%
Hauts-de-Seine	3,2%	9,6%	2,8%	4,8%	32,2%	47,5%
Seine-Saint-Denis	2,7%	6,0%	1,6%	2,2%	35,9%	51,6%
Val-de-Marne	2,7%	6,7%	1,9%	3,1%	37,9%	47,7%
Essonne	3,0%	4,7%	0,9%	1,9%	61,2%	28,3%
Seine-et-Marne	3,2%	4,4%	0,8%	1,0%	63,7%	26,8%
Yvelines	3,2%	5,4%	1,4%	2,3%	56,0%	31,7%
Val-d'Oise	2,7%	4,7%	0,7%	2,0%	54,0%	35,8%

² Source : IAU (2017), Note Rapide N°745 - Le quotidien des franciliens à travers leurs déplacements

³ Source : BVA, Les Français et la mobilité, juin 2019 ([lien](#)). **Les résultats confirment un trajet domicile-travail plus long pour les actifs franciliens : 44 minutes en moyenne pour se rendre sur leur lieu de travail contre une moyenne nationale de 30 min.**

Les actifs parisiens et de petite couronne, favorisés par la densité du réseau de transports en commun et un niveau d'offre élevé, privilégient ce mode alors qu'en grande couronne, la part des trajets effectués en automobile est majoritaire.

Pour de nombreux franciliens, la voiture personnelle reste le seul moyen de transport pour les déplacements domicile-travail. Le taux d'équipement automobile des ménages reflète cette situation. En 2017, 34,4 % des ménages résidant à Paris possèdent au moins une voiture, contre 64,9 % en petite couronne et 83,5 % en grande couronne.⁴ La voiture devient de plus en plus présente à mesure que l'on s'éloigne de la capitale, même si les déplacements se font sur de très courtes distances.

Pour autant, le potentiel du report modal en Île-de-France est prometteur du fait des courtes portées des trajets quotidiens.

LE FORT POTENTIEL DU REPORT MODALE EN ILE-DE-FRANCE

- Pour les actifs habitant et travaillant dans la même commune, la voiture est le premier mode de déplacement dans 22 % des cas.⁵
- Pour les distances de 1 kilomètre (km) ou moins, environ 25 % des actifs résidant en petite couronne et 59 % en grande couronne utilisent la voiture comme principal moyen de transport.⁶

D'après l'Enquête globale transport (EGT) 2020, près de trois quarts des déplacements en Île-de-France sont inférieurs à 5 kilomètres et la portée moyenne d'un trajet est de 4,7 kilomètres, en légère hausse par rapport à 2010 (4,4 kilomètres). **En ce qui concerne les trajets D-T, 40 % des actifs franciliens parcourent de courtes distances pour se rendre au travail : 12 % moins de 1 km, 16 % entre 1 et 3 km et 12 % parcourent de 3 à 5 km.**⁷

Tableau 2 - Modes de déplacement entre le domicile et le travail pour les trajets inférieurs à 5 km (Insee, 2017)

Départements	Marche	Vélo	Deux-roues motorisés	Voiture	Transports en commun
Paris	19,6%	6,8%	4,7%	8,0%	60,9%
Hauts de Seine	26,1%	5,1%	4,0%	28,2%	36,6%
Seine-Saint-Denis	19,3%	3,3%	1,7%	37,7%	38,0%
Val-de-Marne	22,4%	3,7%	2,1%	39,7%	32,1%
Seine-et-Marne	19,8%	3,3%	1,1%	61,5%	14,3%
Yvelines	22,6%	4,2%	1,7%	55,3%	16,2%
Essonne	19,7%	2,6%	1,3%	60,0%	16,4%
Val-d'Oise	19,8%	2,2%	1,3%	55,8%	20,9%
Île-de-France	21,2%	4,7%	2,9%	33,4%	37,8%
Province	16,9%	5,2%	2,0%	66,7%	9,2%

Une évolution semble engagée. Malgré une dépendance à la voiture, persistante dans certains territoires, les données récentes révèlent une réduction de la mobilité automobile individuelle. La part de la voiture individuelle dans les déplacements (tous motifs) à l'échelle de la région francilienne a reculé de 4,7 % par rapport à 2010. L'Observatoire de la mobilité en Ile-de-France (Omnil) confirme que, sous l'effet des évolutions du réseau et de la nature des emplois, **le report modal s'effectue**

⁴ **Source** : Insee, RP2017 exploitation principale, Équipement automobile des ménages : comparaisons départementales ([lien](#))

⁵ **Source** : A. Bolusset et C. Rafraf, « Sept salariés sur dix vont travailler en voiture », Insee Focus, n° 143, février 2017 ([lien](#))

⁶ **Source** : Insee, 2017 ([lien](#))

⁷ **Source** : EGT 2010 / Les déplacements des actifs. N° 17 - Janvier 2013 ([lien](#))

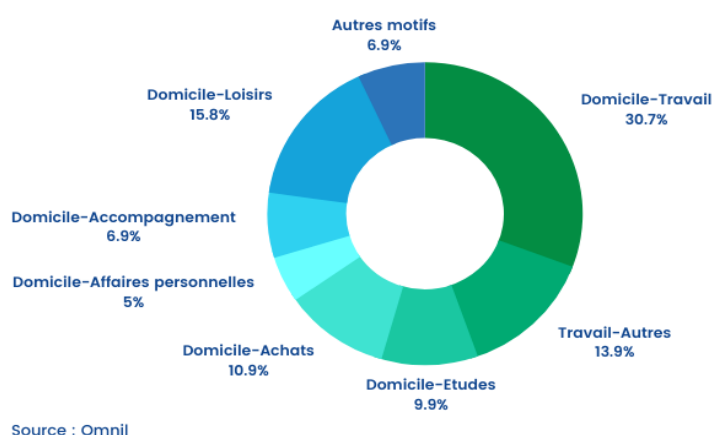
principalement en faveur des transports collectifs (métro, bus, tram, RER), dont la part modale s'est fortement accrue pour les déplacements liés au travail au cours de la dernière décennie. Par ailleurs, **l'évolution des mobilités douces est non négligeable**, notamment à Paris.⁸

1.1. Développer l'offre de mobilités douces

Alors que la marche demeure le principal mode de déplacement en Île-de-France (40 % de l'ensemble des déplacements et 76 % pour le rabattement vers les transports en commun⁹), le vélo trouve progressivement sa place dans l'offre de mobilité. Avec une croissance de près de 30 % entre 2010 et 2018, il atteint environ 840 000 déplacements quotidiens (1,9 % de part modale). Toutefois, cela reste davantage une pratique urbaine : deux fois plus utilisée en moyenne à Paris qu'en banlieue.¹⁰

Ce développement des modes doux s'explique par l'impact combiné des incitations financières, des choix politiques des collectivités ou plus simplement de choix personnels des utilisateurs. Comme démontré dans le graphique ci-contre, **les chiffres récents démontrent que cette utilisation croissante du vélo s'observe aussi pour les trajets en lien avec le travail** (+ 27 % entre 2018 et 2020)¹¹. La crise sanitaire a joué un rôle d'accélérateur de ces pratiques.

Motifs des déplacements à vélo en septembre-octobre 2020



Dans une récente prise de position, la CCI Paris Île-de-France a mis en avant les attentes et les préoccupations des entreprises et des salariés en la matière. **Une politique de soutien à l'investissement visant à la création d'un réseau structurant de pistes cyclables protégées est à soutenir, tout en n'affaiblissant pas les autres modes de déplacements.** Des places de stationnement dédiées et des trajets efficaces, sécurisés et connectés : voilà les conditions indispensables pour encourager les déplacements domicile-travail à vélo (et autres mobilités douces) comme mode de transport en soi ou complémentaire avec les transports en commun.

Le développement harmonisé des réseaux cyclable et piéton requiert une collaboration entre les différentes collectivités «gestionnaires de voirie» (communes, groupements de communes, départements), afin d'assurer la continuité et l'homogénéité au profit de la sécurité des usagers. Il faut également renforcer la concertation avec les acteurs économiques de tous rangs pour garantir que les aménagements ne pénalisent pas l'activité économique.



⁸ Source : EGT H2020-Île-de-France Mobilités-OMNIL-DRIEA / Résultats partiels 2018, publié le 17 janvier 2020 ([lien](#)).

⁹ Source : Livre blanc du Forum métropolitain du Grand Paris : Vers des mobilités durables, intelligentes et optimisées à l'horizon 2030 en Île-de-France ([lien](#)).

¹⁰ Source : Insee, enquête annuelle de recensement 2015, distancier Metric ([lien](#)).

¹¹ Source : Omnil, 2020, La mobilité au temps de la Covid-19 - Enquête Mobilité Covid - Vague 1 : Septembre-octobre 2020 ([lien](#)).

1.2. Repenser l'offre de transports en commun

1.2.1. Promouvoir des offres modulables selon les besoins des entreprises



D'ici 2030, un bouleversement de l'offre de mobilité collective est attendu grâce à la mise en service progressive du Grand Paris Express (GPE) qui constitue une véritable opportunité pour optimiser les trajets domicile-travail.

Au-delà du développement de ce réseau structurant, la réduction de l'usage des modes individuels routiers implique d'offrir des solutions plus modulables pour répondre aux besoins des salariés travaillant en horaires « atypiques » ou dans les zones périurbaines moins bien desservies comme certains grands pôles d'emploi (Orly, Bourget ou Marne-la-Vallée).

PROPOSITIONS



- **Offrir une solution de transport aux salariés travaillant en horaires décalés ou le week-end.** Les transports de surface (bus notamment) entre les gares et les zones d'activités doivent être renforcés et les horaires étendus, tôt le matin (passage par la gare avant 5h), tard le soir après 21h et les samedis, notamment en grande couronne.
- **Étudier des offres ponctuelles adaptées à l'activité économique pour faciliter l'accessibilité des sites en zone moins dense.** Plusieurs solutions techniques sont aujourd'hui envisageables telles que la mise en place de navettes autonomes en boucle afin de relier les gares et pôles d'activités, des stationnements dédiés ou aires de covoiturage, de l'autopartage, du transport à la demande pour les salariés... Il faut accompagner et pérenniser les expérimentations qui contribuent à l'essor des mobilités durables et se révèlent plus rentables que d'autres solutions de transport (notamment la création ou l'extension de lignes de bus propres).

3 PROJETS EXEMPLAIRES

- Des projets comme la nouvelle ligne n°490 de **navettes autonomes électriques**, inaugurée le 31 mars 2021, qui relie la gare de Saint-Quentin-en-Yvelines-Montigny-le-Bretonneux (RER C et lignes N&U) et la zone d'emplois du Pas du Lac présentent un potentiel important de transfert modal.
- Le **service de transport à la demande** (TAD) en Ile-de-France s'avère également utile pour faciliter l'intermodalité dans les territoires ruraux et périurbains, en permettant aux résidents d'accéder aux gares de proximité, notamment aux heures de pointes, sans utiliser leur véhicule personnel. Depuis le lancement du dispositif en 2019, 21 territoires sont desservis par cette offre de transport complémentaire. **D'ici à 2024, 40 territoires** devraient être concernés.
- Les **grands projets de bus à haut niveau de service**, comme les Bus Tzen, sont une opportunité pour intégrer des pistes cyclables sécurisées au long des voies dédiées et des stationnements vélos à proximité des arrêts.

1.2.2. Mettre à profit les innovations technologiques

La possibilité d'accéder à un large choix de solutions de transport par le biais de plateformes numériques, qui intègrent une information en temps réel, multimodale et multimédias, simplifie et améliore l'expérience des voyageurs. **L'essor récent de ces offres innovantes et services de mobilité partagée permet d'optimiser les trajets domicile-travail par l'accès à une offre plus flexible et mieux adaptée à la diversité des territoires franciliens.**

Ces évolutions technologiques intègrent un large éventail de nouveaux acteurs (privés dans leur majorité) dans l'écosystème des transports franciliens. Cette nouvelle façon de concevoir la mobilité et de l'intégrer au sein d'une interface client unique est appelée « *Mobility as a Service* » (MaaS) », encore en cours de développement.

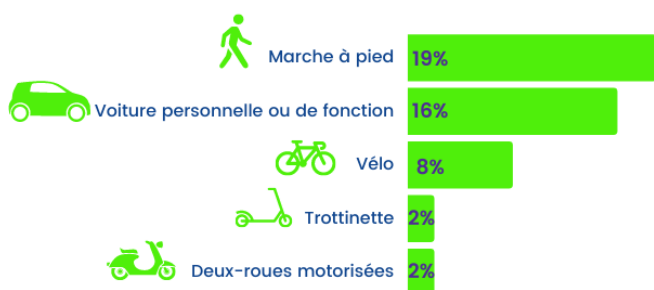
PROPOSITIONS



- **Accompagner le développement des nouvelles technologies et des start-up innovantes proposant des services de mobilité.** Le succès de tout projet MaaS en Ile-de-France reposera notamment sur la collaboration entre les partenaires des secteurs public et privé.
- **Moderniser le modèle économique du transport public par l'intégration des systèmes de billetterie et de paiement** afin d'inclure davantage des mobilités durables et inclusives.
- **Construire une stratégie commune** (collectivités, autorité organisatrice, opérateurs, fournisseurs de solutions) **au regard du Big data**, tout en protégeant les données personnelles et commerciales générées par un service MaaS. Celle-ci permettra d'identifier les freins potentiels et les actions réalisables à court et moyen terme pour tirer parti au maximum d'un plus large éventail de données afin d'optimiser l'offre de transports, dans des situations d'exploitation ou de planification.

1.2.3. Redonner confiance dans les modes collectifs

Comment se déplaceront les utilisateurs qui prendront moins souvent ou plus du tout les transports publics ?



Source : Observatoire de la mobilité

La crise sanitaire a fait chuter la fréquentation des transports en commun : en Ile-de-France, celle des réseaux RATP et SNCF Transilien plafonnait en juillet 2021 à 60-70 % de son niveau de 2019.¹² Et cette tendance à la désaffection des clients pourrait s'inscrire dans la durée.

Selon l'UTP¹³, près d'un usager des transports en commun sur trois affirme qu'il utilisera « *moins souvent* » ou « *plus du tout* » ce mode de déplacement à l'avenir. Alors que 31 % de ces utilisateurs déclarent qu'ils se reporteront majoritairement sur les modes actifs, la voiture

¹² Tableau de bord IPR

¹³ UTP (2020) – Observatoire de la mobilité ([lien](#))

individuelle personnelle ou de fonction sera privilégiée par 16 % d'entre eux.

La DRIEA¹⁴ estime que si seulement 10 % des usagers des transports en commun se reportaient vers la voiture dans leurs trajets vers Paris, le nombre de véhicules en circulation augmenterait de 40 à 80 % selon les départements d'origine. Face à ces projections, on peut s'inquiéter des effets secondaires de ce « rebond » de la voiture sur le territoire francilien, notamment en termes de hausse de la congestion urbaine et d'augmentation des nuisances (sonores et atmosphériques). Par ailleurs, sont à redouter de nouvelles pertes de recettes pour les transports en Ile-de-France.

Toutefois, tempérons cette vision pessimiste : les transports en commun ne sont pas des lieux de contamination privilégiés et 84 % des utilisateurs font confiance aux réseaux de transport public pour assurer la sécurité sanitaire à l'avenir¹⁵. Selon une étude de Kéolis¹⁶, les Franciliens seraient prêts à utiliser à nouveau les transports en commun s'ils étaient plus propres, plus confortables et plus sûrs. Bien avant la crise, la propreté et la sécurité étaient déjà les principaux griefs cités par les chefs d'entreprises et les salariés comme freins au recours à ces modes pour les trajets domicile-travail.

PROPOSITIONS



- **Accentuer les efforts de communication pour redonner confiance aux utilisateurs des transports en commun.**
- **Renforcer les niveaux de sécurité et de propreté dans les gares et à bord des rames.**
- **Consolider les expérimentations de solutions innovantes au service de la sûreté**, menées par Île-de-France Mobilités (IDFM), telles que le déploiement de 80 000 caméras de vidéoprotection couvrant 100 % des stations de métro, gares ferroviaires, bus et tramways ainsi que le recrutement et la formation de agents de sécurité.
- **Favoriser l'intermodalité à l'échelle régionale, principalement dans les gares et pôles d'échange à l'extérieur de la capitale**, en multipliant l'offre de mobilité douce partagée (trottinettes et vélos en libre-service ou free-floating), des points de services (type Vélostation), de stationnements vélo sécurisés ainsi que des parkings-relais.

1.3. Faire muter les modes routiers individuels

La voiture personnelle reste le seul moyen de transport pour se rendre au travail pour de nombreux salariés, notamment ceux résidant dans les zones périurbaines et rurales comme en grande couronne, ceux qui travaillent en horaires décalés et les professionnels mobiles.

Face aux difficultés de recrutement et au turn-over que subissent les entreprises peu desservies par en transport en commun, **la mise à disposition d'un véhicule de fonction reste considérée comme un avantage** pour certains postes. **Il en va de même pour le remboursement des frais de déplacement en voiture.** Deux instruments de motivation essentiels pour renforcer l'attraction des talents, quel que soit le niveau d'expérience, principalement en grande couronne.

¹⁴ Citée par l'Institut Paris Région, « Quel rôle pour le mass transit en Île-de-France à l'heure de la crise sanitaire ? » - Note rapide Mobilité, n°864, septembre 2020 ([lien](#))

¹⁵ UTP (2020) – Observatoire de la mobilité ([lien](#))

¹⁶ Kéolis, Kéoscopie

Ainsi, s'il est nécessaire de poursuivre le développement d'une offre de mobilité alternative au véhicule individuel, dans certains territoires ou pour certaines professions, les solutions alternatives à la route tardent à se mettre en place ou ne sont pas forcément une réponse pertinente. Il est donc important, en parallèle, de proposer des solutions permettant de réduire les impacts des modes routiers individuels en favorisant le verdissement des flottes et en promouvant le développement de solutions partagées.

LA CCI S'IMPLIQUE : Un « calculateur mobilité propre » pour comparer le prix de revient au km d'une motorisation diesel/gaz/électricité au service des entreprises franciliennes

Dans le cadre de la stratégie CAPMétha, le département de Seine-et-Marne avec GRDF et leurs partenaires locaux soutiennent le développement d'une filière « méthanisation », qui permet notamment le développement d'une mobilité décarbonée au bio Gaz Naturel Véhicule produit (bio-GNV), s'appuyant sur un réseau de stations d'avitaillement GNV significatif avec du potentiel de développement.

Dans le cadre de cette dynamique territoriale, la **CCI Seine-et-Marne** a conçu pour les entreprises un outil de pré-diagnostic « mobilité propre bio-GNV » en partenariat avec le Conseil départemental et GRDF IDF. A l'issue de cette analyse, la CCI Seine-et-Marne propose aux entreprises :

- une fiche "Zone à faibles émissions : mode d'emploi" adaptée aux entreprises de grande couronne
- une fiche d'information sur la motorisation bio-GNV ;
- un accompagnement vers un outil d'aide à la décision à savoir un « calculateur » prenant en compte les paramètres d'usage spécifiques de l'entreprise et permettant de comparer les coûts de possession d'un véhicule diesel, GNV et électrique ([lien](#))

La **CCI Yvelines** propose ce même type d'accompagnement aux entreprises intéressées par un verdissement de leur flotte de véhicules, afin de leur permettre d'évaluer le coût total au km (TCO : Total Cost of Ownership) de leurs déplacements en fonction de l'énergie utilisée.

1.3.1. Favoriser le verdissement des flottes

Lorsque l'usage de la voiture est la seule solution, les efforts doivent porter sur l'incitation au renouvellement du parc vers des véhicules à faibles émissions afin de réduire les nuisances atmosphériques et l'impact climatique.

La CCI Paris Ile-de-France s'est positionnée en ce sens dans son avis régional du 8 avril 2021 et dans ses avis sur les projets d'arrêtés communaux instaurant une Zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m) métropolitaine¹⁷. Elle appelle à une meilleure prise en compte des impacts sur les entreprises en demandant des mesures d'accompagnement et la réévaluation du calendrier des étapes à venir. Elle a obtenu la mise en place de dérogations complémentaires à destination des entreprises les plus fragilisées par la crise sanitaire.

1.3.2. Encourager les mobilités partagées

Le taux d'occupation moyen des voitures en Île-de-France est de 1,3 personne.¹⁸ Il est estimé qu'en ayant 2 personnes par voiture, il serait possible de réduire le nombre de véhicules en circulation d'environ 27 %.¹⁹ Encourager le covoiturage pour les trajets domicile-travail apparaît donc comme une

¹⁷ Avis régional du 8 avril 2021 ([lien](#)).

¹⁸ Source : Omnil, Note Repères n°7 : Le covoiturage en Île-de-France, 2017 ([lien](#))

¹⁹ Source : BIOTTEAU, A. L. (2014). Le Covoiturage pour les déplacements domicile-travail: quel potentiel. ; Études & documents du CGDD 107 ([lien](#)). Ce chiffre relève d'une estimation des potentialités de covoiturage pour les déplacements en zones urbaines, plus précisément au sein de communes urbaines en Île-de-France, avec distinction des déplacements selon la classe socioprofessionnelle.

solution à promouvoir. Elle est intéressante à plus d'un titre : fluidification du trafic, limitation des émissions atmosphériques, mutualisation des coûts...

Cependant, son développement rencontre encore de nombreux freins (manque de souplesse horaire, complexité de la planification, ...). Pour la CCI Paris Île-de-France, des investissements publics importants sont nécessaires en infrastructures permettant l'organisation d'un partage modal cohérent de la voirie et d'un maillage étendu d'aires de covoiturage sur l'ensemble du territoire francilien.

Sur le plan législatif, on rappellera que les articles 35 et 40 de la LOM du 24 décembre 2019 permettent aux autorités organisatrices de la mobilité (AOM) volontaires d'accentuer leur soutien au développement de la pratique pour les courtes-distances. En Ile-de-France, plusieurs dispositifs incitent au covoiturage pour les trajets domicile-travail :

- intégration d'un onglet spécifique « covoiturage » au calculateur d'itinéraire Vianavigo – Île-de-France Mobilités (au même titre que les transports en commun et le vélo) ;
- voies réservées et places dédiées dans les parcs relais ;
- versement de commissions aux plateformes de covoiturage courte distance pour chaque trajet réalisé (avec un bonus de 2 trajets/jour offerts aux abonnés Navigo et jusqu'à 150 euros par mois pour les conducteurs) ;
- gratuité les jours de pics de pollution et de perturbations dans les transports en commun.

La CCI Paris Ile-de-France soutient ces mesures tout en insistant sur plusieurs conditions :

PROPOSITIONS



- **Étudier l'ouverture au covoiturage de voies réservées sur les autoroutes et voies rapides d'Île-de-France**, telle que celles expérimentées aujourd'hui pour les bus et les taxis (A1, A6a, A10, A12 et N118). Il est important de prendre en compte, l'impact sur le trafic routier de l'implantation physique de ces voies réservées tant en ce qui concerne la congestion que le temps de parcours des professionnels ainsi que sur la vitesse commerciale des bus.
- **Expérimenter des systèmes innovants de contrôle du covoiturage sur les voies réservées** permettant de compter le nombre d'occupants dans un véhicule afin d'éviter la fraude.

En outre, on signalera que, contrairement au covoiturage, **le recours à l'autopartage et à la mutualisation de flotte peine à convaincre les professionnels** : crainte du manque de disponibilité à proximité, complexité de l'organisation d'usages mutualisés et la propreté des véhicules.

Enfin, si le salarié reste contraint d'utiliser sa voiture personnelle, la sensibilisation à l'éco-conduite est un levier incontournable

LA CCI S'IMPLIQUE : Le covoiturage en entreprise

L'association R'Pro'Mobilité issue du PDMEC animée par la CCI Val-d'Oise depuis sa création en 2010, réunit 16 entreprises implantées sur l'aéroport Paris-Charles de Gaulle. Parmi les différentes actions qu'elle a menées sur ce territoire où plus de 90 % des salariés viennent en voiture et près de 75 % travaillent en horaires décalés, **l'association a lancé une plateforme de covoiturage dès 2018.**

Ouvert à tous, gratuit, le site de covoiturage a rapidement intégré le parc d'activités *Paris Nord II* avec plus de 20 000 salariés. Au final, **67 000 salariés** ont la possibilité de bénéficier de l'avantage majeur du covoiturage à savoir une réduction des coûts d'entretien et de carburant d'un véhicule.

Pour réduire la consommation de carburant, limiter l'émission de gaz à effet de serre, améliorer les flux et limiter les risques au volant.

Levier 2

Encourager les nouvelles dynamiques d'aménagement du temps et des espaces de travail



Outre la promotion des solutions de mobilité alternatives, une stratégie de transport durable nécessite l'adoption d'une approche globale de réduction des besoins de déplacement et de lissage des heures de pointe. Au nombre des actions que les entreprises peuvent mettre en place, **le télétravail, l'utilisation des outils numériques et la flexibilisation des horaires répondent à ces enjeux de gestion des besoins de mobilité.**

Les modes d'organisation du travail, de gestion du temps et d'utilisation de l'espace ont été bouleversés ces deux dernières décennies, évoluant vers des formes plus mobiles, flexibles, connectées et collaboratives, et ce pour plusieurs raisons :

- La progression de l'usage des technologies de l'information et de la communication ;
- L'émergence de nouvelles aspirations des collaborateurs vers plus de qualité de vie ;
- Les évolutions de la composition de la population active et de la nature des emplois ;
- Le développement de l'offre de transport en commun (mass transit), notamment à l'extérieur de la capitale et celui de l'offre TGV rendant plus faciles les déplacements Paris/ Grande couronne voire Paris/Province.

La crise sanitaire a constitué indéniablement un accélérateur de ces tendances déjà bien engagées.

2.1. Faire du télétravail un accélérateur des nouveaux modes d'organisation de la mobilité

Avant la pandémie, la pratique régulière du télétravail était encore peu répandue en France. Les télétravailleurs étaient néanmoins plus représentés en Île-de-France qu'ailleurs : en 2017, 5,5% des Franciliens avaient régulièrement recours à cette pratique (au moins un jour par semaine), contre 2,4 % en province.²⁰ Lors du premier confinement en mars 2020, il s'est imposé brutalement et massivement dans divers secteurs. **Le Ministère du travail estime que la pratique du télétravail a concerné 8 millions de salariés dans cette période, soit 30 % de la population active occupée en France.** Environ 6 millions d'actifs l'ont découverte parfois de manière contrainte et inadaptée²¹.



²⁰ **Source** : « Quels sont les salariés concernés par le télétravail ? », Dares analyses n° 51, novembre 2019.

²¹ **Source** : Dares

De nombreuses enquêtes²² ont mis en évidence l'essor du télétravail face aux grèves massives dans les transports en commun et aux mesures sanitaires et démontrent un engouement pour cette pratique. Il restera à confirmer sur le long terme. Pour mieux encadrer ces évolutions et sécuriser sur le long terme la pratique du télétravail, la CCI Paris Île-de-France a proposé de nouvelles adaptations du cadre réglementaire dans une récente prise de position.²³

L'Île-de-France présente des caractéristiques favorables à la mise en place des nouvelles modalités d'organisation du travail :

- une forte concentration de sièges d'entreprises du secteur tertiaire ;
- une proportion élevée de cadres et de professions intellectuelles supérieures (métiers particulièrement bien adaptés au télétravail) ;
- une concentration des actifs diplômés du supérieur, notamment des jeunes ;
- une augmentation du nombre des travailleurs indépendants ;
- des coûts d'occupation des bureaux élevés qui inciteraient à une optimisation de l'espace utilisé.

Le télétravail semble constituer un levier pour réduire la congestion routière et désaturer les transports en commun aux heures de pointe. L'Apur a fait des projections sur les incidences d'un télétravail régulier (1 et 3 jours par semaine) au sein de la métropole parisienne²⁴. Trois scénarios « pour demain » ont été étudiés, en ciblant notamment les cadres :

Tableau 3 – APUR (2020)

Scénarios	Télétravailleurs réguliers (en %)	Trajets D-T évités par semaine (en millions)	Trajets D-T évités par semaine (en %)	Trajets D-T évités par semaine (cadres et professions intermédiaires, en %)
1 « Minimal »	10 %	1,11	5 %	9 %
2 « Réaliste »	15 %	1,69	8 %	13 %
3 « Ambitieux »	20 %	2,27	11 %	18 %

Quant à l'Ademe, elle a analysé les impacts durables du télétravail sur les modes de vie et sur la mobilité. Les résultats de l'enquête²⁵ confirment une réduction de la mobilité dans les jours télétravaillés à domicile, tant en nombre de déplacements effectués qu'en distances parcourues :

- réduction de 69 % du volume des déplacements par rapport à un jour non télétravaillé ;
- réduction de 3,5 km parcourus sur un jour télétravaillé.

Une autre tendance semble avoir émergé durant la crise sanitaire : l'actif en télétravail recentrerait une partie des motifs de déplacement à proximité du lieu de résidence, favorisant les mobilités douces. Cela se confirmerait plutôt dans les zones multifonctionnelles à forte concentration de commerces, services et activités à proximité.

²² **Institut Paris Région et Médiamétrie (mai 2020)** : 39 % des actifs Franciliens ont eu recours au télétravail pendant le premier confinement (contre 18 % avant la crise), dont 95 % souhaitent continuer à le faire autant (36 %) ou davantage (58 %) qu'avant ; **Deskeo - Sondage télétravail (2020)** : En Île-de-France, 41 % des actifs télétravaillent, soit approximativement 2,4 millions de salariés ; **ANACT-ARACT (2020)** : 88 % de l'ensemble des répondants souhaiteraient poursuivre le télétravail à l'issue de la crise, dont 78 % des personnes qui n'avaient pas expérimenté le télétravail avant la crise ; **Malakoff Humanis - Baromètre annuel Télétravail (février 2021)** : 86 % des télétravailleurs souhaite poursuivre le télétravail. Pour les salariés, le nombre idéal de jours de télétravail par semaine s'établit à 2 jours, contre 1,4 jour en novembre 2019 ; **CCI Paris Île-de-France et DIRECCTE Île-de-France (2020)** : 33 % des entreprises déclarent continuer à avoir une politique RH favorisant le télétravail depuis le 1^{er} septembre, surtout celles des secteurs du numérique (78 %) et des services financiers/immobiliers (45 %) ;

²³ **CCI Paris Ile-de-France, « Du télétravail exceptionnel au télétravail régulier : quel encadrement juridique ? », octobre 2020 (lien)**

²⁴ Apur, « Télétravail et mobilité dans le Grand Paris – Quel impact demain sur les réseaux de transport ? », juillet 2020 (lien)

²⁵ Ademe, « Télétravail, (Im)mobilité et modes de vie », 2020 (lien)

Cette hypothèse est corroborée par les résultats des enquêtes « La mobilité au temps de la Covid-19 », réalisées par l'OMNIL avec le constat d'une hausse des déplacements à proximité du lieu de résidence et un fort recours à la marche dont la **part modale a dépassé 50 %**, soit +7 points en novembre-décembre 2020 par rapport à l'EGT 2018.

Mais il serait prématuré d'affirmer que le télétravail réduira effectivement les mobilités au cours de la journée/semaine. En effet, au-delà de ces impacts positifs, ces études mettent également en exergue des facteurs de risque :

- L'Apur souligne dans son rapport, la forte nécessité d'équilibrer les jours de télétravail au long de la semaine, de manière à éviter un cumul de gains en termes de désaturation des réseaux sur un seul jour ouvrable.
- Parmi les effets dits « rebond » exposés par l'Ademe, émerge le risque de voir les télétravailleurs choisir une localisation résidentielle plus éloignée de leur lieu de travail habituel, ce qui est susceptible de réduire les bénéfices environnementaux du télétravail.
- Par ailleurs, il est craint que le temps gagné soit utilisé au profit d'autres activités. Une fois levées les mesures sanitaires, on peut s'attendre à une hausse des déplacements réalisés lors d'une journée télétravaillée pour les motifs achats, loisirs et visites. Or, ce sont justement ceux sur lesquels existe un potentiel de report modal plus marqué vers la voiture individuelle.



PROPOSITIONS

Pour prévenir le risque de compensation des déplacements évités par le télétravail par de nouveaux déplacements en voiture pour d'autres motifs, il faudrait :

- S'assurer que le schéma de desserte des transports en commun et que les aménagements cyclables et piétons soient capables de capter cette demande potentielle ;
- Maintenir et favoriser l'activité commerciale de proximité.

2.2. Tirer parti du coworking

On rappellera que le télétravail désigne de multiples formes de travail à distance qui dépassent le lieu de résidence. Il peut donc être réalisé dans des espaces dédiés de coworking, dans les locaux secondaires d'entreprise à proximité du domicile voire chez les clients...

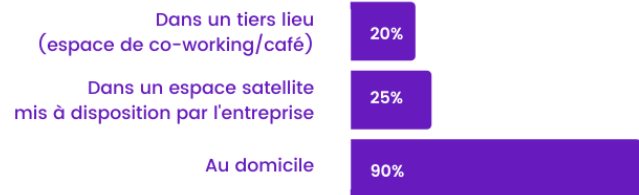


Alternative au bureau traditionnel et au travail à domicile, **les lieux de travail partagés** présentent plusieurs atouts, notamment pour les TPE/PME en quête de flexibilité ou d'alternatives aux déplacements domicile-travail, ainsi que pour les actifs salariés et indépendants cherchant un espace de travail aménagé et mieux équipé leur permettant de travailler à proximité du domicile.

Ces espaces de coworking pourraient être à la fois un levier de limitation des trajets domicile-travail et un moteur de développement économique endogène pour les territoires. Ils peuvent en effet aussi jouer un rôle positif dans leur attractivité et diminuer la dépendance aux grands pôles urbains. En favorisant l'ancrage des habitants sur le territoire, ces espaces pourraient également bénéficier à l'économie locale via les commerces et les services de proximité.

Cependant, ils ont du mal à convaincre les salariés en emploi qui, pour le télétravail, gardent une préférence pour exercer leur activité à leur domicile. Pour autant, le coworking s'est rapidement développé en région parisienne. L'Institut Paris Région a recensé 600 espaces de travail partagés en avril 2021 (contre 510 en février 2019). Ils se répartissent en 239 espaces de coworking²⁶, 292 bureaux mutualisés²⁷ et 69 espaces de micro-working²⁸ aménagés dans les gares.

LIEUX DANS LESQUELS LES TÉLÉTRAVAILLEURS ONT EXERCÉ LEUR ACTIVITÉ EN FRANCE (2020)
Réponses multiples, total supérieur à 100%



Source : (Malakoff Médéric, 2020)

UN OUTIL DE RECENSEMENT DE L'OFFRE DES ESPACES DE TRAVAIL PARTAGÉS :

La nouvelle plateforme régionale « Ile-de-France Smart Services » a recensé 2 022 espaces de télétravail. Elle propose « Smart Work », une cartographie dédiée pour permettre aux travailleurs de trouver rapidement un espace de travail en fonction des besoins, par type d'espace de travail ou localisation résidentielle.

Les pouvoirs publics accompagnent cette évolution et développent une politique volontariste. **En 2017, la Région s'est fixée l'objectif ambitieux de disposer de 1 000 espaces partagés supplémentaires en 2021.** Elle lance annuellement un appel à projets intitulé « Aide à la création de tiers-lieux » visant à encourager le développement d'une offre diversifiée s'inscrivant dans un objectif de réduction des inégalités d'accès entre Paris et sa banlieue. Le budget total varie entre 2 et 3 millions d'euros.

Si la CCI Paris Ile-de-France salue la volonté de la Région d'accorder la priorité aux projets de coworking en grande couronne et dans les zones politique de la ville, elle estime qu'il serait également pertinent de favoriser un maillage autour des futures gares du Grand Paris. En effet, dans ces quartiers, les espaces de travail pourraient attirer tant les riverains que les voyageurs pendulaires en quête d'une réduction des kilomètres parcourus. Certaines de ces gares, en fonction de l'importance des flux de voyageurs, pourraient également représenter de véritables opportunités économiques par l'offre de services et de commerces qui pourrait s'y développer.



PROPOSITIONS

- **Construire l'offre de coworking à l'échelle régionale** à partir d'une stratégie de développement économique qui tienne compte des équilibres territoriaux existants et à venir. A l'échelle locale, elle doit être intégrée dans les stratégies de développement d'une offre commerciale « d'optimisation du quotidien » à proximité des gares et pôles d'échange.
- **Inciter les collectivités à accompagner la création de nouveaux lieux de travail partagés** avec un maillage complet du territoire francilien, notamment en zones rurales ou péri-urbaines, en concertation avec les entreprises.

²⁶ **Espaces de coworking** : espace de travail partagé, porté par une communauté d'utilisateurs (indépendants, microentrepreneurs, start-up qui y travaillent de manière collaborative) ;

²⁷ Bureaux mutualisés : bureaux partagés équipés de services comme les télécentres et centres d'affaires

²⁸ Micro-working : espaces en gare équipés de connexion wifi pour pouvoir travailler en attendant son train

2.3. Lisser les heures de pointe

La concentration de l'emploi sur certains pôles d'activités combinée avec une culture d'entreprise qui régit les rythmes de travail et les horaires de travail d'une journée ouvrée « classique²⁹ » structurent une partie importante des déplacements quotidiens. Cette simultanéité des trajets est à l'origine de la congestion des différents réseaux routiers et de la saturation des transports en commun aux heures de pointe.

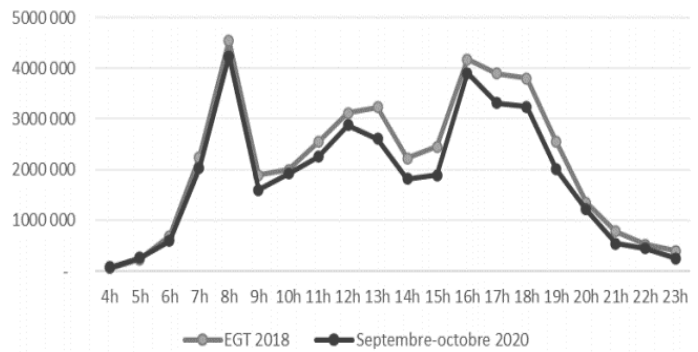


Figure 1 : Déplacements selon l'heure de départ (EGT Enquête COVID)

En Île-de-France, en période normale hors-Covid-19, **environ 70 % du trafic quotidien en jour ouvrable est effectué durant les heures de pointe**, en particulier le matin où 90 % des déplacements opérés entre 7h30 et 9h30 sont liés au travail ou aux études. **Les pics de l'hyper-pointe sont approximativement fixés à 8h45 et 18h30.**

2.3.1. Valoriser et multiplier les expérimentations en cours

La Région francilienne accompagne plusieurs expérimentations de lissage des heures de pointe sur des territoires emblématiques franciliens en encourageant les entreprises à adopter de nouveaux comportements (décalage des horaires, télétravail, modes actifs, etc.). Elle propose la mise en place de chartes d'engagements volontaires réciproques, dans lesquelles les entreprises s'engagent à réduire de 5 à 10 % le nombre de salariés utilisant les transports en commun aux heures de l'hyperpointe (entre 8h30 et 9h30).

Depuis 2018, trois expérimentations ont été lancées sur des territoires cibles en lien avec RATP, SNCF, IDFM et les territoires :

- **Paris la Défense** (14 entreprises signataires, représentant un quart des employés du bassin d'emplois, soit 180 000 salariés) ;
- **Grand Paris Sud** (16 structures signataires, comptant 28 000 salariés et 11 500 étudiants) ;
- **Plaine commune** (16 structures signataires, employant plus de 40 000 salariés, dont la CCI Seine-Saint-Denis).

La CCI Paris Ile-de-France, associée à ces expérimentations, insiste sur le caractère volontariste et partenarial de l'approche adoptée avec les collectivités territoriales, les opérateurs de transport (SNCF et RATP) et IDFM. Cette concertation fournit une richesse d'informations facilitant le suivi de la demande et un ajustement plus réactif de l'offre de transport dans ces zones.



PROPOSITION

Inclure dans les démarches communes pour l'étalement des heures de pointe les administrations publiques et les universités pour maximiser les gains. Compte tenu de la synchronisation des déplacements domicile-travail et domicile-études, les personnes publiques peuvent jouer un rôle essentiel dans la désaturation des transports en adoptant des horaires de fonctionnement aménagés.

²⁹ 8h30-17h30 ou 9h-18h, sur une durée de huit heures en moyenne.

DES OUTILS PERMETTANT DE FACILITER LES CHOIX ET LA PRISE DE DECISION DANS LE CADRE DU LISSAGE DES HORAIRES D'ARRIVEE ET DE DEPART DANS LES ENTREPRISES

- la Région propose un smart service dédié au lissage des heures de pointe dans le cadre de sa plateforme collaborative @Smartwork. La plateforme offre des outils, des conseils et des bonnes pratiques sur les déplacements quotidiens, en particulier sur les trajets domicile-travail.
- Le baromètre « météo du trafic à La Défense » permet de suivre l'évolution de l'affluence au niveau des entrées et sorties des gares de la Défense à J+1 et fait passer un message fort sur les heures à éviter sur le pôle.
- L'application m2ilab permet une prédiction jusqu'à 1h du trafic routier et donne également des itinéraires en temps réel et prédictif sur tous les modes de transports. D'autres calculateurs d'itinéraires comme Moovit, Citymapper, Sytadin ou Waze, permettent également de connaître l'état du trafic routier et des réseaux de transports, en temps réel. Ils proposent des départs échelonnés en fonction de l'affluence constatée sur l'itinéraire choisi.

2.3.2. Co-construire une stratégie de communication à différentes échelles

Malgré les efforts de communication et une plus grande liberté accordée aux salariés pour choisir leurs heures de travail, ces derniers ont tendance à synchroniser leurs heures d'arrivée, congestionnant ainsi les transports. Les règles informelles d'entreprises, la dynamique du travail en équipe et les besoins personnels quotidiens expliquent largement cette inertie dans la pratique des horaires flexibles.³⁰

Etablir une stratégie de communication mieux ciblée est fondamentale. Les expérimentations en cours doivent compter sur l'engagement des acteurs de la mobilité et du territoire pour utiliser les différents canaux de communication afin de renforcer le message sur les bénéfices attendus dans les réseaux de transport par l'étalement des horaires d'arrivée au travail.



PROPOSITIONS

- **Développer les actions sur la demande de transport via des conseils personnalisés tenant compte de l'affluence en gare et à bord des trains, et des solutions alternatives disponibles.** Les opérateurs de transport et IDFM peuvent y contribuer avec la mise en place de campagnes de sensibilisation en gare ainsi qu'avec l'information voyageur en temps réel via différents canaux digitaux (applications, sites internet et bornes d'informations voyageurs en gares, etc.).
- **Réaliser des enquêtes auprès des chefs d'entreprises, responsables RH/mobilité et salariés.**
- **Renforcer la communication interne dans les entreprises sur les bonnes pratiques auprès des managers et des collaborateurs.**

³⁰ <https://fr.forumviesmobiles.org/video/2019/04/09/flexibilite-des-horaires-travail-fin-calvaire-des-heures-pointe-12921>

Levier 3

Accompagner l'implication croissante des entreprises pour la gestion de la mobilité des salariés



Les mesures phares de la loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 mettent en avant les mobilités du quotidien avec un volet concernant les dispositions légales sur les déplacements domicile-travail. Cette loi renforce l'implication attendue des entreprises en la matière, précise des outils tels que le Forfait mobilités durables (FMD) et intègre la mobilité dans le dialogue social avec l'obligation pour les entreprises de plus de 50 salariés sur un même site d'inscrire dès janvier 2020 le sujet des trajets domicile-travail dans les négociations annuelles obligatoires (NAO).³¹

3.1. Clarifier les obligations des entreprises et les accompagner

Les chefs d'entreprise peinent parfois à suivre les évolutions législatives, par exemple, l'obligation de réalisation d'un plan de mobilité employeurs (PDME) par les entreprises regroupant au moins 100 salariés sur un même site, introduite au 1^{er} janvier 2018³², a été abrogée dès janvier 2020 par la LOM. Depuis cette date, ce n'est que si ces négociations annuelles obligatoires sur la mobilité domicile-travail n'aboutissent pas à un accord avec les représentants du personnel, que l'entreprise est soumise à l'obligation de réaliser un PDME.

Autre exemple, l'indemnité kilométrique vélo (IKV), créée en août 2015³³, qui a été remplacée par le forfait mobilités durables avec un périmètre est élargi au-delà du vélo.

3.1.1 Évaluer le Forfait mobilités durables pour préciser les freins et améliorer l'appropriation du dispositif par les entreprises

Le **forfait mobilités durables** (FMD) est entré en vigueur le 10 mai 2020. Ce dispositif a évolué depuis, avec la hausse du plafond à 600 euros (par an et par salarié) et l'ajout des « engins de déplacement personnel motorisés » dans la liste des moyens de déplacement éligibles permettant de bénéficier du forfait³⁴. Il vient s'ajouter aux différents dispositifs déjà mis en place pour permettre la prise en charge par l'employeur des trajets domicile-travail de ses salariés (Cf. encart ci-dessous).



³¹ L'article 82 de la LOM publiée le 24 décembre 2019 modifiant l'article L. 1214-2 alinéa 9 du code des transports

³² Cette obligation avait été instaurée par la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte.

³³ L'indemnité kilométrique vélo (ikv) a été créée par la Loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte publiée le 17 août 2015. Facultative, elle visait à inciter les salariés à se rendre au travail à vélo.

³⁴ Vélo, vélo à assistance électrique (VAE), covoiturage en tant que conducteur ou passager, scooter et trottinette électriques en free floating, autopartage avec des véhicules électriques, hybrides ou hydrogène, titre de transport en commun hors abonnement.

LA PRISE EN CHARGE DES TRAJETS DOMICILE-TRAVAIL

Actuellement, tout employeur, privé ou public, quel que soit l'effectif, doit obligatoirement :

- Prendre en charge 50 % du prix des abonnements de transport en commun ou de services publics de location de vélos pour les salariés les utilisant ;

De manière facultative, l'employeur peut :

- Mettre en place un **forfait de mobilité durable** (FMD) défiscalisé jusqu'à **500 €/an** pour les salariés qui utilisent des moyens alternatifs à la voiture individuelle : vélo, vélo à assistance électrique (VAE), covoiturage en tant que conducteur ou passager, scooter et trottinette électriques en free-floating, autopartage avec des véhicules électriques, hybrides ou hydrogène, titre de transport en commun hors abonnement.
 - Ce dispositif est cumulable avec le remboursement de l'abonnement de transport en commun (TC) dans la limite du plafond global de **600 €/an** (ou du montant du remboursement de l'abonnement TC si plus élevé).
- Prendre en charge tout ou partie des frais de carburant et des frais exposés pour l'alimentation de véhicules non thermiques (électriques, hybrides rechargeables ou hydrogène) liés à l'utilisation par un salarié de son véhicule pour se rendre sur son lieu de travail. Cette prise en charge peut prendre la forme d'une « **Prime transport** » qui permet de rembourser jusqu'à 200 €/an défiscalisé, cette aide pouvant être portée à 500 € pour hydrogène, électrique, hybrides rechargeables.
 - La Prime transport peut se cumuler avec le remboursement d'indemnités kilométriques (calculée selon le barème des « frais professionnels » publié par l'administration fiscale) lorsque le salarié est contraint d'utiliser son véhicule personnel en raison d'une impossibilité d'utiliser les transports en commun. Elle n'est pas cumulable avec la prise en charge obligatoire du coût de l'abonnement aux transports publics, mais peut l'être avec le FMD dans la limite des 500 €/an.

Bon à savoir : Le montant, les modalités et les critères d'attribution de la prise en charge facultative des frais mentionnés ci-dessus sont déterminés par accord d'entreprise, par accord interentreprises ou par accord de branche. A défaut d'accord, la prise en charge de ces frais est mise en œuvre par décision unilatérale de l'employeur, après consultation du comité social et économique (CSE), s'il existe

De plus, l'employeur peut aussi mettre à disposition de ses salariés une flotte de vélos pour leurs déplacements domicile-travail et bénéficier d'une réduction d'impôt sur les sociétés.

Au-delà de ces dispositions légales, certaines entreprises peuvent aller plus loin et compléter leur offre de mobilité avec un « **crédit mobilité** » pour les salariés qui renoncent partiellement ou totalement leur voiture de fonction. Cette solution n'est pas encadrée fiscalement et est considérée comme un avantage en nature.

Conformément aux dispositions prévues par la LOM, ce dispositif fera l'objet d'un bilan 18 mois après la promulgation du décret du 9 mai 2020³⁵. Si aucune avancée n'est observée, le Gouvernement pourra légiférer par ordonnance pour le rendre obligatoire. En amont, le Gouvernement a initié un Baromètre du FMD pour dresser un premier état des lieux du dispositif (Cf. encart ci-après).

Un an après l'instauration du FMD, le retour d'expérience est mitigé. La crise sanitaire a certainement limité son déploiement, mais d'autres freins expliquent cette faible mise en œuvre, en premier lieu la méconnaissance du dispositif par de nombreux employeurs ainsi que la complexité de son articulation avec les autres dispositifs existants.

Le Baromètre du FMD révèle que seuls 20 % des employeurs interrogés l'ont déployé. Parmi les freins identifiés, l'enveloppe budgétaire arrive en premier, mais la collecte de preuves d'utilisation apparaît également comme l'une des principales difficultés avancées par des employeurs ayant déployé ou validé un FMD (soit 23 % des répondants)³⁶.

³⁵ Décret n° 2020-541 du 9 mai 2020 relatif au « forfait mobilités durables » ([lien](#)).

³⁶ Le FMD est versé à la stricte condition que les sommes allouées soient utilisées conformément à leur objet, précise le décret du 9 mai 2020. L'exonération de cotisations et contributions sociales du FMD est conditionnée à la preuve de l'utilisation des sommes allouées

« BAROMETRE DU FORFAIT MOBILITES DURABLES » ([lien](#))

Lancé en mai 2021 par le Ministère en charge des Transports et l'ADEME, avec le soutien de France Mobilités et piloté par Via ID et Ekodev, ce premier Baromètre dresse un état des lieux du déploiement de ce nouveau dispositif.

Les principaux résultats :

- 20 % des employeurs interrogés ont déployé le FMD (soit 209 organisations sur 1 047 sondées) ;
- Le plafond moyen est de 400 € et 25 % des organisations vont au-delà de ce montant ;
- Alors que seuls 16,6 % des employeurs privés ont ouvert le forfait à l'ensemble des modes éligible, 93 % l'ont ouvert au moins au vélo mécanique ou à assistance électrique personnel.

Principaux motifs à sa mise en place :

- l'incitation à l'usage de modes alternatifs à la voiture individuelle (78 %).
- la valorisation des pratiques respectueuses de l'environnement déjà existantes (71 %)
- la demande des salariés (62 %)

Difficultés rencontrées par les employeurs ayant déployé ou validé un FMD :

- Aucune difficulté (37 %)
- Difficultés liées à la collecte des preuves (23 %)
- Manque de compréhension et d'informations sur le sujet (22 %)

Principaux freins pour les employeurs n'ayant pas encore déployé le FMD:

- l'enveloppe budgétaire à allouer (35 %)
- Un projet jugé non prioritaire par la direction (32 %)
- Un manque d'utilité perçue (22%)

Face à ces difficultés de mise en œuvre, la CCIR estime que le dispositif forfait mobilités durables dans sa forme actuelle doit demeurer facultatif. Il doit rester un outil incitatif permettant aux entreprises d'accompagner l'évolution des mobilités de leurs salariés vers l'usage des modes à faible taux d'émissions, mais ne doit pas constituer une charge supplémentaire en termes de gestion et de coût pour les entreprises. Rappelons que les employeurs financent déjà globalement plus de 52 % des coûts de fonctionnement des transports publics franciliens (versement mobilité et remboursement partiel de l'abonnement en transport en commun).

Cependant, le FMD doit pouvoir évoluer afin d'accompagner les changements de comportement de mobilité (plus vertueuses pour l'environnement) et favoriser un égal accès pour tous et à tous les modes de déplacement sur l'ensemble du territoire. En ce sens, la CCI Paris IDF estime qu'il serait opportun d'étudier une prise en compte globale de l'accompagnement par les employeurs des enjeux de mobilité durable de leurs salariés (abonnement transport en commun, vélo, co-voiturage, tarifs journaliers d'un espace de travail en coworking, ...).

À ce titre, la CCIR demande d'étudier la mise en place d'une contribution forfaitaire unique, incluant l'ensemble des prises en charge des frais de déplacement domicile-travail des salariés, via un Titre-mobilité. Elle offrirait plus de lisibilité aux employeurs et plus de liberté aux salariés.

Dans le cadre de la LOM le Gouvernement a bien instauré un « ticket mobilité » dématérialisé (modèle ticket restaurant) mais il ne concerne à ce jour que le versement du FMD par les employeurs aux salariés qui peuvent l'utiliser chez les revendeurs agréés (station-service, plate-forme de covoiturage, magasins de vélo, etc.).

conformément à leur objet : ainsi, le salarié doit être en mesure de fournir à l'employeur une attestation sur l'honneur ou un justificatif de paiement (facture d'achat, assurance, attestation du conducteur, du passager ou de la plateforme de covoiturage ...

Divers acteurs du marché (comme Skipr, Edenred, Sodexo et Betterway) se positionnent déjà sans que les modalités et conditions exactes d'utilisation du Titre mobilité ne soient encore connues.



PROPOSITIONS

- **Maintenir le caractère facultatif du FMD** et prendre au plus vite les décrets d'application nécessaires pour **rendre effectif le dispositif du Titre mobilité** qui facilitera la traçabilité des dépenses des salariés et une meilleure gestion du FMD.
- **Étudier la faisabilité de l'élargissement des dispositifs éligibles au FMD** tels que l'usage ponctuel d'espaces de coworking à proximité du domicile.
- **Pérenniser le Baromètre Forfait Mobilités Durables**. Ce dispositif permettra 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 évaluations minutieuses sont nécessaires pour déterminer leur degré d'acceptabilité selon le territoire, la taille de l'entreprise et le secteur.
- À moyen terme, **étudier la mise en place d'une contribution forfaitaire unique des entreprises aux frais de déplacement des salariés**.

LE FMD EN ZONE PERIURBAINE – L'EXEMPLE DE BIO-RAD :

Malgré le faible niveau d'accès aux solutions de mobilité durable dans les zones périurbaines, qui pourrait réduire la pertinence du dispositif, des entreprises se lancent. Bio-rad, une entreprise située à Mitry Mory en Seine-et-Marne, en est un bon exemple. Exerçant dans le secteur pharmaceutique, cette entreprise a mis en place le FMD au début de l'année 2021. En plus du remboursement du Pass Navigo à hauteur de 50 %, elle ouvre la possibilité de participer à l'achat d'un vélo personnel par salarié (jusqu'à 200 €/ an).

3.1.2. Expliquer l'enjeu des Plans de mobilité employeur (PDME/PDMEC) et des Négociations annuelles obligatoires (NAO)

La CCI Paris Île-de-France approuve la mise en place de mesures d'accompagnement vers une mobilité durable au sein des entreprises et encourage l'inclusion de la thématique des trajets domicile-travail dans la négociation avec les partenaires sociaux et la mise en œuvre des plans de mobilité employeur. **Toutefois, elle estime qu'il est indispensable de préciser davantage les obligations et moyens existants pour faciliter leur mise en œuvre.**

Les remontées du terrain indiquent que beaucoup de chefs d'entreprise trouvent qu'il est compliqué d'intégrer le sujet « mobilité » dans les négociations avec les représentants des salariés et de parvenir à un accord.



PROPOSITION

Clarifier davantage les actions et bonnes pratiques à mettre en place, ainsi que les coûts d'investissements nécessaires et les bénéfices attendus, pour faciliter tant les négociations que la mise en place d'un plan de mobilité employeur (PDME) ou employeur commun (PDMEC – anciennement nommé plan de de déplacement inter-entreprises).

3.1.3. Améliorer l'accompagnement des entreprises

La mise en place d'une stratégie de gestion de la mobilité demande un investissement important. Changer les pratiques de mobilité requiert une mobilisation forte, tant des employeurs (en termes de temps, de formation, de communication, de sensibilisation et de coûts d'investissement), que des employés, car les habitudes de déplacement domicile-travail sont très ancrées dans les modes de vie. **Il est donc indispensable d'accompagner les entreprises dans leurs démarches, notamment les PME/TPE.**

La CCI Paris Île-de-France est impliquée de longue date pour informer et accompagner les entreprises pour la prise en compte des enjeux mobilité. Ses conseillers mobilité interviennent au plus près des entreprises sur les territoires, notamment pour coordonner la mise en place de PDME/PDMEC. Elle estime que leur déploiement peut être considéré comme une opportunité pour les entreprises de mieux maîtriser leurs besoins de déplacements, de revisiter les solutions de mobilité utilisées, d'optimiser les coûts engendrés par les différents flux de déplacement. Ces démarches permettent également de répondre aux nouvelles aspirations des collaborateurs.

On constate un véritable intérêt à proposer des outils harmonisés à l'échelle régionale, voire nationale, afin d'éviter que chaque conseiller mobilité ou responsable de mobilité en entreprise ou en collectivité soit amené à recréer ses propres outils et méthodologies d'analyse.



PROPOSITIONS

- **Maintenir sur le long terme les efforts de soutien financier** au déploiement des plans de mobilité employeurs – aides de l'ADEME et de la Région en particulier.
- Aider les TPE/PME s'engageant volontairement dans une démarche collective d'élaboration d'un PDMEC. Celui-ci n'étant pas obligatoire pour les entreprises de moins de 50 salariés sur un même site, **le soutien financier devient un levier incontournable pour encourager le lancement d'une démarche volontaire.**
- **Permettre la prise en charge financière des diagnostics de mobilité des salariés** (étape clé de l'exécution d'un PDME/PDMEC) afin de faciliter l'engagement des entreprises dans une démarche à plus long terme.
- **Etudier le fléchage des certificats d'économie d'énergie (CEE)** vers le financement des diagnostics mobilité et des PDME/PDMEC (mise en place, suivi et bilan)
- **Créer un standard de qualité** des services fournis aux entreprises.

LA CCI PARIS ILE-DE-FRANCE S'IMPLIQUE : Deux niveaux de service pour accompagner les entreprises franciliennes dans leurs démarches relatives à la mobilité domicile-travail

- **Flash mobilité** : Un diagnostic de la mobilité domicile-travail des salariés permettant l'organisation des NAO.

Le Code du travail définit que « l'employeur doit également leur [représentants des salariés] avoir communiqué les informations nécessaires pour leur permettre de négocier en toute connaissance de cause et avoir répondu de manière motivée aux éventuelles propositions des organisations syndicales ». **Le Flash mobilité permet à l'entreprise de répondre à cette obligation légale.**

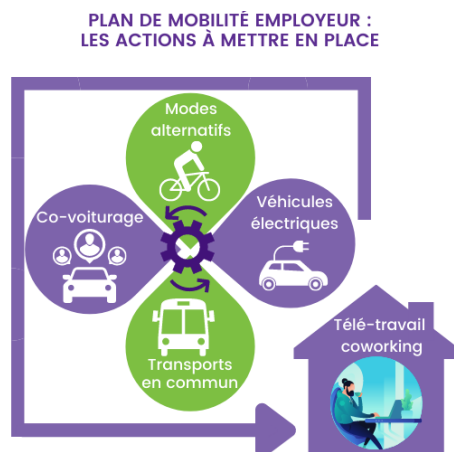
Ce diagnostic a pour objectif de nourrir le dialogue social et d'aider à identifier les actions à mettre en place pour améliorer l'accessibilité au site. Il permet également d'évaluer les émissions de CO2 associées aux déplacements des salariés. **Dans le cadre des dispositifs du plan de relance, la CCI propose de réaliser cette prestation aux entreprises franciliennes sur la base d'un accompagnement gratuit par SIRET** (jusqu'à décembre 2021).

LES NÉGOCIATIONS ANNUELLES OBLIGATOIRES (NAO)

ANALYSER	LES AXES DE TRAVAIL	CHIFFRER	COMMUNIQUER NÉGOCIER	LANCER LES ACTIONS	ÉVALUER
Réaliser un bilan des initiatives déjà menées en matière de mobilité	Définir les axes de travail qui seront abordés lors des négociations	Estimer et chiffrer (forfait mobilité, IK, aménagements...)	Communiquer aux sections syndicales les informations nécessaires pour leur permettre de négocier	Mettre en place les actions définies lors des négociations	évaluer l'impact des actions (forfait mobilité, IK, nouvelle organisation du travail...)

- **Accompagnement au montage ou la relance d'un PDME/ PDMEC :**

La CCI propose la réalisation d'une étude approfondie de l'accessibilité entreprise, comprenant une analyse fine des solutions de déplacements existantes à leur disposition et débouchant sur des propositions concrètes et des pistes d'actions pour améliorer la mobilité.



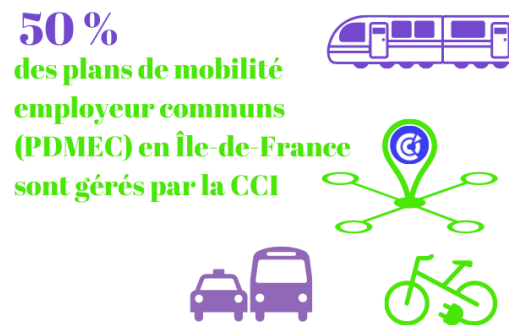
Le diagnostic et les actions des PDMEC font aussi l'objet de subventions de la Région en investissement et fonctionnement à hauteur de 50% au titre du Plan « Anti-bouchons et pour changer la route », adopté par le Conseil Régional de mars 2017.

Au premier semestre de 2021, les TPE et PME élaborant un PDME avec la CCI pouvaient solliciter une aide financière de jusqu'à 12 000€ au travers le guichet unique « Tremplin pour la transition écologique des PME », proposé par l'ADEME dans le cadre de France Relance. Depuis juin 2021, la liste d'opérations éligibles est restreinte selon les disponibilités budgétaires.

3.1.3. Faire vivre et pérenniser les actions proposées dans le cadre des Négociations annuelles obligatoires (NAO) et des Plans de mobilité employeur (PDME/PDMEC)

Mettre en œuvre un PDME/PDMEC, c'est veiller et communiquer activement sur les actions engagées ainsi que les réévaluer (régulièrement) pour les adapter aux évolutions internes de l'entreprise, technologiques, comportementales ou réglementaires. Or, les entreprises rencontrent des difficultés pour assurer le suivi et l'évaluation par manque de temps de la part de leurs « référents mobilité ». La déclinaison des actions proposées, tant dans ses aspects opérationnels que financiers, requiert un niveau d'application supplémentaire tout au long du programme établi. Pour faire face à cette charge de travail, **la mise en place d'une gouvernance collaborative entre partenaires permettrait d'optimiser l'efficacité des actions et des moyens déployés.**

Les CCI franciliennes, via les conseillers en mobilité, souhaitent s'engager davantage dans l'animation et le suivi de PDME/PDMEC en cours, en collaboration avec les acteurs concernés. Mais les aides financières existantes ne s'adressent qu'aux associations d'entreprises et aux collectivités locales, qui parfois ne possèdent pas les moyens d'exercer ce rôle.



PROPOSITION

Rendre les CCI éligibles au dispositif régional d'aides à l'animation et au suivi des PDME/PDMEC. En effet, les CCI franciliennes exercent déjà un rôle d'ingénierie de montage, de conseil et d'animation des PDMEC, ce qui les rend légitime à intervenir dans ce cadre.

3.2. Mutualiser les actions

3.2.2. Veiller à une participation accrue des collectivités territoriales et des intercommunalités

La CCI Paris Île-de-France a inscrit la mobilité des actifs au rang de ses priorités. Elle rappelle à ce sujet la forte implication des CCI franciliennes sur le terrain pour la sensibilisation, la mobilisation et le conseil aux entreprises. Elles interviennent notamment dans le cadre du réseau Pro'Mobilité³⁷. Toutefois, ce réseau doit être conforté pour accompagner et sensibiliser toutes les entreprises, les administrations et les collectivités³⁸ dans la conception et la mise en œuvre des NAO et PDME/PDMEC.



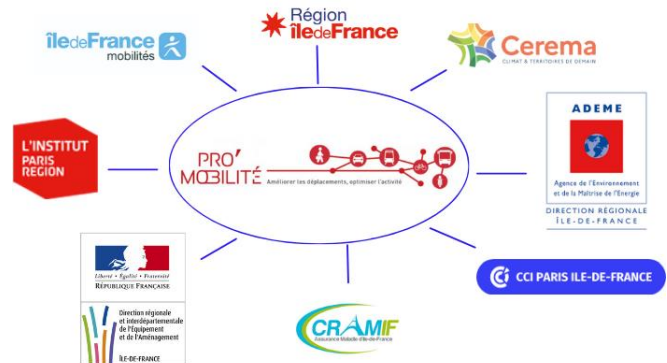
La participation des collectivités et des partenaires publics en lien avec la mobilité, en collaboration avec les CCI franciliennes, s'avère nécessaire dans le pilotage des PDME/PDMEC. Leur engagement est essentiel pour fédérer les acteurs économiques, notamment les TPE/PME.

³⁷ Région IDF, Ademe IDF, Cerema, Institut Paris Région, IDF Mobilités, DRIEE IDF, Cramif, Arene IDF et CCI Paris Ile-de-France.

³⁸ Le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) d'Île-de-France de 2017 maintient l'obligation à la réalisation d'un PDME aux établissements publics et administrations (avec un seuil de personnel identique à celui qui prévalait pour les entreprises).

De fait, les démarches collectives dans le cadre d'un PDMEC favorisent l'émergence d'une réflexion globale sur l'ensemble des déplacements des salariés (du privé, du public ou associatif) d'un territoire donné. **Elles permettent à la fois aux employeurs de s'engager sur les enjeux de mobilité de leur activité et aux collectivités locales d'agir pour l'attractivité du territoire, notamment dans les grands pôles générateurs de trafic.** La transversalité des sujets traités peut aussi nourrir les réflexions locales en matière de mobilité, d'urbanisme et de logement.

De plus, **les PDMEC permettent plus de partage et de mutualisation des actions** (y compris de coûts) **entre tous les acteurs impliqués** : entreprises, collectivités territoriales, chambres consulaires, opérateurs de transports, associations d'entreprise...



PROPOSITION

Favoriser les PDMEC à l'échelle d'une intercommunalité, d'une zone d'activités et/ou d'une zone d'emplois regroupant de nombreux établissements, pour renforcer l'effet de levier économique et territorial de ces actions. Ces démarches collectives doivent être établies en concertation avec les acteurs économiques, notamment les CCI et les associations d'entreprises, pour assurer la bonne prise en compte des enjeux économiques locaux.

3.2.2. Analyser et valoriser les démarches PDME/PDMEC et promouvoir l'exemplarité

Malgré l'obligation effective entre 2018 et 2019, la mise en œuvre des PDME est restée très faible en Ile-de-France. Environ 400 PDME, concernant 716 établissements, ont été déposés sur la plateforme d'IDFM début 2020, **soit moins de 10 % des entreprises, établissements publics et administrations** assujetties.

En effet, il y a une méconnaissance générale de la démarche PDME/PDMEC : des étapes préalables à remplir, des actions pouvant être engagées, des indicateurs de suivi, des outils et aides disponibles... Des efforts de communication sont nécessaires de manière dynamique et régulière.

Il est indispensable de valoriser les démarches déjà mises en œuvre par les entreprises.

Une analyse approfondie des impacts des plans sur le report modal, sur l'amélioration de l'accessibilité est recommandée afin d'identifier les freins et opportunités et de préparer le renouvellement du plan d'action. **Les résultats de ce bilan qualitatif contribueraient utilement à la construction d'une stratégie de communication efficace dans la promotion de la démarche.**

Pour l'entreprise, il est recommandé d'inclure un bilan annuel des PDME/PDMEC dans son rapport d'activité, afin de valoriser ces actions au sein de la politique RSE de l'entreprise et d'augmenter son attractivité employeur. Ces analyses (quantitatives et qualitatives) permettront également de mesurer les effets des actions en entreprises en termes de réduction de leur empreinte carbone.



PROPOSITIONS :

- **Approfondir l'analyse des plans de mobilité déposés par les employeurs franciliens.** Un bilan annuel des contenus permettra d'affiner l'adéquation entre les diagnostics et les actions proposées, d'identifier les thèmes moins couverts pour lesquels la stratégie de communication doit être ciblée et de repérer les bonnes pratiques à diffuser (en termes d'actions, calendrier, outils, ...).
- **Mettre en place une communication régulière et multicanale sur les actions d'accompagnement auprès des entreprises et salariés franciliens,** incluant notamment la promotion des PDME/PDMEC et des aides disponibles.
- **Inscrire ces actions de communication dans le cadre d'événements régionaux ou nationaux** organisés annuellement, tels que la « semaine européenne de la mobilité », les journées « sans voiture », « du transport public », « de la sécurité routière en entreprise ». Les outils de communication peuvent être de plusieurs ordres : challenges, organisation d'événements, webinaires, chartes d'engagement volontaires, newsletters, campagnes d'e-mailing, réseaux sociaux, etc. Ces démarches mériteraient d'être développées en concertation avec les différents partenaires du réseau d'acteurs publics « Pro'mobilité », dans lequel les CCI franciliennes sont fortement impliquées.

Levier 4

Mieux prendre en compte les déplacements domicile travail dans les politiques d'aménagement



L'efficacité des politiques de mobilités dépend aussi de leur inscription dans les documents de planification régionale et locale, généraux ou sectoriels. La CCI Paris Ile-de-France est associée à l'élaboration et à la révision de tous ces instruments.

4.1. Conforter les politiques de mobilité dans les documents de planification régionale

LA CCI S'IMPLIQUE :
PDMEC de la plateforme aéroportuaire Paris-Charles de Gaulle

Avec 144 059 salariés (au 31 décembre 2015) travaillant sur son territoire et une part importante de l'automobile dans la répartition modale des déplacements, l'agglomération de Roissy-Pays de France (CARPF) a lancé en 2019 une démarche de plan de mobilité employeur commun sur l'ensemble de ses parcs d'activités.

La démarche qui concerne 13 parcs d'activités, répartis sur les départements du Val-d'Oise et de la Seine-et-Marne a été confiée aux **Chambres de commerce** locales et concerne plusieurs centaines d'entreprises.

Sur une durée de plus de 3 ans, les CCI 95 et 77 vont travailler de concert pour mobiliser, analyser et proposer des solutions d'amélioration de l'accessibilité des entreprises et favoriser le report modal vers les modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle seule : transports en commun, modes actifs (vélo, trottinette, marche,...), covoiturage, autopartage.

Un bilan dressera le portrait concret des déplacements sur le Grand Roissy sur la période étudiée.

LA CCI S'IMPLIQUE :
PDMEC de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines

La Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines est impliquée depuis une dizaine d'années dans la mise en place de Plans de Mobilité inter-entreprises. Une démarche qui associe, dans le cadre d'une convention tripartite, l'association d'entreprises Deltas SQY **et la CCI Versailles-Yvelines**.

Aujourd'hui, une quarantaine d'entreprises, implantées sur 6 secteurs d'activité de la ville nouvelle, sont engagées dans cette démarche. Elles regroupent, à elles seules, 40 % des salariés de l'agglomération.

- Secteur Centre (Montigny-Le-Bretonneux – Guyancourt)
- Secteur Saules Sanglier (Guyancourt)
- Secteur Pissaloup Clef Saint Pierre (Trappes et Elancourt)
- Secteur Technocentre Mérantais (Guyancourt – Magny-Les-Hameaux)
- Secteur ZA Trappes-Elancourt
- Secteur Grand Plaisir/Villepreux-Les Clayes

Lien.

Le SDRIF adopté en 2014 entame son processus de révision générale. C'est l'occasion idéale pour y renforcer les orientations en matière de mobilité sous toutes leurs formes. L'article L 123-1 du Code de l'urbanisme prévoit que le SDRIF précise les moyens à mettre en œuvre pour coordonner l'offre de déplacements et détermine la localisation des grandes infrastructures de transport.

Ce schéma régional prospectif a d'autant plus d'intérêt qu'il irradie l'ensemble des politiques d'aménagement locales en s'imposant en termes de compatibilité aux documents d'urbanisme intercommunaux ou métropolitain comme les schémas de cohérence territoriale (SCOT) puis aux plans locaux d'urbanisme (PLU) que ceux-ci soient à l'échelle communale ou intercommunale. Il est donc le document d'aménagement fédérateur par excellence.

Sa portée atteint également d'autres instruments régionaux sectoriels, en l'occurrence le plan de mobilité d'Ile-de-France.

Sur le plan sectoriel en effet, la LOM du 24 décembre 2019 a substitué au plan de déplacements urbain d'Ile-de-France (PDUIF) adopté par le Conseil régional le 19 juin 2014, un nouveau plan de mobilité d'Ile-de-France (PMIF) qui sera établi par IDFM et approuvé par le Conseil régional, en compatibilité avec le SDRIF.

Particularité de la Région francilienne, les plans locaux de déplacements urbains (PLD) deviendront les plans locaux de mobilité (PLM) à compter de leur révision et sont désormais obligatoires pour les intercommunalités d'Ile-de-France³⁹. Celles-ci pourront ainsi planifier un programme d'actions (aménagement en voirie, stationnement, mobilités actives...), concrétisant les grands axes du PMIF.



PROPOSITIONS

- Cibler la révision en cours du SDRIF, document prescriptif, pour mieux y affirmer les enjeux de mobilité, auquel devra répondre le futur plan de mobilité d'Ile-de-France (PMIF), et assurer, par exemple, la continuité des aménagements de voiries dédiées aux mobilités actives.
- Mettre à profit l'élaboration du PMIF, lequel doit être décliné à l'échelle intercommunale, pour intégrer finement les attentes locales des entreprises et de leurs salariés en matière de mobilité professionnelle (identifiées notamment dans les PDME/PDMEC) dans un cadre régional.

4.2. Décliner les orientations régionales dans les documents locaux d'urbanisme

Selon l'article L 141-7 du Code de l'urbanisme, le document d'orientation et d'objectifs du SCOT fixe les orientations de la politique de mobilité dans un objectif de diminution de l'usage individuel de l'automobile, les grands projets d'équipements, de réseaux et de desserte nécessaires au fonctionnement des transports collectifs et des services ainsi que les objectifs chiffrés de densification en cohérence avec l'armature territoriale et la desserte par les transports collectifs. Son apport en matière de mobilité est donc essentiel.

³⁹ A l'exception des communautés de communes

Quant au PLU, son projet d'aménagement et de développement durable⁴⁰, prévoit, en compatibilité avec le SCOT ou en son absence avec le SDRIF, les orientations générales en termes de transport et de déplacements. Son règlement⁴¹ qui s'impose aux autorisations de construire, entre davantage dans le détail par des prescriptions relatives notamment, aux voiries, à la desserte, aux pistes cyclables et aux ratios d'aires de stationnement requises pour chaque destination de construction (logement, activités économiques...) et pour les véhicules motorisés, hybrides, électriques et les vélos. Il traite ainsi de la mobilité au quotidien.



PROPOSITIONS

- ***Veiller à insérer dans les SCOT et PLU les dispositifs « mobilités »*** déjà prévus par le Code de l'urbanisme.
- ***Faire des avis*** des personnes publiques associées des vecteurs de propositions sur les « mobilités ».

⁴⁰ C. urb. Art. L 151-5

⁴¹ C. urb. Art. L 151-30



CCI PARIS ILE-DE-FRANCE

27 avenue de Friedland
75382 Paris cedex 08

www.cci-paris-idf.fr/fr/prospective

CONTACT

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

PRESSE

Hassan Chalada
+33 1 55 65 70 57
hchalada@cci-paris-idf.fr

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