

Se déplacer – Objectif D1

IMPLIQUER LES ENTREPRISES ET LES ADMINISTRATIONS POUR PENSER ET MIEUX ORGANISER LES DÉPLACEMENTS DE LEURS SALARIÉS OU AGENTS

Impact gaz à effet de serre :

NON ÉVALUABLE

L'effet de ces propositions sur les émissions sera très dépendant des autres propositions (cf. les mesures pour encourager les alternatives à la voiture individuelle et aménager des infrastructures). Pour le télétravail, l'effet sur les émissions n'est pas évident à évaluer, car il peut mener à d'autres déplacements.

Résultat du vote :

Nombre d'inscrits : 151
Nombre de votants : 150
Nombre d'abstentions : 1
Nombre de suffrages exprimés : 138
OUI : 89,9 %
NON : 10,1 %
Pourcentage de votes blancs sur le nombre de votants : 8 %

PRÉSENTATION SYNTHÉTIQUE DE L'OBJECTIF

Notre ambition est de rendre les administrations et les entreprises encore plus actives en les incitant à organiser mieux les mobilités de leurs salariés ou agents dans une optique de réduction du CO₂. Cette notion doit s'appliquer à la fois pour les entreprises mais aussi les collectivités territoriales et l'État.

Nous pensons, qu'au niveau local, les entreprises et les salariés ont la possibilité de trouver des solutions pour mieux organiser les déplacements.

Pour ce faire, nous proposons de :

TL PROPOSITION SD-D1.1 : Renforcer les plans de mobilité en les rendant obligatoires pour toutes les entreprises et toutes les collectivités

PROPOSITION SD-D1.2 : Les Autorités organisatrices de la mobilité (AOM) peuvent aider à mettre en place ces plans de mobilité en accompagnant les entreprises

PROPOSITION SD-D1.3 : Favoriser les plans interentreprises et intra-entreprise (covoiturage, ramassage des salariés en bus, vélo ...) dans le cadre des plans de mobilité

TL PROPOSITION SD-D1.4 : Favoriser des nouvelles modalités d'organisation du travail

PRÉSENTATION DÉTAILLÉE DE L'OBJECTIF

Nous voulons que dès 2020, les entreprises et les administrations s'engagent, avec les employés, à organiser les mobilités pour réduire les émissions de CO₂.

Nous pensons qu'au niveau local, les entreprises et les salariés ont la possibilité de trouver des solutions pour mieux organiser les déplacements.

Concrètement, nous proposons de renforcer la dimension réglementaire des plans de mobilité et de l'ensemble des mesures qui visent à optimiser les déplacements des salariés et à diminuer l'émission des gaz à effet de serre :

- Renforcer les plans de mobilité en les rendant obligatoires pour toutes les entreprises. Il s'agit d'impliquer davantage les entreprises au travers d'incitations ou de sanctions ;
- Les Autorités organisatrices des mobilités (AOM) peuvent aider à mettre en place ces plans en accompagnant les entreprises, notamment les plus petites, et en les sanctionnant le cas échéant.

Dans ce cadre, il s'agit de favoriser :

- Les plans interentreprises (covoiturage, ramassage des salariés en bus, vélo...)
- Des nouvelles modalités d'organisation du travail :
 - Une journée minimum de télétravail par semaine si le poste est jugé éligible ;
 - L'aménagement du travail hebdomadaire sur 4 jours pour les salariés à temps plein (sans diminuer le nombre d'heures par semaine) lorsque cela est possible.

TL PROPOSITION SD-D1.1 : RENFORCER LES PLANS DE MOBILITÉ EN LES RENDANT OBLIGATOIRES POUR TOUTES LES ENTREPRISES ET TOUTES LES COLLECTIVITÉS

Il s'agit d'impliquer davantage les entreprises et les collectivités au travers d'incitations ou de sanctions dans l'objectif de rendre effectifs et opérationnels les plans de mobilité. Beaucoup d'entreprises déjà soumises à cette obligation n'ont en réalité pas élaboré de plan de mobilité. Les plus petites n'y sont pas soumises.

Pour ce faire, nous proposons de rendre obligatoire le fait d'élaborer un plan de mobilité pour toutes les entreprises (modification de l'Article L2242-17 du Code du travail), quelle que soit leur taille. Ces plans de mobilité pourront être adaptés aux spécificités de chaque entreprise, mais leur existence et leur application devront être mieux contrôlées (les membres du groupe de travail ont évoqué une mobilisation des DREAL pour le contrôle). Le même objectif devra être poursuivi pour tous les organismes publics, et notamment les collectivités.

Pour information plus précise : le plan de mobilité vise à assurer l'amélioration des mobilités quotidiennes des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant ces employeurs, notamment dans le cadre d'un plan de mobilité employeur ou en accompagnement du dialogue social portant sur les sujets mentionnés au 8° de l'article L. 2242-17 du Code du travail, à encourager et faciliter l'usage des transports en commun et le recours au covoiturage, aux autres mobilités partagées et aux mobilités actives ainsi qu'à sensibiliser leurs personnels aux enjeux de l'amélioration de la qualité de l'air.

PROPOSITION SD-D1.2 : LES AUTORITÉS ORGANISATRICES DE LA MOBILITÉ (AOM) PEUVENT AIDER À METTRE EN PLACE CES PLANS DE MOBILITÉ EN ACCOMPAGNANT LES ENTREPRISES

Les Autorités organisatrices de la mobilité (AOM) peuvent aider à mettre en place ces plans de mobilité en accompagnant les entreprises, notamment les plus petites, et en les sanctionnant le cas échéant. Ce point pourrait utilement être précisé dans la réglementation.

NB : Les AOM assurent l'organisation du réseau de transport urbain¹.

Les communes, les groupements de communes, les métropoles et les syndicats mixtes de transport sont les autorités compétentes pour l'organisation des transports urbains. Elles gèrent les transports collectifs sur leurs territoires respectifs, baptisés ressorts territoriaux. Pour la mise en œuvre de cette compétence, les autorités organisatrices de la mobilité peuvent élaborer un Plan de déplacements urbain (PDU). Obligatoire pour les AOM inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants et facultatif pour les autres, ce document détermine les principes régissant l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement.

PROPOSITION SD-D1.3 : FAVORISER LES PLANS INTERENTREPRISES ET INTRA-ENTREPRISE (COVOITURAGE, RAMASSAGE DES SALARIÉS EN BUS, VÉLO...) DANS LE CADRE DES PLANS DE MOBILITÉ

Dans le cadre des plans de mobilité, il s'agit de favoriser les plans interentreprises et intra-entreprise (covoiturage, ramassage des salariés en bus, vélo...).

L'objectif est alors de trouver des arrangements localement pour créer des plans de mobilité « intelligents » : plusieurs entreprises sur un même site, possibilité pour des TPE/ PME de se raccrocher au plan de mobilité d'une entreprise plus grande située à proximité... L'objectif est de faciliter l'inventivité pour trouver des solutions locales partenariales. Il s'agit de créer des « alliances » mobilité entre entreprises « voisines ».

Pour ce faire nous proposons de favoriser, par des dispositifs incitatifs, le développement des plans inter-entreprises de mobilité (concrètement, plusieurs entreprises d'un même site s'organisent pour réaliser des navettes pour leurs salariés, mettre en place des solutions de covoiturage, mettre à disposition des vélos...).

TL PROPOSITIONS D1.4 : FAVORISER DES NOUVELLES MODALITÉS D'ORGANISATION DU TRAVAIL

En lien avec ces plans de mobilité, l'objectif de cette proposition est de favoriser de nouvelles modalités d'organisation du travail. Travailler 1 jour de moins par semaine ou ne pas se déplacer 1 jour par semaine (télétravailler) permettrait de gagner 20 % de temps dans les trajets domicile-travail pour un salarié. Nous avons conscience que tous les métiers ne se prêtent pas au télétravail ou à une organisation sur quatre jours hebdomadaires, mais nous pensons qu'il existe encore des potentiels de progrès importants pour les métiers où ce serait tout à fait possible. Les espaces de coworking peuvent également constituer des solutions pour permettre (à certains métiers, sur certaines périodes ...) aux salariés de travailler en se déplaçant moins.

Nous souhaitons imposer aux entreprises et aux services publics de mettre en place le télétravail. Au préalable, une étude devra être réalisée par branche d'activité afin de déterminer si le poste est éligible ou non au télétravail. Cette disposition devra se mettre en place sans perte de salaire.

Pour ce faire, nous proposons d'agir à plusieurs niveaux :

- Dans le secteur privé :
 - Déterminer au niveau de chaque branche professionnelle les métiers éligibles
 - Pour ces métiers :
 - Poser un principe de télétravail 1 jour par semaine. L'employeur, sauf raison particulière à justifier, ne peut pas refuser la demande du salarié.
 - Si le télétravail n'est pas possible dans le cas particulier de l'entreprise, organisation du temps de travail en 4 journées hebdomadaires.
- Dans le secteur public : objectif identique supposant de modifier le statut général des fonctionnaires.

¹ <https://www.ecologique-solaire.gouv.fr/lorganisation-mobilite-en-france>

NB1: pour des questions opérationnelles et juridiques, la mise en application devra être progressive.

Note juridique : Le recours au télétravail est encadré par le code du travail dans les articles L 1222-9, L1222-10 et L 1222-11. L'article L1222-9 marque une étape vers un droit au télétravail « L'employeur qui refuse d'accorder le bénéfice du télétravail à un salarié qui occupe un poste éligible à un mode d'organisation en télétravail dans les conditions prévues par accord collectif ou, à défaut, par la charte, motive sa réponse. Le refus d'accepter un poste de télétravailleur n'est pas un motif de rupture du contrat de travail. »

AVIS ALTERNATIF

Nous sommes opposés au télétravail systématique et à la semaine des 4 jours. Le télétravail crée beaucoup de problèmes aux personnes auxquelles il est imposé.

La semaine des 4 jours telle que proposée n'est pas possible à cause de l'organisation du travail qui existe aujourd'hui.

3 soutiens : Pascal B, Marie-Hélène B et Pierre V

Comme l'objectif est d'impliquer les entreprises mais aussi des administrations publiques, nous recommandons aux collectivités territoriales et aux acteurs locaux de développer des flottes de véhicules en libre-service, au-delà des grandes métropoles, dans les petites villes et près des lieux d'activités (entreprises) et des autres sites de transports (comme les gares). Il existe des exemples intéressants, et un travail de capitalisation et de transfert de compétences pourrait être utilement réalisé (par l'Agence nationale de la cohésion des territoires, par exemple).

Pour que cette recommandation soit suivie d'effet, le groupe a trouvé une solution : Voir la proposition SD-D3 – Inclure les citoyens dans la gouvernance des mobilités au niveau local comme au niveau national

Nous avons conscience que ces mesures vont impacter les acteurs suivants au sein de la société:

- Les entreprises, notamment les plus petites ;
- Les salariés ;
- Les collectivités territoriales.

Cela nécessite, pour que l'objectif soit atteint, que l'État, les individus et le secteur privé prennent les mesures suivantes :

- **Par l'État :**
 - Évolution de la réglementation ;
 - Contrôle et accompagnement des entreprises ;
 - Sanction.