

DÉFI 9

FAIRE

DES FRANCILIENS

DES ACTEURS

RESPONSABLES

DE LEURS DÉPLACEMENTS



PRINCIPES D'ACTIONS DU PDUIF

- Mettre à disposition une information adaptée sur l'ensemble des modes de transport.
- Accompagner les franciliens dans leurs choix en matière de mobilité.



Cyclistes dans le quartier de La Défense, Hauts-de-Seine

ACTIONS DU PDUIF

Action 9.1

Développer les plans de déplacements d'entreprises et d'administrations

Action 9.2

Développer les plans de déplacements d'établissements scolaires

Action 9.3

Donner une information complète, multimodale, accessible à tous et développer le conseil en mobilité



ÉVOLUTION DU CONTEXTE DEPUIS 2010



Un contexte réglementaire de plus en plus contraignant jusqu'en 2019

Le Plan de protection de l'atmosphère (PPA) d'Île-de-France révisé en 2013 a étendu l'obligation de réalisation de plans de déplacements instaurée par le PPA de 2006 pour les plus gros employeurs franciliens, en abaissant notamment le seuil minimal du nombre de salariés (341 établissements concernés).

En 2015, la loi de transition énergétique et pour une croissance verte (TECV) a étendu cette obligation à toutes les entreprises regroupant au moins cent salariés sur un même site. En Île-de-France, près de 5 400 établissements concernés devaient ainsi élaborer leur plan de déplacements à horizon 2018 et le transmettre à Île-de-France Mobilités en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité.

La révision du PPA d'Île-de-France en 2018 a étendu cette obligation aux établissements publics et aux administrations de plus de cent agents sur un même site à horizon 2019. Cette disposition concerne 400 collectivités et 1 400 administrations ou établissements publics en Île-de-France.



Flux d'usagers à la gare Saint-Lazare, Paris



Un infléchissement de la réglementation en fin de décennie

La loi d'orientation des mobilités a supprimé l'obligation d'établir un plan de mobilité employeur (PDME, nouveau nom des plans de déplacements d'entreprises et d'administrations). À la place, elle instaure, pour les entreprises de plus de 50 salariés, l'obligation d'inclure les déplacements domicile-travail des salariés dans les négociations annuelles obligatoires (NAO) prévues par le code du travail entre les employeurs et les représentants syndicaux. En cas d'échec des NAO, les entreprises restent soumises à l'obligation d'élaborer un PDME.



L'impact de la crise sanitaire

Le télétravail s'est fortement démocratisé pendant la crise sanitaire pour les emplois télétravaillables, et cette pratique semble s'installer dans la durée. De plus, les employeurs ont davantage fait la promotion des modes actifs pendant la crise sanitaire.



Télétravailleuse en réunion



L'impératif réglementaire d'ouverture des données de mobilité

La LOM a instauré l'obligation d'ouverture des données statiques et dynamiques d'offres de mobilité. Dans ce cadre, la loi a renforcé le rôle d'Île-de-France Mobilités comme point d'accès unique des données de mobilité publiques voire privées en Île-de-France, ouvrant ainsi la voie au développement d'applications multimodales recensant les offres de mobilité disponibles et donnant accès à un service de billettique intégré (applications de type Mobily as a service MaaS).

BILAN DES ACTIONS MENÉES DEPUIS 2010 ET PERSPECTIVES

Le bilan de la prise en compte de la mobilité par les entreprises est contrasté. Malgré des obligations réglementaires croissantes jusqu'à la LOM, le déploiement des Plans de mobilité employeur n'a concerné qu'un salarié francilien sur dix.

La crise sanitaire et l'intégration par la LOM de la mobilité dans les négociations annuelles obligatoires entre employeurs et représentants des salariés ont incité les entreprises à se recentrer sur les sujets dont elles maîtrisent la mise en œuvre, en particulier l'organisation du travail.

En parallèle, l'ouverture des données et le développement du MaaS facilitent l'accès à l'information sur les services de mobilité quel que soit le mode.



Plans de mobilité scolaire

Des plans de mobilité scolaire ont été réalisés sur la décennie 2010-2020 mais il n'existe pas de recensement pour en estimer le nombre. Les plans d'actions proposent généralement quatre types de mesures :

- Des actions d'aménagement pour faciliter et sécuriser les modes actifs ;
- La recherche d'alternatives à l'usage de la voiture individuelle : covoiturage, transports en commun, vélobus et pedibus ;
- Des actions de pédagogie ;
- Des actions de communication.



Une mise en œuvre des plans de mobilité employeurs principalement sous l'effet des contraintes réglementaires, mais qui reste limitée

En dix ans, même si le nombre de PDME élaborés en Île-de-France a augmenté, moins de 10 % des employeurs soumis à l'obligation avaient réalisé leur PDME début 2020, représentant environ 10 % des salariés franciliens.

La principale motivation pour réaliser un PDME a été l'obligation instaurée par le PPA ou par la loi, dont l'influence s'est toutefois avérée limitée en l'absence de sanction. Ainsi, depuis la suppression de l'obligation qui avait été instaurée par la loi TECV, très peu de PDME sont élaborés par les entreprises. Le retour terrain montre qu'il y a une méconnaissance globale des PDME par les employeurs.

Parmi les autres raisons d'engager des démarches de PDME, on peut citer l'amélioration de l'image de l'entreprise sur le plan des ressources humaines (à l'occasion d'un déménagement, ou en termes d'attractivité pour les recrutements) ou l'intérêt en termes de politique de responsabilité sociale et environnementale. Les PDME qui sont élaborés pour des enjeux de mobilité ont le plus souvent pour objet de régler des problématiques ciblées de stationnement ou de sécurité routière.



L'efficacité des PDME repose sur une animation forte qui est facilitée par les démarches inter-employeurs

Le contenu des plans s'avère inégal selon les entreprises et les problématiques de mobilité diffèrent selon leur activité et leur localisation. Les plans d'actions manquent souvent de précision et ne sont pas toujours portés dans la durée faute de moyens à y consacrer.

La mise en œuvre effective d'un PDME requiert en effet une animation forte dans la durée qui n'est possible que si un référent est désigné au sein de l'entreprise ou de l'administration pour le suivi des actions.

Le principe des PDME communs à plusieurs employeurs est souvent gage de durabilité. Toutefois, il complexifie le portage de la démarche.

À cet égard, les conseillers en mobilité, implantés localement dans le cadre du réseau Pro'Mobilité, ont joué un rôle majeur pour que soient élaborés des PDME avec de véritables plans d'actions suivis d'une mise en œuvre dans la durée, et en encourageant plus particulièrement les démarches inter-employeurs.



Le lissage des heures de pointe

Partant du constat d'une part de la saturation de la fréquentation des routes et des transports collectifs sur certaines heures de la journée et d'autre part de l'impossibilité d'augmenter indéfiniment l'offre de transport, la Région Île-de-France a initié en 2017 l'expérimentation du lissage des heures de pointe sur son territoire.

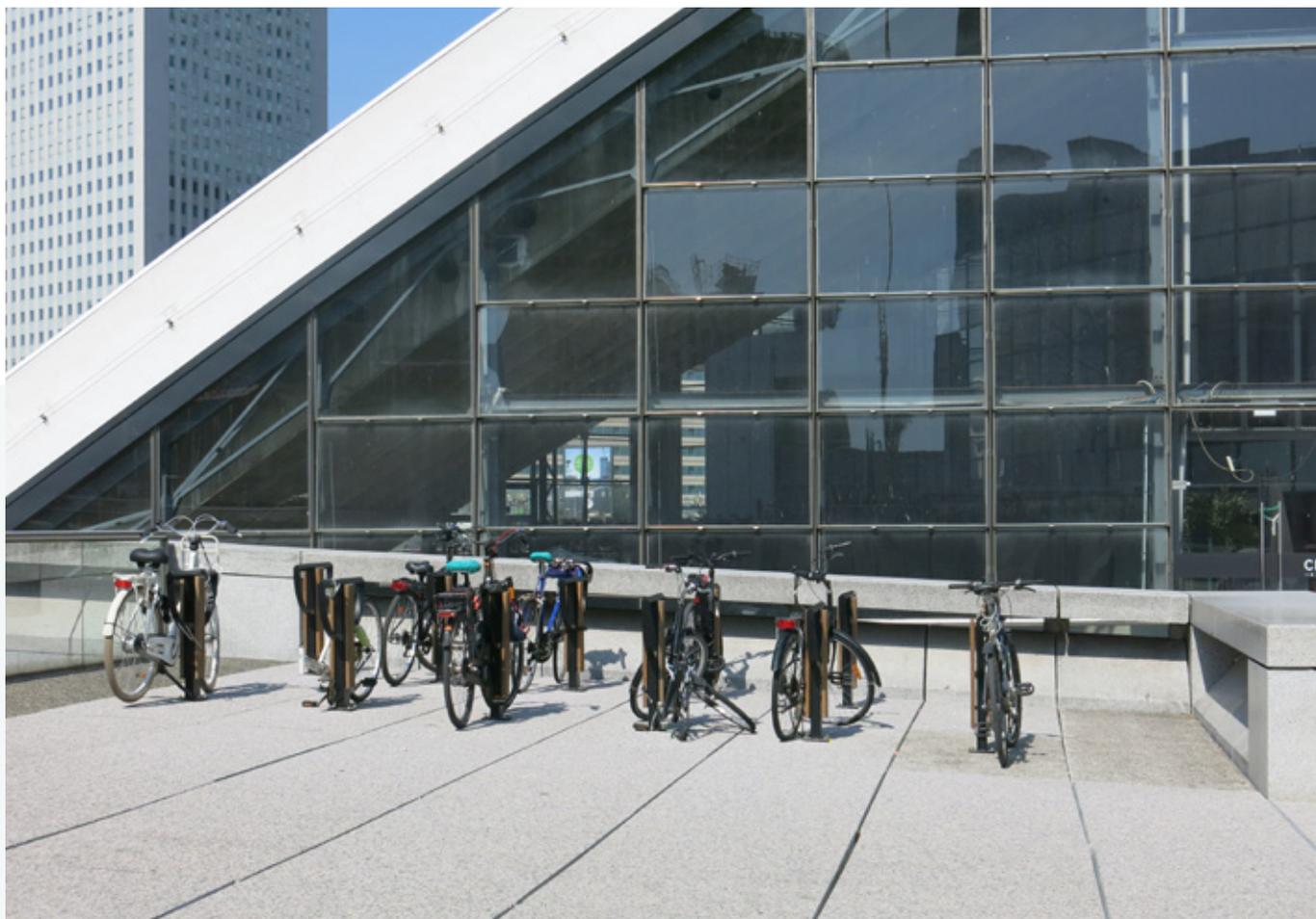
Cette démarche de management de la demande de transport consiste en un travail partenarial avec les opérateurs de transport, Île-de-France Mobilités, les collectivités territoriales et les entreprises dans des territoires ciblés.

Son objectif est d'étaler ou de réduire les pics de congestion en heures de pointe dans les transports collectifs et sur la route.

Concrètement, la démarche de lissage se traduit par quatre actions :

- L'incitation à travailler en horaires décalés ;
- Le télétravail ;
- La pratique des modes actifs ;
- La pratique du covoiturage.

L'expérimentation a été engagée sur les trois territoires de Paris La Défense, Grand Paris Sud, et Plaine Commune, représentant un total de près de 260 000 collaborateurs ou étudiants. L'évaluation des enseignements de ces expérimentations ne pourra néanmoins être réalisée qu'à l'issue de la crise sanitaire qui est venue en perturber le déroulement.



Parking à vélos au niveau du CNIT de La Défense, Hauts-de-Seine



De nouveaux sujets de préoccupation liés à la crise sanitaire et à l'évolution récente du cadre réglementaire

La mise en application de la LOM s'est trouvée impactée par la crise sanitaire dès le printemps 2020.

En effet, ce contexte a fortement incité les entreprises à s'emparer de la thématique mobilité dans le cadre des négociations annuelles obligatoires (NAO), principalement sous l'angle des déplacements domicile-travail et de l'organisation du travail.

Un autre sujet qui semble être abordé de manière récurrente dans ce cadre concerne les conditions de mise en place du forfait mobilité durable instauré par la LOM.

Les entreprises envisagent également d'aborder des thématiques telles que l'offre de stationnement sur site ou les bornes de recharge électrique.

Certaines thématiques sont d'ailleurs peu en lien avec le caractère durable des actions mises en œuvre : certains accords prévoient par exemple le remboursement de frais kilométriques pour des trajets domicile-travail effectués en voiture, seul.

Si les NAO semblent être un cadre pertinent pour régler les problématiques de mobilité directement du ressort des employeurs (organisation du travail, équipement du site), les conditions de déplacements des salariés relèvent plutôt de l'action des collectivités locales (aménagement cyclables, aménagement de la voirie, etc.). À cet égard, un dialogue doit être engagé entre employeurs et collectivités. Ce qui rend d'autant plus nécessaire le rôle des conseillers en mobilité.



Utilisation du smartphone pour se déplacer



Les prérequis nécessaires à l'élaboration d'offres MaaS sont en cours de mise en œuvre

Île-de-France Mobilités a élaboré une feuille de route pour le développement de services numériques innovants en 2016, un guide de référence sur la mobilité servicielle en Île-de-France en 2020 et une feuille de route numérique pour le MaaS (Mobility as a service) en 2021.

Par ailleurs, l'autorité organisatrice exerce la nouvelle prérogative qui lui a été assignée par la LOM en étant maître d'ouvrage à la fois d'une Plateforme régionale d'information pour la mobilité (PRIM) et d'un Système d'information et de services pour la billettique (SIS), tous deux destinés aux réutilisateurs de données et aux fournisseurs de services de mobilité.

INDICATEURS FINANCIERS

La Région Île-de-France a subventionné une vingtaine de plans de mobilité inter-entreprises (2,5 millions d'euros).

PLANS DE DÉPLACEMENTS EMPLOYEURS

1. INCITER ET ACCOMPAGNER LES ENTREPRISES DANS L'ÉLABORATION DE PLANS DE MOBILITÉ EMPLOYEUR (PDME)

Le réseau Pro'Mobilité



- Ce réseau qui rassemble la Région Île-de-France, l'ADEME Île-de-France, Île-de-France Mobilités, la DRIEAT, la Chambre de commerce et d'industrie Paris Île-de-France, la Caisse régionale d'assurance maladie d'Île-de-France et l'Institut Paris Region, a joué un rôle majeur depuis 2010 dans la coordination à l'échelle régionale de l'accompagnement des plans de mobilité employeur (PDME). Il a notamment organisé six rencontres annuelles des acteurs des PDME en Île-de-France (« Forum écomobilité »), qui rassemblaient de l'ordre de 150 participants.
- Pro'Mobilité s'appuie également sur un réseau de conseillers en mobilité répartis sur le territoire régional, mis en place à l'initiative des chambres de commerce et d'industrie ou des collectivités locales, dont la mission est d'accompagner les entreprises dans leur démarche d'élaboration et mise en œuvre des PDME.

Mise en place d'une plateforme de recueil des PDME

- En 2018, Île-de-France Mobilités a mis en place une plateforme internet pour recueillir les plans de mobilité employeur des entreprises et des administrations rendus obligatoires par la loi TECV de 2015 et par le PPA d'Île-de-France.
- Cette plateforme permet de déposer son plan et de recevoir une certification valant preuve de dépôt. Les employeurs sont également invités à compléter un formulaire explicitant le contenu de leur plan de manière synthétique.

2. ÉLABORER ET METTRE EN ŒUVRE DES PDME

Bilan général des plans déposés sur la plateforme de recueil mise en place par Île-de-France Mobilités

Environ 400 plans ont été déposés entre 2018 et 2020 pendant la période où ils étaient obligatoires pour les établissements de plus de cent salariés.

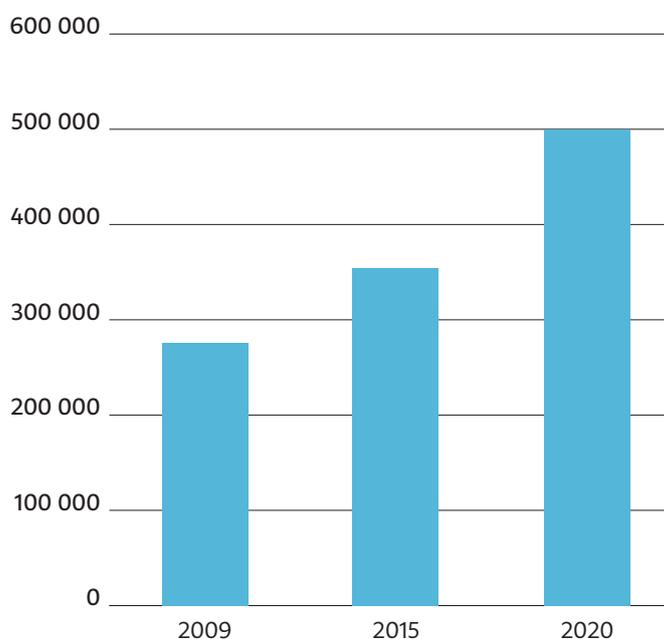
Nombre de plans de mobilité employeur déposés sur la plateforme de recueil d'Île-de-France Mobilités entre 2018 et 2020

Plans de mobilité	Nombre de plans	Nombre d'établissements
Monosite	305	305
Multisites	56	172
Inter-employeurs	35	239
Total	396	716

Source : Île-de-France Mobilités, 2020

En 2020, ces démarches concernaient plus de 700 établissements, rassemblant environ 10 % des salariés franciliens, soit plus de 500 000 salariés. Cela représente un quasi doublement en dix ans.

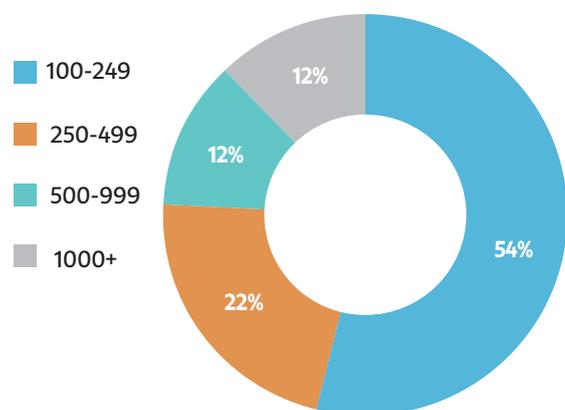
Nombre de salariés concernés par un PDME en Île-de-France



Source : Île-de-France Mobilités, 2020

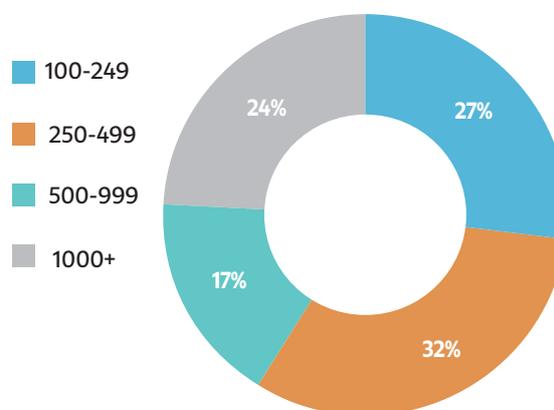
- Les établissements de grande taille sont sur-représentés parmi ceux qui ont réalisé un PDME.
- Les PDME les plus importants concernent jusqu'à 50 000 salariés (Roissy - Charles de Gaulle, administrations parisiennes).

Entreprises franciliennes de plus de 100 salariés (par tranche d'effectif)



Source : Île-de-France Mobilités, INSEE, 2020

Établissements franciliens de plus de 100 salariés ayant déposé un PDME en 2018 et 2020 (par tranche d'effectif)

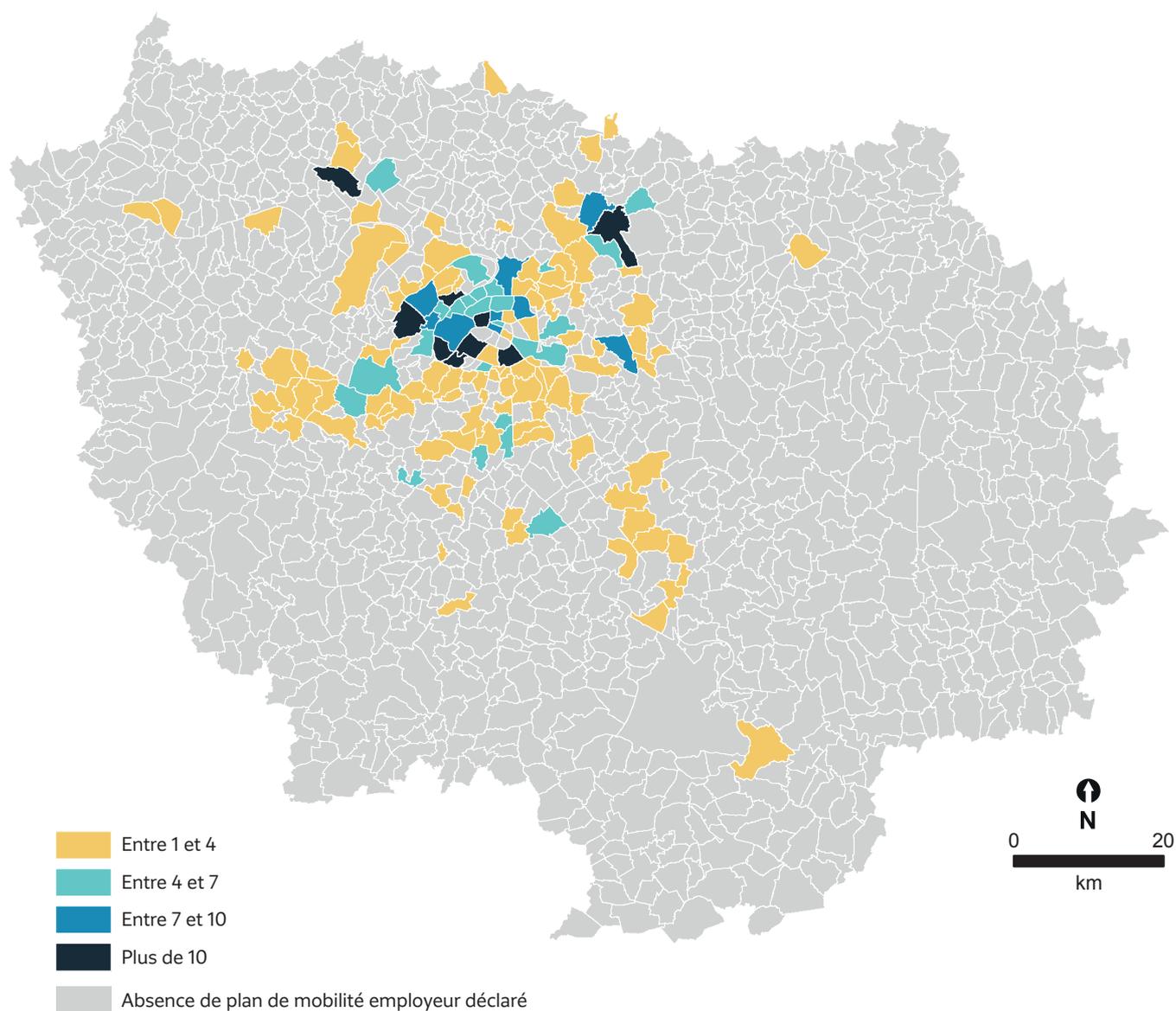


Source : Île-de-France Mobilités, INSEE, 2020

- Les PDME sont principalement réalisés par des employeurs situés dans le cœur de l'Île-de-France ou dans des secteurs où l'action des conseillers mobilité a été forte.

PLANS DE DÉPLACEMENTS EMPLOYEURS

Nombre de Plans de mobilité employeurs par commune en Île-de-France



Source : Île-de-France Mobilités - Réalisation : IDFM / PE / OP / H. Siney - Novembre 2021



Contenu des plans de mobilité employeur

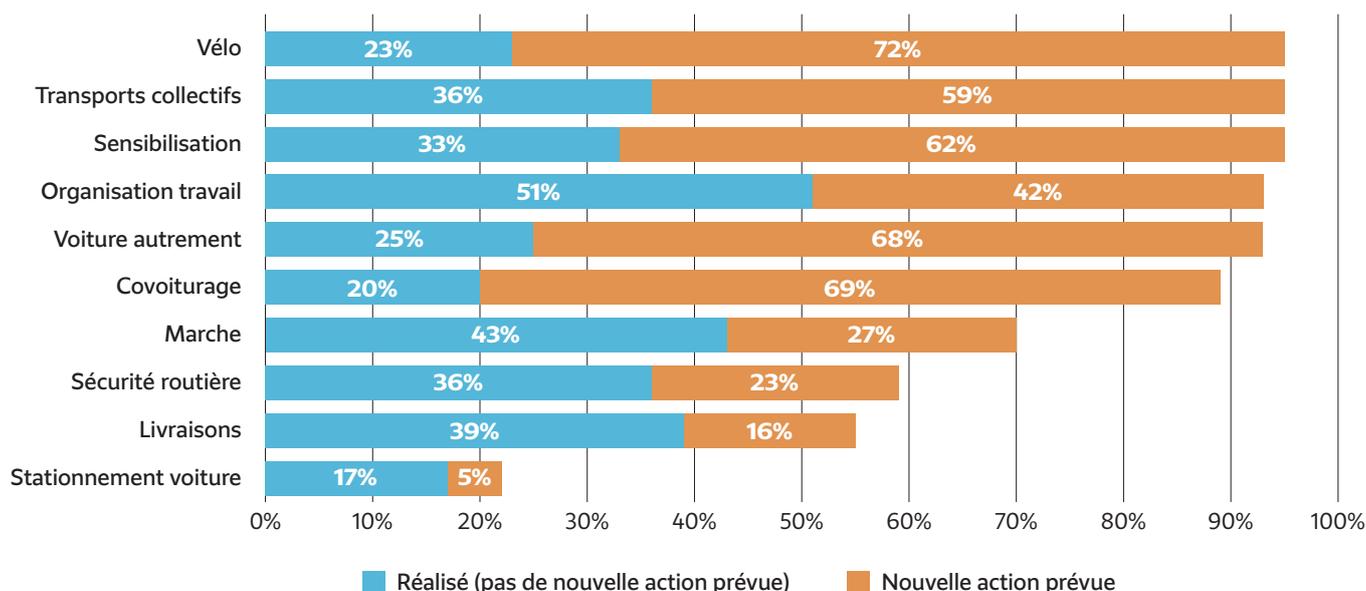
- Les PDME abordent principalement les thématiques de la mobilité en transports en commun, de l'accès en voiture (y compris du covoiturage), de l'usage du vélo et de l'organisation du travail (dont le télétravail). À contrario, certaines thématiques sont rarement traitées comme l'accès piéton, l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite ou les livraisons.
- L'analyse d'un échantillon d'une vingtaine de PDME montre que dans une majorité des cas, le plan d'actions défini manque d'opérationnalité : pas de porteur de projet identifié (55 % des plans), pas d'estimation des coûts (50 % des plans), pas d'échéancier (40 % des plans).



Parking d'entreprise, pôle d'activités économiques
Villebon-Courtaboeuf, Essonne

- Selon le retour terrain des conseillers mobilité, les actions menées concrètement dans les entreprises font bien écho aux plans d'actions des PDME. Toutefois, leur mise en œuvre effective est très dépendante du temps que les référents au sein des entreprises peuvent y consacrer. Le rôle du conseiller mobilité local est important dans la mise en œuvre concrète des actions du PDME.

Thématiques traitées dans les plans d'action des PDME (en pourcentage des PDME)



Source : Île-de-France Mobilités, analyse de 396 PDME à partir des formulaires de dépôt, 2020

PLANS DE DÉPLACEMENTS EMPLOYEURS

3. LISSAGE DES HEURES DE POINTE

En 2017, la Région Île-de-France a initié l'expérimentation du lissage des heures de pointe sur trois territoires :

Trois chartes d'engagements pour le lissage des heures de pointe signées

Paris La Défense (novembre 2018)

13 entreprises / 180 000 collaborateurs

Grand Paris Sud (novembre 2019)

14 entreprises / 3 administrations / 27 000 collaborateurs
/ 11 500 étudiants

Plaine Commune (octobre 2020)

16 entreprises / 40 000 collaborateurs

- À titre d'exemples, les actions mises en place ont concerné :
 - La réalisation d'enquêtes quantitatives sur les mobilités et les organisations du travail (tous les territoires) ;
 - La mise en place d'un outil de réservation de créneau de présence sur site (Carrefour, Grand Paris Sud) ;
 - Des ateliers de remise en selle et la distribution de packs cyclistes (Allianz, La Défense) ;
 - Un Challenge Vélo en septembre 2021, pour inciter les collaborateurs à utiliser les modes actifs (plusieurs entreprises et administrations sur le territoire de Plaine Commune).
- Compte tenu de la situation sanitaire en 2020, il est difficile d'évaluer les effets des mesures évoquées plus haut sur la fréquentation des routes et des transports collectifs.
En outre, le contexte n'incite pas à la pratique du covoiturage malgré les initiatives des entreprises de Grand Paris Sud avant la crise (mise en place d'une application commune Klaxit et mise en place de stationnements covoitureurs pour le Département de l'Essonne). Néanmoins, des réflexions sont engagées au sujet des prochains territoires à intégrer à l'expérimentation.



Heure de pointe en gare de Saint-Lazare, Paris

ATTEINTE DES OBJECTIFS

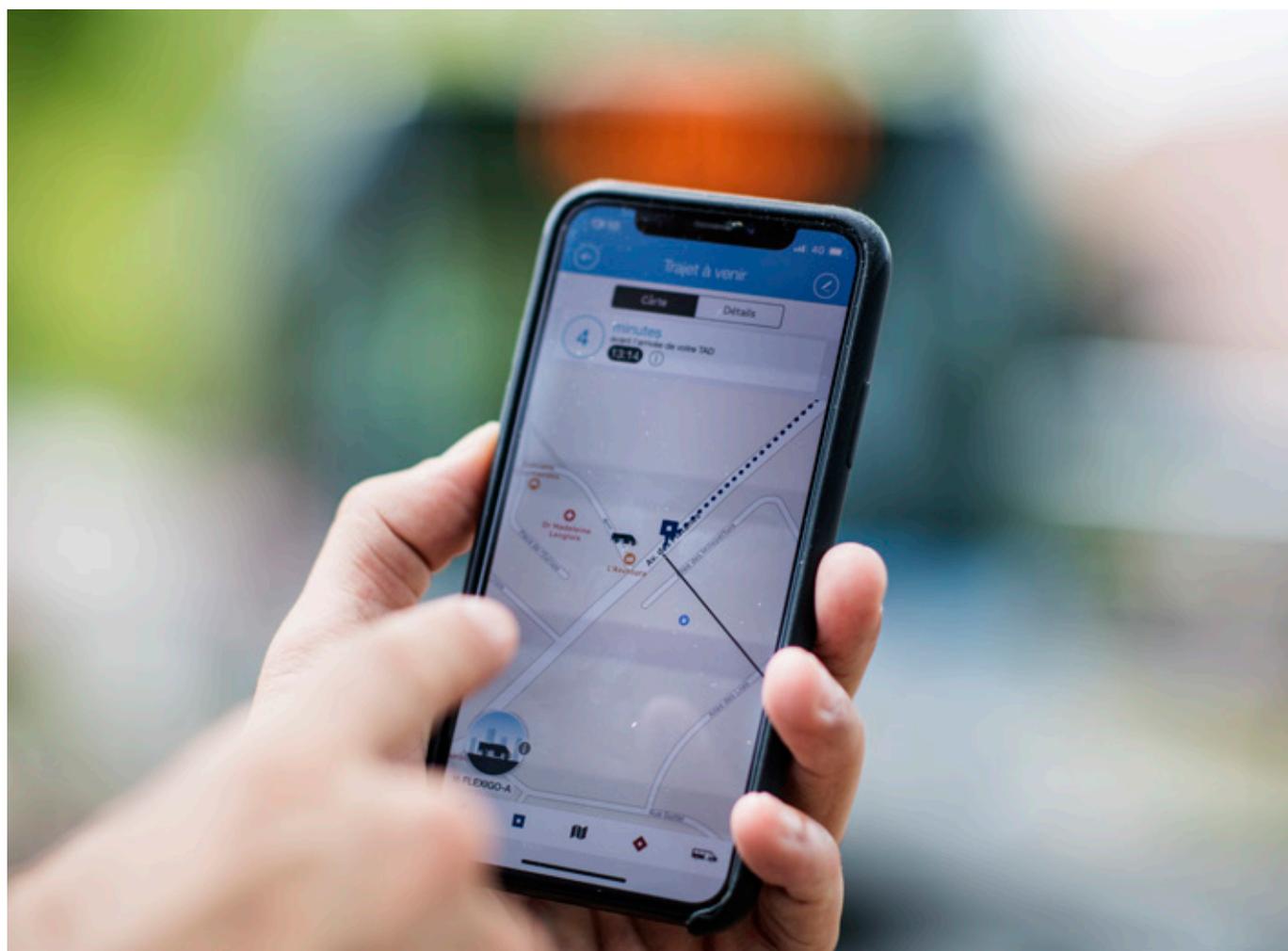
30 % de personnes travaillant en entreprise ou en administration concernées par un PDME



Territoires où l'action a été mise en œuvre

Paris et cœur de métropole	Agglomération centrale	Agglomération des pôles de centralité	Bourgs, villages et hameaux

DE L'INFORMATION VOYAGEURS AU MAAS



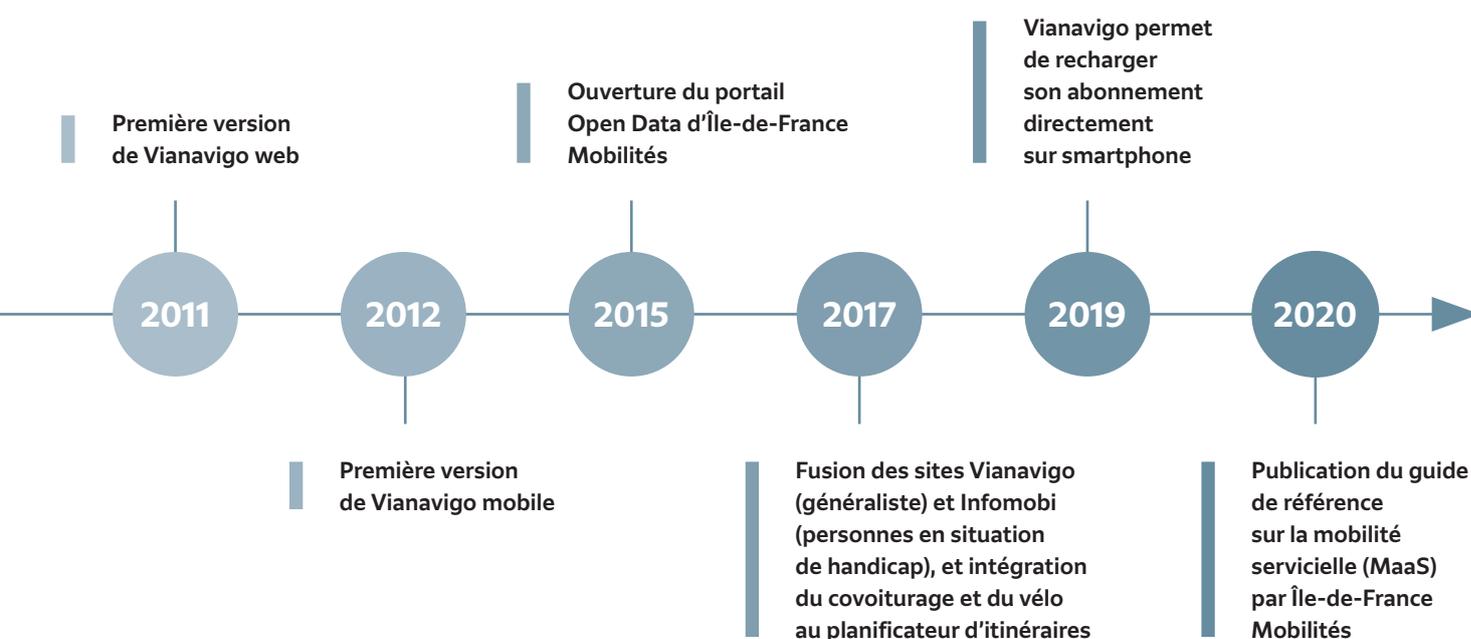
Application de transport à la demande



Mise à disposition d'informations sur les services de mobilité disponibles selon les territoires franciliens

- Créé en 2011, le site Île-de-France Mobilités (auparavant Vianavigo) rassemble à fin 2021 des services d'information pour tous les publics, y compris ceux à mobilité réduite. Toute l'information nécessaire pour préparer un déplacement y est accessible : recherche d'itinéraires, plans de réseaux régionaux (y compris le plan « facile à lire » et le plan du réseau accessible aux usagers en fauteuil roulant) et locaux, services de transport adaptés, numéro d'assistance téléphonique, réservation d'une assistance en gare, etc.

- Le site et l'application Île-de-France Mobilités ont connu une audience en augmentation constante, avec notamment une multiplication par trois entre 2012 et 2017, et jusqu'à 6,3 millions de visites en décembre 2019. Dès le milieu de la décennie, les consultations se faisaient aux trois-quarts sur l'application mobile plutôt que sur le site web, permettant aux voyageurs d'accéder en tout lieu à une information actualisée et personnalisée.
- En parallèle, Île-de-France Mobilités a élargi la diffusion et la gamme des données mise à disposition des acteurs tiers à travers son Open Data à partir de 2015. Jusqu'alors, seuls les opérateurs de transport avaient accès à ces informations. Les chartes et prescriptions issues du Schéma directeur de l'information voyageurs y sont notamment accessibles à tous. Ainsi, toutes les applications majeures de mobilité (Google Maps, Citymapper, Mappy, etc.) utilisent les données et services issus des plateformes d'Île-de-France Mobilités depuis plusieurs années.



Intégration des différents modes de transport dans la recherche d'itinéraires en Île-de-France en mettant en valeur les modes alternatifs à la voiture particulière

- Depuis 2017, les services de mobilité proposés dans le planificateur d'itinéraires d'Île-de-France Mobilités ont été étendus au covoiturage et au vélo.
- D'autres informations ont été également intégrées en fin de décennie 2010, comme les horaires en temps réel, les tarifs pour un trajet donné, ou les émissions de CO₂.

ATTEINTE DES OBJECTIFS

Mettre à disposition un système d'information multimodale de référence

Mis en œuvre

Territoires où l'action a été mise en œuvre

Paris et cœur de métropole	Agglomération centrale	Agglomération des pôles de centralité	Bourgs, villages et hameaux
			

