CCI PARIS ILE-DE-FRANCE

Mobilité domicile-travail des salariés en Île-de-France

Quels leviers pour les entreprises ?

Un rapport présenté par Benoît MONROCHE,
Membre élu de la CCI Paris Ile-de-France

Septembre 2026



Sommaire

LISTE DES PRÉCONISATIONS 4

PRÉAMBULE 8

LA MOBILITÉ DES SALARIÉS, DES ENJEUX STRATÉGIQUES POUR LES ENTREPRISES 10

A. UN ENJEU DE COMPETITIVITÉ ÉCONOMIQUE 10
B. UN ENJEU ENVIRONNEMENTAL ET DE RÉSILIENCE 10
C. UN ENJEU SOCIÉTAL ET DE RESPONSABILITÉ DES ENTREPRISES 11

LEVIER 1
CONFORTER LES PERFORMANCES ET LE DÉVELOPPEMENT
DE L'OFFRE DE TRANSPORTS EN COMMUN 12

I. UNE QUALITÉ DE SERVICE INÉGALE 16
A. DES INDICATEURS DE QUALITÉ DE SERVICE PROBLÉMATIQUES SUR DE NOMBREUSES LIGNES 16
B. LES DIFFICULTÉS RÉCURRENTES DES SALARIÉS EN HORAIRES DÉCALÉS 18

II. UNE RECOMPOSITION DE L'OFFRE DE TRANSPORT EN COMMUN 19
A. DES PROJETS ENGAGÉS SUBISSANT DES RETARDS 20
B. DE NOUVEAUX DÉVELOPPEMENTS À PROGRAMMER DANS UN CONTEXTE DE FINANCES CONTRAINTES 23

III. ACCOMPAGNER L'ÉVOLUTION DE L'OFFRE 25
A. UNE COMMUNICATION ENCORE INSUFFISANTE 25
B. UNE IMPLICATION CROISSANTE DES ENTREPRISES 26

LEVIER 2
POURSUIVRE LA TRANSFORMATION DES MOBILITÉS ROUTIÈRES 28

I. L'AUTOMOBILE, UN MODE DE TRANPORT TOUJOURS INCONTOURNABLE 32
A. UN RÉSEAU ROUTIER FRANCILIEN EN MANQUE D'INVESTISSEMENTS 32
B. UNE CONGESTION ROUTIÈRE COÛTEUSE POUR LES ENTREPRISES 33
C. DES DIFFICULTÉS CROISSANTES POUR LE STATIONNEMENT DES SALARIÉS MOTORISÉS 34

II. UNE TRANSITION DES MOBILITÉS ROUTIÈRES À POURSUIVRE 36
A. UN PARC AUTOMOBILE FRANCILIEN EN TRANSFORMATION 36
B. LA SITUATION PARTICULIÈRE DU VÉHICULE DE FONCTION 39

LEVIER 3
ACCOMPAGNER L'ESSOR DES MOBILITÉS ALTERNATIVES 41

I. LES MOBILITÉS ALTERNATIVES EN PLEIN ESSOR 44
A. UNE PRATIQUE DU VÉLO EN PROGRESSION MAIS CONTRAINTE PAR LES INFRASTRUCTURES 44
B. UNE VOLONTÉ RÉGIONALE DE DÉVELOPPER LE COVOITURAGE 46

II. UN ACCOMPAGNEMENT DES SALARIÉS 48
A. LE FORFAIT MOBILITÉS DURABLES, UN DISPOSITIF PEINANT À TOUCHER SA CIBLE 48
B. DES INITIATIVES D'ENTREPRISES EN FAVEUR DES MOBILITÉS ALTERNATIVES DE LEURS SALARIÉS 50

III. DES DISPOSITIFS DE VALORISATION DES INITIATIVES DES ENTREPRISES 52

LEVIER 4
FAVORISER LES SYNERGIES ET L'INNOVATION DANS L'ORGANISATION DES ENTREPRISES 53

I. UNE CO-CONSTRUCTION DES POLITIQUES DE MOBILITÉS AU SEIN DES ENTREPRISES 55
A. UN DIALOGUE INTERNE À CONFORTER 55
B. DE NOUVELLES SOLUTIONS À MUTUALISER 57

II. DE NOUVELLES DYNAMIQUES 59

ANNEXE 61

Liste des préconisations

LEVIER 1 :
CONFORTER LES PERFORMANCES ET LE DÉVELOPPEMENT DE L'OFFRE DE TRANSPORTS EN COMMUN

PRÉCONISATION 1 :
POURSUIVRE L'AMÉLIORATION DU RÉSEAU EXISTANT

- **Accélérer l'amélioration de la qualité de service sur les lignes les plus en difficulté**
- **Renforcer le réseau de bus pour favoriser la desserte fine** dans les territoires les moins bien desservis par un système de transport structurant (métro, RER, train, tramway)
- **Adapter le réseau** aux **changements climatiques**

PRÉCONISATION 2 :
MIEUX PRENDRE EN COMPTE LES BESOINS SPÉCIFIQUES DES SALARIÉS EN HORAIRES DÉCALÉS

- **Identifier les lignes de transport les plus susceptibles d'être utilisées par des catégories de salariés travaillant fréquemment en horaires décalés**
- **Approfondir les études** concernant la mise en place d'un **service avec des horaires étendus sur les lignes automatiques du métro**

PRÉCONISATION 3 :
OPTIMISER LES PROJETS D'INFRASTRUCTURES DÉJÀ ENGAGÉS

- **Faire bénéficier dès que possible** les salariés des **infrastructures du Grand Paris Express**
- Porter une **attention particulière à l'aménagement des gares et aux connexions** entre les différents modes de transports pour démultiplier les effets des nouvelles lignes, y compris pour les salariés de grande couronne

PRÉCONISATION 4 :
MIEUX INTÉGRER LA DESSERTE DES BASSINS D'EMPLOI ET LES COÛTS DANS LA PROGRAMMATION DES NOUVEAUX PROJETS

- **À court/moyen terme, optimiser l'offre routière en grande couronne en privilégiant les cars express** et les **bus à haut niveau de service**
- Donner plus d'importance aux critères **d'accessibilité des zones d'emploi** dans la priorisation des **futurs projets de transport lourd**

PRÉCONISATION 5 :
AMÉLIORER LA COMMUNICATION SUR L'OFFRE DE TRANSPORTS EN COMMUN AUPRÈS DES ENTREPRISES ET DES SALARIÉS

- **Diversifier les canaux de communication**, en ciblant notamment les services de ressources humaines des entreprises pour mieux les informer en cas de modification de l'offre et leur permettre une meilleure réactivité
- **Améliorer l'interopérabilité des services de MaaS, afin de faire bénéficier aux salariés d'une information fiable**, quel que soit le service utilisé, dans le but de mieux les guider lors de leurs trajets
- **Faire figurer** sur les **applications de transport** des **informations sur les alertes météorologiques**

LEVIER 2 :
POURSUIVRE LA TRANSFORMATION DES MOBILITÉS ROUTIÈRES

PRÉCONISATION 6 :
PRÉSERVER LE RÉSEAU ROUTIER FRANCILIEN

- Proposer un **programme pluriannuel d'investissements du réseau routier magistral afin de résorber la dette grise accumulée et de garantir un avenir durable aux routes d'Île-de-France**

PRÉCONISATION 7 :
PRENDRE EN COMPTE LES CONSÉQUENCES ÉCONOMIQUES DE LA CONGESTION ROUTIÈRE

- **Actualiser** les données disponibles concernant les **coûts de la congestion routière**
- **Faire le bilan du plan « routes de demain » de la Région**

PRÉCONISATION 8 :
AMÉLIORER LES POLITIQUES DE STATIONNEMENT POUR LES SALARIÉS CONTRAINTS D'ÊTRE MOTORISÉS

- **Adapter les quotas de stationnement imposés** pour les constructions tertiaires dans le plan des mobilités de la Région Île-de-France
- **Favoriser** systématiquement **le report modal depuis la voiture vers les transports en commun** en poursuivant le développement des **parkings relais**
- **Proposer la généralisation** d'un **tarif de stationnement préférentiel** à destination des **salariés** en **horaires décalés** dans les zones urbaines

PRÉCONISATION 9 :
ACCOMPAGNER LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE AUTOMOBILE

- **Clarifier** et **stabiliser** les **dispositifs** en faveur de **l'achat** et de la **location** de **véhicules à faibles émissions**
- **Simplifier la lisibilité de la fiscalité** concernant les **flottes de véhicules d'entreprise**, en remplaçant les différentes taxes par un **prélèvement unique**
- **Offrir de la visibilité** aux entreprises, comme aux particuliers, concernant le **calendrier de la ZFE-m en Île-de-France**

PRÉCONISATION 10 :
ACCOMPAGNER L'ÉVOLUTION DE LA PRATIQUE DES VÉHICULES DE FONCTION

- **Proposer un cadre fiscal et social** permettant aux entreprises qui le souhaitent de mettre à disposition des salariés des **alternatives au véhicule de fonction**

LEVIER 3 :
ACCOMPAGNER L'ESSOR DES MOBILITÉS ALTERNATIVES

PRÉCONISATION 11 :
CRÉER UN CADRE FAVORABLE À LA PRATIQUE DU VÉLO PAR LES SALARIÉS

- Prioriser la résolution des **discontinuités d'itinéraires cyclables** vers les **principales zones d'emploi**
- **Accroître l'offre publique** de **stationnement vélo** en prenant en compte les besoins des salariés
- **Faciliter l'extension et le déploiement** de services de **vélos partagés** dans les zones d'emploi

PRÉCONISATION 12 :
ÉLARGIR L'OFFRE DE COVOITURAGE POUR LES SALARIÉS

- **Privilégier la desserte des zones d'emploi** dans l'extension du réseau de lignes de **covoiturage organisé par IDFM**
- **Créer** des **espaces de covoiturage** au sein **des pôles d'échanges**

PRÉCONISATION 13 :
RENFORCER L'EFFICACITÉ DU FORFAIT MOBILITÉS DURABLES

- **Renforcer l'information des employeurs sur le FMD**
- Le rendre **plus opérationnel** en encourageant l'utilisation du **« titre mobilité »**
- **Pérenniser** le dispositif d'évaluation **« Baromètre FMD »** et en proposer une **version francilienne**

PRÉCONISATION 14 :
FACILITER LA PRISE EN CHARGE DES MOBILITÉS ALTERNATIVES DES SALARIÉS PAR LES ENTREPRISES

- **Conforter le cadre fiscal** relatif aux flottes de vélos d'entreprises et inciter au **développement d'équipements**

PRÉCONISATION 15 :
VALORISER LES INITIATIVES DES ENTREPRISES EN FAVEUR DES MOBILITÉS DURABLES

- **Étudier un nouveau dispositif de cofinancement d'infrastructures et d'actions pour les entreprises** afin d'accompagner les employeurs vers la facilitation de la pratique du vélo
- **Valoriser** les entreprises œuvrant pour une **mobilité durable** de leurs salariés en **promouvant les labels**

LEVIER 4 :
FAVORISER LES SYNERGIES ET L'INNOVATION DANS L'ORGANISATION DES ENTREPRISES

PRÉCONISATION 16 :
DIAGNOSTIQUER ET DIALOGUER POUR MIEUX ORGANISER LES MOBILITÉS DES SALARIÉS

- **Sensibiliser les entreprises à la prise en compte de la mobilité domicile-travail dans les Négociations Annuelles Obligatoires (NAO)**
- **Développer** les outils **d'analyse et d'accompagnement** des entreprises

PRÉCONISATION 17 :
FAVORISER LES DÉMARCHES MUTUALISÉES POUR FACILITER LA MOBILITÉ DES SALARIÉS

- **Poursuivre** le travail engagé dans le cadre du réseau Pro'Mobilité pour **l'identification** des **zones d'emploi** à fort potentiel de **mutualisation des démarches de mobilité**
- **Entretenir** les **démarches** de **plans de mobilité inter-employeurs**
- Faire **mieux connaître** les **actions** du réseau **Pro'Mobilité** auprès des entreprises

PRÉCONISATION 18 :
EXPÉRIMENTER DE NOUVELLES ORGANISATIONS POUR MIEUX MAITRÎSER LES DÉPLACEMENTS ET RÉDUIRE LEURS IMPACTS

- **Poursuivre** le développement de **l'offre régionale de tiers-lieux**
- **Se saisir des outils innovants pour faciliter les démarches des entreprises**

Préambule

La mobilité domicile-travail est aujourd'hui le premier motif de déplacement en Île-de-France. Elle représente 39 % des trajets quotidiens. C'est un besoin essentiel pour des millions de salariés et une préoccupation pour les entreprises. Mais c'est aussi un enjeu sociétal majeur compte tenu de ses incidences en matière d'environnement, d'aménagement, de pouvoir d'achat et de qualité de vie.

En 2019, la loi d'orientation des mobilités (LOM) est venue renforcer le rôle des entreprises et a mis en place de nouveaux outils. Cependant, leur appropriation est encore limitée et le contexte a changé.

Les besoins économiques et les pratiques des salariés ont fortement évolué cette dernière décennie. Le niveau de fréquentation des transports en commun a beaucoup progressé en Île-de-France, mais la crise covid a marqué un frein et il peine à retrouver son niveau d'avant 2020. La mise en place de nombreuses restrictions de circulation vient contraindre de plus en plus les déplacements automobiles. Le télétravail a également modifié les organisations, en corrélation avec une aspiration des salariés à faire évoluer leurs conditions de déplacements. Dans le même temps, de nouvelles offres de mobilité émergent pour accompagner les transitions. L'usage de modes de transport actifs, tels que le vélo, est en constante augmentation. Plus largement, les pratiques et les modes de déplacements sont plus hétérogènes.

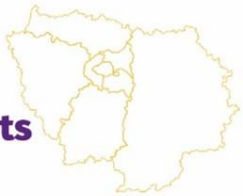
Si les améliorations sont notables, des difficultés subsistent. À l'échelle régionale, les déplacements domicile-travail restent pour beaucoup de salariés longs et les infrastructures arrivent parfois à saturation. À cela s'ajoute la contrainte climatique de plus en plus prégnante. Autant de difficultés devant lesquelles les entreprises ne disposent pas toujours d'outils adaptés pour accompagner au mieux la mobilité de leurs salariés.

Dans ce contexte, la CCI Paris Île-de-France (CCIR) a souhaité dresser un état des lieux des modes de transport utilisés par les salariés en Île-de-France et des changements d'organisation en cours dans les entreprises afin de proposer des pistes d'amélioration.

Elle met en avant une vingtaine de propositions autour de quatre grands leviers.

La mobilité Domicile-Travail

en île-de-France



1er motif de déplacement

39 % des déplacements quotidiens dans la région

41 min Temps moyen par trajet entre le domicile et le travail

13,45 millions de trajets par jour

6,341 millions de salariés dans **332 000** entreprises

1er bassin d'emploi européen



13,7 km parcourus en moyenne par trajet

Sources : EGT H2020, CCI Paris IDF, ANCT, Insee RP 2022, IPR

CCI PARIS ILE-DE-FRANCE

LA MOBILITÉ DES SALARIÉS, DES ENJEUX STRATÉGIQUES POUR LES ENTREPRISES

Pour les entreprises, la mobilité des salariés est un moteur de compétitivité et de responsabilité environnementale et sociétale.

A. UN ENJEU DE COMPETITIVITÉ ÉCONOMIQUE

Gagner en efficacité

Les 6,3 millions de salariés franciliens[1] sont en demande d'une offre alliant rapidité, coûts supportables et confort. Pour les entreprises, disposer de solutions de mobilité adaptées à ces besoins est un enjeu d'efficacité et de productivité. En effet, elles cherchent à ce que leurs salariés se rendent et quittent leur lieu de travail dans de bonnes conditions, en limitant les retards et en réduisant le stress afin de maximiser leur productivité.

Attirer et fidéliser les salariés

Une enquête de la CCIR[2] menée en juillet 2025, révèle que 75 % des entreprises interrogées ayant cherché à recruter entre juillet 2024 et juillet 2025 ont rencontré des difficultés. Pour un tiers d'entre elles, le manque d'accessibilité en transport en commun affecte leur capacité à attirer des talents. Une bonne connectivité aux infrastructures de transport est un argument majeur de fidélisation.

Améliorer l'attractivité économique locale

Pour les territoires, une meilleure organisation des mobilités est gage de dynamisme économique local. L'accessibilité des zones d'emploi est un critère déterminant dans les choix d'implantation.

B. UN ENJEU ENVIRONNEMENTAL ET DE RÉSILIENCE

Réduire les pollutions atmosphériques

En Île-de-France, 29,9 millions de tonnes équivalent CO_2 sont émises annuellement soit 8 % des émissions nationales. Le secteur des transports routiers est le premier responsable de ces émissions (31 %[3] du CO_2 et 56 % du dioxyde d'azote rejetés[4]). Il est donc essentiel de limiter ses émissions en privilégiant des modes de transport moins émetteurs.

Réduire la pollution sonore

Le bruit est également une pollution affectant la santé. À l'échelle nationale, près de 7 personnes sur 10 indiquent être gênées par le bruit provenant principalement des infrastructures de transport[5]. En cas d'exposition à des niveaux sonores au-delà de 85 dB, le seuil de risque pour la santé est franchi[6]. Il convient alors de concilier infrastructures de transport et dispositifs de protection des populations.

[1] Chiffres clés de la Région Île-de-France 2025-2026, l'Institut Paris Région, CCIR, Insee
[2] Enquête administrée par mèl concernant la perception et les attentes des entreprises face à l'arrivée prochaine des lignes du « Grand Paris Express », réalisée par le Crocis de la CCIR en juillet 2025. 1292 chefs d'entreprise se sont exprimés.
[3] Tableau de bord septembre 2025, Rose Ile-de-France
[4] Air et mobilités, Ademe
[5] Bruit et santé, Les décibels de la discorde, Enquête Ifop pour l'association JNA, février 2022
[6] L'échelle des décibels, BruitParif

C. UN ENJEU SOCIÉTAL ET DE RESPONSABILITÉ DES ENTREPRISES

Agir sur le bien-être et le budget des salariés

Les entreprises s'attachent à proposer à leurs salariés un cadre et des conditions de travail agréables. Cela commence avant d'arriver sur le site de l'entreprise, lors du trajet entre leur lieu de domicile et leur lieu de travail.

« J'ai déjà vu des gens arriver en pleurs au bureau, parce qu'il y avait des aléas de transport [...]. Depuis il y a eu des améliorations de la qualité de service. Elle reste toutefois à parfaire ».

Pierre-Yves Bigot,
directeur mobilité internationale et coordinateur santé du groupe Vinci

Selon une étude de l'Institut Terram[7], des effets néfastes sur la santé mentale sont imputables aux conditions de déplacements entre le domicile et le lieu de travail.

« [La mobilité] fluide alimente un sentiment de liberté, d'autonomie, de maîtrise ; entravée, elle devient source de stress, de fatigue chronique, voire d'usure mentale. »

La question du coût des déplacements est désormais un sujet de société et de pouvoir d'achat. Récemment, avec l'instabilité géopolitique et l'augmentation des prix des carburants, cet enjeu est de nouveau au cœur de l'actualité et relance les attentes sur un meilleur accompagnement des salariés.

Anticiper les évolutions climatiques

La mobilité domicile-travail représente une source importante des émissions de polluants de nombreuses entreprises. Avec les citoyens et les pouvoirs publics, elles sont acteurs du changement et promeuvent les modes actifs, les transports collectifs, ainsi que des véhicules à faibles émissions auprès de leurs salariés.
Face au changement climatique, prendre en compte ces éléments est devenu un enjeu de résilience pour l'avenir de leur activité, comme le montre une enquête de la CCIR[8] menée en mars 2026.



des chefs d'entreprise franciliens estiment que les aléas climatiques compliquant la venue de leurs salariés (canicule, tempêtes, inondations, etc.) vont se multiplier à l'avenir.

Source : enquête CCIR, mars 2026

Par ailleurs, proposer des solutions de mobilité décarbonées et accessibles fait partie de l'image de marque de l'employeur. Cela permet de garantir la réputation de l'entreprise, tant pour attirer des investisseurs que de nouveaux talents et de fidéliser les salariés.

[7] Mobilités : la santé mentale à l'épreuve des transports, Institut Terram, avril 2025
[8] Enquête administrée par mèl concernant les pratiques actuelles, les attentes et les évolutions attendues par les chefs d'entreprise pour la mobilité domicile-travail de leurs salariés, réalisée pour ce rapport par le Crocis de la CCIR en mars 2026. 516 chefs d'entreprise se sont exprimés.

Levier 1

Conforter les performances et le développement de l'offre de transports en commun



Quels dispositifs réglementaires s'appliquent aux entreprises ?

➢ Prise en charge d'une partie de l'abonnement de transport en commun des salariés

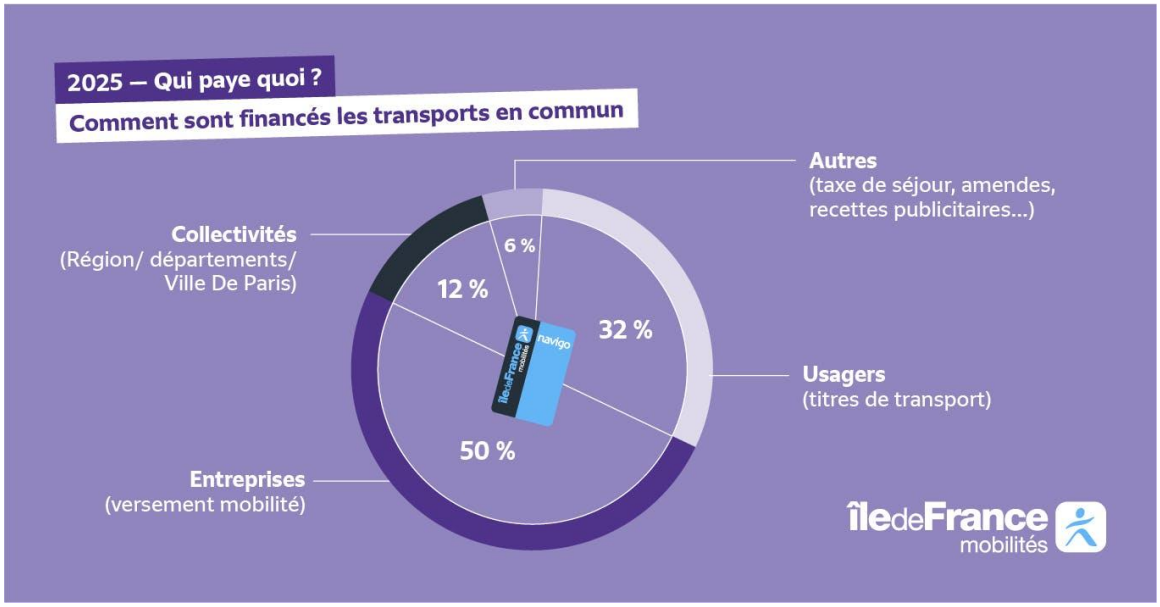
L'employeur, privé comme public, doit prendre en charge 50 % de l'abonnement de transports en commun souscrit par ses salariés pour leurs déplacements entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail[9].

Depuis 2022, les lois de finances successives ont introduit la possibilité de porter ce remboursement à 75 % en bénéficiant des mêmes exonérations de charges. Cette disposition reste facultative pour les employeurs privés mais est obligatoire pour les employeurs publics.

➢ Contribution au financement des transports en commun

- **Versement mobilité (VM)**

Les entreprises de 11 salariés et plus s'acquittent du VM. En Île-de-France, cette taxe représente la moitié des recettes annuelles de fonctionnement d'Île-de-France Mobilités (IDFM), soit 6,4 Md € en 2025. Ainsi, les entreprises sont les premières contributrices, devant la part payée par les voyageurs et les collectivités.



[9] Prise en charge obligatoire des frais de transports publics des salariés, Service Public Entreprendre

- **Financement du Grand Paris Express**

Les entreprises contribuent également au financement de la construction du Grand Paris Express par l'intermédiaire d'une part additionnelle sur plusieurs taxes dont le total représentait environ 0,95 Md € par an en 2025[10] :

- taxe sur les locaux à usage de bureau, locaux commerciaux, de stockage et les surfaces de stationnement (TSBS) ;
- taxe spéciale d'équipement (TSE) ;
- taxe annuelle sur les surfaces de stationnement ;
- taxe additionnelle à la taxe de séjour et, pour les entreprises de réseaux, l'imposition forfaitaire sur le matériel roulant utilisé sur les lignes de transport en commun de voyageurs (IFER).

[10] Loi n° 2025-127 du 14 février 2025 de finances pour 2025

La mobilité des salariés en transports en commun

en île-de-France

1er mode de transport utilisé par les salariés

43,5 % des déplacements domicile-travail

61 % à Paris

49 % en petite couronne

31,2 % en grande couronne

56 min Temps moyen par trajet

5,8 millions de voyages quotidiens

14,7 km parcourus en moyenne par trajet

37,7 % des ZAE desservies

47 lignes et **1 240** gares ou points d'arrêts (métro, RER, train, tramway)

1 865 lignes de bus et **73 697** arrêts

Sources : IDFM, CCI Paris IDF, Insee RP2022, IPR enquête EMG

CCI PARIS ILE-DE-FRANCE

I. UNE QUALITÉ DE SERVICE INÉGALE

Les transports en commun sont le premier mode de transport utilisé par les salariés pour se rendre sur leur lieu de travail en Île-de-France. C'est également leur vocation première, puisque 28,6 % des déplacements réalisés en transport en commun le sont pour ce motif devant les déplacements domicile-lieu d'enseignement (19,4 %) et ceux pour des motifs professionnels (17,2 %). Cela tient avant tout à une offre très développée, en particulier dans les zones urbaines les plus densément peuplées. Ils représentent un levier essentiel de décarbonation.

La fréquentation annuelle du réseau n'a cessé d'augmenter passant de 2,3 Md de passagers en 2000 à 4,6 Md[11] en 2019. Mais la crise covid a entraîné un net recul à 2,6 Md de voyageurs en 2020. La réduction de l'offre de transport, conjuguée aux difficultés de recrutement de personnels a durablement affecté la qualité de service. En parallèle, la pratique du télétravail s'est développée faisant évoluer les habitudes de déplacement et/ou changer le mode de transport.

En 2025, la fréquentation du réseau retrouve tout juste son niveau de 2019, avec 4,5 Md de voyageurs et une offre de transport revue à la hausse. **La qualité de service progresse globalement, cependant plusieurs lignes structurantes, y compris de bus, sont encore défaillantes ou en situation de saturation.**

L'amélioration de la qualité de service est primordiale afin d'encourager l'utilisation de ce mode de transport décarboné. La prise en compte des besoins des salariés et l'accompagnement des entreprises sont autant de clés pour conforter la performance des transports en commun.

A. DES INDICATEURS DE QUALITÉ DE SERVICE PROBLÉMATIQUES SUR DE NOMBREUSES LIGNES

La qualité de service vise principalement la ponctualité, l'accessibilité, la sécurité, le confort ainsi que la propreté. C'est une composante essentielle au quotidien de dizaines de milliers d'entreprises et de leurs salariés, usagers des transports en commun.

➲ **Ponctualité :** bien que la situation se soit améliorée au cours des dernières années (notamment sur le RER B et la ligne 13 du métro), elle n'est toujours pas satisfaisante. Certaines lignes apparaissent en difficulté et affichent une ponctualité en deçà des objectifs contractuels fixés par IDFM avec les opérateurs de transport[12].

[11] Trafic annuel journalier, Omnil
Les lignes et axes les plus en difficulté en 2025 étaient :
- le RER A : sur l'axe entre Cergy-le-Haut et Maisons-Laffitte ;
- le RER B : sur les axes Mitry-Claye et Aulnay-sous-Bois, ainsi que le tronçon central entre Paris Gare du Nord et Châtelet-les-Halles et son tunnel partagé avec le RER D ;
- le RER C : en particulier les axes entre Juvisy, Brétigny, Dourdan-la-Forêt et La Norville ;
- le RER D : sur toute la ligne. Le tronçon central entre la gare de Lyon et la gare du Nord, partagé avec le RER B, l'axe entre Vigneux-sur-Seine et Corbeil Essonnes et celui entre Lieusaint et Melun sont particulièrement touchés ;
- le RER E : sur les axes de Magenta à Noisy-le-Sec et de Noisy-le-Sec à Chelles-Gournay et Tournan ;
- la ligne P : sur l'axe de Paris à Coulommiers ;
- les lignes 6, 9, 12 et 13 du métro dans leur intégralité.

[12] Île-de-France Mobilités, Décembre 2025 : Les résultats de ponctualité des lignes / axes RATP et SNCF

Les remboursements proposés par IDFM sur les lignes les plus affectées vont dans le bon sens pour indemniser les usagers concernés. Mais l'objectif doit rester de parvenir à garantir une offre fiabilisée en continu.

« Je ne suis pas satisfaite des bus que nos salariés utilisent beaucoup, entre travaux, retards et saturation [...] On parle beaucoup du Grand Paris Express, mais il ne faut pas oublier les bus ».

Camille Lassalle,
directrice des ressources humaines,
Guilbert Propreté

En outre, le réseau de bus est régulièrement pointé du doigt par les utilisateurs[13]. La régularité est le critère le moins bien noté par les usagers interrogés dans les enquêtes de satisfaction menées par IDFM. Les salariés utilisateurs du bus en grande couronne sont particulièrement affectés, car ils disposent de moins de solutions de substitution.

- **Confort** : certains matériels roulants parmi les plus anciens approchent les 50 à 60 ans (sur les lignes 3, 7, 8 10, 12 et 13 du métro) et ne répondent plus aux standards modernes de confort (notamment la climatisation), d'efficacité énergétique et d'information des voyageurs. Pour le parc de bus, l'âge moyen est de neuf ans. L'arrivée progressive de matériels roulants neufs améliorera la situation (MF19, RER NG, MI20, bus au BioGNV) mais tarde à se concrétiser, en particulier sur le RER B qui présente la situation la plus critique.

- **Propreté :** le défaut d'entretien du réseau est souligné par les usagers. Dans l'enquête de satisfaction d'IDFM, seuls 57 % des usagers déclarent être satisfaits de la propreté du métro et du RER et 63 % dans les lignes de tramway et de train.

- **Sécurité :** c'est une attente forte des voyageurs, particulièrement à la nuit tombée. Les entretiens menés par la CCIR pour ce rapport, auprès de différentes catégories d'entreprises, révèlent toutefois des améliorations à ce sujet. Les inquiétudes sécuritaires sont aujourd'hui axées sur l'usage du vélo.

2/3

des chefs d'entreprise franciliens attendent des politiques publiques, une amélioration de l'offre de transport en commun (fréquence, nouvelles offres, horaires, confort, etc.).

Source : enquête CCIR, mars 2026

[13] Perception de la qualité de service sur le réseau RATP, S1 2025, Île-de-France Mobilités

PRÉCONISATION 1 :
POURSUIVRE L'AMÉLIORATION DU RÉSEAU EXISTANT

➔ **Accélérer l'amélioration de la qualité de service sur les lignes les plus en difficulté**

La livraison des nouveaux matériels roulants sur les lignes 8, 13 du métro et les RER B, C et D doit être prioritaire. Les calendriers de livraison doivent être mieux respectés afin d'améliorer la ponctualité et le confort au plus vite.

➔ **Renforcer le réseau de bus pour favoriser la desserte fine** dans les territoires les moins bien desservis par un système de transport structurant (métro, RER, train, tramway)

Le réseau de bus est indispensable pour l'accès de nombreux salariés sur leur lieu de travail. C'est le cas notamment des employés cumulant de faibles salaires, des logements éloignés et ne disposant pas d'un véhicule. **La qualité des connexions avec les trains, RER et métros et les grilles horaires doivent être retravaillées afin d'offrir des solutions intermodales adaptées**.

➔ **Adapter le réseau** aux **changements climatiques**

Une **attention renforcée** doit être portée à la **prise en compte des nouveaux enjeux climatiques**, notamment sur la **généralisation de la climatisation et** la **fiabilisation des matériels, infrastructures et plans de transport en conditions extrêmes**.

B. LES DIFFICULTÉS RÉCURRENTES DES SALARIÉS EN HORAIRES DÉCALÉS

« Les prises et fin de poste se font parfois avant le premier et après le dernier métro. La nuit l'offre est réduite. Il y a bien quelques Noctilien, mais le service est limité ».

Emile Crayssac,
Responsable de département mobilités et intermodalité, Groupe ADP

De nombreux salariés dans plusieurs secteurs (tourisme, commerce, hôtellerie, restauration, nettoyage, etc.) travaillent jusqu'à tard dans la nuit ou commencent tôt le matin. Ils sont contraints le plus souvent d'utiliser leur véhicule personnel motorisé car leurs horaires de travail ne correspondent pas aux plages de fonctionnement des transports en commun. Ces derniers circulent le plus souvent à partir de 5h30 et cessent vers 1h15. Le service de bus nocturne « Noctilien » offre une solution pour certains d'entre eux, cependant, il ne circule que sur certains grands axes et n'assure pas une fréquence suffisamment attrayante (30 minutes à une heure entre chaque passage).

PRÉCONISATION 2 :
MIEUX PRENDRE EN COMPTE LES BESOINS SPÉCIFIQUES DES SALARIÉS EN HORAIRES DÉCALÉS

➔ **Identifier les lignes de transport les plus susceptibles d'être utilisées par des catégories de salariés travaillant fréquemment en horaires décalés**

Étudier, en concertation avec les professionnels concernés et les CCI, l'opportunité d'élargir les plages de fonctionnement de ces lignes afin de répondre aux besoins de mobilité des salariés et réduire l'usage de la voiture individuelle.

➔ **Approfondir les études** concernant la mise en place d'un **service avec des horaires étendus sur les lignes automatiques du métro**

A l'instar des autres grandes capitales mondiales comme Londres ou New York, un tel service permettrait de faciliter la mobilité durable des salariés, mais aussi l'accès des clients des secteurs de la restauration ou du spectacle, entraînant des retours positifs pour l'économie locale. Sans aller jusqu'à un service continu toute la nuit, dont ont bien été mises en évidence les contraintes techniques, un renfort de quelques heures de plus en début et fin de service est demandé par de nombreux usagers. Une expérimentation simultanée sur l'ensemble des lignes automatiques, qui sont des lignes nouvelles ou entièrement rénovées avec des modalités de gestion fiabilisées, permettrait d'avoir une armature suffisante pour garantir les interconnexions entre les principales lignes et, à terme, le Grand Paris Express.

II. UNE RECOMPOSITION DE L'OFFRE DE TRANSPORT EN COMMUN

L'offre de transport en commun s'est accrue au cours de la dernière décennie. Des lignes du réseau historique de métro ont été prolongées : ligne 4 à Bagneux et ligne 12 à Mairie d'Aubervilliers en 2022, ligne 11 à Rosny - Bois-Perrier et ligne 14 à Saint-Denis et à l'aéroport d'Orly en 2024. De nouvelles lignes de tramway ont été construites : T13 en 2022, T10 et T12 en 2023. Le premier téléphérique urbain d'Île-de-France est en service depuis décembre 2025.

Il est important que cette offre continue à se développer afin de répondre aux nouveaux besoins et de poursuivre l'accroissement de la part modale des transports en commun, les plus à même de répondre aux enjeux croissants de décarbonation.

Néanmoins, les travaux engagés depuis plusieurs années, notamment pour la création des lignes du Grand Paris Express, tardent à se concrétiser. La priorité doit donc être donnée à la finalisation des projets en cours. Quant aux nouvelles extensions, elles doivent être pensées en tenant compte des contraintes croissantes pesant sur les finances publiques et l'attention doit être portée sur l'amélioration de la desserte des zones d'emploi. Beaucoup restent encore à l'écart. Seules 37,7 % des zones d'activité économique franciliennes sont desservies par le réseau structurant régional. Cela crée des difficultés pour attirer et fidéliser les salariés.



des chefs d'entreprise franciliens considèrent que le manque d'accessibilité à leur entreprise en transport en commun constitue une difficulté de recrutement.

Source : enquête CCIR, mars 2026

A. DES PROJETS ENGAGÉS SUBISSANT DES RETARDS

➲ Grand Paris Express

Le réseau de transport en commun d'Île-de-France connaîtra des transformations d'ampleur avec l'ouverture des nouvelles lignes de métro du Grand Paris Express entre la fin de l'année 2026 et 2032. Elles offriront de nouvelles possibilités en connectant de nombreuses villes, principalement entre les départements de la petite couronne parisienne. Dans la métropole du Grand Paris, hors Paris, 25 % des habitants résident dans un secteur qui sera mieux desservi en 2032 qu'il ne l'est en 2025, soit 1,25 million de personnes[14]. Ces nouvelles lignes viendront :

- **raccourcir les temps de trajet** domicile-travail des salariés effectuant des trajets de banlieue à banlieue, principalement entre les villes de petite couronne ;
- **augmenter le confort des usagers** par l'intermédiaire de lignes modernes, automatiques et climatisées ;
- **soulager un certain nombre de lignes actuellement saturées** aux heures de pointe, en proposant de nouveaux itinéraires et de nouvelles possibilités de connexions. Selon la destination, il ne sera plus forcément nécessaire de transiter par les grands pôles d'échanges de la capitale.



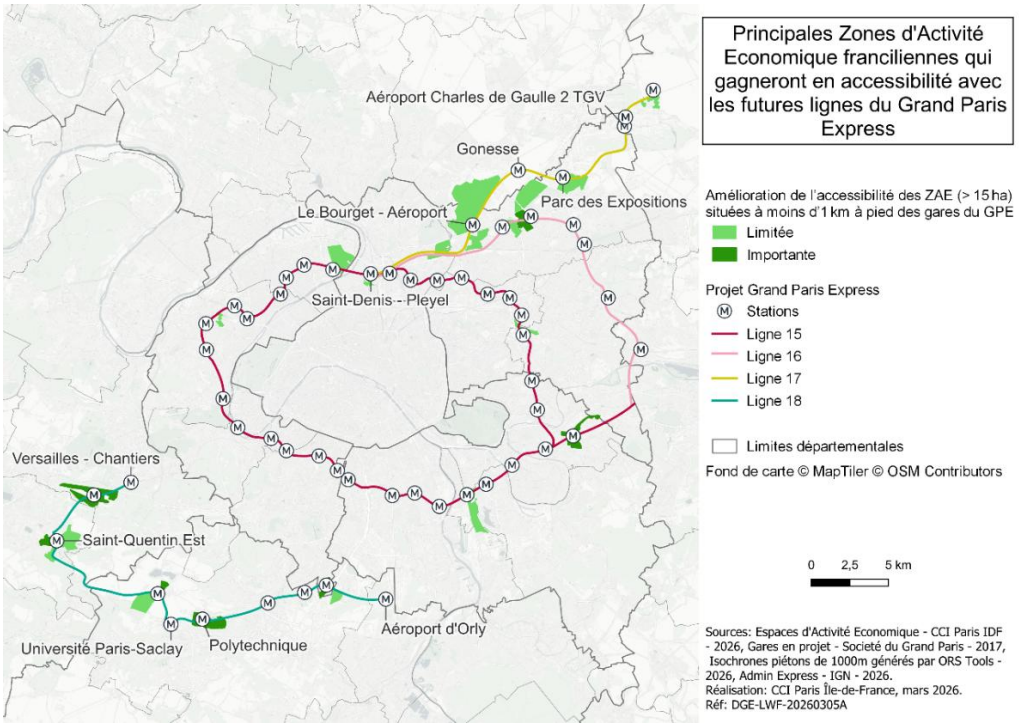
des chefs d'entreprise franciliens estiment que les nouvelles gares du Grand Paris Express auront un impact bénéfique pour leur activité : accessibilité des salariés, de la clientèle, et capacité de recrutement accrue.

Source : enquête CCIR, juillet 2025

Le Grand Paris Express permettra de connecter des zones d'activités économiques jusqu'ici peu dotées en transports en commun. C'est le cas du cluster de Saclay accueillant des grandes écoles, comme l'École des Mines ou Polytechnique, ainsi que des entreprises importantes dans le domaine de la recherche et du développement. La desserte de l'ensemble du plateau par la ligne 18 du métro (au sud sur la carte ci-dessous) renforcera ce cluster de dimension mondiale. Il sera dès lors bien intégré au Grand Paris, puisque connecté à Paris et sa région ainsi qu'à la plateforme aéroportuaire d'Orly.

[14] Desserte en transport en commun dans le Grand Paris, évolutions et perspectives, Apur, avril 2026, p27

Plus au nord, le parc des expositions de Paris Nord Villepinte, le plus grand de France avec 242 000 m² de surface d'exposition, verra lui aussi son accessibilité décuplée. Fin 2030, il faudra 14 minutes pour le rejoindre du nord de Paris à Saint-Denis Pleyel, contre plus de 40 actuellement. Les plateformes aéroportuaires de Roissy et du Bourget seront directement accessibles, offrant une solution non seulement aux professionnels, mais également aux touristes et à la clientèle d'affaire.

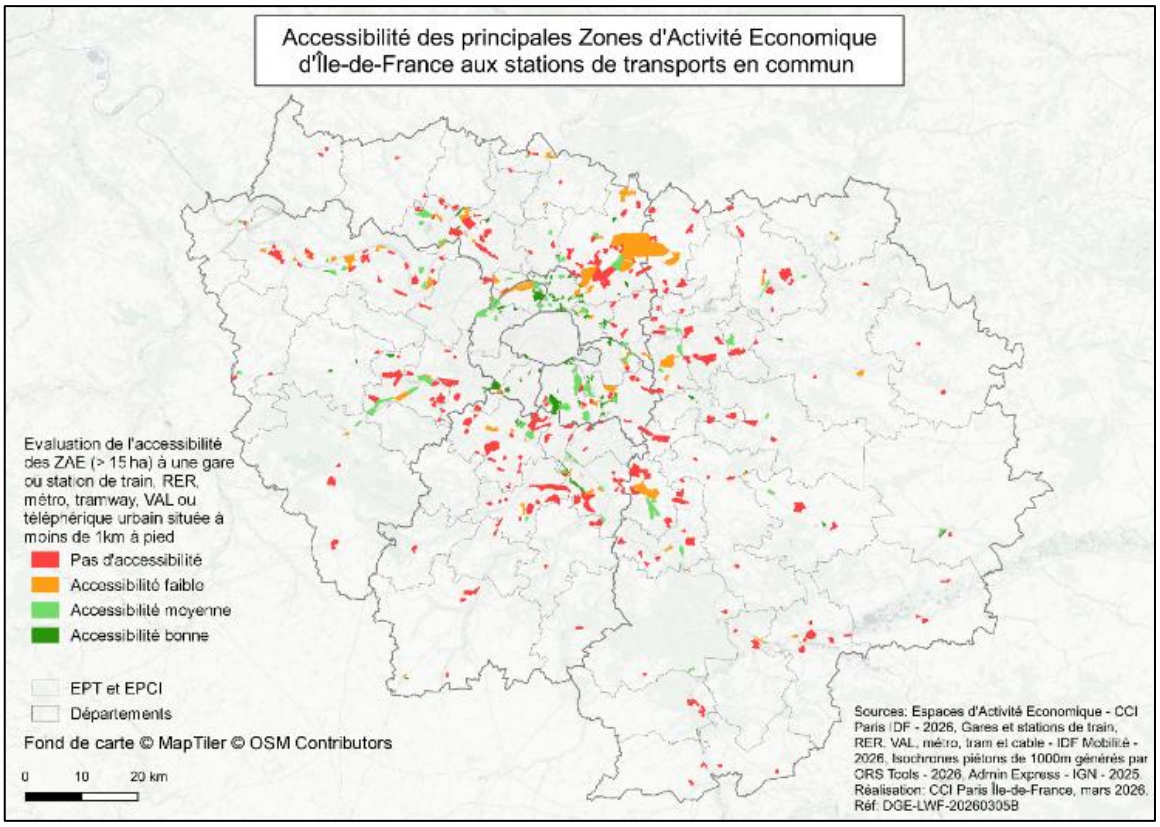


La CCIR soutient ce projet depuis 2013, cependant elle alerte sur les impacts économiques des dérives répétées du calendrier de livraison des différentes lignes. Le projet a en effet pris beaucoup de retard. De nouveaux reports de calendrier ont eu lieu en octobre 2025 et récemment en juin 2026. La ligne 18 n'entrera en exploitation entre Massy et Christ de Saclay que fin novembre 2026. La ligne 15 quant à elle, entrera en service à l'automne 2027. Les premières portions des lignes 17 et 18 ne seront opérationnelles qu'en 2028 et en 2029.

Par ailleurs, la CCIR attire l'attention sur la nécessité de prendre en compte les territoires qui ne bénéficieront pas de nouvelle(s) gare(s) du Grand Paris Express. En effet si celles-ci permettront une accessibilité renforcée dans des zones d'emploi importantes, seules 3 % des ZAE, vont directement bénéficier d'un gain d'accessibilité, lié à la présence d'une gare du Grand Paris Express sur leur sol. La nouvelle ligne 15 desservira des zones d'emploi déjà bien dotées et la ligne 16 des quartiers à dominante résidentielle[15], comptant peu de zones d'emploi.

Néanmoins, les nombreuses correspondances raccourciront les temps de trajets au-delà de ces lignes. **Les efforts engagés en faveur de l'intermodalité et de la complémentarité entre les différents réseaux, notamment avec les bus et les cars express, doivent être poursuivis afin d'offrir des solutions de transport améliorées à un plus grand nombre de salariés.**

[15] Quel équilibre entre emploi et population dans les quartiers de gare du Grand Paris Express, Apur, Décembre 2024



➲ RER E vers l'ouest

Le prolongement du RER E sur 55 km vers l'ouest, de Nanterre jusqu'à Mantes-la-Jolie, subit également des retards et des surcoûts. Il est aujourd'hui annoncé pour 2027 en service partiel et 2029 en service complet alors qu'il devait à l'origine entrer en service en 2024. Ce prolongement renforcera l'attractivité de l'ouest francilien en offrant un niveau de service élevé. Il permettra aussi de désaturer le RER A. La mise en place d'un nouveau système d'exploitation automatisé renforcera la robustesse de l'exploitation entre la gare de Magenta (Paris) et Nanterre-la-Folie.

PRÉCONISATION 3 :
OPTIMISER LES PROJETS D'INFRASTRUCTURES DÉJÀ ENGAGÉS

➔ **Faire bénéficier dès que possible** les salariés des **infrastructures du Grand Paris Express**

Le calendrier des mises en service doit être respecté pour ne pas pénaliser les entreprises qui, d'une part, financent ces projets et, d'autre part, ont parfois déménagé et/ou engagé des investissements lourds afin de se préparer à l'arrivée de cette nouvelle offre.

Les infrastructures connexes (couloirs, gares…), si elles sont prêtes avant la mise en service des lignes et que les conditions techniques sont réunies doivent être proposées aux usagers sans attendre quand elles facilitent la qualité d'une connexion.

➔ Porter une **attention particulière à l'aménagement des gares et aux connexions** entre les différents modes de transports pour démultiplier les effets des nouvelles lignes, y compris pour les salariés de grande couronne

Les effets des nouveaux projets de transport peuvent être démultipliés grâce à la qualité des interconnexions permettant des gains de temps significatifs, y compris pour les salariés éloignés des gares. La CCIR considère comme prioritaires les actions portant sur l'aménagement de « pôles d'échanges multimodaux » inscrites dans le plan des mobilités de la région Île-de-France. Ils doivent permettre un rabattement efficace et faciliter les changements de modes.

B. DE NOUVEAUX DÉVELOPPEMENTS À PROGRAMMER DANS UN CONTEXTE DE FINANCES CONTRAINTES

Un grand nombre d'entreprises ne bénéficieront pas ou peu des apports du Grand Paris Express, en particulier dans les départements de grande couronne. Aujourd'hui 70 % des zones d'emploi de grande couronne ne sont desservies par aucun transport en commun structurant (train, RER, métro, tramway). La carte d'accessibilité actuelle des principales zones d'emploi (cf. carte page 22) montre en vert les zones aujourd'hui accessibles. Elles sont principalement situées dans les départements de la petite couronne. En orange et rouge celles moins ou pas accessibles sont surtout situées en grande couronne.

Il est donc essentiel de poursuivre sans attendre l'amélioration de l'offre dans ces zones en privilégiant des modes adaptés pouvant être déployés rapidement.

Par ailleurs, pour accroître globalement le transfert modal vers les transports en commun et répondre aux nouveaux développements, il est essentiel de poursuivre l'accroissement de l'offre à plus long terme dans l'agglomération parisienne, y compris par les modes ferrés. Le Schéma Directeur de la Région Île-de-France Environnemental (SDRIF-E) a identifié, à l'horizon 2040, de nombreux prolongements de lignes de métro et la création d'une ligne 19. Leur programmation sera un atout pour permettre à l'Île-de-France de conserver son attractivité sur le long terme, mais elle devra tenir compte des moyens disponibles avec l'évolution des finances publiques. **Il est donc essentiel de penser leur priorisation afin d'engager en premier lieu les projets présentant le meilleur bilan socio-économique.**

De nouvelles solutions innovantes telles que des navettes autonomes de type minibus doivent être lancées en 2028 par IDFM sur les territoires de Paris-Saclay, Versailles Grand Par cet Saint-Quentin-en-Yvelines avant un déploiement à grande échelle. Leur utilisation serait pertinente pour desservir des zones d'emploi peu denses, éloignées des réseaux de transport réguliers.

PRÉCONISATION 4 : MIEUX INTÉGRER LA DESSERTE DES BASSINS D'EMPLOI ET LES COÛTS DANS LA PROGRAMMATION DES NOUVEAUX PROJETS

➔ **À court/moyen terme, optimiser l'offre routière en grande couronne en privilégiant les cars express** et les **bus à haut niveau de service**

Ces modes offrent un service régulier, confortable et rapide, adapté aux trajets domicile travail. Ils permettent de renforcer les connexions entre la grande couronne et le cœur de l'agglomération parisienne en se connectant au réseau de transport ferré. Les premières lignes expérimentées ont été plébiscitées. Il convient de mener à terme le déploiement du Schéma Directeur des Cars Express présenté par IDFM prévoyant la création de 45 nouvelles lignes d'ici 2030. De même, doivent être finalisés les projets de lignes de bus en site propre (TZen 2 entre Lieusaint et Melun, « Bus Entre Seine » dans les Yvelines et le Val-d'Oise, « Bus Bords de Marne » entre le Val-de-Marne et la Seine-et-Marne, « Bus Esbly-Val d'Europe » en Seine-et-Marne, etc.).

➔ Donner plus d'importance aux critères **d'accessibilité des zones d'emploi** dans la priorisation des **futurs projets de transport lourd**

L'amélioration de l'offre à long terme reste une nécessité pour répondre aux enjeux d'aménagement durable du territoire. La CCIR soutient la démarche engagée par IDFM d'une étude simultanée de tous les prolongements prévus pour les lignes historiques du métro afin de prioriser leur réalisation. Elle appelle à une prise en compte renforcée de l'intérêt socio-économique des projets : nombre d'emplois desservis, gain d'accessibilité et potentiel de développement économique.

III. ACCOMPAGNER L'ÉVOLUTION DE L'OFFRE

Pour poursuivre le report modal vers les transports en commun, il ne suffit pas de développer de nouveaux services ou de créer de nouvelles lignes. Il est indispensable de mieux communiquer auprès des entreprises et leurs salariés et de prévoir des dispositifs d'incitation.

A. UNE COMMUNICATION ENCORE INSUFFISANTE

Doivent-êtres mieux connues les différentes possibilités offertes par le réseau de transports en commun et les évolutions programmées.

Au quotidien, les informations sur les perturbations touchant les lignes, les adaptations de l'offre, les itinéraires recommandés, etc. restent parcellaires et souvent peu harmonisées suivant le canal de communication utilisé, notamment les applications de calcul d'itinéraires dont l'usage s'est pourtant généralisé. Les entreprises sont souvent dépendantes des mêmes circuits d'information que leurs salariés et peuvent difficilement anticiper d'éventuelles adaptations de leur organisation. C'est notamment le cas lors d'épisodes météorologiques (canicules, tempêtes) dont l'impact sur le réseau est amené à croître avec le changement climatique.

Dans une vision plus prospective, les entreprises manquent le plus souvent d'information sur les projets en cours. Une enquête de la CCIR[16] a révélé notamment que la majorité des chefs d'entreprise franciliens connaissent peu ou pas du tout le projet du Grand Paris Express.



des chefs d'entreprise franciliens connaissent vaguement ou pas du tout le projet du Grand Paris Express

Source : enquête CCIR, juillet 2025

[16] Voir supra note 2

PRÉCONISATIONS 5 :
AMÉLIORER LA COMMUNICATION SUR L'OFFRE DE TRANSPORTS EN COMMUN AUPRÈS DES ENTREPRISES ET DES SALARIÉS

- **Diversifier les canaux de communication**, en ciblant notamment les services de ressources humaines des entreprises pour mieux les informer en cas de modification de l'offre et leur permettre une meilleure réactivité

- **Améliorer l'interopérabilité des services de MaaS, afin de faire bénéficier aux salariés d'une information fiable**, quel que soit le service utilisé, dans le but de mieux les guider lors de leurs trajets

- **Faire figurer** sur les **applications de transport** des **informations sur les alertes météorologiques**

  Ces alertes pourraient être assorties de recommandations sur les déplacements en lien avec des épisodes climatiques (canicules, épisodes neigeux, vents forts, pluies-inondations, etc.).

B. UNE IMPLICATION CROISSANTE DES ENTREPRISES

Les entreprises ont un rôle à jouer pour inciter leurs salariés à utiliser les transports en commun. Au-delà des obligations réglementaires, il est important d'encourager leur implication volontaire auprès de leurs salariés.

Le remboursement de l'abonnement de transport en commun par les employeurs est le principal levier de soutien direct à la mobilité durable domicile-travail. La réglementation prévoit un remboursement obligatoire de plus de 50 % avec des exonérations de charges.

22 %

des chefs d'entreprise franciliens vont au-delà des 50 % de remboursement obligatoire de l'abonnement de transport en commun de leurs salariés.

Source : enquête CCIR, mars 2026

Depuis 2024, les lois de finances successives permettent à l'employeur d'aller jusqu'à 75 % avec les mêmes conditions d'exonération. Cependant cette mesure reste provisoire ce qui induit une incertitude quant à la pérennité du dispositif, si bien qu'ils peuvent être réticents à conserver ou à actionner ce levier d'accompagnement.

La CCIR est attachée au maintien d'un cadre fiscal et social favorable aux dispositifs volontaires mis en place par les entreprises.

Un autre moyen d'action touche à l'aménagement des temps de travail.

En premier lieu, la souplesse accordée sur les horaires quotidiens favorise le décalage des heures d'arrivée et de départ des salariés, lorsque les métiers s'y prêtent ; cela leur permet d'éviter les heures de pointe dans les transports et de gagner en ponctualité et en confort. En 2018, la Région Île-de-France a expérimenté un dispositif de lissage des heures de pointe en partenariat avec les entreprises de trois territoires[17]. S'il s'avère complexe, et non généralisable à tous les salariés compte tenu des interférences avec d'autres organisations (horaires des écoles, des magasins, etc.), ses effets peuvent être très positifs.

En second lieu, la répartition des jours de télétravail sur la semaine peut également avoir un effet sur la fréquentation des transports en commun. Aujourd'hui, le mardi et le jeudi sont saturés, tandis que le vendredi apparait bien moins fréquenté. Mieux équilibrer la répartition du/des jour(s) de télétravail de ses employés contribue à une amélioration de leur confort d'usage.

[17] Lissage des heures de pointe, Région Île-de-France

Levier 2

Poursuivre la transformation des mobilités routières



Quels dispositifs réglementaires s'appliquent aux entreprises ?

➢ Prise en charge d'une partie des frais automobiles des salariés (facultatif)

L'employeur peut attribuer une **« prime transport »** en exonération de charges pour une partie des frais de carburant ou d'alimentation de véhicules électriques. Le montant exonéré était jusqu'à présent limité à 300 € par an et restreint aux salariés n'ayant pas d'alternative de transport. Depuis juin 2026, compte tenu des augmentations du prix des carburants liées à la crise politique au Moyen-Orient et jusqu'à la fin de l'année, il est possible pour les employeurs de verser une prime carburant doublée jusqu'à 600 €, intégralement défiscalisée et exonérée de cotisations sociales. Les critères d'accès sont simplifiés (suppression des justificatifs, des contraintes de lieu de résidence ou d'accessibilité au transport collectif)[18].

Depuis 2025, la « prime transport » n'est plus exonérée de cotisations sociales en cas de cumul avec le Forfait Mobilités Durables (FMD) et/ou la prise en charge des titres d'abonnement aux transports publics[19].

➢ Indemnité kilométrique (facultatif)

Lorsque le salarié doit utiliser son véhicule personnel pour son activité professionnelle, l'employeur peut lui verser une allocation forfaitaire pour l'indemniser. Elle peut être exonérée de cotisations sociales dans la limite des montants fixés par le barème fiscal applicable[20]. Il dépend du type de véhicule, de sa puissance fiscale et du nombre de kilomètre parcourus.

➢ Véhicules de fonction (facultatif)

L'employeur peut mettre à disposition du salariés un véhicule de fonction. Cette disposition est considérée comme un avantage en nature et soumise à un régime fiscal spécifique favorisant l'attribution de véhicules à faibles émissions[21].

➢ Mise à disposition de places de stationnements et d'équipements de recharge électrique

Les employeurs ne sont pas tenus par le Code du travail de mettre à disposition des places de stationnement pour les véhicules motorisés de leurs salariés. Dans les entreprises le proposant, des obligations d'équipement de ces stationnements avec des bornes de recharge pour véhicules électriques existent[22].

[18] Article L3261-3 à L3261-4 du code du travail
[19] Prise en charge des frais de carburant et d'alimentation des véhicules (prime carburant)
[20] Indemnités kilométriques, Urssaf
[21] Fiscalité environnementale relative aux véhicules, Gouvernement
[22] Infrastructures obligatoires de recharge des véhicules électriques, Service Public Entreprendre
Ces obligations ne s'appliquent qu'aux entreprises de plus de 250 salariés, au bilan annuel supérieur à 43 M€ par an et/ou au chiffre d'affaires supérieur à 50 M€.

➢ Restrictions de circulation dans certaines zones (obligatoire)

Selon la localisation des entreprises, les salariés peuvent être soumis à des contraintes d'accès. Elles visent à réduire l'usage des véhicules motorisés et/ou à accélérer le renouvellement du parc automobile et son verdissement (ZFE-m, voies de covoiturage, voies piétonnes, rues aux écoles, etc.).

Les déplacements automobiles des salariés

en île-de-France

39,2 %

des déplacements domicile-travail (moyenne nationale : 69,5 %) **dont**

57,7 % en grande couronne

32,9 % en petite couronne

9,4 % à Paris

37 min

Temps moyen par trajet

55 000 km

de voies routières

Taux de possession d'une automobile par les résidents

- **82,85 %** en grande couronne
- **63 %** en petite couronne
- **31,8 %** à Paris

Sources : INSEE RP2022, EGT H2020

CCI PARIS ILE-DE-FRANCE

I. L'AUTOMOBILE, UN MODE DE TRANPORT TOUJOURS INCONTOURNABLE

Bien que l'utilisation des transports en commun soit élevée dans la région, l'automobile demeure un moyen de transport incontournable, en particulier chez les habitants de la grande couronne. Ceux-ci sont les principaux utilisateurs de l'automobile pour leurs trajets domicile-travail (57,7 % d'entre eux). Les foyers situés dans ces départements sont 82,85 % à posséder au moins un véhicule. Pour nombre de salariés, son utilisation relève de la nécessité, en l'absence d'une offre de transport alternative fiable et devant parcourir des distances importantes pour accéder à leur lieu de travail.

La congestion routière, le stationnement, les restrictions de circulation ainsi que l'état du réseau routier sont autant de facteurs affectant les déplacements au quotidien. De plus, dans un contexte de tensions sur le pouvoir d'achat, ce moyen de transport s'avère être l'un des plus onéreux tant à l'acquisition qu'à l'entretien et au fonctionnement.

A. UN RÉSEAU ROUTIER FRANCILIEN EN MANQUE D'INVESTISSEMENTS

La qualité du réseau routier est une préoccupation pour les entreprises. Ce dernier revêt une importance décisive dans les liaisons intrarégionales et garantit la desserte fine des territoires, tant pour les marchandises que pour le transport de personnes. Or on observe un recul des investissements pour son entretien.

Dans un rapport de 2025, la Cour des comptes régionale alerte sur l'état du réseau routier francilien géré par l'État. Il représente 1 621 km[23] d'axes majeurs du réseau routier national. Ce dernier est décrit comme « ancien et en mauvais état, à rénover et moderniser »[24]. Ce sous-investissement est également pointé du doigt par les conclusions de la conférence Ambition France Transport de 2025, la « dette grise »[25] du réseau routier national ayant été estimée à 2,4 Md d'euros.

De plus, l'état des ouvrages d'art (ponts et tunnels) est régulièrement mis en cause depuis l'effondrement marquant du pont Morandi de Gènes en 2018. Dans la région, 34,2 % des ouvrages communaux présentent des désordres structurels significatifs ou majeurs[26]. La circulation est régulièrement impactée. Au niveau national, 23 % des élus des communes et intercommunalités indiquent avoir mis en place des restrictions de circulation en lien avec le mauvais état d'un ouvrage d'art[27].

[23] Réseaux routiers en Île-de-France, IPR
[24] Chambre régionale des comptes d'Île-de-France, La gestion du réseau routier de l'État en Île-de-France
[25] La « dette grise » désigne le cumul des retards d'entretien et de sous-investissement dans les infrastructures publiques, qui entraînera des coûts de réparation bien plus élevés à l'avenir.
[26] Cerema, L'état des ponts communaux en France, Novembre 2024.
[27] Sénat, Rapport d'information, au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable par la mission d'information sur les perspectives de la politique d'aménagement du territoire et de cohésion territoriale, sur le volet « suivi des recommandations de la commission de 2019 en matière de sécurité des ponts et des ouvrages d'art », Par M. Bruno BELIN

Enfin, dans son dernier rapport de 2025, l'Observatoire National de la Route (ONR)[28] souligne la baisse des dépenses d'investissement et de fonctionnement alloués à la route dans les plus grands départements. Bien que cette baisse ne soit pas considérée comme alarmante car résultant d'un surinvestissement lié à un rattrapage entre 2015 et 2021, il convient de rester attentif aux moyens engagés par les départements pour garantir la viabilité du réseau routier départemental.

Par ailleurs, le rapport de l'ONR met également en exergue les points de vulnérabilité du réseau face au changement climatique. Les principaux aléas qui lui sont imputables sont les inondations, le retrait-gonflement des argiles, les tempêtes ainsi que les fortes chaleurs et précipitations. Les conséquences vont des dégradations de chaussées jusqu'aux glissements de terrain aux dommages sur les ouvrages d'arts. Le mauvais état du réseau routier entraîne une hausse sensible des émissions de CO_2.

PRÉCONISATION 6 :
PRÉSERVER LE RÉSEAU ROUTIER FRANCILIEN

➔ Proposer un **programme pluriannuel d'investissements du réseau routier magistral afin de résorber la dette grise accumulée et de garantir un avenir durable aux routes d'Île-de-France**

Ce programme pourrait être discuté dans le cadre d'une conférence associant l'État, les acteurs de l'aménagement territorial et les acteurs économiques.

B. UNE CONGESTION ROUTIÈRE COÛTEUSE POUR LES ENTREPRISES

A Paris, selon le Traffic Index 2024 réalisé par la société TomTom, le temps moyen perdu par les automobilistes dans les bouchons s'élève à 101 heures par an et près de 60 heures par an à l'échelle de l'agglomération parisienne[29]. Ce temps perdu affecte la ponctualité des salariés, le temps de travail utile, ainsi que la disponibilité des professionnels et des chefs d'entreprise.

Par ailleurs, la congestion routière génère de la pollution, qui induit une dégradation de la qualité de l'air avec des impacts humains et financiers de santé publique.

La principale étude citée en référence visant à quantifier les incidences de cette congestion routière remonte à 2014[30]. Le coût annuel de l'enlisement routier en France y était estimé à 17 Md d'euros et une prévision à 22 Md d'euros en 2030 était avancée. Compte tenu des différentes évolutions en matière de restriction de circulation et de rééquilibrage de la place de la voiture dans les centres urbains, une nouvelle évaluation de ces coûts apparaît nécessaire pour mieux quantifier les enjeux et envisager des pistes d'amélioration.

[28] Rapport 2025 de l'Observatoire National des Routes, Décembre 2025
[29] TomTom Traffic Index 2024
[30] INRIX, Embouteillages : une facture cumulée de plus de 350 milliards d'euros pour la France sur les 16 prochaines années, 14 octobre 2014

Pour tenter d'endiguer le phénomène, la Région Île-de-France avait lancé en mars 2017 un plan « anti-bouchons »[31] avec la promesse d'un investissement de 250 millions d'euros pour traiter les principaux points de congestion. Un plan « routes de demain » lui a succédé en 2022[32].

PRÉCONISATION 7 :
PRENDRE EN COMPTE LES CONSÉQUENCES ÉCONOMIQUES DE LA CONGESTION ROUTIÈRE

➔ **Actualiser** les données disponibles concernant les **coûts de la congestion routière**

Il est utile de mieux appréhender l'incidence des embouteillages sur l'activité économique, particulièrement en ce qui concerne les trajets domicile-travail, afin de favoriser la prise de conscience et d'identifier plus finement les leviers d'actions.

➔ **Faire le bilan du plan « routes de demain » de la Région**

Les projets d'infrastructures de transport routier présentés dans le SDRIF-E sont prioritaires pour fluidifier la circulation.

C. DES DIFFICULTÉS CROISSANTES POUR LE STATIONNEMENT DES SALARIÉS MOTORISÉS

Pour rappel, de nombreux salariés sont contraints d'utiliser un véhicule personnel car l'amplitude horaire des transports en commun ou l'éloignement de certains lieux de travail des gares ne leur permettent pas de pouvoir les emprunter.

Plusieurs situations sont observées en Île-de-France :

- **Certaines entreprises proposent à leurs salariés des emplacements de stationnement** sur leur emprise. Cependant, cette offre est de plus en plus réglementée dans une volonté de limiter l'usage de la voiture. En Île-de-France, le Plan des Mobilités de la Région impose des quotas maximums de stationnement en fonction de la surface de plancher des nouveaux bâtiments tertiaires et selon les territoires d'implantation (d'1 place pour 45 m² en grande couronne à 1 place pour 300 m² à Paris)[33]. Ces seuils ne sont pas toujours adaptés à l'activité de certaines entreprises, notamment celles dont les salariés travaillent en horaires décalés.

> **« Nos salariés prennent beaucoup d'amendes [...] certains disent ouvertement : « je ne veux plus travailler sur ce secteur-là ».**
>
> Camille Lassalle,
> directrice des ressources humaines,
> Guilbert Propreté

- **Dans les environnements urbains denses, beaucoup d'employeurs ne disposent pas d'espaces de stationnement**. C'est souvent le cas des commerces, des restaurateurs mais aussi des entreprises du bâtiment et des travaux publics (BTP) dont les salariés sont mobiles. Ils dépendent donc des politiques locales, lesquelles apparaissent morcelées selon les communes.

[31] Plan anti-bouchons, Région Île-de-France
[32] https://www.iledefrance.fr/toutes-les-actualites/route
[33] Plan des mobilités en Île-de-France, axe 9, action 9.3

Un des principaux leviers de soutien de l'activité pour les collectivités reste d'offrir des facilités tarifaires de stationnement pour les professionnels en voirie ou dans les parkings en ouvrage. La Ville de Paris propose deux cartes d'abonnement à tarifs préférentiels, pour les professionnels sédentaires dont l'activité est située à Paris et pour les professionnels mobiles dont les salariés sont amenés à se rendre chez leurs clients dans Paris. Cependant, certains secteurs d'activité en restent exclus, c'est notamment le cas de la majorité des entreprises des Travaux Publics travaillant à Paris qui ne peut bénéficier de la carte Pro-Mobile. D'autres villes proposent des offres pour les professionnels, comme la commune de Neuilly-Plaisance en Seine-Saint-Denis qui met à disposition un espace de stationnement gratuit à destination des commerçants de la ville[34]. Néanmoins, ce type d'initiative reste isolé dans des territoires où le foncier disponible est rare.

Au-delà des tarifs, il peut également y avoir des difficultés quant au type de stationnement disponible en surface de taille suffisante pour des camionnettes, souvent utilisées pour covoiturer les salariés ne pouvant pas emprunter les transports en commun. La réduction du nombre de places de stationnement en surface pour les professionnels au profit de places en souterrain n'est pas une solution adaptée à un certain nombre de secteur, en particulier celui des Travaux Publics, en raison du gabarit des véhicules.

- **Pour les salariés de grande couronne dont l'entreprise est proche d'une gare, la solution des parkings relais est à favoriser** afin d'encourager les mobilités durables et le rabattement des automobilistes vers les transports en commun. Plus de 106 000 places existent en 2022 dans un rayon de 500 m des gares. 23 300 de ces places sur 79 sites sont labellisées par IDFM sous l'appellation de « parkings relais », et permettent de stationner à des tarifs préférentiels pour les abonnés Navigo. 30 000 places doivent être mises en service en 2030[35]. La demande de report modal est soutenue. De ce fait, certains parkings relais sont déjà saturés. En Seine-et-Marne, par exemple, plusieurs parkings atteignent des taux d'occupation très élevés, notamment ceux de Longueville ou de Meaux nord.

PRÉCONISATION 8 :
AMÉLIORER LES POLITIQUES DE STATIONNEMENT POUR LES SALARIÉS CONTRAINTS D'ÊTRE MOTORISÉS

➔ **Adapter les quotas de stationnement imposés** pour les constructions tertiaires dans le plan des mobilités de la Région Île-de-France

Il s'agit de prendre en compte les critères liés au nombre d'emplois, à la densité territoriale et aux horaires de travail afin de ne pas pénaliser les salariés.

➔ **Favoriser** systématiquement **le report modal depuis la voiture vers les transports en commun** en poursuivant le développement des **parkings relais**

L'ajustement des capacités de certains parkings relais de grande couronne, ainsi que le développement de nouvelles offres sont prioritaires afin de permettre largement le report modal vers les transports en commun. Les territoires à forte possession de véhicule sont à cibler prioritairement.

➔ **Proposer la généralisation** d'un **tarif de stationnement préférentiel** à destination des **salariés** en **horaires décalés** dans les zones urbaines

[34] Services aux entreprises, Ville de Neuilly-Plaisance
[35] Schéma Directeur des Parkings Relais, Île-de-France Mobilités, 2022

II. UNE TRANSITION DES MOBILITÉS ROUTIÈRES À POURSUIVRE

Le transport routier est aujourd'hui le premier secteur contributeur aux émissions de CO_2. Néanmoins, la transition environnementale vers des véhicules décarbonés est bien engagée. La part des ventes de véhicules électriques et hybrides connaît une hausse significative ces dernières années, portée par une offre de plus en plus complète.

De plus, dans un contexte d'incertitude et d'inflation du coût de l'énergie liés aux conflits géopolitiques, l'électrification des pratiques automobiles est avancée par l'État comme une stratégie de résilience économique et d'amélioration du pouvoir d'achat des automobilistes. Si les véhicules électriques bénéficient d'une fiscalité plus avantageuse, des surcoûts demeurent et ce type de véhicule ne répond pas à tous les besoins.

A. UN PARC AUTOMOBILE FRANCILIEN EN TRANSFORMATION

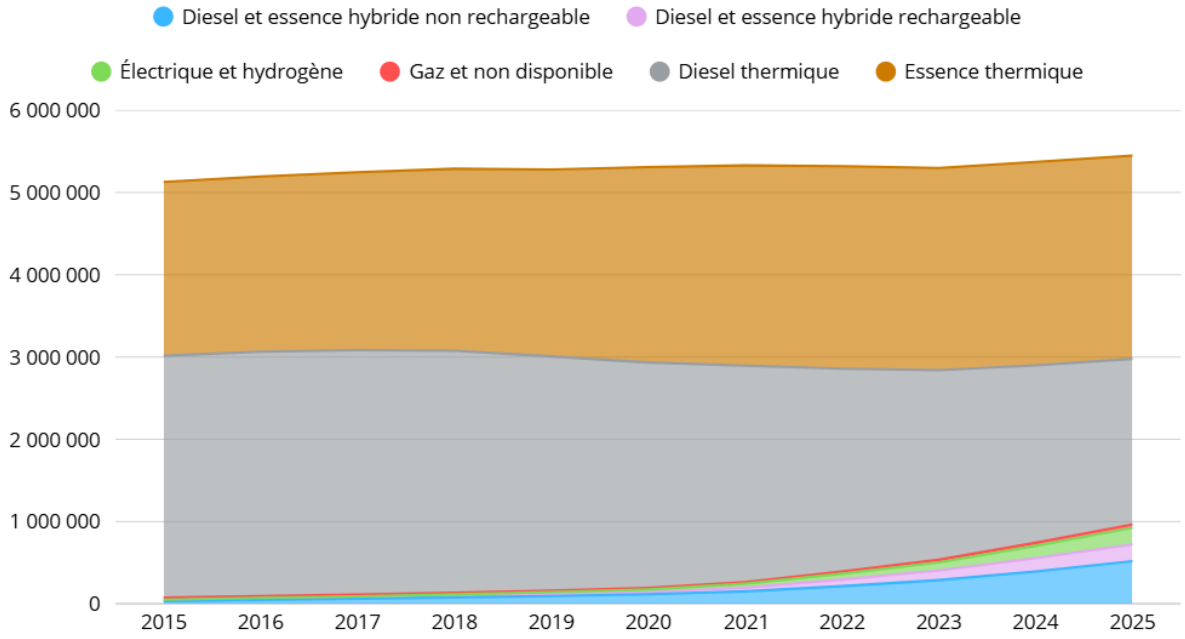
Le parc automobile français continue de croître. Au 1er janvier 2025, 39,7 millions de véhicules (voitures particulières + véhicules utilitaires) étaient en circulation (en hausse de 7,81 % depuis 2015), dont 5,4 millions en Île-de-France (en hausse de 5,7 %)[36]. Cependant, **sa composition a fortement évolué depuis 2015**. **Les motorisations essence, hybrides et électriques ont particulièrement progressé**. En Île-de-France, les véhicules classés Crit'Air 1 ont vu leur volume multiplié par 5. La proportion de véhicules correspondant aux classes Crit'Air E (électriques et hydrogène) a été multipliée par 23. Le réseau de bornes de recharge pour véhicules électriques, quant à lui, a été multiplié par 8 depuis 2020. La Région compte en juin 2026 environ 34 000 points de recharge. Cependant, selon les bornes et leur exploitant, le coût de la recharge peut fortement varier. Par exemple, une enquête[37] met en avant que dans les Hauts-de-Seine, ils s'échelonnent de 0,270 €/kWh à 0,960 €/kWh pour un autre opérateur, soit un écart de 255 %. De plus, la plupart des bornes ne permettent pas d'avoir accès aux informations relatives au coût du kWh avant la recharge.



[36] Données sur le parc automobile français au 1er janvier 2025, SDES

[37] Recharge publique des véhicules électriques : la loterie des tarifs, Consommation Logement Cadre de Vie, juin 2026

Évolution de la répartition des véhicules selon leur motorisation en Île-de-France



Source : SDES

Ces évolutions sont notables mais les véhicules à faibles émissions ne représentent encore qu'une part mineure du parc global en circulation. **Les mesures d'accompagnement doivent donc se poursuivre et évoluer pour créer un contexte favorable à l'accélération des transitions.**

Plusieurs dispositifs ont été mis en place pour aider les particuliers à s'équiper de véhicules à faibles émissions. Le dispositif « coup de pouce véhicule particulier électriques »[38] permet aujourd'hui, sous conditions de revenus, de bénéficier d'une aide à l'achat pour un véhicule électrique éligible, jusqu'à 7 700 €[39]. Un dispositif de *leasing* social vise, quant à lui, à ce que les particuliers puissent louer une voiture électrique pour une durée de 3 ans[40].

Par ailleurs, les constructeurs automobiles mettent sur le marché des modèles électriques plus accessibles à l'instar de la Renault 4 E-Tech ou la Citroën e-C3. Ce dernier modèle est même le troisième le plus vendu en France en 2025, avec 16 223 unités écoulées après seulement six mois de commercialisation. Ce modèle neuf représente un coût d'environ 13 000 €, en cas d'éligibilité maximale aux aides disponibles.

[38] Depuis le 1er juillet 2025, le dispositif « coup de pouce véhicule particulier électrique » remplace le « bonus écologique ».
[39] Jusqu'à 5 700€ + 2 000 € si la batterie du véhicule est fabriquée en Europe. Il s'inscrit dans le cadre du dispositif des certificats d'économie d'énergie (CEE).
[40] Le montant de l'aide correspond à 29 % du coût du véhicule, dans la limite de 9 000 €. Un bonus de 500 € peut être accordé si le moteur est fabriqué dans l'EEE.

Enfin, l'aide apportée aux entreprises pour la transition de leur flotte est un vecteur efficace pour contribuer à la décarbonation globale des mobilités routières. En effet, ce sont les principaux acquéreurs de véhicules neufs en France en 2024. Elles représentent 52,6 % des volumes achetés à l'échelle nationale et 56,7 % des acheteurs de véhicules électriques[41]. Étant donné qu'elles conservent en moyenne leurs véhicules pendant trois ans, ce sont elles qui alimentent le plus gros du marché de l'occasion, lequel représente les trois quarts des achats de voitures particulières.

Un grand nombre de salariés franciliens dépend donc fortement des achats réalisés par les entreprises. Or, la fiscalité sur les flottes d'entreprises évolue fréquemment et atteint un niveau de complexité[20] ne favorisant pas la prise de décision.

À compter du 1er septembre 2026 et pour les quatre prochaines années, une nouvelle aide à l'achat est mise en place, utilisant les certificats d'économie d'énergie, **afin de financer l'acquisition d'un véhicule électrique d'occasion pour les professionnels**. **Par ailleurs, l'instabilité réglementaire concernant la mise en œuvre des zones à faibles émissions a créé une situation d'attentisme de nombreux usagers** ne possédant qu'un véhicule et ayant besoin de perspectives claires quant aux règles et au calendrier de mise en place des restrictions de circulation avant d'investir.

PRÉCONISATION 9 : ACCOMPAGNER LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE AUTOMOBILE

➔ **Clarifier** et **stabiliser** les **dispositifs** en faveur de **l'achat** et de la **location** de **véhicules à faibles émissions**

Ils ont régulièrement changé de modalités et d'appellations, ne facilitant pas leur appropriation par les bénéficiaires. Ces modalités doivent être stabilisées.
Les aides à l'achat de véhicules d'occasion et le *leasing* social doivent être maintenus car elles correspondent aux pratiques majoritaires de salariés (80 % du marché de l'automobile repose sur les ventes d'occasion).

➔ **Simplifier la lisibilité de la fiscalité** concernant les **flottes de véhicules d'entreprise**, en remplaçant les différentes taxes par un **prélèvement unique**

Cette mesure est actuellement à l'étude par les services de l'État. Le dispositif devra rester incitatif à l'achat de véhicules à faibles émissions, sans augmentation de fiscalité. De plus, il conviendra de garantir ce cadre pour plusieurs années afin de donner la visibilité nécessaire aux entreprises pour engager leurs investissements.

➔ **Offrir de la visibilité** aux entreprises, comme aux particuliers, concernant le **calendrier de la ZFE-m en Île-de-France**

Les dérogations accordées selon certains critères, concertés avec les organisations professionnelles, doivent rester en place. Le calendrier des prochaines restrictions, notamment l'interdiction des véhicules diesels, doit être adapté en fonction de l'évolution de l'offre constructeur et de l'évolution du parc, tout en gardant bien à l'esprit que les véhicules classés Crit'Air 2 représentent encore près de 29 % des véhicules en circulation en Île-de-France.

[41] SDES, 2025

B. LA SITUATION PARTICULIÈRE DU VÉHICULE DE FONCTION

Ces véhicules peuvent être utilisés à des fins professionnelles comme personnelles, notamment pour le trajet entre le domicile et le lieu de travail. C'est aussi une manière de rétribuer les salariés en leur proposant un complément de rémunération en nature bénéficiant d'un régime fiscal avantageux.

Toutefois, celui-ci a été modifié récemment[42]. Les nouvelles règles applicables au 1er février 2025 changent les barèmes d'exonération des trois régimes de taxation prévus. La part forfaitaire d'usage privé soumise au régime des avantages en nature augmente de 40 %, rendant les véhicules de fonction moins intéressants financièrement.
Cela étant, cette pratique reste très ancrée dans les entreprises comme un outil de fidélisation et un marqueur de position sociale apprécié des cadres.

Le nombre de véhicules concernés reste significatif (entre 1,2 et 2,1 millions de véhicules de fonction en France) et la portée symbolique de leur intégration dans la démarche de verdissement des mobilités routières est importante.



des chefs d'entreprise franciliens mettent des véhicules de fonction à disposition de certains de leurs salariés.

Source : enquête CCIR, mars 2026

« Un véhicule personnel ça peut coûter 5 000 à 10 000 € par an. Peu sont prêts à renoncer au véhicule de fonction si aucune compensation n'est proposée ».

Jean Bouzid,
responsable d'agence Eurovia, membre élu de la CCIR

De plus, les attentes de salariés évoluent. Certains seraient prêts à renoncer au véhicule de fonction par choix ou par contrainte (par exemple, sans stationnement à domicile) si d'autres formes d'avantages leur étaient proposées.

Des évolutions mériteraient d'être étudiées incluant d'autres solutions de mobilité qu'une automobile.

Selon France Vélo, plus de 20 000 vélos de fonction seraient en service en France[43]. Les entreprises des secteurs de la banque et des assurances sont les plus nombreuses à les avoir adoptés, comme BNP Paribas ou la Caisse d'Épargne. D'autres catégories d'entreprises de taille intermédiaire sont également engagées. Toutefois, la pratique des vélos de fonction reste bien moins développée que dans d'autres pays européens : moins de 1 % des salariés français sont éligibles à un vélo de fonction contre 27 % en Belgique et 37 % en Allemagne.

[42] Arrêté du 25 février 2025 relatif à l'évaluation des avantages en nature pour le calcul des cotisations de sécurité sociale des salariés affiliés au régime général et des salariés affiliés au régime agricole
[43] Rendre le vélo accessible à tous via les employeurs, Présentation des travaux du groupe de travail, juin 2025, France Vélo Filière économique

PRÉCONISATION 10 : ACCOMPAGNER L'ÉVOLUTION DE LA PRATIQUE DES VÉHICULES DE FONCTION

➔ **Proposer un cadre fiscal et social** permettant aux entreprises qui le souhaitent de mettre à disposition des salariés des **alternatives au véhicule de fonction**

Levier 3

Accompagner l'essor des mobilités alternatives



Quels dispositifs réglementaires s'appliquent aux entreprises ?

➢ Forfait Mobilités Durables (FMD) (facultatif)

Mis en place par la loi LOM en 2020, il remplace l'Indemnité Kilométrique Vélo, créée en 2015. Il s'agit d'un dispositif facultatif à destination des entreprises qui souhaitent contribuer au financement des déplacements de leurs salariés via des mobilités alternatives à la voiture individuelle, dans le cadre des déplacements entre la résidence et le lieu de travail[44].

Modes de transports éligibles au FMD (au choix par l'employeur) :

- le vélo personnel, y compris à assistance électrique,
- le covoiturage en tant que passager et en tant que conducteur,
- les transports publics hors abonnement,
- les engins de déplacements motorisés personnels (trottinettes, monoroues, gyropodes, etc.),
- l'autopartage de véhicules à faibles émissions,
- les engins de déplacements personnels, cyclomoteurs et motocyclettes en location ou libre-service.

Le montant accordé n'est pas plafonné. Cependant, la part exonérée de cotisations sociales et d'impôt sur le revenu pour les salariés est de :

- 600 € par an et par salarié, dont au maximum 300 € de prime carburant ;
- 900 € par an et par salarié, pour ceux bénéficiant également de la prise en charge de leur abonnement aux transports publics.

S'il est mis en place dans l'entreprise, le FMD doit s'appliquer de manière équivalente à l'ensemble du personnel pouvant en bénéficier. Il est versé directement par les employeurs ou mis à disposition via des « titres-mobilité », émis par une société spécialisée.

➢ Stationnement vélo (obligatoire)

Si des obligations pour le stationnement des véhicules motorisés sont insérées dans le règlement du PLU, des règles doivent être intégrées également pour les vélos dans les immeubles d'habitation et de bureaux. Il est possible de ramener le ratio de stationnement pour les véhicules motorisés à une aire en contrepartie de la création d'infrastructures ou d'aménagements d'espaces permettant le stationnement sécurisé d'au moins six vélos par aire[45].

Le Plan des Mobilités d'Île-de-France impose une place de stationnement minimum pour 70 à 100 m² de plancher pour les immeubles de bureau neufs ou rénovés et équipés d'un parc de stationnement automobile. Cette disposition est traduite dans les PLU.

[44] Forfait Mobilités durables (FMD), Service Public Entreprendre
[45] C. urb. art L 151-30, L 151-30-1, L 152-6-1

Les mobilités alternatives des salariés

en île-de-France

4 % des déplacements se font à vélo (+ 100 % depuis 2019)

- **9,3 %** à Paris
- **4,3 %** en petite couronne
- **1,4 %** en grande couronne

7,1 %
des déplacements se font à pied



Temps moyen par trajet à vélo

21 min

13 min



Temps moyen par trajet à pied





10 000
trajets covoiturés par jour via une application





9 036 km
de voies cyclables dont 3 519 km de pistes cyclables
(+ 50 % depuis 2018)

Sources : RPC, INSEE RP2022, EGT H2020

CCI PARIS ILE-DE-FRANCE

I. LES MOBILITÉS ALTERNATIVES EN PLEIN ESSOR

L'usage des mobilités alternatives est en augmentation ces dernières années. Les préoccupations environnementales et de santé, ainsi que les problématiques de pouvoir d'achat liées aux récentes crises inflationnistes ont contribué à la hausse de l'utilisation d'autres formes de mobilité par les salariés. Les attentes sociétales liées aux déplacements, à l'organisation du travail et de la vie personnelle prennent davantage de place dans les choix modaux. La pratique du télétravail, plus largement répandue aujourd'hui, a pu changer la manière dont certains abordent leurs déplacements en recentrant une partie d'entre eux sur des distances et des temps réduits, dans leur quartier ou leur ville.

Les collectivités locales sont en première ligne pour accompagner ces transformations et créer un cadre favorable.

A. UNE PRATIQUE DU VÉLO EN PROGRESSION MAIS CONTRAINTE PAR LES INFRASTRUCTURES

Le nombre de déplacements à vélo a augmenté de 28 % entre 2010 et 2020, passant de 650 000 à 830 000 par jour[46]. La fréquentation des aménagements cyclables est élevée dans les zones denses. Selon l'Institut Paris Région (IPR), aujourd'hui davantage de déplacements se font à vélo plutôt qu'en voiture à Paris[47].

La pratique du vélo est plébiscitée par un nombre croissant de salariés depuis une dizaine d'années, en complément ou en remplacement de l'utilisation des transports en commun ou de la voiture. La part des déplacements domicile-travail effectués à vélo dans la capitale a presque doublé en quelques années. Sa part modale régionale reste modeste (4 %), mais est en forte progression (+100 % depuis 2019).

Cette hausse est en partie portée par le développement d'infrastructures dédiées (pistes et voies cyclables, stationnement, etc.), aménagées par les collectivités. Le nombre de voies cyclables a doublé dans la région depuis 2018 mais des disparités subsistent entre zones denses et territoires périurbains ou ruraux moins aménagés. La crise du covid a joué un rôle d'accélérateur. Les questions sanitaires et de bien-être ont guidé de nombreux salariés vers le vélo. Les plans vélos des collectivités déjà en place ont été accélérés, profitant de la crise sanitaire pour expérimenter un urbanisme dit « tactique »[48], tels que des aménagements cyclables temporaires appelés « coronapistes », dont certains ont été pérennisés.

Par ailleurs, la Région Île-de-France est dotée d'un plan vélo depuis 2017 avec pour ambition la création d'un réseau régional unifié de 11 itinéraires : le réseau Vélo Île-de-France (VIF). Des aménagements sont déjà en service mais un grand nombre reste à réaliser d'ici 2030.

[46] EGT H2020, OMNIL
[47] Enquête EMG, L'Institut Paris Région
[48] L'urbanisme « tactique » est une approche participative, temporaire et à petite échelle visant à transformer rapidement et de manière flexible les espaces urbains pour mieux répondre aux besoins des habitants. Les collectivités peuvent ainsi tester rapidement des aménagements urbains temporaires sans engager de lourds investissements.

Beaucoup d'entreprises constatent encore le manque d'aménagements cyclables sécurisés pour accéder à leur site. Elles observent également une sur-accidentalité chez les salariés cyclistes. En France, entre 2019 et 2025, la mortalité à vélo a augmenté de 37 %, bien plus que l'ensemble des autres modes de transport[49]. En 2024, en Île-de-France, 1 737 cyclistes ont été blessés, quel que soit le motif de déplacement et 12 furent tués. Près d'un blessé routier sur 10 est cycliste.

> **« Les mobilités douces représentent la majorité de nos déclarations d'accidents de trajet ».**
>
> Elodie Zinck-Declety,
> directrice des ressources humaines, Geodis.

La sécurité est une question de premier plan pour les entreprises.

> **« Même quand ils sont stationnés devant notre entrée, nous nous faisons voler nos vélos ».**
>
> Sylvie Beedham,
> responsable de site, Allianz France

Au-delà des pistes dédiées, **le stationnement cyclable est également une problématique de premier plan**. D'abord, il doit être présent en nombre adéquat. Ensuite, il doit être protégé afin de décourager les vols de vélos dont 27 % déclarés au niveau national le sont en Île-de-France.

Si de plus en plus d'entreprises prévoient des emplacements vélo, beaucoup, notamment dans la zone dense de l'agglomération parisienne, n'en ont pas la possibilité.

Pour les salariés ayant de longs trajets, **le vélo peut-être une solution de rabattement vers les transports en commun**. À ce titre, l'offre de parkings relais pour vélo continue de s'étoffer : plus de 30 000 sont déjà disponibles et près de 140 000 places doivent être proposées l'horizon 2030.

Les vélos partagés peuvent aussi constituer une bonne option pour les trajets domicile-travail. En effet, certaines entreprises ne peuvent pas proposer de stationnement et certains salariés n'en disposent pas non plus à leur domicile. Certains ne souhaitent pas s'équiper d'un vélo personnel par peur du vol, tandis que d'autres privilégient la flexibilité offerte par cette solution.

L'offre de vélos en libre-service en Île-de-France est principalement constituée par Vélib'. Il compte environ 20 000 vélos répartis sur plus de 1 500 stations. Depuis 2018, des vélos électriques sont disponibles. Entre 110 000 et 142 000 courses sont réalisées chaque jour. Cependant, le service connaît régulièrement des dysfonctionnements et son rayon d'action se limite à Paris et 65 communes. D'autres services existent comme VélO2 dans l'agglomération de Cergy-Pontoise. Des services privés en *free floating* (sans station) sont disponibles à Paris comme Dott, Lime ou Voi et exploitent 3 000 à 6 000 vélos électriques.

[49] Baromètre mai 2026, ONISR

PRÉCONISATION 11 :
CRÉER UN CADRE FAVORABLE À LA PRATIQUE DU VÉLO PAR LES SALARIÉS

➔ Prioriser la résolution des **discontinuités d'itinéraires cyclables** vers les **principales zones d'emploi**

IDFM vient d'annoncer un plan un plan de 70 M€ sur 4 ans afin de traiter 22 points prioritaires. Il faut poursuivre les investissements dans le réseau cyclable francilien afin de créer des continuités sécurisées pour la desserte des zones d'emploi

L**a sécurisation des trajets est un enjeu essentiel pour les chefs d'entreprise** encore souvent réticents à l'usage du vélo par leurs salariés compte tenu de l'accidentalité observée.

➔ **Accroître l'offre publique** de **stationnement vélo** en prenant en compte les besoins des salariés

Le nombre de stationnements en voirie et leur sécurité s'avèrent insuffisants dans certains quartiers à forte concentration d'emplois. Les solutions doivent être étudiées en fonction des zones et de l'espace disponible : création de Vélobox sécurisées, aménagement de stationnements vélo dans les parkings souterrains publics, etc. Cette dernière option étant également une manière de valoriser ces espaces par endroits sous-utilisés.

➔ **Faciliter l'extension et le déploiement** de services de **vélos partagés** dans les zones d'emploi

Leur installation au cœur de zones d'emploi peut notamment constituer une offre alternative pertinente afin d'assurer les liaisons vers les gares du réseau structurant de transport en commun.

B. UNE VOLONTÉ RÉGIONALE DE DÉVELOPPER LE COVOITURAGE

En tant que partage d'une voiture particulière entre plusieurs personnes effectuant le même trajet, cette solution génère un bénéfice économique via la mutualisation des moyens et des coûts ainsi qu'un bénéfice environnemental, d'occupation de l'espace et de temps, grâce à la réduction du nombre de véhicules en circulation.

Cette mutualisation des usages automobiles est mise en avant comme un levier de rationalisation et de décarbonation des mobilités routières. Le baromètre de l'autosolisme[50] 2025 publié par Vinci Autoroutes[51] révèle qu'en moyenne 75,4 % des conducteurs franciliens voyagent seuls dans leur véhicule. L'Île-de-France se positionne comme l'une des régions où ce taux est le plus faible.

[50] L'autosolisme désigne l'action de se déplacer seul à bord d'un véhicule motorisé, comme une voiture, sans aucun passager
[51] Baromètre autosolisme 2025 | VINCI Autoroutes

Le covoiturage peut être facilité par l'entreprise grâce à un réseau de mise en relation interne ou une application dédiée. Toutefois, il est le plus souvent organisé par les salariés eux-mêmes de manière informelle ou via une application de mise en relation entre particuliers. Environ 96 % des trajets covoiturés le sont de manière informelle[52], entre collègues, voisins ou membres de la famille. De ce fait, il est difficile de mesurer avec précision cette pratique.

Les seuls chiffres disponibles sont ceux du registre de preuve de l'État[53] qui recense les données remontées des **plateformes de covoiturage**. Celles-ci s'adressent surtout aux personnes ne se connaissant pas, souhaitent monétiser leurs trajets, bénéficier de subventions ou qui se déplacent de manière plus occasionnelle par ce moyen. 3,7 millions de voyageurs ont ainsi été comptabilisés en Île-de-France en 2025. Les trajets sont en moyenne de 21 km et 22 minutes. Ils ont permis d'économiser 15 229 tonnes de CO_2[54].

IDFM organise deux services publics de covoiturage pour les habitants de la région en mettant en avant l'intérêt intermodal d'une telle pratique avec les transports en commun. Une plateforme unique de covoiturage par réservation a été lancée au début de l'année 2026 avec une application dédiée : « covoit IDFM ». De plus, un service de lignes de covoiturage dont la première ligne est opérationnelle depuis mi-2025 est proposé. Le principe consiste à mettre en place des lignes fixes matérialisées par des arrêts physiques auxquels le passager se rend au bord de la chaussée pour trouver un conducteur. Quatre lignes sont en service entre l'Essonne et les Yvelines, sur le plateau de Saclay et jusqu'à Boulogne-Billancourt.

Par ailleurs, depuis fin 2024, des voies réservées au covoiturage ont été aménagées sur certains axes routiers à l'initiative de la Ville de Paris et de l'État (A1, A13 et boulevard périphérique). Elles sont actives à certaines heures du matin et du soir. **Pour la CCIR, si ces voies peuvent offrir un gain de temps pour leurs usagers, elles présentent un risque d'accroissement de la congestion sur les autres voies.** Il est donc important de poursuivre les expérimentations et d'en évaluer les impacts. En tout état de cause, le soutien aux voies de covoiturage sur les routes franciliennes doit faire la part des choses entre les axes bénéficiant d'infrastructures routières parallèles pouvant « absorber » les reports de circulation et ceux dont les territoires souffrent d'une offre de mobilité faible.

Enfin, l'autopartage apparait moins adapté pour des déplacements entre le domicile et le lieu de travail. Certaines entreprises proposent ce type de service afin de mutualiser les usages de leurs flottes de véhicules de service. Les initiatives vouées à développer l'autopartage de véhicules au sein des entreprises, ont cependant jusqu'à présent peu de succès en raison du coût trop élevé et du manque de souplesse de la mise en œuvre. En effet, ces véhicules doivent le plus souvent être restitués à leur emplacement initial en fin de location et la tarification souvent à plusieurs dizaines d'euros de l'heure n'est pas très attractive pour un déplacement domicile-travail. Cette faible attractivité pourrait être compensée par la création de places de stationnements dédiées. **La CCIR préconise d'étudier les modalités pour favoriser l'autopartage en entreprise à travers notamment la souscription à des abonnements groupés pour les opérateurs externes ou l'aide à l'achat de flotte en interne.** Il sera également intéressant d'étudier les possibilités offertes pour les entreprises et les salariés du service public d'autopartage qu'IDFM s'apprête à mettre en place en 2027.

[52] Comprendre le covoiturage quotidien en France | Observatoire.covoiturage.gouv.fr
[53] Registre de preuve de covoiturage
[54] Comprendre le covoiturage quotidien sur votre territoire | Observatoire.covoiturage.gouv.fr

PRÉCONISATION 12 :
ÉLARGIR L'OFFRE DE COVOITURAGE POUR LES SALARIÉS

➔ **Privilégier la desserte des zones d'emploi** dans l'extension du réseau de lignes de **covoiturage organisé par IDFM**

Le développement du covoiturage représente une solution rapide à mettre en œuvre avec des investissements limités permettant de rendre la mobilité de certains salariés dont le domicile n'est pas desservi par les transports en commun plus facile et moins coûteuse.

Un bilan des 4 premières lignes organisées par IDFM permettra de confirmer leur usage pour des déplacements domicile-travail.

➔ **Créer** des **espaces de covoiturage** au sein **des pôles d'échanges**

Le covoiturage a une vocation intermodale. **Il peut contribuer à relier des espaces moins bien desservis à des pôles de transports afin de permettre le rabattement vers les transports en commun.**

II. UN ACCOMPAGNEMENT DES SALARIÉS

Le vélo et la marche notamment contribuent à la santé et au bien-être des salariés. Plus généralement, les mobilités alternatives peuvent contribuer à mieux maîtriser les dépenses de mobilité engagées par l'entreprise et le salarié. Enfin, ce type de mobilité répond aux objectifs de RSE et de décarbonation des organisations.

Face à ces évolutions, les entreprises peuvent chercher à attirer un public réceptif aux mobilités alternatives. Des dispositifs sont proposés leur permettant de promouvoir les mobilités durables de leurs salariés. Cependant ceux-ci restent mal connus et peu utilisés. Il semble nécessaire d'en simplifier le cadre et mettre en valeur les exemples d'entreprises déjà engagées.

A. LE FORFAIT MOBILITÉS DURABLES, UN DISPOSITIF PEINANT À TOUCHER SA CIBLE

En premier lieu, **le FMD est le principal dispositif de soutien direct mis en place par l'État pour favoriser une prise en charge par les employeurs des déplacements de leurs salariés via des mobilités alternatives à la voiture individuelle** (cf. page 42). **Toutefois, une proportion limitée d'entreprises y a recours.**

Au niveau national, le ministère des transports, en collaboration avec l'Ademe, établit depuis 2021 un baromètre annuel à partir d'enquêtes. Celui-ci révèle dans sa dernière édition (2025) que 8 entreprises sur 10 ne connaissent pas le FMD. Pour celles l'ayant mis en place, dans 9 cas sur 10 le vélo est éligible et dans 7 cas sur 10 le covoiturage. D'autres modes de transport y sont éligibles mais moins souvent pris en charge par l'employeur : le vélo de location dans 7 cas sur 10, la trottinette électrique dans 6 cas sur 10. Les véhicules en autopartage ne sont pris en charge que dans 3 cas sur 10.

Les données présentées par ce baromètre ne permettent pas d'avoir une vue spécifique par région. La CCIR a réalisé une enquête auprès des entreprises franciliennes[55].



des entreprises franciliennes déclarent ne pas avoir mis en place le FMD.

Source : enquête CCIR, mars 2026

« Le coût de la gestion administrative du FMD dépasse parfois celui du montant alloué aux salariés qui en bénéficient ».

Pierre-Yves Bigot,
directeur mobilité internationale et coordinateur santé, Groupe Vinci

Cette enquête révèle que le manque de besoin exprimé par des salariés se rendant essentiellement sur leur lieu de travail en voiture ou en transport en commun (68 %) ou les difficultés à comprendre le cadre réglementaire (18 %) sont autant d'éléments qui freinent sa mise en place.

Les nombreux changements quant aux montants maximums allouables aux salariés en exonérations de charges et aux modalités de déclaration ont vraisemblablement complexifié l'appropriation du dispositif par les entreprises.

Du côté des salariés, selon l'étude Worklife[56], plus de 87 % n'ont pas entendu parler du FMD alors que 72 % des sondés disent vouloir se tourner vers les mobilités « douces » (vélo, trottinette électrique…) ou alternatives (covoiturage).

Quelques démarches inspirantes :

L'apporteur de solution BeeToGreen met en place une plateforme sur laquelle les salariés peuvent dépenser la somme leur étant allouée par leur entreprise dans le cadre du FMD pour l'acquisition d'un vélo ou divers équipements liés à la mobilité durable. La gestion des justificatifs est externalisée pour l'entreprise.

De nombreux salariés du siège social de Saint-Gobain utilisent le FMD sur une carte de paiement mise à disposition par un prestataire.

[55] Voir supra note 8
[56] « Crise sanitaire et mobilités des salariés dans les grandes agglomérations », novembre 2020

PRÉCONISATION 13 :
RENFORCER L'EFFICACITÉ DU FORFAIT MOBILITÉS DURABLES

➔ **Renforcer l'information des employeurs sur le FMD**

➔ Le rendre **plus opérationnel** en encourageant l'utilisation du **« titre mobilité »**

Le titre mobilité est l'un des outils facultatifs mis en place dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités. Il fonctionne sur le même modèle que le ticket restaurant : chaque salarié se voit allouer une somme qu'il peut utiliser pour prendre en charge les frais de transport quotidiens entre sa résidence habituelle et son lieu de travail, via un mode alternatif à la voiture individuelle. C'est une solution de paiement clé en mains, dématérialisée et prépayée émise via une société spécialisée en simplifiant la gestion et l'utilisation.

➔ **Pérenniser** le dispositif d'évaluation **« Baromètre FMD »** et en proposer une **version francilienne**

Afin de suivre l'efficacité du dispositif, **il conviendrait de poursuivre la réalisation annuelle du baromètre du FMD.**

Une déclinaison à l'échelle de la région Île-de-France, premier bassin d'emploi du pays, permettrait de suivre plus précisément son évolution.

B. DES INITIATIVES D'ENTREPRISES EN FAVEUR DES MOBILITÉS ALTERNATIVES DE LEURS SALARIÉS

En premier lieu, certaines entreprises aident directement leurs salariés à accéder à un vélo via des dotations financières spécifiques.

Démarche inspirante :

Safran Electronics & Defense sur son site de Massy (91), alloue à ses salariés une aide à l'achat de 100 € pour un vélo mécanique et 200 € pour un vélo à assistance électrique[57].

Elles peuvent également choisir de mettre à disposition des vélos de fonction, par l'intermédiaire de sociétés spécialisées. Elles ont aussi la possibilité de mettre en place une flotte de vélos de service pour les déplacements professionnels. Un cumul de ces dispositions avec le FMD est possible.

[57] 100 euros pour un vélo mécanique, 200 pour un électrique : le coup de pouce de Safran à ses salariés franciliens, Le Parisien, 10 décembre 2025

Des aides publiques pour l'achat d'un vélo mécanique ou à assistance électrique sont également proposées par l'État, la Région Île-de-France et par certaines communes sous conditions de ressources. La Région propose un service de location longue durée, « Véligo location » que l'employeur peut prendre en charge dans le cadre du FMD.

En second lieu, il devient de plus en plus fréquent dans les entreprises d'aménager des équipements dédiés à la pratique du vélo et autres modes actifs, tels que des stationnements sécurisés, des vestiaires, des douches et casiers.



des chefs d'entreprise franciliens disposent d'infrastructures en lien avec la mobilité dont :

57 % ***de stationnements vélo sécurisés***

51 % ***de vestiaires / douches / casiers***

Source : enquête CCIR, mars 2026

De plus, certaines entreprises disposant de larges sites, vont au-delà des aménagements précités et mettent en œuvre leurs propres infrastructures cyclables dédiées. L'aéroport Paris-Orly et le Groupe ADP développent leur plan vélo « Paris-Orly by cycle 2030 » consistant à mailler la plateforme de pistes cyclables continues et sécurisées. 6 km de nouvelles pistes ont été mises en service. Ce plan vise à développer la pratique du vélo pour les 17 % des 25 000 salariés du site habitant à moins de 10 km de la plateforme.

« Nous nous sommes fixé l'objectif de 8 % de salariés qui viennent à vélo sur la plateforme d'Orly d'ici 2035 ».

Yasmine Samson,
chef de projet environnement,
Groupe ADP

PRÉCONISATION 14 :
FACILITER LA PRISE EN CHARGE DES MOBILITÉS ALTERNATIVES DES SALARIÉS PAR LES ENTREPRISES

➔ **Conforter le cadre fiscal** relatif aux flottes de vélos d'entreprises et inciter au **développement d'équipements**

Maintenir la réduction partielle du versement de l'impôt sur les sociétés en cas de mise en place d'une flotte interne de vélos et inciter les entreprises à aménager des équipements (stationnements, vestiaires, douches, équipements d'entretien).

III. DES DISPOSITIFS DE VALORISATION DES INITIATIVES DES ENTREPRISES

Les labels permettant de valoriser les entreprises engagées. Ils tendent à promouvoir l'image de marque, mettre en avant les démarches de RSE, mais aussi à attirer des talents sensibles aux questions environnementales.

Par exemple, le label « Employeur pro-vélo » peut être sollicité auprès de la Fédération des Usagers de la Bicyclette via son programme « Objectif Employeur Pro-Vélo ». Il récompense les efforts entrepris et valorise la marque employeur. L'aéroport Paris Orly a obtenu une labellisation Bronze. Il permet aussi d'obtenir la certification européenne « Cycle Friendly Employeur ». En 2026 en Île-de-France, 153 sites dont 79 du secteur privé, sont labellisés « Employeur Pro-Vélo ».

De plus, dans le cadre de ce programme, il était possible jusqu'au 31 décembre 2024, de solliciter des primes allant de 40 à 60 % du montant, sur l'ensemble des prestations du catalogue proposé par « Objectif Employeur Pro-Vélo », afin de faciliter la mise en place d'équipements vélo tels que des parcs de stationnements, des services de maintenance et de formation[58]. Ce programme financé par les Certificats d'Économie d'Énergie (CEE) n'est plus disponible mais mériterait d'être réétudié sous une nouvelle forme.

PRÉCONISATION 15 :
VALORISER LES INITIATIVES DES ENTREPRISES EN FAVEUR DES MOBILITÉS DURABLES

➔ **Étudier un nouveau dispositif de cofinancement d'infrastructures et d'actions pour les entreprises** afin d'accompagner les employeurs vers la facilitation de la pratique du vélo

Une incitation financière est un levier important pour l'engagement et la conduite d'actions en faveur de la mobilité cyclable pour les entreprises. Ce type de dispositif de cofinancement est un atout afin de d'encourager la pratique du vélo en entreprise.

➔ **Valoriser** les entreprises œuvrant pour une **mobilité durable** de leurs salariés en **promouvant les labels**

Le label « Employeur Pro-Vélo » gagnerait à évoluer en un dispositif plus global en faveur des mobilités durables « Pro Mobilité Durable », incluant le covoiturage et d'autres modes décarbonés[59].

[58] Les subventions et aides financières pour les employeurs Pro-Vélo, Employeur Pro Vélo
[59] Cf. annexe transport, Programmation Pluriannuelle de l'Energie 3

Levier 4

Favoriser les synergies et l'innovation dans l'organisation des entreprises



Quels dispositifs réglementaires s'appliquent aux entreprises ?

➢ Négociations annuelles obligatoires (NAO)

L'article L 2242-17 du Code du travail impose de négocier sur l'amélioration de la prise en compte de « la mobilité des salariés entre leur lieu de résidence habituel et leur lieu de travail »[60] dans le cadre des Négociations Annuelles Obligatoires. L'obligation s'applique aux employeurs de personnels de droit privé de plus de 50 salariés sur un même site et disposant d'un délégué désigné par une organisation syndicale représentative aux dernières élections. Si cette condition n'est pas remplie, un plan de mobilité employeur (PDME) doit être élaboré.

➢ Élaboration d'un plan de mobilité employeur ou inter-employeur (PDME / PDMIE)

Le plan de mobilité employeur ou inter-employeur désigne l'ensemble des mesures dont l'objectif est d'optimiser l'efficacité des déplacements générés par l'activité d'une entreprise, dont ceux entre le domicile et le lieu de travail. Il traite de l'organisation du travail, du télétravail, ou encore, de la flexibilité des horaires. Ce dispositif est aujourd'hui facultatif, sauf pour les entreprises ne respectant pas l'obligation de négocier au titre des NAO.

➢ Télétravail

Le télétravail en tant que forme d'organisation du travail, a également des impacts sur la mobilité. L'employeur est libre de le proposer et le salarié à le choix de l'accepter ou non. Le télétravail peut être encadré par un accord collectif, une charte, ou précisé dans le contrat de travail.

[60] Code de travail, Chapitre II : négociations obligatoires en entreprise, sous-section 3 : Egalité professionnelle entre les femmes et les hommes et qualité de vie et des conditions de travail, Article L2242-17, 8°

I. UNE CO-CONSTRUCTION DES POLITIQUES DE MOBILITÉS AU SEIN DES ENTREPRISES

Si des dispositifs juridiques ont été mis en place (plans de mobilité, télétravail, NAO), ils visent *in fine* à renforcer la place du dialogue au sein des organisations.

Parallèlement, l'accent doit être mis sur l'incitation et l'accompagnement. Certaines entreprises font le choix de s'engager et peuvent alors se faire accompagner à travers différents outils d'analyse ou de diagnostic.

A. UN DIALOGUE INTERNE À CONFORTER

L'obligation de négocier au sujet des mobilités des salariés pour les entreprises de plus de 50 salariés sur un même site, reste méconnue d'une majorité d'entreprises. En effet, il est difficile de quantifier le nombre de NAO évoquant effectivement ce sujet. Une étude d'Ekodev remontant à 2022 portant sur 997 accords analysés, relève qu'une entreprise sur deux prévoit des dispositifs en faveur de la mobilité domicile-travail.



des chefs d'entreprise franciliens déclarent aborder la thématique de la mobilité des salariés lors des Négociations Annuelles Obligatoires.

Source : enquête CCIR, mars 2026

Pour autant, cela ne signifie pas qu'elles ne prennent aucune disposition. Une entreprise peut avoir mis en place des dispositifs en dehors des NAO ou lors de précédentes NAO ne nécessitant pas de nouveau débat chaque année. De plus, une majorité ne mettent pas de NAO en place car elles n'ont pas la taille requise ou n'ont pas d'organisations syndicales. Des dispositions peuvent donc avoir été prises dans d'autres cadres.

Par ailleurs, quelle que soit la taille des entreprises, une bonne connaissance des situations et des besoins des salariés est essentielle à la mise en place de solutions adaptées afin de favoriser de bonnes conditions de mobilité. **Il faut donc encourager les démarches de diagnostic et d'accompagnement des entreprises, en particulier des TPE et des PME.** Les CCI franciliennes proposent des services d'analyse, d'accompagnement et d'information des entreprises (cf. pages 56/57).

Parmi-eux, **le Plan de Mobilité Employeur (PDME) est un outil de management de la mobilité** permettant d'analyser les déplacements et de définir des actions adaptées aux besoins des entreprises. Il regroupe un ensemble de mesures dont l'objectif est d'optimiser les déplacements, notamment ceux des salariés entre leur domicile et leur lieu de travail. Il peut comporter des mesures sur les dispositifs financiers de prise en charge, sur l'organisation du travail, sur les horaires, etc. En incitant les salariés à emprunter des modes de transports alternatifs pour les trajets domicile-travail, le PDME permet à l'entreprise de valoriser sa politique RSE et aux salariés de réduire les temps, les émissions polluantes et/ou le coût de leur déplacement.

PRÉCONISATION 16 :
DIAGNOSTIQUER ET DIALOGUER POUR MIEUX ORGANISER LES MOBILITÉS DES SALARIÉS

➔ **Sensibiliser les entreprises à la prise en compte de la mobilité domicile-travail dans les Négociations Annuelles Obligatoires (NAO)**

- Communiquer davantage afin de faire connaître cette disposition.
- Structurer les modalités de déclarations afin de simplifier le suivi et permettre de valoriser les retours d'expériences pour en faire bénéficier les entreprises.

➔ **Développer** les outils **d'analyse et d'accompagnement** des entreprises

Développer les outils d'accompagnement : diagnostics, analyses de la mobilité, cartographies, animations, sensibilisation en entreprise, webinaires, aides au déménagement et accompagnement individualisé à la mise en place d'un plan de mobilité.

La CCIR vous informe

- Guide destiné à faire connaître les aides mobilisables par les entreprises
- Animation et organisation de webinaires pour diffuser les informations, faciliter les retours d'expériences auprès des entreprises, sensibiliser aux solutions de mobilités décarbonées

La CCIR vous accompagne

Les CCI franciliennes proposent un « Diagnostic mobilité ». Celui-ci permet de :

- analyser les pratiques de mobilité et de déplacements de votre entreprise (domicile-travail, professionnels, clients, marchandises). Des visualisations cartographiques sont possibles,
- proposer un plan d'action structuré d'optimisation des déplacements,
- des suites comme l'élaboration d'un plan de mobilité ou une mise en relation avec des professionnels peuvent être envisagées.

B. DE NOUVELLES SOLUTIONS À MUTUALISER

La mise en place d'un PDMIE permet de mutualiser les frais et élargir les plans d'actions en favorisant l'entraide et en renforçant les liens entre les entreprises. Ces démarches restent toutefois encore peu développées.

« Nous avons une politique globale du Groupe ADP qui se décline sur chaque plateforme [...] Il y a un fort enjeu de décongestion du réseau routier et de décarbonation de nos activités ».

Emile Crayssac,
Responsable de département mobilités et intermodalité, Groupe ADP

Une vingtaine de ces plans sont actifs en Île-de-France. Les CCI franciliennes animent une dizaine d'entre eux. Parmi eux, l'association R'Pro'Mobilité pilotée par la CCI du Val-d'Oise depuis 2019, accompagne 18 entreprises de la plateforme aéroportuaire de Paris-Charles de Gaulle représentant plus de 60 000 salariés. Sur la plateforme aéroportuaire d'Orly, l'association Orly'Pro'Mobilité animée par la CCI du Val-de-Marne accompagne plus de 15 000 salariés depuis 2019.

Le réseau Pro'mobilité, géré par la Région Île-de-France, regroupe l'ensemble des conseillers mobilité, dont ceux de la CCIR. Leur rôle est d'informer et accompagner les entreprises dans leurs démarches d'amélioration et de décarbonation des mobilités.

Le Plan des Mobilités de la Région Île-de-France fixe pour objectif d'encourager les démarches de plans de mobilité inter-employeur en en dotant les 15 plus grands pôles d'emplois franciliens[61].

[61] Mesure 14.3.2, Encourager les démarches et plans de mobilité inter-employeur, Plan des mobilités en Île-de-France, 2025

PRÉCONISATION 17 : FAVORISER LES DÉMARCHES MUTUALISÉES POUR FACILITER LA MOBILITÉ DES SALARIÉS

➔ **Poursuivre** le travail engagé dans le cadre du réseau Pro'Mobilité pour **l'identification** des **zones d'emploi** à fort potentiel de **mutualisation des démarches de mobilité**

L'objectif est de **doter les zones d'emploi les moins bien desservies par les réseaux de transport en commun de plans de mobilité inter-employeur** afin de renforcer les liens et la coopération entre les entreprises.

Au-delà de cet objectif, **le travail des conseillers mobilité est à poursuivre** afin de concrétiser sur le terrain l'engagement de nouvelles démarches.

➔ **Entretenir** les **démarches** de **plans de mobilité inter-employeurs**

Ouvrir la possibilité à la Région ou à l'État de contribuer au financement d'un poste afin de poursuivre l'animation des PDMIE sur un territoire au-delà de la période d'élaboration. C'est une condition nécessaire pour que les actions soient maintenues dans la durée.

➔ Faire **mieux connaître** les **actions** du réseau **Pro'Mobilité** auprès des entreprises

Poursuivre les actions du réseau Pro'mobilité et mettre davantage en avant les dispositifs d'accompagnement à la mobilité durable conduits par ses conseillers.

La CCIR vous accompagne

Sur la mise en place d'un PDME ou d'un PDMIE

- Diagnostic de territoire : identifier et analyser l'offre de transport collectifs, les services mobilité, les pistes cyclables et les projets structurants en cours ou en projet ;
- Diagnostic « accessibilité » de l'entreprise : permet à l'employeur de disposer d'un état des lieux initial objectif, à partager avec les représentants des salariés, des modes de déplacements des salariés ;
- Enquête mobilité en ligne et/ou dans le cadre d'entretiens qualitatifs ;
- Animation d'ateliers mobilité au sein de l'entreprise pour faire vivre la démarche et favoriser les échanges entre les salariés sur les solutions de mobilité ;
- Le Plan d'actions, animé et coordonné par la CCI en lien avec l'employeur et les représentants des salariés, s'articulent autour de solutions de covoiturage, autopartage, usage du vélo ou des nouveaux modes de déplacements mais également le télétravail ou l'aménagement de salles de *coworking* pour faciliter la mobilité quotidienne des salariés, clients, livreurs et visiteurs.

Le coût de ce dispositif peut être pris partiellement en charge dans le cadre de la convention CCI/ADEME.

II. DE NOUVELLES DYNAMIQUES

Les attentes des salariés en matière de mobilité se sont durablement transformées après la pandémie de covid. Cette dernière a accentué certaines dynamiques telles que le recours au télétravail ou l'usage du vélo. Aujourd'hui, les restrictions croissantes de circulation et l'augmentation du coût de l'énergie amènent à adapter les pratiques.

Par ailleurs, la flexibilité de l'organisation est davantage recherchée et passe par des jours de déplacements sur le lieu de travail moins nombreux, parfois irréguliers et une plus grande variété de modes de transport utilisés.

Devant ces transformations, le modèle actuel d'implication des entreprises, montre ses limites et appelle de nouvelles réflexions tant en termes d'organisation que de dispositifs de prise en charge plus adaptés à la diversité des situations.

La mobilité dépasse le seul enjeu des déplacements : elle touche notamment l'organisation du travail et les questions de logement.

Si le télétravail peut être vu comme un levier organisationnel de gestion des mobilités, son recours reste limité aux seuls métiers le permettant, qui ne sont pas la majorité.



des chefs d'entreprise franciliens déclarent permettre le télétravail au moins un jour dans la semaine lorsque le métier le permet.

Source : enquête CCIR, mars 2026

La pratique du télétravail est aujourd'hui bien installée, même si des entreprises ont récemment réduit le nombre de jours de télétravail accordé dans un optique de rééquilibrage. L'enquête menée par la CCIR[62] révèle que parmi les entreprises autorisant le télétravail, 34 % permettent 2 jours de télétravail par semaine, 26 % un jour et 22 % déclarent ne pas avoir de jours fixés au préalable.

Selon le Cerema, dans une étude datant de novembre 2025[63], dans les grands centres urbains, le nombre moyen de déplacements quotidiens par personne est passé en 10 ans de 3,7 à 3,4. La baisse de la mobilité est portée principalement par une baisse du nombre de déplacements à destination du travail, en lien avec la pratique du télétravail.

Toutefois, le télétravail désigne de multiples formes de travail à distance dépassant le lieu de résidence. Il peut être réalisé dans des espaces tiers, appelés **« tiers-lieux ».** En 2023, l'Île-de-France concentrait plus de 1 000 de ces lieux[64]. Ce sont surtout des espaces de *coworking*.

Ces alternatives aux bureaux traditionnels et au travail à domicile, sont adaptés à certains salariés, aux TPE/PME et indépendants. Ils séduisent par leur flexibilité et leur coût réduit et constituent un moyen de limiter les déplacements entre le domicile et le lieu de travail, certains jours de la semaine.

[62] Voir supra note 8
[63] Mobilité du quotidien : tendances et enseignements, Cerema, novembre 2025
[64] Travailler autrement, À la découverte des tiers-lieux franciliens, L'Institut Paris Région, Février 2023

Des outils innovants permettent d'explorer de nouvelles possibilités quant à l'accompagnement des pratiques RH.

Démarche inspirante :

L'outil SIRH « Kelsite » développé par la société *1km à pied* identifie les salariés aux longs trajets et les sites de travail plus proches de chez eux. Il propose ensuite des échanges de salariés à postes équivalents afin de limiter les distances parcourues.
L'entreprise accompagne plus de 200 employeurs dont des grands groupes tels que La Poste, Auchan, Carrefour et SNCF Transilien.
Il en ressort que près de la moitié des salariés pourraient travailler plus près de chez eux à métier égal, avec un gain médian de 8,5 km par trajet.

À titre d'exemple, entre 2023 et aujourd'hui, la solution a permis le rapprochement de 6 261 salariés de terrain du groupe LIDL, dont 942 sur des sites franciliens.

Pour finir, il est aussi important d'évoquer les enjeux liés à l'éloignement croissant des logements. De plus en plus de salariés rencontrent des difficultés à trouver un logement à une distance raisonnable de leur lieu de travail**. La CCIR a formulé ses propositions en mai 2026**[65] dans le cadre de tout un ensemble de réformes législatives récentes.

PRÉCONISATION 18 :
EXPÉRIMENTER DE NOUVELLES ORGANISATIONS POUR MIEUX MAITRÎSER LES DÉPLACEMENTS ET RÉDUIRE LEURS IMPACTS

➔ **Poursuivre** le développement de **l'offre régionale de tiers-lieux**

Les télétravailleurs n'ayant pas les conditions optimales pour travailler depuis chez eux gagneraient à avoir davantage d'espaces de travail partagés à proximité de chez eux afin de limiter leurs déplacements.

Les collectivités, en lien avec les entreprises de leurs territoires, peuvent favoriser ce développement.

➔ **Se saisir des outils innovants pour faciliter les démarches des entreprises**

Les évolutions numériques et technologiques permettent aujourd'hui le développement de nouveaux outils exploitant la data et la cartographie. Ils peuvent apporter un soutien précieux aux services RH dans les prises de décision.

[65] Urbanisme, développement économique et logement des salariés, Propositions de la CCIR, 7 mai 2026

Annexe

Tableau des auditions réalisées :

La CCIR adresse ses sincères remerciements aux entreprises, organismes et à leurs représentants auditionnés dans le cadre de ce rapport. Leurs contributions ont permis d'en enrichir les analyses et les préconisations.

STRUCTURE	PERSONNE(S) AUDITIONNEE(S)	FONCTION
Air France	Valérie Molénat	Directrice emploi, formation et diversité
	Sylvain Le Nestour	Directeur rémunération, paie et transformation RH
Aéroports de Paris	François Varlet	Directeur des relations internationales
	Emile Crayssac	Responsable de département mobilités et intermodalité
	Yasmine Samson	Chef de projet environnement
Allianz France	Sylvie Beedham	Responsable de site
Association des Utilisateurs de la Défense	Stéphanie Fournier	Secrétaire générale
Bernard Controls	Emeline Gautier-Viot	Directrice des ressources humaines
CESI	Cécile Smith	Chargée de mission mobilité
Compagnie Française des transports régionaux CFTR	Julien Leroy	Responsable RSE
Confédération Générale de l'Alimentation de Détail	Sandrine Bize	Chef du département hygiène, sécurité, qualité et environnement
DGITM	Julie Golzan	Cheffe de projet mobilité
Eurovia	Jean Bouzid	Directeur d'agence
Galis	Fabrice Laborde	Directeur général et co-Président

Geodis	**Frédéric Bazin**	Global Head Health & Safety
	Elodie Zinck-Declety	Directrice des ressources humaines
Guilbert Propreté	**Camille Lassalle**	Directrice des ressources humaines
IDFM	**Laurence Debrincat**	Directrice Prospective & Études
	Zelia Hampikian	Adjointe à la cheffe du département Études et Plan des mobilités
IMAC	**Michel Laurent**	Président
Lancaster	**Thomas Tchen**	Président-Directeur Général
Medef	**Nadezhda Dobreva**	Chargée de mission Énergie Climat Mobilité
Plaine Commune Promotion	**Nicolas Chamoux**	Délégué général
Saint-Gobain	**Thomas Peranzi**	Directeur d'exploitation
	Julia Ortiz	Directrice des ressources humaines
Urssaf	**Daniel Vitte**	Directeur juridique
	Madhi Kadi	Responsable des contrôles
	Mathias Resid	Juriste
Vinci	**Pierre-Yves Bigot**	Directeur mobilité internationale

Chambre de commerce et d'industrie de région Paris Île-de-France
11, rue Léon Jouaux
75010 Paris
www.cci-paris-idf.fr/fr/prospective

Registre de transparence de l'Union européenne n° 93699614732-82

Contact

Elian TIJOU
tél. : + 33 6 50 70 34 60
etijou@cci-paris-idf.fr

Presse

Elodie Flora
tél. : +33 6 58 65 65 30
eflora@cci-paris-idf.fr

Crédits photos : Adobestock

CCI PARIS ILE-DE-FRANCE