

## **La mobilité, intérêt partagé des salariés et employeurs :**

### **Les avancées de la loi mobilités pour l'accès, le retour et le maintien dans l'emploi**

---

Les discussions engagées depuis les Assises nationales de la mobilité ont montré l'importance des déplacements liés au travail et à la formation.

Il est admis par tous que la mobilité est l'un des tous premiers déterminants dans un parcours d'insertion socioprofessionnelle, et donc un enjeu pour la cohésion sociale.

- 1 français sur 4 déclare avoir déjà refusé une offre d'emploi faute de solution de mobilités ;
- 41% des employeurs déclarent rencontrer des difficultés à embaucher faute de solutions de mobilité.

Lorsque dans 80% du territoire, c'est-à-dire hors des zones urbaines, il n'y a pas de solutions alternatives à la voiture individuelle proposée par les autorités publiques, le sentiment d'abandon est fort et alimente une colère exprimée actuellement au travers du mouvement des gilets jaunes.

Cette colère s'exprime sur le segment domicile-travail car très souvent, le déplacement pour motif « emploi » est celui qui structure les autres. Il est la colonne d'un parcours qui conduit, de la dépose de ses enfants à l'école le matin à l'arrêt pour faire des courses le soir, celui qui structure le trajet journalier de nombreux de nos concitoyens.

Ce constat emporte des responsabilités diverses :

- d'abord, des employeurs qui génèrent les besoins de déplacements nécessaires à leur activité ;
- des autorités publiques qui doivent chercher les solutions de mobilités partagées dans un souci de transition écologique de nos mobilités, en lien avec les employeurs ;
- des salariés eux-mêmes, pour lesquels identifier la solution au meilleur coût (faire du covoiturage, changer de véhicule...), qui est aussi souvent la plus durable, demande une implication forte car induit souvent des adaptations de comportements.

#### **1. Les employeurs, acteurs des mobilités de leurs salariés, en particulier en zones très denses**

Les employeurs agissent aujourd'hui principalement à deux titres en faveur de la mobilité de leurs salariés : au titre du financement et au titre de l'organisation des déplacements.

##### **a. La participation des employeurs au financement de la mobilité**

En Île-de-France et dans les autorités organisatrices (communes ou groupements de communes de plus de 10 000 habitants) qui ont institué le **versement transport**, les employeurs contribuent à la mise en place de service de transports collectifs.

Avec près de 8 Md€/an, le versement transport (VT), impôt assis sur la masse salariale des **employeurs d'au moins 11 salariés**, constitue la principale source de financement des transports en commun pour les AOM et en Île-de-France (métros, tramways, RER, bus et Transilien). Les employeurs publics assument 35 % du versement total. Cette somme est collectée pour moitié en Île-de-France et pour moitié dans environ 250 ressorts territoriaux, bénéficiant ainsi à 68 % de la population française sur 20 % du territoire. Entre 2016 et 2017, le VT prélevé a augmenté de 8,3 % en Île-de-France (en lien avec la mise en place du Pass Navigo à tarif unique) et de 2,4 % hors Ile-de-France (essentiellement du fait d'une évolution des bases, plus que des taux).

Par ailleurs, les employeurs apportent un soutien direct au salarié au travers de plusieurs dispositifs de **prise en charge des frais de mobilité** :

Solution	Soutien de l'employeur (sans charges sociales et défiscalisé)	Obligatoire/facultatif	Montant moyen pour les bénéficiaires	Zones concernées
Transport en commun ou vélo (libre-service)	Moitié de l'abonnement	Obligatoire	24€/mois	Zones très denses
Frais de carburant ou de recharge en dehors du travail	200 € maximum	Facultatif, très peu d'employeurs le mettent en œuvre	17€/mois	Zones peu denses et périurbaines
Vélo	200 € maximum (0,25c€/km)	Facultatif, très peu d'employeur le mettent en œuvre	16€/mois	Toutes zones
Recharge électrique au travail	Sera exonérée de charges sociales et défiscalisé par arrêté	Facultatif	5 €/mois	Zones peu denses et périurbaines

Le Gouvernement a proposé dans le projet de loi de finances pour 2019 de permettre dès le 1<sup>er</sup> janvier un soutien sans charges sociales et défiscalisé au passager venant en covoiturage, dans la limite de 200€/an.

De fait, que ce soit par le VT ou la prise en charge d'une partie des frais de mobilité, **le soutien des employeurs est plus marqué dans les zones très denses**. Il est le plus faible, de par le cadre législatif notamment, dans les zones moins denses, où 50 % des salariés prenant leur voiture font plus de 10 km pour se rendre au travail, et 25 % plus de 20 km. Cette situation peut apparaître injuste pour les salariés concernés.

#### b. La participation des employeurs à l'organisation de la mobilité

Par ailleurs, depuis 2015 la loi de la transition énergétique pour la croissance verte (art. 51) précise le contenu des **plans de mobilité** et dispose que, dans le périmètre d'un Plan de Déplacement Urbain (PDU), toutes les entreprises regroupant plus de 100 salariés sur un même site doivent élaborer un Plan De Mobilité (PDM) au 1<sup>er</sup> janvier 2018 pour améliorer la mobilité de son personnel et encourager l'utilisation des transports en commun et le recours au covoiturage.

Leur réalisation est en deçà des espérances, malgré les efforts de sensibilisation et de mobilisation de nombreux acteurs (Ademe, GART, FAPM, CCI...), et le fait que ce peut être un sujet positif du dialogue social dans l'entreprise.

➔ Comment les entreprises peuvent-elles mieux se saisir de cet outil ?

➔ Quel rôle peuvent jouer les AOM pour accompagner les employeurs ?

Par ailleurs, ces plans sont très peu intégrés au processus de travail des entreprises et leur champ d'application est limité puisqu'ils ne concernent pas les employeurs publics, et sont obligatoires pour les seules entreprises situées dans les grandes agglomérations (avec un PDU obligatoire soit une agglomération de plus de 100 000 habitants, ou un PDU volontaire).

Or, dans les zones moins denses, penser la mobilité à l'échelle des besoins, singulièrement dans les entreprises ou inter-entreprises paraît essentiel à l'émergence de solutions.

➔ Comment faire des plans de mobilité un thème régulier du dialogue social ?

De nombreux exemples, que le plan de mobilité soit obligatoire ou non, montrent tout l'intérêt pour l'employeur et les salariés de telles dynamiques :

- le plan de mobilité mis en place par le Port autonome de Strasbourg pour toute la zone d'activité portuaire a par exemple permis de contourner la nécessité d'avoir un permis de conduire pour les recruteurs de la zone, grâce au développement du covoiturage, du vélo et un travail avec l'AOM pour la desserte en transports en commun. C'est aussi moins de foncier mobilisé pour des places de parking ;
- l'implication de l'entreprise pour développer le covoiturage courte distance permet d'aller dans certains cas à des taux de covoiturage allant jusqu'à 20 % : 1/5 des salariés divisent ainsi leur coût de transports par au moins deux ;
- certaines entreprises ont une politique vélo très active (soutien au salarié, stationnement vélo...) amenant à des taux d'usage du vélo dépassant les 10 % même en dehors des métropoles, le vélo étant économe, durable, et bon pour la santé de ses usagers.

## 2. Le projet de loi Mobilités au service de l'amélioration des mobilités pour l'accès, le retour et le maintien dans l'emploi

La priorité du Gouvernement en matière de mobilité des personnes est de **permettre l'émergence de solutions, au plus près des besoins, alternatives à l'usage individuel de la voiture lorsque cela est possible, et sinon d'accompagner le renouvellement des véhicules par des véhicules plus économes en carburant et plus propres.**

Les dispositifs de **soutien au renouvellement des véhicules** ont été renforcés, comme annoncé par le Premier ministre. La prime à la conversion des véhicules, de 1000€ pour les ménages imposables et 2000€ pour les ménages non imposables est doublée en 2019 pour les ménages non imposables, qu'ils soient gros rouleurs à cause de leur activité professionnelle (situé à plus de 30 km de leur travail pour les salariés et ou réalisant plus de 12 000 kilomètres par an dans le cadre de leur activité professionnelle pour les indépendants) ou que leurs revenus les situent dans les deux premiers déciles. La prime est par ailleurs augmentée pour les véhicules neufs et d'occasion électrique et hybrides rechargeable (2500€/5000€), à laquelle s'ajoute le bonus de 6000 € pour les véhicules électriques neufs.

➔ **Comment les territoires et les entreprises peuvent-ils aider les salariés à se saisir des outils existants et à les rendre plus opérationnels ?**

Le projet de loi Mobilités apporte plusieurs conséquences directes pour les entreprises et leurs salariés :

- 1) Le projet de loi Mobilités **encourage et facilite l'exercice de la compétence mobilité en privilégiant l'échelle intercommunale** qui permet de mutualiser les moyens et en incitant les EPCI des zones peu denses à offrir des solutions plus adaptées à ces territoires et moins coûteuses que les transports publics réguliers. Par ailleurs, à l'échelle de bassins de mobilité, la loi Mobilités conduira à une coordination des acteurs publics des mobilités pour des offres mieux coordonnées et optimisées. Ce **schéma participera à renforcer l'attractivité des territoires concernés grâce à l'émergence de solutions de mobilités.**
- 2) Le projet de loi Mobilités vise à **mieux encadrer les évolutions du versement Transports.** L'objectif est **d'associer les entreprises à la définition de l'offre** et d'assurer ainsi qu'elles bénéficient **d'un service en lien avec la contribution qu'elles versent** :
  - ✓ Elle prévoit la mise en place d'un **comité des partenaires** associant les représentants des entreprises qui sera obligatoirement consulté préalablement à toute évolution de l'offre, des tarifs et du VT.

- ✓ Dans un souci d'équité, elle permet que dans les territoires économiquement plus fragile, **ce VT soit modulé au sein d'un même syndicat mixte** pour tenir compte de la densité et de la capacité contributive de ces territoires.
- ✓ Enfin, des dispositions pourraient être envisagées pour **prévenir l'utilisation du VT à des fins de gratuité par les AOM**. Elles sont à discuter avec les représentants des employeurs et des AOM.

Ces éléments visent à renforcer l'équité du versement transport en assurant un juste équilibre entre contributeurs (employeurs, usagers, contribuables) au financement des transports en commun et à conforter le lien entre le prélèvement supporté par les employeurs et le service apporté à leurs salariés.

➔ **Comment assurer ce juste équilibre pour les AO qui proposent des offres plus souples que des services réguliers (covoiturage, autopartage, transport à la demande) et ne pourront donc pas prélever de VT ?**

- 3) Par ailleurs, le projet de loi Mobilités porte une attention particulière aux publics fragiles parmi lesquels les personnes en recherche ou dans le maintien à l'emploi, les jeunes en formation pourront se voir offrir des solutions de mobilités adaptées à leur situation personnelle. La loi Mobilités inscrit explicitement le **soutien aux dispositifs de mobilité solidaire** dans les compétences des AOM. **Cette disposition pourrait être complétée par la mise en place d'une coordination au niveau local (bassins de mobilité) de l'ensemble des politiques de mobilité solidaires des différents acteurs territoriaux.**
- 4) En outre, la **programmation des infrastructures** permettra **d'améliorer les déplacements quotidiens**, ferroviaires ou routiers, en investissant massivement sur l'entretien des réseaux et sur la réalisation de véritables RER dans les métropoles de province. Le plan de désenclavement routier permettra par ailleurs d'apporter de nombreuses améliorations de sécurité dans de nombreux territoires et augmentera leur attractivité. Elle permettra d'améliorer également les déplacements tant motorisés que collectifs. La programmation pose des perspectives pluriannuelles pour les entreprises de travaux publics et crée une visibilité importante ainsi que des perspectives de marchés et emplois.

Le projet de loi Mobilités prévoit également de nombreuses **avancées bénéfiques pour les entreprises** dans le domaine des nouvelles mobilités, ainsi que des mobilités actives et partagées :

- 5) Le **forfait mobilité durable** sera créé permettant aux employeurs de **verser jusqu'à 400€ par an, sans charges ou impôts**, aux salariés ayant recours au vélo ou au covoiturage pour leurs déplacements domicile-travail. (Le PLFSS 2019 prévoit d'ores-et-déjà la mise en place d'un forfait covoiturage volontaire jusqu'à 200 € par an)

➔ **Peut-on prévoir un niveau minimal de soutien pour tous les salariés qui recourent aux mobilités partagées ou actives (covoiturage, vélo) ? Faut-il étendre le dispositif aux conducteurs offrant des places de covoiturage ? Faut-il prévoir un dispositif exceptionnel de soutien dans l'attente du déploiement de ces solutions ?**

- 6) Des outils seront donnés aux autorités organisatrices pour **développer le covoiturage** :
  - ✓ En plus de soutenir les plateformes de covoiturage, elles pourront subventionner les conducteurs ou les passagers ;
  - ✓ Possibilités de réserver des places pour le covoiturage sur le domaine public ;

✓ Autorisation de voies réservées au covoiturage

Des travaux sont par ailleurs engagés pour construire une preuve de covoiturage. Tous les outils seront ainsi en place, l'enjeu est de les déployer sur tout le territoire avec les AOM et les employeurs.

- 7) **L'ouverture des données de l'offre de mobilité** sera mise en œuvre de façon opérationnelle sur tout le territoire d'ici fin 2021 au plus tard en imposant l'ouverture des données en temps réel. Des services d'information multimodale devront être déployés sur tout le territoire : ceci facilitera le développement de services nouveaux en alternative à la voiture individuelle.
- 8) Le projet de loi Mobilités décline les mesures législatives du **Plan vélo et mobilités actives** qui vise à tripler l'usage du vélo, notamment celles pour lutter contre le vol de vélo : marquage des vélos et stationnement vélo en gares et dans les pôles multimodaux.
- 9) Le développement de **navettes autonomes** pourra se faire en direction des pôles générateurs de trafics comme les pôles économiques d'ici 2020 à 2022.