

LA LOM, 4 ANS APRES :

QUELS IMPACTS SUR LA MOBILITE LIEE AU TRAVAIL ?

La mobilité liée au travail représentant près de 5% des émissions de CO₂¹ de la France, parvenir à la décarboner constitue un enjeu incontournable pour atteindre la neutralité carbone en 2050 comme nous nous y sommes engagés. Principal motif de déplacement des Français comme l'a montré l'Enquête nationale mobilité et mode de vie 2020² du Forum Vies Mobiles, le travail occasionne en effet près d'un tiers des distances parcourues en voiture (32%), que ce soit pour les trajets domicile-travail ou pour les déplacements professionnels³ (respectivement 22% et 10%). Le défi est donc de taille et la **Loi d'Orientation des Mobilités** (LOM) de décembre 2019 a souhaité le relever en imaginant plusieurs outils.

Quatre ans après sa promulgation, la LOM a-t-elle permis aux employeurs (entreprises, associations, administrations, collectivités) de contribuer significativement à l'effort de décarbonation de la mobilité ? Des stratégies pour décarboner la mobilité de leurs salariés ont-elles été effectivement mises en œuvre ? Avec quels effets ? Peut-on faire mieux ?

Une équipe pluridisciplinaire de chercheurs coordonnée par Arnaud Passalacqua et Antoine Lévêque⁴, a été missionnée par le Forum Vies Mobiles pour évaluer le rôle des employeurs dans l'encadrement de la mobilité liée au travail en 2022 et 2023. La recherche a principalement porté sur des organisations des bassins d'activité de deux villes moyennes françaises : Cherbourg (grandes entreprises industrielles) et Orléans (recherche publique, petite entreprise dans le domaine de la santé, industrie de taille moyenne) et sur deux grandes entreprises d'envergure nationale (assurance et énergie). Une vague de 25 entretiens a été réalisée auprès de représentants des directions Achats, RH, RSE des entreprises, de leurs gestionnaires de flottes automobiles, de représentants du personnel complétée par l'analyse de la documentation des entreprises (plans d'action, déclarations de performance extra-financière...) ainsi que d'exercices de simulation via la base de données MOBPRO 2020 de l'INSEE. Cette recherche a été accompagnée d'un atelier d'étudiants du master Transport Mobilité de l'École d'urbanisme de Paris réalisé en 2022 et 2023⁵ et d'une enquête auprès de 156 salariés ayant notamment abouti à 18 entretiens semi-directifs.

¹ Les résultats exprimés ci-dessus sont issus de l'enquête Mobilité des personnes de 2019 (EMD 2019) de l'INSEE. Ils comprennent les mobilités domicile-travail de la semaine et du week-end, et les mobilités professionnelles de courte et longue distance (c'est-à-dire plus de 80 kilomètres). Dans la mesure où 15% des émissions de CO₂ sont liées à la voiture et que 32,3% des distances parcourues chaque jour en voiture le sont pour des raisons professionnelles, 4,8% du CO₂ émis en France le sont du fait de déplacements liés au travail et effectués en voiture. Il s'agit là de fixer l'ordre de grandeur. A noter que l'EMD 2019 n'intègre pas les déplacements des travailleurs dont le métier est de rouler et attribue un seul motif à chaque déplacement.

² Enquête nationale mobilité et modes de vie 2020, Forum Vies Mobiles : <https://forumviesmobiles.org/recherches/12796/enquete-nationale-mobilite-et-modes-de-vie>

³ Les **trajets domicile-travail** correspondent aux trajets réalisés entre le domicile et le poste de travail usuel, à l'aller et au retour. Ils sont réalisés en dehors des heures de travail. Les **trajets professionnels** sont réalisés pour des motifs professionnels (aller à un rendez-vous, se déplacer d'un site de travail à un autre, etc.) et sont réalisés pendant les horaires de travail.

⁴ L'équipe de chercheurs était composée de Nicolas Fourmont, de Maxime Huré, d'Emre Korsu, de Florent Le Néchet, d'Antoine Lévêque, de Marie-Hélène Massot, d'Emmanuel Munch, d'Arnaud Passalacqua et de Philippe Poinot.

⁵ L'atelier étudiant était composé d'Anne-Chalotte Alazard, de Soubsada Koulabouth, de Pierre Rodriguez et d'Hugo Quenouillère.

1. Des résultats minimes ?

1/ Déplacements professionnels : le verdissement des flottes automobiles patine

➔ *Ce que dit la LOM : les employeurs ayant une flotte de plus de 100 véhicules doivent la renouveler progressivement par des voitures électriques ou hybrides. 10% des véhicules achetés par ces organisations devaient être à faibles émissions en 2022, 20% en 2024 et jusqu'à 50% en 2030.*⁶

Les entreprises et autres organisations possèdent ou louent 5,3% du parc automobile français en circulation soit, environ 900.000 véhicules de service (à l'usage strictement professionnel et partagé entre les salariés) et 1,2 million de voitures de fonction⁷ (attachées à un travailleur et lui permettant de réaliser non seulement ses déplacements professionnels mais aussi ses trajets domicile-travail voire ses déplacements personnels, courses ou vacances).

Elles achètent ainsi près de la moitié des véhicules particuliers neufs vendus chaque année⁸. Revendus assez rapidement (au bout de 3 à 5 ans), ils viennent alors alimenter le marché des voitures d'occasion où les particuliers se fournissent principalement. **Les entreprises contribuent donc massivement au renouvellement de la flotte en circulation et pourraient constituer un acteur majeur de l'électrification du parc automobile national**⁹.

Pourtant, le compte n'y est pas. Deux études successives de Transport & Environnement parues en 2023 et 2024, indiquent que **près de deux tiers des entreprises ne respectent pas les objectifs de verdissement de la flotte inscrits dans la LOM**¹⁰. **En 2023, le rythme d'électrification des flottes d'entreprise est en moyenne trois fois inférieur à celui des ménages sur le marché des véhicules neufs (8% contre 22%).**¹¹

En parallèle, d'autres pratiques délétères se sont développées comme l'achat de lourds SUV très présents dans les catalogues de véhicules de fonction proposés aux entreprises comme aux collectivités locales. Les petites citadines ne représentent qu'un tiers des véhicules neufs achetés par les entreprises (contre près des deux tiers pour les particuliers¹²).

💡 Certaines exceptions existent. Une des entreprises étudiées par les chercheurs s'est donné pour objectif d'avoir passé à l'électrique la totalité de sa flotte de véhicules particuliers en 2030 (contre seulement 25% en 2023). Cette ambition, qui va bien au-delà des objectifs de la LOM, s'inscrit dans sa stratégie de marque : s'agissant d'un géant de l'énergie électrique, on peut faire l'hypothèse que l'entreprise se serait fixé des objectifs similaires en l'absence de la LOM.

2/ Trajets domicile – travail : le Forfait Mobilité Durable se diffuse encore peu

➔ *Ce que dit la LOM : le Forfait Mobilité Durable (FMD) est une prime que peut verser l'employeur à tout salarié se rendant au travail pendant au moins 100 jours en modes actifs (marche à pied, vélo et trottinette, électriques ou non) ou en autopartage ou covoiturage. Ce dispositif, à discrétion dans le privé, peut atteindre jusqu'à 800€ par an. Obligatoire dans le public, la prime est fixée à 300€. Elle est exonérée d'impôts sur le revenu pour le salarié et de charges sociales pour l'employeur.*

⁶ Ce dernier taux a été augmenté suite à la loi Climat Résilience promulguée en août 2021 : 70% des véhicules achetés en 2030 par ces organisations doivent être des véhicules à faible émission.

⁷ https://www.transportenvironnement.org/uploads/files/2024_10_TE_Niche-brune-sur-les-voitures-de-fonction.pdf

⁸ A noter que ce ratio officiel de 50% des ventes de neuf (1,8 million en 2023) est discuté par Bernard Jullien, expert de l'ESSCA, qui considère qu'il conviendrait de le revoir à la baisse parce qu'il couvre non seulement les voitures de société mais aussi celles des loueurs de voitures de longue durée et celles des concessionnaires automobiles.

⁹ Le Secrétariat Général à la Planification Ecologique (SGPE) vise qu'à l'horizon 2030, 66% des véhicules achetés seront électriques

¹⁰ Transport & Environnement (2024), *Électrification des véhicules professionnels* : 60 % des grandes entreprises ne respectent toujours pas la loi.

¹¹ https://www.transportenvironnement.org/uploads/files/2024_05_Briefing_Reforme-loi-LOM.docx.pdf

¹² Analyse T&E des données d'immatriculations de voitures neuves en 2023 (base SIV) fournies par NGC-data

En 2024, 36% seulement des entreprises ont connaissance du dispositif et 29% l'ont mis en place¹³, soit un taux de pénétration assez comparable à celui de la prime « Macron » (27% des établissements environ)¹⁴. On peut donc considérer qu'à ce stade, le Forfait Mobilité Durable (FMD) n'a pas encore fait l'objet d'une adoption générale et, malheureusement, que l'argument écologique ne fait pas la différence auprès des entreprises.

3/ Les Négociations Annuelles Obligatoires peinent à mettre l'enjeu écologique à l'agenda

➔ *Ce que dit la LOM : la mobilité devient un sujet du dialogue social en étant intégrée aux Négociations Annuelles Obligatoires (NAO), instance obligatoire dans les entreprises de plus de 50 salariés, où les ressources humaines (RH) et les syndicats négocient les conditions de travail, salaires, primes, etc. En l'absence d'accord négocié sur la mobilité dans ce cadre, un **Plan De Mobilité Employeur (PDME)** comportant un diagnostic préalable et un plan d'action visant à rendre plus efficace la mobilité et à réduire les émissions de CO2, doit être élaboré. Ce PDME était jusqu'ici obligatoire pour les entreprises de plus de 100 salariés.*

Avant la LOM, seulement 8% des entreprises concernées réalisaient un PDME¹⁵. Depuis, il est difficile d'avoir des résultats chiffrés.

Concernant les NAO, une enquête de l'Ademe montre que les discussions ne donnent pas encore de très bons résultats tant les sujets sont cloisonnés, les dispositifs de suivi absents et les incitations sans financements majoritaires¹⁶.

Notre recherche montre que, lors des NAO, les sujets de mobilité sont relayés bien loin derrière ceux de pouvoir d'achat pour les syndicats et ceux du coût des mesures pour les RH. La question de la mobilité est souvent réduite à la mise en place du FMD, permettant d'augmenter un peu les salaires sans que cela entraîne d'augmentation de charges pour l'entreprise. Une déléguée syndicale d'un établissement public de recherche d'Orléans explique ainsi que les représentants de la direction le perçoivent comme « *une espèce de compensation liée à une absence d'augmentation salariale par exemple. Et donc je pense que pour une DRH, c'est quelque chose qui est plus facile à mettre en œuvre, ça ne rentre pas dans la masse salariale et donc si elle peut le faire, elle le fera* ». **L'enjeu écologique est secondaire.**

2. Les raisons du faible impact de la LOM

1/ Électrification des flottes automobiles : le non-respect des objectifs n'est pas sanctionné

Un gestionnaire de la flotte automobile d'un grand groupe assurantiel interrogé par l'équipe de chercheurs identifie plusieurs freins à l'électrification des flottes : les entreprises ne considèrent pas que la baisse de la facture énergétique permise par le passage à l'électrique compense les incertitudes comme la relative volatilité du prix des voitures électriques, la difficulté à respecter les délais de livraison et la faible confiance des salariés dans leur autonomie.

Et comme **le non-respect des objectifs de la LOM n'est assorti d'aucune sanction, les employeurs préfèrent continuer à s'équiper de véhicules thermiques**. L'enjeu est pourtant énorme : 14 milliards d'euros¹⁷ sont dépensés chaque année en France par les entreprises dans des véhicules de fonction, c'est 50% de plus que ce qu'elles versent aux AOM pour financer les transports en commun via le versement mobilité (9,3 milliards en 2023)¹⁸ pour 3 fois moins de salariés concernés.

¹³ <https://www.francemobilites.fr/outils/ressources/resultats-du-barometre-forfait-mobilites-durables-fmd-edition-2024>

¹⁴ <https://www.lesechos.fr/economie-france/social/pres-de-6-millions-de-salaries-ont-beneficie-de-la-prime-macron-en-2023-2081143>

¹⁵ <https://www.1kmapied.com/post/encourager-les-plans-de-mobilite-employeur-et-les-accords-mobilite>

¹⁶ <https://bibliothec.ademe.fr/mobilite-et-transports/6320-bilan-des-accords-collectifs-sur-la-mobilite-domicile-travail.html>

¹⁷ En retenant un montant de 12.000€/an pour le coût de possession d'une voiture (TCO du Car Cost Index 2022) pour 1,2 million de véhicules.

¹⁸ <https://www.medef.com/fr/communiquede-presse/article/augmenter-le-versement-mobilite-serait-destructeur-pour-la-competitivite-des-entreprises-alors-que-dautres-voies-de-financement-bien-plus-efficaces-existent>

2/ Forfait Mobilité Durable : une prise de risque face au manque d'infrastructures dédiées aux modes actifs ?


Malgré les avantages fiscaux dont le dispositif bénéficie, le FMD représente un coût supplémentaire pour l'entreprise. Elle ne le propose souvent que si elle y trouve un intérêt : recruter de jeunes talents, répondre à la pression syndicale pour une augmentation des salaires, etc.

Mais, plus inattendu et problématique, certains employeurs, comme le grand groupe assurantiel enquêté, disent **limiter la promotion de la mobilité active car ils craignent les accidents du fait de l'absence d'infrastructures cyclables ou piétonnes dédiées**. En effet un accident au cours d'un déplacement professionnel est considéré comme un accident de travail. En cas d'arrêt de travail, celui-ci est à la charge de l'employeur. Par ailleurs un accident survenu lors d'un trajet domicile-travail est certes à la charge de la sécurité sociale mais il peut causer une interruption de travail ce qui est un point d'attention des employeurs.

3/ Négociations Annuelles Obligatoires : une absence préjudiciable de diagnostic préalable

Si on peut se féliciter de l'inscription de la mobilité dans le dialogue social, les mesures prises à cette occasion sont de faible ampleur. Cela s'explique notamment par **une connaissance souvent parcellaire du sujet**, que ce soit par les ressources humaines ou par les syndicats.

Aucun diagnostic sur la mobilité des salariés n'étant obligatoire pour nourrir ces négociations, comment espérer que les acteurs engagés dans les NAO formulent des propositions efficaces et adaptées ? De manière assez étrange, l'obligation de réaliser le diagnostic n'intervient que pour sanctionner l'absence d'accord social.

 Pour autant, les NAO n'épuisent pas la participation des salariés aux décisions de leurs organisations sur la mobilité. Les chercheurs ont pu étudier à Cherbourg un groupe de salariés chargés de réfléchir à la mise en place de mesures écologiques. Ce type d'initiative, qui participe à la mise à l'agenda de l'écologie, a peu de chances d'aboutir à des changements plus structurants : sélectionné par le management (i.e. non élu par les salariés), le groupe a tendance à éviter les débats plus conflictuels comme par exemple la semaine de quatre jours qui permettrait pourtant, selon les chercheurs, de diminuer les émissions de CO2 liées aux déplacements domicile-travail des travailleurs de Cherbourg d'environ 16,6%. Un des salariés du groupe résume la situation ainsi : « *mon chef m'a dit que c'était pour me récompenser du travail que j'avais fourni, il voulait me mettre en avant* ».

4/ Une gestion opérationnelle de la mobilité trop dispersée et *in fine* problématique

La mise en œuvre d'une stratégie globale de décarbonation de la mobilité liée au travail par un employeur suppose la prise en compte et la maîtrise de nombreux paramètres : choix d'implantation des sites de travail, connaissance géographique des bassins d'emploi et de leur desserte en transport, voire des alternatives possibles, ainsi que des lieux de résidence des salariés, de leurs modes de transport, de leurs besoins de déplacements professionnels, politique horaire et de travail à distance ou sur site, etc.

Or, dans les entreprises enquêtées, les **responsabilités et prises de décisions concernant la mobilité sont éclatées** : service immobilier pour les implantations, département RH pour les remboursements de frais de déplacements et FMD, management pour l'attribution d'une voiture de fonction, services opérationnels chargés de la gestion de la flotte d'entreprise, RSE et DAF pour la mesure de l'impact environnemental à expliciter dans le rapport extra-financier...

La voiture de fonction en est peut-être le meilleur exemple. Le directeur des supports opérationnels d'un grand groupe dans le secteur de l'assurance le résume ainsi : « *Demain, si y'a plus de voiture [de fonction], c'est juste un sujet de rémunération, de compensation financière [...] c'est pas lié aux kilomètres parcourus, c'est*

lié au statut de la fonction ». Les employeurs peuvent alors avoir tendance à oublier que la voiture de fonction est avant tout un moyen de déplacement et à mettre en avant l'avantage en nature qu'elle confère, financièrement non négligeable et probablement sous-estimé, en en faisant malheureusement, **un élément de rémunération... très carboné.**

5/ Des stratégies foncières déconnectées de l'enjeu de décarbonation de la mobilité liée au travail

Lors des choix d'implantation, la question de la distance à parcourir et du mode de transport utilisé par les salariés pour se rendre au travail n'est pas prioritaire, selon un responsable de la direction immobilière du même groupe assurantiel, du fait de la rarefaction du foncier disponible (ZAN), du renchérissement du coût de l'énergie, ou encore des incitations à choisir des bâtiments neufs pour consommer moins d'énergie¹⁹. Au total, l'absence d'incitation ou d'obligation en termes de réduction des émissions de CO₂ liées aux déplacements peut même conduire à des relocalisations durablement néfastes du point de vue des mobilités carbonées. À titre d'exemple, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Nantes a déménagé du centre-ville pour intégrer un bâtiment neuf dans un quartier périphérique à proximité d'une rocade autoroutière et non accessible en tramway.

6/ Des politiques de mobilité éclipsant la réduction des besoins de se déplacer pour le travail

Suivant les règles fixées par la LOM, **les entreprises cherchent avant tout à développer un bouquet d'offres de transport décarboné ou peu carboné sans chercher à diminuer le besoin de mobilité.** Elles pourraient se soucier de la réduction des kilomètres à parcourir : télétravail, visioconférences, réaffectation de salariés plus près de leur domicile, semaine de quatre jours, etc. À titre d'exemple, au sein du grand groupe assurantiel enquêté, le télétravail fait l'objet de directives pour attirer de la main d'œuvre qualifiée mais n'est pas compris comme un instrument pour réduire les distances parcourues. Son aspect écologique reste en dehors des radars.



Les employeurs pourraient par exemple cibler les travailleurs émettant le plus de CO₂ et les autoriser à travailler à distance plus souvent. Selon la simulation des chercheurs, 2881 cadres et professions intermédiaires, soit 2,7% des salariés travaillant à Orléans, émettent 6322 tonnes de CO₂ chaque année pour réaliser leurs déplacements domicile-travail, soit 31,5% des émissions de CO₂ de l'ensemble des salariés. Octroyer en moyenne trois jours de travail à distance par semaine à ces salariés, permettrait de diminuer de près de 19% les émissions de CO₂ liées aux déplacements domicile-travail à Orléans !

L'instrumentation par les pouvoirs publics des entreprises quasi-uniquement via l'offre de mobilité interroge. Dans les faits, ce sont les pouvoirs publics qui produisent et régulent presque l'ensemble de l'offre de transport collectif et construisent l'essentiel des infrastructures permettant de développer les modes actifs. **Pourquoi des entreprises, déjà taxées via le versement mobilité pour qu'une offre alternative à l'automobile soit produite, s'engageraient-elles davantage dans ce dossier ?²⁰ En revanche, leur rôle dans la modération des besoins est sous-exploité.**

7/ La question centrale de la responsabilité employeurs – employés à clarifier

Plusieurs responsables d'organisations, tout comme de nombreux employés interrogés, considèrent le salarié comme l'unique responsable des émissions de CO₂ de son trajet domicile-travail. Un salarié à Orléans

¹⁹ Décret tertiaire du 23 juillet 2019 relatif aux obligations d'actions de réduction de la consommation d'énergie finale dans des bâtiments à usage tertiaire : <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000038812251>

²⁰ L'instauration puis la diffusion du versement mobilité a conduit à l'abandon de nombreux services de ramassage assurés par les entreprises selon Antoine LÉVÊQUE, *Desservir la Banlieue. Métropolisation et relégation des quartiers d'habitat social dans l'agglomération lyonnaise (1959-2019)*, Lyon, Lyon 2, IEP de Lyon, 2021.

témoigne « Pour moi l'employeur je lui vends ma force de travail et c'est tout, et il ne me doit rien d'autres qu'un salaire. [...] C'est la définition économique du travail [...] le reste c'est à moi de m'en dépatouiller. »

Dans les faits, la responsabilité semble bien plus partagée. Comme vu précédemment, juridiquement, un accident entre le domicile et le travail est partiellement sous la responsabilité de l'employeur. En termes d'aménagement du territoire, les entreprises, via les CCI, ont conjointement orchestré avec les collectivités locales le développement de zones d'activité uniquement accessibles en voiture et aisément desservies en camion.

Parallèlement, on peut difficilement pointer la responsabilité directe d'un employeur dans d'autres évolutions socio-territoriales : l'étalement urbain de l'habitat, la gentrification des centralités métropolitaines bien desservies²¹, la progression du travail des femmes en dehors du domicile familial²², etc. Au cours de l'étude, un responsable immobilier d'un grand groupe tertiaire exprime son désarroi. Face à la mairie d'une ville moyenne qui refuse des parkings mais ne propose aucun transport pour desservir les espaces périphériques, il explique pourquoi il a choisi d'implanter son entreprise dans une zone d'activité plutôt qu'en cœur d'agglomération. Ses salariés « habitent tous entre 10 et 20 kilomètres dans les villages alentour. Y'a pas de transport ! [...] Bon, moi comment je vais l'expliquer à mes 160 salariés que on va se mettre dans un projet où y'aura pas de parkings et que c'est leur problème de trouver une mobilité pour arriver jusqu'à leur lieu de travail ? ».

Pour une meilleure efficacité de la politique poursuivie concernant la mobilité liée au travail et la maîtrise de ses émissions de CO², il est proposé de :

- différencier le plus clairement possible les trajets domicile - travail des déplacements professionnels
- séparer la responsabilité afférente à la gestion des besoins de mobilité des salariés (distance, forme et récurrence de leurs déplacements) de celle visant l'offre de mobilité (la desserte en transports collectifs par exemple).

La prise en compte de ces 2 axes de clarification permet de proposer **une nouvelle répartition des responsabilités entre pouvoirs publics, employeurs et salariés :**

	Trajets domicile – travail	Déplacements professionnels
Offre de mobilité	Pouvoirs publics	Employeurs et pouvoirs publics
Besoins de mobilité	Employeurs et salariés	Employeurs

Clé de lecture : La responsabilité de l'offre de mobilité concernant les trajets domicile-travail est celle des pouvoirs publics, celle des besoins de mobilité est partagée entre employeurs et salariés.

²¹ Hormis pour certains secteurs très spécifiques comme l'immobilier ou le transport

²² Rendant difficile l'élection d'un domicile proche des deux lieux de travail du ménage

3. Dix propositions pour permettre une bifurcation écologique des mobilités liées au travail respectant les aspirations des salariés

Les chercheurs en conclusion de leur étude indiquent que « les organisations sont un lieu favorable pour faire évoluer les mobilités liées au travail » mais que « les mesures de réduction de l’empreinte écologique [...] sont toujours conditionnées *in fine* à la rentabilité de l’activité ». En l’état actuel de la législation, il apparaît difficile d’espérer que les employeurs soient davantage moteurs. Les entreprises qui respectent les normes n’ont pas d’intérêts particuliers à aller au-delà de ce qu’elles font déjà et celles qui ne les respectent pas ne sont pas sanctionnées à ce jour.

C’est pour sortir de ce *statu quo* que le Forum Vies Mobiles formule dix propositions :

Clarifier les responsabilités des acteurs

1. Les pouvoirs publics : leur donner l’entière responsabilité de l’offre de mobilité domicile-travail alternative à la voiture et prenant en compte les besoins des salariés et des employeurs.
2. Les employeurs : leur confier l’entière responsabilité de la modération des besoins de déplacements professionnels de leurs salariés, en leur fixant des objectifs annuels à atteindre dans le cadre d’une stratégie de réduction de leurs émissions de CO₂ et en associant des sanctions financières au non-respect des objectifs.
3. Les employeurs : sanctionner toute relocalisation foncière conduisant à une augmentation globale des distances domicile-travail de l’ensemble des salariés (par exemple intégrant le temps supplémentaire passé à se déplacer aux heures de travail rémunérées).
4. Identifier un responsable mobilité au sein des grandes organisations ainsi qu’un interlocuteur dédié aux enjeux de mobilité liée au travail au sein des collectivités - autorités organisatrices de mobilité pour accompagner techniquement les employeurs.

Assurer un meilleur fonctionnement des NAO sur les mobilités liées au travail

5. Rendre obligatoire la réalisation d’un diagnostic mobilité par l’entreprise avant la tenue des NAO.
6. Répondre au désir des Français de vivre davantage en proximité au quotidien et de passer moins de temps à se déplacer en ouvrant des droits aux travailleurs répondant à cette aspiration : échange de postes sur un même métier, télétravail, réunions à distance, semaine de 4 jours, etc.

Sortir du système voiture en développant un système complet alternatif

7. Transformer progressivement la fiscalité pour que les avantages en nature décarbonés soient systématiquement plus intéressants pour les salariés que les avantages en nature carbonés.
8. Abandonner le système des véhicules de fonction et leur fiscalité avantageuse pour réserver la flotte d’entreprise aux véhicules de service, c’est-à-dire aux déplacements professionnels.
9. Inscrire dans le droit de l’urbanisme la nécessité pour toute nouvelle activité économique d’être reliée à une offre alternative à l’automobile.
10. Développer un système de mobilité complètement alternatif à la voiture sur l’ensemble du territoire français afin de sortir de la dépendance à la voiture un grand nombre de salariés.



Guidé par les citoyens, fondé sur la recherche

Le Forum Vies Mobiles, think tank français expert de la mobilité, a pour objectif de répondre aux aspirations citoyennes en sortant du système de la mobilité rapide et carbonée. Entre recherches, études et débats citoyens sur les grands enjeux de mobilité, il explore depuis plus de 10 ans une voie originale pour formuler et porter des propositions d'action et ainsi contribuer au tournant écologique et social. Association loi 1901, financée par le mécénat de la SNCF, son équipe est composée d'une dizaine de professionnels radicalement optimistes. Son modèle innovant lui confère un rayonnement et une solide légitimité scientifique en France comme à l'international.



forumviesmobiles.org