



LIMITER L'IMPACT DU TRANSPORT LIÉ AUX DÉPLACEMENTS PROFESSIONNELS SUR L'ENVIRONNEMENT

En 2007, sur le territoire français, la quantité de dioxyde de carbone (CO₂) émise dans l'atmosphère par l'ensemble des habitant.e.s s'élevait à 439 millions de tonnes (source : INSEE, *Les émissions de CO₂ liées aux déplacements domicile-travail et domicile-études en Languedoc-Roussillon, 2011*). Les déplacements entre le domicile et le travail ou le lieu d'études représentaient 4% de ces émissions.

Les habitudes semblent cependant difficiles à changer. Selon l'ADEME, même quand d'autres moyens de transport sont disponibles, les Français.e.s continuent à utiliser la voiture pour se déplacer au quotidien, le plus souvent seul.e.s dans leur véhicule (seulement 30% des Français.e.s ont eu recours au covoiturage en 2018).

**40% des trajets
quotidiens en voiture
font moins de 3 km**

Ces habitudes ne changent pas, même dans des villes comme Paris et Marseille où les individus passent en moyenne 40 minutes dans les embouteillages chaque jour (source : ADEME, *La mobilité en 10 questions*).

Ces choix ont des conséquences sur les changements climatiques occasionnés par les émissions de gaz à effet de serre et sur

la santé. 80% de la pollution constituée d'oxydes d'azote, de particules et de composés organiques volatiles (COV) proviennent du transport routier. On compte en France, chaque année, 48 000 décès liés à la pollution de l'air aux particules fines. Les transports occasionnent également des pollutions sonores et lumineuses, moins connues mais aux lourdes conséquences sur la biodiversité. (source : ADEME, *La mobilité en 10 questions*).

DESCRIPTION DE L' ACTION

En milieu urbain, les moyens de transport se sont diversifiés avec le développement des réseaux de métro, tramways, bus, des vélos en libre-service, de l'autopartage, du covoiturage, et d'autres moyens de mobilité douce. Cette multimodalité permet aux usager.ère.s, dans la limite du possible, de limiter l'usage de la voiture individuelle, et de diminuer le stress et les pollutions occasionnés par ce moyen de transport.

Afin de limiter les émissions de CO₂ occasionnées par les déplacements domicile-travail, il est possible d'inciter les membres de sa structure à opter pour des moyens de mobilité douce, et de les orienter vers une solution de transport multimodal si cela est nécessaire pour éviter l'usage de la voiture individuelle.



LES OBJECTIFS DE DÉVELOPPEMENT DURABLE CONCERNÉS



ÉTAPES DE MISE EN ŒUVRE DE L'ACTION ET PARTIES PRENANTES À MOBILISER



Inciter les membres de la structure et les visiteur.euse.s à réduire l'impact de leurs transports

- Quand cela est possible, **privilégier l'utilisation du vélo ou des transports en commun** les moins polluants plutôt que la voiture.
- **Privilégier le train pour les longs trajets**, qui génère 7 à 10 fois moins de CO₂ que l'avion (Deloitte pour l'ADEME, *Étude sur les efficacités énergétiques et environnementales des modes de transports, 2008*).
- **Mettre en place une plateforme de covoiturage** au sein de la structure pour les trajets quotidiens, ou à destination des participant.e.s lors de réunions/rencontres organisées par la structure.
- **Donner un plan d'accès aux visiteur.euse.s en leur indiquant les transports en commun** qui permettent l'accès à la structure, les pistes cyclables à proximité et les bornes vélos du quartier.

>>>



>>> ÉTAPES DE MISE EN ŒUVRE DE L'ACTION ET PARTIES PRENANTES À MOBILISER



Regrouper autant que faire se peut les réunions et autres événements qui concernent les mêmes participant.e.s afin de limiter la fréquence de ces réunions, et **privilégier la visio-conférence quand cela est possible.**



Proposer aux salarié.e.s de la structure d'avoir recours au télétravail

La période de confinement liée à la crise sanitaire Covid-19 a été l'occasion de **développer et de démocratiser le télétravail en France** (source : ADEME, Étude du télétravail et des modes de vie à l'occasion de la crise sanitaire de 2020). Néanmoins, elle a aussi été l'occasion de mettre en lumière les risques d'isolement, d'hyper-connexion au travail, et de mauvais équilibre entre la vie personnelle et professionnelle des télétravailleuse.s. Il est donc essentiel d'instaurer, en accord avec la direction et la gouvernance, des règles de fonctionnement du télétravail en interne.

- **Préétablir une fréquence** d'un nombre de jours maximum par semaine ou par mois de télétravail pour chaque salarié.e.
- S'assurer que chaque télétravailleuse **ne travaille pas plus que ses horaires habituels**, et qu'il.elle s'octroie des pauses régulières.
- S'assurer que chaque télétravailleuse **dispose de l'espace nécessaire au télétravail chez lui.elle** pour ne pas être dérangé.e, et un **poste de travail suffisamment confortable** pour sa santé.
- Vérifier que chaque télétravailleuse **dispose du matériel nécessaire pour télétravailler** (ordinateur, renvoi d'appel du téléphone fixe, casque audio, etc.), et qu'il.elle prend en main facilement les différents outils de communication : mails, documents partagés, outils de visioconférence, outils de travail collaboratif, agenda partagé, etc.
- **Anticiper la charge de travail** des télétravailleuse.s chaque semaine, et prévoir des points réguliers pour s'assurer que cette charge n'est pas trop importante.
- **Maintenir des points réguliers** avec l'équipe, de préférence en visioconférence pour éviter l'isolement.



Inciter la direction et la gouvernance à mettre en place un plan de mobilité employeur.



Obligation réglementaire

LE PLAN DE MOBILITÉ EMPLOYEUR

La **Loi d'Orientation des Mobilités**, publiée le 24 décembre 2019, instaure une obligation pour les entreprises dont 50 salarié.e.s au moins sont employé.e.s sur un même site de négocier sur les mesures visant à améliorer la mobilité des salarié.e.s entre leur lieu d'habitation et leur lieu de travail, notamment en réduisant leurs coûts de déplacement, en incitant l'usage des modes de transport vertueux et en prenant en charge les frais de transport personnels.

À défaut d'accord, ces entreprises devront élaborer un « plan de mobilité employeur », qui remplace le « plan de déplacements d'entreprise », notamment pour soutenir financièrement les employé.e.s dans leurs déplacements domicile-travail. (source : LégiSocial, La loi « LOM » (Loi d'Orientation des Mobilités) est publiée au JO)

INDICATEURS d'évaluation et de suivi de l'action

(indicateurs fournis à titre indicatif)

INDICATEURS QUANTITATIFS



Nombre de salarié.e.s de la structure utilisant le vélo chaque année



Nombre de salarié.e.s de la structure utilisant les transports en commun chaque année



Nombre de salarié.e.s ayant mis en place du covoiturage pour se rendre sur le lieu de travail par année



Nombre d'heures travaillées en télétravail chaque année pour chaque salarié.e de la structure



Part de véhicules hybrides ou électriques au sein de la flotte totale de véhicules lorsque la structure dispose d'une flotte interne

INDICATEURS QUALITATIFS



Questionnaire de satisfaction des participant.e.s à une réunion/rencontre sur la mise à disposition de solutions alternatives à la voiture individuelle pour se rendre à cette réunion/rencontre (plateforme de covoiturage, carte des transports en commun donnant accès à la structure, carte des bornes vélos de proximité, etc.)

LIMITER L'IMPACT DU TRANSPORT LIÉ AUX DÉPLACEMENTS PROFESSIONNELS SUR L'ENVIRONNEMENT

>>> ÉTAPES DE MISE EN ŒUVRE DE L'ACTION ET PARTIES PRENANTES À MOBILISER



Si cela est possible pour votre structure, **utiliser des voitures de fonction hybrides ou électriques** pour la flotte interne de véhicules ou lors de locations effectuées par les salarié.e.s de la structure. Ces véhicules ont l'avantage de ne pas émettre ou d'émettre moins de CO₂ dans l'atmosphère. En revanche, la batterie d'une voiture électrique contient des minéraux tels que le lithium, le cobalt ou le manganèse, dont l'extraction a des conséquences sociales et environnementales fortes.

L'extraction du lithium, principalement dans les salars d'Amérique du Sud, est un procédé qui utilise d'importantes quantités d'eau. Elle entraîne un assèchement des sols et des cours d'eau, ce qui présente un risque pour la population locale, et qui appauvrit la biodiversité (*source : EcoInfo, Impacts de la production du lithium*).



Pour aller plus loin

ADEME,
[La mobilité en 10 questions](#)

•
INSEE,
[Synthèse - Repères pour l'économie du Languedoc-Roussillon](#)

•
[Loi d'Orientation des Mobilités](#)

•
Consulter la fiche
[« Forfait mobilités durables »](#)

