



Dans le cadre de sa dynamique territoriale, la Métropole Européenne de Lille, au travers de sa Stratégie Grands Comptes et Comptes Clés, a organisé 2 ateliers sur la **mobilité** (septembre/octobre 2023)

Transition écologique, qualité de vie, productivité, attractivité : la mobilité est au cœur des enjeux des entreprises. Dès lors, comment agir en matière de mobilité pour une entreprise ?

Cette série d'ateliers s'est attachée à la prise en compte des enjeux de mobilité par les entreprises, tant en matière de trajets domicile-travail que de déplacements professionnels. Dans un premier temps, la Fresque de la mobilité a permis de s'approprier les enjeux existants et de se mettre en mouvement à titre individuel.

Dans un second atelier, des pistes d'actions en entreprise ont été identifiées à travers des retours d'expérience concrets et une mise en situation en se mettant dans la peau d'entreprises aux problématiques différentes.

Le présent document est un rapport de ces ateliers, pour apprendre et se mettre en action.

Sommaire

- **La mobilité : chiffres clés et grands enjeux**
 - Etat des lieux de la mobilité en France et sur la Métropole Européenne de Lille
- **La mobilité et les entreprises**
 - La mobilité, un enjeu central pour les entreprises
 - Un contexte réglementaire invitant les entreprises à agir
- **Une boîte à outils pour agir**
 - Investir le domaine de la mobilité et structurer son action
 - Inciter au changement
 - Impliquer son entreprise dans le changement

Remerciements
aux entreprises pour leur participation

La mobilité : chiffres clés et grands enjeux

Etat des lieux de la mobilité en France et sur la Métropole Européenne de Lille

Avant de passer à l'action, il convient de revenir sur les principaux enjeux de la mobilité en France à travers quelques chiffres clés et principaux ordres de grandeur de la mobilité aujourd'hui issus de la Fresque de la mobilité. Ces enjeux nationaux se reflètent sur le territoire de la Métropole Européenne de Lille (MEL).

Avant d'entrer dans le détail de ses chiffres, il convient de distinguer :

- La **mobilité des personnes** et **celle liée aux marchandises** (fret, logistique). A noter que le secteur des transports comprend les deux. Les chiffres donnés, ci-dessous, sont principalement des chiffres qui concernent la mobilité des personnes.
- La **mobilité quotidienne courte distance** et la **mobilité longue distance**. La première concerne les déplacements de moins de 80km liés au travail, aux études, aux loisirs ou encore aux achats. La seconde concerne, quant à elle, les voyages de plus de 80km, tout motif confondu.
- La **part modale** d'un moyen de transport **exprimée pourcentage du nombre de trajets effectués**, de celle **exprimée en pourcentage de kilomètres parcourus**. Cette dernière est utilisée par la Fresque de la mobilité afin de rendre compte du poids de chaque mode dans les émissions de gaz à effet de serre. Le Mémo mobilité de la MEL, dont sont issus la plupart des chiffres présentés pour le territoire, utilise une part modale calculée en fonction du nombre de trajets effectués.

Enfin, à noter que les chiffres repris dans la Fresque de la mobilité sont exprimés en moyenne à l'échelle française.

La mobilité en France : premier secteur émetteur de gaz à effet de serre

Depuis 1998, le secteur des transports est le principal secteur émetteur de gaz à effets de serre en France¹. En 2019, **il est responsable de 31% des émissions de CO2eq² en France³**. De 1995 à 2019, il est même le seul secteur qui voit ses émissions croître alors que tous les autres secteurs ont réduit leur niveau d'émission⁴. Ce poids dans les émissions de CO2eq s'explique en grande partie par **la dépendance de la mobilité au pétrole** qui fournit plus de 90% de l'énergie utilisée dans ce secteur, où la voiture reste majoritaire⁵.

¹ Data Lab, *Chiffres clés des transports*, ed. 2022.

² CO2eq ou « équivalent CO2 » est un outil de mesure simplifié pour comparer les impacts des différents gaz à effet de serre en matière de réchauffement climatique et pouvoir cumuler leurs émissions.

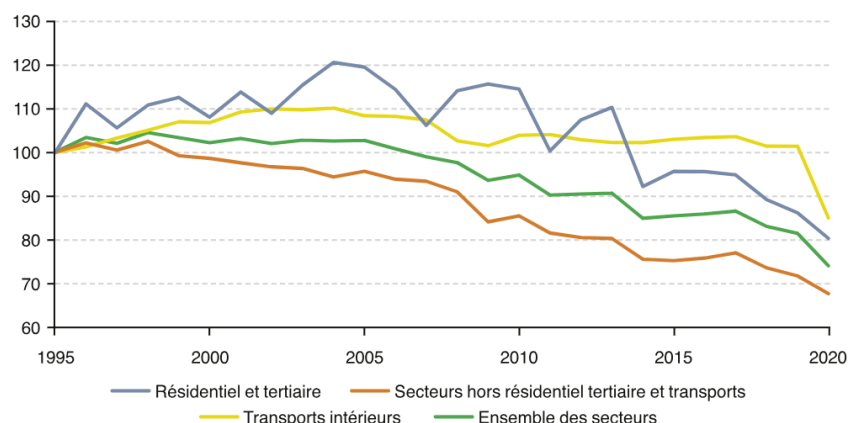
³ La fresque de la mobilité - CITEPA, Secten ed.2021

⁴ Ibid.

⁵ La Fresque de la mobilité – CGDD, 2019.

ÉVOLUTION DES ÉMISSIONS FRANÇAISES DE GES

Indice base 100 en 1995



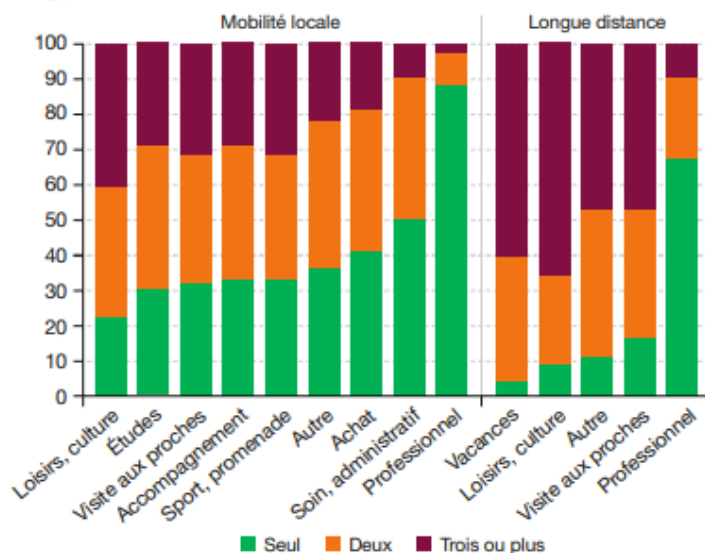
Champ : France entière (métropole + DROM = périmètre Kyoto).

Source : Citepa, rapport Secten, juillet 2021

La **voiture individuelle** a un impact majeur dans les transports. Elle représente, à elle seule, 17% des émissions de CO₂eq en France⁶. Malgré des améliorations de motorisation, la part de ses émissions est restée stable du fait de la hausse globale du trafic. Aujourd'hui, la voiture, toute motorisation confondue, représente le premier mode de transport par kilomètres parcourus, que ce soit pour la mobilité quotidienne comme la mobilité longue distance. **Elle est principalement utilisée seule** sur la mobilité courte distance avec un taux de remplissage à 1,43 personne/voiture en 2019⁷.

Graphique 2 : occupation des voitures selon le motif du déplacement en 2019

En %



Note : 30 % des déplacements locaux en voiture vers un lieu d'études sont effectués par un conducteur seul.

Champ : France métropolitaine, mode de transport principal, déplacements en voiture pondérés par la distance.

Source : SDES-Insee, enquête mobilité des personnes 2018-2019

⁶ Ibid.

⁷ Data Lab, Se déplacer en voiture : seul, à plusieurs ou en covoiturage ?, juillet 2022.

Les **transports en commun** (bus, métros, tramways, RER, etc.) arrivent en seconde position pour la mobilité quotidienne avec 13% des kilomètres parcourus⁸, loin derrière la voiture. L'**avion** arrive en seconde position pour la mobilité longue distance, à quasi-égalité avec la voiture. En effet, si l'avion est utilisé par une faible part de la population, cette seconde position s'explique par le nombre de kilomètres que ce mode permet de parcourir.

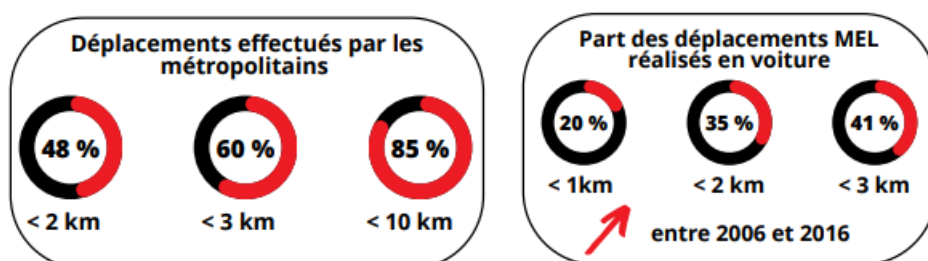
A l'exception du **train grande vitesse** qui représente une part non négligeable des kilomètres parcourus pour la mobilité longue distance, les autres modes de transport (vélo, marche, deux-roues motorisés et autres micromobilités) représentent une part faible des kilomètres parcourus en France. Ainsi, **la marche et le vélo représente, respectivement, 3% et 1% des kilomètres parcourus**⁹.

Au-delà des impacts en gaz à effet de serre, **la mobilité a de multiples conséquences tant sur le plan environnemental qu'économique ou social** : artificialisation des sols, pollution de l'air et décès prématurés, pollution sonore, etc. A titre d'exemple, le transport routier est à l'origine de 50 000 tonnes de résidus dans l'océan tous les ans¹⁰. Ces résidus proviennent des frottements de pneus et des poussières de frein. La mobilité est également l'un des principaux postes de dépense des ménages en France. En moyenne, un ménage dépense 6 000€ par an pour se déplacer, soit 15% de son budget¹¹.

Ces constats et enjeux se reflètent sur la Métropole Européenne de Lille.

La mobilité sur la MEL : reflet des enjeux nationaux

Sur la Métropole, la **majorité des déplacements (60%) font moins de 3 kilomètres** et seraient, ainsi, réalisables en mobilité actives (marche, vélo, vélo à assistance électrique, etc.)¹². Pour autant, la voiture reste très utilisée sur des courtes distances. **41% des trajets effectués sur la MEL en voiture font moins de 3 kilomètres**, un pourcentage en augmentation entre 2006 et 2016¹³. En parallèle, les métropolitains marchent moins, notamment les jeunes et les seniors¹⁴.



Ainsi, comme au niveau national, la **voiture est le premier mode de transport** utilisé par les métropolitains. En 2016, sa part modale¹⁵ est de 57% sur la MEL, en augmentation depuis 2006 (+ 2%)¹⁶. Si son usage varie selon les territoires, elle reste majoritaire sur l'ensemble de la Métropole, à l'exception de Lille. Par ailleurs, **elle est principalement utilisée seule**, avec un taux de remplissage à 1,31 personne/voiture, soit moins qu'au niveau national. **Ce taux**

⁸ La fresque de la mobilité – SDES, *Enquête mobilité des personnes*, 2019.

⁹ Ibid, 2.

¹⁰ La Fresque de la mobilité – Nature Communications, 2020.

¹¹ La Fresque de la mobilité – INSEE, *Enquête budget des familles*, 2017.

¹² Métropole Européenne de Lille, *Mobilité Métropolitaine – éléments clés*, juin 2023.

¹³ Ibid.

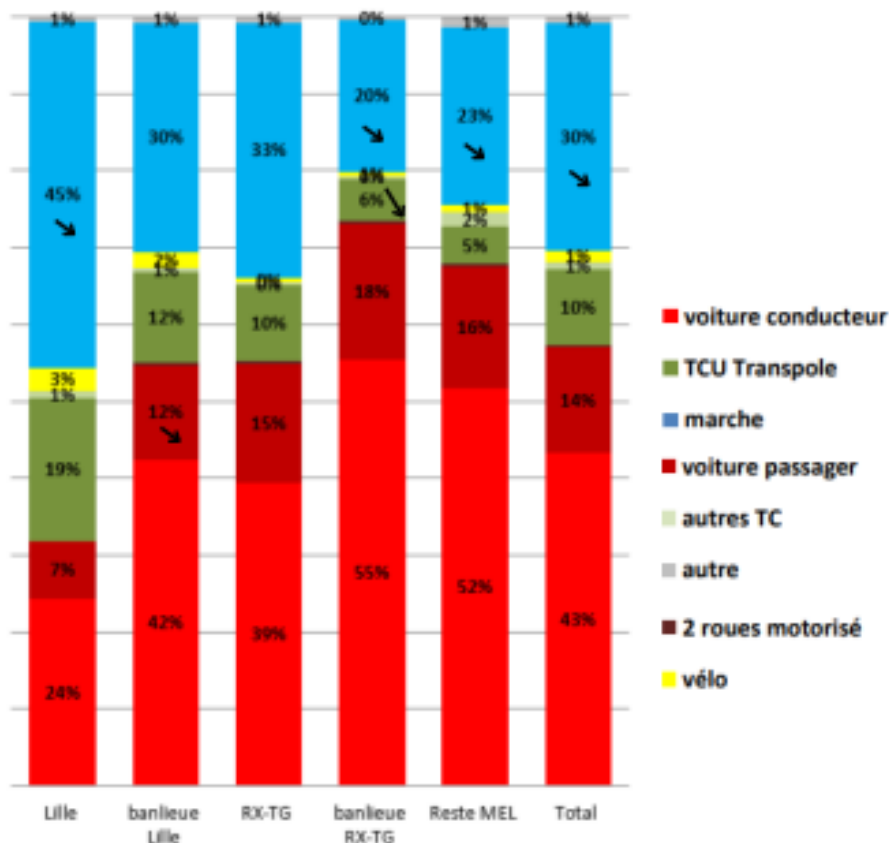
¹⁴ Ibid.

¹⁵ La part modale s'exprime ici en nombre de trajets effectués avec ce mode et non en termes de kilomètres parcourus.

¹⁶ Ibid.

diminue sur les trajets domicile travail à 1,06 personne/voiture¹⁷. Enfin, avec, en 2016, moins de 1% des véhicules personnels des métropolitains hybrides ou électriques¹⁸, la voiture reste sur la MEL fortement dépendante du pétrole.

Sur la Métropole, la **marche** est le second mode de transport utilisé en nombre de trajets effectués. Néanmoins, son impact est à nuancer au regard du nombre de kilomètres parcourus qu'elle représente et de son mode de propulsion.



PARTS MODALES EN 2016 DES HABITANTS SELON LEUR ZONE DE RÉSIDENCE

Les **transports en commun** représentent, quant à eux, le **troisième mode de déplacement** le plus utilisé sur la Métropole, après la marche. Si son usage est en augmentation depuis 10 ans, 61% des métropolitains n'utilisent quasiment jamais le réseau Ilévia¹⁹. Pourtant, **41% des emplois de la Métropole sont situés à 500m d'une offre très performante de transports en commun (métro et tramway) sur la MEL**. Par ailleurs, l'offre évolue avec de nouvelles lignes de tramway en projet dans le cadre du Schéma Directeur des Infrastructures de Transport²⁰.

Enfin la pratique du **vélo** sur la MEL est encore réduite. Sa pratique est très contrastée sur la Métropole et se concentre essentiellement sur le territoire lillois.

L'entrée dans la vie active apparaît comme particulièrement impactante dans les pratiques de mobilité. A titre d'exemple, la part modale des transports en commun est élevée chez les

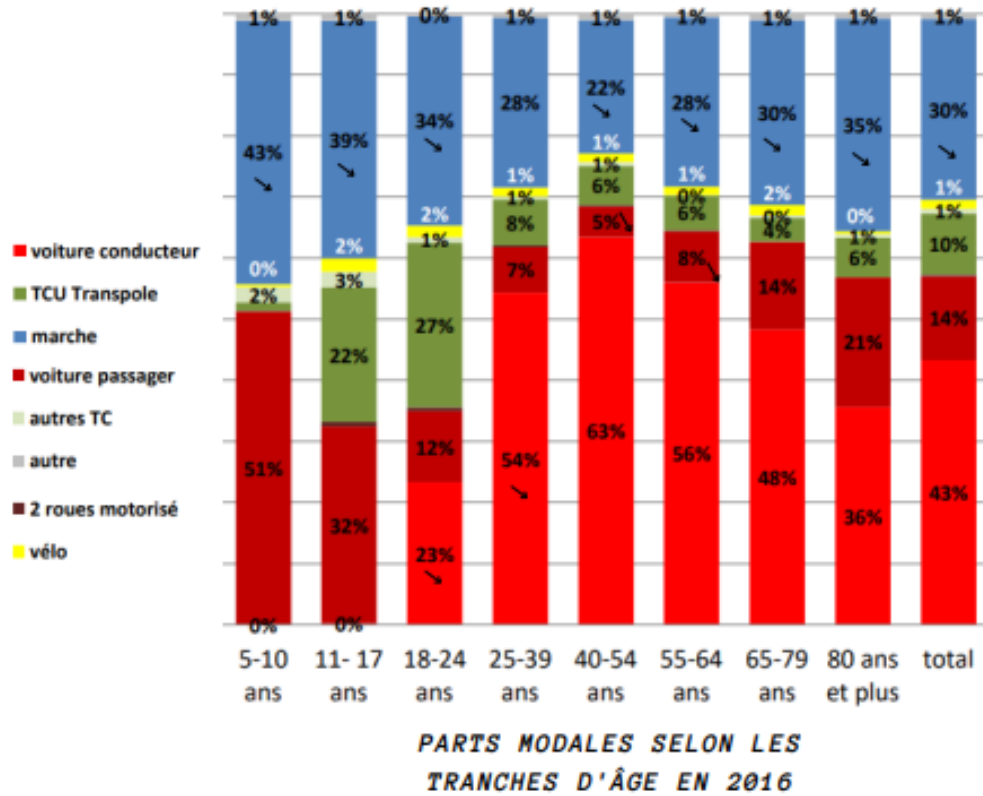
¹⁷ Ibid.

¹⁸ Ibid.

¹⁹ Ibid.

²⁰ Ibid, 3.

jeunes entre 11 et 24 ans. Elle est inférieure de 20 points de pourcentage chez les plus de 25 ans²¹.



²¹ Ibid, 3.

La mobilité et les entreprises

La mobilité, un enjeu central pour les entreprises

Les entreprises jouent depuis toujours **un rôle central dans l'accompagnement des évolutions de la société**, et aujourd'hui est en particulier réaffirmée **leur importance dans la transition vers des pratiques de déplacements plus durables, à la fois pour l'environnement et pour les individus**. Cette importance découle en grande partie du caractère très structurant, au cours d'une journée, des trajets entre le domicile et le lieu de travail : représentant en moyenne 50 minutes par jour, ces déplacements « domicile-travail » sont intimement liés à la façon dont un ménage s'organise au quotidien, aux choix résidentiels qu'il sera amené à faire, à l'acquisition de véhicules (très impactant dans un budget), aux temps libres qu'il pourra se préserver... En d'autres termes, la mobilité en lien avec l'activité professionnelle est un enjeu essentiel pour la qualité de vie des individus.

Mais ce sujet représente également un enjeu de première importance pour l'activité économique des entreprises elles-mêmes, car **la mobilité peut constituer un puissant levier de gains de productivité et d'attractivité**. On sait aujourd'hui que permettre aux salariés de réduire leurs déplacements domicile-travail grâce au télétravail ou d'utiliser d'autres modes de déplacement que la voiture personnelle, comme le vélo ou le covoiturage, présente de nombreux bénéfices qu'un nombre croissant d'employeurs ont intégrés. Il n'est en particulier aujourd'hui plus à démontrer que la pratique d'une activité physique régulière, à travers le vélo, est bénéfique pour la santé mentale et physique. Le covoiturage permet quant à lui, outre des économies de carburant, une plus grande implication dans le collectif de l'entreprise grâce à la convivialité et à l'intégration qu'il implique. Les déplacements domicile-travail deviennent ainsi valorisés par les employés, qui sont davantage motivés, font preuve d'un plus faible absentéisme et donc d'une meilleure productivité. Par ailleurs, la moins forte exposition aux aléas des transports (congestion, interruption de trafic...) rend en particulier les pratiquants du vélo plus ponctuels et moins stressés, ce qui contribue également directement à la productivité de l'entreprise. Enfin, la promotion et la facilitation par les employeurs de l'utilisation de modes de transports alternatifs à la voiture recouvre aussi des enjeux d'image et donc d'attractivité très forts, au-delà du facteur motivation.

Ces enjeux et opportunités pour l'entreprise s'applique également aux **déplacements professionnels**.

Ainsi, il apparaît de manière toujours plus claire qu'agir pour une meilleure mobilité des employés au quotidien est une **démarche gagnante à la fois pour l'environnement, pour la qualité de vie des individus et pour les performances économiques des entreprises**.

« Il faut objectiver l'argument économique. Il y a un temps d'improduction important dans l'avion et ça peut être dans l'intérêt de l'entreprise de privilégier des déplacements en train. »

Propos recueillis dans le cadre de l'atelier mobilité du 12 octobre 2023

Un contexte réglementaire invitant les entreprises à agir

Les grands axes de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM)

Adoptée à la toute fin de l'année 2019, la **Loi d'Orientation des Mobilités (LOM)** est une loi majeure de ces dernières décennies dans le domaine des transports. Elle se concentre en particulier sur la question des transports du quotidien et poursuit l'objectif de les rendre à la fois plus faciles, moins coûteux et plus propres.

La LOM repose sur trois piliers :

- Des **investissements davantage orientés vers les transports du quotidien** que vers de nouveaux grands projets. Le ferroviaire en profitera particulièrement avec une hausse des moyens destinés à l'entretien des réseaux existants et au désenclavement des territoires ruraux ;
- Un **engagement pour une transition vers une mobilité plus durable** permettant de répondre à l'objectif de neutralité carbone en 2050, via des investissements et des dispositifs incitatifs ou contraignants pour tous les acteurs (prime à la conversion, plan vélo, zones faibles émissions...) ;
- Un **accompagnement à la diffusion des modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle et aux nouvelles mobilités**. C'est notamment sur cet axe que la loi souhaite mettre davantage à contribution les employeurs, notamment en plaçant le sujet de la mobilité domicile-travail au cœur du dialogue social.

Les principales implications pour les entreprises

La LOM introduit ainsi des changements au niveau du rôle et des **obligations des entreprises en matière de mobilité envers leurs employés**. Elle crée aussi des **outils au service des employeurs** afin de rendre plus attractive la mise en place de mesures en faveur d'une mobilité plus durable et mieux vécue par les employés.

Trois dispositions clés concernent directement les employeurs :

- **L'introduction dans le dialogue social de la question de la mobilité des salariés**, par l'ajout de cette thématique dans les négociations annuelles obligatoires ;
- La création d'un outil de remboursement des frais de déplacements des salariés avec des modes alternatifs à la voiture individuelle, exonéré de cotisations sociales pour l'entreprise et d'impôts pour le salarié : le **Forfait Mobilité Durable** ;
- **L'introduction de quotas d'achats de véhicules à faibles émissions dans les flottes d'entreprises**, pour accompagner le verdissement du parc automobile professionnel français.

Le sujet de la mobilité dans les négociations annuelles obligatoires

La LOM vient modifier le code du travail en introduisant un 8ème item dans la négociation annuelle sur l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes et la qualité de vie au travail, pour les entreprises employant plus de 50 salariés sur un même site : « les mesures visant à améliorer la mobilité des salariés entre leur lieu de résidence habituelle et leur lieu de travail ».

Concrètement, alors que jusqu'ici seules les entreprises de plus 100 salariés étaient légalement obligées de prendre des mesures en faveur de la mobilité de leurs collaborateurs en construisant un Plan de déplacements d'entreprise (aujourd'hui appelé « Plan de

mobilité employeur »), **avec la LOM le seuil descend à 50 salariés**, mais l'obligation porte uniquement sur la négociation et non plus sur la mise en place d'un Plan de mobilité employeur (PDME), potentiellement chronophage et coûteux pour les structures. En revanche, **en cas d'absence d'accord à l'issue de la négociation, l'entreprise devra établir un PDME sur ses différents sites.**

Le Forfait Mobilité Durable

Le Forfait Mobilité Durable (FMD) consiste en une **exonération fiscale et sociale**, dans la limite de 700€ par an et par salarié, **de la prise en charge par l'employeur de frais engagés par leurs salariés pour des déplacements domicile-travail faits avec des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle.** Ce montant peut aller jusqu'à 800€ par an et par salarié lorsqu'il est cumulé avec un abonnement transport. Il s'agit d'un dispositif facultatif pour l'employeur.

Concrètement, les modes de transports éligibles à cette exonération sont les suivants :

- Vélo personnel, avec ou sans assistance électrique, ou un autre engin de déplacement personnel motorisé (trottinette électrique, gyropode, hoverboard, etc.) : achat ou location du vélo, frais d'entretien, achat d'accessoires, assurance ;
- Vélo, trottinette, scooter ou tout autre engin de déplacement personnel motorisé en libre-service : abonnement au service et/ou frais d'utilisation ;
- Covoiturage : frais de déplacements et frais de services, en tant que conducteur ou passager ;
- Autopartage à motorisation non thermique (voitures électriques, hydrogène...)
- Transports en commun (hors abonnement).

Le FMD est par ailleurs **cumulable avec le remboursement des abonnements de transports en commun**, dont le principe reste inchangé (prise en charge de 50 % minimum), mais dans la limite annuelle de 800 € par salarié pour les deux aides.

Le FMD prend en fait la place de l'indemnité kilométrique vélo (créée en 2015), en l'élargissant à d'autres mobilités d'une part et, d'autre part pour le cas d'un vélo personnel, il englobe maintenant également les dépenses d'achat, de location, de réparation ou même d'achat d'accessoires.

Le principe de justification par l'entreprise de l'utilisation du FMD (en cas de contrôles URSSAF) est simplifié par rapport à l'IKV : les types de justificatifs qu'elle demandera, sur une base au moins annuelle, à ses salariés est définie par elle-même ; il pourra s'agir de factures (achats, abonnements...) et/ou d'une simple attestation sur l'honneur du salarié.

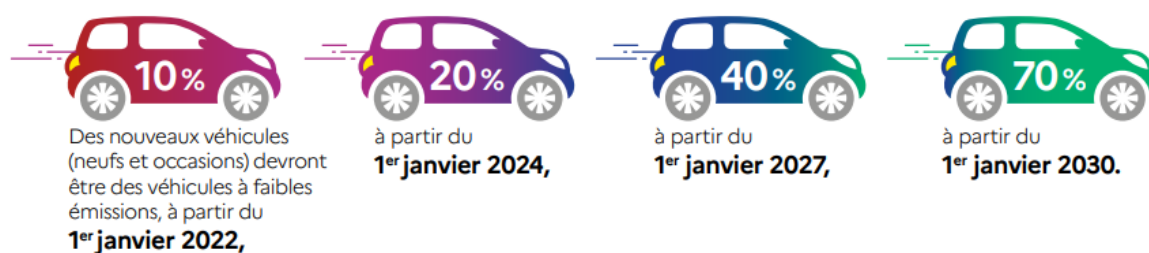
Enfin, les employeurs pourront verser le FMD sous la forme de « titres de mobilité », sur le modèle des tickets-restaurants. Plusieurs acteurs proposent déjà aux entreprises des solutions pour mettre en place ce principe, potentiellement plus simple dans sa gestion.

Pour en savoir plus : [FAQ : le forfait mobilités durables \(FMD\) | Ministères Écologie Énergie Territoires \(ecologie.gouv.fr\)](#)

Le verdissement des flottes d'entreprises

Les entreprises qui gèrent une flotte de plus de 100 véhicules, dont le poids total est égal ou inférieur à 3,5 tonnes, doivent appliquer **un quota annuel de véhicules à faibles et à très faibles émissions lors des renouvellements annuels de leurs parcs**. Ce quota augmente progressivement d'année en année en passant de 10% au 1^{er} janvier 2022 à 70% à partir du 1^{er} janvier 2030. Afin d'assurer un suivi de ces objectifs, les entreprises devront publier annuellement le pourcentage de véhicules propres acquis durant l'année précédente, conformément au décret publié le 30 décembre 2020. Cette obligation concerne aussi bien les véhicules ayant fait l'objet d'un contrat d'achat, de location, de crédit-bail ou de location-vente.

Source : [Brochure entreprise - Comment engager la transition vers des mobilités durables.pdf \(ecologie.gouv.fr\)](#)



Véhicule électrique : deux poids, deux mesures

En France, un véhicule électrique a un impact carbone 2 à 3 fois inférieur à celui d'un véhicule thermique similaire. Néanmoins, l'ADEME rappelle que pour que la voiture électrique soit pertinente d'un point de vue environnemental, sa batterie doit être de taille raisonnable, soit d'une puissance inférieure à 60 kWh. « Avec une batterie de taille supérieure, l'intérêt environnemental n'est pas garanti étant donné la variabilité des consommations liées à la masse du véhicule et aux conditions d'utilisation. »²²

En effet, la majorité de l'impact carbone d'un véhicule électrique résulte de l'extraction de matière première et de sa fabrication. La motorisation du véhicule, et donc la taille de sa batterie, a un impact différent selon la taille/poids du véhicule. D'après l'ADEME. La dette carbone liée à la fabrication d'une citadine électrique est remboursée au bout de 15 000km, alors qu'il en faudrait en parcourir 100 000 pour un SUV électrique haut de gamme.

L'extension du périmètre de carburants remboursables

Pour favoriser la conversion du parc automobile des Français vers l'électrique, la LOM **étend le remboursement par l'employeur des frais de carburants aux frais liés à l'alimentation de véhicules électriques, hybrides rechargeables ou hydrogène**. Le plafond de défiscalisation pour ces trois types de motorisation s'établit à 700€/an/salarié (le plafond pour les motorisations thermiques se situe à 400€/an). Cette prime est cumulable avec le FMD et le remboursement des abonnements de transport public, dans la limite de 700€/an/salarié.

²² *Mondial de l'automobile : l'ADEME publie son avis sur le véhicule électrique : une batterie de taille raisonnable assure une pertinence climatique et économique*, 12 octobre 2022.

La création d'un Comité des partenaires

Afin de garantir la mise en place d'un dialogue entre les Autorités Organisatrice de la Mobilité (AOM), les usagers et les employeurs, la LOM prévoit l'instauration d'un Comité des partenaires, incluant des entreprises du territoire, par chaque AOM. Ce dernier doit être consulté au moins une fois par an et en cas d'évolution prévue de l'offre de mobilité mise en place, des orientations de la politique tarifaire, de la qualité des services et de l'information. L'AOM consulte également ce comité pour l'instauration ou l'évolution du taux de versement mobilité ainsi que le document de planification de sa politique.

Une boîte à outils pour agir

Différents leviers pour agir au sein de l'entreprise existent. Ces leviers peuvent agir tant sur le **changement du mode de déplacement** par le report modal que sur la **réduction de ces déplacements et/ou des distances à parcourir**. Pour cela, 3 grandes catégories d'action se distinguent :

- Investir le domaine de la mobilité et structurer son action ;
- Inciter au changement en sensibilisant, en encourageant et en facilitant le report vers d'autres modes ;
- Impliquer son entreprise dans le changement.

Les différents leviers détaillés ci-dessous sont principalement issus de la Fresque de la mobilité. Les leviers en lien avec la réglementation développés au-dessus ne seront pas redétaillés ici mais sont à prendre en compte. La catégorie des « leviers innovants » s'intéresse à deux pratiques émergentes au sein des entreprises.

Investir le domaine de la mobilité et structurer son action

La nomination d'un référent mobilité

Le référent mobilité est le chef d'orchestre de la politique mobilité. Il contribue à l'élaboration, au pilotage et à l'animation de la politique mobilité de l'entreprise. Sa nomination doit lui permettre d'avoir du temps dédié à ce rôle dans sa fiche de poste ou à travers une lettre de mission. Il doit être identifié par la direction et par les salariés pour faciliter le dialogue sur le sujet de la mobilité.

AG2R La Mondiale est allé plus loin en créant un [réseau de 40 "relais mobilités durables"](#) afin d'animer la démarche mobilité de l'entreprise sur l'ensemble de ses sites.

Le plan de déplacement entreprise

Réaliser un Plan de Déplacement Entreprise (PDE) peut s'avérer utile afin de structurer l'action mobilité de son entreprise.

Il permet, à travers un diagnostic, de mieux connaître les pratiques de mobilité des salariés pour les déplacements domicile-travail comme professionnels, d'apprécier la desserte des sites ou encore de faire l'état des lieux des actions mobilité existantes.

Ce diagnostic sert ensuite d'outil à l'élaboration d'une stratégie et d'un plan d'actions permettant de structurer l'action mobilité de l'entreprise sur plusieurs années.

La réalisation d'un suivi régulier des actions et d'évaluation du PDE sont fortement encouragés pour connaître l'impact des mesures (évolution des parts modales, bien être des collaborateurs, évolution de l'impact carbone des mobilités de l'entreprise, etc.)

La mise en place d'une politique de mobilité au sein de l'entreprise peut être un facteur d'attractivité et de valorisation de la marque employeur.



A Roubaix, l'entreprise [Ankama](#) a lancé un plan de déplacement qui a permis de mobiliser les salariés sur le sujet de la mobilité à travers de l'information, des animations et de temps collectifs. L'entreprise présente ainsi un taux élevé de trajets domicile-travail effectués en modes alternatifs à la voiture individuelle.

Elaborer son plan de déplacement avec d'autres entreprises d'une même zone géographique peut s'avérer particulièrement pertinent afin de mutualiser les coûts ainsi que les solutions. Il permet également aux entreprises de faciliter le dialogue avec les autorités organisatrices de la mobilité, comme en témoigne le [plan de déplacement inter-entreprises mis en place par l'association des Entreprises de la Chapelle-sur-Erdre \(ECE\)](#).

3 bonnes pratiques sur le PDE

- Bénéficier du soutien de la direction de l'entreprise ;
- Impliquer les salariés, notamment le CSE ;
- En faire un projet transversal au sein de l'entreprise.



Pour aller plus loin : [Comment mettre en œuvre une action et que faut-il savoir ? – Ademe](#)

La réalisation d'un Bilan carbone© complet

La réalisation d'un Bilan carbone© complet de l'entreprise peut permettre d'identifier les leviers de réduction des émissions de gaz à effet de serre au sein de l'entreprise et de mesurer les effets concrets des mesures prises. Il peut apparaître comme complémentaire avec le diagnostic du PDE.

Il est conseillé d'étendre son Bilan carbone aux scopes 1, 2 et 3 pour couvrir largement les activités de l'entreprise. Les périmètres de ces 3 scopes sont, en effet, les suivants :

- Le scope 1 comprend les **émissions directes de gaz à effet de serre** issues de combustibles fossiles ;

- Le scope 2 englobe les **émissions indirectes résultant de la production d'énergie** achetée et consommée par l'organisation ;
- Le scope 3 inclue les **émissions indirectes qui résultent des activités de l'organisation**, mais qui se situent en dehors de son contrôle direct. Il permet de prendre en compte les effets de l'activité de l'entreprise en amont et en aval, en comptabilisant le transport et la gestion des déchets par exemple.

Inciter au changement

Sensibiliser et former les collaborateurs

Pour animer la démarche mobilité de l'entreprise et impliquer ses collaborateurs, il convient d'organiser régulièrement des sessions de sensibilisation et de formation aux enjeux environnementaux, sociaux et économiques de la mobilité.

Cette action peut prendre la forme d'une communication passive avec une information accessible en permanence (intranet, affichage, etc.).

Elle peut également être proactive via l'organisation de stand, de campagnes de communication, l'organisation de formation (fresques, conférences, etc.) ou encore l'organisation de temps collectifs (et conviviaux) pour agir. Un bon exemple en ce sens est le [challenge mobilité](#), pour lequel la MEL a édité un [guide bonnes pratiques](#).

Cette action peut permettre de faciliter le report modal des salariés et compléter d'autres actions ciblées.

Encourager l'utilisation des transports en commun

Encourager l'utilisation des transports en commun peut s'appuyer sur différents leviers :

- La localisation des sites de l'entreprise à proximité d'offres de transport en commun ;
- La sensibilisation et la communication autour la pratique des transports en commun : valorisation de l'offre à proximité, communication sur les bienfaits des transports en commun ;
- L'incitation financière via le remboursement des abonnements au-delà du plafond d'exonération de l'entreprise à 50%. En effet, rien n'empêche l'entreprise d'aller au-delà de ce plafond, voire de proposer une prise en charge à 100%.

Inciter la pratique du vélo

Inciter à la pratique du vélo en entreprise peut prendre la forme de différentes actions :

- Sensibilisation et communication ciblée ;
- Organisation de moments conviviaux autour vélo : challenge vélo entreprise ou interentreprise comme "[Mai à vélo](#)", sorties vélo, apéro-vélo ;
- Formation des collaborateurs : stage de remise en selle, perfectionnement, formation au code de la route appliqué au vélo ;
- Organisation d'atelier d'auto-réparation ;
- Mise en place d'un stationnement vélo approprié ;
- Sécurisation de la pratique à travers de la prévention et un suivi de l'accidentologie ;
- La mise à disposition d'une flotte vélo ;
- Incitation financière grâce au Forfait mobilité durable...

L'articulation de ses actions peut se traduire dans une véritable politique pro-vélo d'entreprise.



L'Objectif Employeur Pro-Vélo – OEPV est là pour vous guider !

Le programme OEPV vous aide à construire une démarche pro-vélo au sein de votre entreprise. Pour cela, il propose un accompagnement technique et financier vers la labellisation « Employeur Pro-Vélo ». Le programme est piloté par la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB) et financé par les Certificats d'Economie d'Energie (CEE).

Le parcours d'accompagnement comprend un auto-diagnostic, des conseils personnalisés, des ressources et le co-financement d'actions pro-vélo répertoriées dans le catalogue du programme.

Le programme met, notamment, à disposition un [guide pour l'installation d'un stationnement vélo adapté](#).

Pour en savoir plus : [Objectif Employeur Pro-Vélo : aller au boulot, en vélo \(employeurprovelo.fr\)](http://employeurprovelo.fr)

Mettre à disposition une flotte de vélos

La mise à disposition d'une flotte de vélos auprès des salariés est une mesure pouvant inciter à l'usage du vélo sur les trajets domicile-travail et pour les déplacements professionnels. Cette mise à disposition, à titre gratuit, constitue un avantage en nature pour les collaborateurs.

Jusqu'au 31 décembre 2024, les entreprises peuvent bénéficier d'une [réduction d'impôt pour cette mise à disposition gratuite](#).

A titre d'exemple, l'Usine Michelin de Bassens a récemment mis à disposition de ses 450 salariés une flotte de 40 vélos pour se déplacer plus facilement sur le site.

Réduire le nombre de véhicules de service et de fonction

Optimiser l'utilisation des véhicules de service et de fonction permet d'en diminuer le nombre et, donc de réaliser des économies, tout en incitant le recours à d'autres modes de transport. En effet, une partie des véhicules peut être remplacée par des vélos, VAE ou vélos cargos.

Développer le covoiturage d'entreprise

Le covoiturage présente plusieurs avantages. D'un point de vue environnemental, il permet de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Il favorise également les échanges et la convivialité entre salariés. Enfin, il représente une diminution des coûts liés à la mobilité grâce à leur partage.

Pour développer le covoiturage au sein de son entreprise, l'entreprise peut :

- Inciter la pratique à travers le Forfait Mobilité Durable qui permet de rembourser une partie des frais ;
- Mettre en relation les covoitureurs en se basant sur les plateformes existantes ou en développant une plateforme dédiée via un prestataire. Dans le cas d'une plateforme dédiée, il est intéressant de développer la plateforme en interentreprise pour démultiplier les possibilités de trajets pouvant être mutualisés.
- Réserver des places dédiées au covoiturage quand l'entreprise dispose d'un stationnement.

- Assurer des solutions de dépannage en cas d'indisponibilité exceptionnelle d'un conducteur : ticket de bus gratuit, autorisation recours à voiture de service pour le retour au domicile, remboursement des frais de taxi, etc.
- Inciter et organiser le covoiturage pour les déplacements professionnels.

Une étude préalable pour connaître les potentiels de covoiturage peut être réalisée. Elle peut s'inscrire dans le diagnostic du PDE.

De nombreuses informations à jour sur le sujet sont disponibles sur le [site du Ministère de la Transition écologique](#).

Mettre en place un service de navette d'entreprise

La mise en place d'une navette d'entreprise permet de :

- Renforcer l'accessibilité de vos sites en proposant une offre complémentaire à l'offre locale pour les derniers kilomètres, ou en palliant un manque d'offre alternative.
- Valoriser votre entreprise, d'attirer de nouveaux talents et faciliter le recrutement.
- Maitriser les problématiques de stationnement et libérer de l'espace foncier.

Il est important que le service réponde aux problématiques de déplacement des collaborateurs et de dimensionner le service en fonction de la demande. Le déploiement du service peut prendre de 2 à 6 mois.

Par ailleurs, il est pertinent de mutualiser une navette avec d'autres entreprises situées à proximité.

Altsom a mis en place [2 navettes d'entreprise](#) depuis Anzin et Lille pour rejoindre le site de Valenciennes Petite-Forêt. Ces navettes facilitent le report modal des salariés vers les transports en commun en limitant les changements. Elles sont ouvertes aux salariés, intérimaires et sous-traitants.

Permettre aux collaborateurs de déjeuner sur place

Un grand nombre de français rentrent chez eux le midi pour déjeuner. Permettre aux collaborateurs de déjeuner sur place dans de bonnes conditions est ainsi un levier majeur pour réduire les émissions de gaz à effet de serre en divisant par 2 le nombre de trajets domicile-travail. Il favorise aussi la convivialité au sein de l'entreprise.

Pour cela, l'employeur peut aménager un espace convivial pour le déjeuner, organiser la restauration sur place du midi ou encore réduire le temps de pause du midi en permettant de sortir plus tôt en fin de journée.

Former à l'éco-conduite

L'éco-conduite est une pratique visant l'optimisation de l'usage d'un véhicule par une série de bonnes pratiques (gonfler ses pneus, anticiper le trafic, éviter les accélérations inutiles, réduire l'usage de la climatisation, etc.).

Une formation à l'éco-conduite peut être une solution à mettre en place pour les collaborateurs pour qui aucune solution alternative à la voiture individuelle n'existe pour leur trajet domicile-travail, ainsi que pour les déplacements professionnels nécessitant le recours au mode routier. Elle peut aussi s'adresser aux collaborateurs utilisant des véhicules dans le cadre de leurs missions, pour un chantier comme pour de la livraison.

En effet, l'éco-conduite concerne aussi bien la voiture individuelle que les engins de chantier, les transports collectifs ou encore les bennes.

Impliquer son entreprise dans le changement

Mettre en place plus de télétravail

Le télétravail est une mesure permettant de réduire le nombre de trajet effectué par semaine. Il contribue ainsi à réduire les émissions liées à la mobilité. Il représente également des gains en matière de temps et de qualité de vie pour les salariés. Des bienfaits également bénéfiques pour l'entreprise en réduisant le nombre d'arrêts de travail, augmentant la productivité, etc.

Les modalités de mises en place du télétravail dépendent des entreprises. Trois possibilités existent :

- Un simple accord entre l'employeur et le salarié, par tout moyen (accord oral, courriel, courrier...) ;
- Un accord collectif ;
- Une charte élaborée par l'employeur, après avis du comité social et économique.

[Pôle Emploi Hauts-de-France](#) et [Bouygues Bâtiment Nord-Est](#) ont mené une démarche d'évaluation du déploiement du télétravail depuis plusieurs années, témoignant des bienfaits de la pratique pour la qualité de vie et la productivité des salariés. Bouygues Bâtiment Nord-Est a eu recours à un « serious game » par équipe pour lever collectivement les à priori liés au télétravail et élaborer en groupe les règles du télétravail au sein de l'entreprise.

Télétravail : attention aux effets rebonds

Le télétravail peut également entraîner des effets rebonds pouvant limiter ou annuler ses effets bénéfiques que ce soit pour le salarié comme pour l'entreprise. A titre d'exemple, le télétravail peut augmenter le nombre de kilomètres parcourus pour se rendre au travail en faisant le choix d'habiter plus loin. Il peut également causer un dédoublement des besoins en électricité et en chauffage.

Localiser les sites près de services et de transports en commun

La localisation des sites (siège, magasin, entrepôt, ...) a un impact majeur sur le choix de mobilité des salariés et des clients. S'implanter à proximité des bassins d'activité (services, restauration...) et des transports peut favoriser l'usage des modes alternatifs grâce à une moindre dépendance à la voiture.

Réduire l'usage de l'avion, voire l'arrêter

L'avion est un des modes de déplacement les plus émissifs, en particulier sur les courts et moyens courriers. Sur une grande partie des déplacements professionnels effectués en avion, une alternative en train existe et peut représenter un meilleur compromis en matière de temps/coût/émissions. Le train apparaît particulièrement pertinent pour les trajets de 4h30. Il est également possible de réduire le nombre de trajets en avion effectués en diminuant les déplacements professionnels.

A titre d'exemple, l'entreprise l'Occitane a décidé de réduire l'usage de l'avion pour l'acheminement de ses produits en favorisant des modes alternatifs, notamment la combinaison du transport ferroviaire avec le routier pour relier la Chine à l'Europe.

Réduire les déplacements professionnels

Certains déplacements professionnels peuvent être évités grâce au développement de la visioconférence. Il est également intéressant de mutualiser les déplacements quand ceux-ci apparaissent nécessaires afin de limiter les coûts environnementaux et économiques liés. Par ailleurs, une diminution des déplacements professionnels peut représenter une amélioration de la qualité de vie des salariés et de leur productivité.

Impliquer le CSE dans le processus de décarbonation

A la croisée des enjeux environnementaux et de qualité de vie au travail, la mobilité est un sujet qui trouve toute sa place dans l'action de la représentation du personnel. En effet, les sujets sont nombreux qui peuvent être impulsés ou co-pilotés par le CSE dans ce champ : incitation de l'employeur à s'engager davantage en faveur d'une mobilité plus durable, revendication d'une meilleure prise en compte des questions en lien avec les trajets domicile-travail par l'entreprise... le CSE constitue une interface privilégiée pour le dialogue entre Direction et salariés sur les questions de mobilité, en particulier dans le cadre des Négociations annuelles obligatoires.

Leviers innovants

Le Temps de Trajet Responsable - TTR

[La start'up Ubig](#) a récemment mis en place le [TTR](#) afin d'encourager ses collaborateurs à privilégier le train plutôt que l'avion pour voyager. Pour cela, les salariés peuvent bénéficier jusqu'à 2 jours « semi-off » pour se déplacer chaque année. Le salarié est invité à travailler si possible et quand il en a la possibilité. La prise de TTR se fait sur prestation d'un justificatif.

Outre-Manche, certaines entreprises se sont engagées dans une démarche similaire à travers la campagne [Climate Perks](#).

Au sein de la MEL, l'entreprise de cosmétiques BIO Avril, autorise ses salariés à télétravailler dans le train le vendredi après-midi dans le cadre d'un déplacement personnel pour le week-end ou vacances, afin d'encourager le recours au train et éviter les escapades courtes en avion, dans le cas où le télétravail peut se faire dans de bonnes conditions.

Inciter ses clients à recourir à des modes de transport responsables

Il est également possible d'inciter ses clients à se rendre sur un site de façon responsable. A titre d'exemple, l'Aéronef à travers son programme [aeroeasygo](#) propose différentes solutions de mobilité aux spectateurs pour se rendre à la salle de concert :

- Mise en relation des spectateurs pour du covoiturage/copiétonnage ;
- Remboursement de l'aller-retour en transport en commun ;
- Conseil et mise à disposition d'outil de réparation vélo gratuitement sur présentation de son billet chez un partenaire.

Pour aller plus loin

La mobilité et les émissions de gaz à effet de serre

Pour mieux comprendre le lien entre mobilité et réchauffement climatique (et muscler votre argumentaire auprès de votre Direction ou de vos collaborateurs), le Ministère de la Transition écologique met à disposition [les chiffres clés des transports](#).

Pour aller plus loin, il est possible de passer au crible des émissions de GES chacun de ses déplacements grâce au [calculateur de l'ADEME](#). N'ayez plus de doute sur le transport le moins émissif pour vos trajets.

La mobilité durable en entreprise

Cette [brochure](#) éditée par le Gouvernement et le Mouvement des entreprises de France revient sur les obligations et les dispositifs de soutien pour une mobilité durable pouvant être mis en place en entreprise.

Trouver une aide et/ou un accompagnement

Le [portail France Mobilités](#) permet d'identifier l'ensemble des aides en financement et/ou en accompagnement mobilisable au niveau national comme local.

Au niveau local, le réseau Alliance accompagne les entreprises des Hauts-de-France qui s'investissent dans des politiques de mobilité à travers [Déclic Mobilités](#). Le site internet regorge également d'exemple d'actions mises en place par les entreprises desquelles s'inspirer. La [MEL accompagne les entreprises dans leur PDME](#).

Au niveau national, le programmes [Objectif Employeur Pro-Vélo \(OEPV\)](#) vous accompagne dans votre démarche en faveur du vélo au sein de votre entreprise.

La Fresque de la mobilité

Inspirée par la Fresque du Climat, [la Fresque de la mobilité](#) est un atelier collaboratif et ludique de sensibilisation aux enjeux carbone de la mobilité des personnes. Développées par l'association des [Shifters](#), cette fresque s'adresse aussi bien aux citoyens, qu'aux entreprises et aux collectivités, en présentiel comme en distanciel.

Il existe également un grand [panorama de fresques](#) permettant de prendre en compte des enjeux variés.

1. Extrait du Plan de Mobilité de la MEL, centré sur les entreprises
2. Etude de cas faite lors de l'atelier du 12 octobre 2023
 - Canevas pour réaliser l'exercice de l'atelier dans son entreprise
 - Etudes de cas et restitution de l'atelier

Action 2

Accompagner la mobilité des actifs

La Métropole Européenne de Lille comptait 510 000 actifs en 2016 sur son territoire dont 350 000 à temps plein ; 80 000 actifs à temps partiel et 80 000 chercheurs d'emplois. Pour se rendre à leur travail, les déplacements des actifs sont majoritairement réalisés en voiture (66 %). Le rayonnement économique du territoire a aussi pour conséquence le déplacement d'environ 120 000 actifs depuis les territoires voisins.

Par ailleurs, un actif à temps plein passe 2 fois plus de temps en voiture qu'un habitant moyen. Il parcourt également 2 fois plus de distance en voiture. Ainsi, bien que les déplacements liés au travail représentent 20 % des déplacements, ils représentent 34 % des distances parcourues et 40 % des émissions de Gaz à Effet de Serre. Il s'agit d'un motif majeur des Gaz à Effet de Serre (GES) émis par les déplacements des personnes.

Pour répondre à cette problématique, la Métropole Européenne de Lille a accompagné la mise en œuvre des plans de mobilité employeurs dans le cadre de l'application de la Loi de Transition Énergétique. Elle s'appuie sur l'action de l'opérateur de transport public, Ilévia, ainsi que sur un réseau de partenaires locaux pour mener à bien cette mission, notamment la mission Déclik Mobilités de Réseau Alliances et la CCI Grand Lille. Elle organise également depuis 2013 un challenge vélo qui a plusieurs fois changé de périmètre (européen, métropolitain et national) et soutient le challenge de la mobilité en Hauts-de-France.

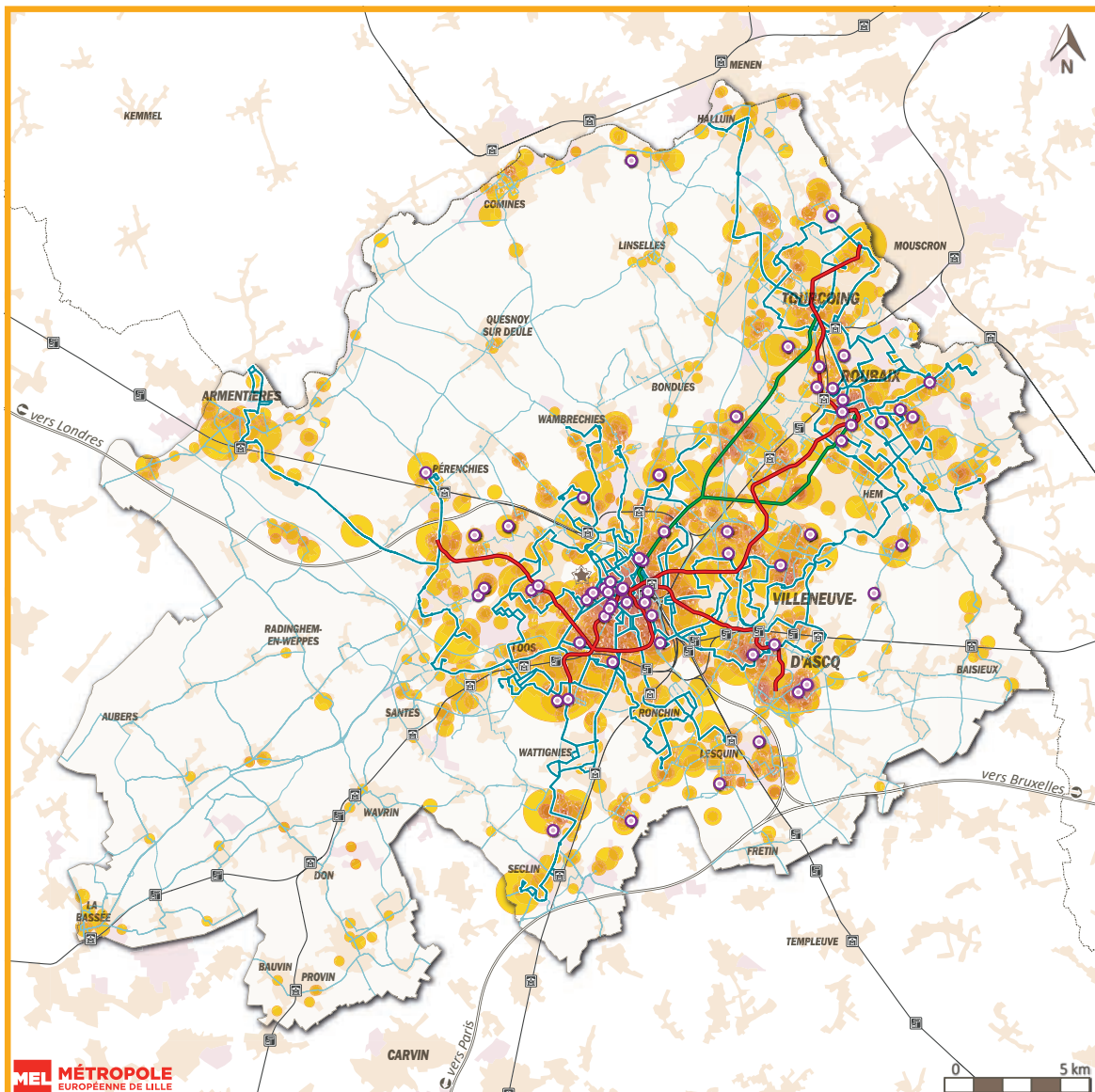
L'action se traduit également par des diffusions d'informations pratiques auprès des employeurs afin d'intégrer les modes alternatifs à la voiture, pour une

meilleure gestion de leur établissement : facilitation des accès et du stationnement pour les modes actifs, incitation à l'usage des transports en commun, du covoiturage, de l'autopartage, télétravail, décalage d'horaires, électrification du parc automobile sont autant de possibilités d'actions offertes aux employeurs pour sortir d'une logique « tout-voiture » et autosolisme encore présente dans le fonctionnement des établissements.

Malgré l'évolution législative initiée par la Loi d'Orientations des Mobilités supprimant le caractère obligatoire des plans de mobilité d'entreprises, la Métropole Européenne de Lille poursuivra son action en leur faveur et mettra à profit les nouvelles perspectives offertes par la loi à travers notamment la mise en place du Forfait Mobilité Durable.

Cependant, ces récentes évolutions réglementaires, les impacts de la crise sanitaire liée à la Covid-19 et les nouvelles aspirations des actifs ne facilitent pas une prise en main de ces enjeux par les employeurs, alors qu'ils ont toute leur place pour œuvrer au changement de comportement de mobilité au travers de la Responsabilité Sociétale des Entreprises (RSE). Une organisation plus vertueuse des déplacements des collaborateurs représente aussi un levier important d'attractivité, de rationalisation des coûts, ainsi qu'en matière de bilan carbone de ces établissements.

Les communes, dont les préoccupations sont grandes en matière de cadre de vie et de congestion routière, ont aussi leur rôle à jouer en matière d'exemplarité, d'information et de sensibilisation auprès des entreprises de leur territoire afin de les inciter à agir à la faveur d'une moindre utilisation de la voiture par les actifs de leur territoire. ■



PLAN DE MOBILITÉ DE LA MEL, HORIZON 2035

LE PLAN D'ACTION

PLANS DE MOBILITÉ EMPLOYEURS

la Métropole Européenne de Lille en 2022



1,17 millions d'habitants
672 km²
95 communes

- frontière franco- belge
 - tissu urbain
 - zone industrielle ou commerciale
- source : Corine Land Cover 2018

réseaux de transports collectifs

- ligne de Train à Grande Vitesse
- train, gare, halte
- métro
- tramway
- bus (desserte à plus de 100 passages par jour)
- bus (réseau 2020)

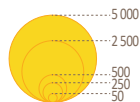
Les déplacements liés au travail sont majoritairement réalisés en voiture (66%). Ils représentent 40% des émissions de Gaz à Effet de Serre liés à la mobilité des personnes et des marchandises sur le territoire. Pour répondre à cette problématique, la Métropole Européenne de Lille accompagne la mise en œuvre des plans de mobilité employeurs dans le cadre de sa mission de conseil en mobilité.

- établissement ayant transmis son plan de mobilité employeur aux services de la Métropole Européenne de Lille

effectifs des établissements de plus de 50 salariés

source : fichier SIRENE, variable EFETCENT

formule :
rayon = 20 x effectif
(en mètre)



La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) oblige les établissements de plus de 50 salariés à intégrer des mesures pour accompagner les déplacements domicile-travail. 1600 établissements sont concernés, soit potentiellement jusque 400 000 emplois.

La Métropole Européenne de Lille a réceptionné les plans de mobilité employeurs de 66 établissements. 30 000 emplois sont directement concernés soit 7% des actifs occupés du territoire.

La Métropole Européenne de Lille affirmera son rôle de coordination des actions d'accompagnement des établissements pour le changement de comportement de mobilité des actifs.

Challenge de la
Mobilité
Hauts-de-France

20 > 25
Septembre
2022



**UN PETIT PAS
POUR L'HOMME**
(UN GRAND PAS
POUR LA MOBILITÉ)



Au travail, *#jyvaisautrement*

challenge-mobilite-hdf.fr

En partenariat avec :



Dans la dynamique :



Co-organisé par :



Source : CCI grand Lille – Réseau Alliances, Challenge Mobilité Haut de France - 2022

A. AFFIRMER LE RÔLE DE LA MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE DANS LA COORDINATION DES ACTIONS D'ACCOMPAGNEMENT AU CHANGEMENT DE COMPORTEMENT DE MOBILITÉ

Les actions de management de la mobilité sont portées par de nombreux acteurs, qu'ils soient publics ou privés, avec des niveaux d'implication différents et des champs d'actions variés. Le manque de lisibilité en matière de répartition des responsabilités et la multitude d'acteurs nuit à la mise en œuvre d'une politique cohérente en matière de management de la mobilité. De par ses compétences en matière de mobilité, de développement durable, d'aménagement ou encore de développement économique, la Métropole Européenne de Lille a un rôle central à jouer dans la coordination des actions en matière de conseil en mobilité. L'action de coordination prendra la forme suivante :

- **Proposer une délibération** cadre accompagnée d'une feuille de route pour rappeler les objectifs poursuivis par l'action de conseil en mobilité et acter une offre de services coordonnée à l'échelle de la Métropole Européenne de Lille et de ses partenaires,
- **Renforcer la coordination** entre la Métropole Européenne de Lille et les communes en matière de mise en œuvre des compétences respectives et d'actions de conseils en mobilité afin de favoriser la sensibilisation, le transfert d'informations et le dialogue avec les établissements avec par exemple la mise en place de groupes de travail et de mise à disposition de boîtes à outils.
- **Proposer des démarches proactives** pour accompagner les employeurs dans les zones géographiques clés comme les zones d'activités les plus importantes, en collaboration avec le concessionnaire de transport ainsi qu'avec les actions menées par le pôle développement économique,
- **Coordonner les actions** en matière de conseil en mobilité des différents partenaires afin d'optimiser les ressources et gagner en efficacité,
- **Intensifier l'implication** de la Métropole Européenne de Lille dans la mobilisation auprès des employeurs et des actifs autour des différents challenges et

réfléchir à la mise en œuvre de nouveaux concepts récurrents pour mobiliser les établissements et les salariés.

B. METTRE EN ŒUVRE UN PORTAIL D'INFORMATIONS NUMÉRIQUE MÉTROPOLITAIN À DESTINATION DES EMPLOYEURS ET DES PROFESSIONNELS

Les évolutions réglementaires et technologiques rapides, le fort dynamisme des acteurs de la mobilité et les projets structurants portés par la Métropole Européenne de Lille rendent la prise en compte des enjeux de mobilité complexe par les acteurs économiques. Il existe ainsi un enjeu important de communication sur l'offre de service de conseil en mobilité et sur les projets métropolitains pour permettre aux acteurs économiques de s'engager sereinement dans des actions de mobilité durable. Les actions de communication prendront la forme suivante :

- **Animer un portail d'information numérique** afin de communiquer sur les diverses offres de service de conseil en mobilité et d'informer sur les démarches portées par la Métropole Européenne de Lille et ses partenaires œuvrant à cet objectif (Ecobonus mobilité, MobiliMEL, ZFE-m...)
- **Utiliser le portail d'information** pour recueillir les coordonnées de référents mobilité au sein des établissements dans le respect des réglementations RGPD et ainsi mieux informer sur les offres et projets de mobilité du territoire et communiquer sur les challenges,
- **Proposer une offre de service numérique** automatisée permettant aux établissements de bénéficier d'une analyse rapide de l'offre de mobilité à proximité, de faciliter la réalisation d'enquêtes auprès des salariés ou encore de bénéficier d'études de géolocalisation sur la base des adresses déclarées des collaborateurs (dans le respect des dispositions RGPD),
- **Produire et référencer des contenus** pédagogiques pour informer sur la mise en œuvre de diverses évolutions réglementaires nationales (NAO, Forfait Mobilités Durables) ou sur l'existence de dispositifs de cofinancement (AMI, CEE...).

C. INTÉGRER DANS L'ANIMATION DES POLITIQUES DE MOBILITÉ ET ÉCONOMIQUES MÉTROPOLITAINES DES ACTIONS DE CONSEIL EN MOBILITÉ

Plusieurs chantiers portés par la Métropole Européenne de Lille et ses partenaires ont une action de conseil en mobilité auprès des employeurs, des actifs et plus largement des usagers du territoire. Ainsi, il est proposé que des passerelles puissent exister entre ces chantiers et l'action de conseil en mobilité. Ainsi, sont identifiées comme actions :

- **S'appuyer sur le développement** du MaaS métropolitain pour communiquer et inciter à l'usage des offres alternatives ou complémentaires à la voiture individuelle,
- **Étendre la promotion** des actions de management de la mobilité avec une démarche proactive auprès des établissements scolaires,
- **Développer des actions** de conseils en mobilité et des aides à destination des publics plus précaires ou éloignés de l'emploi et créer des passerelles avec l'initiative *Mobilimel*.

LE SAVIEZ VOUS ?

Jusqu'à 400 000 emplois environ sont directement concernés par le seuil de la LOM obligeant les établissements à intégrer des mesures pour accompagner les déplacements domicile travail. Cela représente 1 600 établissements, dont 1 000 environ qui ont entre 50 et 100 emplois.

Fin 2019, 30 000 emplois étaient directement concernés par les PDME réceptionnés par la Métropole Européenne de Lille (6 % des actifs de la Métropole Européenne de Lille – 7 % des actifs occupés – 66 établissements) et 65 000 emplois étaient concernés par des démarches PDME connues sur le territoire.



Enjeux

- Préserver l'environnement en favorisant les modes de déplacement moins polluants et moins émissifs en Gaz à Effet de Serre
- Contribuer au dynamisme économique et au rayonnement de la métropole

Objectifs

- Développement des TC et modes actifs
- Amélioration des mobilités liées au travail et mobilités scolaires

Organismes concernés

Pilotage : Métropole Européenne de Lille

Partenaires : Ilévia, villes, Réseau Alliances, CCI Grand Lille, Hauts-de-France Mobilité, Ademe, ADAV – CREM, SNCF...

Calendrier

Mise en place en continu :

- Affirmer le rôle de la Métropole Européenne de Lille dans la coordination des actions d'accompagnement au changement de comportement de mobilité
- Lier l'action de conseil en mobilité des actifs dans l'animation générale de la politique de mobilité et économique métropolitaine

2022/2025 :

- Mettre en œuvre un portail d'informations numérique métropolitain à destination des employeurs et des professionnels

Indicateurs de suivi de l'action

- Enquête mobilité certifiée CEREMA : parts modales liées au motif travail, parts modales des actifs
- Nombre d'établissements participants aux challenge vélo et challenge de la mobilité Hauts-de-France



Canevas de l'étude cas réalisée lors de l'atelier du 12 octobre 2023

Entreprise 1 : Kiatou

Description de l'entreprise :

- + Une entreprise internationale de la grande distribution
- + 85 000 salariés dans le monde
- + 30 000 salariés et 50 sites en France, dont 650 salariés au siège
- + Gouvernance pyramidale

Situation géographique :

- + Siège social situé sur le Parc d'activité de la Pilaterie à Villeneuve d'Ascq – propriétaire du site
- + Le siège se situe à 1,2 km de la station de métro « Les Prés »
- + 4 magasins localisés sur la Métropole sur les zones commerciales de Lomme et Seclin, au Héron Parc de Villeneuve d'Ascq, à Promenade de Flandres à Neuville-en-Ferrain

Les pratiques de mobilité :

- + Les 3 principaux modes de transport pour les **trajets domicile-travail** vers le siège sont :



83% des salariés viennent au siège en voiture



12% viennent en transports en commun, dont 1,5% en TER+TC



3% viennent en vélo, dont 0,5% en TER/TC + vélo

Les parts modales des autres modes de transport ne sont pas significatives.

- + Les **déplacements des salariés et des clients vers les magasins se font quasi-exclusivement en voiture (92%)**.

- + Les **déplacements professionnels** se caractérisent par :

Chaque année, plusieurs déplacements professionnels en avion. Une centaine de salariés utilisent l'avion au moins une fois par trimestre.

90% des déplacements professionnels sont réalisés en voiture.

Quelques trajets sont réalisés en TGV, notamment vers Paris.

Les actions mises en place en lien avec la mobilité :

- + Remboursement des abonnements transports à 50%
- + Création d'un stationnement vélo à destination des salariés et inscription dans la démarche employeur pro vélo
- + Indemnité kilométrique voiture et vélo
- + Télétravail jusqu'à 2 jours max/semaine
- + Communication en interne sur les différents moyens de transport possible pour se rendre au siège
- + Test de la création d'une communauté de covoitureurs mais sans mobilisation des salariés

Entreprise 2 : Tek-Tonik

Description de l'entreprise :

- + Une entreprise innovante du secteur du numérique
- + 40 salariés
- + Gouvernance pyramidale nuancée par du management participatif

Situation géographique :

- + Incubation à Blanchemaille à Roubaix
- + Déménagement récent vers des bureaux en location à Lille Boulevard Vauban dans le quartier Vauban-Esquermes
- + Les bureaux sont situés à 650 m de la station Cormontaigne et à 1,3 km de la station République Beaux-Arts

Les pratiques de mobilité :

- + Les principaux modes de transport pour les **trajets domicile-travail** vers les locaux sont :



43% des salariés viennent au travail en transport en commun



33% viennent en voiture



12% viennent en marchant



11% viennent en vélo, dont 2% en TER+vélo

Les parts modales des autres modes de transport ne sont pas significatives.

- + Les **déplacements professionnels** se caractérisent par des rencontres client, des recherches de financement et quelques salons de la « tech ». La majorité de ses déplacements sont réalisés en transport en commun ou en train (75%), 15% sont réalisés en voiture, 2% à vélo et 1% en avion :

Une fois par/an un déplacement en avion de 10 personnes de l'équipe pour un salon « tech » international à Copenhague

Un séminaire d'équipe par an en Europe (avion, train ou voiture)

Les actions mises en place en lien avec la mobilité :

- + Mise en place du Forfait mobilité durable dans la limite de 350€/personne/an
- + Grande souplesse dans le télétravail

Étape 1 : Analyse de la situation

Atouts :

Zones de complexités :

Champs à explorer de manière prioritaire :

Étape 2 : Choix des leviers

Etape 3 : Opérationnalisation

Levier n°1 :

Conditions de réussite	
Calendrier/délai de mise en œuvre	
Mobilisation interne/externe	
Financements mobilisables	

Levier n°2 :

Conditions de réussite	
Calendrier/délai de mise en œuvre	
Mobilisation interne/externe	
Financements mobilisables	

Levier n°3 :

Conditions de réussite	
Calendrier/délai de mise en œuvre	
Mobilisation interne/externe	
Financements mobilisables	

Étape 1 : Analyse de la situation

Atouts :

Zones de complexités :

Champs à explorer de manière prioritaire :

Étape 2 : Choix des leviers

Étape 3 : Opérationnalisation

Levier n°1 :

Conditions de réussite	
Calendrier/délai de mise en œuvre	
Mobilisation interne/externe	
Financements mobilisables	

Levier n°2 :

Conditions de réussite	
Calendrier/délai de mise en œuvre	
Mobilisation interne/externe	
Financements mobilisables	

Levier n°3 :

Conditions de réussite	
Calendrier/délai de mise en œuvre	
Mobilisation interne/externe	
Financements mobilisables	

Etape 1 : Analyse de la situation

Atouts :

Zones de complexités :

Champs à explorer de manière prioritaire :

Etape 2 : Choix des leviers

Etape 3 : Opérationnalisation

Levier n°1 :

Conditions de réussite	
Calendrier/délai de mise en œuvre	
Mobilisation interne/externe	
Financements mobilisables	

Levier n°2 :

Conditions de réussite	
Calendrier/délai de mise en œuvre	
Mobilisation interne/externe	
Financements mobilisables	

Levier n°3 :

Conditions de réussite	
Calendrier/délai de mise en œuvre	
Mobilisation interne/externe	
Financements mobilisables	

Restitution du travail en groupe lors de l'atelier du 12 octobre 2023

Étape 1 : Analyse de la situation

Atouts :

- Force financière
- Actions mises en place (remboursement abonnements, indemnité kilométrique, etc.)
- Démarche employeur pro vélo (réfèrent vélo ?)
- Télétravail possible

Zones de complexités :

- Réglementations
- Zone d'activités et commerciales excentrées + sites différents
- Siège social à 1,2km du métro
- Trajets professionnels internationaux
- 92% des déplacements en voiture pour les clients et les salariés

Champs à explorer de manière prioritaire :

- Mise en place de navette/Vélo en libre-service entre site et TC (magasin et siège)
- Justification d'un transport en commun ou vélo = point de fidélité ou bon d'achat du magasin
- Augmentation du remboursement des abonnements transport – FMD
- Sensibilisation des collaborateurs – inscription dans le projet de l'entreprise
- Visio pour les rendez-vous internationaux
- Mapping des salariés pour adapter l'offre aux types de collaborateurs
- Développement des challenges intra-entreprises/inter-entreprises
- Mise en place de Temps de Trajet Responsable (« TTR »)

Étape 2 : Choix des leviers

1. Nommer un référent mobilité et réaliser un plan de mobilité
2. Solution pour lier les sites aux transports en commun et mise en place de vélo (mise à disposition de flotte vélo) + mapper les collaborateurs
3. Mettre en place le FMD + diminuer le remboursement des frais km voiture + zéro avion au niveau national et vers les pays limitrophes (4h30)
4. Sensibilisation des clients et affichage de solutions mobilités douces + relocaliser les sites de vente près des transports en commun

Etape 3 : Opérationnalisation

Levier n°1 : Plan de Mobilité Employeur

Conditions de réussite	Nommer un référent mobilité et allouer un budget mobilité
Calendrier/délai de mise en œuvre	Aujourd'hui – à court terme
Mobilisation interne/externe	Mobiliser grâce à des échanges en interne et solliciter l'accompagnement d'un réseau/bureau d'étude
Financements mobilisables	Subventionner l'étude ou le bilan carbone

Levier n°2 : FMD

Conditions de réussite	Facile à mettre en œuvre + large au niveau du choix des mobilités douces
Calendrier/délai de mise en œuvre	6 mois – en parler durant les NAO ?
Mobilisation interne/externe	Interne avec le soutien des RH (QVT)
Financements mobilisables	450 euros/pers/an exonéré pour l'entreprise

Levier n°3 : Baisse progressive de indemnités km voiture

Conditions de réussite	Progressivité sur le long-terme et sensibilisation + mise en valeur des solutions alternatives (impact carbone)
Calendrier/délai de mise en œuvre	Entre 6 mois et 3 ans pour la mise en œuvre
Mobilisation interne/externe	Interne avec le soutien de la direction + DAF
Financements mobilisables	Les économies réalisées sont réinvesties dans les solutions de mobilité durable et permettent une baisse du bilan carbone

Étape 1 : Analyse de la situation

Atouts :

- Petite entreprise avec de la flexibilité et de l'agilité (notamment en ce qui concerne le télétravail)
- Localisation au sein du tissu urbain/réseau de transport en commun => grosse part des transports en commun dans les modes utilisés
- Peu de déplacements professionnels
- Management participatif

Zones de complexités :

- Peu de moyens financiers / dépend de leur gestion des levées de fonds
- 33% des salariés viennent en voiture => ce sont les irréductibles (travail nécessaire sur la vision de la voiture)
- La mobilité représente certainement un gros sujet sur le bilan carbone de l'entreprise

Champs à explorer de manière prioritaire :

- Réduire le nombre de personnes se rendant au salon et privilégier le train sur l'avion pour s'y rendre
- Interdire les avions pour les séminaires
- Sensibiliser sur l'usage des parkings relais
- Question des repas sur place

Étape 2 : Choix des leviers

1. Revoir le format du séminaire
2. Salon international : envoyer moins de monde et y aller en train
3. Sensibiliser/communiquer/challenger

Etape 3 : Opérationnalisation

Levier n°1 : Revoir le format du séminaire / relocaliser en France

Conditions de réussite	Faire en sorte que cela reste un moment de convivialité et miser sur des avantages autre comme la présence d'une piscine
Calendrier/délai de mise en œuvre	Aujourd'hui – à court terme
Mobilisation interne/externe	Directeur/Comité de direction
Financements mobilisables	Aucun / statut quo ou gains ? Tout dépend de la destination.

Levier n°2 : Salon international : moins de collaborateurs mobilisés et utilisation du train

Conditions de réussite	
Calendrier/délai de mise en œuvre	
Mobilisation interne/externe	
Financements mobilisables	

Levier n°3 : Sensibilisation/Communication/Challenge

Conditions de réussite	Difficulté : parvenir à toucher les 33% de salariés venant en voiture ? Faut-il les cibler davantage/faire des actions personnalisées ? Sensibilisation à travers une variété de formats. Besoin de temps dédiés au sein de l'entreprise (pas seulement sur le temps du repas ou après les heures de travail)
Calendrier/délai de mise en œuvre	
Mobilisation interne/externe	Direction et salariés utilisant la voiture pour se rendre au travail
Financements mobilisables	

Restitution Groupe 2

Étape 1 : Analyse de la situation

Atouts :

- Propriétaire du siège
- Proximité du métro
- Déjà une réflexion en cours (engagement Direction)
- Taille de l'entreprise / a des moyens, des obligations légales, un service RSE
- Gouvernance pyramidale peut constituer une opportunité de mise en œuvre rapide de dispositifs

Zones de complexités :

- Eclatement géographique
- Secteur de la grande distribution : horaires variées, déplacements, commerciaux...
- Implantation des magasins hors des cœurs urbains
- Même au siège, une culture « mobilité alternative » peu développée

Champs à explorer de manière prioritaire :

- Mobilité des commerciaux
- Culture d'entreprise
- Covoiturage : masses de flux potentielles vers les magasins
- Mise en place de navettes entre la grosse station de transports en commun et le site
- Forfait Mobilité Durable
- Challenges mobilité
- Avion : pédagogie

Étape 2 : Choix des leviers

1. Fin des trajets en avion en France et limitation des trajets à l'étranger
2. Déplacements en voiture des commerciaux
 - Electrification de la flotte
 - Rationalisation / zonage
3. Promotion d'une culture vélo
 - FMD
 - Challenges, convivialité
 - Valorisation de la pratique

Etape 3 : Opérationnalisation

Levier n°1 : Fin des trajets en avion en France et limitation des trajets à l'étranger

Conditions de réussite	<ul style="list-style-type: none"> - Mettre en lumière le double intérêt : écologique et économique - Faire de la pédagogie : meilleure productivité et qualité de vie en train qu'en avion - Travailler sur la culture d'entreprise : ne pas valoriser statutairement le fait de prendre l'avion
Calendrier/délai de mise en œuvre	Entre 6 mois et 2 ans pour la mise en œuvre
Mobilisation interne/externe	Interne essentiellement : RH / Direction financière / Communication
Financements mobilisables	Pas besoin de financement

Levier n°2 : Déplacements voiture des commerciaux

Conditions de réussite	- Mettre en avant les arguments gain de temps et économique
Calendrier/délai de mise en œuvre	2 à 3 ans
Mobilisation interne/externe	<ul style="list-style-type: none"> - Interne essentiellement : RH / Direction financière / Communication - Externe : appui d'un cabinet spécialisé dans la gestion de flotte électrique
Financements mobilisables	Aides d'Etat, ADEME pour l'électrification de la flotte

Levier n°3 : Promotion d'une culture vélo

Conditions de réussite	Engagement de la Direction. Mise en place d'une approche globale et dans la durée.
Calendrier/délai de mise en œuvre	Mise en place d'une politique vélo en 6 mois
Mobilisation interne/externe	Interne essentiellement : RH / Direction financière / Communication
Financements mobilisables	Label Objectif Employeur Pro Vélo (co-financements)

Étape 1 : Analyse de la situation

Atouts :

- Localisation : 1 seul site, dans Lille (contrainte stationnement)
- Connexion aux grandes lignes de train
- 2/3 des salariés déjà sans voiture sur le D-T
- Profil d'entreprise : petite structure, management participatif
- Profil employés : jeunes

Zones de complexités :

- Moyens financiers potentiellement limités
- Culture « start up » (séminaires à l'étranger...)
- Bureaux en location qui peut brider une politique pro-vélo (ex : stationnement vélo)

Champs à explorer de manière prioritaire :

- Séminaire relocalisé
- Animation culture vélo
- Covoiturage
- Questionner l'usage de la voiture
- Stratégie pour attirer les talents

Étape 2 : Choix des leviers

1. Fin des trajets en avion (séminaire, salon tech...)
2. Culture « écolo » à valoriser dans la culture d'entreprise et dans la marque employeur
3. Voiture : travail sur mesure pour trouver des solutions aux personnes qui se sentent dépendantes