



28.29.30
SEPT
2017
PRESQU'ÎLE
CEA GRENOBLE
MINATEC

LES JOURNÉES
**MOBILITÉ
DURABLE**
Mobilité - Innovations - Avenir



FAPM

Fédération des Acteurs
des Plans de Mobilité

3^{ÈME} ASSISES NATIONALES DES PLANS DE MOBILITÉ

"En route vers 2018"

Maison Minatec – Presqu'île Scientifique - Grenoble
Organisée par la FAPM

28 septembre 2017



SOMMAIRE

1. Table ronde : plan de mobilité, éclairage et synchronisation des acteurs institutionnels / 3 (10h30 - 12h00)

A M-3 avant de la mise en application de l'article 51 de la TEPCV : les parties prenantes exposeront les dernières orientations des plans de mobilité.

- **Cédric GRAIL,** / 3
Adjoint au directeur général de la DGTIM
- **Yann MONGABURU,** / 5
Représentant du GART
- **Mathias COPY,** / 6
Référent régional de l'ADEME
- **Stéphane CHANUT,** / 7
Adjoint au chef du département déplacements durables du CEREMA
- **Stéphanie LOPES D'AZEVEDO,** / 8
Chargée des questions économiques et de développement durable à l'UTP
- **Bruno RENARD,** *Président de la FAPM*

2. Ateliers de contributions / 9 (14h00 – 16h45)

- ATELIER 1. Travail à distance** / 9
- ATELIER 2. Covoiturage** / 11
- ATELIER 3. Communiquer et animer son PDM** / 16
- ATELIER 4. Infrastructures et électromobilité (modifié)** / 20
- ATELIER 5. Prévention et sécurité routière** / 24
- ATELIER 6. Vélo et Législation** / 28



RETOUR SUR LA TABLE RONDE DU MATIN

Cédric GRAIL,

Adjoint au directeur général, DGTIM

En quoi consistent ces assises de la mobilité ?

Mr GRAIL introduit cette plénière en posant le contexte. Il revient notamment sur les assises nationales de la mobilité lancées quelques jours plus tôt le mardi 19 septembre à Paris, et rappelle que les questions de mobilité sont au cœur des préoccupations des Françaises et des Français.

Il invite les participants à se rendre sur le site internet assisesdelamobilité.gouv.fr. A ce jour, 703 contributions ont été déposées concernant 6 thématiques. L'idée est d'avoir des temps d'échanges avec les acteurs du territoire, des temps de concertation jusqu'à la fin de l'année (pour mi-décembre) pour alimenter la loi d'orientation sur les mobilités.

Cette loi sera composée de deux parties :

- Nouvelles mobilités
- Programmation et financements des infrastructures de transports

L'objectif de ces ateliers est d'identifier les mesures à prendre et d'avoir une meilleure connaissance de ce qui se passe sur les territoires locaux.

Comment contribuer à ses assises ?

L'État veut que chaque citoyen concerné quotidiennement par des contraintes de déplacements puisse faire part de son expérience et des améliorations envisagées pour sa pratique. Pour cela, les préfets de Région vont organiser des rencontres collectives (groupes de 50 à 100 personnes) pour échanger sur les besoins des Français en termes de mobilité. Ces rencontres auront lieu dans toute la France, autrement dit dans les 13 grandes régions françaises, et aussi bien dans des territoires urbains, péri-urbains, que ruraux, ou montagnards.

En parallèle, d'autres ateliers auront lieu sur l'ensemble du territoire pour mobiliser cette fois-ci les experts de la mobilité sur les 6 thématiques suivantes :

1. Environnement plus propre
2. Soutenabilité des transports et financements
3. Plus connectés (impact du numérique sur les transports)
4. Intermodalité
5. Solidarité (fracture géographique, fracture sociale), question des territoires peu denses
6. Sécurité et sûreté.

L'objectif étant de remettre mi-octobre des propositions au Ministère des Transports pour alimenter le futur projet de loi. Il y aura des mesures législatives : package réglementaire et plan d'actions à engager pour développer les mobilités durables.



RETOUR SUR LA TABLE RONDE DU MATIN

Aussi, la question de l'innovation sera traitée à travers le lancement d'ateliers d'innovations, en 3 phases :

- Meilleure connaissance de ce qui se passe sur les territoires français
- Cartographie des innovations dans le monde, dans les grandes métropoles,
- Lancement de groupes de travail thématiques

Les thématiques abordées sur les ateliers d'innovations sont :

- Covoiturage / courte distance
- Mobilités actives
- Datas
- Intelligence artificielle
- Ethique et liberté
- Technologies qui se développent vite, tiers de confiance, block-chains...

L'ensemble des acteurs et rapporteurs des ateliers et groupes de travail devront remettre leur copie pour le 15 décembre au plus tard.

Une fenêtre de tir s'est ouverte le 19 septembre, qui se ferme le 15 décembre en termes de concertation : 3 mois où on s'est organisé pour que tout le monde puisse s'exprimer et puisse faire le plus de contributions possibles. C'est le moment où les acteurs peuvent faire des propositions concrètes pour prendre un nouveau virage ; celui des nouvelles mobilités et du numérique.

Les travaux qui sortiront de ces assises nationales des plans de mobilité serviront à alimenter assises nationales ?

Mr GRAIL précise que la FAPM est partenaire et contributeur des assises nationales de la mobilité. Bruno RENARD, Président de la FAPM prévoit de remettre un cahier d'acteurs à la Ministre en lien avec le déploiement des plans de mobilité en France.

Mr GRAIL rappelle que les délais sont courts. En seulement trois mois, il est nécessaire que les acteurs fassent des propositions aussi efficaces que documentées afin qu'elles puissent être rapidement instruites et expertisées.

Le citoyen lambda peut aussi apporter des contributions ?

Oui, les citoyens peuvent s'exprimer sur la plateforme et dans les ateliers territoriaux. Nous devons non seulement écouter les usagers mais aussi réfléchir à leurs besoins au quotidien.

(voir les synthèses des assises de la mobilité sur <https://www.assisesdelamobilite.gouv.fr/syntheses>)



Yann MONGABURU,

Représentant du GART et Président du SMTC de l'agglomération Grenobloise

Le GART vient d'éditer un livret sur les plans de mobilité. Quelle est sa vocation ?

Avec la FAPM, nous sommes tous « parties prenantes » ! Ce livret présente plusieurs actions remarquables identifiées sur le territoire français, et propose un guide méthodologique sur la mise en place des plans de mobilité.

Au 1^{er} Janvier, toute organisation privée de plus de 100 travailleurs située dans un périmètre de transport urbain (PTU) devra mettre en place son PDM. L'idée est d'accompagner les entreprises comme les collectivités dans leur mise en œuvre, en partant des meilleures expériences.

Quelle différence entre PDE et PDM ?

Le PDM introduit un rapport « gagnant-gagnant » entre l'autorité organisatrice de mobilité locale et l'entreprise pour construire ensemble des solutions adaptées à la géographie du territoire, le lieu d'implantation, la culture et les besoins de l'entreprise.

Avec le PDM, nous sortons d'une approche "mono-modale" trop souvent axée sur les transports en commun. Nous donnons toute sa place aux différentes solutions de mobilité (vélo, voiture avec changements des motorisations, rationalisation du parc, usages partagés de la voiture avec l'autopartage, le covoiturage de courte distance).

Les collectivités locales vont devoir accompagner les entreprises ? Avec quels outils ? Quelle est la stratégie, à Grenoble par exemple ?

Pour l'heure, le guide ne fait "que" des recommandations, charge aux entreprises et autorités organisatrices de mobilité de s'en emparer en s'adaptant aux réalités territoriales.

A Grenoble, le SMTC a lancé une expérimentation avec 12 établissements publics ou privés de toute taille, pour tester un schéma de labellisation des plans de mobilité (M'Pro). Ce fut un succès et nous déployons actuellement le dispositif à toutes les entreprises. Nous les accompagnons sur la phase de diagnostic, avec des outils clés en main (kit de communication, enquête, analyse). Nous déterminons ensuite en concertation un plan d'actions que l'on évalue tous les 2 ou 3 ans, à mettre en place avec certaines actions obligatoires et d'autres "à la carte". Nous revenons ensuite régulièrement dans les entreprises pour des opérations de communication, d'animation, de conseil auprès de salariés.

Est-ce que toutes les AOM en ont les moyens ?

Peut-être pas, et c'est tout l'intérêt de notre livret, il a pour but de faire gagner du temps à tout le monde en présentant en réalité les plus petits dénominateurs communs d'un PDM. Il donne des outils, des méthodes, des référentiels.



Mathias COPY,

Référent régional, ADEME

L'ADEME est présente sur les PDE depuis le début, quel bilan tirez-vous ?

Nous en tirons un bilan partiel. L'ADEME n'a pas la primauté de l'évaluation du PDE même si elle a mis en place un outil d'évaluation qui s'appelle EVAL-PDE. Ce dernier recense 226 démarches à l'échelle nationale, toutefois 50% d'entre elles sont situées en Région Auvergne Rhône-Alpes, ce qui limite ainsi sa représentativité au plan national.

C'est un outil perfectible, mais qui a le mérite de permettre au référent, de valoriser la démarche, notamment d'un point de vue environnemental puisqu'il permet de mesurer, par exemple, les effets induits par le PDM et les rejets de polluants évités par telle ou telle mesure.

Quelles sont les mesures qui marchent justement ?

C'est variable, et cela dépend vraiment du contexte. En revanche, nous savons désormais pertinemment qu'il y a un élément récurrent qui freine le report modal, c'est le stationnement. Tant que le stationnement (sur l'espace public comme dans les entreprises) ne sera pas contraint, réglementé, tout un chacun trouvera toujours un bon motif pour se déplacer avec un véhicule thermique avec impact sanitaire avéré.

Pour faire le lien avec les politiques de l'Etat, l'ADEME a souhaité consacrer avant tout ses efforts sur les démarches situées en priorité sur des territoires concernés par des Plans de Protection de l'Atmosphère. Voir le détail des actions ADEME en vidéo (plénière-partie 2).

L'ADEME va-t-elle continuer à accompagner financièrement les Plans de Mobilité ?

Non. L'ADEME n'accompagnera plus financièrement les plans de mobilité, sauf au cas par cas sur des démarches innovantes et dans le cadre de l'appel à projet comme par exemple Aura Mob. En revanche, nous pouvons donner un avis technique, une expertise aux AOM qui ont vocation à être réceptacles de ces plans de mobilité.

Il est important de savoir ce qui est écrit dans la loi. A savoir, toute entreprise concernée qui n'aurait pas mis en place un PDM, ne pourra de toute manière plus percevoir d'aide financière de l'ADEME, et ce quel que soit le projet.

Ceci dit, il n'y a pas de référentiel ADEME à proprement parler. Mais l'article de loi (article 51 de la loi de transition énergétique pour la croissance verte) est très claire et pourrait être un référentiel. Il faut s'intéresser aux déplacements domicile-travail, aux déplacements professionnels, aux déplacements des visiteurs, ainsi que l'organisation du travail.

Un plan de déplacement qui n'est pas dans un progrès de déplacements des salariés, n'est pas un plan de déplacement.



Stéphane CHANUT,

Adjoint au chef du département Déplacements durables, CEREMA

L'arrivée des PDM est-elle pour le CERAMA une belle opportunité de réunir tous les acteurs ?

En effet, c'est une belle opportunité ! Les PDM s'inscrivent dans les défis actuels, qu'ils soient climatiques ou environnementaux, et renvoient à la question sociale et sociétale du droit à la mobilité pour tous. On parle finalement de notre qualité de vie dans les zones urbaines.

Si on veut changer de regard sur les pratiques de mobilité, il faut largement fédérer les acteurs nationaux. De nombreuses personnes travaillent aujourd'hui sur les questions de mobilité, mais pour que leurs actions soient pleinement opérantes, il faut arriver à faire la jonction avec les usages, les besoins et les services. Et en effet au quotidien, les déplacements liés aux activités professionnelles sont particulièrement structurants.

Les PDM sont donc d'excellents vecteurs d'association des acteurs économiques puisqu'ils tendent à améliorer l'attractivité et la compétitivité des entreprises, et donc des territoires.

La volonté est bien de chercher une synergie. Il faut s'orienter sur les usages et sur des bouquets de solutions de mobilité. Pour fluidifier l'utilisation de plusieurs modes en lien avec l'organisation d'une journée.

Il faut absolument associer les acteurs économiques à l'usage restreint de la voiture. En effet, gérer les mobilités, ce n'est pas seulement gérer des moyens de transports, mais c'est aussi gérer l'organisation du travail (horaires de travail, télétravail)

Avez-vous une grille de critères pour reconnaître ou non un plan de mobilité ?

Non, il n'y a pas de critères CEREMA non plus. Je partage l'avis de l'ADEME sur le fait que la loi précise bien ce qu'il doit y avoir dans un plan de mobilité, analyse de l'offre existante, besoins...

Ce qu'on retrouve d'ailleurs dans le livret sur les plans de mobilité du GART et de la FAPM.

L'enseignement principal, c'est bien que nous devons avoir une réflexion plus large. La réflexion doit porter sur tout ce que peut générer l'activité d'un établissement en termes de déplacements.

Il faut s'interroger sur l'état d'esprit dans lequel on construit un PDM. Il doit y avoir un portage stratégique à l'échelle de l'établissement, avec bien sur un référent en charge de ces questions et également une réelle intégration dans la stratégie d'entreprise en lien avec sa RSE.

Un PDM, c'est aussi et peut-être même avant tout, une co-construction en lien avec l'AOM et évidemment avec les salariés. Il faut s'appuyer sur les bonnes pratiques existantes et les amener à imaginer, innover, tester et peu à peu capitaliser pour reproduire cela à plus grande échelle.



Stéphanie LOPES D'AZEVEDO,

Chargée des questions économique et développement durable à l'UTP

Quelle est la place d'une entreprise dans l'écosystème de la mobilité ?

La part de l'employeur est prépondérante car elle représente déjà 40 % du financement des systèmes de transport, via un impôt qu'est le Versement Transport et qui représente 8 milliards d'euros. C'est bien un impôt et pas une taxe, ce qui signifie que l'employeur va le payer sans pour autant être sûr d'en trouver le bénéficiaire. Le VT est de manière générale assez mal perçu par les employeurs. L'UTP estime que le VT reste absolument indispensable, rappelons que le 1er critère d'attractivité d'une agglomération et donc de ses entreprises, c'est bien son système de transport.

80% des entreprises concernées par la loi ignore encore l'existence de cette nouvelle obligation. C'est édifiant, il y a un vrai problème d'information sur la mobilité auprès des employeurs.

Cette loi et ces assises, constituent donc une opportunité formidable pour que les entreprises s'emparent de ce sujet. Pour rappel, les accidents de trajets engendrent 6 millions de journées de travail perdues, et les accidents de mission représentent la première cause d'accidents mortels au travail.

S'il est vrai que les entreprises sont parmi les premières concernées, force est de constater qu'on les entend assez peu sur ces questions de mobilité. Lors de la consultation, lancée entre autres par l'UTP au cours de la dernière année (voir le détail des rendez-vous et des dispositifs dans la vidéo : plénière-partie 2), nous avons déploré une quasi absence des entreprises et de leurs représentants dans les échanges et les débats. Il faut trouver un moyen de renforcer le dialogue à ce niveau-là.



ATELIERS DE CONTRIBUTIONS

ATELIER 1

Travail à distance

Télétravail, coworking ou encore tiers lieux, comment développer le travail à distance dans mon établissement ?

De plus en plus d'établissements réfléchissent à développer le travail à distance. Même s'ils sont souvent prudents, les dirigeants s'engagent pourtant de plus en plus dans ces nouvelles formes d'organisations du travail.

Etroitement lié à la mobilité, il se positionne donc comme une des composantes majeures des plans de mobilités. L'évolution du cadre juridique vise d'ailleurs à faciliter cette pratique en sécurisant autant le salarié et l'employeur au niveau des assurances, et ainsi lutter contre le « télétravail gris ou informel ».

En participant à cet atelier, découvrez les différentes formes de travail à distance et les nouvelles technologies de l'information et de la communication qui vous permettront d'améliorer la productivité de votre salarié tout en luttant contre son isolement ou sa désociabilisation.

Thématique 1 : Comment maintenir l'activité économique de l'entreprise malgré ces situations de blocage quotidiennes ?

Le blocage temporaire de la circulation et les problèmes de flux font partie des préoccupations majeures des employeurs car ils pèsent de plus en plus à l'organisation du travail et à la compétitivité de l'entreprise. Continuer à être rapidement opérationnel, figure donc comme l'une des priorités et face à certaines situations, le travail à distance semble être la meilleure solution s'il est impossible de se déplacer. Ainsi, avec le télétravail, le coworking ou les espaces de tiers lieux, vous ne serez plus concerné et affecté par les intempéries, les grèves, les pics de pollution, les chantiers perturbants, les attentats. Vous pourrez ainsi maintenir votre activité quel que soient les circonstances.

BILAN DES RÉFLEXIONS DE L'ATELIER :

- Construire et rédiger un processus opérationnel vde déploiement du télétravail en amont
- Mettre en place un système d'alerte au sein des entreprises en cas d'impossibilité de travailler sur son lieu de travail
- Faire en sorte que les pouvoirs publics aient un rôle incitatif dans le déploiement du télétravail

INTERVENANTS

- **Hugues DEVAUX**
Coop Alternatives (Pilote)
- **Karine POULIQUEN**
Altéa
- **Lucie VERCHERE**
Métropole de Lyon

ANIMATRICE :

- **Sabine LAURIA**
Grenoble Ecole de Management



ATELIERS DE CONTRIBUTIONS

ATELIER 1

Travail à distance

Thématique 2 : Comment faire évoluer la vision du travail à distance pour auprès des Ressources Humaines et comment accompagner les salariés dans cette nouvelle forme d'organisation ?

Il est parfois voire même souvent difficile pour un responsable HSE de faire changer la vision du travail à distance auprès de responsables RH. Le groupe s'est donc penché sur un argumentaire possible pour non seulement faire évoluer les mentalités sur le télétravail et pour créer des outils fiables qui puissent permettre de convaincre plus facilement un responsable d'entreprise à généraliser ce mode d'organisation au sein de sa structure. Il a aussi été soulevé le besoin d'accompagner au mieux les salariés car cette forme de travail peut induire de nombreux changements notamment sur le travail en équipe, les liens de subordination ou encore sur les relations professionnelles en général. En effet certains salariés peuvent parfois avoir le sentiment d'être isolé et ont la volonté d'être parfois davantage cadré et orienté.

BILAN DES RÉFLEXIONS DE L'ATELIER :

- Créer un livre blanc avec des argumentaires illustrés, des témoignages et des retours d'expériences
- Mettre en place des outils légitimant le travail à distance et facilitant la prise de décision
- Nécessité de bien encadrer la démarche et de connaître les règles

Thématique 3 : Comment réduire les déplacements Domicile/Travail et mutualiser les compétences par bassin d'emploi ?

La réflexion collective proposée pour cet atelier part du constat de base qu'il serait important de changer de regard sur le recrutement. En effet, ce n'est pas parce qu'une personne vient de loin qu'elle est forcément plus compétente. Dès le recrutement il semble important de responsabiliser les salariés comme les employeurs sur l'impact des déplacements Domicile/Travail. Le groupe a également travaillé sur la pertinence d'une stratégie territoriale en valorisant les compétences par bassin d'emploi.

BILAN DES RÉFLEXIONS DE L'ATELIER :

- Organiser une bourse à l'emploi avec une géolocalisation par compétence.
- Imaginer une incitation fiscale pour réduire l'impact des déplacements Domicile/Travail
- Permettre des emplois et des stages inter-établissements pour rapprocher les salariés de leur lieu de vie.



ATELIER 2

Covoiturage

Comment faire du covoiturage un moyen de transport collectif au sein de ma structure ?

Au grès des innovations, la voiture partagée (et plus précisément le covoiturage) est devenue un mode alternatif à part entière et sa prise en compte dans les plans de mobilité est désormais systématique que ce soit pour les déplacements domicile-travail ou professionnels.

Cependant pour être suffisamment performant, il est nécessaire d'atteindre une masse critique qui ne peut être envisageable que par une plateforme de mise en relation.

Grâce aux témoignages de nos experts, découvrez les fonctionnalités telles que la certification du trajet, l'indemnité kilométrique covoiturage et les nouvelles interopérabilités des plateformes régionales qui vous permettront d'atteindre ces masses critiques et faire du covoiturage au sein de votre établissement un réel outil de transport collectif.

Thématique 1 : Remise à plat de la fiscalité – vers une plus grande équité entre les modes

Le versement transport (VT) est une contribution locale (impôt) des employeurs qui permet de financer les transports en commun uniquement. Cette vocation unique pouvait se justifier il y a plusieurs années. Toutefois l'évolution des compétences des AOM s'est accompagnée d'un élargissement de leur périmètre et d'une baisse progressive de leur ressource financière. Aussi le transport en commun n'est plus la réponse unique pour assurer la desserte des territoires. De nombreuses entreprises situées sur un périmètre de transport urbain (PTU) ne bénéficient pas des mêmes conditions de desserte que celles situées en cœur d'agglomération. Elles doivent donc, par leurs propres moyens, mettre en place des solutions supplémentaires pour développer les autres modes, ou subir l'exclusivité de la voiture individuelle (mise à disposition de place de parking). Le versement transport apparait alors comme un impôt non-équitable et déconnecté de la réalité des territoires.

De la même manière qu'il existe des dispositifs législatifs permettant de soulager financièrement les usagers de la voiture, du transport en commun, du vélo, les frais engendrés par la pratique du covoiturage doivent également être pris en charge (tout ou partie).

BILAN DES RÉFLEXIONS DE L'ATELIER :

- Remplacer le Versement Transport par un Versement Mobilité
- Des exonérations fiscales pour les entreprises proactives en matière de covoiturage
- L'abondement aux frais de covoiturage

INTERVENANTS

- **Anne CAMBON**
Région Auvergne-Rhône-Alpes
(Pilote)
- **Stéphanie VINCENT**
Mobil Home
- **David DELCAMPE**
CEREMA

ANIMATEUR :

- **Guillaume HERRMANN**
Monunivert



ATELIER 2 Covoiturage

Remplacer le Versement Transport par un Versement Mobilité

Le Versement Mobilité reste une contribution due par les employeurs privés ou publics qui emploient au moins onze salariés dans un PTU. Toutefois il n'a plus comme seule vocation le financement des transports publics (investissement et fonctionnement), ou la couverture des dépenses d'exploitation. Il vient en complémentarité, soutenir des programmes d'aménagements, de promotion et de création d'offres de service en lien avec les autres modes de déplacement (marche, vélo, autopartage et covoiturage).

Des exonérations fiscales pour les entreprises proactives en matière de covoiturage

Une entreprise qui met en place des actions incitatives fortes pour le développement des modes alternatifs autres que le TC peut se voir exonérer de tout ou partie du Versement Transport

Rendre le VT modulable pour les entreprises (sous conditions à déterminer ex : taille, implantation géographique, action mise en œuvre...) permettrait de :

- Mettre en place des actions ciblées, efficaces et adaptées aux spécificités de chaque entreprise
- Responsabiliser les employeurs sur les problématiques des déplacements
- Réduire le sentiment d'injustice des entreprises qui payent le VT sans y trouver de véritable contrepartie

L'abondement aux frais de covoiturage

Quel que soit sa forme, la mise en place indemnité kilométrique ou prise en charge à 50% créer un cadre attractif à la pratique du covoiturage.

Comme la prime transport et l'IKV cette nouvelle mesure fiscale doit être exonérée des charges patronales et salariales. Elle doit également être cumulable avec les autres types de remboursement transport.

Conditions de succès : même si cette mesure envoie un message fort aux usagers, le gain par rapport à l'utilisation de la voiture solo ne sera pas forcément lisible immédiatement. Il est recommandé de ne pas supprimer au 1er jour de report modal les avantages accordés aux automobilistes (déclaration au frais réel par exemple) mais d'envisager une réduction ou suppression progressive (après la première année par exemple).

NB : faute de terme officiel, l'indemnité kilométrique covoiturage est souvent reprise pour désigner une incitation financière à la pratique. Le groupe de travail a toutefois évoqué d'autres pistes de réflexion qui renvoient toujours à la notion de l'intérêt économique pour l'usager. Concernant l'État et les entreprises : les chèques ou primes covoiturage.



ATELIER 2 Covoiturage

Thématique 2 : Campagne de communication et de promotion et direction des entreprises, salariés, demandeurs d'emplois...

Le covoiturage courte distance et/ou régulier souffre encore d'une image défavorable (perte d'autonomie, de temps, manque de fiabilité...). Les études montrent qu'il existe une grande différence entre la représentation que se font les autosolistes de la pratique, et le ressenti réel des usagers réguliers. Une action de grande envergure visant à « dédramatiser » le covoiturage et à valoriser son image semble indispensable.

BILAN DES RÉFLEXIONS DE L'ATELIER :

➔ Mise en place d'une grande campagne de communication pour la promotion du covoiturage

L'Etat prend à sa charge une campagne de sensibilisation pour le report modal vers le covoiturage (et autres modes). Son contenu et sa forme sont co-construits avec les acteurs compétents et concernés (État, GART, organisations patronales, FAPM...). Cette campagne doit être déclinable dans les territoires, par les collectivités et AOM, ainsi que par les entreprises. Idéalement, l'État envoie un message fort et généraliste qui inscrit le covoiturage dans le paysage comme réel sujet d'actualité. Il met à disposition des AOM et des entreprises les moyens de prolonger son action sur le terrain. Des outils reprenant la communication générique sont mis à disposition. Ils peuvent être personnalisables afin que les décideurs locaux puissent contextualiser et mettre en avant les actions en place sur les territoires.

CONDITIONS DE SUCCÈS : Cette campagne de communication doit s'accompagner d'éléments permettant de porter le message facilement et au plus près de salariés. Boîte à outils :

- ➔ Documents de communication (affiches, flyers, vidéo...)
- ➔ Argumentaire en faveur du covoiturage
- ➔ Contre argumentaire aux idées reçues
- ➔ Comparateur de coût
- ➔ Espace communautaire
- ➔ Kit pour animation locale

AUTRE ENJEU EXPRIMÉ : concernant la communication vers les entreprises il ressort du groupe de travail que les liens entre covoiturage et l'optimisation du stationnement (sous-entendu : le gain envisageable en termes de foncier) reste l'un des meilleurs arguments à faire valoir.



ATELIER 2 Covoiturage

Thématique 3 : Une série de mesures incitatives à mettre en place en entreprise

Certaines mesures sont directement applicables par l'entreprise et peuvent avoir un effet considérable. Trois d'entre elles sont ressorties nettement du groupe de travail.

BILAN DES RÉFLEXIONS DE L'ATELIER :

- Solution de retour en cas d'imprévu
- Le droit à une (ou plus) journée à horaires fixes
- La gestion du stationnement comme outil de valorisation du covoiturage

SOLUTION DE RETOUR EN CAS D'IMPRÉVU :

Si ce n'est la première, c'est l'une des principales des craintes des automobilistes : comment rentrer à mon domicile si mon conducteur a un imprévu qui l'empêche de venir me chercher ? L'employeur peut aisément mettre en place certains dispositifs pour assurer un retour à leurs salariés. Les solutions sont nombreuses :

- Mise à disposition de titre de transport en commun
- Mise à disposition d'un VAE
- Prise en charge de l'utilisation d'une voiture en autopartage
- Mise à disposition d'une voiture de service
- Bons taxis

Ces mesures rassurent et fiabilisent la pratique. Dans la réalité et dans toutes les entreprises qui l'ont déjà mis en place, on constate que leur utilisation est très largement surestimée lors de leur mise en place et que le coût pour l'entreprise est minime. Deux raisons à cela :

- Les cas d'imprévus sont bien plus rares que ce que l'on imagine
- La solidarité naturelle entre salariés est en réalité la meilleure des solutions de replis

Il apparaît clairement que cette mesure tient plus de l'acte symbolique et de la communication que d'une réelle action pouvant se répercuter sur l'organisation et le budget de l'entreprise.

LE DROIT À UNE (OU PLUS) JOURNÉE À HORAIRES FIXES

Le covoiturage régulier doit être sûr, efficace, et limiter autant que possible la perte de temps. Le fait d'avoir des horaires irrégulier et/ou variable est une contrainte majeure qui engendre une perte de fiabilité pour l'utilisateur. Or les études montrent que si chaque salarié pratiquait le covoiturage au moins une fois dans la semaine, le problème de congestion urbaine serait considérablement réduit. Il s'agirait donc d'une mesure mise en place par la direction qui autoriserait tous les salariés à prendre et à quitter leur poste à un horaire fixe et défini contractuellement au moins une journée par semaine.



ATELIER 2 Covoiturage

LA GESTION DU STATIONNEMENT COMME OUTIL DE VALORISATION DU COVOITURAGE

La gestion de stationnement est un axe de travail stratégique dans les Plans de Mobilité. Si le sujet reste délicat à aborder et demande un certain courage « politique » de la part de la direction, il représente un levier puissant pour déclencher le report modal, notamment vers le covoiturage.

La diminution de l'emprise au sol dédiée aux places de parking permet à l'entreprise de revaloriser cette surface foncière (ou d'économiser la location) avec la création de nouveaux aménagements : locaux, bureau, espace de pause, espace vert, stationnement vélo... Tandis que chez les salariés elle entraîne systématiquement une réflexion de fond sur l'utilisation de leur voiture. La restriction d'accès ne doit cependant pas se faire de manière arbitraire ou aléatoire. Plusieurs critères d'attribution peuvent être déterminés : être PMR, avoir des enfants à déposer à l'école, ne pas disposer de TC à proximité... covoiturer apparaît également comme un critère pertinent. Le fait de disposer d'une place de parking devient un élément de choix fort qui compense les contraintes que peuvent occasionner la pratique.

AUTRES BESOINS EXPRIMÉS :

- Créer une signalétique visible, uniforme et réglementaire pour le covoiturage
- Développer et sécuriser les aménagements : voies dédiées – parkings de covoiturage – aires de dépôt
- Intégrer le covoiturage en rabattement et/ou complémentarité avec le transport en commun : utiliser les lignes existantes, les arrêts de bus
- Éviter la multiplication des plateformes de mises en relation – vers un portail national

Retrouvez plus d'informations en consultant les travaux réalisés à Bordeaux en Novembre 2017 : <http://www.cotita.fr/spip.php?article2010>



ATELIER 3

Communiquer et animer les PDM

Ressources (humaines et financières), vecteurs de communication, outils d'animation ou besoins techniques, quels sont les moyens et mesures incontournables de mon plan de mobilité ?

Le PDM est un outil de management de la mobilité, il vit et évolue en permanence. La communication en est l'élément central. Impactant par définition l'organisation quotidienne des salariés, son succès ne peut donc se faire que s'il est co-construit par l'ensemble des parties prenantes de l'établissement et notamment des salariés. Il est important de ne pas sous-estimer ces temps d'échange, de partage et de discussion avec son personnel car c'est généralement de là que se dessinent les pistes d'améliorations et les actions envisageables pour l'employeur. Profitez des retours d'expériences de professionnels de la mobilité pour redonner souffle à votre plan de mobilité et lutter contre l'utilisation systématique de la voiture individuelle !

PROBLÉMATIQUE CENTRALE : Ressources (financières et humaines), vecteurs de communication, outils d'animation ou besoins techniques, quels sont les moyens et les mesures incontournables de mon Plan de Mobilité (PDM) ? Afin de répondre au mieux à cette problématique, nous l'avons divisée en 3 sous-thématiques.

Thématique 1 : Quels outils numériques pour une meilleure animation, communication et surtout gestion du PDM à l'échelle nationale ?

Les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) sont face au challenge de développer les plans de mobilité sur leur territoire. Une partie de cet objectif sera atteint en facilitant la remontée d'information auprès des AOM via un outil numérique spécifique AOM/Entreprises de leur territoire. Celui-ci permettra également aux entreprises de se comparer entre elles à l'échelle du territoire. Un deuxième outil nous semble essentiel pour les entreprises : développer un outil numérique simple et basique pour aider les entreprises à réaliser le diagnostic et le suivi des indicateurs de leur PDM.

Problématiques évoquées : Quel cahier des charges pour une application qui permettrait aux AOM d'avoir une carte des différents PDM sur leur territoire ? Quel cahier des charges pour une application qui permettrait aux entreprises d'élaborer leur propre PDM (diagnostic et suivi) ?

BILAN DES RÉFLEXIONS DE L'ATELIER THÉMATIQUE 1 :

- **2 outils simples, ergonomiques, faciles d'utilisation et de prise en main pour les AOM et les entreprises et indépendants l'un de l'autre.** L'idée est d'outiller de manière simple et pragmatique les différents acteurs, sans chercher à créer un Outil « unique » trop complexe, long et coûteux à développer.
- **1^{er} : une plateforme de marketing territorial** qui permettrait de recenser les entreprises, de leur fournir un accès simple à des ressources partagées, de dialoguer/communiquer avec elles (via des chat, forums..) et de récupérer les résultats et indicateurs-clefs des plans de mobilité entrepris.



INTERVENANTS

- **Karine ARZAC**
Bordeaux Métropole (Pilote)
- **Caroline PAUWELS**
Bemobi
- **Anne-France RIVIERE**
EMServices

ANIMATRICE :

- **Delphine EXTRA**
FAPM

ATELIER 3

Communiquer et animer les PDM

Cet outil numérique type site internet permettra un dialogue entre AOM et entreprises. Il devra donc être accessible à la fois aux AOM et aux entreprises. Il mesurera les aspects purement « mobilité » et les actions mises en œuvre par l'entreprise et sera couplé à un outil marketing. Cette dernière option sera un support de stratégie de valorisation territoriale des AOM. Cet outil sera construit comme un CRM (Customer Relationship Management ou Gestion de Relation Client).

Afin d'être sûr que les entreprises utilisent cet outil, il faut qu'il y ait un retour sur investissement pour les entreprises. Cet outil donnera ainsi des informations aux entreprises et accès à des ressources type boîte à outils. Il doit être animé, ce ne sera pas un site statique, il proposera un partage d'information entre entreprises via un forum. Une attention particulière devra être portée sur la confidentialité des données. Il est envisagé en effet que cet outil permette aux entreprises de se comparer et de connaître les entreprises plus avancées qui pourraient leur apporter un retour d'expérience.

→ **2^e : un outil numérique type application smartphone** ou site internet à destination essentiellement des entreprises pour les accompagner dans la réalisation de leur plan de mobilité. Il s'agira de recenser les éléments de diagnostic et de pouvoir suivre quelques indicateurs-clefs (à définir) pour une meilleure gestion de son PDM. Il pourrait permettre un pré-auto-diagnostic tout en restant simple d'utilisation et dans la mesure du possible déployer une géolocalisation par ville. Il permettra aux entreprises de lancer également un questionnaire auprès de leurs employés, visiteurs, fournisseurs. Dans l'idéal, cet outil doit aider le référent entreprise du PDM à suivre ses indicateurs.

QUESTIONNEMENT :

Faut-il se baser sur l'existant comme l'espace collaboratif de SMTC Tisséo ou OPTIMIX de Strasbourg ? Ou faut-il créer un outil de toute pièce ? Un premier travail semble donc nécessaire pour recenser les outils déjà existants auprès des AOM qui ont « outillé » la démarche sur leur territoire. Par qui ? Avec quel budget ?

AUTRE BESOIN EXPRIMÉ :

Aujourd'hui, il n'y a pas de consensus sur les indicateurs utiles aux PDM. Le report de part modale n'est plus suffisant. Il faut proposer un ensemble d'indicateurs communs, pas seulement environnementaux, pour une meilleure comparaison de l'efficacité des PDM. Selon leur environnement territorial, les entreprises et AOM pourront en complément en intégrer d'autres à leur suivi, mais il faut une base nationale commune.



ATELIER 3

Communiquer et animer les PDM

Thématique 2 L'importance du référent PDE : quelles compétences nécessaires pour induire du changement de comportement dans un PDM ?

La clé de voûte d'un plan de mobilité est son référent. Sans un référent compétent, le plan de mobilité ne peut pas engager un vrai changement de comportement des usagers.

BILAN DES RÉFLEXIONS DE L'ATELIER : Les compétences essentielles du référent :

- Dépasser le simple « Savoir/Savoir Faire/Savoir être », l'essentiel est que le référent obtienne des résultats : réduire la mobilité générée par l'activité et/ou réduire la part modale de l'auto-solisme
- Monter en compétence rapidement et être capable de chercher l'info, la mobilité durable est un domaine qui évolue vite
- Conduire des projets
- Identifier les enjeux pour faire adhérer
- Savoir communiquer avec les employés et les différentes directions de l'entreprise, forte qualité relationnelle et capacités de conviction. Savoir travailler en écosystème.
- Etre tenace, pragmatique, motiver

Compétences complémentaires pour un référent « interentreprises » :

Créer de l'adhésion à l'extérieur d'une entreprise où les acteurs sont moins connus, interagir avec le territoire, savoir distinguer les solutions entreprises et les solutions au niveau du territoire, être capable d'être un intermédiaire Public/Privé

Conditions de succès : un environnement favorable c'est une direction engagée, des moyens financiers et en temps « homme », avec une boîte à outil à définir, enfin c'est avoir un réseau au sein de l'entreprise et sur le territoire.

AUTRES BESOINS EXPRIMÉS :

- Changer la sémantique : « référent » renvoie à une notion statique, « il n'est là que pour donner de l'information », or ce rôle-clé n'est pas que cela. En Suisse, ils sont appelés « promoteurs mobilité », pour l'Union Wallonne des entreprises, ce sont des « mobility managers ».
- Créer des formations certifiantes en mobilité durable et en changement de comportement pour ces référents entreprises ou interentreprises.
- Développer un guide national du référent plan de mobilité.
- Définir une boîte à outil-type pour un référent.



ATELIER 3

Communiquer et animer les PDM

Thématique 3 Quelle est la meilleure façon d'animer un Plan de Mobilité dans la durée pour amener à de vrais changements et résultats ?

BILAN DES RÉFLEXIONS DE L'ATELIER THÉMATIQUE 3 :

- Inscrire les PDM dans la stratégie de l'entreprise en créant un comité transverse pour un portage général de la démarche
- Développer un réseau d'ambassadeurs dans chaque service de l'entreprise
- Donner un rythme au PDM en définissant une planification d'actions et de communication : avoir une communication positive permanente voir humoristique et des temps forts autour du jeu, ne pas donner seulement de l'information
- Assurer un accompagnement personnalisé des employés
- Intégrer la mobilité dans les processus de travail des salariés, inculquer la mobilité durable dans les process de travail pour mieux sensibiliser
- Programmer une évaluation des indicateurs
- Développer des incitations de changement de comportements issus de la théorie du « Nudge/paternalisme libertaire »

Pour asseoir la durabilité du changement de comportement des employés, il faut une reconnaissance de l'individu en interne avec un engagement de la direction qui a du sens pour les employés. Par exemple, utiliser les réseaux sociaux ou l'intranet de l'entreprise pour valoriser les employés qui ont changé de mode de transport principal pour un autre plus écologique.

Quelques exemples selon l'animation ou la communication recherchée :

- Comment avoir du monde sur les animations ? Offrir des goodies ; communiquer sur un concours ou un tirage au sort avec cadeau à la clé ; proposer une mise en situation par un groupe de théâtre spécialisé ; développer des actions ciblées selon les utilisateurs (essaie de voitures électriques pour les automobilistes convaincus, séance de remise en selle pour les cyclistes, crash-test pour inciter à la sécurité routière, ...) ; faire intervenir des animateurs en conseil individualisé en mobilité ; speed dating covoiturage.
- Quelle démarche pour inciter et sensibiliser les nouveaux employés ? Sensibiliser dès la signature du contrat, proposer une réunion « nouveaux arrivants » avec visite du site.
- Comment mobiliser les employés ? Proposer un challenge mobilité à l'échelle de l'entreprise ou du territoire ; effectuer des rappels à différents moments dans l'année ; donner des notions concrètes de temps de parcours ou de temps et d'argent gagné avec tel ou tel moyen de transport ; mettre en place des processus simples et rapides pour passer au télétravail ; charte d'engagement annuel des salariés en échange de cadeaux en lien avec la mobilité (ex Kit sécurité vélo).

AUTRE BESOIN EXPRIMÉ :

Développer des associations territoriales pour développer le coaching ou conseil individualisé en mobilité durable



ATELIER 4

Infrastructures et électromobilité

Quelle stratégie de développement territorial pour les infrastructures de recharges, publiques et privées, leurs services associés et leurs tarifications ?

Particuliers, entreprises et collectivités sont invités à renforcer l'usage de véhicules propres, tant par les politiques publiques déployées que par les actions commerciales menées. Les Programmes d'Investissement d'Avenir et le programme « Advenir » œuvrent en ce sens pour déployer des bornes au fil des besoins.

Venez découvrir les modes d'organisation à privilégier pour faciliter l'usage de ces mobilités électriques et hybrides rechargeables que ce soit :

- en termes de service (interopérabilité, réservation de point de charge, opportunités pour un opérateur de recharge public de superviser des installations privées d'une entreprise ou d'une collectivité ...)
- en termes d'aménagement (type de déploiement géographique sur les territoires, bornes de recharges regroupées en mode « station-service » ou implantations diffuses, diversification des sources d'énergies allant de l'électricité au GNV en passant par l'hydrogène ou le carburant...)

1. Faciliter l'usage électrique et hydrogène

DESCRIPTION

- Travailler à l'interopérabilité, à la simplification de l'accès et des moyens de paiement

OBJECTIF

- Massifier l'usage du VE et V hydrogène

ACTEURS

- À termes, s'appuyer sur les stations-services pour les déplacements longue distance en créant des stations multi-énergie à partir du réseau actuel (Essence, Diesel, Electricité, Hydrogène, voire GNV ?). L'usage des stations de recharge doit être fluide pour l'utilisateur : limitation du nombre de badge pour les VE, indication automatique des bornes VE et VH dans les GPS des véhicules et dans les calculateurs de trajets, frais d'interopérabilité limités au maximum, étant répercutés sur l'utilisateur final. La CB ne doit-elle pas être le moyen universel de paiement pour les stations VE et VH, comme pour les stations-services actuelles ?

MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE

- Avoir un modèle territorial qui s'impose puis se démocratise, l'État ne l'ayant pas défini.

INTERVENANTS

→ Sébastien EYRAUD
SEDI (Pilote)

→ Christian MISSIRIAN
EDF

ANIMATEUR :

→ Georges BOSI
Citélec



ATELIER 4

Infrastructures et électromobilité

2. Développer les infrastructures VE

DESCRIPTION

→ Conforter le développement des infrastructures et s'appuyer sur un schéma départemental de déploiement des bornes de recharge pour couvrir de manière cohérente l'ensemble des zones du territoire rural ou péri urbain pour démocratiser l'usage

OBJECTIF

→ Rassurer les potentiels utilisateurs, développer le VE en ayant un maillage cohérent

ACTEURS

→ Syndicats d'énergie, acteurs privés

MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE

→ Valoriser les comportements vertueux

→ S'appuyer sur le réseau public, autorité coordinatrice à identifier ?

3. Inciter les choix politiques sur le développement du VE en zone urbaine dense en tenant compte de l'expérience des pionniers

DESCRIPTION

→ Se baser sur les retours d'expérience commençant à être significatifs sur des villes de taille importante

OBJECTIF

→ Avoir un déplacement des infrastructures cohérent avec les volontés politiques de déplacements en zone urbaine

ACTEURS

→ Politiques, Autorités Organisatrices de la Mobilité, Syndicats d'énergie...

MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE

S'appuyant sur les expériences des zones urbaines :

→ Nice qui peine à trouver un équilibre économique pour son service de véhicule électrique en autopartage

→ Lyon qui impose à son délégataire d'autopartage de prévoir sur ses points d'autopartage une borne VE accessible tout public

→ Grenoble qui, sur la base du succès mitigé de son véhicule électrique ultracompact en autopartage, souhaite que le véhicule électrique, comme tout autre véhicule thermique, trouve sa place dans les parcs relais en entrée d'agglomération dès lors qu'il reste un véhicule en autosolisme.



ATELIER 4 Infrastructures et électromobilité

4. Développer l'offre de véhicules électriques utilitaires

DESCRIPTION



OBJECTIF

- Permettre l'émergence d'une offre fourgon et bus électrique car il y a un fort enjeu en milieu urbain et péri urbain

ACTEURS

- Constructeurs, Collectivités

MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE



5. Lever les freins au développement du véhicule hydrogène

DESCRIPTION

- Lancer une consultation publique pour évaluer les freins au développement de l'hydrogène
- Simplifier la réglementation à la production d'hydrogène

OBJECTIF

- Développer le nombre d'utilisateurs potentiels

ACTEURS

- Pour la consultation : Utilisateurs / acteurs de la filière hydrogène
- Pour la réglementation : Parlementaires, acteurs de la filière hydrogène, DREAL

MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE

- Accroître le développement en simplifiant les obligations réglementaires (aujourd'hui : 1g d'H₂ produit = demande d'autorisation ICPE)



ATELIER 4 Infrastructures et électromobilité

6. Déployer une flotte hydrogène à Grenoble

DESCRIPTION

→ Déployer une flotte de véhicules hydrogène en autopartage en partenariat avec les acteurs locaux et régionaux de la filière

OBJECTIF

- Faire connaître le véhicule hydrogène et permettre son émergence
- Valoriser les compétences locales sur l'hydrogène

ACTEURS

→ Pôle Hydrogène / Métro ...

MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE

→ À définir

7. Soutenir le déploiement de la mobilité hydrogène pour les transports lourds

DESCRIPTION

→

OBJECTIF

→ Permettre le développement de la mobilité hydrogène dans les transports lourds en s'appuyant sur les infrastructures existantes (rail, route, fluvial)

ACTEURS

→ Filière hydrogène, Gestionnaires de réseaux de transport

MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE

→



ATELIER 5

Prévention et sécurité routière

Comment concilier mon plan de prévention des risques et mon plan de mobilité ?

Première cause d'accidents mortels au travail, le risque routier est un enjeu majeur pour bon nombre d'employeurs.

Que ce soit dans le cadre de leurs trajets domicile/travail ou de leurs missions, les salariés sont confrontés à de multiples facteurs accidentogènes (téléphone, fatigue, alcool, chargement, vitesse ...)

Cet atelier vous donnera toutes les clés pour aborder sereinement la question de la sécurité routière au sein de votre établissement et ainsi satisfaire à vos obligations en tant qu'employeur.

Afin de répondre au mieux à cette problématique, nous l'avons divisée en 2 sous-thématiques.

Thématique 1 : Comment généraliser les plans de mobilité via le thème de la sécurité routière pour les entreprises non concernées par l'article 51 de la TEPCV ?

Dans quelques semaines, les établissements de plus de 100 salariés vont être dans l'obligation de mettre en place un plan de mobilité, de le formaliser par des actions concrètes et enfin d'en informer l'autorité organisatrice de mobilité dont ils dépendent. L'expérience du terrain, montre que les démarches d'amélioration continue et de prévention et de sécurité routière sont dans de nombreux cas à l'origine du plan de mobilité au sein de l'établissement.

Cependant pour les professionnels et acteurs de la mobilité une question importante reste en suspens : Comment faire en sorte que les actions de prévention routière - et plus globalement les plans de mobilité - puissent toucher et concerner des salariés appartenant à des structures non concernés par la nouvelle réglementation. Une question qui a d'autant plus de poids lorsqu'on sait que les micro-entreprises et les PME/PMI représentent respectivement 19 et 28% de l'emploi salarial.

BILAN DES RÉFLEXIONS DE L'ATELIER THÉMATIQUE 1 :

Pour que les actions de prévention et de sécurité routière puissent être à la portée de toute entreprise, et pas seulement des grandes structures : voici les 3 axes que notre groupe propose :

- ➔ **Faire connaître les dispositifs existants et inciter par la mise à disposition de moyens humains et financiers.**
- ➔ **Mutualiser les moyens des grandes et petites entreprises, en allant vers des démarches inter-entreprises.**
- ➔ **Définir un cadre plus incitatif qu'il l'est actuellement.**

INTERVENANTS

- ➔ **Franck JANOWSKY**
Groupe MACIF (Pilote)
- ➔ **Jean DA-COL**
Préfecture de l'Isère
- ➔ **Eric BILLARD**
CARSAT

ANIMATEUR :

- ➔ **Lionel FERRAFIAT**
Monunivert



ATELIER 5

Prévention et sécurité routière

AUTRE BESOIN EXPRIMÉ :

Dans un premier temps, il s'agit là de faire connaître l'ensemble des moyens (financiers et humains) mis à disposition des employeurs dans le cadre de différents programmes ou plans d'actions comme peut le proposer par exemple le Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière. Avec de nombreuses prestations gratuites, l'objectif est non seulement de simplifier les démarches mais aussi de lever les freins financiers et humains que peuvent représenter ces animations.

Le groupe propose comme modalité de mise en œuvre d'établir un tableau ou de concevoir un espace dématérialisé entièrement dédié à la sécurité routière, répertoriant tous les acteurs et toutes les aides qu'une entreprise peut solliciter pour mener à bien le volet « sécurité » de son Plan de Mobilité. Les acteurs à solliciter pour ce point sont les Préfectures, la CARSAT, les assureurs, les préventeurs, et les membres des CHSCT/CE via les entreprises.

MUTUALISER LES MOYENS DES GRANDES ET PETITES ENTREPRISES, EN ALLANT VERS DES DÉMARCHES INTER-ENTREPRISES.

De nombreux participants considèrent qu'il faut soit amener les grosses entreprises à parrainer les plus petites, soit les inciter à se regrouper par secteurs géographiques ou zones d'activités pour mutualiser les moyens. L'intérêt serait que de petites ou très petites structures puissent profiter d'actions de sensibilisation sans que le portage du projet soit chronophage et coûteux. Même si des actions de prévention et sécurité routière sont toujours pertinentes, elles ne figurent pas parmi les premières préoccupations des petites entreprises qui ont pour objectif premier le maintien de leur viabilité économique. Pour qu'une telle démarche puisse se créer, il pourrait être pertinent de solliciter les Chambres de commerces et d'industries, les Chambres de métiers et de l'artisanat, les réseaux d'entreprises, les services économiques des métropoles ou autres intercommunalités, ou encore les associations lorsqu'elles existent.

DÉFINIR UN CADRE PLUS INCITATIF QU'IL L'EST ACTUELLEMENT.

La finalité n'est pas forcément d'aller vers un cadre législatif ou réglementaire mais de trouver des outils ou des processus incitatifs qui viennent compléter l'existant et valoriser les actions mises en place par les établissements. En terme de modalité d'exécution il pourrait être envisageable d'intégrer des actions de prévention et de sécurité routière dans les normes ISO, dans les DCE de marchés publics, ou dans les processus de recrutement. Il pourrait aussi être envisagé d'émettre des certificats d'économie d'énergie (C2E) qui soient directement en lien avec les plans de mobilités, et de faire des établissements modèles des ambassadeurs. Les acteurs qui pourraient travailler sur ces démarches incitatives peuvent être à notre sens des structures ou institutions telles que les CCI, les CMA, l'ADEME, les collectivités, l'Etat ou encore l'Europe.

AUTRE BESOIN EXPRIMÉ :

Aujourd'hui, il est très difficile pour un employeur d'avoir une vision d'ensemble de son accidentologie. L'employeur n'entend pas forcément mettre en place des actions de sensibilisation car il ne voit à priori que le coût que cela représente à court terme. Il faudrait pouvoir proposer une méthodologie et des outils qui permettent de quantifier cela dans son ensemble. Peut penser avoir une calculatrice ou un outil pragmatique que les référents PDM puissent utiliser pour aborder la sécurité routière auprès de la direction et des salariés



ATELIER 5

Prévention et sécurité routière

Thématique 2 : Accidentologie/Répercussions : Peut-on imaginer un outil national, simple et adaptable, pour analyser et quantifier le coût global du risque routier afin de mieux l'intégrer en entreprise ?

Le travail mené par ce groupe part du constat qu'il n'existe pas un outil fiable et précis qui puisse donner à un employeur les coûts réels d'un accident de trajet ou d'un accident de mission. En effet, l'employeur ne perçoit généralement pas les coûts indirects qui peuvent peser sur son activité en cas d'accident. Sans compter que dans certains secteurs une hausse conséquente de l'accidentologie peut entraîner une interruption de l'activité. En effet, dans certains cas les entreprises n'arrivent plus à trouver d'assureurs et doivent cesser leur activité, ou se passer des chauffeurs/commerciaux identifiés comme dangereux.

BILAN DES RÉFLEXIONS DE LA THÉMATIQUE 2 :

Pour qu'un tel outil puisse voir le jour, qu'il puisse faire prendre conscience aux entrepreneurs du coût réel d'un accident de trajet et/ou de mission, et qu'il puisse de ce fait inciter ces derniers à mettre en place des actions de prévention plutôt que de subir leur accidentologie, voici les 3 axes que notre groupe propose :

- ➔ Répertorier les coûts directs facilement identifiables
- ➔ Evaluer au mieux les coûts indirects
- ➔ Mobiliser les acteurs qui puissent créer cet outil.

RÉPERTORIER LES COÛTS DIRECTS.

Ce premier axe de travail préconise de recenser et d'évaluer les coûts facilement identifiables pour l'entreprise à savoir : les réparations matérielles qui sont les plus surprenantes mais qui en fait ne représentent pas le poste le plus important ; le maintien du poste et/ou de l'activité qui ne peut se faire que par remplacement ou formation. L'outil sur lequel travaille le groupe devrait aussi intégrer les surcoûts liés aux polices d'assurance.

Pour construire cette partie du projet, il nous semble intéressant de faire remonter ces informations par l'intermédiaire de la CARSAT, d'entreprises qui ont subi un accident de la route, des assurances, des services de police/gendarmerie et de la sécurité sociale.

EVALUER AU MIEUX LES COÛTS INDIRECTS.

Plus difficilement mesurables, nous pensons que cet outil devrait être conçu avec des professionnels de la santé tels que des médecins ou des psychologues pour quantifier au mieux les impacts indirects entraînés par l'accident. En effet, pour que l'employeur puisse réellement prendre conscience du coup global que peut représenter un accident de la route, il nous semble primordial de considérer les impacts psychologiques induits sur le salarié et sa famille, l'aménagement d'un poste de travail adapté, la perte de productivité momentanée ou permanente ou encore les conséquences d'une surcharge de travail pour les collaborateurs encore en activité. Certains collaborateurs peuvent en effet mal vivre de récupérer les dossiers de leur(s) collègue(s) en cas d'absence prolongée.



ATELIER 5

Prévention et sécurité routière

MOBILISER LES ACTEURS QUI PUISSENT CRÉER CET OUTIL.

Le troisième axe mené par ce groupe est de répertorier l'ensemble des acteurs et des professionnels de la mobilité et de la sécurité routière pouvant travailler sur la conception d'un tel outil. Il est important que ce dernier soit facilement accessible, qu'il soit objectif et qu'il présente sans alarmer les chiffres de l'accidentologie aux employeurs. Il faut aussi que ces acteurs puissent fédérer autour d'eux un maximum d'entreprises et de collectivités afin qu'elles adhèrent à ces démarches de prévention et de sécurité routière et qu'elles puissent renseigner la plateforme et faire partager leur expérience.

Ont été identifiés comme partenaires des structures comme le CEREMA, l'ADEME, le GART, les Chambres consulaires, les centres de recherche, les associations patronales ou encore les assurances.

AUTRE BESOIN EXPRIMÉ :

Comme pour de nombreuses thématiques du plan de mobilité, le référent PDM se trouve souvent démunie d'outils et d'arguments pouvant valoriser la mise en place d'actions parfois payantes. Il semble nécessaire au groupe, par quelque moyen que ce soit, de montrer aux employeurs que les répercussions d'une accidentologie élevée peut être bien plus coûteuse que n'importe quelle action de sensibilisation ou d'animation.



ATELIER 6

Vélo et Législation

Le vélo : une chance pour les plans de mobilité ?

Mettre une dose de vélo dans son cocktail de mobilité sur le trajet domicile/travail ou choisir le vélo comme mode principal : deux dynamiques gagnantes de transfert de la voiture solo vers la mobilité alternative dans les plans de mobilité !

Le succès de ces solutions suppose toutefois d'avoir identifié, grâce à la concertation entre l'entreprise, les salariés et la collectivité, les freins, les leviers efficaces pour accompagner le changement et les incitations à mettre en place. Les dispositifs d'observation et d'évaluation sont également des clés de réussite en mesurant l'impact des solutions en continu.

L'atelier permettra de faire un point d'étape des volets vélo des plans de mobilité et d'identifier les mesures nécessaires à leur déploiement à grande échelle qu'il s'agisse d'évolutions législatives et réglementaires, d'incitations économiques et fiscales ou de programmes d'accompagnement et de valorisation.

Les participants ont décidés de travailler sur 5 thématiques en lien avec la promotion du vélo dans les plans de mobilité :

Thématique 1 : La fiscalité et les aides financières

Prévue par le nouvel article L.3261-3-1 du Code du travail, l'indemnité kilométrique vélo (IKV) désigne la prise en charge par l'employeur de tout ou partie des frais de transport des salariés effectuant le trajet entre leur domicile et leur lieu de travail en vélo personnel. Facultative, elle prend la forme d'indemnités dont le montant est calculé sur la base de 0,25€ par kilomètre parcouru.

Pour les salariés, la somme versée par l'employeur au titre de l'indemnité kilométrique vélo est exonérée d'impôt sur le revenu dans la limite de 200 euros par an. Pour l'employeur, la somme versée est exonérée de cotisations salariales dans la même limite.

Les avantages de cette mesure pour l'employeur :

- Rend les déplacements en vélos plus attractifs
- Augmente le pouvoir d'achat des salariés
- Abaisse le nombre de véhicules présents sur site

Problématiques évoquées pour lancer l'atelier sur la fiscalité et les aides financières : Quel est l'impact réel de la mise en œuvre de l'IKV sur la pratique ? Comment suivre les km déclarés : feuille déclarative en entrée de site, suivi avec une application sur smartphone (quelles appli, quelle utilisation) ? Le plafond peut-il être supérieur à 200 € et si oui avec quelles conséquences ? Faut-il plafonner à l'année ou par mois (plus incitatif) ? Comment verser la prime : via la déclaration de frais, le bulletin de salaire ?

INTERVENANTS

- **Véronique MICHAUD**
Villes et territoires cyclables (Pilote)
- **Nicolas MERCAT**
Inddigo
- **Bernadette CAILLARD-HUMEAU**
FUB

ANIMATRICE :

- **Marjorie PERLI**
Monunivert



ATELIER 6 Vélo et Législation

BILAN DES RÉFLEXIONS DE L'ATELIER THÉMATIQUE 1 :

- Augmentation du plafond d'exonération fiscale
- Rendre L'IKV obligatoire et l'étendre à toutes les fonctions publiques
- Elargir le versement transport au financement des infrastructures et services vélo
- Réviser le baromètre kilométrique des frais réels très favorable à la voiture solo

AUGMENTATION DU PLAFOND D'EXONÉRATION FISCALE

L'IKV doit augmenter son plafond d'exonération fiscale (à 385 euros correspondant aux trajets vélo moyens actuels pour le domicile-travail). Elle doit également être cumulable avec les autres types de remboursement transport.

RENDRE CE DISPOSITIF OBLIGATOIRE ET L'ÉTENDRE À TOUTES LES FONCTIONS PUBLIQUES

La rendre obligatoire pour tous les employeurs, quelle que soit la taille de l'établissement et dès que l'entreprise compte un salarié. Cette indemnité doit concerner aussi bien les établissements privés que publics.

ELARGIR LE VERSEMENT TRANSPORT AU FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES ET SERVICES VÉLO

Le versement transport est un impôt local levé auprès des entreprises qui permet de financer les transports en communs sur un territoire. Il concerne tous les employeurs privés ou public qui emploient au moins 11 salariés dans un périmètre de transport urbain (PTU). Cette contribution est recouvrée par les Urssaf qui sont chargées de la reverser aux autorités organisatrices de la mobilité. Il pourrait être élargi en devenant un « versement mobilité », prenant en compte tous les modes de transport, et notamment les coûts d'investissements pour des aménagements cyclables par exemple ou service de mobilité développant l'usage du vélo.

RÉVISER LE BAROMÈTRE KILOMÉTRIQUE DES FRAIS RÉELS TRÈS FAVORABLE À LA VOITURE SOLO

Le barème des indemnités kilométriques (environ 0,55 cts/km) assez élevés au regard des autres modes ne permet pas de baisser l'utilisation de la voiture solo. Si le remboursement était plus faible, certains usagers basculeraient sur des modes alternatifs, et cela peut être aussi une façon de financer les mesures vélo.

AUTRE BESOIN EXPRIMÉ :

L'extension des 50% de participation employeur à l'abonnement transport public et service public de location de vélos à l'achat d'un vélo par le salarié.



ATELIER 6

Vélo et Législation

Thématique 2 Animation autour de la promotion du vélo

L'animation est la clé de voûte d'une démarche de plan de mobilité, pour faire évoluer les mentalités et changer les pratiques, notamment parce qu'elle permet d'expérimenter d'autres solutions. Il faut accompagner les autosolistes en leur faisant tester d'autres modes de déplacement. Essayer ou ré-essayer le vélo, c'est souvent l'adopter. De nombreuses actions et animations ont un impact fort sur le développement de son usage. Nous proposons d'encourager l'essai auprès des salariés et plus largement du grand public.

Problématiques évoquées :

- *Quels types d'animations vous permettraient de favoriser la pratique du vélo au sein de votre établissement ?*
- *Est-ce que des événements ponctuels comme le challenge mobilité, le « bike to work », aideraient vos salariés à franchir le pas ? Mais que faire ensuite pour pérenniser la pratique ?*
- *Est-ce que d'autres actions permettraient à vos salariés d'utiliser le vélo comme moyen de transport ? Ex : des ateliers de réparation sur le lieu de travail, des séances de « remise en selle » ou de découvertes du VAE...*

BILAN DES RÉFLEXIONS DE L'ATELIER THÉMATIQUE 2 :

- ➔ **Encourager l'exemplarité de la direction. Un dirigeant pratiquant lui-même est souvent une source de motivation, pour aller plus loin nous pourrions créer un club des « dirigeants à vélo »**
- ➔ **Mettre à disposition des plans d'accessibilité de l'établissement et du réseau cyclable sur l'agglomération**
- ➔ **Former à la réparation avec des ateliers d'auto-réparation pour l'entretien et les petites réparations**
- ➔ **Participer à des événements nationaux, régionaux... de promotion du vélo pour tester au moins une journée dans l'année comme le challenge mobilité, « bike to work »**
- ➔ **Avoir des ambassadeurs vélos au sein de l'entreprise pour accompagner les salariés et partager leur savoir faire**

Thématique 3 Formation « remise en selle » et prévention des risques

Le vélo est-il vraiment plus dangereux que les autres modes ?

Combien de personnes ne savent pas faire de vélo, combien ne sont pas à l'aise pour se déplacer à vélo dans la circulation (voir enquête CVTC) ? Qui est concerné ? Les femmes représentent la clientèle majoritaire des vélo-écoles mais elles ne sont pas seules concernées par ces séances de remise en selle pour acquérir les bons réflexes en situation, pour la prise en main du VAE...

Pourquoi proposer des séances en entreprise ?

Quand faut-il les faire (le midi, en fin d'après-midi) ? Combien ça coûte ? En individuel ou en groupe ? Sur qui m'appuyer pour les organiser (qualification des personnes, vélo-écoles de la FUB, de MCF...) ? Puis-je financer ces actions dans le cadre du plan de formation ? Quelle terminologie plutôt que vélo-école qui renvoie au monde « scolaire » ? Quel intérêt du parrainage / coaching type « bus cycliste » ?



ATELIER 6 Vélo et Législation

Destinée à tous les publics, cette formation permet d'acquérir les fondamentaux de maniabilité et de sécurité en vélo (Équilibre, habileté, maniabilité, pratique du vélo dans la circulation générale, vérification du vélo - freins, gonflage...-. Cette animation encadrée par des moniteurs diplômés permet donc d'améliorer son adresse ou agilité sur le vélo, l'anticipation du freinage, le franchissement ou l'évitement d'obstacles, lâcher une main pour indiquer sa direction...

De plus cet apprentissage permet :

- d'avoir un comportement adapté au vélo,
- d'identifier les dangers,
- d'avoir des mises en situation,
- de connaître le code de la route et la signalétique réglementaire et directionnelle vélo,
- de définir son itinéraire le plus sécurisé entre le domicile-travail,

De plus, il faut lever les freins relatifs au vélo dans les établissements aussi bien pour les déplacements domicile – travail que professionnels pour développer cette pratique.

BILAN DES RÉFLEXIONS DE L'ATELIER THÉMATIQUE 3 :

- ➔ **Déployer des vélo-écoles sur les différents territoires.** La solution : apprendre à faire du vélo dans une vélo-école, et ainsi, gagner en autonomie dans le cadre de ses déplacements, avoir accès à un mode de transport économique, pratique, accessibles à toutes et tous, silencieux, écologique et bon pour la santé !
- ➔ **Acculturer les acteurs de santé sur les bénéfices du vélo par exemple les Carsat, CHSCT, la médecine du travail...**
- ➔ **Avoir un référent dédié à la pratique du vélo au sein d'un établissement,... afin de dédramatiser la vision de la pratique du vélo...**
- ➔ **Encourager les communautés d'utilisateurs au sein de l'entreprise**
- ➔ **Créer des normes qualitatives (ISO) incitant à la pratique vélo**
- ➔ **Créer une qualification « vélo » pour pouvoir réaliser les déplacements professionnels à vélo (quand c'est interdit par l'établissement)**
- ➔ **Mettre à disposition gratuitement ou à prix réduit un kit de sécurité pour sensibiliser à l'importance d'avoir le bon équipement pour son trajet.**
- ➔ **Sécurité : notamment s'agissant des VAE (et Speed pedelec), développer les séances de prise en main (certains publics, âgés notamment, pouvant être surpris par la vitesse)**



ATELIER 6 Vélo et Législation

Thématique 4 : Comment développer l'usage du VAE

L'usage du VAE est en plein essor depuis une dizaine d'années : faire du vélo sans effort excessif sur de plus longues distances séduit de plus en plus d'usagers

Le VAE permet notamment de s'affranchir des problématiques de relief et d'envisager des déplacements de bout en bout plus longs. Cependant ce mode de déplacement représente un investissement coûteux, et certains aménagements ne sont pas forcément adaptés à sa pratique.

BILAN DES RÉFLEXIONS DE L'ATELIER THÉMATIQUE 4 :

- Proposer des offres de mises à disposition ou de prêts de VAE par la collectivité, l'employeur ou bien un vélociste pour convaincre des bienfaits de ce mode déplacement et favoriser le passage à l'achat.
- Sécuriser le stationnement pour ces vélos (et ainsi lever les freins liés au vol ou à la dégradation du matériel), et proposer une offre de stationnements privés et publics avec des bornes de recharges.
- Clarifier la réglementation relative aux VAE et Speed pedelec (autorisation d'utiliser certains aménagements cyclables pour ces derniers)
- Définir d'une assurance spécifique en lien avec cette pratique (mais qui pourrait s'étendre aux autres modes aussi)



ATELIER 6 Vélo et Législation

Thématique 5 : Gérer un parc de vélo/VAE

Problématiques évoquées :

Pour quels déplacements ? Professionnels (lesquels), personnels autorisés ou non ? Faut-il mettre en place un parc ou aider les salariés à s'équiper individuellement ? Est-ce que c'est utilisé (retour d'expérience) ? Gérer le parc en interne ou externe : avantages/inconvénients Comment organiser la réservation, la maintenance, le stationnement ? Quel type de vélos faut-il choisir ? Quelles aides financières ?

Encourager la location longue durée pour les établissements

En rendant la LLD éligible à l'exonération d'impôt sur les sociétés aujourd'hui réservée à l'achat (25% du coût d'achat de la flotte) alors que la location des installations de stationnement et des équipements du salarié (chasseur, casque) est éligible à l'exonération d'IS (Cf. décret d'application de la LTECV)! Les entreprises préfèrent (comme pour la voiture !) recourir à des solutions clés en main intégrant l'entretien des vélos, le renouvellement du parc (et des batteries)... plutôt qu'à l'achat de la flotte.

BILAN DES RÉFLEXIONS DE L'ATELIER THÉMATIQUE 5 :

- Mettre à disposition différents types de vélos sur de la location longue durée (vélo cargo, triporteur, longtrail)
- Appui technique et méthodologique pour constituer une flotte de VAE/Vélo
- Faciliter le système de réservation des vélos avec un système de réservation en ligne, boîte à clé
- encourager les solutions partagées (parcs inter-entreprises, stationnements)

AUTRE BESOIN EXPRIMÉ :

Réaliser un guide FAPM sur la réalisation du volet vélo des Plans de mobilité avec accent mis sur le VAE (modes de gestion du parc, besoins spécifiques...)

