



KIT MOBILITÉ

PLAN DE MOBILITÉ INTER-EMPLOYEURS DU CLUB PART-DIEU



PRÉAMBULE

Depuis le 1^{er} janvier 2020, il est obligatoire pour les entreprises de plus de 50 salariés sur un même site de mettre en place des mesures destinées à favoriser la place des mobilités durables dans les déplacements liés au travail, via notamment un **Plan de Mobilité Employeur** (PME), en remplacement du Plan de Déplacement d'Entreprise (PDE). Un **plan de mobilité** est une démarche d'analyse globale de tous les déplacements générés par une entreprise, qui

aboutit à la mise en œuvre d'actions destinées à réduire l'usage de la voiture individuelle, à optimiser les déplacements liés à l'activité de l'entreprise (déplacements domicile-travail et professionnels, expédition/livraison, accès visiteurs) et à contribuer à la réduction des émissions de gaz à effets de serre.

Les plans de mobilité employeurs sont certifiés par la Métropole de Lyon.

ENJEUX DE DÉVELOPPEMENT DU QUARTIER PART-DIEU

Le quartier de la Part-Dieu est en plein réaménagement. Les enjeux liés à la mobilité sont prédominants : 500 000 déplacements sont d'ores et déjà effectués quotidiennement. Actuellement, la Part-Dieu, c'est :



Le deuxième quartier tertiaire de France



60 000 emplois au total

L'enjeu est alors d'anticiper le développement du quartier, le nombre d'emplois et par conséquent les mobilités inhérentes.



Des travaux liés au projet Part-Dieu impactant les mobilités



L'INTÉRÊT DE METTRE EN PLACE UN PLAN DE MOBILITÉ

Plusieurs intérêts existent pour une entreprise à mettre en place un Plan de Mobilité :

- ▶ **Anticiper les évolutions du quartier** et les **besoins croissants en mobilité** nécessitant des réponses diverses
- ▶ Apporter à ses salariés une **réponse concrète à leurs besoins** en terme de déplacement
- ▶ **Valoriser la marque employeur** et améliorer son attractivité

LES OBJECTIFS DU KIT MOBILITÉ

L'objectif du kit mobilité est d'accompagner les entreprises membres **dans la mise en place de leur plan de mobilité employeur**. Ce kit comprend plusieurs outils visant à faciliter l'élaboration de plan d'action mobilité pour les entreprises :

- ▶ une **enquête déplacement domicile-travail « clé-en-main »**, pour permettre à l'entreprise de réaliser gratuitement un diagnostic des déplacements et mobilités des salariés
- ▶ un **recueil de toutes les bonnes pratiques mobilités** mises en place au sein des entreprises (aide, dispositif, équipement, partenariat, etc.) afin d'une part de les valoriser à travers le kit, mais également de constituer une base de solutions pouvant servir aux autres entreprises du Club
- ▶ un **recensement de solutions mobilités** et des **services mobilité existants à Part-Dieu** qui luttent contre les déplacements en voiture individuelle (forfait mobilité durable, télétravail, etc.) auxquels peuvent faire appel les entreprises

L'intérêt pour les entreprises de participer à la démarche de mise en place du Plan de Mobilité Inter-Employeurs (PMIE) est de :

- ▶ **Mutualiser les efforts**, les moyens, les outils et surtout les actions mobilité pour une réponse plus efficace à moindre coût
- ▶ **Accroître la visibilité des entreprises** auprès des collectivités et institutions pour faire valoir leurs enjeux mobilité
- ▶ **Améliorer la connaissance du fonctionnement de la mobilité** sur son territoire d'action

COMMENT LIRE LE KIT MOBILITÉ ?

Les **pages 10 à 14 du Kit mobilité** relient les chapitres, paragraphes et informations recherchées via des **liens hypertextes**. Il est conseillé d'étudier ces quatre pages pour cibler ces informations en préalable et aller directement vers ce qui vous paraît intéressant.



©SPL Lyon Part-Dieu Jean-Jacques Bernard



©SPL Lyon Part-Dieu

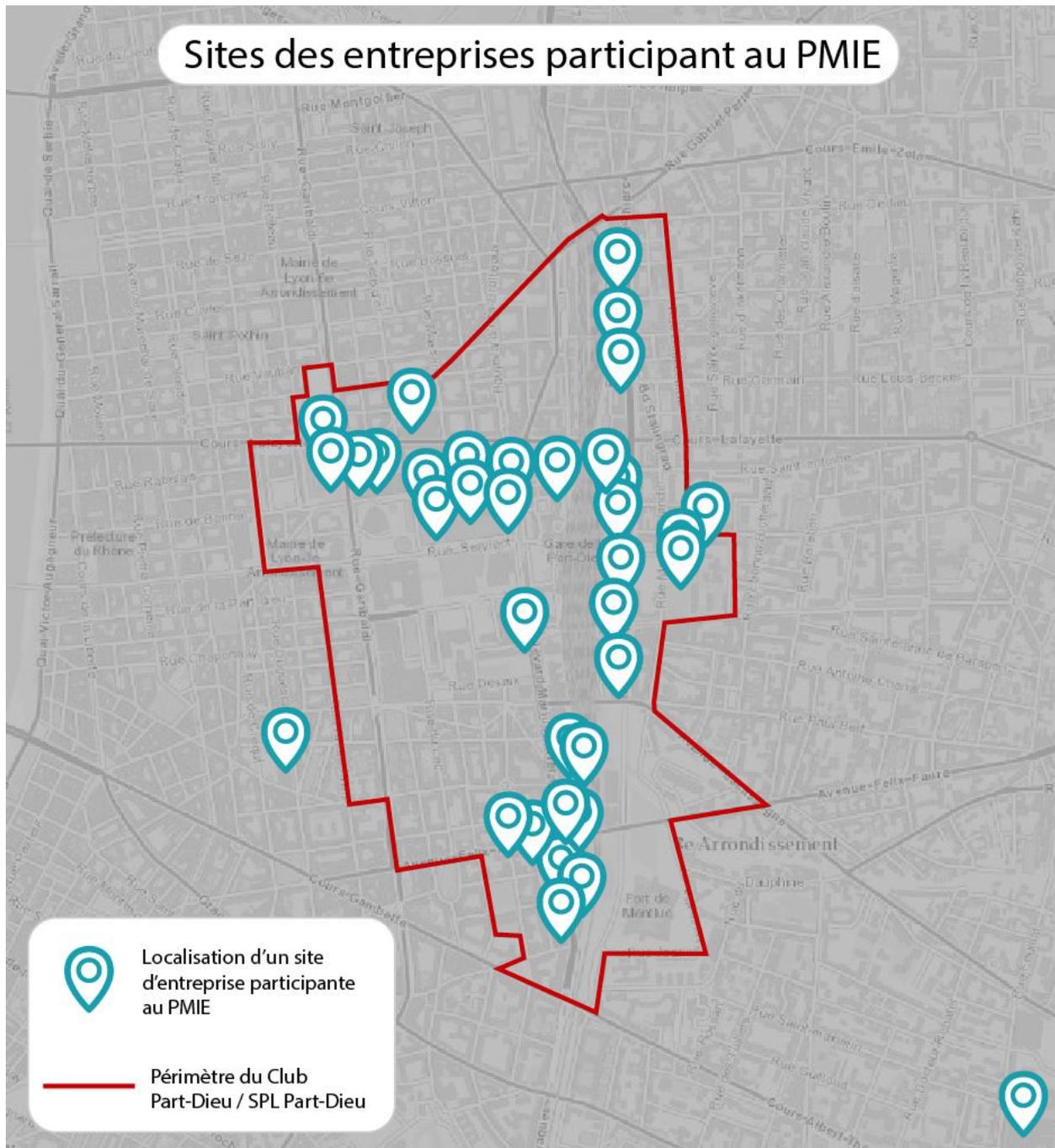
LE PERIMÈTRE :

19 ENTREPRISES ET PRÈS DE 9 650 SALARIÉS

- ▶ Des effectifs allant d'une dizaine de salariés à plus de 1 800 pour la CARSAT
- ▶ Plus de 20 sites au cœur du quartier Part-Dieu
- ▶ Plusieurs activités représentées avec une dominante tertiaire : banque, énergie, transport...

Entreprise	N°	Rue	CP	Ville	Effectif	Effectif RH
Action Logement	62	Boulevard Marius Vivier Merle	69003	Lyon	270	270
	114	Boulevard Marius Vivier Merle	69003	Lyon		
April	90	Avenue Félix Faure	69003	Lyon		1600
	27	Avenue Maurice Flandin	69003	Lyon		
Banque Populaire	4	Boulevard Eugène Deruelle	69003	Lyon	400	400
Caisse d'Epargne	166	Cours Lafayette	69003	Lyon	600	600
	26	Rue d'Aubigny	69003	Lyon		
CARSAT	107	Boulevard Vivier Merle	69003	Lyon		1 800
	35	Rue Maurice Flandin	69003	Lyon		
CBRE	20	Rue de la Villette	69003	Lyon	35	35
Déathlon	17	Rue du Docteur Bouchut	69003	Lyon	150	150
EDF	196	Avenue Thiers	69006	Lyon	500	500
Egis	170	Avenue Thiers	69006	Lyon	775	775
	288	Rue Duguesclin	69003	Lyon	423	
	83-85	Boulevard Marius Vivier Merle	69003	Lyon	14	
	107-109	Boulevard Marius Vivier Merle	69003	Lyon	51	
Enedis	117	Boulevard Marius Vivier Merle	69003	Lyon	90	1611
	118-126	Boulevard Marius Vivier Merle	69003	Lyon	27	
	26	Rue de la Villette	69003	Lyon	69	
	92-94	Avenue Félix Faure	69003	Lyon	33	
EY	10-12	Boulevard Marius Vivier Merle	69003	Lyon	400	400
	19	Boulevard Vivier Merle	69003	Lyon		
Keolis	20	Rue de la Villette	69003	Lyon		387
	26	Rue de la Villette	69003	Lyon		
Lyon Parc Auto	17	Rue du Docteur Bouchut	69003	Lyon	28	28
Nacarat	83-85	Boulevard Vivier Merle	69003	Lyon	12	12
SEPR	46	Rue du Professeur Rochaix	69003	Lyon	250	250
SERL	4	Boulevard Eugène Deruelle	69003	Lyon	80	80
Shift	66	Rue de la Villette	69003	Lyon	80	80
SNCF Réseau	78	Rue de la Villette	69003	Lyon	70	70
Solvay	190	Avenue Thiers	69006	Lyon	600	600
TOTAL						9 648

Sites des entreprises participant au PMIE



ActionLogement 



BANQUE POPULAIRE
LOIRE ET LYONNAIS
www.loirelyonnais.banquepopulaire.fr



Carsat Retraite
& Santé
au travail

CBRE

DECATHLON



@egis

ENEDIS
L'ELECTRICITE EN RESEAU

KEOLIS
LYON



shift 
consulting

SNCF
RÉSEAU





STRUCTURE DU DOCUMENT

PARTIE 1

Je souhaite mettre en place un Plan de Mobilité pour mon entreprise



CHAPITRE 1 – FOCUS REGLEMENTAIRE & METHODOLOGIE 17

Les entreprises désireuses de mettre en place leur Plan de mobilité peuvent se renseigner sur leurs obligations en matière de mobilité et sur les outils mis à disposition par le Club Part-Dieu.



CHAPITRE 2 – SOLUTIONS A DISPOSITION DES ENTREPRISES 31

Pour développer un plan d'actions pour les mobilités durables et optimiser les déplacements liés au travail, un recueil de solutions est disponible pour accompagner les entreprises.

PARTIE 2

Les résultats 2020 du Plan de mobilité inter-employeurs du Club Part-Dieu



CHAPITRE 3 – DIAGNOSTIC MOBILITE 77

Une enquête déplacement domicile – travail a été diffusée de mai à septembre 2020 auprès de 10 entreprises. L'analyse montre les spécificités remontées lors de cette enquête.



CHAPITRE 4 – BONNES PRATIQUES ET ENJEUX ENTREPRISES 108

Chaque entreprise partie prenante au PMIE met en œuvre des actions et participe à l'émergence de projets pour les mobilités durables. Une réflexion sur des actions en commun prend forme avec l'expression des besoins et enjeux de chaque entreprise.

LE PM(I)E : « KESAKO »	19
TYPOLOGIE DE DEPLACEMENTS CONCERNES	19
CONTENU DU PLAN DE MOBILITÉ EMPLOYEUR	20
PME vs. PMIE	20
QUE FAIT LE CLUB PART-DIEU ?	20
LA RÉGLEMENTATION LIÉE AUX MOBILITÉS DU TRAVAIL	21
HISTORIQUE	21
LA RÉGLEMENTATION EN APPLICATION EN 2020	21
LES PRINCIPALES OBLIGATIONS QUI S'IMPOSENT	22
Plan de Mobilité et dialogue social	22
Le versement mobilité	22
MÉTHODOLOGIE D'ÉLABORATION D'UN PM(I)E	23
PILOTAGE TECHNIQUE	23
MODALITÉS DE REALISATION	23
Diagnostiquer l'offre et actions de mobilité autour de l'entreprise et les pratiques mobilité liées au travail	24
Etablir un plan d'action pour les mobilités durables	27
Constitution du dossier administratif	28

CHAPITRE 2 – SOLUTIONS À DISPOSITION DES ENTREPRISES

TYPES DE SOLUTIONS	33
DÉVELOPPER UN PLAN D' ACTIONS COHÉRENT	33
MOBILITÉ & CHANTIERS À LA PART-DIEU	34
S'intéresser à l'évolution du quartier Part-Dieu	34
Communiquer autour des chantiers et faciliter la mobilité	34
TRANSPORTS EN COMMUN	35
Solution 1 : Le remboursement d'au moins 50 % des abonnements de transport en commun	35
Solution 2 : Les indemnités de transports en fonction de la distance	36
Solution 3 : La convention SYTRAL PDE / PDA	37
Liste des acteurs de transports en commun présents sur la Part-Dieu	38
Cartographie des réseaux de transports en commun	39
MODES ACTIFS (VÉLO ET TROTTINETTE)	40
Solution 1 : Le Forfait Mobilité Durable	40
Solution 2 : Le Local Vélo sécurisé	41
Solution 3 : Des bornes de recharge pour les Vélos à Assistance Electrique (VAE) et trottinettes électriques	42
Solution 4 : La mise à disposition de vélos et trottinettes par l'employeur	43
Solution 5 : L'installation de douches et vestiaires	44
Solution 6 : Le Kit Vélo	45
Solution 7 : Immatriculation des vélos	46
Solution 8 : Essais de Vélos à Assistance Electrique (VAE) et de trottinettes électriques	47
Solution 9 : Réalisation d'ateliers de sensibilisation et de remise en selle vélo	48
Solution 10 : Réalisation d'ateliers de réparation de vélos	49
Solution 11 : Encourager à l'utilisation des vélos partagés Vélo'v	50
Solutions innovantes pour le développement des mobilités actives	51
Liste d'acteurs de promotion des modes actifs présents sur la Part-Dieu	52
Cartographie des aménagements cyclables	54
MARCHE À PIED	55
Solution 1 : Challenge marche connectée	55
Cartographie réalisée par la Métropole de Lyon sur les temps de déplacements à pied entre les différents quartiers de Lyon	56
COVOITURAGE	57
Solution 1 : Présentation du portail Covoiturage Grand Lyon	57
Solution 2 : Mise en place d'une plateforme de covoiturage en interne	58
Solutions innovantes pour le développement du covoiturage	59
Liste des acteurs de promotion du covoiturage présents sur la Part-Dieu	60
AUTOPARTAGE	61
Solution 1 : Mise en place d'un partenariat avec une entreprise d'autopartage	61
Cartographie des bornes Citiz / LPA	62
RÉDUCTION DES DÉPLACEMENTS	63
Solution 1 : Le télétravail	63
Solution 2 : Permettre le travail depuis un autre site que le site d'affectation	65
Solution 3 : Mettre en place des outils de collaboration à distance	66
ÉLECTRIFIER SA FLOTTE DE VEHICULES	67
Solution 1 : Mettre en place des tarifs négociés pour les salariés sur l'achat de véhicules électriques	67
Solution 2 : Bornes de recharge pour les véhicules électriques	68
Solution 3 : Electrifier la flotte de véhicules	69
AGIR SUR LES DÉPLACEMENTS PROFESSIONNELS	70
SOLUTIONS ANNEXES	71
Optimiser le nombre de places de stationnement	71
Mutualiser le stationnement et/ou la flotte de véhicules de service	72
Solutions innovantes : Informer pour mobiliser et changer les habitudes	73
Solutions innovantes internes à l'entreprise	73
Solutions innovantes pour le stationnement d'entreprise	74

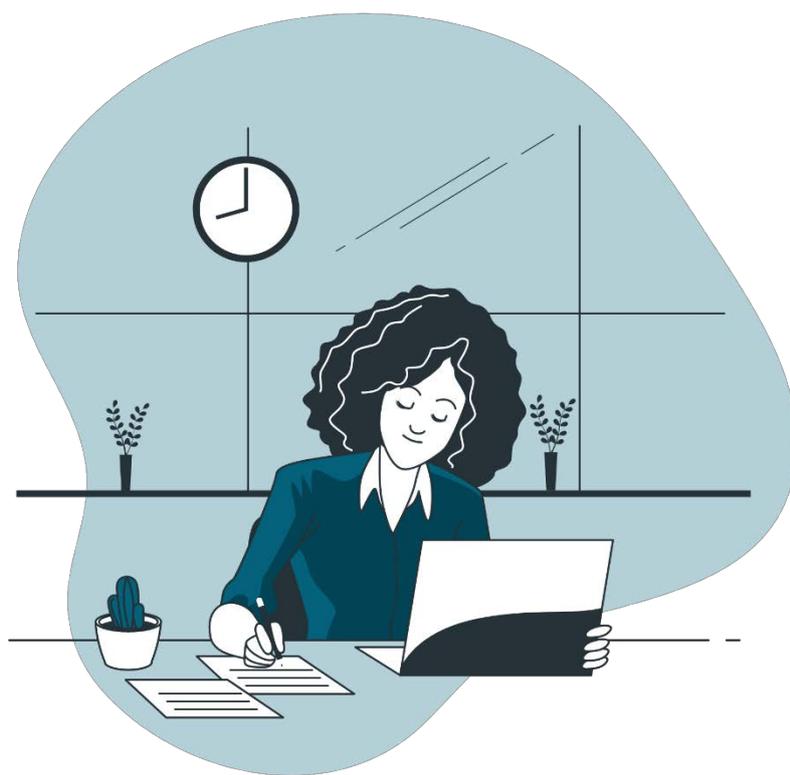
MÉTHODOLOGIE D'ÉLABORATION	79
ENTREPRISES ET SITES ENQUETÉS	79
ENQUÊTE DÉPLACEMENT DOMICILE - TRAVAIL	80
TRAITEMENT ET ANALYSE DES RÉSULTATS	80
REPRESENTATIVITÉ DES RÉSULTATS	80
DEFINITIONS	81
ENJEUX DE L'ANALYSE DES RESULTATS	81
DEFINITIONS DES PRATIQUES DE DEPLACEMENTS	82
MODES DE DEPLACEMENTS ENQUETES	82
PRE-TRAITEMENT DES BASES D'ANALYSE	83
PRATIQUES DE DÉPLACEMENTS	84
QUELLE PART DES TRAJETS DOMICILE – TRAVAIL ÉVITÉS ?	84
QUELLE RÉPARTITION MODALE DES TRAJETS DOMICILE -TRAVAIL ?	85
QUAND S'EFFECTUENT LES TRAJETS DOMICILE-TRAVAIL ?	87
DISTANCES DES TRAJETS DOMICILE-TRAVAIL	88
QUELLES SONT LES CATEGORIES DE DISTANCE ETABLIES ?	88
D'OÙ VIENNENT LES SALARIES ?	88
QUELLE REPRESENTATIVITÉ DES MODES EN FONCTION DES DISTANCES ?	89
FOCUS PAR MODE	90
LA MARCHÉ À PIED	90
LE VÉLO	92
LES TRANSPORTS EN COMMUN	94
LE COVOITURAGE	96
LES VÉHICULES MOTORISÉS PRIVÉS	98
COMPARAISON ET ÉVOLUTION DES MOBILITÉS	101
PÉRIMÈTRES DE COMPARAISON	101
FOCUS SUR LES PARTS MODALES	102
FOCUS SUR LES DISTANCES DES TRAJETS DOMICILE –TRAVAIL	103
FREINS ET OPPORTUNITÉS AUX CHANGEMENTS DES COMPORTEMENTS	104
FREINS	104
OPPORTUNITÉS	105
ÉVOLUTION DES COMPORTEMENTS SUITE AU COVID-19	106
MODIFICATION DES COMPORTEMENTS	106
LE TÉLÉTRAVAIL	106
L'UTILISATION DES MODES DE DÉPLACEMENTS PRIVÉS ET/OU INDIVIDUELS	107
TRAVAIL DEPUIS UN SITE DISTANT	107

INTRODUCTION	110
SYNTHÈSE DES BONNES PRATIQUES	111
ACTION LOGEMENT	113
APRIL	114
BANQUE POPULAIRE AURA	115
CBRE	116
CAISSE D'ÉPARGNE	117
CARSAT	118
DECATHLON	119
EDF	120
EGIS	121
ENEDIS	122
ERNST&YOUNG	123
KEOLIS	124
NACARAT	125
SHIFT CONSULTING	126
SEPR	127
SERL	128
SNCF RÉSEAU	129
SOLVAY	130
SYNTHÈSE DES ENJEUX : FAIRE VIVRE LE PMIE	131



PARTIE 1

**Je souhaite mettre en place
un Plan de Mobilité pour mon entreprise**



CHAPITRE 1



Focus Réglementaire & Méthodologie

TABLE DES MATIERES

LE PM(I)E : « KESAKO »	19
TYPOLOGIE DE DEPLACEMENTS CONCERNES	19
CONTENU DU PLAN DE MOBILITÉ EMPLOYEUR	20
PME vs. PMIE	20
QUE FAIT LE CLUB PART-DIEU ?	20
LA RÉGLEMENTATION LIÉE AUX MOBILITÉS DU TRAVAIL	21
HISTORIQUE	21
LA RÉGLEMENTATION EN APPLICATION EN 2020	21
LES PRINCIPALES OBLIGATIONS QUI S'IMPOSENT	22
<i>Plan de Mobilité et dialogue social</i>	22
<i>Le versement mobilité</i>	22
MÉTHODOLOGIE D'ÉLABORATION D'UN PM(I)E	23
PILOTAGE TECHNIQUE	23
MODALITÉS DE REALISATION	23
<i>Diagnostiquer l'offre et actions de mobilité autour de l'entreprise et les pratiques mobilité liées au travail</i>	24
<i>Etablir un plan d'action pour les mobilités durables</i>	27
<i>Constitution du dossier administratif</i>	28

LE PM(I)E : « KESAKO »

Le Plan de Mobilité Employeur est un ensemble de mesures qui visent à **optimiser les déplacements** des collaborateurs et salariés d'une entreprise ou d'une administration et de **développer l'utilisation des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle** (transports collectifs, vélo, marche à pied, covoiturage).

Le Plan de mobilité employeur répond donc à **deux objectifs principaux**.

Il entend en premier lieu **réfléchir et réorganiser les déplacements des salariés**, via l'optimisation des déplacements : déplacements professionnels, déplacements domicile - travail, déplacements occasionnels et visites de prestataires / partenaires extérieurs, et enfin livraisons. Il s'agit d'une occasion de réfléchir à **l'ensemble des déplacements occasionnés par les activités de l'entreprise**.

Il tend ensuite à **diminuer les émissions polluantes**, via la réduction du trafic routier et de la congestion automobile. Il incite également au report modal vers des modes de déplacements durables (modes actifs, covoiturage, transports en commun, autopartage notamment).



TPOLOGIE DE DEPLACEMENTS CONCERNES

Ce Plan apparaît comme un outil pour **modifier les comportements** en matière de mobilités du travail, à savoir trois types de déplacements :



Domicile – travail

Action, pour une personne, de se rendre de son domicile à son travail, en utilisant un ou plusieurs modes de déplacement sur la voie publique.



Professionnel

Déplacement qui se produit à compter du moment où un salarié exerce temporairement une activité professionnelle en dehors de son domicile et de son lieu de travail habituel.



Fournisseurs et livraisons

Déplacements relatifs aux flux en provenance des fournisseurs et au transport vers les distributeurs et vers les clients.



Clients et partenaires

Déplacements relatifs aux flux de personnes sur le site de l'entreprise pour des motifs partenariaux ou commerciaux.

CONTENU DU PLAN DE MOBILITÉ EMPLOYEUR

Le Plan de Mobilité Employeur doit contenir :

- ▶ Un **diagnostic des mobilités**
- ▶ Une **synthèse des enjeux** et des **objectifs** que l'entreprise se fixe
- ▶ Un **programme d'action adapté à la situation de l'établissement**, complété par un **plan de financement**, un **calendrier de réalisation** des actions et les **modalités de suivi** et de mise à jour

PME vs. PMIE

Les entreprises ont la possibilité de se **regrouper au sein d'une démarche intégrée**, appelée Plan de mobilité inter-employeurs (PMIE). Cet outil est issu d'une démarche de réflexion sur la qualité de vie au travail et de mutualisation des pratiques, services et ressources.

Le PMIE concerne plusieurs établissements et permet aux entreprises signataires de mutualiser les services, les équipements et également les efforts financiers et de moyens pour réaliser des actions communes et atteindre les objectifs fixés. Par exemple, deux entreprises souhaitent encourager la pratique des modes actifs dans les déplacements des salariés. Elles peuvent mutualiser leurs places de stationnement voiture et réaménager les locaux pour offrir du stationnement vélo et trottinette à leurs salariés.

Dans ce cadre, le Club Part-Dieu a pu recueillir les enjeux et besoins des entreprises participantes à la démarche PMIE. Ces besoins ont ensuite fait l'objet d'une réflexion en Atelier Mix Mobilité du Club, pour définir les thématiques à traiter et les actions en commun à réaliser. Le **Chapitre 4 – Bonnes pratiques et Enjeux entreprises** le détaille.

La démarche engagée par le Club Part-Dieu en lien avec les entreprises membres a permis de détailler les actions mises en place en interne des entreprises participantes et de faire valider les Plans de Mobilité Employeurs individuels. Chaque employeur a donc la charge d'approfondir son propre plan d'action en se servant des solutions et des bonnes pratiques recueillies.

QUE FAIT LE CLUB PART-DIEU ?

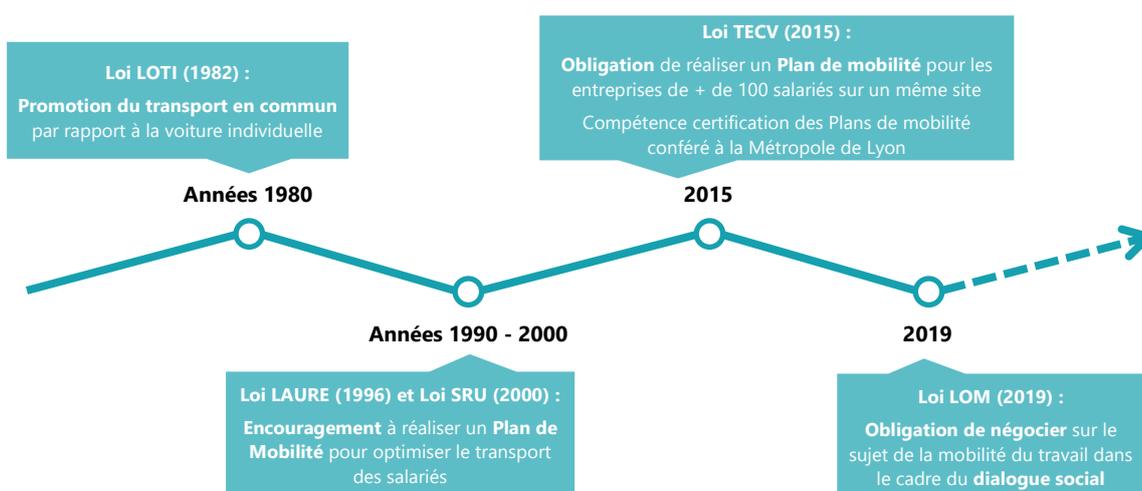
Le Club Part-Dieu réalise ce présent « Kit mobilité » qui intègre :

- ▶ Ce **Focus réglementaire & méthodologique**
- ▶ Des **outils d'aide à l'élaboration d'un diagnostic des pratiques et actions mises en place** (Un guide d'entretien, des outils de diagnostic déplacements domicile – travail)
- ▶ Une **liste de solutions à disposition des entreprises**
- ▶ La **liste des bonnes pratiques mise en place** par les entreprises, valant Plan de Mobilité Employeur
- ▶ Un **travail sur des actions communes** en Atelier Mix Mobilité et identifiées dans le cadre de la démarche PMIE

LA RÉGLEMENTATION LIÉE AUX MOBILITÉS DU TRAVAIL

HISTORIQUE

La planification des mobilités en entreprise s'inscrit dans le contexte du développement de la législation environnementale et de la prise en compte des mobilités liées au travail.



LA RÉGLEMENTATION EN APPLICATION EN 2020



La **Loi d'Orientation des Mobilités (LOM)** du 24 décembre 2019 **modifie le cadre réglementaire des politiques de transports** et fait évoluer également le rôle des entreprises en ce qui concerne la mobilité des salariés.



L'ambition générale de ce texte, axé sur la **mobilité quotidienne**, est de développer les **alternatives à la voiture et de « décarboner » les mobilités**, notamment dans les déplacements liés au travail (domicile – travail, livraisons, déplacements professionnels).

LES PRINCIPALES OBLIGATIONS QUI S'IMPOSENT

Plan de Mobilité et dialogue social

L'obligation de réaliser un Plan de mobilité est assouplie par la loi LOM, qui mise sur le dialogue social en interne des entreprises pour développer des mesures pour la mobilité durable et optimiser les déplacements.



A présent, la loi privilégie les **négociations internes aux entreprises dans le cadre du « dialogue social »**, en ajoutant la mobilité des salariés parmi les sujets dont doivent traiter les discussions annuelles entre employeurs et salariés.



Ainsi, les **entreprises de plus de 50 salariés sur un même site** et dans lesquelles sont constituées des sections syndicales représentatives doivent mener des négociations annuelles sur la qualité de vie au travail, notamment sur l'amélioration de la mobilité des salariés.



L'objectif de ces négociations est de **viser une réduction du coût de la mobilité** et d'inciter à la prise en charge des frais de déplacements durables (transports en commun, mobilités actives et partagées, ...).



Ne sont ensuite soumises à l'obligation de réaliser un Plan de mobilité que les entreprises qui n'ont pas trouvé d'accord sur la mobilité de leurs salariés dans le cadre de ces négociations. En cas d'accord avec les organisations représentatives, la réalisation d'un Plan de Mobilité n'est pas obligatoire.



Les entreprises peuvent toutefois **réaliser un Plan de mobilité**, ce qui leur permet d'**aborder les négociations avec un projet de plan d'action**.

Le versement mobilité



La LOM remplace le versement transport par le **versement mobilité (VM)**. Il est conditionné à la mise en place de services de transports collectifs réguliers. Ce remplacement permet aux autorités organisatrices de la mobilité (AOM) de **financer les services de mobilité** et la partie de l'infrastructure associée à sa mise en œuvre (exemple : site propre).

Il peut maintenant **financer des actions de développement des**



mobilités actives, solidaires et partagées.

Les **employeurs publics et privés qui emploient 11 salariés** et plus sur le secteur de la Part-Dieu sont assujettis à la contribution versement mobilité.

L'autorité qui fixe le taux du versement mobilité à Lyon est le **SYTRAL**. Le sujet fera l'objet d'échanges au sein des comités des partenaires.

MÉTHODOLOGIE D'ÉLABORATION D'UN PM(I)E

Un Plan de Mobilité Employeur et un Plan de Mobilité Inter-Employeurs ne s'élaborent pas de la même manière. Le premier (**PME**) est un **document réalisé et porté par un seul employeur**, selon un processus détaillé ci-après. Le second (**PMIE**) est une **démarche commune à plusieurs employeurs**. A la différence du premier, le PMIE s'élabore en **recueillant des enjeux**

communs à plusieurs structures et en développant un plan d'action visant à **mutualiser des services, ressources et équipements**.

Pour toute question, vous pouvez contacter l'animateur du Club Part-Dieu à l'adresse contact@clubpartdieu.fr.

PILOTAGE TECHNIQUE

Pour mettre en place ce PME / PMIE, la première étape consiste à désigner un **pilote / chef de projet mobilité**, chargé du pilotage et de la gestion de la démarche. Sa première tâche consiste à formaliser les instances de concertation :

- un **comité de pilotage**, réunissant les décideurs RH, RSE et dirigeants ;
- d'un **comité technique**, qui sera chargé de suivre et piloter l'évolution du projet ;

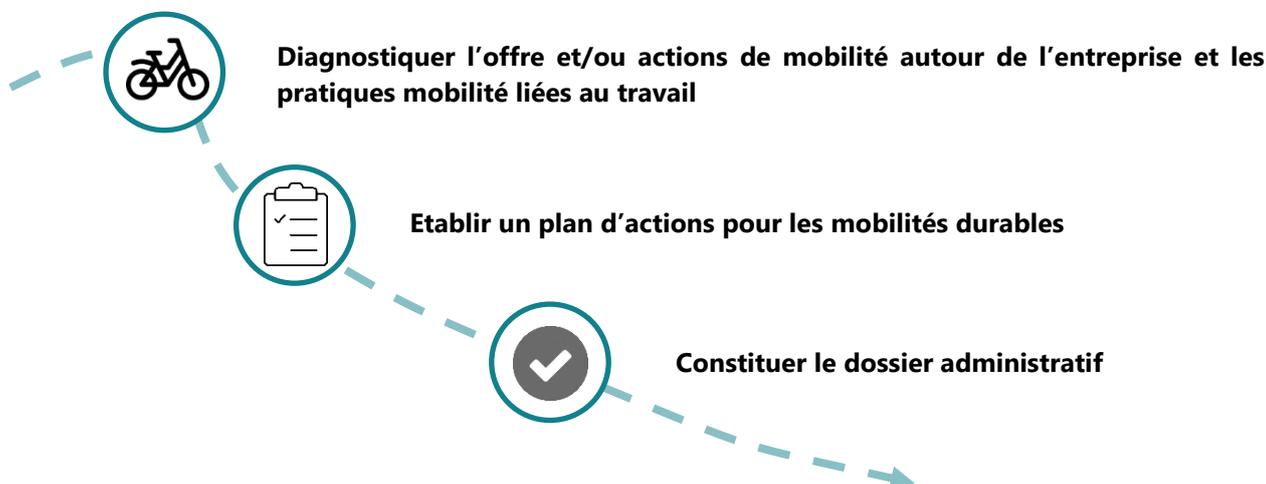
- si possible, d'une **équipe projet**, en appui du chef de projet.

La réalisation du Plan de Mobilité peut s'effectuer **en interne** ou être confiée à un **bureau d'études**.

Dans le cas de la réalisation par un bureau d'études, l'ADEME met en lien les guides de l'Association des professionnels en conseil climat énergie et environnement et de l'INRS pour aider à la réalisation du cahier des charges.

MODALITÉS DE REALISATION

Le Plan de mobilité se réalise en **trois étapes** :



1 Diagnostiquer l'offre et actions de mobilité autour de l'entreprise et les pratiques mobilité liées au travail

Un Plan de Mobilité Employeur doit **établir un diagnostic mobilité avant tout plan d'action**, afin de connaître **les pratiques en matière de déplacements des salariés** (parts modales, lieux d'habitation, temps de parcours ou encore motifs de choix de tel ou tel mode de déplacement) et des mobilités liées au travail (déplacements professionnels et livraisons)

Par ailleurs, cette démarche du diagnostic doit également **recenser l'offre de mobilité** (infrastructures, aménagements et services présents autour du site de l'entreprise) qui influe sur le choix du mode de déplacement des salariés.

Le Plan de Mobilité Employeur, anciennement Plan de Déplacement Entreprise, existe depuis une vingtaine d'années. Des actions sont souvent déjà mises en œuvre au sein des entreprises. Une première étape consiste donc à les **recenser**, au

même titre que l'offre existante et les pratiques de mobilité.

En matière d'outils mobilisables, il est possible de **réaliser des cartographies des déplacements**, des **enquêtes déplacements** visant à connaître les pratiques des salariés, des visiteurs et des fournisseurs, des **entretiens auprès des dirigeants de l'entreprise** pour cerner les habitudes et dispositifs mis en place. L'objectif est de donner une vue d'ensemble à l'employeur pour cibler ensuite les potentielles actions pour améliorer le report modal vers les mobilités durables.

Un diagnostic exhaustif se réalise en trois étapes. Les paragraphes ci-dessous détaillent pour chaque type de mobilité les questions à se poser en terme de pratiques et d'offres.

Le Club Part-Dieu a mis en place une **palette d'outils visant à recenser les éléments et questions à se poser** pour une entreprise souhaitant réaliser le diagnostic des pratiques et actions en matière de mobilité liée au travail, notamment sur les déplacements domicile – travail.

Exemple de questions pour recenser les actions mobilité



Diagnostiquer les déplacements domicile – travail

Pratiques des salariés	Offre de mobilité et/ou actions existantes
<p>Comment se déplacent les salariés pour effectuer leur déplacement domicile-travail ?</p> <p>Avec quel mode ? Quelle distance parcourent-ils ?</p> <p>Quelle est la fréquence du recours au télétravail ?</p>	<p>Quels équipements et aménagements sont prévus pour encourager à la pratiques des modes de déplacements durables (TC, modes actifs, covoiturage) ?</p> <p>Des incitations financières pour les salariés sont-elles prévues (remboursement du transport, Forfait Mobilités Durables) ?</p> <p>Des actions de sensibilisation sont-elles réalisées ?</p>



Diagnostiquer les déplacements professionnels

Pratiques des salariés	Offre de mobilité et/ou actions existantes
<p>Comment se déplacent les salariés pour effectuer leurs déplacements professionnels ?</p> <p>Avec quel mode ? Quelle distance parcourent-ils ? A quelle fréquence ?</p>	<p>Quelle est la nature de la flotte de véhicule de l'entreprise ?</p> <p>Y a-t-il des incitations à utiliser le train, en particulier la seconde classe ?</p>



Diagnostiquer les déplacements liés aux livraisons et fournisseurs

Pratiques livraisons	Offre de mobilité et/ou actions existantes
<p>Comment se déplacent les fournisseurs pour effectuer leur livraison ?</p> <p>Avec quel mode ? Quelle distance parcourent-ils ?</p> <p>Quelle est la fréquence des livraisons ?</p>	<p>L'entreprise mutualise-t-elle ses frais de transport ?</p> <p>La livraison collaborative est-elle envisagée ?</p>



Diagnostiquer les déplacements liés aux clients et partenaires

Pratiques livraisons	Offre de mobilité et/ou actions existantes
<p>Comment se déplacent les clients pour effectuer leur venue sur site ?</p> <p>Avec quel mode ? Quelle distance parcourent-ils ?</p> <p>Y a-t-il un parking visiteurs / clients ?</p>	<p>L'entreprise propose-t-elle de réaliser des réunions à distance avec ses partenaires ?</p> <p>L'entreprise conseille-t-elle des modes de déplacements durables à ses clients et partenaires pour se rendre sur site ?</p>

Outils d'élaboration du diagnostic déplacement domicile – travail

Le Club a construit un **outil « clé en main » d'aide à l'élaboration du diagnostic des mobilités domicile - travail** pour les entreprises, afin de pouvoir reconduire l'enquête aussi souvent que nécessaire. Cet outil est composé de deux éléments :



Enquête déplacement domicile – travail

Cette enquête est réalisée via un outil numérique partagé, en ligne, gratuit et utilisable par tous (**Google Form**)



Fichier Excel de traitement des résultats

Le traitement des données recueillies est automatique, avec un **fichier Excel d'analyse automatisé**.

Comment procéder ?

1



Je récupère le **questionnaire en ligne Google Form** auprès du Club Part-Dieu.

2



Je **diffuse le lien du questionnaire** à mes salariés de manière à obtenir un taux de réponse le plus haut possible et donc représentatives de la réalité. Une base de données Google Sheet est créée automatiquement, compilant l'ensemble des réponses.

Le Club a préparé quelques **éléments de communication** pour la diffusion du questionnaire. Prévoir un temps d'environ 1 à 2 mois de diffusion avec 1 à 2 relances auprès des salariés pour augmenter le nombre de réponses.

3



Je prévois un **entretien avec l'animateur mobilité du Club Part-Dieu** pour préparer mon fichier de traitement. Je récupère à cette occasion le **fichier Excel de traitement des réponses** auprès du Club Part-Dieu. L'objectif est que le **traitement de données issues du questionnaire s'effectue automatiquement** et que des chiffres-clés ressortent sur la répartition modale des déplacements, les freins et opportunités au développement des modes actifs et des transports en commun, etc. Pour toute question, vous pouvez contacter l'animateur du Club Part-Dieu à l'adresse contact@clubpartdieu.fr

4



Je **copie-colle les réponses obtenues** avec le questionnaire en ligne depuis le fichier Google Sheet dans le fichier Excel reçu du Club Part-Dieu.

5



J'**effectue une analyse de ces résultats** pour cibler les actions à mettre en œuvre.

6



Je **dispose d'un diagnostic complet** sur les déplacements domicile-travail des salariés.

2 Etablir un plan d'action pour les mobilités durables

2.1 Identifier les enjeux et définir les objectifs à atteindre

Le Plan de mobilité employeur doit comporter **un plan d'action pour développer les mobilités durables** et **optimiser les déplacements générés par ses activités**. Ce plan doit se fonder sur le diagnostic établi par l'employeur pour coller aux réalités des pratiques et de l'offre de mobilité présente.

Avant tout, il doit **répondre aux moyens, enjeux et objectifs de l'entreprise** afin d'établir un plan de mesures pertinentes et en lien avec les contraintes auxquelles l'employeur doit faire face (topographie, climat, climat social, moyens techniques et financiers). Ce plan doit hiérarchiser

les problèmes à résoudre et définir des objectifs clairs.

L'entreprise doit **remonter au Club Part-Dieu ses enjeux pour lui permettre d'identifier des enjeux communs** et travailler sur des pistes d'actions communes, notamment de mutualisation de solutions pour la mobilité.

La diversité des mesures pour développer la mobilité durable ne pourra que renforcer l'impact du plan sur les mobilités des salariés, dont un recueil de mesures figure au chapitre suivant (**Chapitre 2 – Solutions à disposition des entreprises**)

2.2 Réaliser un plan et un calendrier de financement

Pour davantage de cohérence et d'impacts, la réalisation d'un plan de mobilité doit être **pluriannuelle**, afin de planifier les actions d'animation et la mise en œuvre des mesures. A chaque mesure doit alors être associé un budget

de réalisation ainsi qu'un délai de mise en place. Le but est de **gérer les coûts liés à l'instauration du Plan de mobilité** et d'anticiper le coût des différentes actions de l'entreprise.

Exemple : ce plan peut prévoir l'aménagement d'un local vélo sécurisé, le salaire d'un animateur du Plan de mobilité, les frais de communication, le remboursement à plus de 50% des abonnements transports, le coût de suivi et d'évaluation, etc.

2.3 Mettre en place des modalités de suivi et d'évaluation

Une fois édicté, le plan d'action doit ainsi être mis en œuvre. Les modalités de suivi et d'évaluation doivent également être mises en place afin de **pérenniser le Plan de mobilité sur le long**

terme. Cela peut passer par une évaluation quantitative et qualitative des mesures. Ces évaluations sont réalisées par l'entreprise elle-même.

3 Constitution du dossier administratif

Une fois le Plan de mobilité réalisé, le document produit doit être envoyé à la Métropole de Lyon pour approbation. Le Plan doit donc comprendre *a minima* les **coordonnées d'un référent**, le

diagnostic, un **plan d'actions** et ses **objectifs de report modal**. Le tout doit être accompagné du **formulaire situé sur les pages suivantes**, par courrier postal à l'attention de :

Monsieur le Président de la Métropole de Lyon

Direction Générale
 20 rue du Lac – CS 33569
 69505 Lyon cedex 03

Ou par mail à l'adresse : plan-mobilite@grandlyon.com

Plan de mobilité employeur

Diagnostic déplacements finalisé depuis :

Typologie(s) de déplacements ciblées dans le plan d'actions

Déplacements domicile-travail

Livraison/Expédition

Déplacements professionnels

Accès visiteurs/clients

Axe(s) développé(s) dans le plan d'actions

réseau TCL, cars

covoiturage

train

2roues motorisé

vélo, trottinette, marche

organisation du travail

autopartage

télétravail

informations

Budget annuel consacré au plan de mobilité

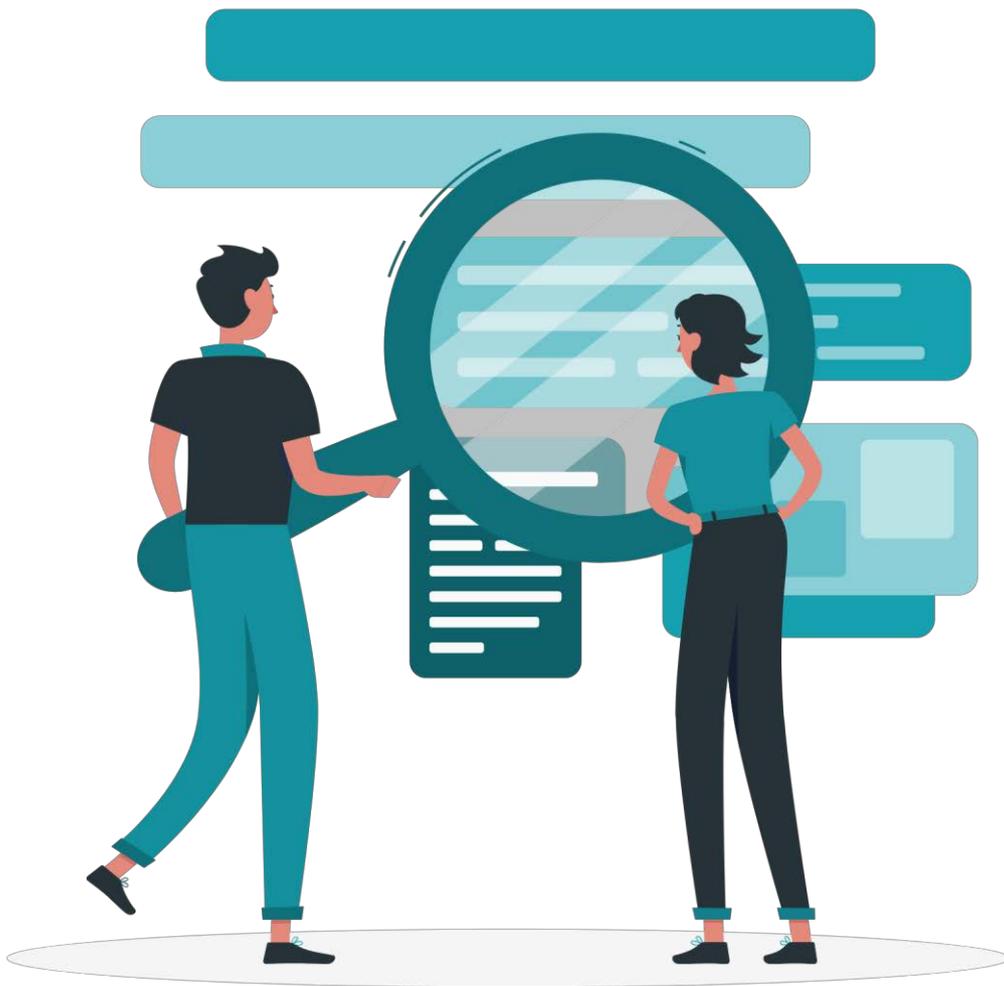
Année n-1

Année n

Année n+1

Précisions complémentaires

CHAPITRE 2



**Solutions à disposition
des entreprises**

TYPLOGIES DE SOLUTIONS	33
DÉVELOPPER UN PLAN D' ACTIONS COHÉRENT	33
MOBILITÉ & CHANTIERS À LA PART-DIEU	34
S'intéresser à l'évolution du quartier Part-Dieu	34
Communiquer autour des chantiers et faciliter la mobilité	34
TRANSPORTS EN COMMUN	35
Solution 1 : Le remboursement d'au moins 50 % des abonnements de transport en commun	35
Solution 2 : Les indemnités de transports en fonction de la distance	36
Solution 3 : La convention SYTRAL PDE / PDA	37
Liste des acteurs de transports en commun présents sur la Part-Dieu	38
Cartographie des réseaux de transports en commun	39
MODES ACTIFS (VÉLO ET TROTTINETTE)	40
Solution 1 : Le Forfait Mobilité Durable	40
Solution 2 : Le Local Vélo sécurisé	41
Solution 3 : Des bornes de recharge pour les Vélos à Assistance Electrique (VAE) et trottinettes électriques	42
Solution 4 : La mise à disposition de vélos et trottinettes par l'employeur	43
Solution 5 : L'installation de douches et vestiaires	44
Solution 6 : Le Kit Vélo	45
Solution 7 : Immatriculation des vélos	46
Solution 8 : Essais de Vélos à Assistance Electrique (VAE) et de trottinettes électriques	47
Solution 9 : Réalisation d'ateliers de sensibilisation et de remise en selle vélo	48
Solution 10 : Réalisation d'ateliers de réparation de vélos	49
Solution 11 : Encourager à l'utilisation des vélos partagés Vélo'v	50
Solutions innovantes pour le développement des mobilités actives	51
Liste d'acteurs de promotion des modes actifs présents sur la Part-Dieu	52
Cartographie des aménagements cyclables	54
MARCHE À PIED	55
Solution 1 : Challenge marche connectée	55
Cartographie réalisée par la Métropole de Lyon sur les temps de déplacements à pied entre les différents quartiers de Lyon	56
COVOITURAGE	57
Solution 1 : Présentation du portail Covoiturage Grand Lyon	57
Solution 2 : Mise en place d'une plateforme de covoiturage en interne	58
Solutions innovantes pour le développement du covoiturage	59
Liste des acteurs de promotion du covoiturage présents sur la Part-Dieu	60
AUTOPARTAGE	61
Solution 1 : Mise en place d'un partenariat avec une entreprise d'autopartage	61
Cartographie des bornes Citiz / LPA	62
RÉDUCTION DES DÉPLACEMENTS	63
Solution 1 : Le télétravail	63
Solution 2 : Permettre le travail depuis un autre site que le site d'affectation	65
Solution 3 : Mettre en place des outils de collaboration à distance	66
ÉLECTRIFIER SA FLOTTE DE VEHICULES	67
Solution 1 : Mettre en place des tarifs négociés pour les salariés sur l'achat de véhicules électriques	67
Solution 2 : Bornes de recharge pour les véhicules électriques	68
Solution 3 : Electrifier la flotte de véhicules	69
AGIR SUR LES DÉPLACEMENTS PROFESSIONNELS	70
SOLUTIONS ANNEXES	71
Optimiser le nombre de places de stationnement	71
Mutualiser le stationnement et/ou la flotte de véhicules de service	72
Solutions innovantes : Informer pour mobiliser et changer les habitudes	73
Solutions innovantes internes à l'entreprise	73
Solutions innovantes pour le stationnement d'entreprise	74

TYPLOGIES DE SOLUTIONS

Le quartier de la Part-Dieu est un territoire très dense en matière d'offre de mobilité et de transports. Ce chapitre recueille des solutions pour faciliter la mobilité des salariés.

A destination des salariés et des employeurs, ces solutions permettent de donner corps à un plan d'actions pour développer les mobilités durables, modifier son comportement en

matière de déplacements ou bien promouvoir un mode en particulier.

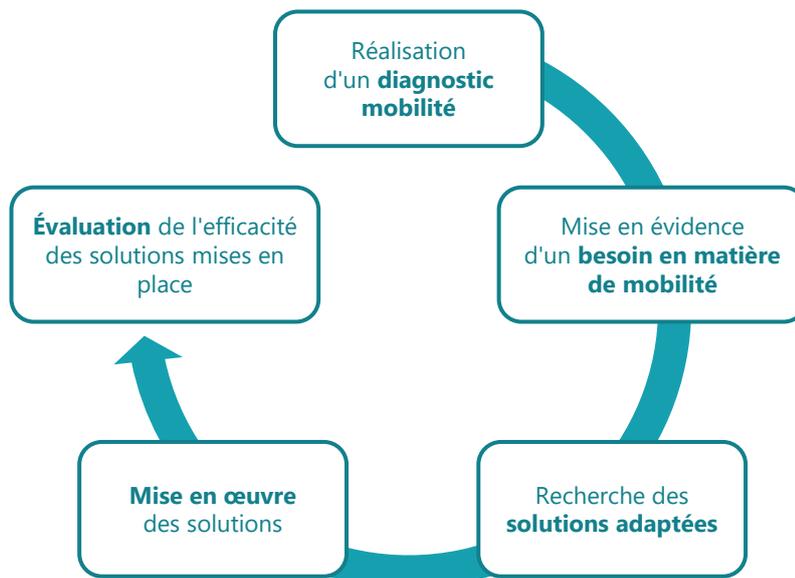
Chacune des solutions identifiées ici encourage l'utilisation d'un mode de déplacement alternatif à la voiture individuelle, c'est-à-dire qu'elle constitue une aide au développement des modes de déplacements moins polluants.

DÉVELOPPER UN PLAN D' ACTIONS COHÉRENT

Les entreprises souhaitant renforcer la pratique des mobilités durables dans les déplacements de leurs salariés doivent mettre en œuvre des mesures diversifiées afin d'actionner différents leviers de développement de ces mobilités. Ce plan d'actions a pour but de :

- 1 Favoriser l'émergence des **conditions favorables au changement de comportement**
- 2 **Encourager les salariés** ayant changé de mode de déplacement pour un mode durable à conserver ce ou ces modes

La démarche de recherche d'une solution adaptée à des besoins exprimés par les salariés lors du diagnostic mobilité se résume par ce processus :



MOBILITÉ & CHANTIERS À LA PART-DIEU



Le Club des Entreprises de Lyon Part-Dieu travaille depuis sa création en 2012 en étroite collaboration avec la **Société Publique Locale (SPL) Lyon Part-Dieu** sur le développement et l'aménagement du quartier.

S'intéresser à l'évolution du quartier Part-Dieu

Créée en septembre 2014, la SPL Lyon Part-Dieu est **l'outil opérationnel** de la Métropole et de la Ville de Lyon sur un périmètre de 177 hectares qui s'étend au cœur du 3^e arrondissement.

La SPL Lyon Part-Dieu, en charge de la coordination générale des chantiers et de l'aménagement des espaces publics, a mis en place plusieurs **outils d'information et de communication** à la disposition des entreprises et salariés :

- ▶ Un **site internet** avec une carte interactive des chantiers : www.lyon-partdieu.com/chantiers
- ▶ Un flash info et une **newsletter mensuelle**
- ▶ Une **lettre actus chantiers sur les travaux du pôle d'échanges multimodal**
- ▶ Des **réseaux sociaux** : Facebook @projetlyonpartdieu, Twitter @lyonpartdieu, Instagram @lyonpartdieu, chaîne YouTube, LinkedIn, pour suivre le projet en temps réel
- ▶ La **maison du projet**, ouverte au public les mercredis de 10h à 13h et de 14h à 19h, les jeudis et vendredis de 14h à 18h
- ▶ Une **adresse email** dédiée pour toutes questions relatives au projet : info@lyon-partdieu.com

Pour faciliter l'information de tous les salariés de la Part-Dieu, nous vous invitons à vous inscrire à la newsletter du projet via ce lien :

<https://lyon-partdieu.us12.list-manage.com/subscribe/post?u=8046b436cb8c5a2b3d765f6fc&id=aff6a0e57d>

Communiquer autour des chantiers et faciliter la mobilité

Le projet Lyon Part-Dieu a pour enjeu majeur le développement des mobilités durables : une **nouvelle gare Lyon Part-Dieu**, un **sol facile** pour les piétons et le **choix de privilégier les transports en communs** et les **modes actifs**.



Entre 2012 et 2023, la Part-Dieu se réinvente avec près de 50 opérations de bâtiments, d'infrastructures et d'espaces publics. Automobilistes, cyclistes, piétons et usagers des transports en commun, tout est mis en œuvre pour préserver les déplacements et garantir l'accessibilité du quartier pendant les travaux.

Retrouvez les informations sur la mobilité à la Part-Dieu en phase « chantier » sur :
www.lyon-partdieu.com/se-deplacer/se-deplacer-pendant-travaux/

TRANSPORTS EN COMMUN



Le kit entend par « transports en commun », les transports en commun urbains (TCL) et interurbains (Cars du Rhône, Transisère, SNCF, etc.)

Solution 1 : Le remboursement d'au moins 50 % des abonnements de transport en commun

DÉFINITION



Depuis 2009, l'employeur a l'obligation de prendre en charge 50% du prix des titres d'abonnement souscrits par ses salariés pour leurs déplacements entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail accomplis au moyen de transports publics de personnes ou de services publics de location de vélos (art. L. 3261-2 du code du travail).

Les titres unitaires utilisés dans les transports ne sont pas éligibles à ce remboursement. Seules les cartes d'abonnement sont prises en charge par l'employeur. Elles peuvent être annuelles, mensuelles ou hebdomadaires.

L'employeur peut également accorder une aide supplémentaire aux salariés **en couvrant plus de 50% des des frais engagés dans l'abonnement de transports en commun pour se rendre sur leur lieu de travail.**

COMMENT LE METTRE EN PLACE ?



Un employeur peut décider de mettre en place un taux de remboursement de l'abonnement transports en commun **supérieur aux 50 % réglementaires**, et monter jusqu'à 60 % ou 70 % par exemple. La fraction excédentaire (au-delà des 50% réglementaires) est cependant soumise à l'ensemble des charges sociales.

Par **accord d'entreprise** ou par **décision de l'employeur**. Ce dispositif est **facultatif**.

ENJEUX ET IMPACTS

Pour la mobilité	
Enjeux	Opportunités
Encourager l'utilisation des transports en commun Réduire la part modale de la voiture individuelle	Dans le cas où l'entreprise est desservie par un ou plusieurs modes de transports en commun (train, métro, tramway, bus, vélo en libre service)
Pour l'entreprise	
Bénéfices	Impacts et Risques
Valoriser la marque employeur Le remboursement des abonnements TC est défiscalisé	Coûts supplémentaires pour l'entreprise

OUTILS DE MESURE À DISPOSITION DES ENTREPRISES

- Comptabiliser l'évolution du nombre d'abonnements transports en commun après la mise en place du remboursement à plus de 50%

ENTREPRISES DU CLUB AYANT MIS EN PLACE CETTE SOLUTION





Solution 2 : Les indemnités de transports en fonction de la distance

DÉFINITION



Les **indemnités de remboursement du transport en commun en fonction de la distance** constituent une modalité de remboursement des frais engagés par les salariés pour se rendre de leur domicile à leur travail. Ces indemnités viennent en remplacement du remboursement à 50 % de l'abonnement de transports en commun.

COMMENT LE METTRE EN PLACE ?

Par **accord d'entreprise** ou par **décision de l'employeur**. Ce dispositif est **facultatif**.

Le dispositif peut être mis en place par tranches de distance au site de travail, comme par exemple :



0 – 5 km
10 – 20 km

5 – 10 km
Plus de 20 km

Par exemple, l'employeur peut fixer un seuil de remboursement minimum pour la tranche kilométrique la plus basse, à 50€ par mois ; et pour pour la tranche la plus haute, 150€ par mois. Ce montant est imposable mais pas soumis à cotisation.

Ce dispositif garantit au salarié de bénéficier d'une prise en charge supérieure aux 50% réglementaires. La fraction excédentaire (au-delà des 50% réglementaires) est cependant soumise à l'ensemble des charges sociales.

ENJEUX ET IMPACTS

Pour la mobilité	
Enjeux	Opportunités
Encourager l'utilisation des transports alternatifs à la voiture individuelle Réduire la part modale de la voiture individuelle	Pour les employeurs souhaitant avoir une démarche forte d'incitation
Pour l'entreprise	
Bénéfices	Impacts et Risques
Valoriser la marque employeur	Coûts supplémentaires pour l'entreprise

OUTILS DE MESURE À DISPOSITION DES ENTREPRISES

- ◀ Comptabiliser l'évolution du nombre d'abonnements transports en commun après la mise en place des indemnités de transport en fonction de la distance

ENTREPRISES DU CLUB AYANT MIS EN PLACE CETTE SOLUTION





Solution 3 : La convention SYTRAL PDE / PDA

DÉFINITION

La convention PDE/PDA est une **convention conclue entre le SYTRAL, Keolis et l'employeur**, qui permet aux salariés de bénéficier d'une **réduction de 5€ sur leur abonnement transport**, dans le cadre de la mise en place d'un Plan de mobilité employeur.



Les salariés bénéficieront d'une réduction tarifaire applicable sur le tarif de l'abonnement Mensuel illimité (65,00 € par mois).

Les entreprises privées ou publiques doivent alors respecter les critères suivants :

- ▶ employer au moins 11 salariés,
- ▶ être localisées dans le périmètre TCL et être assujetties au versement transport, taxe perçue par le SYTRAL

COMMENT LE METTRE EN PLACE ?



Par **accord d'entreprise** ou par **décision de l'employeur**. Ce dispositif est **facultatif**.

ENJEUX ET IMPACTS

Pour la mobilité	
Enjeux	Opportunités
Encourager l'utilisation des transports en commun Réduire la part modale de la voiture individuelle	Pour les salariés disposant d'un abonnement TCL.
Pour l'entreprise	
Bénéfices	Impacts et Risques
Valoriser la marque employeur Réduire le coût de l'abonnement et donc réduire le cout de la participation de l'employeur	S'accompagne de la mise en place d'un Plan de Mobilité Employeur

OUTILS DE MESURE À DISPOSITION DES ENTREPRISES

- ▶ Comptabiliser l'évolution du nombre d'abonnements transports en commun après la mise en place des indemnités de transport en fonction de la distance

ENTREPRISES DU CLUB AYANT MIS EN PLACE CETTE SOLUTION





Liste des acteurs de transports en commun présents sur la Part-Dieu



KEOLIS

Exploitant du réseau de transports en commun de Lyon et compétent pour délivrer des **conventions PDE / PDA**

Contact : **Service conventions entreprises PDE / PDA** – 04.78.71.80.80



Transports en commun lyonnais (TCL)

Réseau de transports urbain

Contact : 04.26.10.12.12 – www.tcl.fr



Transports Express Régionaux (TER) Auvergne-Rhône-Alpes

Réseau de transports SNCF

Contact : 09.69.32.21.41 - www.ter.sncf.com/auvergne-rhone-alpes



Cars du Rhône

Réseau de transports interurbain par autocar sur le département du Rhône

Contact : www.carsdurhone.fr



Trans'Isère

Réseau de transports interurbain par autocar sur le département de l'Isère

Contact : www.transisere.fr



Transports de l'Ain

Réseau de transports interurbain par autocar sur le département de l'Ain

Contact : www.transportsdelain.fr

MODES ACTIFS (VÉLO ET TROTTINETTE)



Solution 1 : Le Forfait Mobilité Durable

DÉFINITION



Aide accordée aux salariés pour couvrir tout ou partie des frais engagés pour se rendre sur leur lieu de travail, en vélo, en covoiturage, trottinette, autopartage, engins de déplacement personnel (trottinettes), cyclomoteurs.

Le Forfait se substitue aux dispositifs « indemnités kilométriques vélo » et covoiturage. Ce forfait peut :

- Prendre la forme d'un « titre-mobilité » dématérialisé
- Être cumulable, sous conditions, avec le remboursement des abonnements transports (ou des titres unitaires utilisés dans les transports).

COMMENT LE METTRE EN PLACE ?



Le « forfait mobilités durables » peut être mis en place :

- ◀ Par **accord d'entreprise** ou **accord interentreprises** ;
- ◀ A défaut par **accord de branche**.

Si aucun accord n'est conclu, la prise en charge de ces frais sera mise en œuvre par décision unilatérale de l'employeur, après consultation du CSE s'il existe. La loi précise que la prise en charge s'effectuera dans les mêmes conditions que celles prévues pour les frais de carburant.

ENJEUX ET IMPACTS

Pour la mobilité	
Enjeux	Opportunités
Encourager à la pratique des mobilités actives Diversifier les modes de déplacements et permettre de prendre en charge le coût de nouveaux modes	Faire découvrir et pérenniser de nouveaux modes de déplacements durables

Pour l'entreprise	
Bénéfices	Impacts et Risques
Regrouper et simplifier les dispositifs existants Le Forfait est exonéré de charges	Coûts supplémentaires pour l'entreprise Anticiper les besoins supplémentaires en stationnement vélo

OUTILS DE MESURE À DISPOSITION DES ENTREPRISES

- ◀ Comptabiliser le nombre de salariés bénéficiant du Forfait
- ◀ Comptabiliser le nombre de salariés utilisant des modes actifs / durables pour se rendre au travail

ENTREPRISES AYANT MIS EN PLACE CETTE SOLUTION AU SEIN DU CLUB PART-DIEU





Solution 2 : Le Local Vélo sécurisé

DÉFINITION



Espace de stationnement doté d'un système de fermeture et de verrouillage n'autorisant l'accès qu'à un cercle restreint et identifié d'utilisateurs.

Obligatoire depuis 2012 dans les immeubles collectifs neufs de bureau et depuis 2015, pour les bureaux existants.

La taille du local dépend de la surface de bâtiment : au moins **1,5 % de la surface de plancher pour les bureaux**, ce qui correspond à 1 place vélo pour 100 m².

L'espace doit être couvert, éclairé, se situer au rez-de-chaussée du bâtiment, à défaut au premier sous-sol, ou en dehors du bâtiment mais en restant sur la même unité foncière. Il doit être facilement accessible depuis le(s) point(s) d'entrée du bâtiment.

COMMENT LE METTRE EN PLACE ?

L'installation d'un local devra prendre en compte les aspects suivants :



- ▲ Le **choix de la localisation**.
- ▲ L'**accessibilité avec un vélo**.
- ▲ La **sécurité des personnes**.
- ▲ La **protection contre le vol et les dégradations**.

OU

Opter pour une **conciergerie sportive**, qui développe le stationnement vélo, comme le propose



ENJEUX ET IMPACTS

Pour la mobilité

Enjeux	Opportunités
Encourager la pratique du vélo en sécurisant le stationnement, une des principales problématiques Sécuriser un mode de déplacement durable	Salariés usagers du vélo ou souhaitant le devenir, pouvant être identifié à travers une enquête déplacement interne

Pour l'entreprise

Bénéfices	Impacts et Risques
Permettre aux salariés de sécuriser leur mode de déplacement Limiter l'absentéisme Augmenter la productivité	Possible limitation de la place du stationnement voiture Coût d'investissement pour l'installation du local

OUTILS DE MESURE À DISPOSITION DES ENTREPRISES

- ▲ Comptabiliser le nombre de vélos au sein du local sécurisé

ENTREPRISES AYANT MIS EN PLACE CETTE SOLUTION



MODES ACTIFS (VÉLO ET TROTINETTE)



Solution 3 : Des bornes de recharge pour les Vélos à Assistance Electrique (VAE) et trottinettes électriques

DÉFINITION



L'entreprise peut mettre en place des bornes de recharge destinées aux vélos électriques pour les salariés qui souhaiteraient recharger leur vélo pendant la journée de travail.

La mise en place de ces bornes de recharge peut également se faire dans le cas de la mise à disposition, par l'entreprise, d'une flotte de vélos à assistance électrique pour les salariés. Dans ce cas, l'entreprise met à disposition des bornes de recharge au sein d'un parking à vélo électriques.

COMMENT LE METTRE EN PLACE ?

Des bornes de recharge pour les VAE et trottinettes électriques peuvent être installées par les moyens généraux de l'entreprise (en interne) en commandant des bornes de recharge, ou faire appel à un prestataire extérieur, par exemple :



Bike Energy (<https://bike-energy.com/fr/>)



The Mobility House (https://www.mobilityhouse.com/fr_fr/)



Altinova (<https://www.altinova.com/>)



B2iBike (<http://www.b2ebike.com/>)

ENJEUX ET IMPACTS

Pour la mobilité

Enjeux

Encourager à la pratique du VAE pour les salariés résidant loin de leur lieu de travail
Faciliter le report modal vers le vélo

Opportunités

Si l'entreprise dispose de stationnement permettant le stationnement vélo et l'implantation de bornes de recharge

Pour l'entreprise

Bénéfices

Valoriser la marque employeur
Sécuriser les modes de déplacement choisis par leurs salariés

Impacts et Risques

Possible limitation de la place du stationnement voiture pour créer des emplacements de recharge vélo
Coûts supplémentaires liés à l'installation des bornes

OUTILS DE MESURE À DISPOSITION DES ENTREPRISES

- Comptabiliser le nombre de vélos à assistance électrique et le nombre de leurs usagers

ENTREPRISES AYANT MIS EN PLACE CETTE SOLUTION





Solution 4 : La mise à disposition de vélos et trottinettes par l'employeur

- ▲ dans le cadre professionnel ou pour une utilisation privée
- ▲ avec assistance électrique ou sans

DÉFINITION



Le vélo à assistance électrique est un mode de déplacements décarbonné et rapide dans le cadre de déplacements professionnels que les collaborateurs sont amenés à réaliser sur l'agglomération lyonnaise.

L'employeur peut alors **mettre à disposition des salariés une flotte de vélos** (à assistance électrique ou non) pour permettre à chacun de se déplacer plus proprement et aussi rapidement qu'en voiture (en ville, la vitesse moyenne de déplacement en voiture est d'environ 15 à 20 km/h, la même que pour un déplacement en vélo).

COMMENT LE METTRE EN PLACE ?



Les entreprises soumises à l'impôt sur les sociétés (IS) peuvent bénéficier d'une réduction d'impôt jusqu'au 31 décembre 2021, égale à 25% maximum des frais générés par la mise à la disposition d'une flotte de vélos, qui comprend le prix d'achat ou de location de la flotte de vélos. Cette mise à disposition doit être gratuite pour les salariés, afin d'effectuer leurs déplacements entre leur domicile et le lieu de travail.

Lorsque la flotte de vélos est prise en location, le contrat de location doit être souscrit pour une durée minimale de trois ans pour bénéficier de la réduction d'impôts.

L'employeur peut acheter lui-même des vélos ou faire appel à un **prestataire extérieur**, tel que :



NoBelity (<https://nobelity-france.com/>)



B2iBike (<http://www.b2ebike.com/>)

ENJEUX ET IMPACTS

Pour la mobilité

Enjeux	Opportunités
Décarboner les déplacements professionnels et personnels	Pour des déplacements professionnels inférieurs ou égal à 10 km

Pour l'entreprise

Bénéfices	Impacts et Risques
Réduction d'impôt jusqu'à 25% des frais Amélioration de la marque employeur	Réduction des stationnements voiture en faveur de la flotte vélo Coût d'acquisition ou de location + coûts supplémentaires liés aux équipements (saoches, cadenas, etc.)

OUTILS DE MESURE À DISPOSITION DES ENTREPRISES

- ▲ Comptabiliser le nombre de salariés intéressés
- ▲ Comptabiliser le taux d'usage des vélos une fois la flotte d'entreprise mise en place

ENTREPRISES AYANT MIS EN PLACE CETTE SOLUTION





Solution 5 : L'installation de douches et vestiaires

DÉFINITION



L'installation de douches et de vestiaires au sein des locaux des entreprises permet aux salariés de se rendre au travail en vélo le matin ou d'effectuer une pratique sportive sur la pause

méridienne par exemple, et de prendre une douche par la suite. Certains salariés ne viendront pas en vélo sans l'assurance qu'ils peuvent se rafraîchir en arrivant.

Il s'agit donc d'une garantie d'hygiène et de confort pour les salariés.

COMMENT LE METTRE EN PLACE ?

La recommandation est de prévoir **une douche pour moins de 100 salariés**. Jusqu'à 250 salariés l'aménagement de **deux douches** est plus adapté. Enfin, **quatre douches au-delà de 250 salariés est privilégié**.



Le guide « [Développer le vélo en entreprise. Fiche pratique](#) » de la Région Île-de-France détaille la possibilité de mettre à disposition des locaux annexes (facultatifs) pour encourager l'utilisation du vélo.

Au moins une douche par sexe doit être accessible aux personnes à mobilité réduite.

Pour la question des vestiaires, idéalement, un casier pour entreposer ses affaires doit être présent pour chaque place de stationnement vélo. Ces casiers peuvent être directement associés aux espaces de rangement des vélos ou aux douches.

ENJEUX ET IMPACTS

Pour la mobilité	
Enjeux	Opportunités
Favoriser le développement des mobilités actives	L'entreprise doit disposer de locaux de taille suffisante (et/ou mutualiser avec d'autres entreprises)
Pour l'entreprise	
Bénéfices	Impacts et Risques
Valoriser la marque employeur Agir sur la qualité de vie au travail	Prévoir l'espace lié à l'installation de douches Coûts supplémentaires liés à l'installation

OUTILS DE MESURE À DISPOSITION DES ENTREPRISES

- ◀ Comptabiliser le nombre de salariés demandeurs de douches et vestiaires

ENTREPRISES AYANT MIS EN PLACE CETTE SOLUTION

KEOLIS



@egis



DECATHLON

MODES ACTIFS (VÉLO ET TROTINETTE)



Solution 6 : Le Kit Vélo

DÉFINITION



L'entreprise peut **offrir un kit d'équipement vélo aux salariés**. Le but est de former à la sécurité les cyclistes en milieu urbain.

Ce kit peut être composé d'un ensemble **d'informations liées à la pratique du vélo en ville** (carte des itinéraires cyclables, stations de vélos en libre-service, ateliers de réparation et boutiques d'achat de matériel), et **d'équipements** (casque, antivol, éclairage, porte bagage ou panier).

COMMENT LE METTRE EN PLACE ?



L'employeur peut décider d'équiper ses salariés avec un kit d'équipement vélo. Celui-ci est alors préparé, pour quiconque en fait la demande, par les moyens généraux de l'entreprise (en interne).

ENJEUX ET IMPACTS

Pour la mobilité	
Enjeux	Opportunités
Permettre de sensibiliser aux enjeux, risques et avantages de la pratique du vélo en ville Diffusion d'équipements de sécurité	Entreprises employant des salariés usagers du vélo ou souhaitant développer la pratique

Pour l'entreprise	
Bénéfices	Impacts et Risques
Valoriser la marque employeur Favoriser la sécurité des déplacements en vélo	Pas de risques / coûts liés à l'achat d'équipements si diffusion d'équipements avec le kit vélo

OUTILS DE MESURE À DISPOSITION DES ENTREPRISES

- ◀ Comptabiliser le nombre de kits remis aux salariés

ENTREPRISES AYANT MIS EN PLACE CETTE SOLUTION



MODES ACTIFS (VÉLO ET TROTINETTE)



Solution 7 : Immatriculation des vélos

La fiche-bonne pratique suit les recommandations de la **Fédération des usagers de la bicyclette (FUB)**
Plus d'informations : <https://www.fub.fr/mon-velo/services/lutte-contre-vol>

DÉFINITION



Si chaque année plus de 400 000 vélos sont volés, plus de 150 000 vélos sont également retrouvés abandonnés. Mais faute d'identification, ils ne peuvent être restitués. **En l'absence de marquage, seuls 2 à 3 % des victimes de vol récupèrent leur vélo.** Pour pallier à cette lacune, la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB) a conçu le marquage BICYCODE®.

Le BICYCODE® est un système de

marquage du cadre des vélos avec des numéros uniques et standardisés au niveau national. Il permet la restitution des vélos à leurs propriétaires en cas de vol.

Ce service repose sur : une base de données sécurisée accessible sur www.bicycode.org, dans laquelle les cyclistes enregistrent leurs vélos marqués ; un partenariat avec la police et la gendarmerie nationales, qui bénéficient d'un accès direct à la base de donnée BICYCODE®, afin de pouvoir restituer les vélos volés à leurs propriétaires. On recense à ce jour plus de 201 000 vélos marqués avec le BICYCODE®.

COMMENT LE METTRE EN PLACE ?



L'employeur peut décider de proposer un système d'immatriculation des vélos à ses salariés. Celui-ci est alors préparé, pour quiconque en fait la demande, par les moyens généraux de l'entreprise (en interne).

Il convient alors d'organiser des séances de marquage BICYCODE® et d'accompagner le changement d'habitudes. L'employeur peut alors se rapprocher de La **Maison du Vélo Lyon** (244, rue Garibaldi, 69003 LYON - 04 72 00 23 57 – contact@maisonduvelolyon.org - www.maisonduvelolyon.org), association membre du réseau de la FUB, et opératrice de marquage BICYCODE®.

ENJEUX ET IMPACTS

Pour la mobilité	
Enjeux	Opportunités
Lutter contre le vol de vélo Agir contre un frein à l'utilisation du vélo	Entreprises employant des salariés usagers du vélo ou souhaitant développer la pratique

Pour l'entreprise	
Bénéfices	Impacts et Risques
Valoriser la marque employeur Sécuriser les modes de transports choisis par les salariés	Pas de risque / Accompagnement des salariés lors des séances de marquage Coûts supplémentaires si l'entreprise choisit de faire appel à prestataire pour l'immatriculation

OUTILS DE MESURE À DISPOSITION DES ENTREPRISES

- Comptabiliser le nombre de vélos immatriculés à l'issue de la mise en place du dispositif

ENTREPRISES AYANT MIS EN PLACE CETTE SOLUTION





Solution 8 : Essais de Vélos à Assistance Electrique (VAE) et de trottinettes électriques

DÉFINITION



Pour développer la pratique du Vélo à Assistance Electrique, l'employeur peut

permettre à ses salariés de tester l'utilisation d'un VAE, sur un midi, ou lors du Challenge mobilité par exemple.

COMMENT LE METTRE EN PLACE ?



L'employeur peut décider de proposer des ateliers d'essais de VAE. Le plus pratique est de faire appel à un prestataire extérieur, qui s'occupera d'apporter les vélos. Quelques exemples :

L'employeur peut acheter lui-même des vélos, ou faire appel à un prestataire extérieur, tel que :



NoBility (<https://nobility-france.com/>)



B2iBike (<http://www.b2ebike.com/>)



Plume (contact@plume-mobility.com)

ENJEUX ET IMPACTS

Pour la mobilité

Enjeux	Opportunités
Faire découvrir un nouveau mode de déplacement durable	Entreprises employant des salariés souhaitant modifier leurs modes de déplacements

Pour l'entreprise

Bénéfices	Impacts et Risques
Valoriser la marque employeur Agir sur la qualité de vie au travail	Prévoir des emplacements pour le test

OUTILS DE MESURE À DISPOSITION DES ENTREPRISES

- Comptabiliser le nombre de fois où un vélo est testé

ENTREPRISES AYANT MIS EN PLACE CETTE SOLUTION





Solution 9 : Réalisation d'ateliers de sensibilisation et de remise en selle vélo

DÉFINITION



Pour développer la pratique du vélo, notamment pour encourager les salariés à se rendre en vélo au travail ou pour une

utilisation dans le cadre de déplacements professionnels, l'employeur peut mettre en place des ateliers de remise en selle et de sensibilisation à la pratique du vélo en ville.

COMMENT LE METTRE EN PLACE ?



L'employeur peut faire appel à des prestataires / partenaires extérieurs qui proposent des offres d'accompagnement et de perfectionnement à l'usage du vélo, comme :



La Maison du Vélo - 04.72.00.23.57 – contact@maisonduvelolyon.org

Ce dispositif s'inscrit dans le programme national **Coup de Pouce Vélo**.

Le Coup de pouce Vélo finance notamment le **Coup de pouce vélo Remise en selle** : pour les particuliers souhaitant un accompagnement à l'usage du vélo, une séance d'1h30 à 2h est prise en charge par le Coup de Pouce Vélo. La liste des vélocoles et moniteurs référencés est disponible [sur cette plateforme ici](#).

ENJEUX ET IMPACTS

Pour la mobilité

Enjeux

Encourager à la pratique du vélo
Sécuriser les déplacements en vélo
Lever les freins à la pratique du vélo

Opportunités

Entreprises employant des salariés souhaitant modifier leurs modes de déplacements

Pour l'entreprise

Bénéfices

Valoriser la marque employeur
Agir sur la qualité de vie au travail

Impacts et Risques

Des coûts supplémentaires pour l'entreprise si l'entreprise fait appel à un prestataire pour mettre en place des ateliers de remise en selle

OUTILS DE MESURE À DISPOSITION DES ENTREPRISES

- Comptabiliser le nombre de salariés inscrits / intéressés pour participer à des séances de remise en selle

MODES ACTIFS (VÉLO ET TROTTINETTE)



Solution 10 : Réalisation d'ateliers de réparation de vélos

DÉFINITION



Pour développer la pratique du vélo, notamment pour encourager les salariés à se rendre en vélo au travail ou pour une utilisation dans le cadre de déplacements

professionnels, l'employeur peut mettre en place des ateliers de réparation de vélo.

Ces ateliers permettent de développer la pratique du vélo en disposant d'un lieu de réparation sur le lieu de travail.

COMMENT LE METTRE EN PLACE ?



L'employeur peut faire appel à des prestataires / partenaires extérieurs qui proposent des offres de réparation vélo ou des locaux de réparation, comme :



Dehors – 04.86.11.07.74 – hello@dehors.run



Cyclétic – 04.72.78.31.20 – contact@cycletic.fr



La Maison du Vélo – 04.72.00.23.57 – contact@maisonduvelolyon.org (le « coin méca »)

Ce dispositif s'inscrit dans le programme national **Coup de Pouce Vélo**.

Le **Coup de pouce vélo Réparation** : pour les particuliers qui souhaitent utiliser le vélo comme moyen de transport dans ce contexte de déconfinement, l'Etat propose une aide financière pour la réparation des vélos. Cette aide prend la forme d'une remise sur facture hors taxes pouvant aller jusqu'à 50€ par vélo. [La liste des réparateurs référencés est disponible sur cette plateforme ici](#). Des [ateliers d'auto-réparation de vélos](#) disponibles sur le territoire lyonnais peuvent accompagner les salariés dans la réparation de leur vélo.

Pour les particuliers, [plus d'information ici](#).

Pour les professionnels, [c'est par ici](#).

ENJEUX ET IMPACTS

Pour la mobilité

Enjeux	Opportunités
Faciliter la réparation de vélos	Entreprises employant des salariés usagers du vélo ou souhaitant développer la pratique

Pour l'entreprise

Bénéfices	Impacts et Risques
Valoriser la marque employeur Agir sur la qualité de vie au travail	Si l'atelier est réalisé par un-e professionnel-le sur site, prévoir un espace suffisamment important pour l'accueillir

OUTILS DE MESURE À DISPOSITION DES ENTREPRISES

- Comptabiliser le nombre de salariés inscrits / intéressés pour participer à des ateliers de réparation de leur vélo
- Comptabiliser le nombre de sessions de réparation vélo organisées par l'entreprise



Solution 11 : Encourager à l'utilisation des vélos partagés Vélo'v

DÉFINITION



La Métropole de Lyon compte 5 000 vélos en location libre-service installés dans 428 stations et 22 communes.

Les salariés ont la possibilité d'utiliser un vélo partagé pour se rendre au travail.

COMMENT LE METTRE EN PLACE ?

L'employeur peut tout d'abord réaliser des communication ciblées sur l'utilisation du vélo partagé Vélo'v, notamment sur les [services et tarifs suivants](#) :

- ▶ Vélo'v au quotidien
- ▶ E-Vélo'v
- ▶ Vélo'v à l'occasion
- ▶ My Vélo'v longue durée



Par ailleurs, il existe des offres destinées aux entreprises et collectivités pour encourager à l'usage du Vélo'v. Vélo'v met en effet en place des cartes d'abonnement longue durée pour ce service :

- ▶ L'achat d'une **carte collective** pour un montant de quarante-neuf euros (49€) par an avec un minimum de cinq 5 cartes achetées
- ▶ L'achat d'une carte collective supplémentaire à hauteur de trente-neuf euros (39€) à partir de la dixième carte achetée

Pour mettre en place ce service, l'entreprise peut contacter le service Velo'v (contact.velov@jcdecaux.com)

ENJEUX ET IMPACTS

Pour la mobilité	
Enjeux	Opportunités
Décarboner les déplacements professionnels et personnels Sensibiliser au changement de mode de déplacement	Entreprises employant des salariés usagers du vélo ou souhaitant développer la pratique
Pour l'entreprise	
Bénéfices	Impacts et Risques
Valoriser la marque employeur Agir sur la qualité de vie au travail	Des coûts supplémentaires pour l'entreprise si elle décide de participer à l'abonnement Vélo'v

OUTILS DE MESURE À DISPOSITION DES ENTREPRISES

- ▶ Comptabiliser le nombre de salariés inscrits / intéressés pour louer un Vélo'v pour leurs déplacements liés au travail
- ▶ Comptabiliser le nombre d'abonnements Vélo'v



Solutions innovantes pour le développement des mobilités actives



Vous pourrez également retrouver des solutions promues par la Métropole de Lyon, dans son Guide « [Des actions multimodales pour vos plans de mobilité](#) ». Concernant les modes actifs, vous retrouverez notamment celle listées ci-dessous :

- ▶ **Cartographier pour se regrouper :**
Réaliser une carte des itinéraires, trajets en vélo des salariés pour faire du vélo à plusieurs.
- ▶ **Mettre à disposition des tickets TCL en cas d'intempérie pour les salariés qui utilisent le vélo**
- ▶ **Récompenser, mettre à l'honneur les personnes qui utilisent les modes doux. Par exemple en publiant des portraits de cyclistes dans le journal interne ou sur l'intranet**
- ▶ **Faire de la prévention routière pour les trajets domicile-travail en voiture et en vélo**



Acteurs de promotion des modes actifs pour les entreprises



NoBility – *Solution vers une transformation modale*

Accompagne les entreprises sur de la location de vélos de fonction : le dépannage, l'assurance et la maintenance du vélo sont compris dans le loyer.

Contact : 06.40.60.58.63 – commercial@nobility.fr



B2iBike – *Solutions de locations mobilité pour les entreprises*

Avec des solutions dédiées aux entreprise et aux collectivité B2ebike offre aux acteurs désirant passer à un mode de déplacement doux des solutions : bornes de recharge vélo, location de vélo en libre-service...

Contact : 04.78.20.96.52 – www.b2ebike.com



Plume – *Solutions de locations de trottinettes pour les entreprises*

Accompagne les entreprises sur de la location de trottinettes pour les salariés : les entreprises participent à la prise en charge du loyer, du dépannage, de l'assurance et de la maintenance du vélo.

Contact : contact@plume-mobility.com



CoPoMo & Orientation Vélo – *Pour développer la mobilité active*

Intervient sur le **diagnostic de la mobilité**, met en place des **animations, visites de territoires à vélo, développement d'une culture vélo au sein de l'entreprise**, réalise des **formations à la mobilité** et propose un service de location de marquage de vélo.

Contact : COPOMO : 06 77 77 51 29 – gneurohr@copomo.fr

Orientation Vélo : 06 50 53 88 37 – contact@orientation-velo.com



Innovation et Développement – *Dispositif « Mobilité inclusive » & Formation à la mobilité*

Intervient sur le **diagnostic de la mobilité d'une personne** et de son autonomie, et dispense des **formations** (remise à niveau, modification des comportements en matière de mobilité, bilan vélo, etc.)

Contact : 04.72.89.07.89 – www.innovationetdeveloppement.fr



Vélogik - *Management + maintenance de flottes de vélos*

Réseau professionnel de la maintenance vélos, stations et consignes sur toute la France, Vélogik garantit la fiabilité et la sécurité de flottes de vélos.

Contact : 04 72 41 97 08 - www.velogik.com/



Acteurs de promotion des modes actifs pour les salariés et les entreprises

Dehors – La conciergerie sportive



Met à disposition un **parking à vélo sécurisé**, des **vestiaires**, des **douches**, un **atelier réparation** et développe une **offre spécifique « vélotaf »** avec la possibilité de **location avec option d'achat de vélo à assistance électrique**.

Contact : 04.86.11.07.74 – hello@dehors.run

Cyclétic – Un nouveau mode de ville



Développe une **offre de location de vélo et de stationnement vélo gardienné dans ses locaux**. Des **ateliers de réparation de vélo** et des **cours de sensibilisation**, en lien avec la maison du vélo, sont également à l'étude.

Contact : 04.72.78.31.20 – contact@cycletic.fr

La Maison du Vélo – Le vélo, ça change la vi(!!)e !



La Maison du Vélo Lyon a pour objectif de **faciliter et donner envie aux grands lyonnais d'utiliser le vélo** ou la **marche** comme mode de déplacement.

Des offres diversifiées :

[Des interventions en entreprise](#) pour encourager au changement

[Des cours de vélo : ateliers de remise en selle, démonstrations et prêt de matériel](#)

[Un service de marquage Bicycode](#) pour éviter les vols de vélos de vos salariés

[Un « coin méca »](#), qui permet de diagnostiquer et d'entretenir son vélo

Contact : 04.72.00.23.57 – contact@maisonduvelolyon.org

Velo'v – Profitez de la ville



Velo'v est un **opérateur de vélos en libre-service** pour les habitant-es de la Métropole de Lyon.

Contact : 01.30.79.33.40 – www.velov.grandlyon.com/fr/home

Acteurs de la logistique urbaine à vélo



Fends la Bise – Les coursiers à vélo lyonnais

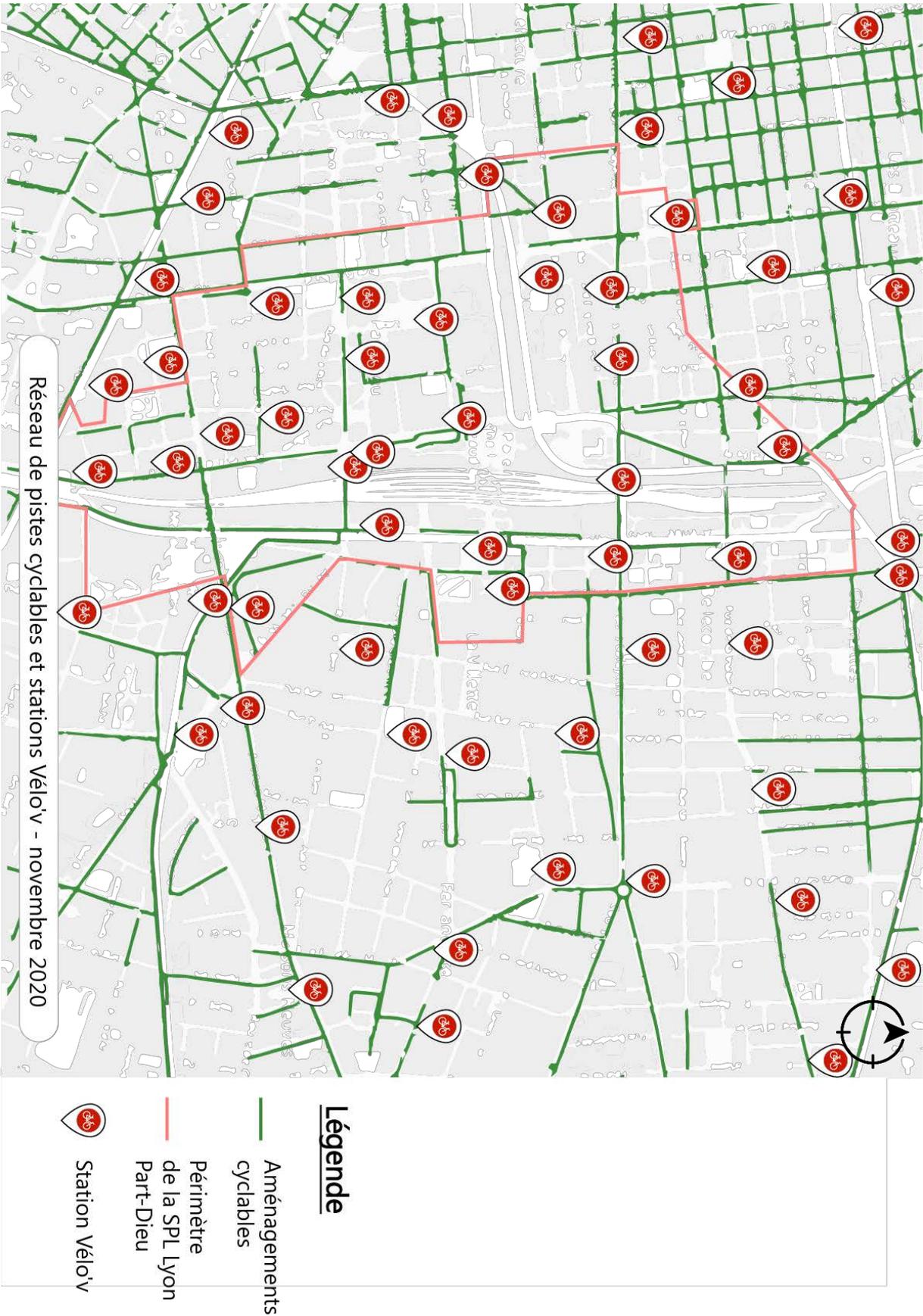
Développe des **offres diversifiées de livraisons à vélo** (transport régulier, ponctuel, en urgence, dans la demi-journée, avec ou sans engagement, offres sur mesure).

Contact : 09.86.42.94.73 – www.coursiervelolyon.fr

MODES ACTIFS (VÉLO ET TROTTINETTE)



Cartographie des aménagements cyclables



MARCHE À PIED



Solution 1 : Challenge marche connectée

DÉFINITION



Pour sensibiliser à la pratique de la marche à pied dans les déplacements, employeurs et salariés peuvent participer à des challenges « marche connectée ». Ces challenges comptabilisent le

nombre de pas effectués sur une période donnée, dans l'objectif de se motiver à atteindre un nombre de pas minimum, ou de dépasser ses propres records.

COMMENT LE METTRE EN PLACE ?

L'employeur peut faire appel à une application extérieure, telle que :



OuiMove (<https://ouimoveup.com/offres/>)

Ou intégrer des Challenges de type :



BeWalk (<https://www.bewalk.eu/>)

ENJEUX ET IMPACTS

Pour la mobilité

Enjeux

Développer la marche comme mode de déplacement auprès des salariés

Opportunités

Pour les entreprises disposant d'une part importante de salariés résidant à moins de 3km
Lors de semaines et journées dédiées à la mobilité durable

Pour l'entreprise

Bénéfices

Développer la cohésion d'équipe
Promouvoir le sport auprès des salariés

Impacts et Risques

OUTILS DE MESURE À DISPOSITION DES ENTREPRISES

- Comptabiliser le nombre de participants au Challenge

ENTREPRISES AYANT MIS EN PLACE CETTE SOLUTION



COVOITURAGE



Solution 1 : Présentation du portail Covoiturage Grand Lyon

DÉFINITION



La Métropole de Lyon a mis en place un **outil de covoiturage** à destination des salariés des zones d'entreprises de la Métropole de Lyon afin de proposer à tous une solution alternative à l'utilisation de la voiture individuelle pour les déplacements domicile-travail.

Ainsi, tous les salariés des zones d'entreprises de la Métropole de Lyon qui s'inscrivent sur les sites alimentent une base de données unique permettant ainsi de limiter l'éclatement des demandes.

COMMENT LE METTRE EN PLACE ?



L'employeur peut faire appel au **prestataire de la Métropole de Lyon** (Mon Uni'Vert) pour lancer une démarche relative au covoiturage au sein de l'entreprise (*présentation prise en charge financièrement par la Métropole de Lyon*). Mon Uni'Vert accompagne également l'entreprise pour identifier les freins et besoins des salariés en matière de covoiturage.

Pour les contacter :

MonUni'Vert Mon Uni'Vert (contact@monunivert.fr) – 04 78 37 79 79

ENJEUX ET IMPACTS

Pour la mobilité

Enjeux	Opportunités
Développer le covoiturage comme mode de déplacement de proximité Développer une complémentarité avec les transports en commun	Entreprises employant des salariés utilisant la voiture

Pour l'entreprise

Bénéfices	Impacts et Risques
Réduire son bilan carbone à court terme Diminution possible du nombre de places de stationnement à moyen terme	Diminution des frais de déplacements pour les salariés Risque de faible adhésion des salariés si le dispositif n'est pas accompagné par l'entreprise

OUTILS DE MESURE À DISPOSITION DES ENTREPRISES

- ◀ Comptabiliser le nombre de salariés utilisant la solution covoiturage dans la semaine (ou le mois)
- ◀ Mesurer la part modale du covoiturage à différents moments pour en montrer l'évolution

ENTREPRISES AYANT MIS EN PLACE CETTE SOLUTION



COVOITURAGE



Solution 2 : Mise en place d'une plateforme de covoiturage en interne

DÉFINITION



L'entreprise peut mettre en place une plateforme de covoiturage en interne. Les salariés ont donc la possibilité de covoiturer

avec leurs collègues et ainsi réduire les déplacements en voiture individuelle.

COMMENT LE METTRE EN PLACE ?



L'employeur peut mobiliser ses ressources en interne pour créer un outil de mise en relation des salariés en vue de promouvoir et favoriser le covoiturage.

ENJEUX ET IMPACTS

Pour la mobilité

Enjeux	Opportunités
Développer le covoiturage comme mode de déplacement de proximité Développer une complémentarité avec les transports en commun	Entreprises employant des salariés utilisant la voiture

Pour l'entreprise

Bénéfices	Impacts et Risques
Réduire son bilan carbone à court terme Diminuer le nombre de places de stationnement à moyen terme	Risque d'un faible nombre de trajets proposés Risque de faible adhésion des salariés si le dispositif n'est pas accompagné par l'entreprise Mobilisation de ressources supplémentaires pour la mise en place du portail covoiturage en interne

OUTILS DE MESURE À DISPOSITION DES ENTREPRISES

- ◀ Comptabiliser le nombre de salariés utilisant la solution covoiturage dans la semaine (ou le mois)
- ◀ Mesurer la part modale du covoiturage à différents moments pour en montrer l'évolution

ENTREPRISES AYANT MIS EN PLACE CETTE SOLUTION





Solutions innovantes pour le développement du covoiturage



Vous pourrez également retrouver des solutions promues par la Métropole de Lyon, dans son Guide « [Des actions multimodales pour vos plans de mobilité](#) ». Concernant la promotion du covoiturage, vous retrouverez notamment celle listées ci-dessous :

▶ **Cartographier pour se regrouper :**

Réaliser une cartographie des salariés et collaborateurs (pour connaître les poches d'habitat commun et ainsi faciliter le covoiturage)

▶ **Utiliser une application pour partager des taxis en covoiturage, tels que Cotaxigo et Triperz**

▶ **Prévoir des solutions de secours en cas d'imprévu pour les covoitureurs :**

- ▶ Prêter un véhicule de service
- ▶ Définir les conditions d'une prise en charge exceptionnelle de retour pour les covoiturés, tel que le taxi
- ▶ Souscrire à des contrats d'assurance, développer des partenariats avec une société de taxi pour rassurer les covoitureurs par la garantie retour

▶ **Organiser des challenges internes, par exemple sur le covoiturage**

▶ **Informé en temps réel de la desserte du site, des conditions de circulation**



Liste des acteurs de promotion du covoiturage présents sur la Part-Dieu



Portail Covoiturage Grand Lyon – Le site du covoiturage sur la Métropole de Lyon

<https://www.covoiturage-grandlyon.com/>



Mon Uni Vert – Prestataire de la Métropole de Lyon pour des actions de sensibilisation en entreprise

Contact : 04 78 37 79 79 – contact@monunivert.fr



Klaxit – Pour le covoiturage domicile – travail

<https://www.klaxit.com/>



BlaBlaLines – Application du covoiturage domicilié – travail par BlaBlaCar

<https://www.blablalines.com/>

Outils de covoiturage dynamique : le covoiturage dynamique s'appuie sur les applications mobiles pour organiser des trajets en temps réel, sans réservation préalable comme peut le faire BlaBlaCar par exemple :



Lane – Le covoiturage instantané

Sur des points de rencontre fixes, Lane a développé des lignes de covoiturage dynamiques dans l'est lyonnais :



Cartographie des points de rencontre Lane, 2020. [En ligne] : <https://lanemove.com/ou-utiliser-lane/>

Covoit'ici – Le covoiturage aussi pratique que le bus

Sur des points de rencontre fixes, Lane a développé des lignes de covoiturage dynamiques dans l'ouest rhodanien, entre Thizy et Lyon.

Plus d'informations sur : <https://www.covoitici.fr/lignes-covoitici-de-louest-rhodanien/>



AUTOPARTAGE



Solution 1 : Mise en place d'un partenariat avec une entreprise d'autopartage

DÉFINITION



Pour faire connaître et tester la pratique de l'autopartage, l'entreprise peut mettre en place un partenariat avec une entreprise d'autopartage.

COMMENT LE METTRE EN PLACE ?



L'employeur peut débiter par une expérimentation sur le temps d'un midi.

Si la pratique séduit aussi bien les salariés que la direction, un partenariat peut se mettre en place, pour remplacer notamment la flotte de véhicules professionnels.

L'employeur peut également fournir des véhicules en autopartage pour ses salariés dans le cadre privé.

ENJEUX ET IMPACTS

Pour la mobilité	
Enjeux	Opportunités
Réduire la pratique de la voiture individuelle en mettant à disposition des véhicules partagés	S'il existe des stajonnements d'autopartage devant l'entreprise Mutualisation d'une flotte de véhicules entre entreprises
Pour l'entreprise	
Bénéfices	Impacts et Risques
Réduction des coûts liés à l'achat de véhicules professionnels	Ne pas avoir accès à des véhicules disponibles en cas de besoin

OUTILS DE MESURE À DISPOSITION DES ENTREPRISES

- ◀ Comptabiliser le nombre de salariés utilisant la solution autopartage
- ◀ Mesurer la part modale de l'autopartage à différents moments pour en montrer l'évolution

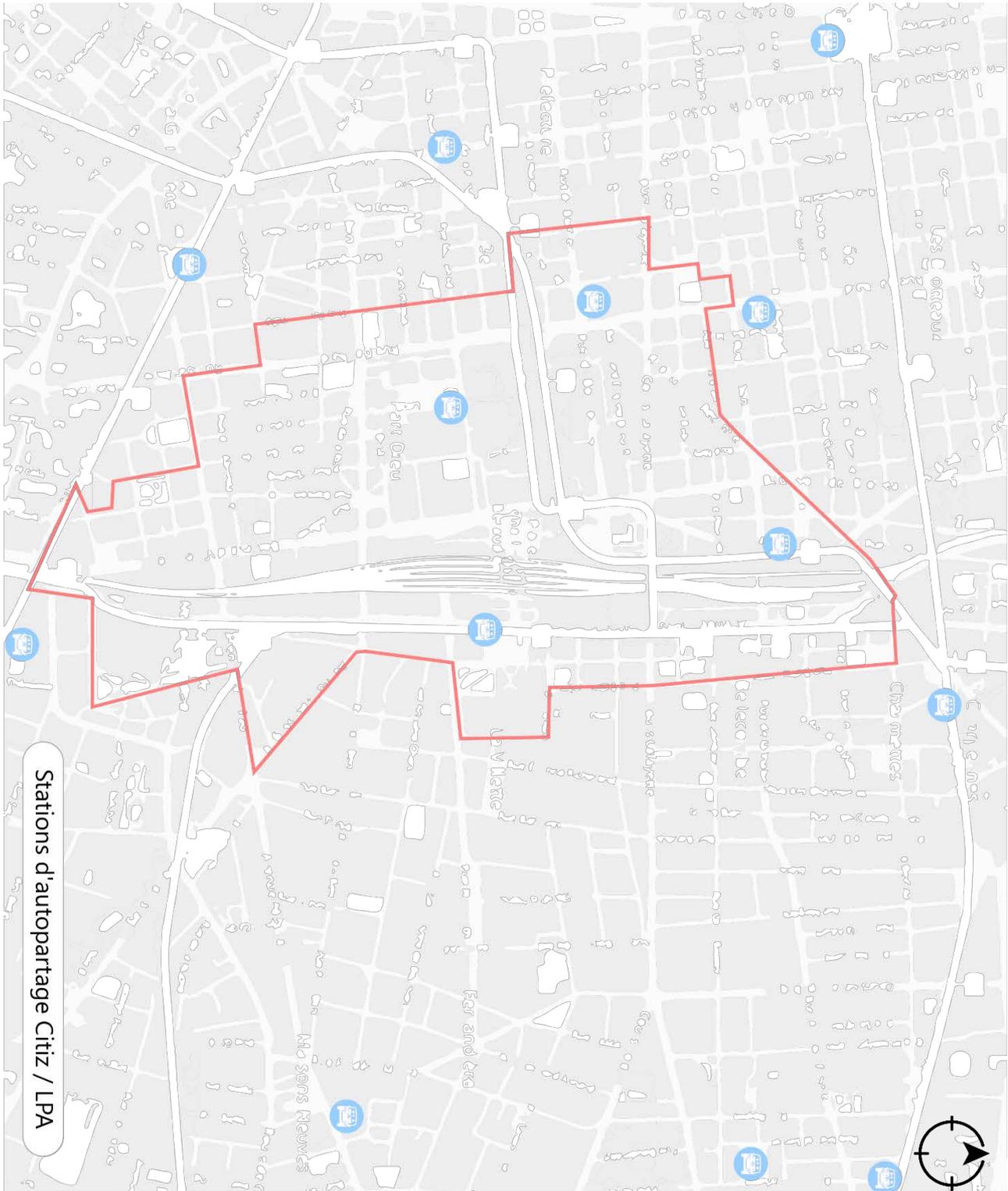
ENTREPRISES AYANT MIS EN PLACE CETTE SOLUTION



LISTE DES ENTREPRISES D'AUTOPARTAGE SUR LYON PART-DIEU



Contact Citiz LPA : 04 72 41 67 12 – citiz@lpa.fr



Stations d'autopartage Citiz / LPA

Légende



Station
Citiz / LPA



Périmètre
de la SPL
Part-Dieu

RÉDUCTION DES DÉPLACEMENTS

Solution 1 : Le télétravail

La fiche-bonne pratique suit les recommandations du gouvernement. Plus d'informations : <https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F13851>

DÉFINITION



Le télétravail est une activité professionnelle effectuée en tout ou partie à distance du lieu de travail habituel, au cours duquel est fourni

le matériel nécessaire à l'exercice des missions du salarié. Il s'agit d'une pratique régulière et en accord avec l'employeur, à la demande du salarié ou de l'employeur.

COMMENT LE METTRE EN PLACE ?

Le télétravail est mis en place :

- ▶ Soit dans le cadre d'un **accord collectif**
- ▶ Soit dans le cadre d'une **charte élaborée par l'employeur**, après avis du CSE, s'il existe
- ▶ Soit, en l'absence des deux premiers, lorsque le salarié et l'employeur conviennent de recourir au télétravail, ils formalisent leur **accord par tout moyen**.



Il existe 2 formes de télétravail :

- ▶ le **télétravail régulier** permet d'avoir une régularité dans l'emploi du temps. Ce dispositif est précisé dans l'accord collectif ou dans la charte élaborée par l'employeur après avis du CSE s'il existe
- ▶ le **télétravail occasionnel** permet, dans des circonstances exceptionnelles (épidémie de Covid-19, par exemple), de mettre en place ce dispositif.

À savoir : en cas de **circonstances exceptionnelles** (menace d'épidémie par exemple), le télétravail peut être imposé sans l'accord des salariés. Cette disposition s'applique aussi en cas de force majeure.

ENJEUX ET IMPACTS

Pour la mobilité	
Enjeux	Opportunités
Réduire les déplacements et les émissions de GES	Des activités qui se prêtent au télétravail
Pour l'entreprise	
Bénéfices	Impacts et Risques
Réduction des charges afférentes au fonctionnement du bâtiment Amélioration globale de la productivité des salariés Réduire le bilan carbone de l'entreprise	Risques dans la cohésion d'équipes Relation de confiance à avoir avec ses salariés Risques liés à la sécurité des données en interne Développer des accès réseaux sécurisés internes à l'entreprise

OUTILS DE MESURE À DISPOSITION DES ENTREPRISES

- ▶ Réduc'Mob : un outil d'accompagnement à la mise en place du télétravail

Il s'agit d'un outil de **promotion du télétravail** sur la Métropole de Lyon, avec deux branches de travail : la première, des **ateliers de travail avec les dirigeants des entreprises** pour faciliter et lever les freins au développement du télétravail ; la seconde, un portail qui permet aux salariés de renseigner leur jours passés à télétravailler et qui permet notamment de **calculer les émissions de CO2 économisées** via les jours télétravaillés.

Plus d'informations :

REDUC'MOB

Claire Morand – claire.morand@alternatives-developpement.fr

Site internet : <https://reducmob.alternatives-developpement.fr/>

ENTREPRISES AYANT MIS EN PLACE CETTE SOLUTION



RÉDUCTION DES DÉPLACEMENTS

Solution 2 : Permettre le travail depuis un autre site que le site d'affectation

DÉFINITION



Afin de réduire les déplacements des salariés pour se rendre au travail, l'employeur peut autoriser le travail depuis sur site distant,

depuis un autre site de l'entreprise, ou depuis un espace de coworking situé plus près du domicile du salariés.

Il s'agit d'une **forme de télétravail**.

COMMENT LE METTRE EN PLACE ?



Le travail sur site distant peut se mettre en place de la même manière que le télétravail. Il apparaît être moins contraignant cependant, a fortiori si le salarié travaille depuis un site qui appartient à l'entreprise.

L'employeur peut également conclure une convention avec un **espace de coworking**, afin de réserver des postes de travail pour ses salariés.



Le lien ci-après détaille la liste et cartographie les espaces de coworking de l'agglomération lyonnaise :

<https://temps.millenaire3.com/content/download/7615/145276>

ENJEUX ET IMPACTS

Pour la mobilité

Enjeux

Réduire les déplacements et les émissions de GES

Opportunités

Des activités qui se prêtent au télétravail

Pour l'entreprise

Bénéfices

Réduction des charges afférentes au fonctionnement du bâtiment
Amélioration globale de la productivité des salariés
Réduire le bilan carbone de l'entreprise

Impacts et Risques

Risques dans la cohésion d'équipes
Relation de confiance à avoir avec ses salariés
Risques liés à la sécurité des données en interne
Développer des accès réseau sécurisés internes à l'entreprise

OUTILS DE MESURE À DISPOSITION DES ENTREPRISES

- ◀ L'outil Réduc'Mob pour accompagner à la mise en place du télétravail

ENTREPRISES AYANT MIS EN PLACE CETTE SOLUTION



RÉDUCTION DES DÉPLACEMENTS

Solution 3 : Mettre en place des outils de collaboration à distance

DÉFINITION



Opter pour des outils de collaboration à distance permet aux salariés de travailler sans effectuer de déplacements supplémentaires dans la journée de travail. Une messagerie à distance, des outils de vidéoconférence en sont des exemples.

Ces outils sont mis en place dans deux optiques :

- ▶ développer le télétravail et de limiter les coûts de déplacement
- ▶ limiter les déplacements professionnels, pour réduire l'empreinte carbone de l'entreprise et l'émission de gaz à effet de serre

COMMENT LE METTRE EN PLACE ?



L'employeur peut se rapprocher des moyens généraux de son entreprise pour choisir et développer des outils de collaboration à distance.

ENJEUX ET IMPACTS

Pour la mobilité	
Enjeux	Opportunités
Réduction des déplacements et des émissions de GES	Réunion d'équipes, de travail ou de restitution pouvant être menées par l'intermédiaire d'une plateforme numérique
Pour l'entreprise	
Bénéfices	Impacts et Risques
Réduction des coûts liés aux déplacements Réduction de son bilan carbone	Risques liés à la sécurité des données en interne Développer des accès réseau sécurisés internes à l'entreprise

ENTREPRISES AYANT MIS EN PLACE CETTE SOLUTION



ÉLECTRIFIER SA FLOTTE DE VEHICULES

Solution 1 : Mettre en place des tarifs négociés pour les salariés sur l'achat de véhicules électriques

DÉFINITION



La mise en place de tarifs négociés pour les salariés sur l'achat de véhicules électriques personnels correspond à une **aide à l'achat**,

dans l'optique de promouvoir l'acquisition et l'utilisation de véhicules électriques.

COMMENT LE METTRE EN PLACE ?



La mise en place passe par une négociation d'offres privilégiées pour les salariés avec des constructeurs automobiles pour l'achat

de voitures 100% électriques ou hybrides rechargeables.

Par la suite, l'entreprise peut également déployer des bornes de recharges et des places de stationnement réservées pour ces véhicules.

ENJEUX ET IMPACTS

Pour la mobilité	
Enjeux	Opportunités
Réduction des émissions de GES	Pas d'opportunité définie
Pour l'entreprise	
Bénéfices	Impacts et Risques
Valoriser sa marque employeur	Pas de risque particulier

ENTREPRISES AYANT MIS EN PLACE CETTE SOLUTION



ÉLECTRIFIER SA FLOTTE DE VEHICULES

Solution 2 : Bornes de recharge pour les véhicules électriques

DÉFINITION



Dans le cadre de la loi LOM, fixant les objectifs de **décarbonation complète du secteur des transports terrestres d'ici 2050**, une augmentation du nombre de

véhicules électriques en circulation va se produire. Les entreprises doivent mettre en place des bornes de recharge pour leurs salariés.

COMMENT METTRE EN PLACE ?

Le but est **multiplier par 5 d'ici 2022 des points de recharge** pour les véhicules électriques, via :

- ▶ Une obligation de doter tous les parkings de plus de 10 places des bâtiments neufs ou rénovés (*dont le montant de la rénovation représente au moins un quart de la valeur du bâtiment hors coût du terrain*) de **pré-équipements** :
- ▶ Une obligation de doter tous les parkings de plus de 20 places des bâtiments non résidentiels d'un **point de recharge par tranche de vingt places**, dont le dimensionnement permet l'accès aux personnes à mobilité réduite.
- ▶ Une obligation de doter tous les parkings de plus de 200 places, **d'au moins deux emplacements de recharge**, dont l'un est réservé aux personnes à mobilité réduite.



Il est, par ailleurs, désormais possible de recharger gratuitement son véhicule électrique personnel sur son lieu de travail.

Ces dispositions ne sont pas obligatoires lorsqu'elle s'appliquent aux parcs de stationnement dépendant de bâtiments possédés et occupés par des PME (moins de 250 personnes).

Les demandes de **raccordement au réseau public de distribution électrique** des installations de recharge de véhicules électriques (IRVE), adressées au maître d'ouvrage du bâtiment jusqu'au 31 décembre 2021, feront l'objet d'une **prise en charge du coût des travaux à hauteur de 75 %**.

ENJEUX ET IMPACTS

Pour la mobilité	
Enjeux	Opportunités
Réduction des émissions de GES des déplacements	Entreprises disposant d'un parc de stationnement

Pour l'entreprise	
Bénéfices	Impacts et Risques
Amélioration de la marque employeur Réduction des coûts liés aux déplacements	Coûts supplémentaires liés à l'installation des bornes Gestion de l'attribution des places aux salariés

OUTILS DE MESURE À DISPOSITION DES ENTREPRISES

- ▶ Comptabiliser le nombre de salariés utilisant les bornes de recharge pour leur véhicule électrique

ENTREPRISES DU CLUB AYANT MIS EN PLACE CETTE SOLUTION



ÉLECTRIFIER SA FLOTTE DE VEHICULES

Solution 3 : Electrifier la flotte de véhicules

DÉFINITION



La loi fixe l'objectif de **décarbonation complète du secteur des transports terrestres d'ici 2050**.

Pour ce faire, les entreprises doivent suivre une hausse progressive de la part des véhicules à faibles/très faibles émissions dans leur flotte de véhicules pour arriver à une fin programmée de la

vente des véhicules légers (VL) et des véhicules utilitaires légers (VUL) utilisant des énergie fossiles en 2040.

Un **objectif de 50% de véhicules électriques à acheter** dans le cadre du renouvellement des flottes d'entreprises est fixé.

COMMENT LA METTRE EN PLACE ?



Pour les salariés, l'Etat a mis en place un **dispositif de soutien à l'acquisition de véhicules électriques**, avec le bonus pour les voitures électriques et hydrogène neuves et le suramortissement pour les poids-lourds aux gaz, hydrogène ou électrique. Les véhicules électriques particuliers ou utilitaires légers bénéficient d'un **bonus plafonné à 27 % du coût d'acquisition** toutes taxes comprises, augmenté le cas échéant du coût de la batterie si celle-ci est prise en location.

Pour les entreprises, les mesures financières existent afin de se doter de véhicules électriques ou hybrides. Les entreprises dont le siège social est situé en France et qui possèdent, louent ou utilisent des voitures particulières / de fonction sont soumises à la taxe sur les véhicules de société. Les véhicules électriques et hybrides rechargeables, dont les émissions sont inférieures à 60 g de CO₂/km, sont **exonérés totalement de taxe sur les véhicules de société**.

ENJEUX ET IMPACTS

Pour la mobilité	
Enjeux	Opportunités
Réduction des émissions de GES au déplacement	Entreprises disposant d'une flotte de véhicules professionnels
Pour l'entreprise	
Bénéfices	Impacts et Risques
Exonération totale de la taxe sur les véhicules de société Réduction du bilan carbone	Coûts supplémentaires liés au remplacement de la flotte

ENTREPRISES DU CLUB AYANT MIS EN PLACE CETTE SOLUTION



AGIR SUR LES DÉPLACEMENTS PROFESSIONNELS



Vous pourrez également retrouver des solutions promues par la Métropole de Lyon, dans son Guide « [Des actions multimodales pour vos plans de mobilité](#) ». Concernant les déplacements professionnels, vous retrouverez notamment celle listées ci-dessous :

◀ En cas de déplacements professionnels et de réunions :

- ◀ Privilégier le train et les transports en commun à la voiture et à l'avion
- ◀ Publier une note de non-remboursement des trajets en voiture supérieurs à 100 km

SOLUTIONS ANNEXES

Optimiser le nombre de places de stationnement

DÉFINITION



Dans le cadre d'un déménagement, d'une politique de promotion des modes de déplacements actifs (vélo, marche à pied, trottinette...), il arrive que le nombre de places de stationnement voiture soit réduit.

Cette diminution permet également de traduire un objectif de diminution de la part de déplacements en voiture des salariés, et participe donc à la diminution d'émissions de gaz à effets de serre.

COMMENT LA METTRE EN PLACE ?



Par les moyens généraux, l'entreprise peut réaliser une évaluation de l'utilisation actuelle des espaces de stationnement confrontée aux besoins réels des salariés. L'objectif est au final de diversifier l'usage du stationnement pour inclure davantage de modes de déplacements (stationnement vélo, trottinette, recharge électrique, etc.)

ENJEUX ET IMPACTS

Pour la mobilité	
Enjeux	Opportunités
Réduire la pratique de la voiture individuelle en réduisant l'espace dédié à son stationnement	Entreprises disposant d'un espace de stationnement
Pour l'entreprise	
Bénéfices	Impacts et Risques
Possible réduction et/ou mutualisation des coûts liés à l'entretien et à la gestion du stationnement	Nécessité de faire adhérer les salariés au dispositif

OUTILS DE MESURE À DISPOSITION DES ENTREPRISES

- ◀ Recenser le taux d'occupation du stationnement actuel et après optimisation du stationnement

ENTREPRISES DU CLUB AYANT MIS EN PLACE CETTE SOLUTION



SOLUTIONS ANNEXES

Mutualiser le stationnement et/ou la flotte de véhicules de service

DÉFINITION



Une entreprise peut décider de mutualiser ses espaces de stationnement et/ou ses véhicules de

services pour diminuer les coûts de fonctionnement liés, voire de l'achat des véhicules de fonction.

COMMENT LA METTRE EN PLACE ?

La diminution de l'espace dédié au stationnement peut s'effectuer dans le cadre d'un déménagement.

L'entreprise peut faire appel à un prestataire extérieur, comme :



CoPark (<https://coparkforwork.com/>) – 04 78 37 79 79

La société Copark propose d'optimiser le stationnement d'entreprise (analyse du taux d'occupation du parking, gestion et libération de places de parkings attribuées, réservations de places ponctuelles...)

ENJEUX ET IMPACTS

Pour la mobilité

Enjeux

Réduire la pratique de la voiture individuelle en réduisant l'espace dédié à son stationnement

Opportunités

Entreprises disposant d'un espace de stationnement ou souhaitant en faire bénéficier ses salariés

Pour l'entreprise

Bénéfices

Mutualisation des coûts liés à l'entretien et à la gestion du stationnement

Impacts et Risques

Pas de risque

OUTILS DE MESURE À DISPOSITION DES ENTREPRISES

- ◀ Recenser le taux d'occupation du stationnement actuel et après mutualisation



Vous pourrez également retrouver des solutions promues par la Métropole de Lyon, dans son Guide « **Des actions multimodales pour vos plans de mobilité** ». Concernant les informations à diffuser en entreprise, vous retrouverez notamment celle listées ci-dessous :

Solutions innovantes : Informer pour mobiliser et changer les habitudes

- ▶ **En cas de pic de pollution informer les collaborateurs au plus vite**
- ▶ **Diffuser des messages clés sur l'éco-mobilité pour les déplacements professionnels, et sensibiliser les collaborateurs lors des déplacements**
- ▶ **Promouvoir le programme fidélité TCL. En validant tous ses trajets en transports en commun, l'abonné cumule des points et profite d'offres exclusives TCL**

+ d'informations sur : <https://fidelite.tcl.fr/>

Solutions innovantes internes à l'entreprise

- ▶ **Créer une commission « mode doux » au niveau du comité d'entreprise**
- ▶ **Promouvoir les échanges internes en créant un guichet de l'éco-mobilité sous forme d'un groupe de réseau social d'entreprise interne, ou en créant un forum sur l'intranet**
- ▶ **Suivre les pratiques, et échanger régulièrement à l'occasion des comités développement durable régionaux et les visites de site**
- ▶ **Faire venir une entreprise afin de tester et informer sur les véhicules électriques ou hybrides**



Vous pourrez également retrouver des solutions promues par la Métropole de Lyon, dans son Guide « [Des actions multimodales pour vos plans de mobilité](#) ». Concernant le stationnement en entreprise, vous retrouverez notamment celle listées ci-dessous :

Solutions innovantes pour le stationnement d'entreprise

- ▶ **Mettre à disposition un planning et des consignes pour utiliser les véhicules de fonction, pour le covoiturage**
- ▶ **Réserver des places de parking pour les véhicules à faible émission de CO2, ou ceux qui font du covoiturage**
- ▶ **Permettre de laisser sa voiture sur le parking le soir et/ou le week-end**
- ▶ **Vérifier régulièrement la pertinence des affectations des places de parking**



©LDaniere



©Métropole - TFOURNIER

PARTIE 2

Les résultats 2020 du Plan de mobilité inter-employeurs du Club Part-Dieu



CHAPITRE 3



Diagnostic Mobilité

TABLE DES MATIERES

MÉTHODOLOGIE D'ÉLABORATION	79
ENTREPRISES ET SITES ENQUETÉS	79
ENQUÊTE DÉPLACEMENT DOMICILE - TRAVAIL	80
TRAITEMENT ET ANALYSE DES RÉSULTATS	80
REPRESENTATIVITÉ DES RÉSULTATS	80
DEFINITIONS	81
ENJEUX DE L'ANALYSE DES RESULTATS	81
DEFINITIONS DES PRATIQUES DE DEPLACEMENTS	82
MODES DE DEPLACEMENTS ENQUETES	82
PRE-TRAITEMENT DES BASES D'ANALYSE	83
PRATIQUES DE DÉPLACEMENTS	84
QUELLE PART DES TRAJETS DOMICILE – TRAVAIL ÉVITÉS ?	84
QUELLE RÉPARTITION MODALE DES TRAJETS DOMICILE -TRAVAIL ?	85
QUAND S'EFFECTUENT LES TRAJETS DOMICILE-TRAVAIL ?	87
DISTANCES DES TRAJETS DOMICILE-TRAVAIL	88
QUELLES SONT LES CATEGORIES DE DISTANCE ETABLIES ?	88
D'OÙ VIENNENT LES SALAIRES ?	88
QUELLE REPRESENTATIVITÉ DES MODES EN FONCTION DES DISTANCES ?	89
FOCUS PAR MODE	90
LA MARCHÉ À PIED	90
LE VÉLO	92
LES TRANSPORTS EN COMMUN	94
LE COVOITURAGE	96
LES VÉHICULES MOTORISÉS PRIVÉS	98
COMPARAISON ET ÉVOLUTION DES MOBILITÉS	101
PÉRIMÈTRES DE COMPARAISON	101
FOCUS SUR LES PARTS MODALES	102
FOCUS SUR LES DISTANCES DES TRAJETS DOMICILE –TRAVAIL	103
FREINS ET OPPORTUNITÉS AUX CHANGEMENTS DES COMPORTEMENTS	104
FREINS	104
OPPORTUNITÉS	105
ÉVOLUTION DES COMPORTEMENTS SUITE AU COVID-19	106
MODIFICATION DES COMPORTEMENTS	106
LE TÉLÉTRAVAIL	106
L'UTILISATION DES MODES DE DÉPLACEMENTS PRIVÉS ET/OU INDIVIDUELS	107
TRAVAIL DEPUIS UN SITE DISTANT	107

MÉTHODOLOGIE D'ÉLABORATION

ENTREPRISES ET SITES ENQUETÉS

Sur 19 entreprises participant à la démarche PMIE, **10 d'entre elles** ont participé à l'enquête déplacements domicile – travail, de **mai à septembre 2020**, soit **16%** des entreprises membres du Club.

4 316 salariés ont eu accès à l'enquête déplacements et **1 267** y ont répondu, soit **7%** des salariés des entreprises membres du Club :



CBRE

DECATHLON

@egis

ENEDIS
L'ELECTRICITE EN RESEAU

EY

KEOLIS
LYON

LPA
— LA MOBILITÉ
EST UN ART —

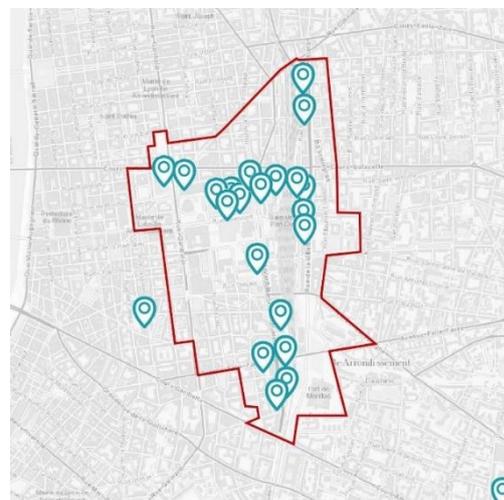
SEPR
L'ÉCOLE
DES MÉTIERS

**GROUPE
SERL**

SOLVAY
asking more from chemistry®

En tout, **22 sites différents sur la Part-Dieu** et un site à proximité de Grange Blanche, ont fait l'objet de l'enquête déplacements domicile – travail.

La carte des sites enquêtés permet de conclure que ces sites sont **situés autour d'infrastructures de transports** dans leur majorité (arrêts de métro ou de tramway et gare SNCF Part-Dieu).



CARTOGRAPHIE : Sites enquêtés sur la Part-Dieu

ENQUÊTE DÉPLACEMENT DOMICILE - TRAVAIL

L'enquête déplacements domicile – travail est la **première étape du Plan de Mobilité Inter-Employeur**, pour mieux connaître les déplacements des salariés et réfléchir à des actions précises pour améliorer la mobilité des salariés au quotidien.

L'enquête permet d'avoir connaissance des pratiques de déplacements des salariés sur une zone donnée dans l'optique de **déterminer les axes sur lesquels agir pour développer les mobilités durables** (vélo, covoiturage, TC, mode piéton...), et plus globalement pour faciliter la mobilité des salariés.

Elle a pour objectif de faire remonter, à l'échelle du bassin d'activité de la Part-Dieu, une **photographie générale des modes de déplacements des salariés** de la zone, ce qui permet de mettre en place des mesures au sein de chaque entreprise et qui permet aux acteurs publics (SPL, métropole...) d'axer encore davantage sur l'aménagement du quartier et d'agir sur l'accessibilité du quartier (stationnement vélo, développement des pistes cyclables, accompagnement à la mise en place du télétravail, communication sur la plateforme Covoiturage Grand Lyon...).

TRAITEMENT ET ANALYSE DES RÉSULTATS

Le Club a construit un **outil « clé en main » d'aide à l'élaboration du diagnostic des mobilités domicile - travail** pour les entreprises, afin de pouvoir reconduire l'enquête aussi souvent que nécessaire.

La fiche d'utilisation de cet outil figure au **Chapitre 1 – Focus réglementaire & Méthodologie**.

REPRESENTATIVITÉ DES RÉSULTATS

Le taux de réponse à l'enquête déplacement est de 30% au global. Pour chaque entreprise, le taux

de répondants varie entre 14 et 80%, comme l'illustre le graphique ci-dessous :

Nombre de répondant-es
par rapport à l'effectif RH de l'entreprise



DEFINITIONS

ENJEUX DE L'ANALYSE DES RESULTATS

L'enquête s'inscrit dans la démarche de diagnostic obligatoire du Plan de mobilité inter-employeurs du Club Part-Dieu, et vise à étudier les déplacements domicile - travail. Le but est de traduire une vision la plus représentative des pratiques de déplacement et en particulier de l'utilisation des différents modes. Entre autre, les questions posées chercheront à identifier les thèmes suivants :

◀ Les déplacements Domicile-Travail non-réalisés

Q. 7 : Effectuez-vous quotidiennement votre trajet domicile - travail ?

Si non : Q. 8 : En moyenne, combien de fois par semaine effectuez-vous votre trajet domicile-travail ?

Q. 9 : Pour quels motifs n'effectuez-vous pas quotidiennement votre trajet domicile - travail ?

◀ Les éventuelles changement de comportement dans le choix des modes, en fonction des jours de la semaine, des contraintes, des envies, ...

Q. 16 : Utilisez-vous toujours le même mode de transport pour vos trajets domicile-travail ?

Si oui : Q. 17 : Quel est votre mode de déplacement domicile-travail ? (choix multiple si combinaison de modes)

Si non : Q. 20 : Quel est votre mode de déplacement domicile-travail principal ? (choix multiple si combinaison de modes)

Q. 22 : Combien de fois par semaine utilisez-vous ce mode de déplacement principal ?

Q. 23 : Quel est votre mode de déplacement domicile-travail secondaire ? (choix multiple si combinaison de modes)

◀ La part modale des différents modes de déplacement enquêtés.

Les questions Q. 17, Q. 20 et Q. 22, sont des réponses à choix multiples, permettant à l'enquêté d'indiquer si, sur un même déplacement, il utilise un ou plusieurs modes.

DEFINITIONS DES PRATIQUES DE DEPLACEMENTS

Un **déplacement** peut être constitué de plusieurs trajets. Un **trajet** correspond à un mode de déplacement.

► Pratiques sur une semaine type

Toujours la même Pratique

Définition : Le.a Répondant.e utilise toujours la même pratique de déplacement en fonction des jours de la semaine.
Exemple : Le vélo tous les jours de la semaine.

Pratiques Variables

Définition : Le.a Répondant.e utilise différentes pratiques de déplacement en fonction des jours de la semaine.
Exemple : Le vélo le lundi et la voiture le reste de la semaine.

Pratique Principale

Définition : Correspond à une pratique utilisée en majorité sur une semaine type par le.a Répondant.e.
Exemple : La voiture 4 jours sur 5.

Pratique Secondaire

Définition : Correspond à une pratique utilisée dans une moindre mesure sur une semaine type par le.a Répondant.e.
Exemple : La vélo 1 jour sur 5.

► Pratiques sur un même déplacement

Monomode

Définition : Un déplacement monomodal fait appel à un seul mode de transport. La marche à pied est considérée
But : Dans un déplacement monomodal, il est nécessaire de disposer d'équipements uniquement à l'arrivée sur site (parking voiture, parking vélo, ...).

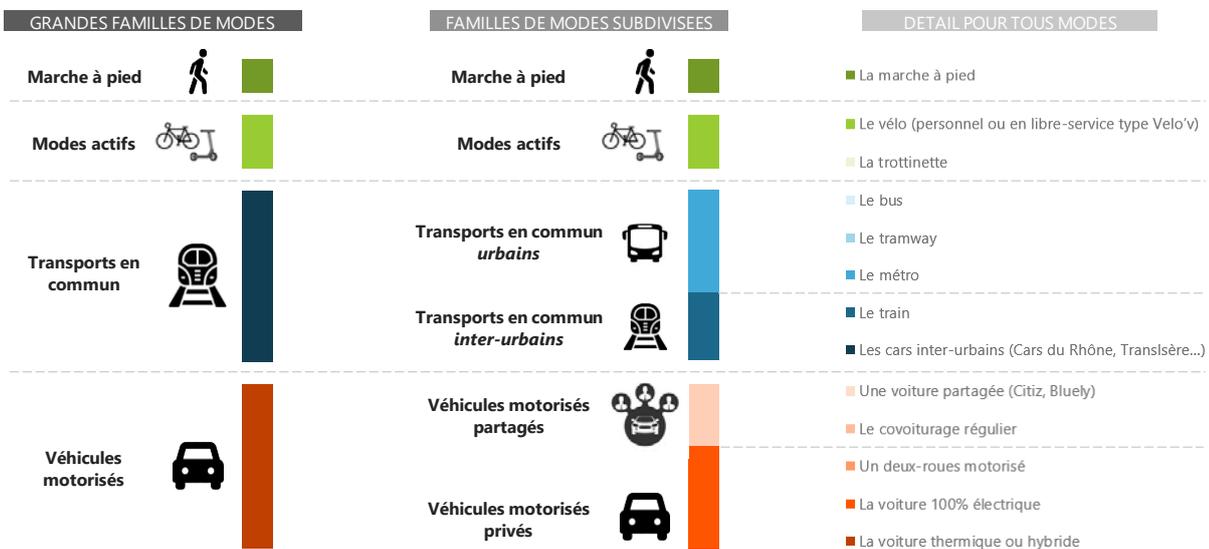
Multimodes

Définition : Un déplacement multimodal fait appel à différents modes de transport. Chaque mode constitue un trajet.
But : L'usage de modes combinés implique généralement un besoin d'équipements supplémentaires (interopérabilité, infrastructures, billettique...).

MODES DE DEPLACEMENTS ENQUETES

Chaque mode de déplacement est regroupé en familles de modes pour davantage de lisibilité dans les résultats. On distingue trois façons de présenter les résultats en fonction du niveau de finesse que l'on souhaite observer :

- en **grandes familles de modes**, parmi lesquels : la marche à pied, les modes actifs, les transports en commun & les véhicules motorisés,
- en **familles subdivisées**, parmi lesquels : la marche à pied, les modes actifs, les transports en commun urbains, les transports en commun inter-urbains, les véhicules motorisés partagés et les véhicules motorisés privés,
- en **détail pour tous les modes**



PRE-TRAITEMENT DES BASES D'ANALYSE

Dans le traitement des résultats de l'enquête, on distinguera quatre bases d'analyse différentes :

Répondant.e.s Correspond au nombre de salariés ayant répondu à l'enquête.

On distinguera le nombre de répondant.e.s à l'échelle de l'entreprise de celui à l'échelle du Club (intégrant l'ensemble des entreprises ayant répondu à l'enquête).

Nb de Répondant.e.s

Club 1 267

Déplacement / Semaine Type Correspond au nombre de déplacements Domicile-Travail enquêtés sur une semaine type.

Le total de déplacements enquêtés dépend du nombre de répondant à l'enquête. Les déplacements non-effectués (pour cause de télétravail, déplacement professionnels...) sont intégrés au total des déplacements afin de pouvoir estimer la part des déplacements évités et leurs motifs.

Nb de Déplacements = Nb d'enquêtés x 5 jours de semaine

Nb de Déplacements

Club 6 335

Occurrence d'un Mode Correspond au nombre de fois qu'un mode a été choisi par un répondant.

Dépend du choix d'un ou plusieurs mode pour effectuer un même trajet Domicile-Travail (Déplacement Monomodal ou Multimodal)

Nb d'Occurrence de Mode

Club 2 219

Trajet / Semaine Type Le nombre d'occurrence d'un mode est pondéré en fonction de sa représentativité sur une semaine type.

Dépend des pratiques de déplacement des Répondant.e.s sur une semaine type et du choix d'un ou plusieurs mode pour effectuer un même déplacement Domicile-Travail (Déplacement Monomodal ou Multimodal)

Nb de Trajets

Club 8 280

En fonction des thématiques analysées, les résultats sont présentés soit par rapport au nombre de Répondant.e.s, soit par rapport au nombre de déplacement Domicile-Travail sur une semaine type, soit par rapport au nombre de trajets sur une semaine type.

Dans le traitement des résultats de l'enquête, deux types d'analyse seront réalisées :

Part modale Correspond au pourcentage que représentent les trajets réalisés avec chaque mode parmi le nombre total de trajets effectués sur une semaine-type.

*Le résultat s'exprime en **pourcentage (%)** et concerne des **trajets***

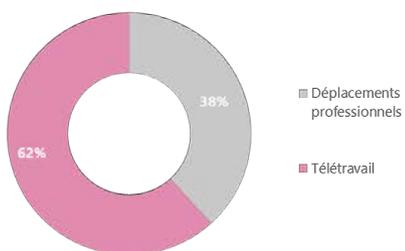
Taux de pénétration Correspond au pourcentage de répondant.e.s ayant utilisé un mode particulier au moins une fois sur une semaine type.

*Le résultat s'exprime en **pourcentage (%)** et concerne des **répondant-es***

PRATIQUES DE DÉPLACEMENTS

QUELLE PART DES TRAJETS DOMICILE – TRAVAIL ÉVITÉS ?

Un déplacement non-réalisé ou évité permet de réduire l'empreinte carbone, dans la mesure où il ne s'agit pas d'un report vers un autre type de déplacement (par exemple pour effectuer un déplacement professionnel).



Dans l'enquête déplacements, 4% des déplacements sont évités, sur la base d'une semaine-type de 5 jours de travail. Autrement dit, **sur 100 déplacements domicile – travail potentiels, 4 ne sont pas réalisés**. Parmi eux, les 2/3 ont pour motif la pratique du télétravail.

La pratique du télétravail déclarée est donc **relativement faible**. En effet, le profil des salariés enquêtés est celui de cadres en majorité et pour lesquels la pratique du télétravail est techniquement possible. **L'enquête ne permet**

donc pas de conclure que le télétravail constitue une pratique très développée au sein des entreprises enquêtées à la Part-Dieu.

Par ailleurs, pour rappel, l'une des actions citée par le Plan de Déplacements Inter-Entreprises (PDIE) initiée en 2015 par le Club Part-Dieu était de **développer le télétravail le temps des chantiers** qui affectent les déplacements à la Part-Dieu.

On constate que la progression du télétravail (hors période Covid) reste timide.

QUELLE RÉPARTITION MODALE DES TRAJETS DOMICILE - TRAVAIL ?

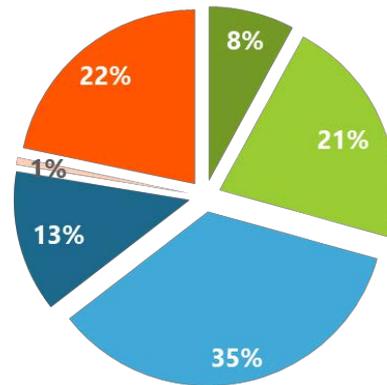
La part modale se calcule par rapport à un **ensemble de déplacements tous modes**, et constitue la répartition des trajets en fonction des différents modes utilisés au cours d'une semaine-



35% des trajets renseignés par les répondants s'effectuent en transports en commun urbains (réseau TCL) sur une semaine type. L'enquête déplacements démontre une part majoritaire des

Un autre critère permet d'analyser la composition des déplacements vers la Part-Dieu : le **découpage monomodal / multimodal** des déplacements. Ce critère d'analyse permet de **comprendre les comportements en matière de**

type. La répartition modale est exprimée en pourcentage et se calcule en prenant le nombre de trajets réalisés avec un mode par le nombre de trajets au total sur une semaine-type.

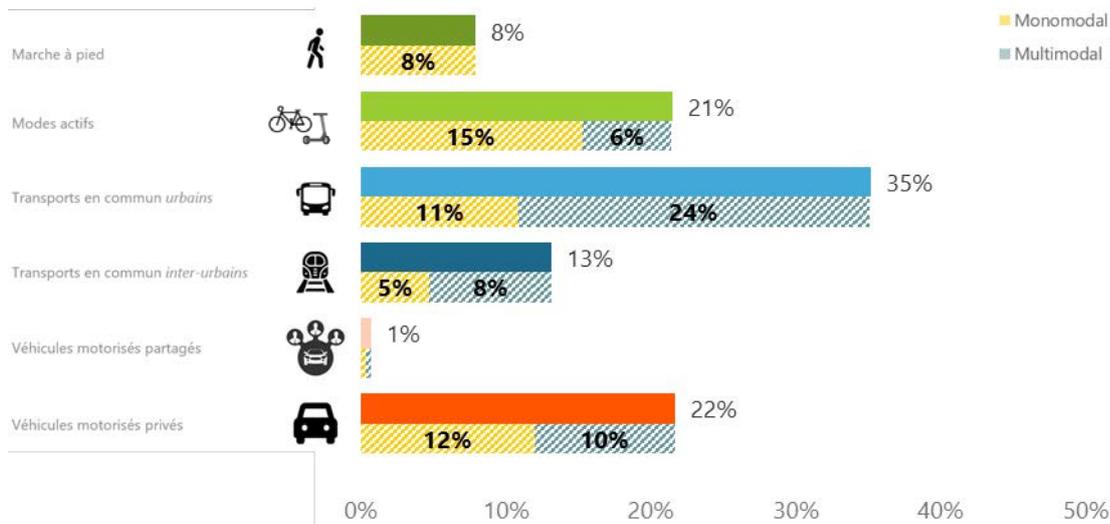


trajets réalisés en modes durables (modes actifs, transports en commun, modes motorisés partagés et marche à pied), à hauteur de 78% sur une semaine-type.

mobilité des salariés et de sonder les **besoins nécessaires** (l'usage de modes combinés implique généralement un besoin d'équipements supplémentaires – interopérabilité, infrastructures, billettique...).

- ⇒ Rappelons qu'un **déplacement monomodal** fait appel à un seul mode de transport. La marche à pied est considérée uniquement sur tout le trajet (monomode uniquement).
- ⇒ A l'inverse, un **déplacement multimodal** fait appel à différents modes de transport. Chaque mode constitue un trajet.

Deux chiffres, qui concernent la voiture et le vélo, sont à retenir dans l'analyse issue de l'enquête, comme l'illustre le graphique suivant :

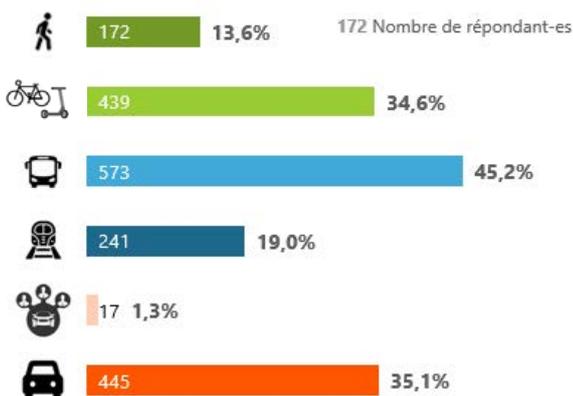


◀ **15% des trajets en modes actifs** réalisés par les répondants Club s'effectuent en monomode sur les 21 % de trajets de modes actifs.

◀ **12% des trajets en véhicule motorisé privé** (voiture particulière ou deux-roues motorisé) réalisés par les répondants Club s'effectuent en monomode sur les 22 % de trajets en véhicules motorisés.

Cela signifie que **la part des déplacements réalisés en modes actifs sur la totalité du trajet, en monomodal donc, est légèrement supérieure à celle des trajets en véhicules motorisés privés**, sur une semaine-type.

Par ailleurs, la **voiture est utilisée de manière plus multimodale que les modes actifs**, notamment via des équipements de périphérie, comme les parkings-relais.



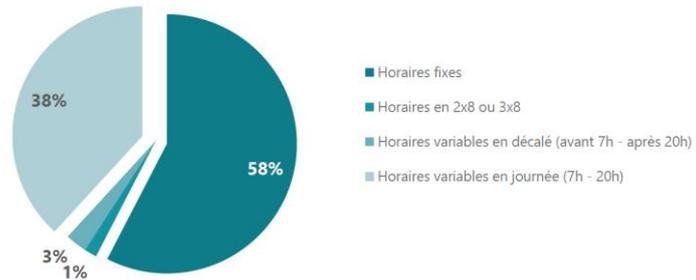
Une autre analyse consiste à observer **le taux de pénétration de chaque mode**, à savoir le nombre de répondant-es différents ayant utilisé un mode particulier au moins une fois sur une semaine type.

Le graphique ci-contre détaille le taux de pénétration par famille de mode.

◀ Il y a autant d'individus différents qui utilisent au moins une fois au cours de la semaine leur vélo (439 répondant-es) que d'individus qui utilisent leur voiture (445 répondant-es), pour tout ou partie de leur déplacement, pour se rendre au travail à la Part Dieu.

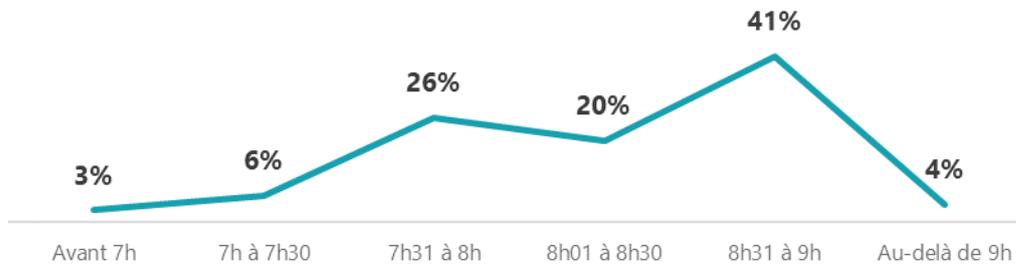
QUAND S'EFFECTUENT LES TRAJETS DOMICILE-TRAVAIL ?

Pour savoir quand s'effectuent les déplacements domicile – travail, il convient d'observer les horaires de travail. La majorité des répondants travaille selon des horaires fixes (58%). Les horaires variables en journée représentent un peu plus de 1/3. Les horaires de travail en décalé (après 20h ou avant 7h) et les horaires en 2x8 ou en 3x8 représentent moins de 5% des cas.



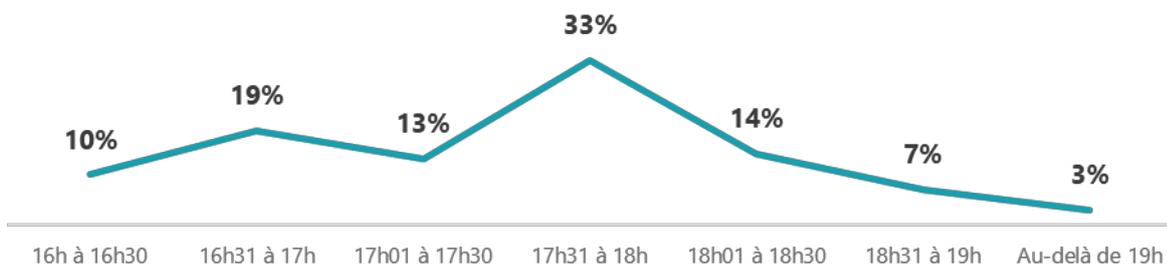
Les trajets domicile – travail s'effectuent, pour les horaires fixes (58% des répondants), dans une tranche horaire plutôt courte : 87% des

répondants déclarent arriver au travail entre 7h30 et 9h. Cette répartition des horaires d'arrivée est assez serrée.



Les horaires de départ du travail sont au contraire plus étalés, 60% des répondants quittent leur travail entre 17h et 18h30. Cela signifie donc que

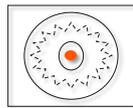
40% des répondants quittent leur lieu de travail avant ou après cette plage.



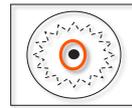
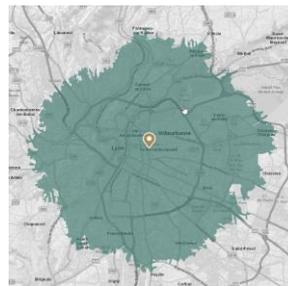
DISTANCES DES TRAJETS DOMICILE-TRAVAIL

QUELLES SONT LES CATEGORIES DE DISTANCE ETABLIES ?

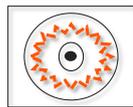
Cinq catégories de distance des déplacements domicile-travail analysées découpées selon les échelles suivantes :



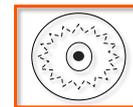
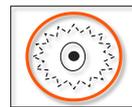
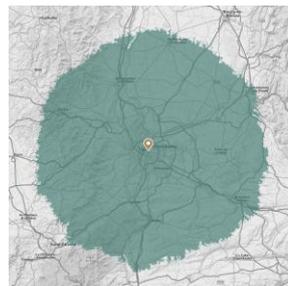
Entre 0 et 3 km
Correspond globalement au périmètre du Club Part-Dieu, à cheval entre Villeurbanne et Lyon 3^{ème} / 6^{ème}



Entre 3 et 10 km
Correspond à l'échelle de la première couronne métropolitaine avec un réseau TC dense (métro / tramway / trolley)



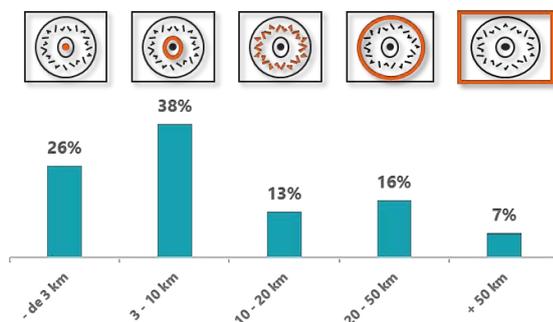
Entre 10 et 20 km
Correspond à l'échelle de la deuxième couronne métropolitaine avec un réseau TC permettant un rabattement sur des lignes TC fortes (métro, tramway)



Entre 20 et 50 km
Plus de 50 km
Correspond à l'échelle départementale / régionale avec un réseau TC ferroviaire ou permettant un rabattement efficace

D'OÙ VIENNENT LES SALARIES ?

Les répondants à l'enquête viennent, en majorité, d'un périmètre de moins de 10 kilomètres autour de la Part-Dieu :



	Nb	%
Lyon, Villeurbanne	489	39%
Rhône *	572	45%
Ain	68	5%
Isère	84	7%
Loire	30	2%
Autres	24	2%

* hors Lyon, Villeurbanne

Lecture des graphiques :

38% des répondants Club réalisent un déplacement domicile – travail de 3 à 10 km.

1 répondant-e sur 6 réside dans un département qui n'est pas le Rhône ou la Métropole de Lyon.

QUELLE REPRESENTATIVITÉ DES MODES EN FONCTION DES DISTANCES ?

Chaque tranche de distance se caractérise par l'utilisation d'un ou plusieurs modes en particulier.

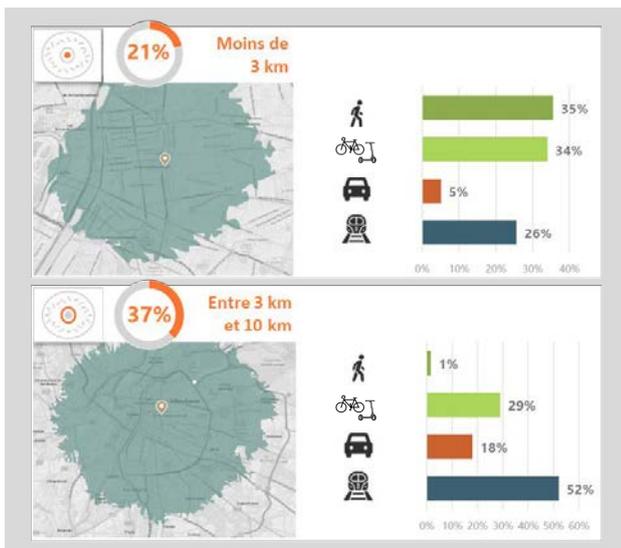
Les **modes actifs** (vélo et trottinette) ainsi que la marche à pied sont privilégiés lors des déplacements de courte distance (moins de 3km). Les modes actifs et la marche à pied représentent alors les 2/3 des déplacements de moins de 3km.

Les modes actifs sur des distances de 3 à 10 km représentent une part significative des trajets (29%). Ce développement s'explique par l'arrivée du vélo à assistance électrique.

Les **véhicules motorisés** sont très peu utilisés dans les déplacements de moins de 3km, et le

deviennent par la suite. C'est en effet à partir des distances supérieures à 3km autour de la Part-Dieu que les modes actifs deviennent moins attractifs pour les déplacements domicile – travail et que les fréquences de passage des transports en commun urbains sont plus espacées que dans le centre urbain.

Néanmoins, les **transports en commun urbains** et **inter-urbains** constituent une solide alternative à la voiture, notamment pour se rendre au lieu de travail depuis un parking-relai. C'est pourquoi, les transports en commun représentent toujours au moins la moitié des déplacements sur les distances supérieures à 3km.



Lecture des graphiques :

Sur les déplacements de plus de 20 km, la part modale des transports en commun sur une semaine type, représente 60%.

FOCUS PAR MODE

LA MARCHÉ À PIED

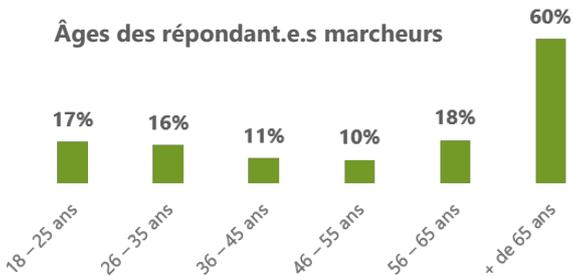
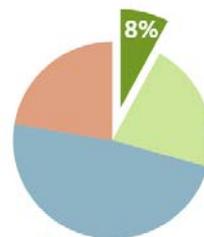
La marche à pied est le seul mode de déplacement qui ne nécessite pas d'équipement particulier. A ce titre, ce mode a été **pris en compte uniquement lorsqu'il est réalisé sur la totalité du déplacement** (en monomodal donc).

Pour resituer la marche à pied comme mode de déplacement parmi l'ensemble des modes de déplacements, **deux indicateurs sur leur utilisation** peuvent être mis en avant : le taux de pénétration et la part modale des déplacements.

La marche à pied constitue une **faible part des déplacements domicile - travail** et concerne également une **faible part des répondants** (*moins d'1 répondant sur 7* déclare utiliser la marche à pied au moins une fois par semaine pour un déplacement domicile - travail). La part modale est par ailleurs en diminution par rapport à 2015 (-4,1 points). Le graphique suivant illustre ces indicateurs (à gauche, le *taux de pénétration* ; à droite, la *part modale des déplacements à pied*) :

Part des salariés qui utilisent la marche à pied (seule) pour au moins 1 déplacement domicile-travail au cours de la semaine **14%**

Part modale de la marche à pied



Parmi les marcheurs, la part des usagers utilisant la marche à pied au moins une fois par semaine **tend à diminuer avec l'âge**, jusqu'à 55 ans, puis à **rebondir** comme l'illustre le graphique ci-contre (exception faite de la tranche d'âge des plus de 65 ans, qui n'est que peu représentative dans l'enquête).

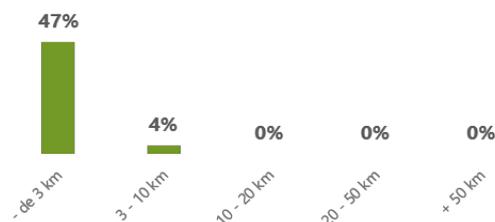
Lecture du graphique :

Parmi les 26 - 35 ans, 16% utilisent la marche à pied au moins une fois par semaine.

L'une des hypothèses est que les cycles de vie et les besoins des tranches d'âge entre 36 et 55 ans subissent un certain nombre de contraintes (habitat lointain, contraintes familiales, etc). La marche à pied est alors moins utilisée pour ces catégories, et tend à l'être à nouveau une fois ces contraintes atténuées.

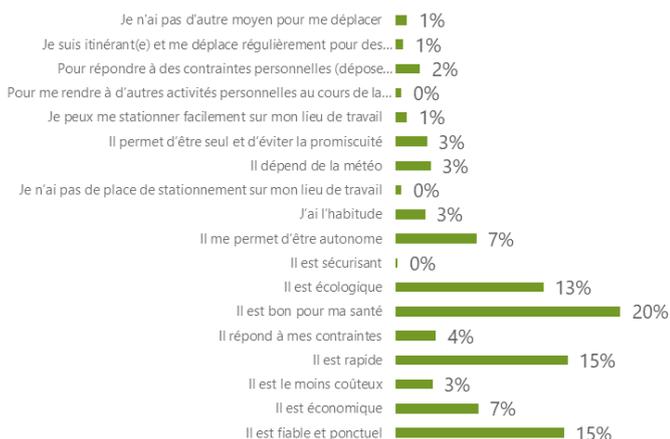
Logiquement, la marche à pied constitue un mode de déplacement **largement utilisé lors des déplacements proches**, de moins de 3 km, comme l'illustre le graphique ci-contre.

Distances domicile - travail de la marche



Parmi les répondants qui résident à moins de 3km, 47% utilisent la marche à pied au moins une fois par semaine pour se rendre au travail.

Motifs d'utilisation de la marche à pied



Parmi les **motifs** avancés pour l'usage de la marche à pied reviennent la santé (20% des marcheurs), la rapidité et la fiabilité (15% chacun) et l'écologie (13%), comme l'illustre le graphique ci-contre.

Lecture du graphique :

20% des répondant-es usagers de la marche considèrent la marche comme bonne pour la santé.

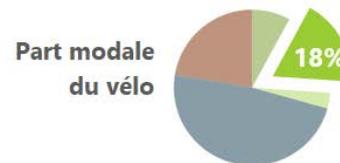
LE VÉLO

Pour resituer le vélo comme mode de déplacement parmi l'ensemble des modes de déplacements, **deux indicateurs sur leur utilisation** peuvent être mis en avant : le taux de pénétration et la part modale des déplacements.

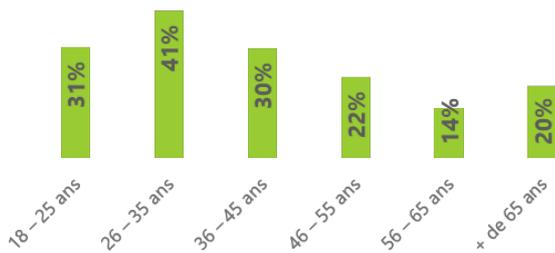
Le vélo constitue une **part moyenne des déplacements domicile - travail** et concerne également une **part conséquente des**

répondants (environ 1 répondant sur 3 déclare utilise le vélo au moins une fois par semaine pour un déplacement domicile - travail). Pour illustrer, la part modale du vélo sur tout le trajet est par ailleurs en forte augmentation par rapport à 2015 (+5,5 points). Le graphique suivant illustre ces indicateurs (à gauche, le *taux de pénétration* ; à droite, la *part modale des déplacements en vélo*) :

Part des salariés qui utilisent le vélo pour au moins 1 déplacement domicile-travail au cours de la semaine **30,0%**



Âges des répondant.e.s cyclistes



Lecture du graphique :

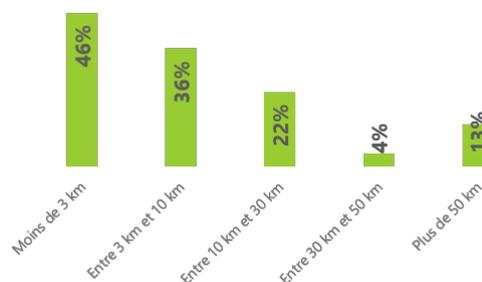
Parmi les 26 - 35 ans, 41% utilisent le vélo pour venir travailler au moins une fois par semaine.

Parmi les cyclistes, la part des usagers utilisant le vélo au moins une fois par semaine atteint son maximum sur la tranche d'âge **26 - 35 ans** (41% des répondants de cette tranche d'âge déclarent utiliser le vélo au moins une fois au cours de la semaine pour un déplacement domicile- travail) puis **tend à diminuer avec l'âge**, comme l'illustre le graphique ci-contre.

Le vélo constitue un mode de déplacement **plutôt utilisé lors des déplacements proches**, de moins de 10 km, comme l'illustre le graphique ci-contre.

Toutefois, il apparaît que le vélo est utilisé sur des distances de plus de 10 km. Dans ces cas, le vélo est utilisé de manière multimodale dans la majorité des cas, combinée avec un autre mode de déplacement (allant *jusqu'à 100% d'utilisation du vélo en multimodal* en cas de distance domicile - travail de plus de 50 km).

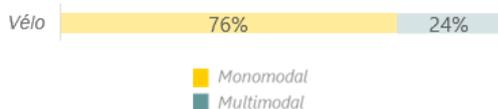
Distances domicile - travail réalisées en vélo



Lecture du graphique :

Parmi les 26 - 35 ans, 41% utilisent le vélo pour venir travailler au moins une fois par semaine.

Pratiques sur un même déplacement

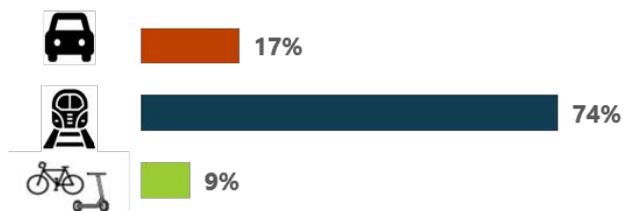


Lecture du graphique :

24% des cyclistes utilisent un autre mode que le vélo dans leur déplacement.

Dans le cas d'une utilisation multimodale, l'utilisation du vélo est **couplée aux transports en commun** pour les $\frac{3}{4}$ des déplacements, comme l'illustrent les graphiques ci-contre :

Modes de déplacements couplés au vélo lors des déplacements multimodaux



Lecture du graphique :

74% des cyclistes qui utilisent un autre mode combinent leur déplacement avec au moins un transport en commun.

Motifs d'utilisation du vélo



Lecture du graphique :

18% des utilisateurs du vélo les utilisent car il est écologique.

Parmi les **motifs** avancés pour l'usage du vélo reviennent l'écologie (19% des cyclistes), la rapidité (17%) et le fait que ce mode de déplacement soit bon pour la santé (13%) comme l'illustre le graphique ci-contre.

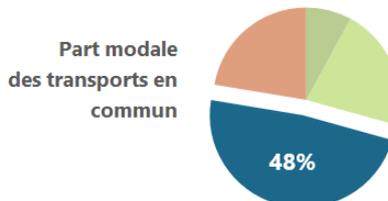
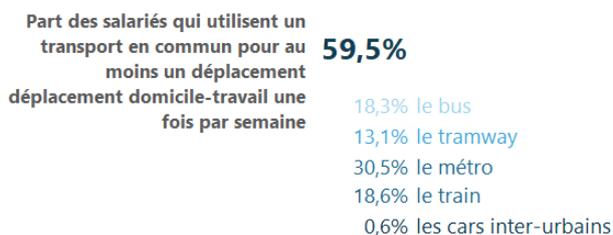
LES TRANSPORTS EN COMMUN

Pour resituer les transports en commun (TC) comme modes de déplacement parmi l'ensemble des modes de déplacements, **deux indicateurs sur leur utilisation** peuvent être mis en avant : le taux de pénétration et la part modale des déplacements.

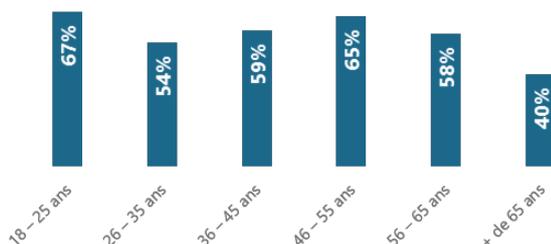
Les transports en commun constituent la **part majoritaire des déplacements domicile – travail** et concerne également une **part majoritaire des répondants** (environ 1 répondant sur 2 déclare

utiliser un mode de transports en commun au moins une fois par semaine pour un déplacement domicile – travail).

Pour illustrer, la part modale des TC sur tout le trajet est par ailleurs en légère augmentation par rapport à 2015 (+3,1 points pour les déplacements avec TCL). Le graphique suivant illustre ces indicateurs (à gauche, le *taux de pénétration* ; à droite, la *part modale des déplacements en transports en commun*) :



Âge des répondant-es des usagers des TC



Lecture du graphique :

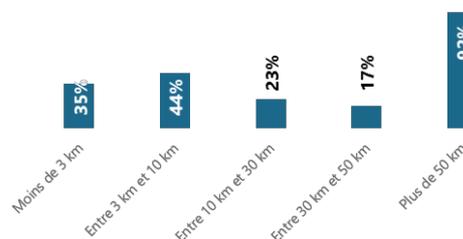
Parmi les 26 - 35 ans, 54% utilisent les transports en commun au moins une fois par semaine pour venir travailler.

La part des usagers utilisant les transports en commun au moins une fois par semaine **dépasse systématiquement 50%**. Autrement dit, les transports en commun à la Part-Dieu sont utilisés au moins une fois par semaine pour des trajets domicile – travail par au moins 1 répondant sur 2, quelle que soit la tranche d'âge (hormis pour les plus de 65 ans, trop peu représentatifs).

Les transports en commun constituent un mode de déplacement **plutôt utilisé lors des déplacements proches**, de moins de 10 km, et moins loin comme l'illustre le graphique ci-contre.

Les déplacements en TC réalisés dans un périmètre de moins de 10 km autour de la Part-Dieu peuvent s'expliquer par la densité des réseaux de transports urbains. Cette densité diminue après 10 km au-delà de la Part-Dieu, ce qui peut motiver la chute d'utilisation au-delà de cette limite. Les transports en commun redeviennent ensuite très utilisés (92%) pour les répondants résidant à plus de 50 km de la Part-Dieu.

Distances domicile – travail réalisées en TC



Lecture du graphique :

44% des répondant-es habitant entre 3 et 10 km utilisent les transports en commun au moins une fois par semaine pour venir travailler.

Pratiques sur un même déplacement

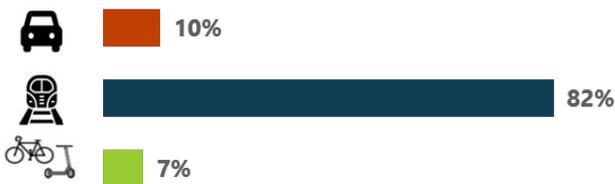


Les transports en commun sont utilisés de manière **majoritairement multimodale**, en combinaison avec d'autres modes de déplacements.

Lecture du graphique :

65% des utilisateurs des TC au moins un autre mode que les TC dans leurs déplacements

Modes de déplacements couplés aux TC lors des déplacements multimodaux



Dans le cas d'une utilisation multimodale, l'utilisation des transports en commun est **couplée avec d'autres modes de transports en commun** pour plus de 80% des trajets, comme l'illustre le graphique ci-contre.

Lecture du graphique :

7% des utilisateurs des TC qui utilisent un autre mode que les TC combinent leur déplacement avec au moins un mode actif.

Motifs d'utilisation des transports en commun



Parmi les **motifs** avancés par les usagers des transports en commun reviennent la rapidité (16% des usagers des TC), l'écologie (14%) et le fait que ce mode de déplacement soit fiable et économique (11% chacun) comme l'illustre le graphique ci-contre.

Lecture du graphique :

16% des répondant.es utilisateurs des TC les utilisent car il est rapide.

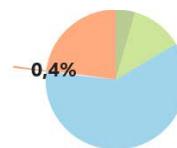
LE COVOITURAGE

Pour resituer le covoiturage comme modes de déplacement parmi l'ensemble des modes de déplacements, **deux indicateurs sur leur utilisation** peuvent être mis en avant : le taux de pénétration et la part modale des déplacements.

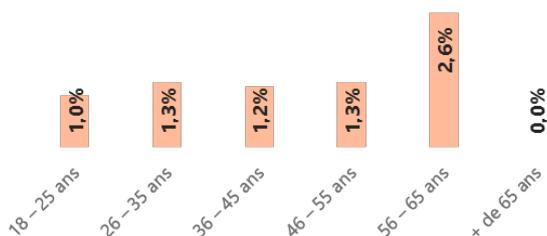
Le covoiturage constitue une très faible part des déplacements domicile – travail sur une semaine-type (*moins de 0,5%*), tout comme un très faible taux de salariés utilisant le covoiturage au moins une fois par semaine pour au moins un trajet domicile – travail (*1,3%*).

Part des salariés qui effectuent un déplacement en covoiturage pour au moins 1 déplacement domicile-travail au cours de la semaine **1,3%**

Part modale des véhicules motorisés privés **0,4%**



Âge des répondant-es covoitureurs



Lecture du graphique :

Parmi les 56 - 65 ans, 2,6% covoiturent au moins une fois par semaine pour venir travailler.

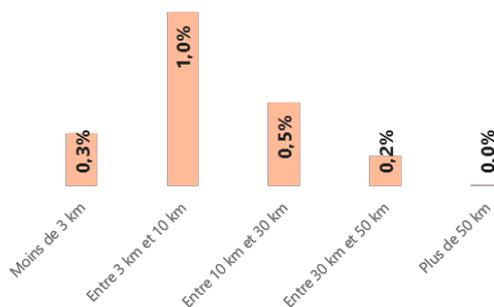
Pour illustrer, la part modale du covoiturage sur tout le trajet est par ailleurs en très forte diminution par rapport à 2015 (*-2,6 points pour les déplacements domicile – travail en covoiturage sur la Part-Dieu*). Le graphique suivant illustre ces indicateurs (à gauche, le *taux de pénétration* ; à droite, la *part modale des déplacements en covoiturage*) :

La part des usagers du covoiturage au moins une fois par semaine est **très faible**, quelle que soit la tranche d'âge. Toutefois, la classe d'âge de 56 à 65 ans covoiture deux fois plus que les autres tranches d'âge sur une semaine-type.

Le covoiturage constitue un mode de déplacement **plutôt utilisé lors des déplacements entre 3 et 10 km**, comme l'illustre le graphique ci-contre. Ce périmètre correspond à l'échelle de la première couronne métropolitaine.

Le covoiturage étant **en majorité réalisé en multimodalité avec des transports en commun**, cette surreprésentation de l'utilisation du covoiturage comme mode de déplacement au sein de ce périmètre peut s'expliquer par la présence d'un réseau TC dense (métro / tramway / trolley).

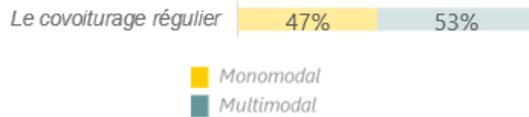
Distances domicile – travail réalisées en covoiturage



Lecture du graphique :

Parmi les répondants résidant entre 3 et 10 km de leur lieu de travail, 1% covoiturent au moins une fois par semaine pour venir travailler.

Pratiques sur un même déplacement

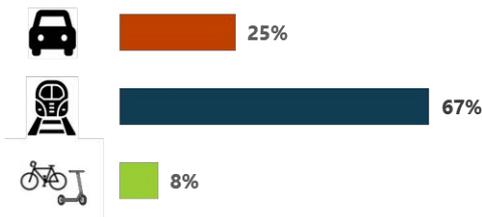


Lecture du graphique :

53% des covoitureurs utilisent un autre mode que le covoiturage dans leurs déplacements

Le covoiturage est utilisé de manière **majoritairement multimodale**, en combinaison avec d'autres modes de déplacements, parmi lesquels les transports en commun pour les 2/3.

Modes de déplacements couplés au covoiturage lors des déplacements multimodaux



Lecture du graphique :

8% des utilisateurs du covoiturage qui utilisent un autre mode que les TC combinent leur déplacement avec au moins un mode actif.

Motifs d'utilisation du covoiturage



Lecture du graphique :

16% des répondant.es utilisateurs du covoiturage l'utilisent car il est rapide.

Parmi les **motifs** avancés par les usagers du covoiturage reviennent la rapidité (16% des usagers des covoitureurs), l'autonomie (11%) et le fait que ce mode de déplacement répond aux contraintes personnelles (10%), comme l'illustre le graphique ci-contre.

LES VÉHICULES MOTORISÉS PRIVÉS

Pour resituer les véhicules motorisés privés (voiture particulière, voiture 100% électrique et deux-roues motorisés) parmi l'ensemble des modes de déplacements, **deux indicateurs sur leur utilisation** peuvent être mis en avant : le taux de pénétration et la part modale des déplacements.

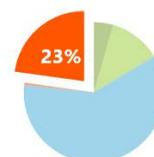
Les véhicules motorisés constitue une part conséquente des déplacements domicile – travail sur une semaine-type (*près de 1 déplacement sur 4*), tout comme un taux conséquent de salariés

utilisant un véhicule motorisé au moins une fois par semaine pour au moins un trajet domicile – travail (*plus d'1 répondant-e sur 3*).

Pour illustrer, la part modale des véhicules motorisés sur tout le trajet est par ailleurs en augmentation par rapport à 2015 (+5 points pour les déplacements domicile – travail en véhicule motorisé sur la Part-Dieu). Le graphique suivant illustre ces indicateurs (à gauche, le *taux de pénétration* ; à droite, la *part modale des déplacements en véhicule motorisé*) :

Part des salariés qui effectuent un déplacement en véhicule motorisé privé pour au moins 1 déplacement domicile-travail au cours de la semaine **35,1%**

Part modale des véhicules motorisés privés



Âge des répondant-es usagers véhicules motorisés



Lecture du graphique :

Parmi les 56 - 65 ans, 47% utilisent un véhicule motorisé au moins une fois par semaine pour venir travailler.

Parmi les automobilistes, la part des usagers utilisant un véhicule motorisé au moins une fois par semaine atteint son maximum sur la tranche d'âge **46 – 55 ans** (51% des répondants de cette tranche d'âge). L'utilisation d'un véhicule motorisé **tend à augmenter avec l'âge**, comme l'illustre le graphique ci-contre. L'utilisation d'un véhicule particulier semble présenter des **caractéristiques inverses à l'utilisation du vélo** pour les déplacements domicile – travail.

Les véhicules motorisés constituent un mode de déplacement **plutôt utilisé lors des déplacements entre 10 et 30 km**, comme l'illustre le graphique ci-contre.

Ce périmètre correspond à l'échelle de la deuxième couronne métropolitaine, caractérisée par une plus faible densité des infrastructures de transports en commun par rapport au centre-ville et à une plus faible densité urbaine (éloignement des habitations des infrastructures de transport, etc.), ce qui semble pousser vers une utilisation des véhicules motorisés.

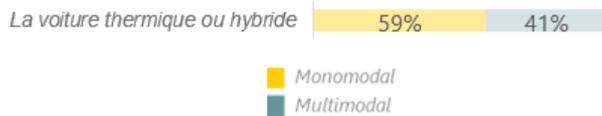
Distances domicile – travail réalisées en covoiturage



Lecture du graphique :

Parmi les répondants résidant entre 3 et 10 km de leur lieu de travail, 14% utilisent un véhicule motorisé au moins une fois par semaine pour venir travailler.

Pratiques sur un même déplacement

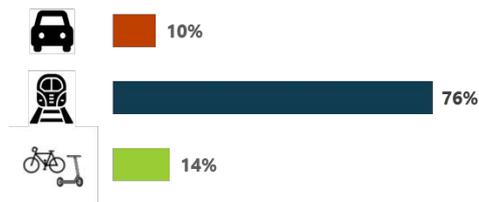


Lecture du graphique :

41% des automobilistes utilisent un autre mode que la voiture individuelle dans leurs déplacements

Dans le cas d'une utilisation multimodale, minoritaire dans le cas de l'utilisation d'un véhicule motorisé, l'utilisation du véhicule motorisé est **couplée aux transports en commun** pour les $\frac{3}{4}$ des déplacements, comme l'illustre le graphique ci-contre.

Modes de déplacements couplés au covoiturage lors des déplacements multimodaux



Lecture du graphique :

14% des utilisateurs du covoiturage qui utilisent un autre mode que la voiture individuelle combinent leur déplacement avec au moins un mode actif.

Motifs d'utilisation des véhicules motorisés

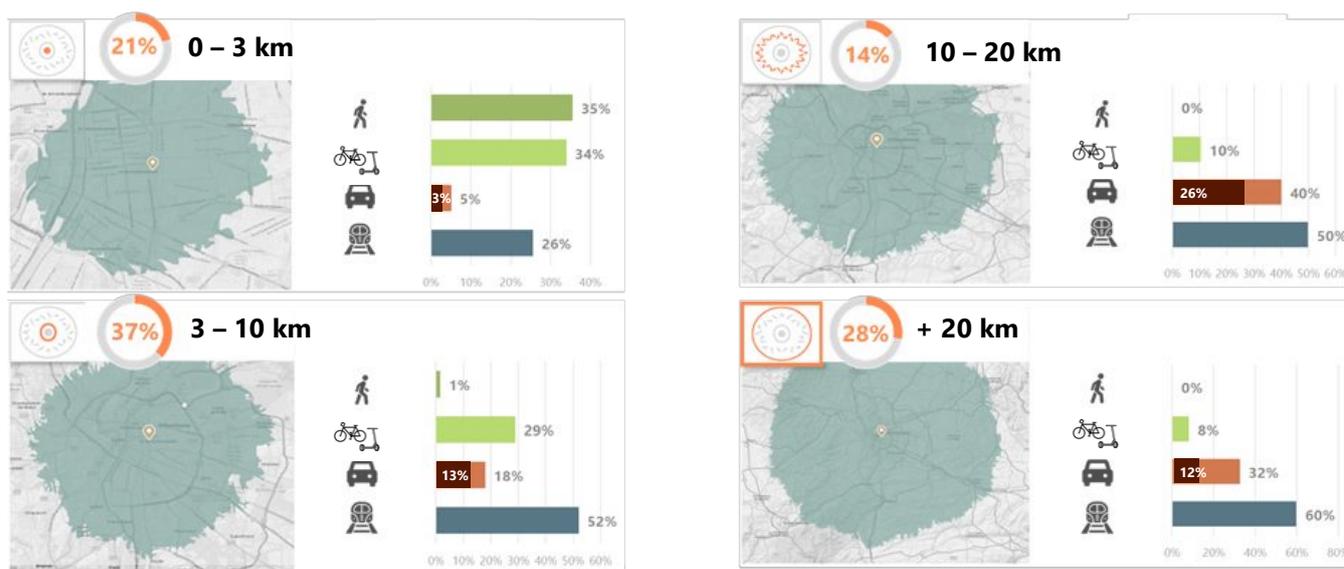


Lecture du graphique :

13% des automobilistes utilisent un véhicule motorisé car il leur permet d'être autonome.

Parmi les **motifs** avancés par les usagers du covoiturage reviennent la réponse aux contraintes et l'autonomie (13% des automobilistes), la rapidité (12%) et la fiabilité (9%), comme l'illustre le graphique ci-contre.

◀ **FOCUS : Usage de la voiture individuelle selon la distance d'habitation**



12% Part modale de déplacements en véhicules motorisés, sur tout le trajet (en monomode)

Lorsque l'on zoome sur les pratiques modales croisées à la distance du lieu d'habitation, il apparaît que l'usage de la voiture de bout en bout (monomodal) est très présente sur les distances « 3 – 10 km » et « 10 – 20 km ». Sur ces distances, les deux tiers des trajets réalisés en véhicules motorisés (dont très majoritairement en voiture individuelle), le sont sur la totalité du déplacement.

Ainsi presque 12% des trajets totaux sont réalisés en véhicules motorisés de bout en bout (et donc vers/de la Part-Dieu), dont 40% en provenance d'une distance comprise entre « 3 et 10 km », et 30% entre « 10 et 20 km ».

Pour agir sur l'utilisation des voitures particulières, c'est donc à ces échelles que les moyens doivent être concentrés (parc-relais,).

COMPARAISON ET ÉVOLUTION DES MOBILITÉS

PÉRIMÈTRES DE COMPARAISON

Le but de ce diagnostic est également de comparer les résultats issus de l'enquête réalisée par le Club Part-Dieu en 2015, lors du Plan de Déplacement Inter-Entreprises (PDIE). Plusieurs sources de données de 2015 sont utilisées pour parvenir à une comparaison complète :

- ▲ **Plan de Déplacement Inter-Entreprises - PDIE (échelle du Club)**
- ▲ **Enquête Ménage déplacements réalisée sur l'ensemble de l'agglomération lyonnaise**

Ces sources doivent alors être comparées avec les données recueillies lors de l'enquête déplacements domicile - travail de 2020 :

- ▲ **Plan de Mobilité Inter-Employeurs - PMIE (échelle du Club)**

Le périmètre de l'enquête déplacement domicile-travail du PDIE/PMIE n'est pas identique entre 2015 et 2020,

4 entreprises ont participé aux deux enquêtes :

2015 - Démarche PDIE (13 entreprises)

- ▲ AXA
- ▲ GRDF
- ▲ Areva
- ▲ **Keolis**
- ▲ **EY**
- ▲ Dalkia
- ▲ **Egis**
- ▲ **CBRE**
- ▲ Klesia
- ▲ Société générale
- ▲ Banque Populaire
- ▲ Orange
- ▲ EDF Commerce

2020 - Démarche PMIE (10 entreprises)

- ▲ SEPR
- ▲ Enedis
- ▲ SERL
- ▲ **Keolis**
- ▲ Solvay
- ▲ **Egis**
- ▲ **CBRE**
- ▲ **EY**
- ▲ Décathlon
- ▲ Lyon Parc Auto

FOCUS SUR LES PARTS MODALES

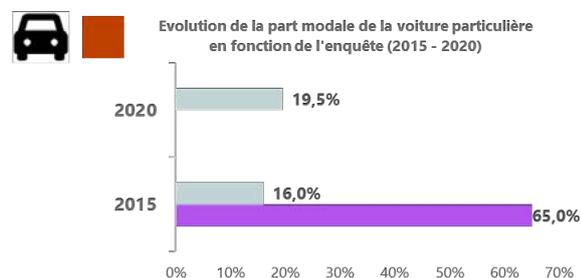
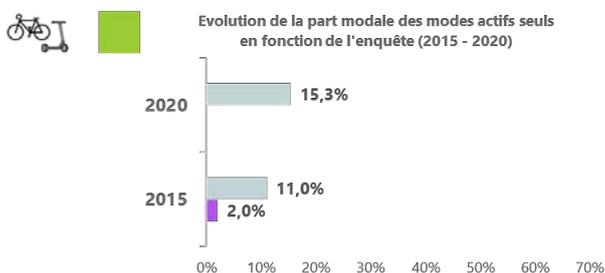
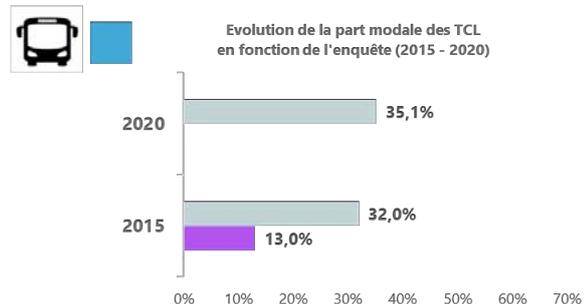
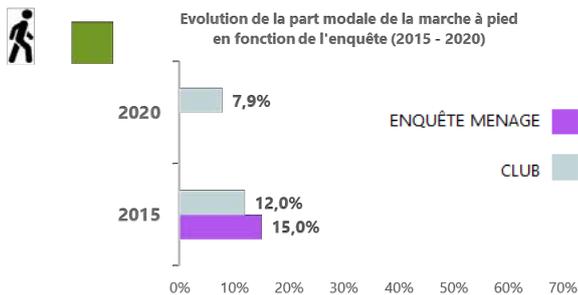
Attention : l'analyse de la comparaison des résultats entre les deux enquêtes (2015 et 2020) doit prendre en compte le fait que le périmètre d'enquête a évolué entre les deux dates.

D'un point de vue comparatif, entre le diagnostic réalisé lors de la démarche PDIE de 2015 et celui réalisé lors de la démarche PMIE de 2020, l'évolution se produit plutôt en faveur de l'utilisation des modes actifs (11% en 2015 contre 15,3% en 2020). et des véhicules motorisés (21% en 2015 contre 22,4% en 2020). La part modale des transports en commun urbains (TCL) augmente légèrement, passant de 32% en 2015 à 35,1% en 2020, tout comme celle de la voiture individuelle autour (16% en 2015 contre 19,5% en 2020). La pratique de la marche à pied semble avoir diminué (- 4,1 points). La comparaison avec les déplacements en transports inter-urbains

(notamment le train) n'est pas possible en raison d'une différence de calcul.

Une forte augmentation de l'utilisation des modes actifs, dont le vélo sur la totalité du déplacement, est donc à noter pour les déplacements domicile-travail (+ 4,3 points). Cette hausse peut s'expliquer par l'amélioration des conditions de déplacements en vélo, l'amélioration des conditions de stationnement du vélo et l'arrivée de la trottinette électrique.

Les graphiques suivants détaillent plus précisément l'évolution par mode de déplacement, en prenant en compte l'Enquête Ménage Déplacement sur l'année 2015 :



Lecture du graphique :

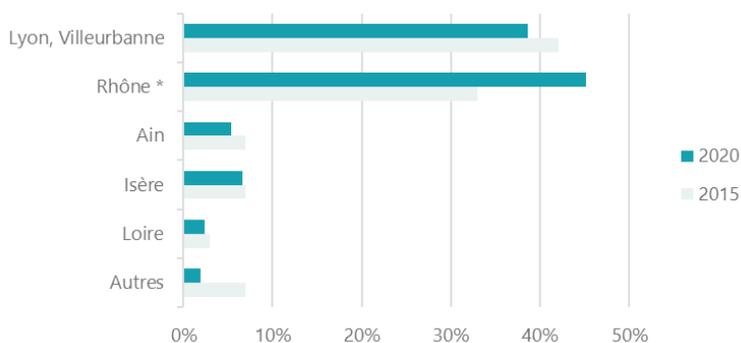
La part modale des modes actifs sur tout le trajet à l'échelle du Club a augmenté de 4,3 points entre 2015 et 2020, passant de 11% en 2015 à 15,3% en 2020.

FOCUS SUR LES DISTANCES DES TRAJETS DOMICILE – TRAVAIL

En comparant les résultats issus des deux enquêtes de 2015 et 2020, les lieux d'habitation sont globalement identiques.

On constate cependant une prédominance des répondants résidant dans le département du Rhône (hors Lyon et Villeurbanne) dans les réponses de 2020. Cela peut avoir une influence sur le mode de déplacement utilisé : les répondants auront davantage tendance à utiliser des modes permettant de réaliser des distances plus longues : transports en commun ou voiture particulière par exemple.

Comparaison des distances domicile - travail entre les enquêtes de 2015 et de 2020



* Sans Lyon et Villeurbanne

FREINS ET OPPORTUNITÉS AUX CHANGEMENTS DES COMPORTEMENTS

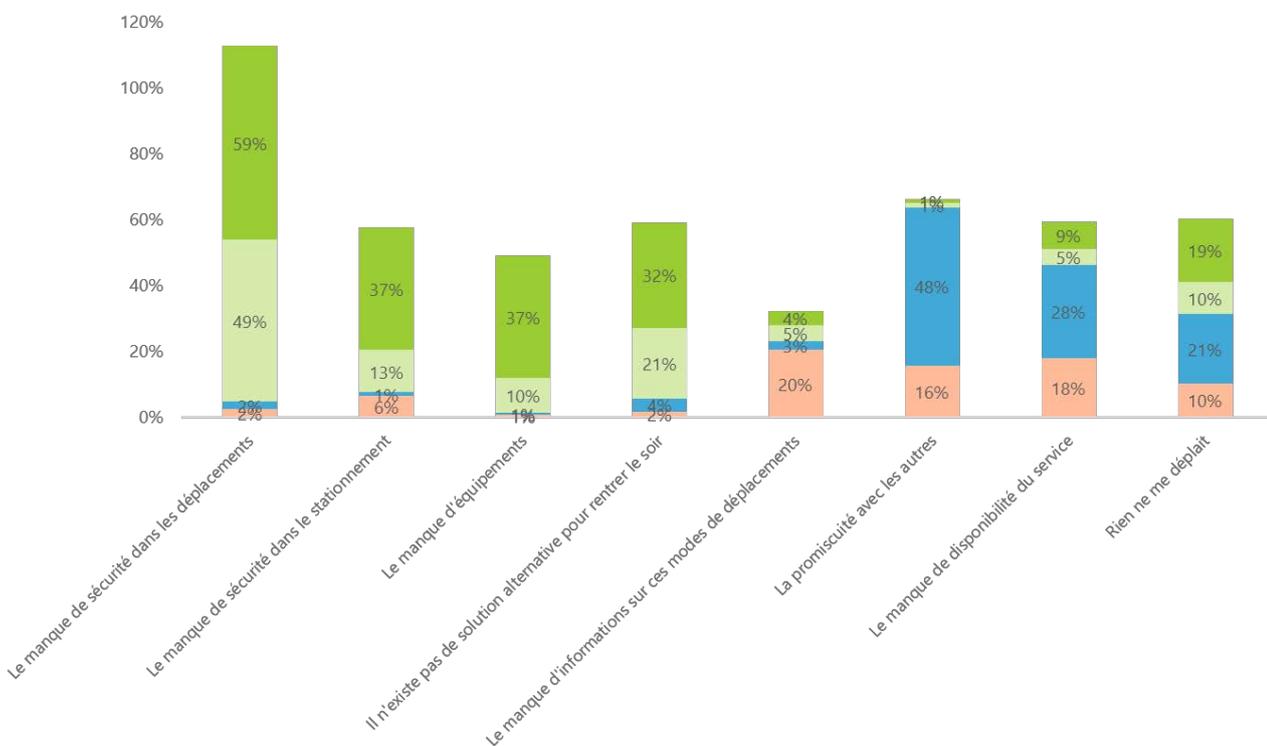
Si l'enquête déplacements domicile – travail a permis de cerner les comportements en matière de mobilité des salariés des entreprises participantes, son objectif était également

d'identifier les principaux freins et les opportunités au développement des modes de déplacements durables, comme les transports en commun, le vélo, la trottinette ou encore le covoiturage.

FREINS

Si, comme il l'a été rappelé, la part modale des modes de déplacements durables semble avoir augmenté depuis 2015, il existe toujours un

certain nombre de freins qui ralentissent le développement de ces modes, comme l'illustre le graphique ci-dessous :



Lecture du graphique : 59% des répondant.e.s considèrent que le manque de sécurité dans les déplacements est un frein à l'usage du vélo.

Le manque de sécurité dans les déplacements en vélo (59%) ou en trottinette (49%) et dans le stationnement vélo (37%) ressortent parmi les principaux freins identifiés dans la pratique des modes actifs. A l'inverse, le manque de disponibilité du service de transports en commun

(28%) ou de covoiturage (18%) sont considérés comme des freins majeurs à l'usage de ces modes. Plus encore, il s'agit du risque de promiscuité avec les autres dans les transports en commun (48%), *a fortiori* en temps de covid, qui limite l'usage des transports en commun.

OPPORTUNITÉS

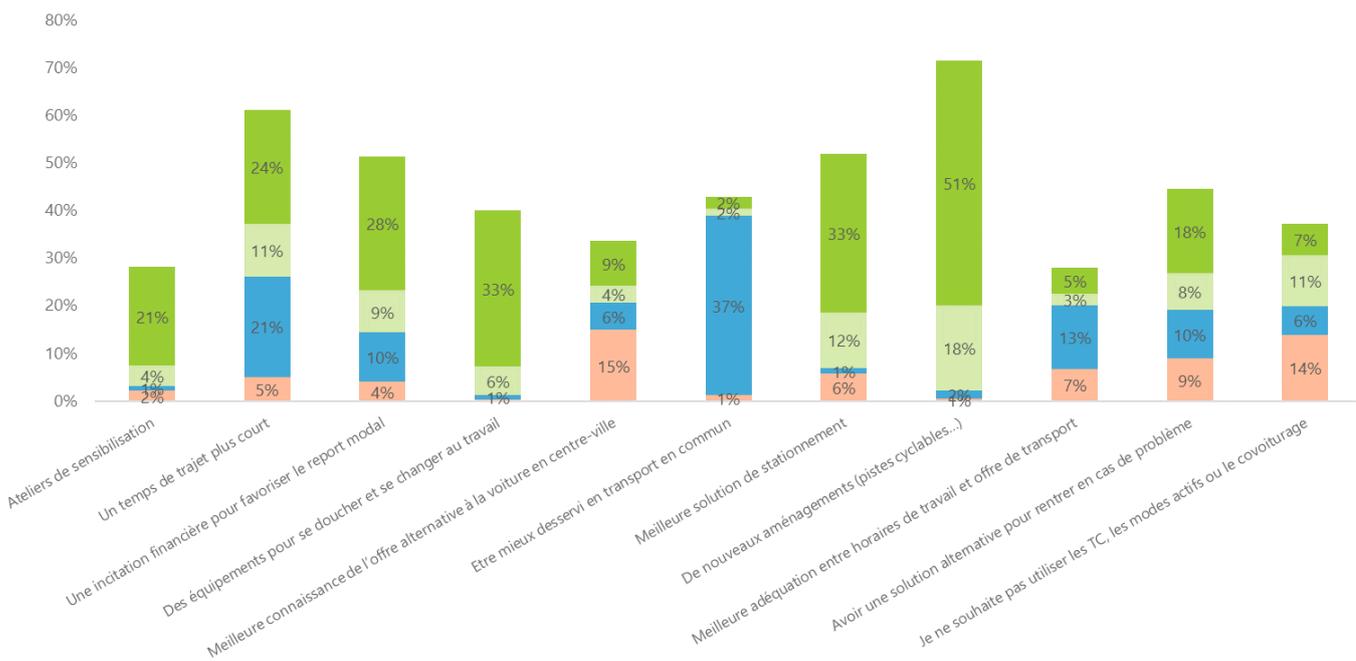
De la même manière que pour les freins au développement des modes de déplacements durables, des opportunités qui inciteraient à utiliser différents modes de déplacements durables ont également été recensées dans cette enquête.

Parmi les opportunités les plus sélectionnées dans le questionnaire, de nouveaux aménagements permettraient de développer la pratique du vélo pour 51% des répondants (pistes cyclables sécurisées, aménagement des feux de signalisation pour faciliter la circulation en vélo, etc). De la même manière, de meilleures solutions de stationnement encourageraient 33% la pratique du vélo (installation de stationnement sécurisé en

plus grand nombre par exemple). Enfin, des équipements pour se doucher et se changer au travail pourraient développer également la pratique du vélo (33% des répondants).

Pour ce qui concerne les autres modes de déplacements, une incitation financière supplémentaire constituerait un levier pour la pratique du vélo selon 28% des répondants et du transport en commun selon 10% d'entre elles-eux. Par ailleurs, un temps de trajet plus court faciliterait l'usage du vélo pour 24% des répondants, et des transports en commun pour 21% des répondants.

Le graphique ci-dessous fait ressortir ces opportunités :



Lecture du graphique : 33% des répondants considèrent que de meilleures solutions de stationnement seraient des opportunités de développement du vélo.

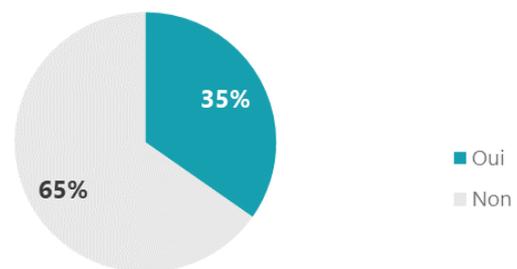
ÉVOLUTION DES COMPORTEMENTS SUITE AU COVID-19

La crise sanitaire que nous traversons actuellement comporte en son sein des profondes mutations sur la mobilité liée au travail.

MODIFICATION DES COMPORTEMENTS

Un répondant sur trois affirme avoir modifié son mode de déplacement ou son comportement plus global à l'issue de la première période de confinement.

Suite au déconfinement, avez-vous modifié votre ou vos mode(s) de déplacement(s) ainsi que vos comportements ?



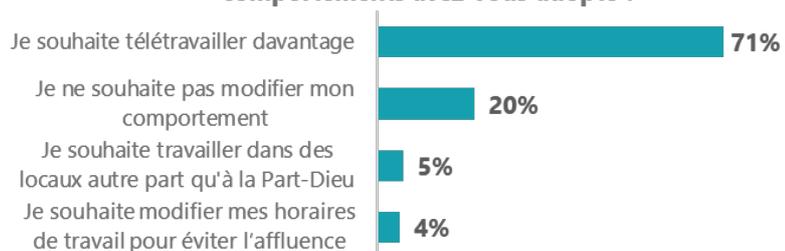
Trois questions ont ensuite été posées aux répondants ayant modifié leur comportement depuis le 11 mai :

- ▲ Quels comportements ont été adoptés ?
- ▲ Quels modes de déplacements avez-vous privilégié ?
- ▲ Si vous en aviez la possibilité, souhaiteriez-vous travailler depuis un autre site que votre site d'affectation ?

LE TÉLÉTRAVAIL

Sans surprise, le sujet de **télétravail** revient comme le comportement privilégié / souhaité depuis la crise sanitaire. La symbolique veut que la crise ait entraîné une mise en télétravail de la quasi-totalité des salariés de la Part-Dieu. Toutes les entreprises, ou presque, ont été dans

Pour ceux qui ont modifié leur comportement, quels comportements avez-vous adopté ?

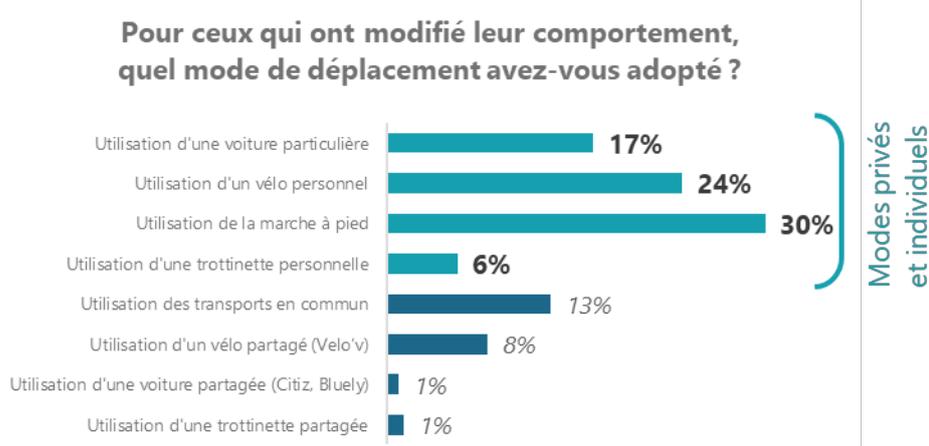


l'obligation de mettre en place le télétravail, ce qui a contribué à atténuer les réticences des employeurs face au télétravail avant la période de confinement. En ce sens, la crise Covid-19 a contribué à démystifier le télétravail et à lui donner un sens et une place dans l'organisation managériale. Il s'agit d'une pratique de travail à développer dans le futur, tout comme le développement de la thématique de la non-mobilité ou de la dé-mobilité.

Parmi les 35% ayant modifié leur comportement, **71% d'entre eux souhaitent davantage pratiquer le télétravail**. Pour rappel, selon la Direction de l'animation de la recherche, des études et des statistiques du Ministère du travail (DARES), en 2017, seuls 3 % des salariés des entreprises pratiquaient au moins un jour par semaine, sur la France entière.

L'UTILISATION DES MODES DE DÉPLACEMENTS PRIVÉS ET/OU INDIVIDUELS

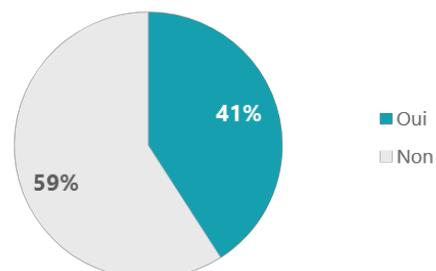
Parmi les 35% ayant modifié leur comportement, 76% envisagent également d'utiliser davantage des modes de déplacements « privés » et individuels, comme le vélo personnel, la trottinette personnelle, la marche à pied ou une voiture particulière comme illustré sur le graphique ci-dessous :



TRAVAIL DEPUIS UN SITE DISTANT

Parmi les 35% ayant modifié leur comportement, 41% envisagent également la possibilité de travailler sur un site distant ou un autre site que celui où ils travaillent actuellement, comme illustré sur le graphique ci-contre :

Si vous en aviez la possibilité, envisageriez-vous d'aller travailler depuis un autre site que celui où vous travaillez actuellement ?



CHAPITRE 4



Bonnes pratiques et Enjeux Entreprises

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION	110
SYNTHÈSE DES BONNES PRATIQUES	111
ACTION LOGEMENT	113
APRIL	114
BANQUE POPULAIRE AURA	115
CBRE	116
CAISSE D'ÉPARGNE	117
CARSAT	118
DECATHLON	119
EDF	120
EGIS	121
ENEDIS	122
ERNST&YOUNG	123
KEOLIS	124
NACARAT	125
SHIFT CONSULTING	126
SEPR	127
SERL	128
SNCF RÉSEAU	129
SOLVAY	130
SYNTHÈSE DES ENJEUX : FAIRE VIVRE LE PMIE	131

INTRODUCTION

Des fiches « Bonnes pratiques » : pour quoi faire ?

Les fiches « **Bonnes pratiques** » sont détaillées par entreprise : chacune d'entre elle a eu l'occasion de recenser en interne les **dispositifs mis en place pour faciliter la mobilité des salariés** et **répondre aux enjeux de développement des mobilités durables**.

L'objectif est de permettre aux entreprises de disposer d'une **base de comparaison** sur les mesures en place en interne sur le sujet de la mobilité du travail et sur le diagnostic réalisé par chacune des entreprises. Il est toutefois nécessaire de relativiser la comparaison des données issues des questionnaires entre les entreprises : toutes n'ont pas la même méthode de diagnostic.

Egalement, ces fiches « Bonnes pratiques » **valident la participation au Plan de Mobilité Inter-Employeurs** du Club Part-Dieu pour chacune des entreprises.

Quelles sont les « Bonnes pratiques » recueillies ?

Ce sont **30 exemples de bonnes pratiques identifiées** depuis le début de la démarche PMIE. Les éléments retranscrits dans les fiches « Bonnes pratiques » sont issus des entretiens réalisés 2 à 2 avec les référents mobilité de chaque entreprise. Ces bonnes pratiques sont réparties en **4 types** :



Des incitations financières

Ex. : Prise en charge à 50% de l'abonnement transport, à plus de 50%, Forfait mobilité durable, aide à l'achat de vélo électriques



Des aménagements et équipements

Ex. : Présence de douches et vestiaires, local vélo sécurisé, réduction du nombre de places de parking.



Des mesures d'organisation RH et de management

Ex. : visio-conférence, télétravail, travail depuis un autre site que celui d'origine, flexibilité des horaires d'arrivée.



Des actions de sensibilisation

Ex. : participation au challenge mobilité, essais de vélos électriques et d'autopartage, communication en interne sur des sujets liés à la mobilité durable, création d'une plateforme interne de covoiturage.

SYNTHÈSE DES BONNES PRATIQUES

Incitations Financières

	Remboursement de l'abonnement TC à plus de 50%	Convention Sytral PDE / PDA	Forfait Mobilité Durable / Indemnité kilométrique vélo	Subvention pour l'achat et la location de VAE	Tarifs négociés sur l'achat de véhicules électriques	Bons d'achat pour des équipements de sécurité vélo
NACADAT						
ActionLogement						
ADP						
EDF						
ENEDIS						
KEOLIS						
EY						
Carsat						
SEPR						
SERL						
SOLVAY						
DECATHLON						
CBRE						
shift						
SNCF						
egis						
april						

Aménagements et équipements

	Réduction places de parking	Electrification de la flotte de véhicules	Local vélo sécurisé	Réduction de la flotte de véhicules	Bornes de recharge vélo et trottinettes	Bornes de recharge voitures	Mise à disposition VAE	Douches et vestiaires	Kit vélo / Kit réparation	Partenariat autopartage avec Citiz
NACADAT										
ActionLogement										
ADP										
EDF										
ENEDIS										
KEOLIS										
EY										
Carsat										
SEPR										
SERL										
SOLVAY										
DECATHLON										
CBRE										
shift										
SNCF										
egis										
april										

Organisation managériale et ressources humaines

	Télétravail	Travail depuis un site distant	Visio-conférence	Flexibilité des horaires d'arrivée
NACADAT				
ActionLogement				
EDF				
ENEDIS				
KEOLIS				
EY				
Carsat				
SEPR				
SERL				
SOLVAY				
DECATHLON				
CBRE				
shift				
SNCF RESEAU				
egis				
april				

Actions de sensibilisation

	Interventions présentation covoiturage	Challenge marche connectée	Plateforme de covoiturage	Newsletter sécurité routière	Challenge mobilité	Gravage des vélos	Essai VAE	Essai auto-partage	Atelier de conduite éco-responsable	Plateforme d'échange de bonnes pratiques
NACADAT										
ActionLogement										
EDF										
ENEDIS										
KEOLIS										
EY										
Carsat										
SEPR										
SERL										
SOLVAY										
DECATHLON										
CBRE										
shift										
SNCF RESEAU										
egis										
april										

Action Logement est situé au **62 Boulevard Vivier Merle**, dans le 3^e arrondissement de Lyon. **200 salariés** sont présents sur le site de Lyon.

Diagnostic mobilité – synthèse

◀ Diagnostic non réalisé

Enjeux mobilité



Enjeux de mutualisation du stationnement et de bureaux



Enjeu d'accès au site pendant les travaux

Plan d'actions pour le développement des mobilités durables



L'entreprise participe aux **abonnements de transport public des salariés à hauteur de 50% de leur coût**.



L'entreprise souhaite renforcer l'usage des mobilités actives via l'instauration du **Forfait Mobilités Durables**.



Action Logement met en place des **espaces de stationnement sécurisé pour les vélos et trottinettes**.



Le **télétravail est en développement** chez Action Logement. Aujourd'hui, la totalité des salariés du site peuvent avoir recours au télétravail 3 jours par semaine.



Action Logement réfléchit à mettre à disposition des **bureaux pour favoriser la pratique du coworking entre entreprises**.



L'entreprise souhaite développer la possibilité pour les salariés de **travailler depuis un autre site d'Action Logement**.



Action Logement souhaite réaliser des actions de communication avec la Métropole de Lyon sur la **plateforme Covoiturage Grand Lyon**.

Le siège d'April est situé au **114 Boulevard Vivier-Merle**, dans le 3^e arrondissement de Lyon. **1 800 salariés** sont présents sur les différents sites de Lyon Part-Dieu

Diagnostic mobilité – synthèse

◀ Diagnostic non réalisé

Enjeux mobilité



Enjeux de promotion des transports en commun



Enjeux de développement des mobilités actives

Plan d'actions pour le développement des mobilités durables



L'entreprise propose à ses salariés de bénéficier de la **convention PDE/PDA** passée avec le **SYTRAL** qui prend en charge 5€ en plus dans l'abonnement TC.



L'entreprise participe aux **abonnements de transport public des salariés à hauteur de 50% de leur coût.**



Des **douches et vestiaires** permettent aux salariés de se changer et favorisent l'utilisation des modes de déplacements actifs.



April met en place des **espaces de stationnement sécurisé pour les vélos et trottinettes.**



Le **télétravail est en développement.** Aujourd'hui, les salariés d'April peuvent avoir recours au télétravail 2 jours par semaine.



L'entreprise souhaite développer la mobilité électrique en installant des **bornes de recharge pour les véhicules électriques.**

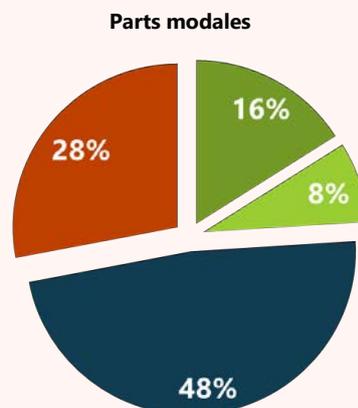


April participe au développement des modes actifs dans le cadre du **Challenge mobilité.**

Le siège AURA de la Banque Populaire est situé au **4 Boulevard Eugène Deruelle**, dans le 3^e arrondissement de Lyon. **400 salariés** sont présents sur le site de Lyon.

Diagnostic mobilité – synthèse

- La **part modale des TC** est de **48%** sur le site.
- Enquête réalisée à l'initiative de l'entreprise à **l'été 2018**.
- 159 participant-es** à l'enquête menée.
Taux de retour : **41%**



Enjeux mobilité



Enjeux de mutualisation du stationnement



Enjeux de développement des mobilités actives

Plan d'actions pour le développement des mobilités durables



L'entreprise participe aux **abonnements de transport public des salariés à hauteur de 50% de leur coût**.



L'entreprise met à disposition des salariés une **flotte de VAE** pour les **déplacements personnels ET professionnels**.



La Banque Populaire met en place des **espaces de stationnement sécurisé pour les vélos et trottinettes**.



L'entreprise permet à ses salariés **d'acquérir ou de louer des VAE à des conditions tarifaires favorables**, via son partenaire B2iBike.



Des **bornes de recharge pour les VAE** sont prévues au sein d'un local sécurisé.



L'entreprise souhaite **électrifier sa flotte de véhicules professionnels**.



L'entreprise souhaite **développer la visio-conférence** pour limiter les déplacements professionnels entre les sites régionaux.



Le **télétravail est en développement**. Aujourd'hui, les salariés BP AURA qui n'ont pas de fonction commerciale peuvent avoir recours au télétravail 2 jours par semaine.



L'entreprise souhaite développer la possibilité pour les salariés de **travailler depuis un autre site de la BP AURA**.

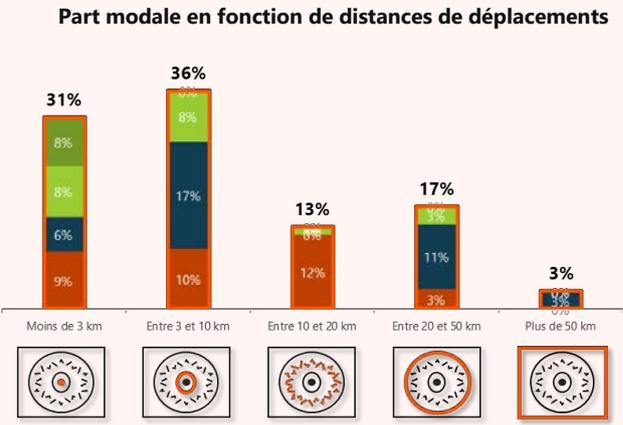
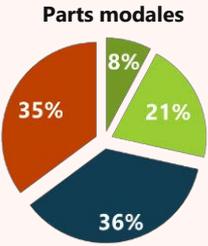


La BP AURA souhaite poursuivre le partenariat avec la Métropole sur la plateforme **Covoiturage Grand Lyon**, pour des actions de promotion du covoiturage.

Le siège Lyon de CBRE est situé **20 rue de la Villette**, dans le 6^e arrondissement de Lyon. **35 salariés** sont présents sur le site.

Diagnostic mobilité – synthèse

- Marche à pied
- Modes actifs
- Transports en commun
- Véhicules motorisés



- ▶ La **part modale des TC** est de **36 %** sur le site.
- ▶ Les véhicules motorisés sont autant utilisés sur des distances de moins de 10 km que de plus de 10 km
- ▶ **28 participant-es** à l'enquête. Taux de retour : **80%**

Enjeux mobilité



Enjeux de sécurisation des mobilités actives (déplacement et stationnement)

Plan d'actions pour le développement des mobilités durables



L'entreprise participe aux **abonnements de transport public des salariés à hauteur de 50 % de leur coût.**



L'entreprise met en œuvre le **Forfait Mobilité Durable** à hauteur de 400€ par an.



CBRE met en place des **espaces de stationnement sécurisé pour les vélos et trottinettes.**



Des **douches et vestiaires** permettent aux salariés de se changer et favorisent l'utilisation des modes de déplacements actifs.



CBRE participe au développement des modes actifs dans le cadre du **Challenge mobilité.**



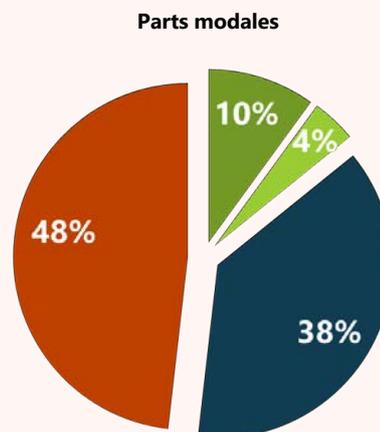
L'entreprise participe au développement des modes actifs avec des **ateliers d'essai de VAE.**



Le siège de la Caisse d'Épargne Rhône-Alpes est situé au **116 Cours Lafayette**, dans le 3^e arrondissement de Lyon. **750 salariés** sont présents sur le site de Lyon.

Diagnostic mobilité – synthèse

- ▲ La **part modale des TC** est de **48%** sur le site.
- ▲ Enquête réalisée à l'initiative de l'entreprise en 2015
- ▲ **644 participants** à l'enquête réalisée en 2015.
Taux de retour : **61%**, sur l'ancien site Deruelle.



Enjeux mobilité



Enjeux de développement du télétravail



Enjeux de développement des mobilités actives

Plan d'actions pour le développement des mobilités durables



L'entreprise participe aux **abonnements de transport public des salariés à hauteur de 60% de leur coût.**



Des **bornes de recharge pour les VAE** sont prévues au sein d'un local sécurisé.



La Caisse d'Épargne met en place des **espaces de stationnement sécurisé pour les vélos et trottinettes.**



Le **télétravail existe depuis plusieurs années dans l'entreprise** (accords d'entreprise).



L'entreprise a **développé la visioconférence** pour limiter les déplacements professionnels entre les sites régionaux.



La Caisse d'Épargne participe au développement de la marche à pied comme mode de déplacement avec le **Challenge marche connectée.**



La Caisse participe au développement des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle dans le cadre du **Challenge mobilité.**

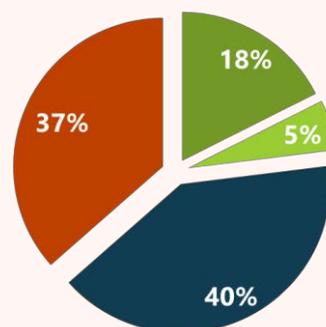
Le siège de la Caisse d'Assurance Retraite et de la Santé au Travail Rhône-Alpes est situé au **26 rue d'Aubigny**, dans le 3^e arrondissement de Lyon. **1 800 salariés** sont présents sur les différents sites de Lyon Part-Dieu.

Diagnostic mobilité – synthèse

- ▲ La **part modale des TC** est de **40%** sur le site
- ▲ Enquête réalisée à l'initiative de l'entreprise en 2018
- ▲ **300 personnes** ont répondu à l'enquête en 2018.
Taux de retour : **29%**



Parts modales



Enjeux mobilité



Enjeux de développement du télétravail



Enjeux de mutualisation du stationnement



Enjeux de développement des mobilités actives

Plan d'actions pour le développement des mobilités durables



L'entreprise propose à ses salariés de bénéficier de la **convention PDE/PDA** passée avec le **SYTRAL** qui prend en charge 5€ en plus dans l'abonnement TC.



L'entreprise va ouvrir des négociations avec les Institutions Représentatives du Personnel dans le cadre du **forfait mobilité durable**.



La CARSAT met en place des **espaces de stationnement sécurisé pour les vélos et trottinettes**.



L'entreprise souhaite **développer la visioconférence** pour limiter les déplacements.



La **flexibilité des horaires d'arrivée** est envisagée pour limiter la congestion des réseaux de déplacements en périodes de pointe.



La CARSAT participe au développement des modes durables dans le cadre du **Challenge mobilité**.



Le **télétravail est en développement**. Hors dispositions de protection sanitaire liées à la COVID, il concerne un peu plus de 10% des effectifs.



L'entreprise participe au développement des modes actifs avec des **ateliers d'essai de VAE**.

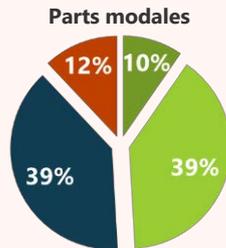


L'entreprise propose régulièrement aux salariés des **formations en faveur de la sécurité routière et de l'éco-conduite**.

Décathlon est situé dans le centre commercial de la Part-Dieu, **17 rue du docteur Bouchut**, dans le 3^e arrondissement de Lyon. **80 salariés** sont présents sur le magasin.

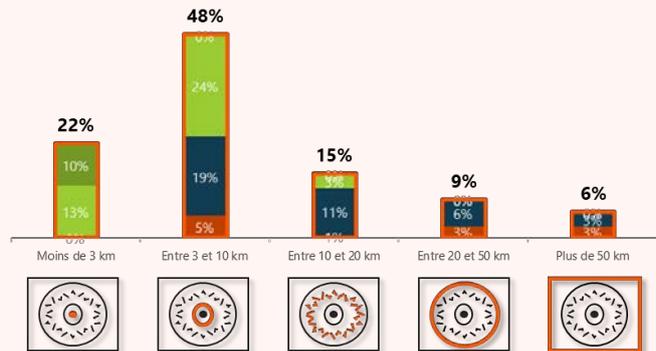
Diagnostic mobilité – synthèse

- Marche à pied
- Modes actifs
- Transports en commun
- Véhicules motorisés



- ▲ La **part modale des modes actifs est de 39 %**.
- ▲ Les véhicules motorisés sont peu utilisés.
- ▲ **25 personnes** ont répondu à l'enquête.
Taux de retour : **31%**

Part modale en fonction de distances de déplacements



Enjeux mobilité



Enjeu de sécurisation des mobilités actives (déplacement et stationnement)

Plan d'actions pour le développement des mobilités durables



L'entreprise participe aux **abonnements de transport public des salariés à hauteur de 50 % de leur coût**.



L'entreprise met en œuvre une **Indemnité Kilométrique Vélo** à hauteur de 200€ par an.



L'entreprise **développe les outils collaboratifs** pour éviter les déplacements inter-sites non utiles



Des **douches et vestiaires** permettent aux salariés de se changer et favorisent l'utilisation des modes de déplacements durables.



Décathlon met en place des **espaces de stationnement sécurisés pour les vélos et trottinettes**.



L'entreprise participe au développement des modes actifs avec des **ateliers d'essai de VAE**.

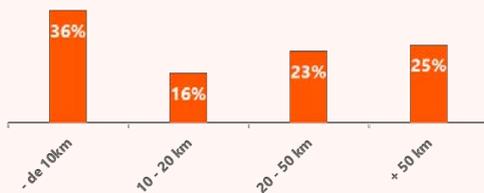


Décathlon participe au développement des modes actifs dans le cadre du **Challenge mobilité**.

Le siège d'EDF Commerce Rhône-Alpes est situé au **190 avenue Thiers**, dans le 6^e arrondissement de Lyon. **500 salariés** sont présents sur le site de Lyon.

Diagnostic mobilité – synthèse

Distance domicile-travail (Aller/Retour)



Moyens de transports domicile-travail



- 349 personnes ont répondu à l'enquête réalisée à l'initiative de l'entreprise en 2019
Taux de retour : 70%

Enjeux mobilité



Enjeux de développement
du télétravail



Enjeux de développement
des mobilités électriques



Enjeux de développement
des outils collaboratifs

Plan d'actions pour le développement des mobilités durables



L'entreprise participe aux **abonnements de transport public des salariés à hauteur de 50% de leur coût.**



L'entreprise met en œuvre le **Forfait Mobilité Durable** à hauteur de 200€ par an.



Le groupe EDF a négocié des tarifs préférentiels avec 6 fournisseurs de Vélos et VAE ; offres réservés aux agents EDF et accessibles depuis l'Intranet EDF.



Des **bornes de recharge pour les VAE** sont prévues au sein d'un local sécurisé.



L'entreprise souhaite développer la mobilité électrique en installant des **bornes de recharge pour les véhicules électriques.**



L'entreprise s'est engagée à aboutir à une **flotte automobile 100% électrique d'ici 2030.**



EDF met en place des **espaces de stationnement sécurisé pour les vélos et trottinettes.**



Le **télétravail** est en développement. Aujourd'hui 36% des salariés du site ont recours au télétravail au moins un jour par semaine.



L'entreprise souhaite **développer les outils collaboratifs** pour éviter les trop nombreux déplacements en interne des salariés sur les sites régionaux



L'entreprise va proposer aux salariés EDF du site des **formations sur la conduite du vélo en milieu urbain.**



L'entreprise propose régulièrement aux salariés des **formations en faveur de la sécurité routière et de l'éco-conduite.**

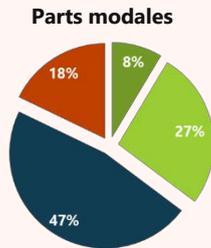


L'entreprise met à disposition sur son Intranet (VEOL) un **outil de mise en relation des salariés** en vue de promouvoir et favoriser le covoiturage.

Le siège Lyon d'Egis est situé au **170 Avenue Thiers**, dans le 6^e arrondissement de Lyon. **775 salariés** sont présents sur ce site.

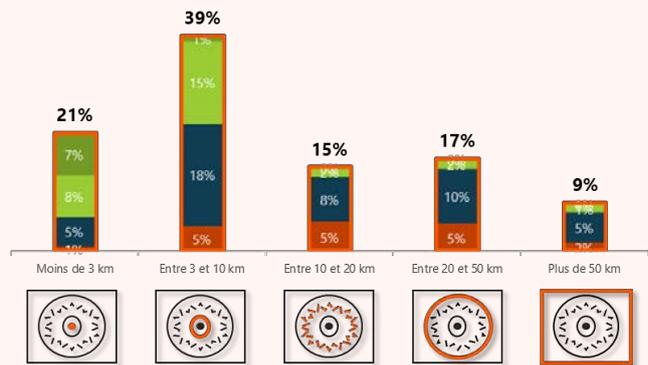
Diagnostic mobilité – synthèse

- Marche à pied
- Modes actifs
- Transports en commun
- Véhicules motorisés



- ▶ La **part modale des TC** est de **47 %** sur le site.
- ▶ Les véhicules motorisés sont en majorité utilisés sur des distances supérieures à 10 km.
- ▶ **293 personnes** ont répondu à l'enquête.
Taux de retour : **38%**

Part modale en fonction de distances de déplacements



Enjeux mobilité



Enjeux de promotion des transports en commun



Enjeux de développement des mobilités actives

Plan d'actions pour le développement des mobilités durables



Egis participe aux **abonnements de transport public des salariés à hauteur de 60% de leur coût.**



L'entreprise propose à ses salariés de bénéficier de la **convention PDE/PDA passée avec le SYTRAL** qui prend en charge 5€ en plus dans l'abonnement TC.



L'entreprise met en œuvre le **Forfait Mobilité Durable** à hauteur de 400€ par an.



Egis met en place des **espaces de stationnement sécurisés pour les vélos et trottinettes.**



Des **douches et vestiaires** permettent aux salariés de se changer et favorisent l'utilisation des modes de déplacements durables.



Le **télétravail est en développement.** Aujourd'hui, les salariés d'Egis peuvent avoir recours au télétravail 2 jour par semaine.



Egis participe au développement des modes actifs dans le cadre du **Challenge mobilité.**

STRUCTURE DU DOCUMENT

PARTIE 1

Je souhaite mettre en place un Plan de Mobilité pour mon entreprise



CHAPITRE 1 – FOCUS REGLEMENTAIRE & METHODOLOGIE 17

Les entreprises désireuses de mettre en place leur Plan de mobilité peuvent se renseigner sur leurs obligations en matière de mobilité et sur les outils mis à disposition par le Club Part-Dieu.



CHAPITRE 2 – SOLUTIONS A DISPOSITION DES ENTREPRISES 31

Pour développer un plan d'actions pour les mobilités durables et optimiser les déplacements liés au travail, un recueil de solutions est disponible pour accompagner les entreprises.

PARTIE 2

Les résultats 2020 du Plan de mobilité inter-employeurs du Club Part-Dieu



CHAPITRE 3 – DIAGNOSTIC MOBILITE 77

Une enquête déplacement domicile – travail a été diffusée de mai à septembre 2020 auprès de 10 entreprises. L'analyse montre les spécificités remontées lors de cette enquête.



CHAPITRE 4 – BONNES PRATIQUES ET ENJEUX ENTREPRISES 108

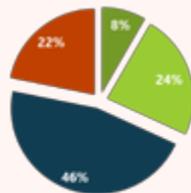
Chaque entreprise partie prenante au PMIE met en œuvre des actions et participe à l'émergence de projets pour les mobilités durables. Une réflexion sur des actions en commun prend forme avec l'expression des besoins et enjeux de chaque entreprise.

Le siège Lyon d'Enedis est situé au **288 rue Duguesclin**, dans le 3^e arrondissement de Lyon. **1 611 salariés** sont présents sur les différents sites de la Part-Dieu.

Diagnostic mobilité – synthèse

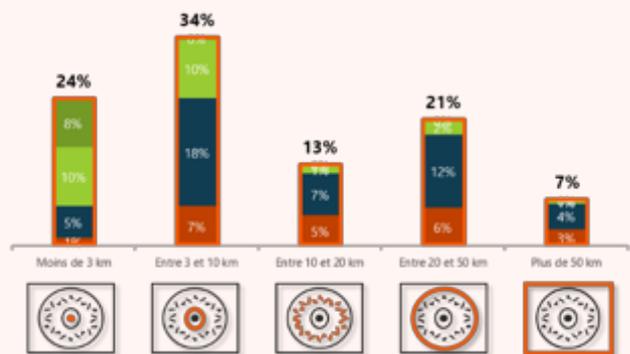
- Marche à pied
- Modes actifs
- Transports en commun
- Véhicules motorisés

Parts modales



- ◀ La **part modale des TC** est de **46%** chez Enedis.
- ◀ Les **modes actifs** sont davantage utilisés sur des **distances courtes**, et en multimodalité sur des distances plus longues.
- ◀ **386 répondant-es** à l'enquête. Taux de retour : **24%**

Part modale en fonction de distances de déplacements



Enjeux mobilité



Enjeux de développement d'actions inter-employeurs pour développer l'écomobilité

Plan d'actions pour le développement des mobilités durables



L'entreprise participe aux **abonnements de transport public des salariés à hauteur de 50% de leur coût**.



Enedis met en place des **espaces de stationnement sécurisé pour les vélos et trottinettes**.



Des **douches et vestiaires** permettent aux salariés de se changer et favorisent l'utilisation des modes de déplacements durables.



L'entreprise souhaite **développer les outils collaboratifs** pour éviter les trop nombreux déplacements en interne des salariés.



L'entreprise a le projet de faire évoluer son outil de gestion du pool de véhicules professionnels pour **favoriser le covoiturage professionnel**.



L'entreprise **participe aux frais engagés par ses salariés se déplaçant à vélo** entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail sous la forme d'une « indemnité kilométrique vélo » pour un montant maximum de 200€ par année civile.



L'entreprise s'est engagée à **électrifier sa flotte de véhicules**.



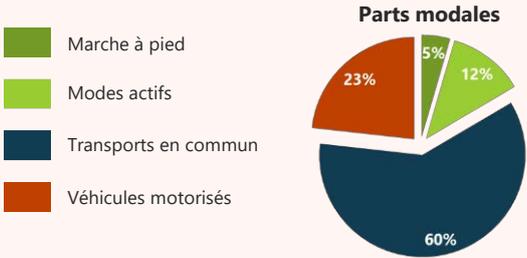
Enedis **participe au développement** des modes actifs dans le cadre du **Challenge mobilité** en organisant des actions de sensibilisation et de prévention pour ses salariés - « permis piéton », « permis cycliste », conduite écoresponsable par exemple



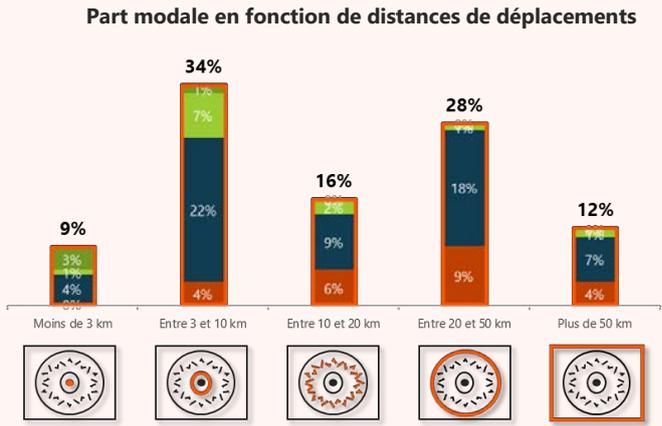
Dans le cadre de sa politique Mobilité Durable, Enedis, a **négocié pour les salariés une gamme d'offres portant sur des vélos classiques ainsi que différents types de vélos à assistance électrique** : ville, tout chemin, tout terrain, cargo et pliants. Ces vélos sont tous disponibles à l'achat. Une offre de location - avec option d'achat - est également disponible pour certains modèles.

Le siège de Keolis Lyon est situé au **19 Boulevard Vivier-Merle**, dans le 3^e arrondissement de Lyon. **Environ 400 salariés** sont présents sur le site de Lyon Part-Dieu.

Diagnostic mobilité – synthèse



- ▶ La **part modale des TC** est de **60%** sur le site.
- ▶ Les **transports en commun** sont utilisés en majorité qu'importe la distance au lieu de travail.



- ▶ **161 répondant-es** à l'enquête. Taux de retour : **42%**

Enjeux mobilité



Enjeu de développement du télétravail



Enjeux de développement des mobilités actives

Plan d'actions pour le développement des mobilités durables



L'entreprise participe aux **abonnements de transport public des salariés à hauteur de 100 % de leur coût.**



Des **VAE mutualisés** sont disponibles pour favoriser les déplacements inter-sites en modes actifs.



Des **douches et vestiaires** permettent aux salariés de se changer et favorisent l'utilisation des modes de déplacements durables.



Keolis participe au développement des modes actifs dans le cadre du **Challenge mobilité.**

Promoteur immobilier situé au **83/85 Boulevard Vivier Merle**, dans le 3^e arrondissement de Lyon.
12 salariés sont présents sur le site de Lyon.

Diagnostic mobilité – synthèse

A la suite d'un entretien dédié à la mobilité avec Nacarat, les principales observations sont les suivantes :

- ▶ **17 % des salariés** utilisent au moins une fois par semaine un déplacement en **mode actif**
- ▶ **67 % des salariés** se déplacent en **voiture**, dont 8% en voiture + trottinette et 8 % en voiture + TC
- ▶ Au moins **25% des salariés** résident à **plus de 10 km de leur lieu de travail**

Enjeux mobilité



**Enjeux de mutualisation
du stationnement**



**Enjeux de développement
des mobilités actives**

Plan d'actions pour le développement des mobilités durables



L'entreprise participe aux **abonnements de transport public des salariés à hauteur de 50% de leur coût.**



L'entreprise souhaite mettre à disposition des salariés un à deux **Vélos à Assistance Electrique (VAE)** ou trottinette électrique pour les **déplacements professionnels.**



La prochaine gamme présentée aux salariés qui ont une **voiture de fonction** à renouveler sera composée de **voitures hybrides.**



Le **télétravail est en développement** chez Nacarat. Aujourd'hui, la totalité des salariés du site peuvent avoir recours au télétravail au moins un jour par semaine.

Le siège Lyon de Shift Consulting est situé au **66 rue de la Villette**, dans le 3^e arrondissement de Lyon. **80 salariés** sont présents sur le site.

Diagnostic mobilité – synthèse

◀ Diagnostic non communiqué.

Enjeux mobilité



Enjeux de sécurisation des mobilités actives (déplacement et stationnement)



Enjeux de développement des mobilités actives

Plan d'actions pour le développement des mobilités durables



L'entreprise participe aux **abonnements de transport public des salariés à hauteur de 50 % de leur coût.**



L'entreprise met en œuvre le **Forfait Mobilité Durable** à hauteur de 400€ par an.



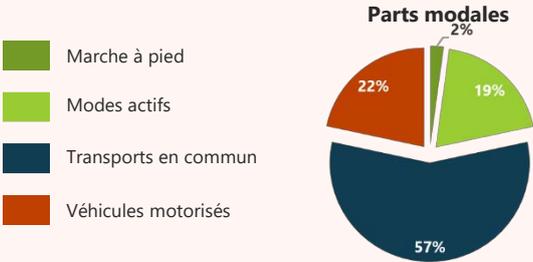
Le **télétravail est en développement.** Aujourd'hui, les salariés de Shift peuvent avoir recours au télétravail 2 jours par semaine.



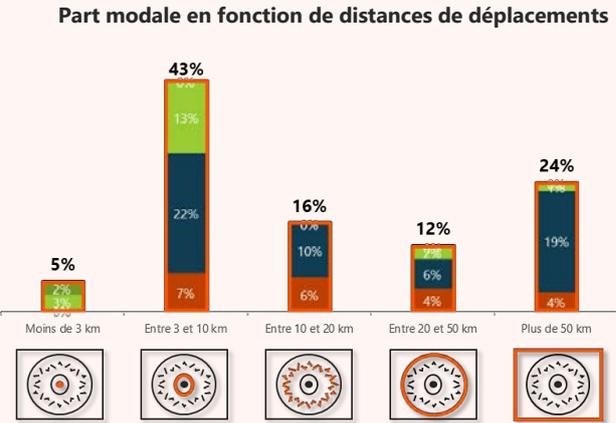
Shift participe au développement des modes actifs dans le cadre du **Challenge mobilité.**

Le siège de la SEPR est situé au **46 Rue Professeur Rochaix**, dans le 3^e arrondissement de Lyon. **250 salariés** sont présents sur le site de Lyon.

Diagnostic mobilité – synthèse



- La **part modale des TC** est de **57%** sur le site.
- Les **modes actifs** sont davantage utilisés sur des **trajets de moins de 10 km**.
- 68 répondant-es** à l'enquête. Taux de retour : **27%**



Enjeux mobilité



Enjeux de sécurisation des mobilités actives (déplacement et stationnement)

Plan d'actions pour le développement des mobilités durables



L'entreprise participe aux **abonnements de transport public des salariés à hauteur de 75 % de leur coût**.



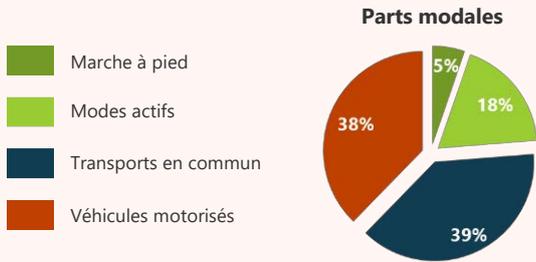
L'entreprise verse une Indemnité Kilométrique Vélo (IKV) pour les salariés qui viennent en vélo



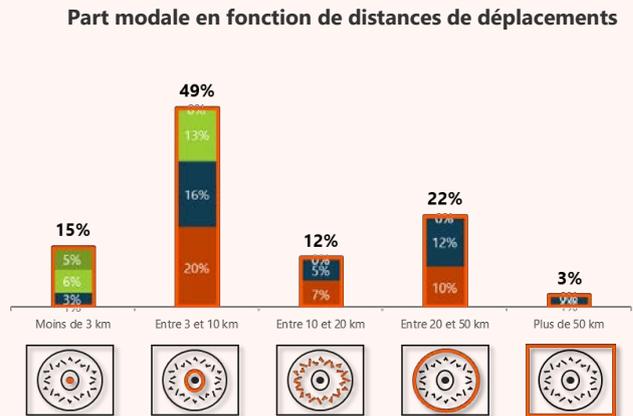
La SEPR met en place des **espaces de stationnement sécurisé pour les vélos et trottinettes**.

Le siège AURA de la Société d'Équipement et d'aménagement du Rhône et de Lyon (SERL) est situé au **4 Boulevard Eugène Deruelle**, dans le 3^e arrondissement de Lyon. **80 salariés** sont présents sur le site de Lyon.

Diagnostic mobilité – synthèse



- ▶ La **part modale des TC** est de **39 %** sur le site.
- ▶ Les **modes actifs** sont en majorité utilisés sur des distances allant de 3 à 10 km.
- ▶ **64 répondant-es** à l'enquête. Taux de retour : **80%**



Enjeux mobilité



Enjeux de promotion des transports en commun



Enjeux de développement des mobilités actives

Plan d'actions pour le développement des mobilités durables



L'entreprise participe aux **abonnements de transport public des salariés à hauteur de 50 % de leur coût.**



Un **partenariat avec Citiz** pour de l'autopartage est en cours. La SERL achète des cartes d'abonnement à disposition des salariés.



Le **télétravail est en développement.** Aujourd'hui, les salariés de la SERL peuvent avoir recours au télétravail 2 jours par semaine.



La SERL participe au développement des modes actifs dans le cadre du **Challenge mobilité.**



La SERL organise des **ateliers de gravage de vélo** (système d'immatriculation des vélos) pour sécuriser l'utilisation du vélo.



L'entreprise participe au développement des modes actifs avec des **ateliers d'essai de VAE.**



L'entreprise propose régulièrement aux salariés des **formations en faveur de la sécurité routière et de l'éco-conduite.**

Le siège Lyon de SNCF Réseau est situé au **78 rue de la Villette**, dans le 3^e arrondissement de Lyon. **70 salariés** sont présents sur le site.

Diagnostic mobilité – synthèse

◀ Diagnostic non réalisé

Enjeux mobilité



Enjeux de promotion des transports en commun



Enjeux de développement des mobilités actives

Plan d'actions pour le développement des mobilités durables



L'entreprise participe aux **abonnements de transport public des salariés à hauteur de 50 % de leur coût.**



La SNCF Réseau met en place des **espaces de stationnement sécurisé pour les vélos et trottinettes.**



Le **télétravail est en développement.** Aujourd'hui, les salariés de la SNCF Réseau peuvent avoir recours au télétravail 2 jours par semaine.



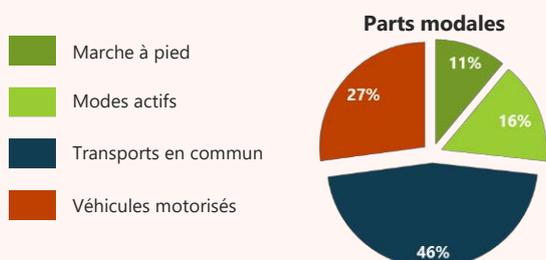
L'entreprise souhaite développer la possibilité pour les salariés de **travailler depuis un autre site de SNCF Réseau.**



La **flexibilité des horaires d'arrivée** est envisagée pour limiter la congestion des réseaux de déplacements en périodes de pointe.

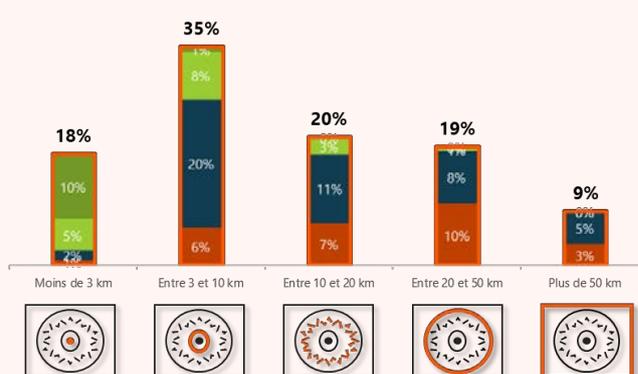
Le siège de Solvay Lyon est situé au **190 Avenue Thiers**, dans le 6^e arrondissement de Lyon. **600 salariés** sont présents sur le site de Lyon Part-Dieu.

Diagnostic mobilité – synthèse



- ▶ La **part modale des TC** est de **46 %** sur le site.
- ▶ Les véhicules motorisés sont en majorité utilisés sur des distances de plus de 10 km.
- ▶ **84 répondant-es** à l'enquête. Taux de retour : **14%**

Part modale en fonction de distances de déplacements



Enjeux mobilité



Enjeu de mutualisation du stationnement avec le déménagement prévu sur Silex²

Plan d'actions pour le développement des mobilités durables



L'entreprise participe aux **abonnements de transport public des salariés par des indemnités de transport en fonction des tranches de distances**.



Sur demande, Solvay offre aux cyclistes un **bon d'achat de 30 euros** pour des **équipements de sécurité / protection / entretien** vélo.



Solvay a doublé le nombre de places de **stationnement sécurisé pour les vélos et trottinettes au cours de l'année 2020**.



Des **douches et vestiaires** permettent aux salariés de se changer et favorisent l'utilisation des modes de déplacements actifs.



L'entreprise a développé la mobilité électrique en installant des **bornes de recharge pour les véhicules électriques**.



Un **kit « réparation »** est à disposition des cyclistes.



Le **télétravail est en développement**. Aujourd'hui, les salariés de Solvay peuvent avoir recours au télétravail 2 jours par semaine.



La **flexibilité des horaires d'arrivée** est envisagée pour limiter la congestion des réseaux de déplacements en périodes de pointe.



L'entreprise propose une **plateforme dédiée de covoiturage Solvay/BlueStar** sur le site de covoiturage du Grand Lyon.



Des **ateliers de sensibilisation** au partage de la route intégrant les bases de l'éco-conduite ont été organisés dans l'établissement pour la journée Sécurité.



Une **communauté Google interne** a été mise en place pour **échanges de conseils et de bonnes pratiques mobilité**.



La **newsletter hebdomadaire** permet de **sensibiliser à l'utilisation des vélos** en s'appuyant sur les lettres infos mensuelles de la Sécurité Routière de la Préfecture.

SYNTHÈSE DES ENJEUX : FAIRE VIVRE LE PMIE

Des enjeux partagés sur le quartier de la Part-Dieu

Les entretiens menés avec les entreprises participant à la démarche PMIE ont fait ressortir des **enjeux partagés** et des **problématiques communes**, sur lesquels un travail avec les entreprises sera à mener. Trois échelles d'enjeux sont remontées :



Echelle de la collectivité publique

Ex : aménagements de pistes cyclables, amélioration du stationnement Velo'v ou de la desserte en transports en commun)



Echelle de l'entreprise

Ex : installation de locaux vélos, de douches, d'une prime d'achat vélos



Echelle inter-employeurs

Ex : mutualisation du stationnement sécurisé vélo, échanges de bonnes pratiques et mutualisation de services

ENJEU A : Développer la pratique du vélo et prendre en compte son évolution

Le constat global est celui d'une très forte augmentation de l'utilisation du vélo pour les trajets domicile-travail depuis 2015, et en particulier depuis le déconfinement, notamment avec l'amélioration des conditions de déplacements cyclables et l'amélioration des conditions de stationnement. Toutefois, ces deux points constituent également les points susceptibles d'être améliorés pour faciliter la mobilité à vélo des salariés.

Quelques chiffres issus de l'enquête déplacement du Club, toutes entreprises confondues :

55% d'augmentation du nombre de déplacements en vélo sur la totalité du trajet recensés entre les enquêtes PDIE 2015 et PMIE 2020

35% des répondants pointent le manque de sécurité dans les déplacements en vélo

PLAN D'ACTION ASSOCIÉ

L'enjeu identifié est de **faciliter les conditions de déplacement en vélo pour se rendre à son travail**. Cela soulève des questions de sécurisation du déplacement entre le domicile et le lieu de travail et de sécurisation du stationnement vélo sur le lieu de travail. Les actions communes peuvent être :



DEVELOPPER LE STATIONNEMENT VELO SECURISÉ ET MUTUALISÉ

Pour offrir aux salariés qui souhaitent venir en vélo au travail, un espace de stationnement partagé et commun à plusieurs entreprises permettrait d'augmenter le nombre de places de stationnement vélo et réduirait les coûts de fonctionnement par entreprise.



METTRE EN PLACE DES DOUCHES ET VESTIAIRES PARTAGÉS

Certains salariés ne viendront pas au travail en vélo sans l'assurance qu'ils peuvent se rafraîchir en arrivant. Toutefois, certaines entreprises n'ont pas la possibilité d'installer de tels locaux : mutualiser des locaux de douches ou des abonnements à un espace qui en est pourvu permet d'encourager la pratique du vélo pour les trajets domicile – travail.



SENSIBILISER AUX BONNES PRATIQUES VELO

Pour encourager à la pratique du vélo dans les déplacements liés au travail, les entreprises peuvent se regrouper afin de partager leurs bonnes pratiques de sensibilisation sur la pratique du vélo (diffusion de kits vélo, communication affectée, etc.) et développer des plateformes inter-employeurs de partage de bonnes pratiques entre salariés et/ou entre employeurs.

ENJEU B : Réduire la place de la voiture individuelle

Le sujet du stationnement est fréquemment à l'agenda des entreprises : déménagement, réduction des coûts, etc. Pour une entreprise, supprimer ou réduire le stationnement prévu pour les voitures particulières, c'est prendre le risque de froisser les salariés motorisés, de créer un climat de tension au sein de l'entreprise. Cela contraint en effet certains salariés à des moyens de déplacements autres que la voiture individuelle, qu'ils n'ont pas choisis et qui leur sont peu pratiques.

Quelques chiffres issus de l'enquête déplacement du Club, toutes entreprises confondues :

20% des trajets domicile – travail sont réalisés en voiture particulière (*contre 16% en 2015*)

7% des répondants déclarent comme un motif de choix d'une voiture particulière la facilité de se garer sur son lieu de travail.

L'enjeu identifié est de faciliter le report modal vers des modes de déplacements durables en encourageant par exemple les salariés à laisser leur voiture dans un parking-relai ou à faire du covoiturage. Les actions communes peuvent alors être :

PLAN D'ACTION ASSOCIÉ

MUTUALISER LE STATIONNEMENT VOITURE ENTRE ENTREPRISES



La mutualisation du stationnement offre un levier pour diminuer de la part de déplacements en voiture et participe à la diminution d'émissions polluantes.

Concrètement, les entreprises participant à cette mesure trouvent un espace de stationnement, qui sera ensuite mutualisé entre toutes. Elles fixent ensuite un nombre maximal de places de stationnement voiture pour leurs salariés, en tenant compte des situations (distance au lieu d'habitation, contraintes, etc).

MUTUALISER LES FLOTTES DE VÉHICULES ENTRE ENTREPRISES



Pour faire diminuer l'empreinte carbone de chacune des flottes de véhicules d'entreprises, il est possible de mutualiser les flottes de véhicules entre employeurs. Chacun d'entre eux met en commun sa flotte de véhicules pour optimiser les charges et partager le coût écologique des flottes de véhicules d'entreprise.

FAIRE CONNAITRE LES SERVICES DE COVOITURAGE



Le covoiturage de proximité permet également de desservir des territoires peu denses, dans lesquels les transports en commun sont moins présents qu'en centre-ville. Les entreprises peuvent réaliser des actions de promotion communes pour renforcer le niveau de connaissance des services de covoiturage de proximité et ainsi participer au développement de la pratique auprès de leurs salariés.

ENJEU C : Développer le télétravail pour réorganiser les flux de déplacements



Le télétravail, organisation du travail privilégiée durant le printemps 2020 en raison de la crise sanitaire, a mis en évidence :

- ▲ L'opportunité que constitue **le télétravail de réorganiser les flux** de déplacements salariés
- ▲ Emanant des salariés, la **demande de pratiquer davantage de télétravail**

Quelques chiffres issus de l'enquête déplacement du Club, toutes entreprises confondues :

71% des répondants **souhaitent davantage télétravailler depuis le déconfinement**

41% des répondants envisageraient de **travailler depuis un autre site** que celui où ils travaillent actuellement (ou dans un espace de coworking) si cela leur permet de se rapprocher de leur domicile

PLAN D'ACTION ASSOCIÉ

L'enjeu identifié est de **développer le télétravail** pour agir sur les flux de déplacements et améliorer l'articulation des temps de vies pour les salariés. Les actions communes peuvent être :



MUTUALISER DES ESPACES DE TRAVAIL EN PÉRIPHÉRIE

Pour permettre aux salariés qui habitent loin de travailler depuis ce site, une convention pourrait alors être signée entre plusieurs entreprises et un local / espace de coworking situé en périphérie



©LDaniere



Thierry Fournier - Métropole de Lyon



**Club des entreprises de
Lyon Part-Dieu**



Adresse mail : contact@clubpartdieu.fr
Tél. : **04 37 72 42 96**

170 Avenue Thiers
69006 Lyon