



# LIVRE BLANC : ENCOURAGER LE DÉPLOIEMENT DE L'ÉCOMOBILITÉ EN ENTREPRISE



*“opinionway*

☐	<b>Qui sommes-nous ?</b>	4
☐	<b>Objectif du livre blanc et méthodologie</b>	5
☐	<b>En préambule</b>	6
☐	<b>1.L'état des lieux</b>	7
■	<b>1.1 Les initiatives des entreprises en matière de mobilité</b>	8
●	Des entreprises qui jouent la carte de l'incitation	8
●	Néanmoins une mise en œuvre qui demeure lente	9
●	Des freins importants et sources d'inhibition	10
■	<b>1.2 La mobilité du point de vue des utilisateurs</b>	11
●	Une réalité multiple	11
●	Voiture, marche à pied et transports : le tiercé de tête	11
●	Les insuffisances des transports collectifs : justification N°1 de l'utilisation de la voiture	12
■	<b>1.3 Le point de vue des collectivités territoriales et de l'Etat</b>	14
●	Une prise de décision et un déploiement des politiques hétérogènes	14
●	Une connaissance et une visibilité limitées des solutions d'écomobilité	14
●	La perception d'un manque d'accompagnement de la part de l'Etat	15
☐	<b>2.Les principaux enseignements</b>	16
■	<b>2.1 Un alignement inégal des parties prenantes sur la vision, les bénéfices et la mise en œuvre</b>	17
●	Des parties prenantes conscientes de l'enjeu mais qui se reposent beaucoup sur les autres	17
●	Des entreprises et des salariés presque alignés sur les bénéfices de l'écomobilité....	17
●	... Mais des salariés qui ne perçoivent souvent pas l'écomobilité comme un sujet important pour leur entreprise	18

■	<b>2.2 Des intentions encourageantes, mais assez peu suivies d'effets concrets</b>	<b>19</b>
●	Des salariés ayant l'intention de diminuer l'usage de la voiture	19
●	Néanmoins des freins liés aux conditions inégales d'accès aux ressources et aux lieux d'habitation	19
●	Au final un bilan en demi-teinte pour les entreprises et les salariés	20
■	<b>2.3 Des initiatives trop isolées en manque de cadre et d'objectif</b>	<b>22</b>
●	Une convergence des entreprises et des salariés sur l'efficacité théorique des mesures à déployer	22
●	Mais des mises en place lentes et de nombreuses initiatives qui restent à l'état de projet	23
●	Quand elles sont mises en place, des initiatives plutôt bien perçues en termes d'efficacité	24
□	<b>3. Quelles solutions pour éviter le piège du triangle de l'inaction ?</b>	<b>26</b>
■	<b>3.1 La nécessaire impulsion structurée et lisible.</b>	<b>27</b>
●	Une simplification et une uniformisation nécessaires de l'ensemble des dispositifs législatifs existants	27
●	Les leviers communs aux différents dispositifs	31
●	Les leviers d'optimisation propres à chaque dispositif	32
■	<b>3.2 Un besoin de méthode et de cadre pour une efficacité optimale</b>	<b>35</b>
●	Définir les principes directeurs et le cadre d'une politique d'écomobilité	35
●	Dresser un état des lieux de la spécificité de chaque organisation et des salariés	36
●	Répertorier les solutions susceptibles de répondre à cette spécificité	37
●	Embarquer les parties prenantes dans la construction et l'adoption de solutions	38
●	Politique des petits pas ou « Big Bang » : toutes les options sont ouvertes	39
●	Structurer un pilotage complet : gouvernance, outils, suivi des actions et indicateurs	40
□	<b>Conclusion</b>	<b>41</b>

# Qui sommes-nous ?

- Créé en 2019, ECOMOB.club est une communauté en ligne réunissant 500 décideurs d'entreprises et d'administrations de différents secteurs d'activité sur le thème de l'écomobilité.
- Elle a pour objectif de mobiliser les différents acteurs de la mobilité afin de répondre à la transition énergétique et aux enjeux de décarbonisation du secteur des transports.
- Elle permet à ses membres, à travers ses études et publications :
  - D'échanger librement sur la mobilité, ses enjeux, et sur les freins et leviers à son adoption,
  - D'accompagner le changement et d'influer sur les décisions,
  - D'échanger et de comparer les bonnes pratiques,
  - De suivre l'actualité.
- Nos partenaires sont :



- 2ème groupe autoroutier en France
- Près de 30% du réseau concédé français
- + de 21 millions de clients par an
- 2 560 km d'autoroutes
- 3 300 collaborateurs engagés pour la sécurité et pour les mobilités
- Desserte de l'axe Paris-Lyon et connexion de pôles d'activités au cœur de l'Europe occidentale



Kisio contribue à fournir un service de qualité aux acteurs de la mobilité qui conçoivent et organisent les déplacements sur les territoires. L'engagement des équipes Kisio, c'est aider les hommes et les femmes à se déplacer, se retrouver, voyager et rendre les territoires accessibles. Le tout, en alliant une grande dose de passion, d'innovation et de responsabilité sociétale.



Mobility Management Company indépendante, Corporate Mobilities aide les entreprises à définir et déployer des stratégies de mobilité durables. L'expertise «multi-mobilités» (Voyage d'affaires, flotte automobile et déplacement du quotidien) de Corporate Mobilities garantit des politiques de mobilités plus économiques, écologiques et respectueuses des collaborateurs avec un impact positif en matière de RSE. Les solutions reposent sur une mise en commun exclusive de data science, de sciences comportementales et d'une maîtrise approfondie du secteur de la mobilité.



Nelson donne aux entreprises les moyens d'atteindre des objectifs ambitieux de décarbonation de leur flotte automobile et de se conformer à la loi, sans mettre en péril leur activité quand elle repose sur des déplacements motorisés.



SNCF Connect & Tech, filiale de SNCF Voyageurs, leader du numérique et du e-commerce français dans le secteur des mobilités, a pour ambition d'innover pour rendre accessible à tous les mobilités durables.

- Rappel de l'historique de toutes les études et des interventions d'ECOMOB.club :
  - Perception et enjeux de l'écomobilité (2019, 2021)
  - Solutions déjà déployées et planification de déploiement à court, moyen et long termes (2019)
  - Profil des entreprises en matière d'écomobilité (2020)
  - Impact de la Covid 19 sur les actions d'écomobilité (2020)
  - Loi LOM et NAO (2020, 2021)
  - Gestion des flottes et mobilité professionnelle (2021)
  - Forfait Mobilités Durables (2021)
  - Etude de fond sur la perception des enjeux, LOM, l'évolution des flottes (2022, 2023)
  - Benchmark de solutions et test lors de focus groupes (2022)
  - Mobilité et sobriété énergétique (2022)
  - Etude miroir auprès des différentes parties-prenantes : entreprises, collectivités, salariés (2023)

# Objectif du livre blanc et méthodologie

Alors que les transports se positionnent en France comme le premier émetteur de gaz à effet de serre (130,5 millions de tonnes d'équivalents CO2 en 2022 et 32% des émissions (1)), ce livre blanc a pour triple objectif de :

1. Dresser un état des lieux du déploiement de l'écomobilité au niveau des entreprises et de leurs collaborateurs ainsi qu'au sein de la sphère publique (gouvernement et collectivités territoriales),
2. Tirer les enseignements de ces constats et tenter de comprendre les leviers et freins à un déploiement
3. Fournir des solutions concrètes et opérationnelles aux entreprises, à leurs collaborateurs et à la sphère publique pour déclencher une véritable accélération de l'écomobilité.

Les ressources utilisées pour ce livre blanc sont constituées :

Des différentes études réalisées par ECOMOB.club auprès des entreprises utilisatrices de mobilités et de leurs salariés, des fournisseurs de solutions de mobilité et des services publics,  
Des contributions des souscripteurs d'ECOMOB.club,  
De communications, articles et études diverses.

Dans ce livre blanc, l'écomobilité s'entend comme la capacité à repenser les déplacements des collaborateurs afin de :

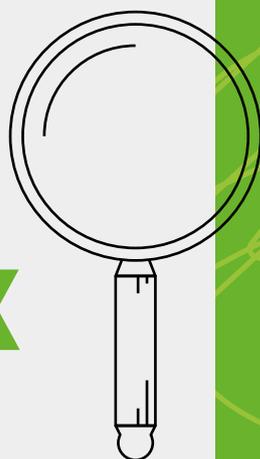
Limiter le recours à la "voiture solo",  
Utiliser des modes de transports économes en énergie, en CO2,  
Privilégier les transports collectifs et les modes partagés,  
Limiter le nombre de déplacements,  
Rester actif (marche à pied, vélo...),

# En préambule

- **La mobilité professionnelle s'inscrit aujourd'hui dans un contexte favorable :**
  - d'initiatives politiques qui ambitionnent de simplifier la mobilité quotidienne et de la rendre plus abordable et écologique (loi d'Orientation des Mobilités et loi Climat et Résilience),
  - d'entreprises qui sont exposées aux sujets d'écoresponsabilité et de plus en plus conscientes des enjeux,
  - de salariés attentifs aux bénéfices qu'ils peuvent tirer de ces évolutions sur leur santé, leur impact carbone et leur pouvoir d'achat.
- **Cependant, malgré ce contexte positif, l'écomobilité continue à faire face à de nombreux enjeux qui freinent son développement, parmi lesquels :**
  - Un cadre légal et fiscal complexe et mouvant,
  - Des infrastructures insuffisantes et/ou non-adaptées,
  - Une gamme de services encore trop réduite ou complexe à utiliser,
  - Un management du changement complexe à opérer.
- **En outre, un écart notable persiste dans l'alignement et la coordination entre les différentes parties prenantes (Etat, collectivités territoriales, entreprises, collaborateurs). Cela fait courir le risque de voir émerger un "triangle de l'inaction", tel que décrit par Pierre Peyretou (2). Selon ce modèle, chaque acteur principal – pouvoirs publics, entreprises et salariés – attend de l'autre une initiative, entraînant ainsi un immobilisme dans ses propres actions.**

Dans ce contexte, il nous semblait impératif de suggérer des solutions à la fois dans la méthode, le contenu des actions, le dialogue et la coordination entre les parties. Ceci en capitalisant sur l'expertise de notre club pour contribuer positivement au développement de l'écomobilité en entreprise. Il s'agit là du principal objectif de ce livre blanc.

# 1. L'état des lieux



Nous dressons dans cette partie un état des lieux de l'action et des initiatives des 3 grandes parties-prenantes : entreprises, collaborateurs et pouvoirs publics.



# 1.1

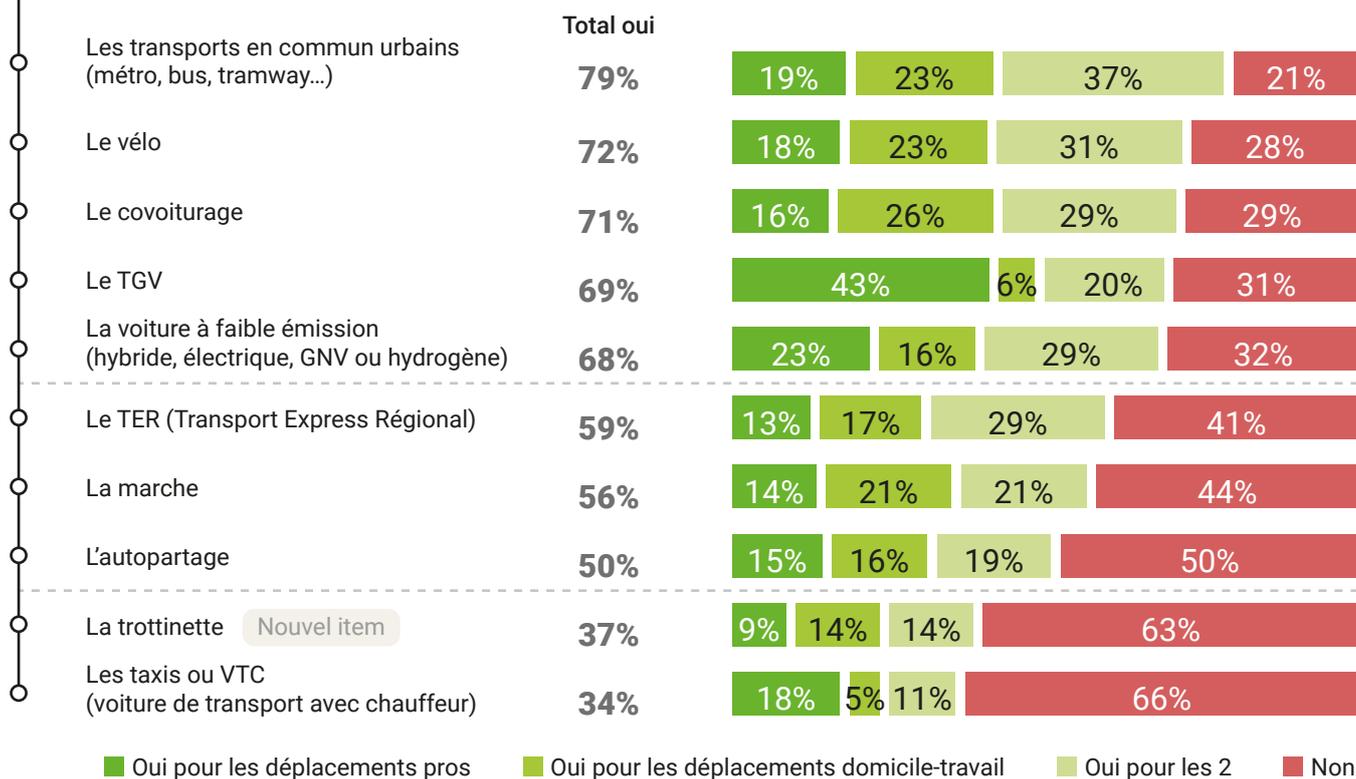
## Les initiatives des entreprises en matière de mobilité

### ■ Des entreprises qui jouent la carte de l'incitation

Les entreprises interrogées par ECOMOB.club en mai 2023 déclarent encourager principalement 5 modes de transport (3):

- Les transports en commun pour 79% d'entre elles,
- Le vélo pour 72%,
- Le covoiturage pour 71%,
- Le TGV pour 69%
- La voiture à faible émission pour 68%.

Diriez-vous que votre organisme encourage l'usage de chacun des moyens de transport suivants ?



Ces incitations sont principalement à mettre à l'actif des entreprises de plus de 250 salariés.

Ainsi, 82% des entreprises de 250 à 999 salariés ont mis en place des incitations à l'usage des transports en commun vs 70% pour les petites.

Il en va de même pour l'incitation à l'usage du vélo (82% pour les entreprises de plus de 250 à 999 employés vs. 62% pour les plus petites).

Diriez-vous que votre organisme encourage l'usage de chacun des moyens de transport suivants ?

	% Total	Région		Secteur			Taille salariale		
		Ile-de-France	Province	Industrie	Services	Autres secteurs	Moins de 250 salariés	250 à 999 salariés	1000 salariés et plus
<b>Total Oui</b>	159	64	95	48	58	53	53	49	57
déplacements professionnels, domicile/travail ou les deux									
Les transports en commun urbains <small>métro, bus, tramway...</small>	79%	87%	73%	69%	83%	83%	70%	82%	84%
Le vélo	72%	75%	70%	58%	76%	81%	62%	82%	74%
Le covoiturage	71%	62%	77%	67%	69%	77%	66%	71%	76%
Le TGV	69%	81%	60%	69%	67%	70%	55%	73%	77%
La voiture à faible émission <small>(hybride, électrique, GNV ou hydrogène)</small>	68%	77%	62%	58%	67%	77%	55%	73%	75%
Le TER (transport express régional)	59%	69%	53%	44%	67%	64%	49%	69%	59%
La marche	56%	59%	55%	44%	67%	57%	60%	55%	54%
L'autopartage	50%	50%	50%	46%	50%	53%	41%	49%	58%
La trottinette	37%	39%	36%	19%	43%	47%	21%	49%	42%
Les taxis ou VTC (voiture de transport avec chauffeur)	34%	38%	32%	37%	34%	30%	25%	43%	35%

Note de lecture : les fonds vert et rouge indiquent une différence significative d'une cible par rapport à une autre. Par exemple, les organismes de moins de 250 salariés incitent moins à l'autopartage que les entreprises de 1000 salariés et plus

En matière de secteurs, les services sont, par rapport à l'industrie, les secteurs qui encouragent le plus les moyens de transport écoresponsables avec des écarts souvent supérieurs à 10 points entre ces types d'activité.

Ainsi l'usage des transports en commun est encouragé dans 83% des entreprises de services contre 69% dans l'industrie. Il en va de même pour le vélo (76% vs 58%). Un constat qu'il convient toutefois de nuancer compte-tenu des localisations souvent plus excentrées des usines.

Des écarts importants existent également entre l'Ile-de-France et les régions, surtout en matière d'incitation au transport ferroviaire et à la voiture à faible émission alors que le covoiturage est davantage encouragé en province.

## Néanmoins une mise en œuvre qui demeure lente

40% des entreprises que nous avons interrogées déclarent ne pas avoir encore initié de politique d'écomobilité - hors télétravail (4).

Certaines mesures tendent à se généraliser mais le mouvement est très progressif même pour les plus emblématiques d'entre elles :

Le télétravail est déployé dans 50% des entreprises et en projet dans 21% (Rappel toutefois : toutes les entreprises ne sont pas en mesure de déployer du télétravail), Les politiques de voyages qui privilégient le train au détriment de l'avion sont en place dans 38% des entreprises, et en projet dans 30%, 37% des entreprises remboursent les abonnements aux transports en commun au-delà de l'obligation légale de 50%, 28% prévoient de le faire, Enfin 36% des entreprises déclarent limiter leurs déplacements professionnels, 28% prévoient de le faire.

D'autres semblent émerger mais restent adoptées par moins de 30% des entreprises à date :

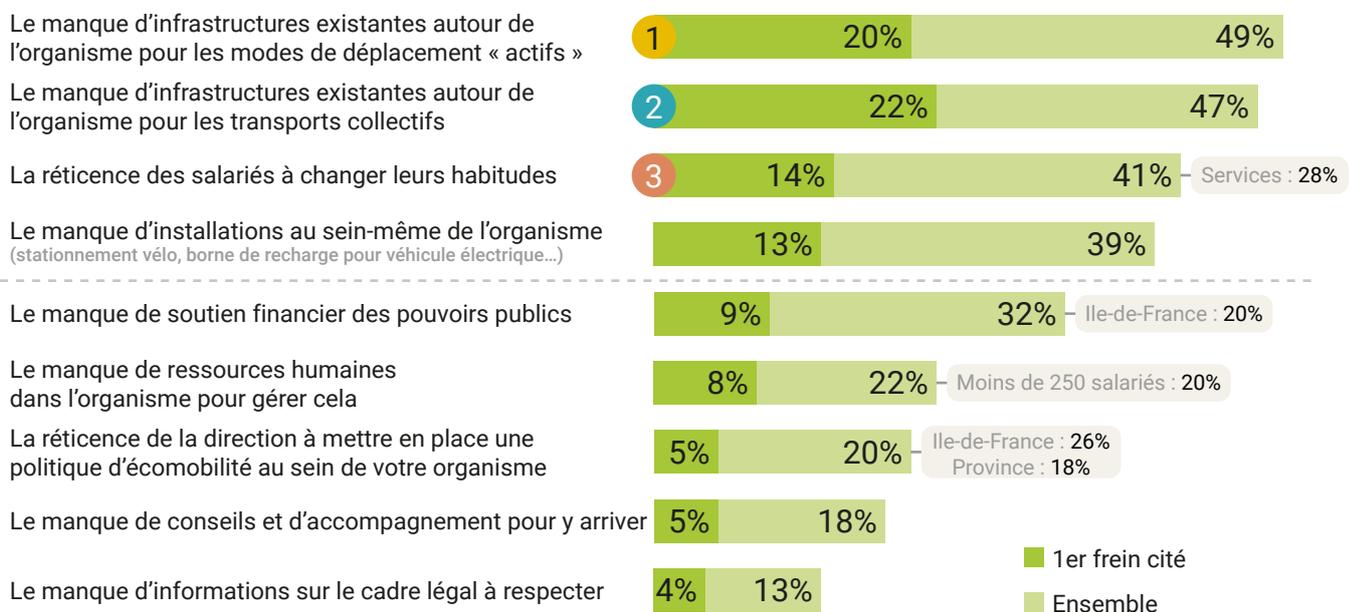
- L'indemnisation kilométrique lors de l'utilisation de modes 'actifs' (vélos, rollers, trottinettes, marche...),
- La mise à disposition d'une application dédiée mobilité pour les salariés,
- La mise en place de défis, compétitions internes pour inciter les salariés à changer de comportement.

## Des freins importants et sources d'inhibition

Les entreprises perçoivent le manque d'infrastructures comme étant le premier frein au déploiement de l'écomobilité (4). Un avis qui rejoint celui des salariés comme nous le verrons plus loin.

- 49% considèrent que les infrastructures sont insuffisantes pour le développement des transports actifs,
- 47% considèrent qu'elles sont insuffisantes pour le développement des transports collectifs.

Et toujours selon vous, quels sont ou seraient les 3 principaux freins auxquels votre organisme peut être confronté dans le cadre du développement de l'écomobilité ?



Après les problématiques d'infrastructures, la réticence au changement des salariés est considérée par les entreprises comme le frein le plus important. Ce point est cité par 41% des entreprises interrogées.

# 1.2

## La mobilité du point de vue des utilisateurs

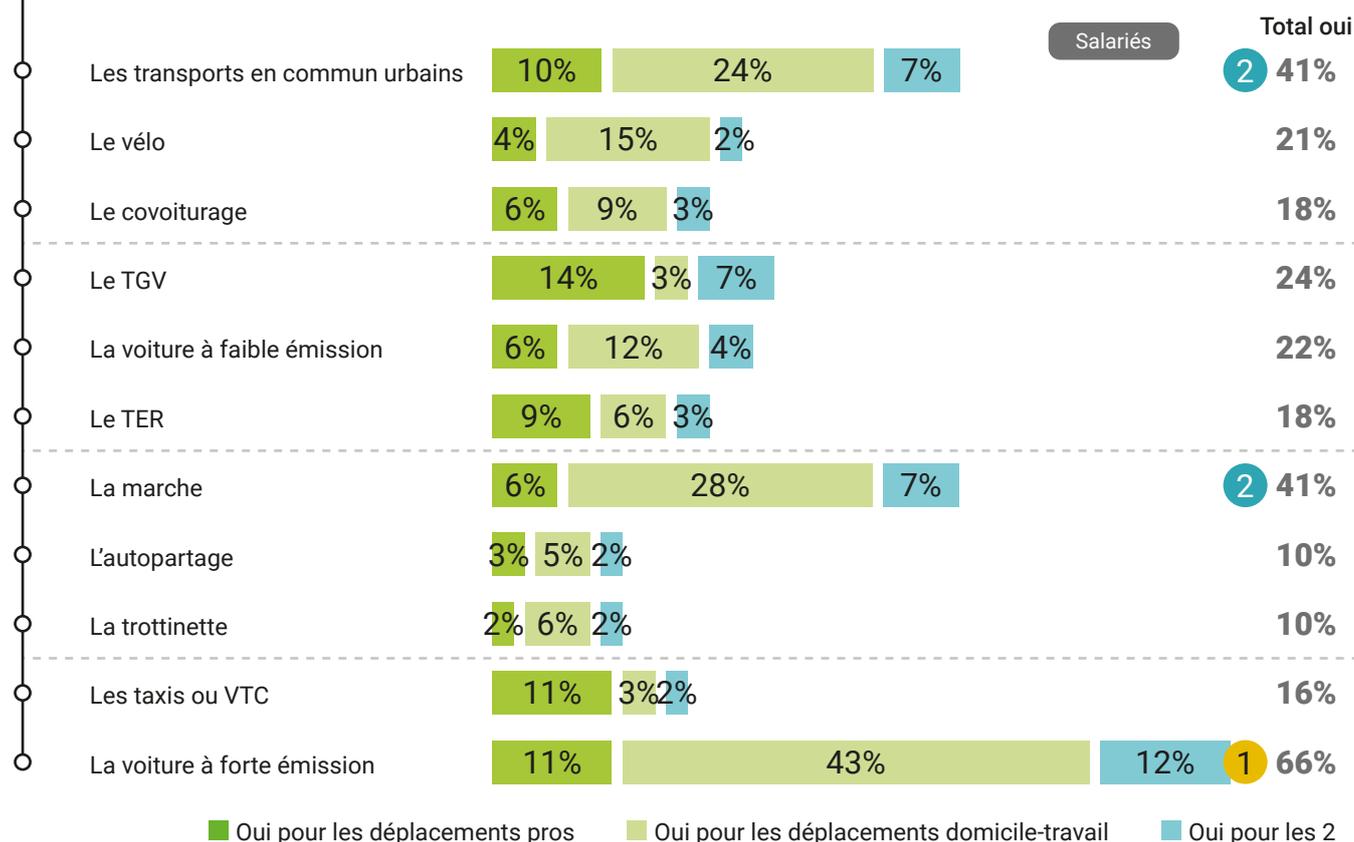
### ■ Une réalité multiple

- Les déplacements domicile-travail sont :
  - Inférieurs à 10 km pour 35% des salariés interrogés (4).
  - Selon une étude OpinionWay pour FreeNow d'avril 2023 (5), ce pourcentage se situe à 43% en Ile-de-France,
  - Compris entre 10 et 39 km pour 56%,
  - Supérieurs à 40 km pour 9%.
- Ces différentes distances renvoient à des problématiques variées pour les collaborateurs concernés entre mobilités douces plus adaptées aux courtes distances et multimodalité/intermodalité à encourager pour les longues distances.

### ■ Voiture, marche à pied et transports : le tiercé de tête

- La voiture, citée dans 66% des usages professionnels (4), se positionne, de loin, comme le moyen de transport numéro 1.
- Elle est suivie à parts égales par la marche et les transports en commun (dont le train), tous les 2 cités à hauteur de 41%.

● Et toujours selon vous, quels sont ou seraient les 3 principaux freins auxquels votre organisme peut être confronté dans le cadre du développement de l'écomobilité ?



Ces données “macro” méritent une analyse plus détaillée.  
En effet on peut relever quelques différences significatives :

Entre l'Ile-de-France et le reste du territoire,  
Entre les entreprises de différentes tailles. En effet, les salariés des entreprises de plus petite taille (effectif compris entre 50 et 199) ont des usages plus variés et multiples que ceux des entreprises plus grandes (effectif supérieur à 200) :

- Un usage de la voiture supérieur de 15 points (74% pour les salariés d'entreprises avec un effectif compris entre 50 et 199 vs 59% pour les salariés d'entreprises ayant un effectif supérieur à 200),
- Un écart aussi de plus de 10 points pour le vélo, le covoiturage et l'autopartage.  
Pour rappel, le covoiturage consiste à partager son véhicule avec d'autres passagers, alors que l'autopartage consiste à mettre à disposition un véhicule de société à ses collaborateurs, dont l'usage devient donc partagé.

### Utilisez-vous les moyens de transports suivants dans le cadre de votre travail ?

#### Total Oui

déplacements professionnels, domicile/travail ou les deux

- La voiture à forte émission (diesel, essence)
- Les transports en commun urbains (métro, bus, tramway...)
- La marche
- Le TGV
- La voiture à faible émission (hybride, électrique, GNV ou hydrogène)
- Le vélo
- Le TER (transport express régional)
- Le covoiturage
- Les taxis ou VTC (voiture de transport avec chauffeur)
- La trottinette
- L'autopartage

	% Total	Région		Secteur		Taille salariale		
		Ile-de-France	Province	primaire, industrie et construction	tertiaire	De 50 à 199 salariés	De 200 à 999 salariés	1000 salariés ou plus
Base	635	173	462	179	456	162	218	253
La voiture à forte émission (diesel, essence)	66%	52%	70%	74%	62%	74%	59%	66%
Les transports en commun urbains (métro, bus, tramway...)	41%	67%	33%	36%	44%	43%	40%	41%
La marche	41%	55%	37%	32%	45%	44%	48%	38%
Le TGV	24%	29%	23%	29%	23%	30%	16%	26%
La voiture à faible émission (hybride, électrique, GNV ou hydrogène)	22%	27%	20%	26%	20%	27%	21%	20%
Le vélo	21%	17%	23%	20%	22%	29%	19%	20%
Le TER (transport express régional)	18%	20%	18%	21%	17%	24%	16%	17%
Le covoiturage	18%	13%	20%	19%	18%	32%	15%	15%
Les taxis ou VTC (voiture de transport avec chauffeur)	16%	21%	14%	17%	15%	22%	12%	15%
La trottinette	10%	11%	10%	11%	10%	20%	6%	9%
L'autopartage	10%	9%	10%	9%	10%	23%	5%	7%

Note de lecture : les fonds vert et rouge indiquent une différence significative d'une cible par rapport à une autre. Par exemple, les salariés d'entreprises de 50 à 199 salariés et de 1000 et plus utilisent plus le TGV que ceux d'entreprises de 200 à 999 salariés.

### Les insuffisances des transports collectifs : justification N°1 de l'utilisation de la voiture

Le terme “insuffisances” se réfère à différents critères (4) :

1. Le temps de trajet, cité par 39% des salariés comme explication de l'utilisation de la voiture,
2. Le manque d'infrastructures, cité à 32 %,
3. L'imprévisibilité, cité à 30%.

- Là encore, la comparaison Ile-de-France vs reste du territoire révèle des spécificités territoriales marquées.  
L'imprévisibilité est un critère plus déterminant pour l'Ile-de-France (42%), que pour la province (27%). L'émergence de nombreuses applications d'itinéraire comme Sncf Connect, Rapt et Citymapper aident à gérer ces situations d'imprévisibilité qui demeurent néanmoins fréquentes.

Dans le cadre de vos trajets domicile-travail, quels sont les 3 principaux freins qui vous empêchent de renoncer à votre véhicule ?

	% Total	Région		Secteur		Taille salariale		
		Ile-de-France	Province	primaire, industrie et construction	tertiaire	De 50 à 199 salariés	De 200 à 999 salariés	1000 salariés ou plus
Base	395	83	312	128	267	107	135	153
Le temps de trajet lors de l'utilisation des transports collectifs	39%	43%	38%	39%	39%	35%	40%	40%
Le manque d'infrastructures existantes en transports collectifs (Transports urbains, TER...)	32%	34%	31%	37%	29%	27%	31%	33%
L'imprévisibilité des transports collectifs (retard, suppression...)	30%	42%	27%	25%	33%	39%	28%	27%
La perte de confort	29%	29%	29%	30%	28%	20%	19%	35%
Le temps de trajet lors de l'utilisation des modes de déplacements « actifs » (vélo, trottinette...)	27%	26%	28%	29%	26%	24%	26%	28%
L'aspect fastidieux des trajets multimodaux	22%	19%	23%	20%	24%	17%	17%	26%
Le manque d'infrastructures existantes pour les modes de déplacements « actifs » (pistes cyclables, voies permettant une accessibilité à pied...)	21%	11%	23%	23%	19%	20%	22%	20%
Les conditions climatiques	18%	21%	17%	23%	15%	21%	17%	17%
Le manque d'incitation financière à utiliser des moyens de transports alternatifs	17%	27%	15%	18%	17%	15%	16%	18%
Le coût	17%	14%	18%	16%	18%	17%	24%	15%
Le manque d'installations au sein-même de l'organisme (stationnement vélo, borne de recharge pour véhicule électrique...)	14%	5%	16%	11%	15%	23%	16%	10%
La multiplicité des abonnements auxquels il faut souscrire (urbain, TGV, autopartage vélo, autopartage voiture...)	12%	7%	14%	5%	17%	8%	12%	14%
Le manque d'information sur les modes de transports disponibles	11%	10%	12%	12%	11%	17%	15%	8%

Outre les transports en commun, c'est le manque d'infrastructures qui est souligné par les utilisateurs :

Le manque d'infrastructures pour les modes de déplacements « actifs » (pistes cyclables, voies permettant une accessibilité à pied...) est cité par 23% des salariés en province vs 11% en Ile-de-France,

Le manque d'installations au sein de l'entreprise (stationnements vélo, bornes de recharge pour véhicule électrique...) est, pour sa part, cité par 16% des salariés en province vs 5% en Ile-de-France

## 1.3

# Le point de vue des collectivités territoriales et de l'Etat

### ■ Une prise de décision et un déploiement des politiques hétérogènes

- Les entretiens que nous avons conduits avec différentes collectivités territoriales dans le cadre d'ECOMOB.club (4) révèlent que l'écomobilité n'est pas embarquée de façon uniforme dans les différentes collectivités territoriales.
- Si certaines collectivités s'investissent pleinement et cherchent à anticiper et mettre en place des solutions face à l'urgence climatique, d'autres ne considèrent pas le sujet comme prioritaire et ne l'entrevoient pas comme un investissement.
- Beaucoup de collectivités ne comptent pas de cadres administratifs décisionnaires en matière de mobilité. Les avancées en matière d'écomobilité restent par conséquent très dépendantes de la volonté personnelle des élus (Maires, Présidents d'agglomération, etc.) selon leur conscience écologique et leur couleur politique.
- A cela s'ajoute la question du maillage. Les communes se considèrent aujourd'hui comme les plus aptes à agir sur le plan local, étant le plus au fait des spécificités de leur territoire et les plus agiles en matière de décision. Ces dernières se sentent toutefois souvent empêchées et faiblement sollicitées dans certaines décisions autour de l'écomobilité, des décisions qui sont souvent prises au niveau macro et modulées par des choix et orientations politiques plus larges.

### ■ Une connaissance et une visibilité limitées des solutions d'écomobilité

- Les collectivités que nous avons interrogées (4) s'avèrent souvent peu au fait de l'éventail des solutions d'écomobilité pouvant être mises en place sur leurs territoires : celles-ci avancent bien souvent de façon expérimentale en essayant diverses idées poussées en interne. A date, les collectivités regrettent le manque :
  - De centralisation des informations sur les actions qui fonctionnent ou non et les conditions de réussite,
  - D'accompagnement au niveau de l'Etat, voire des régions pour les aider à déterminer les voies à prendre.

## ■ La perception d'un manque d'accompagnement de la part de l'Etat

● Dans les relations avec l'Etat, les collectivités soulignent deux enjeux majeurs (4) :

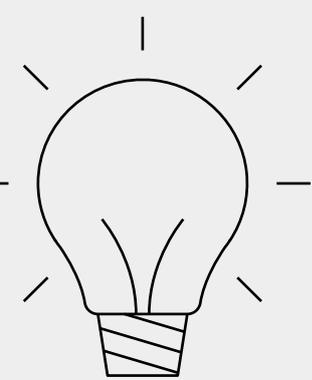
○ Le manque de constance dans les décisions avec :

- Des réglementations plus sévères sur lesquelles l'Etat ne peut suivre le déploiement initialement prévu (ex. ZFE),
- Des investissements dans certaines énergies ou des aides financières qui changent régulièrement,
- Finalement, le sentiment qu'il n'y pas de cap clair défini pour les collectivités et pour accompagner la transition des entreprises.

○ Le manque perçu d'implication concrète avec :

- Un Etat qui s'avère peu force de proposition,
- Une absence d'aides financières suffisantes pour que les collectivités puissent mettre en place toutes leurs actions.





## 2. Les principaux enseignements



## 2.1

# Un alignement inégal des parties prenantes sur la vision, les bénéfices et la mise en œuvre

### ■ Des parties prenantes conscientes de l'enjeu mais qui se reposent beaucoup sur les autres

● Si l'écomobilité est bien l'affaire de tous, il y a, chez les 3 acteurs principaux que sont les entreprises, les salariés et les collectivités territoriales, une tendance à attendre une action préalable des autres parties prenantes avant d'eux-mêmes passer à l'action.

● Ainsi, les salariés indiquent que ce sont les collectivités territoriales et les entreprises qui ont le rôle le plus important à jouer dans le développement de l'écomobilité. Ils minimisent l'importance de leur rôle à 26% avec près de 10 points d'écart par rapport aux deux autres acteurs (entreprises, collectivités) (4).

● Les entreprises sont encore plus convaincues que les salariés que ce sont les collectivités dont elles dépendent qui ont le rôle le plus important à jouer à 57%. Par ailleurs, la raison principale avancée par les organisations publiques et privées au développement de l'écomobilité est liée à la résistance au changement des collaborateurs. Cet état de fait conduit les différentes parties prenantes à ne s'entendre que sur des grands principes en matière de mobilité responsable au détriment d'un passage concret à l'action.

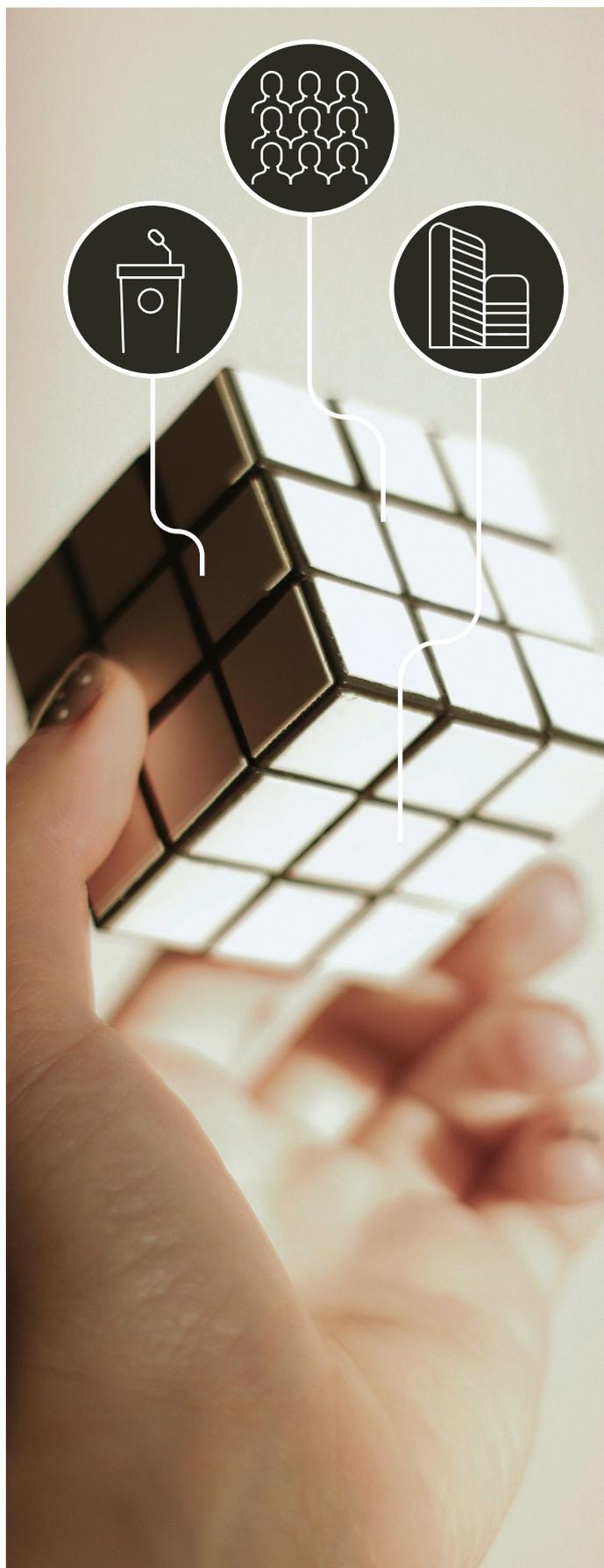
### ■ Des entreprises et des salariés presque alignés sur les bénéfices de l'écomobilité....

● C'est d'ailleurs une constante sur les différentes vagues d'interrogation d'ECOMOB.club avec une hiérarchie qui s'établit pour les deux cibles entre des considérations :

○ d'amélioration de l'image et de l'attractivité de l'entreprise (4), avec pour les entreprises une progression de 6 points par rapport à juin 2022 s'agissant de l'attraction des talents à 45%, d'optimisation des dépenses (diminuer et optimiser les coûts de transport et le besoin en termes de parking), avec, à la clé, des enjeux de pouvoir d'achat, de contribution à la qualité de vie au travail (amélioration de la productivité, réduction du stress et meilleure forme physique pour les collaborateurs), et, dans une moindre mesure, la conformité et l'anticipation du cadre réglementaire qui sont présents à 37% avec une baisse de près de 10 points par rapport à la vague précédente de juin 2022.

■ **... Mais des salariés qui ne perçoivent souvent pas l'écomobilité comme un sujet important pour leur entreprise**

- Nous retrouvons ici un écart de vision entre salariés et entreprises. 78% des entreprises jugent que leur rôle est important alors que les salariés ne sont que 55% à considérer que leur entreprise est impliquée dans l'écomobilité, soit 23 points d'écart (4).
- Cet écart est en partie lié au manque d'informations sur les politiques de mobilité mises en place par les entreprises, et ce quel que soit le stade de déploiement de ces dernières. Quand 58% des entreprises indiquent qu'elles ont mis en place ou sont en train de mettre en place une politique d'écomobilité, seulement 36% des salariés indiquent que c'est le cas, soit 22 points d'écart.
- Ce phénomène est amplifié dans les petites structures avec des collaborateurs qui ignorent pour les  $\frac{3}{4}$  d'entre eux si leur entreprise a mis en place une politique d'écomobilité. Ceci est encore plus généralisé dans les structures qui n'ont pas de CSE.



## 2.2

# Des intentions encourageantes, mais assez peu suivies d'effets concrets

### ■ Des salariés ayant l'intention de diminuer l'usage de la voiture

- Les salariés considèrent que la diminution de l'usage de leur voiture pour leurs trajets domicile-travail aurait des impacts positifs sur l'écologie (67%), leur budget transport (53%), leur santé physique (44%) et leur moral pour un tiers d'entre eux (4).
- Le budget transport occupe une place importante et montre bien les enjeux liés au pouvoir d'achat et le poids que la voiture pèse dans le budget des ménages. Selon l'Insee, le budget transport est le troisième poste de dépense des ménages derrière le logement et l'alimentation. Les 10 % de ménages les plus modestes consacrent 21 % de leur revenu disponible aux transports, les 10 % les plus aisés y consacrent 11 %. (6)

### ■ Néanmoins des freins liés aux conditions inégales d'accès aux ressources et aux lieux d'habitation

- Les ressources économiques sont un facteur déterminant de changement de comportement en matière d'usage de la voiture. Globalement, il existe un clivage important entre les différentes catégories socio-professionnelles.
- Schématiquement ce sont les CSP- pour lesquelles la pratique de l'écomobilité et la réduction de l'usage d'un véhicule posent le plus de difficultés. Ils sont en général plus excentrés des centres-villes avec à la clé des coûts de transports élevés ainsi que des infrastructures et un maillage de transport très inégaux.

- Les considérations liées à la qualité de vie arrivent en 3ème et 4ème positions (4). A noter que, pour les Franciliens, le moindre usage de la voiture est perçu plus négativement que dans les autres régions et pèse plus particulièrement sur leur santé physique et leur moral avec respectivement 17 et 15 points d'écart par rapport au reste de la France. Ceci est sans doute à rapprocher des insuffisances des transports collectifs (ponctualité, insécurité, grèves ...) souvent vécues comme des sources de stress par les usagers.
- Les salariés bénéficiant d'une voiture de fonction sont également prêts à renoncer à leur véhicule en échange d'une compensation salariale ou de primes au renoncement pour les deux tiers d'entre eux. 82% sont disposés à renoncer partiellement à l'usage de leur véhicule de fonction avec la mise en place d'un budget mobilité qui prend en charge une partie de leurs frais de déplacement.

- Les CSP+ bénéficient de la proximité des centres-villes avec un accès aux transports plus facile et des moyens économiques qui leur permettent de plus facilement opter pour des modes de déplacement alternatifs.
- D'autres facteurs, comme les caractéristiques géographiques du lieu de domicile et de la destination (la densité, la diversité, les distances parcourues, l'accessibilité, le design), les caractéristiques liées aux déplacements (le temps, le coût, les motifs des déplacements, le chaînage des déplacements), enfin les caractéristiques sociodémographiques, comme le sexe, l'âge, le nombre d'enfants, la taille du ménage et le statut de travail peuvent constituer des freins à la réduction de l'usage d'un véhicule (7).

## ■ Des freins également liés à des enjeux d'écoute et de communication de la part des entreprises

- De façon générale, c'est le dispositif d'encouragement, d'information et de prise en compte des besoins des salariés en matière d'écomobilité qui est questionné (4).
- 63% des entreprises considèrent qu'elles encouragent suffisamment leurs salariés à privilégier des moyens de transport durables contre seulement 45% des salariés,
- 61% des entreprises indiquent prendre suffisamment en compte les besoins de leurs salariés en matière de mobilité contre 45% des salariés,
- 60% des entreprises déclarent informer suffisamment leurs salariés sur les initiatives en matière de mobilité contre 44% des salariés,
- 50% des entreprises indiquent participer suffisamment au financement de l'usage de modes de transport durables contre 43% des salariés.
- Cela illustre la différence de perception entre les entreprises et leurs collaborateurs, une différence qui peut se traduire par une offre de mobilité pour les salariés parfois en décalage avec leurs réels besoins et attentes.

## ■ Au final un bilan en demi-teinte pour les entreprises et les salariés

- Il en résulte que les entreprises sont assez critiques à l'égard de leurs propres actions et que les salariés leur embraient largement le pas (4).
- Les notes de satisfaction sur les actions déployées sont plutôt faibles tant du côté des entreprises, qui jugent leurs propres actions avec une moyenne de 6 sur 10, que des salariés avec une moyenne de 5 sur 10. Près de 40% des salariés donnent une note de satisfaction entre 0 et 4. A noter que le score diffère peu selon que l'entreprise indique avoir mis ou non en place une politique d'écomobilité.
- Parallèlement, salariés et entreprises sont assez critiques s'agissant des actions déployées par les collectivités territoriales en matière d'écomobilité avec une note de 5,1 sur 10 qui reflète une réalité encore très hétérogène en fonction des collectivités et de leur localisation...

- **Concernant les salariés :**
  - 38% -seulement- considèrent que les collectivités territoriales encouragent suffisamment les moyens de transport durables,
  - 37% considèrent que les collectivités territoriales participent suffisamment au financement des moyens de transport durables,
  - 36% pensent que les collectivités territoriales ont une politique d'écomobilité suffisamment ambitieuse.
  
- **Concernant les entreprises, le ton est plus positif même si ces dernières restent critiques :**
  - 47% des entreprises considèrent que les collectivités territoriales encouragent suffisamment les moyens de transport durables,
  - Elles sont 44% à considérer que les collectivités territoriales participent suffisamment au financement des moyens de transport durables,
  - Elles sont également 41% à juger que les collectivités territoriales ont une politique d'écomobilité suffisamment ambitieuse.
  
- **A noter que les entreprises, régulièrement interrogées par ECOMOB.club, font état de contacts assez faibles avec les collectivités territoriales.**
  
- **Elles expriment un manque de communication (par exemple, la découverte de l'installation d'un arrêt de bus proche d'un site mais mal placé), d'accompagnement et d'incitations dans l'écomobilité.**
  
- **Elles partagent la perception qu'elles doivent parfois combler les manques des collectivités (par exemple par la mise en place de navettes privées).**



## 2.3

# Des initiatives trop isolées en manque de cadre et d'objectif

- **Une convergence des entreprises et des salariés sur l'efficacité théorique des mesures à déployer**
- Entreprises et salariés sont globalement positifs sur l'efficacité des initiatives à déployer et les jugent très efficaces pour environ la moitié d'entre elles (4).
  - On distingue trois grands types d'initiatives :
    - Celles qui touchent à la prise en charge des frais de déplacement comme l'indemnisation des frais des transports dits "à mobilité douce" jugée efficace par 84% des entreprises et 75% des salariés et le remboursement de la carte de transport public au-delà des 50% (soit au-delà de l'obligation légale) jugé efficace par 81% des entreprises et 75% des salariés. Viennent ensuite les subventions pour les achats ou la location de moyens de transport doux.
    - Celles qui concernent l'organisation des politiques de déplacements et les modifications d'infrastructures avec des initiatives comme l'installation de bornes électriques sur site jugée efficace par 80% des entreprises et 72% des collaborateurs et la transition des flottes automobiles vers des véhicules moins polluants jugée efficace par 76% des entreprises et 71% des salariés. Viennent ensuite des mesures destinées à limiter les déplacements professionnels ou favoriser l'accès aux mobilités douces.
    - Celles qui vont impacter l'organisation du travail, au premier rang desquelles figurent l'augmentation des jours de télétravail pour limiter les déplacements (jugée efficace par 80% des entreprises et 74% des salariés, la réaffectation des salariés) sur des sites plus près de chez eux (jugée efficace par 75% des organisations et 74% des collaborateurs).
- Force est de constater qu'il n'y a pas à proprement parler de ligne directrice dans l'agencement de ces diverses initiatives ni d'objectifs clairement définis.

## Dans quelle mesure les initiatives suivantes vous semblent-elles efficaces pour encourager l'écomobilité en entreprise / administration ?

Très efficace Total efficace (très + plutôt)



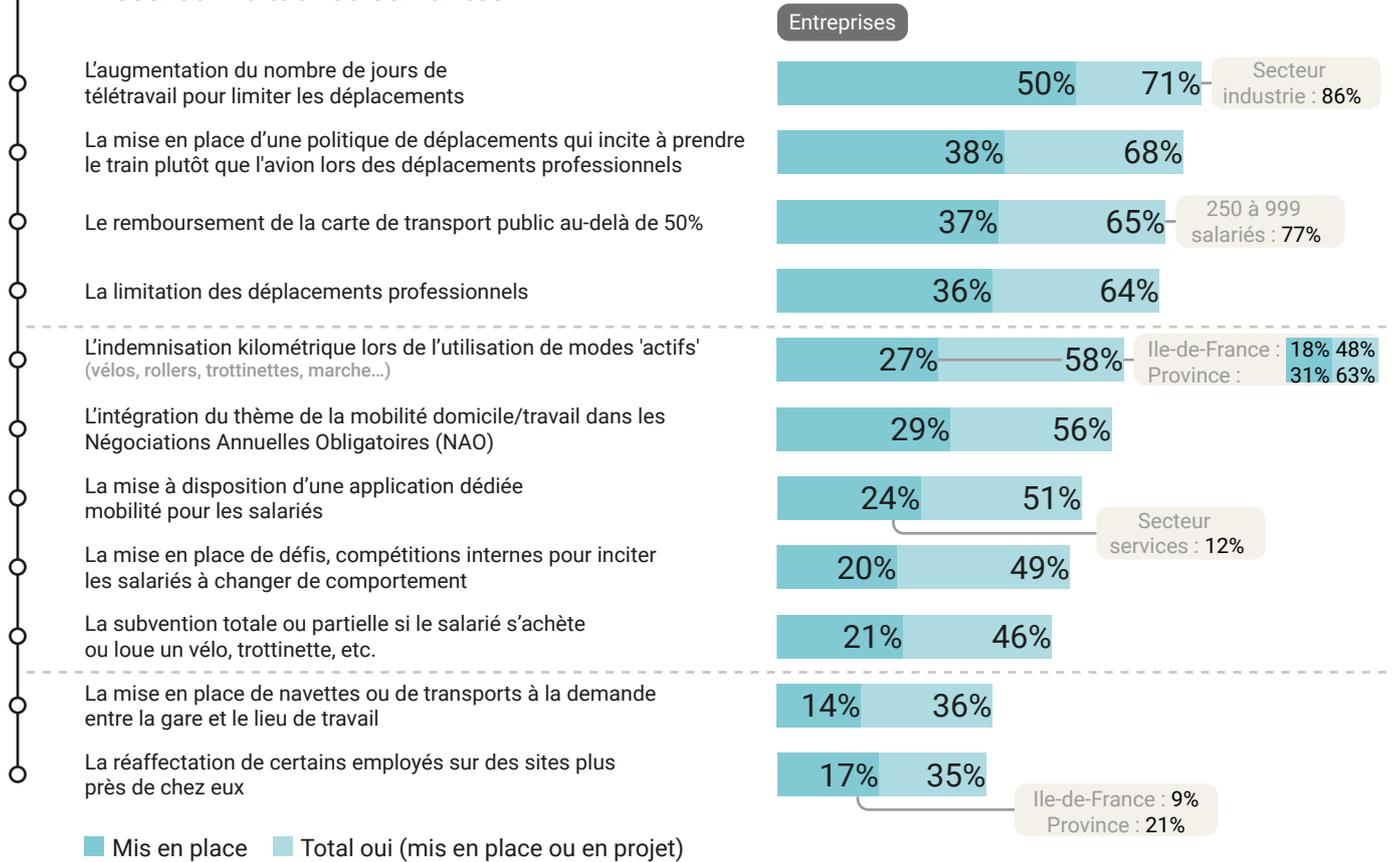
### ■ Mais des mises en place lentes et de nombreuses initiatives qui en restent à l'état de projet

Parmi l'ensemble des initiatives imaginées, seules quatre mesures ont été mises en place ou sont en projet dans au moins 2/3 des entreprises consultées (4) :

- L'augmentation du nombre de jours de télétravail,
- Le remboursement de la carte transport au-delà de 50%,
- La mise en place d'une politique de déplacements qui encourage le train,
- La limitation des déplacements professionnels.

- Étonnamment les deux dernières initiatives sont loin de concerner l'ensemble des collaborateurs ce qui limite de facto leur portée. Ce ne sont pas les initiatives jugées comme étant les plus efficaces qui ont été déployées en priorité au sein des entreprises ce qui montre à l'évidence le décalage entre les éléments de perception et leur mise en œuvre. Certaines mesures comme celles agissant sur les déplacements professionnels ou la flotte de véhicules sont sans doute plus simples à déployer et à faire accepter car elles sont en général plus encadrées que les déplacements domicile-travail.

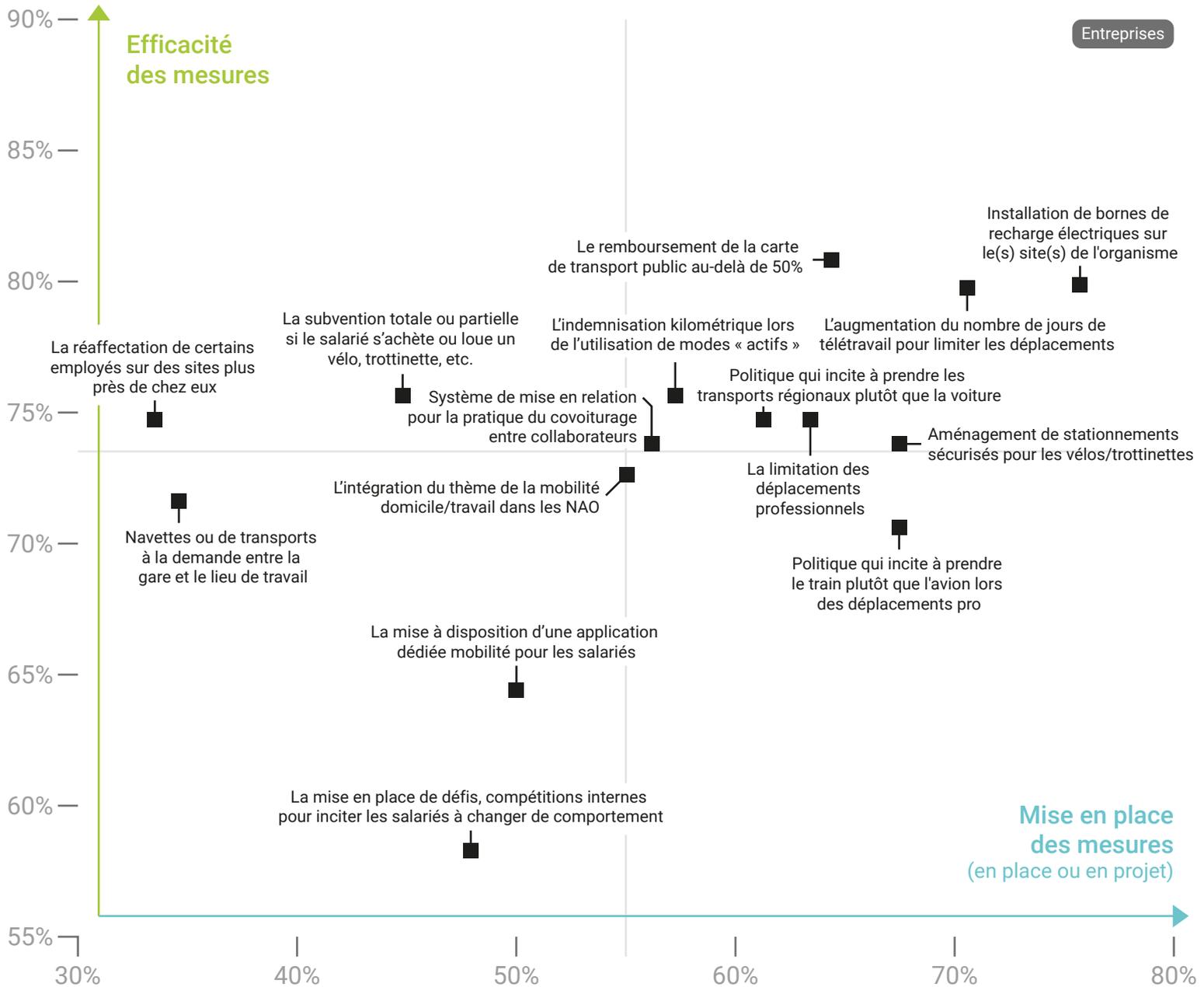
## Votre organisme a-t-il mis en place les mesures incitatives suivantes ?



## ■ Quand elles sont mises en place, des initiatives plutôt bien perçues en termes d'efficacité

- Les entreprises jugent globalement les actions mises en place plutôt efficaces (4).
- Pour autant, certaines mesures dont l'efficacité est forte restent souvent à l'état de projet. C'est par exemple le cas de la réaffectation des employés sur des sites plus près de chez eux ou la mise en place de subventions en cas d'achat de vélo / trottinette.
- A l'inverse, d'autres mesures comme l'incitation à prendre le train plutôt que l'avion sont jugées moins efficaces alors qu'elles ont d'ores et déjà été déployées.
- Les choix de mesures et leur efficacité sont donc un point central afin de donner une direction et des objectifs au déploiement d'une politique de mobilité écoresponsable.

- Dans quelle mesure les initiatives suivantes vous semblent-elles efficaces pour encourager l'écomobilité en entreprise / administration ? Votre organisme a-t-il mis en place les mesures incitatives suivantes ?





**3.**  
**Quelles  
solutions  
pour éviter  
le piège  
du triangle  
de l'inaction ?**

## 3.1

# La nécessaire impulsion structurée et lisible.

### ■ Une simplification et une uniformisation nécessaires pour l'ensemble des dispositifs législatifs existants

La loi d'Orientation des Mobilités (dite loi LOM) du 24 décembre 2019 s'est donné l'objectif d'améliorer les déplacements du quotidien pour tous les citoyens et dans tous les territoires, grâce à des transports plus faciles, moins coûteux et plus propres. Cette loi complète ainsi certaines initiatives comme l'indemnité kilométrique vélo, le remboursement de l'abonnement transports en commun, et les subventions locales de certaines collectivités.

La LOM repose sur 3 piliers majeurs :

1. Investir plus et mieux dans les transports du quotidien,
2. Faciliter et encourager le déploiement de nouvelles solutions pour permettre à tous de se déplacer,
3. Engager la transition vers une mobilité plus propre.

- Le Forfait Mobilités Durables (FMD), l'obligation de verdissement de la flotte et les Zones à Faibles Émissions (ZFE) sont 3 dispositifs relevant du 3<sup>ème</sup> pilier de cette loi et feront l'objet de notre analyse car ils impliquent un engagement public mais également privé (entreprises et collaborateurs).
- La méthodologie utilisée consistera à comparer, pour chacun des dispositifs l'ambition initiale et les résultats obtenus à date.
- En cas d'écart constaté, des recommandations "ECOMOB.club" seront formulées dans une logique de renforcement de l'adoption de ces dispositifs.



## ● **Forfait Mobilités Durables :** **rappel du dispositif et résultats obtenus**

● Depuis 2020, le FMD donne aux employeurs la possibilité de contribuer financièrement aux dépenses inhérentes aux moyens de transport écologiques de leurs salariés :

○ Pour les salariés du secteur privé, le montant maximal du FMD est de 700€ par an (800€ en cas de cumul avec un abonnement de transports), pour les trajets entre leur domicile et leur lieu de travail.

○ Pour les salariés du secteur public, le montant annuel du FMD peut atteindre 300 € selon des modalités qui diffèrent par rapport aux salariés du privé.

● Ces montants sont exonérés de cotisations et contributions sociales pour l'employeur et d'impôts pour les salariés.

Les mobilités concernées sont :

- les vélos personnels, avec ou sans assistance électrique,
- les engins de déplacement personnel motorisés (trottinette électrique, gyropode, mono-roue, hoverboard...),
- le covoiturage (comme conducteur ou passager),
- dans le secteur privé uniquement :
  - les services de mobilité partagée :
    - l'autopartage (si  $\leq 60\text{g/km}$  de CO<sub>2</sub>),
    - la location ou la mise à disposition de scooter électrique, trottinette avec ou sans assistance électrique, ou autre engin de déplacement personnel motorisé, vélo avec ou sans assistance électrique.
  - les transports publics (à l'exclusion des abonnements, remboursés à 50 % par ailleurs).

● L'attestation sur l'honneur peut être utilisée comme justificatif pour tous les modes de mobilités.

● Face à l'ambition initiale d'encourager l'utilisation de mobilités moins polluantes - non quantifiée au demeurant - le FMD est, selon le baromètre 2024 réalisé par OpinionWay, Via ID et Ekodev (8) :

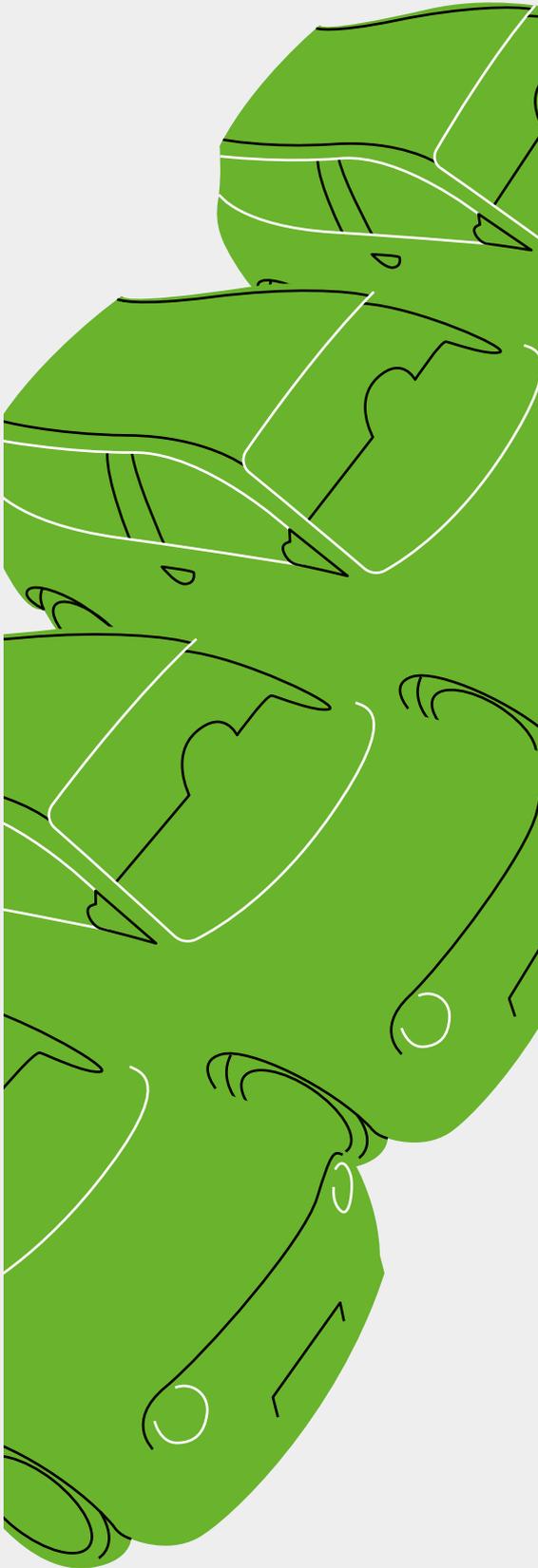
○ déployé dans 29% des organisations du secteur privé avec une moyenne à 420€,  
○ validé comme principe dans 36% des organisations du secteur public uniquement.

● Comment expliquer ce faible niveau de déploiement ?

● Le dispositif s'avère d'abord peu contraignant par son caractère non-obligatoire laissant à chaque entreprise le soin de l'adopter ou non et de fixer ses propres modalités dans les limites réglementaires.

● En outre, il convient de souligner, sans que cette liste soit exhaustive :

- une méconnaissance du dispositif (par un tiers des répondants du baromètre),
- un manque d'utilité perçue : 2 entreprises sur 5 considèrent que le FMD n'est pas utile,
- une résistance au changement anticipée par les entreprises vis à vis de leurs collaborateurs.

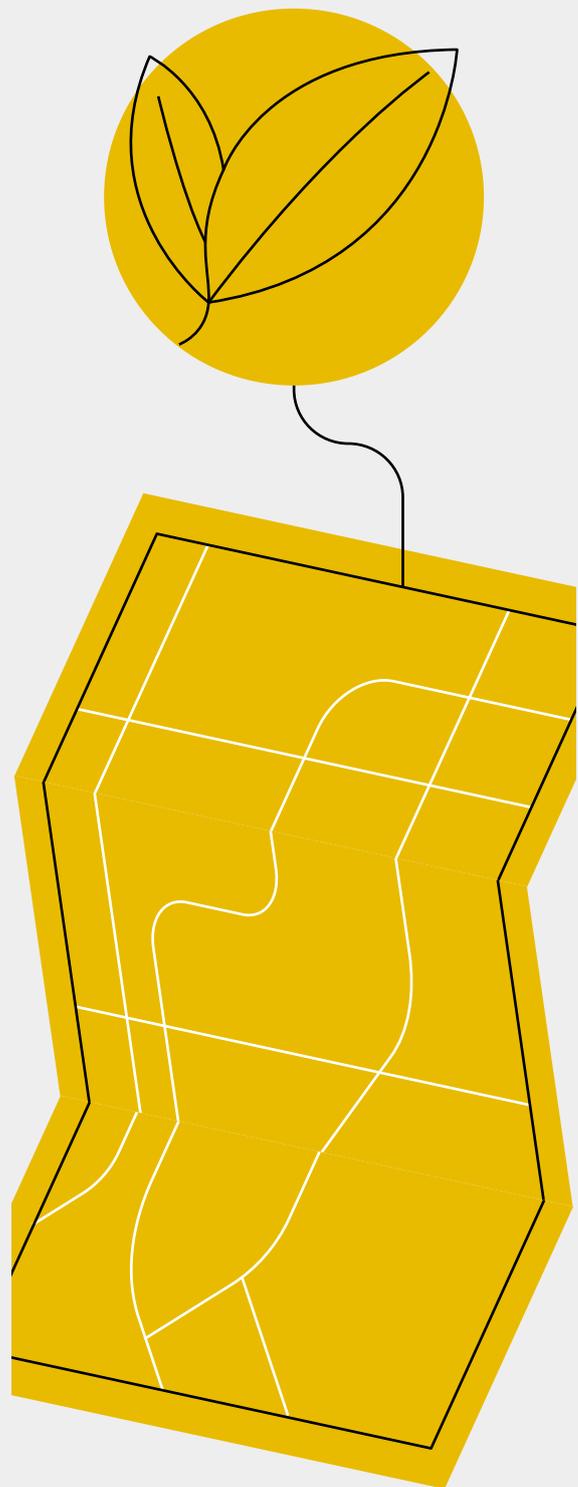


- **Obligation de verdissement de la flotte : rappel du dispositif et résultats obtenus**

- Depuis le 1er janvier 2022, les flottes automobiles des entreprises sont dans l'obligation de renouveler une partie des véhicules de leur parc par des véhicules dits "propres" dont les émissions de CO2 ne dépassent pas les 50g/km.
- Cette première obligation se double d'une seconde, qui consiste à rendre public le pourcentage réel de véhicules à faibles et à très faibles émissions entrés dans leur flotte parmi les véhicules ayant fait l'objet d'un renouvellement durant l'année.
- Le verdissement des flottes reste toutefois lent. Dans l'étude ECOMOB.club de mai 2023 seule la moitié des entreprises interrogées atteignait la norme fixée pour 2022 (3).
- Comment expliquer ce faible niveau de verdissement ?
- Plusieurs raisons peuvent être évoquées parmi lesquelles :
  - les incertitudes sur la maîtrise du coût (voiture, coût de l'énergie, évolution de l'avantage fiscal, ...),
  - l'autonomie et parfois la charge utile des véhicules électriques qui s'avèrent non adaptées aux métiers de l'entreprise (commerciaux, techniciens, artisans, ...),
  - le flou réglementaire et le manque de partage d'une vision long terme du gouvernement (bonus, AEN, ZFE, ...),
  - les difficultés à installer des infrastructures de recharge pour les collaborateurs (pour certains clients, souvent en zone urbaine),
  - le manque de gestion du changement sur ces sujets au sein des entreprises.

- **Zone à faibles émissions :**  
**rappel du dispositif et**  
**résultats obtenus**

- Une ZFE est une zone comportant des voies routières où la circulation des véhicules les plus polluants est restreinte, selon des modalités spécifiques définies localement par la collectivité. L'objectif est de réduire les émissions de polluants atmosphériques et d'améliorer la qualité de l'air.
- Initialement prévues (2019) dans 10 métropoles françaises qui dépassent régulièrement les seuils réglementaires de pollution, les ZFE ont vu leur champ d'application élargi par la loi Climat et Résilience (2021) à toutes les métropoles de plus de 150 000 habitants.
- Depuis 2023, seules Paris et Lyon restent soumises au calendrier initial.
- La principale raison affichée par le Gouvernement pour limiter le périmètre d'application des ZFE est d "d'allier transition écologique et justice sociale" tout en développant les mesures "d'acceptabilité sociale" telles que les aides de l'État pour l'achat de véhicules moins polluants (dispositif "Mon leasing électrique") ou la mise en place d'un prêt à taux zéro.
- A l'examen des dispositifs et des écarts constatés entre ambition initiale et résultats, des limites émergent transversalement, parmi lesquelles :
  - la méconnaissance des dispositifs,
  - le manque d'accompagnement et de pédagogie dans les dispositifs afin d'inciter au changement de comportement de façon vertueuse,
  - le manque de stabilité des dispositifs et de la fiscalité.



## ● Les leviers de déploiement de ces dispositifs

● Afin d'aider à optimiser la mise en œuvre des 3 dispositifs susmentionnés, deux types de leviers d'amélioration sont envisageables :

- 1. des leviers communs aux différents dispositifs,
- 2. des leviers propres à chaque dispositif.

● Nous commencerons par identifier les leviers transverses, communs aux différents dispositifs pour analyser ensuite plus précisément ceux propres à chacun.

## ■ Les leviers communs aux différents dispositifs

● Ces leviers transverses s'articulent autour de cinq principes clés :

- 1. L'harmonisation de toutes les subventions existantes sous un même régime fiscal et obligatoire avec :
  - une fiscalité qui repose sur le niveau d'émission de GES et non sur le moyen de transport utilisé,
  - des avantages défiscalisés,
  - une fiscalité favorisant le multimodal.
- 2. L'accessibilité afin de fournir des solutions de mobilités durables pour tous indépendamment des budgets et des contraintes géographiques,
- 3. La sensibilisation et l'éducation en :
  - Érigeant l'écomobilité en sujet d'intérêt public pour faire évoluer les mentalités sur le même principe que les campagnes sur la sécurité routière, le « mangez, bougez », le harcèlement..,
  - Communiquant davantage sur les émissions de gaz à effet de serre des différents modes de transport : vélo, voiture individuelle, covoiturage, train, avion,
  - Soutenant les entreprises et les collectivités dans leurs communications à travers des kits sur le modèle de celui sur la réserve citoyenne diffusé par le Ministère de l'Education Nationale et de la Jeunesse,
  - Mettant davantage l'emphase sur les différents dispositifs fiscaux.
- 4. Le dialogue entre parties prenantes à travers :
  - Des tables rondes régulières dans lesquelles les collectivités, les entreprises et les collaborateurs peuvent se réunir périodiquement pour discuter des défis et des solutions,
  - Des forums ou des groupes de discussion en ligne où les parties prenantes peuvent échanger des informations, poser des questions et proposer des initiatives sur la mobilité,
  - Des consultations publiques invitant les entreprises et les collaborateurs à donner leur avis et à contribuer aux décisions,
  - Des partenariats public-privé au sein desquels les collectivités et les entreprises peuvent collaborer pour développer des solutions de mobilité innovantes.
- 5. L'information sur l'offre : avec un effort de déploiement des applications mobiles ou des plateformes de partage de données pour fournir des informations en temps réel sur les options de transport, faciliter la planification des déplacements et encourager l'utilisation de modes de transport alternatifs.

## ■ Les leviers d'optimisations propres à chaque dispositif

- Ces leviers spécifiques s'articulent autour de 3 grands thèmes : la réglementation et la fiscalité, l'infrastructure et les équipements et services.

### 1 Pour le Forfait Mobilités Durables (FMD)

- L'enjeu de la mise en place du FMD est d'inciter les collaborateurs à utiliser de nouveaux modes de transport plus respectueux de l'environnement sur les trajets domicile-travail.

Pour ce faire, nous recommandons de :

Faire évoluer le cadre légal et fiscal afin d'inciter davantage la multimodalité et le report modal :

- Simplifier les dispositifs existants en regroupant toutes les aides dans un même budget (IKV, Remboursement transport en commun, FMD) et bénéficiant d'un même régime fiscal // Concept de budget unique mobilité,
- Passer d'un régime facultatif à obligatoire,
- Elargir le champ d'application du FMD à d'autres modes de mobilités ou de travail comme par exemple les espaces de coworking de proximité.

Développer l'infrastructure pour faciliter l'adoption du dispositif :

- Développer l'intermodalité (exemple : la possibilité de charger un vélo dans un train) pour une mixité d'usages renforcée,
- Favoriser les approches inter-entreprises, pôles d'activités, centres d'affaires via des pôles d'échanges multimodaux pour développer les solutions partagées,
- Développer des pistes cyclables sécurisées et dédiées - Et donc renforcer la collaboration entre les différents gestionnaires de voiries (communes, communautés de communes, départements) afin d'assurer la continuité et la sécurité,
- Développer et faciliter l'accès à des parkings de covoiturage aux endroits clés,
- Multiplier les stationnements sécurisés pour vélo, développer des casiers dans les lieux publics pour déposer casques, batteries et autres protections,
- Développer les services de réparation.

Améliorer les équipements et les services :

- Améliorer la ponctualité, fiabilité, fréquence et amplitude horaire des transports en commun,
- Développer l'offre de vélos en libre-service avec abonnement.



## 2 Pour l'obligation de verdissement de la flotte

Un des enjeux principaux du verdissement de la flotte est son adoption par les salariés.

Pour ce faire, nous recommandons de :

Faire évoluer le cadre légal et fiscal pour mieux mettre en valeur les bénéfices :

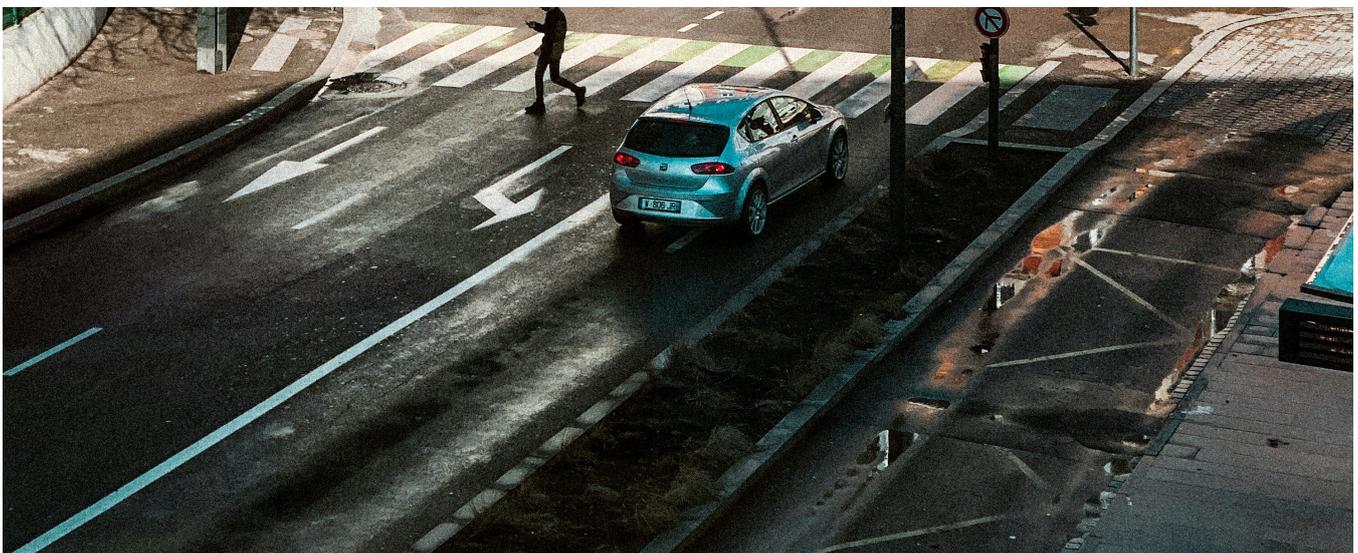
- Simplifier les règles fiscales en entreprises pour la mise à disposition de solutions de recharge (installation de bornes, prise en charge de l'électricité) au bureau et au domicile des collaborateurs. Exemple : exonération d'avantages en nature pour le collaborateur en cas d'installation d'une borne au domicile par l'entreprise,
- Rendre fiscalement plus incitatif le passage à titre individuel aux véhicules à basse émission ou à toute autre alternative de mobilité durable. A cet égard, il serait pertinent défiscaliser l'alternative en crédit mobilité.

Développer l'infrastructure pour lever les freins à l'utilisation de véhicules à basse émission :

- Définir des schémas directeur nationaux d'installation de bornes de recharges que devront suivre acteurs privés et publics,
- Soutenir les investissements dans les infrastructures de recharges électriques sur le domaine public et concédé,
- Développer davantage le réseau de chargeurs rapides en France - et pas uniquement autour des autoroutes,
- Développer les mesures incitatives pour le développement de solutions de bornes de recharge en habitat collectif (où 45% de la population réside),
- Permettre la modularité des voies de circulation en fonction du trafic,

Améliorer les équipements et les services afin de fluidifier l'utilisation des équipements sans les rendre dépendant des opérateurs :

- Favoriser l'interopérabilité des connecteurs de recharge,
- Favoriser l'interopérabilité des cartes de paiement pour recharge,
- Fiabiliser la qualité du service des bornes de recharge.



### 3 Pour les Zones à Faibles Emissions (ZFE)

L'enjeu des Zones à Faibles Emissions est de dresser une feuille de route claire sur laquelle tout le monde s'accorde avec des objectifs et des bénéfices communément partagés.

Pour ce faire, nous recommandons de :

Faire évoluer le cadre légal et fiscal afin de donner plus d'envergure au dispositif et plus de visibilité aux acteurs :

- Définir une stratégie et une gouvernance claires au niveau national ainsi qu'un réel agenda.

Développer l'infrastructure pour encourager les comportements vertueux :

- Développer les voies dédiées aux transports partagés ou collectifs sur les axes autoroutiers péri-urbains,
- Développer le réseau de parkings relais et de pôle d'échanges multimodaux dans les territoires pour ceux dont les voitures Crit'air 5/4/3 ne sont plus autorisées en ville.

#### ■ Les autres initiatives possibles :

Au-delà de ces recommandations très spécifiques, d'autres initiatives, plus généralistes, peuvent être envisagées :

Développer les stages d'écoconduite aux bénéfices multiples :

- Moins de gaz à effet de serre,
- Des économies en termes de carburant, de frais d'entretien (plaquettes, pneumatiques) et potentiellement de coûts d'assurance.

Encourager l'innovation : De nombreuses initiatives, privées et publiques sont lancées pour renforcer l'écomobilité, comme par exemple :

- Urban loop à St Quentin-en-Yvelines : solution de mobilité constituée de "capsules" se déplaçant de manière autonome, propulsées par un moteur électrique très basse tension circulant dans les rails.  
Urban loop peut parcourir un kilomètre en une minute en consommant moins d'un demi-centime d'euro d'électricité.
- Le covoiturage dynamique, lancé en région Rhône-Alpes et en projet sur le plateau de Saclay en région parisienne, qui permet de géolocaliser en temps réel des covoitureurs à proximité.
- L'application Ecomode, déployée sur la métropole Toulousaine qui récompense les déplacements les plus économes en émission de CO2.

Déployer un Pass Transport inter-régional pour s'affranchir des contraintes liées aux tarifications locales à l'image du Deutschlandticket qui, pour 49€ par mois permet de circuler dans tous les bus et trains des transports régionaux et de proximité,

Continuer à accompagner le développement du retrofit, processus qui consiste à transformer une voiture thermique en voiture électrique en améliorant l'efficacité technologique et économique du dispositif,

Renforcer la sécurité des transports comme, par exemple, avec l'arrêt de bus "à la demande".

## 3.2

# Un besoin de méthode et de cadre pour une efficacité optimale

- Nous avons collecté différentes méthodologies visant à déployer au sein des entreprises une politique de mobilité. A l'évidence il n'existe pas une seule méthodologie et nous nous sommes attachés à garder les grands principes communs qui régissent leur déploiement.

### 1 Définir les principes directeurs et le cadre d'une politique d'écomobilité

- Il s'agit de faire un travail préparatoire de définition :

- des axes et priorités d'une politique d'écomobilité,
- de la volonté réelle de l'entreprise à la déployer.

- Un certain nombre de questions méritent d'être posées :

- Comment la politique d'écomobilité s'inscrit-elle dans la démarche RSE de l'entreprise et quelles sont ses priorités ?
- Quel périmètre de mobilité est concerné (flotte automobile, déplacements du quotidien, déplacements professionnels) ?
- La démarche est-elle volontariste ou répond-t-elle à des impératifs ou des demandes spécifiques des collaborateurs, des fournisseurs ?
- Quelles sont les obligations légales sur les diverses mobilités à respecter et pour quel domaine d'application : réduction de l'empreinte carbone, sécurité des déplacements par exemple.

## 2 Dresser un état des lieux de la spécificité de chaque organisation et des salariés

- Dans un premier temps, il est important de définir le degré de dépendance du business model de l'entreprise à la mobilité. En d'autres termes, quelle est l'importance de la mobilité dans l'exercice de mon activité ? Il est alors utile d'évaluer la pertinence des déplacements selon plusieurs critères (coût, temps de transports, empreinte carbone, etc.) sachant que les réponses seront différentes en fonction du degré de dépendance constaté.
- Dans un deuxième temps, nos retours d'expérience montrent qu'il est important d'identifier les leviers ayant un impact sur l'écomobilité. On détermine ainsi les grands thèmes sur lesquels les collaborateurs ont déjà opéré des changements, sont disposés à le faire ou totalement réticents à le faire.
- Afin d'agir efficacement sur les changements de comportements, nous recommandons de constituer des groupes d'utilisateurs ayant des comportements homogènes et un niveau de maturité commun.
- Une telle segmentation permet de connaître les différents groupes et leur appétence au changement et de calibrer les solutions les plus adaptées. Nos dernières investigations montrent qu'il existe 4 typologies de voyageurs distincts : les impliqués, les suiveurs, les distants et les non-concernés. (9)
- Quatre sensibilités distinctes vis-à-vis du voyage éco-responsable

<b>Les Impliqués</b> 26% des répondants	Des voyageurs très sensibles aux impacts écologiques du voyage et prêts à réfléchir à des déplacements plus responsables.
<b>Les Suiveurs</b> 40% des répondants	Cette catégorie de professionnels apparaît concernée par les enjeux même s'ils demandent à être convaincus par des solutions concrètes pour basculer vers des déplacements plus éco-responsables.
<b>Les Distants</b> 28% des répondants	Cette catégorie de professionnels moins convaincus de la nécessité des déplacements est moins sensible aux impacts de la mobilité et au futur du déplacement.
<b>Les Non Concernés</b> 6% des répondants Base faible	Un groupe atypique et réduit en taille représentant des voyageurs ayant une relation lointaine avec le déplacement responsable.

### 3 Répertoire des solutions susceptibles de répondre à cette spécificité

La mise en place d'une politique d'écomobilité s'appuie sur 3 grands types de leviers

1. Réduire le nombre de déplacements. Il s'agit par exemple de déployer une politique de priorisation des déplacements, d'optimiser les distances en réaffectant des collaborateurs à de nouveaux établissements en fonction de leur lieu de résidence, de créer des tiers-lieux de collaboration ou encore d'optimiser les tournées lors de déplacements professionnels.

A titre d'exemple, La Poste a déployé des logiciels de gestion des tournées pour optimiser les routes de livraison et limiter ainsi le kilométrage et les émissions associées.

2. Encourager sur un même moyen de transport de meilleurs usages/pratiques (ex passage du véhicule thermique à l'électrique). Il s'agit là par exemple de fournir les équipements nécessaires (bornes électriques, parkings pour voitures électriques, vélos, etc.) mais aussi d'encourager des pratiques plus responsables lors des déplacements professionnels en réservant une classe inférieure dans les avions et locations de voiture ou en privilégiant l'usage d'avions plus économes en CO2 (sustainable aviation fuel SAF). Il s'agit également d'encourager la mutualisation des ressources à travers l'autopartage et le covoiturage, de promouvoir le crédit mobilité ou encore de former les collaborateurs à l'écoconduite.

L'Oréal a par exemple adopté une politique de réservation de classes inférieures pour les avions et les voitures lors de déplacements professionnels, ceci afin de respecter ses objectifs de développement durable, mais aussi de promouvoir une culture d'entreprise plus consciente des enjeux environnementaux.

3. Encourager le report modal en déployant des solutions de déplacements alternatives et favoriser leur adoption. Il s'agit alors par exemple de promouvoir le FMD, le crédit mobilité mais aussi de proposer et d'encourager le report modal ou la multi-mobilité lors des déplacements professionnels en échange de certains avantages.

L'entreprise Décathlon s'est particulièrement distinguée en matière de promotion de la multimodalité à travers diverses initiatives afin de promouvoir le vélo, le covoiturage et les transports en commun.

Il s'agit pour les entreprises d'adapter ces leviers en fonction des priorités définies, des appétences de déplacements des collaborateurs.

## 4 Embarquer les parties prenantes dans la construction et l'adoption de solutions

- Comme nous l'avons vu précédemment, il est vertueux d'impliquer l'ensemble des parties prenantes dans la construction et le choix des solutions de mobilités. Nous avons en effet pu observer que les entreprises considéraient, pour une grande majorité, que les résistances aux changements venaient des collaborateurs alors que ces derniers pensaient que c'étaient leurs entreprises qui freinaient le changement.
- Il nous semble important de définir une politique de déplacements durable pertinente en proposant des modes de déplacement réalistes et adaptés à l'entreprise. Cette politique reprendra les grands enseignements qui ont été mis en exergue dans les étapes précédentes. Elle devra formaliser, pour les acteurs, les règles à respecter en termes de mobilités (déplacements professionnels, flotte et domicile-travail), le remboursement des dépenses engagées, le suivi et le pilotage.
- L'adoption par les équipes de la démarche d'écomobilité repose sur 4 types de leviers :
  1. Actions de sensibilisation et de communication,
  2. Déploiement d'outils ou applications adaptés,
  3. Accompagnement financier dans les pratiques vertueuses,
  4. Management par l'exemple avec des cadres dirigeants qui se distinguent par leur adoption rapide des actions mises en place.
- Il existe des actions de sensibilisation spécifiques sur les enjeux de la mobilité. Après le succès de la fresque du climat, il est désormais possible de suivre une formation déployée par le think tank The Shift Project (TSP) constitué de bénévoles : la "Fresque de la Mobilité".
- Cette Fresque de la Mobilité a pour ambition d'accélérer la transition vers une mobilité moins carbonée en mettant à la disposition de tous :
  - Un panorama des impacts et des limites de l'hypermobilité actuelle,
  - Des cartes "solutions" selon différents profils (citoyen, entreprise, collectivité, gouvernement).
- Notre recommandation est de doubler ces actions de sensibilisation, d'une politique de communication qui s'appuie sur ceux et celles qui ont déjà mis en place les pratiques d'écomobilité afin de faire connaître au plus grand nombre les effets positifs de leur adoption.

- Cette politique de communication doit être relayée dans les outils qui proposent des alternatives et favorisent l'écomobilité. C'est en particulier le cas des outils de réservation pour le déplacement professionnel. En ce qui concerne les déplacements du quotidien, des applications d'essence B2C proposent également des alternatives aux déplacements mais n'intègrent pas forcément toute la chaîne de valeur B2B c'est-à-dire la possibilité de planifier, réserver et de payer son trajet avec des outils de paiement de l'entreprise.
- Dernier point, certaines entreprises ont mis en place des politiques d'encouragement financier des changements de comportements.
- Nous pouvons citer par exemple le groupe EDF, qui a décidé d'engager et d'intéresser ses salariés :
  - avec le programme "Combattre le CO2"
  - avec un intéressement en fonction du taux d'électrification du groupe
- ou le programme EV100 proposé par l'ONG The Climate Group sur l'électrification des flottes.

## 5 Politique des petits pas ou "Big Bang" : toutes les options sont ouvertes

- Toutes les actions ne peuvent pas forcément être menées de front. Il est donc important de se concentrer, en fonction de sa "bande passante" et de ses ressources sur celles qui ont la plus grande chance de succès. Les actions prioritaires seront définies sur la base des plus fortes appétences au changement et du plus fort impact attendu.



## 6 Structurer un pilotage complet : gouvernance, outils, suivi des actions et indicateurs :

### ● La gouvernance :

Nous avons observé que la gouvernance était un point central pour le déploiement d'une politique de mobilité responsable réussie. Sur ce point, il est important qu'il y ait au sein de l'entreprise une personne qui porte le projet et le déploiement de la politique de mobilité. En fonction des entreprises c'est souvent le regroupement de plusieurs départements pour les grosses structures.

On retrouve le plus fréquemment deux ou trois fonctions comme les RH, la RSE et les Achats (en particulier pour les flottes automobiles et le déplacement professionnel).

Ce sont en règle générale les priorités définies par l'entreprise ainsi que les solutions choisies qui permettent de constituer les équipes.

### ● Les outils et le suivi :

Les outils sont clés dans le déploiement d'une politique de mobilité durable. A ce jour il n'y a pas de solution unique de type MAAS (Mobility As A Service) permettant d'avoir un pilotage dynamique des mobilités. Il s'agit le plus souvent d'outils de suivi qui sont très différents selon les mobilités et qui n'offrent pas de passerelles entre eux.

Les outils sont également importants pour tester les différentes approches et ajuster les actions qui conviennent le mieux aux entreprises.

### ● Les indicateurs clés :

Définir des indicateurs de suivi et financiers des actions - En fonction du périmètre de mobilité et des solutions choisies plusieurs types d'indicateurs peuvent être déployés :

- Indicateurs sur les tests/opérations mis(es) en place et leur efficacité
- Indicateurs d'usage des solutions proposées par l'entreprise
- Indicateurs RH
- Indicateurs financiers

# Conclusion

- À travers ce livre blanc, nous avons dressé un état des lieux détaillé de l'écomobilité, identifiant les progrès accomplis et les obstacles qui persistent. Malgré une prise de conscience croissante et des initiatives prometteuses, le chemin vers une mobilité durable fait encore face à de nombreux défis qu'il convient de relever.
- Nous observons aujourd'hui un alignement inégal entre les acteurs sur les objectifs d'écomobilité, des infrastructures souvent insuffisantes, et un cadre législatif complexe. En outre, tous les acteurs soulignent un besoin de plus d'échanges, d'information et de sensibilisation sur les alternatives de mobilité durable. Force est de constater que les différents acteurs perçoivent et anticipent un manque d'action des autres parties prenantes avec le risque de voir émerger un "triangle de l'inaction" où chaque partie attend des autres des initiatives concrètes des autres avant d'agir soi-même, menant à un immobilisme préjudiciable.
- Il en résulte une mise en œuvre de politiques de mobilités à l'échelle des territoires et des entreprises qui demeure aujourd'hui lente et complexe malgré l'importance de l'enjeu et la volonté de nombreux acteurs.
- Pour surmonter ces obstacles, une stratégie concertée impliquant tous les niveaux d'action est nécessaire, ECOMOB.club souhaite mettre l'accent sur 2 axes :
  1. Insuffler une impulsion ambitieuse, structurée, et lisible au niveau national,
  2. Adopter au niveau des entreprises une méthode et un cadre pour une efficacité optimale.
- Insuffler une impulsion ambitieuse, structurée, et lisible au niveau national apparaît nécessaire pour s'assurer d'une action cohérente et ambitieuse des différents acteurs. Cette impulsion doit être initiée au niveau étatique mais doit aussi être relayée par les collectivités et les acteurs privés. Elle repose sur 5 principes clés :
  1. Simplifier et harmoniser les subventions afin de rendre les dispositifs plus accessibles et plus incitatifs.
  2. Permettre un accès équitable à l'écomobilité pour tous : fournir des solutions de mobilité durable pour tous les citoyens, indépendamment de leur localisation ou de leur statut socio-économique.
  3. Sensibiliser et éduquer afin de faire de l'écomobilité une cause nationale dont l'enjeu est compris par tous et générer un alignement sur ses bénéfices.
  4. Entretenir un dialogue et une collaboration entre les parties prenantes afin de fluidifier les prises de décisions et s'assurer de leur pertinence.
  5. Soutenir le développement de l'infrastructure et de l'innovation : les pistes cyclables, les bornes de recharge électrique, et les solutions de mobilité partagée, tout en promouvant l'innovation et les nouvelles technologies dans le secteur.

● Au niveau des entreprises, il convient d'insister sur la nécessité d'adopter une méthode afin de s'assurer de déployer une politique pertinente, cohérente et équitable. Si plusieurs approches existent et peuvent être adoptées, il convient de respecter différentes étapes :

- 1. Définir les principes directeurs et le cadre de la politique d'écomobilité afin d'identifier les axes clés et priorités et valider la volonté de l'entreprise,
- 2. Faire un état des lieux de la spécificité de chaque organisation et des salariés qui la composent afin de cerner les leviers clés du changement de comportement, anticiper les freins et répondre aux contraintes de chacun,
- 3. Répertorier les solutions susceptibles de répondre à cette spécificité en distinguant 3 catégories d'initiatives : celles qui encouragent le report modal, celles qui visent l'adoption de meilleurs usages/pratiques, celles qui visent à réduire les déplacements.
- 4. Embarquer les parties prenantes dans la construction et l'adoption de solutions propres à l'entreprise afin d'assurer une mise en œuvre vertueuse et collaborative.
- 5. Adopter une vitesse de déploiement adaptée aux ressources et aux contraintes en se centrant sur les priorités afin de se reposer sur un ratio impact-effort favorable, facteur de succès important à long-terme.
- 6. Structurer un pilotage complet : gouvernance, outils, suivi des actions et indicateurs afin d'ancrer l'action dans le temps et évaluer concrètement ses bénéfices.

● La transition vers une écomobilité réussie nécessite une volonté commune de tous les acteurs de la société. Ce n'est qu'en travaillant ensemble, en partageant les responsabilités et en tirant parti de nos forces collectives, que nous pourrons relever les défis de la mobilité de demain en l'inscrivant dans une logique écologique, efficace tout en étant inclusive.

## Parole à APRR : L'autoroute au service de l'écomobilité

L'écomobilité est au cœur de la transformation de l'autoroute comme de la société tout entière.

Elle répond à des enjeux complémentaires et indissociables : écologiques, bien entendu, mais aussi économiques, technologiques et territoriaux. L'heure est à la mobilisation générale de l'ensemble des acteurs de la mobilité et du secteur des transports - entreprises, élus locaux et pouvoirs publics, usagers, chercheurs...

Développement du covoiturage, montée en puissance de l'électromobilité, promotion des transports collectifs et des mobilités douces, essor de la multimodalité... : l'écomobilité impose à toutes les parties prenantes un véritable changement de paradigme.

APRR et AREA sont résolument engagées dans ces ambitieuses mutations depuis 2018, dans une approche collective et concertée, qui nous apparaît tout à fait indispensable à l'aune de l'impératif de la décarbonation de la route.

Résolument engagées dans ces mutations, les autoroutes APRR et AREA conçoivent et réalisent les aménagements les plus adaptés et les plus innovants.

C'est ainsi que nous avons expérimenté dès 2007 une voie réservée aux transports collectifs sur l'A48 à l'entrée de Grenoble. Puis nous avons mis en service sur la même section en 2020 la première voie autoroutière française réservée au covoiturage et aux véhicules à faible émission sur 8 km. Deux nouvelles voies de covoiturage sont actuellement en cours de réalisation en région lyonnaise, et plusieurs autres à l'étude. Pas de covoiturage digne de ce nom sans une offre appropriée de stationnement, conçue et mise en œuvre en association avec les collectivités territoriales, et au plus près des besoins effectifs des usagers. Le taux d'occupation des parkings de covoiturage à proximité immédiate de nos diffuseurs autoroutiers atteint 95 % en semaine. Nous en ouvrons un nouveau en moyenne chaque mois. Le covoiturage devient une véritable pratique alternative pour les usagers des réseaux APRR et AREA, ainsi que pour nos salariés.

L'écomobilité se conjugue au pluriel et rime avec créativité, liberté, biodiversité et bien entendu, innovation. L'intelligence collective est son carburant, l'intérêt général des territoires son moteur et sa destination.

L'écomobilité peut compter sur APRR et AREA, plus proactives que jamais pour réinventer la mobilité autoroutière.

**Ghislaine Baillemont**  
Directrice générale adjointe

## Parole à Nelson : analyser les données pour accélérer l'électrification des flottes

Alors que la réglementation, au travers des lois LOM et Climat & Résilience, confirme la tendance de fond déjà portée par les investisseurs et les consommateurs, les entreprises accusent aujourd'hui un sérieux retard sur leurs objectifs de décarbonation. Moins de 5% d'entre elles ont électrifié plus de 30% de leur parc, étape essentielle dans la course vers la neutralité carbone à horizon 2050. Pourtant, les entreprises françaises sont aujourd'hui de plus en plus matures pour un passage à échelle de leur électrification. Le fossé technologique se comble, les modèles de véhicules électriques personnels et utilitaires se multiplient, les prix baissent, les autonomies et le nombre d'infrastructures de recharge augmentent. D'après le dernier rapport rendu par Geotab, 20% des véhicules du parc professionnel français sont éligibles à l'électrique, contre les 2% aujourd'hui électrifiés.

L'écart net entre les ambitions d'électrification affichées par les entreprises, les avancées structurelles et technologiques, et les résultats concrets de cette transition témoigne de la nécessité de voir des acteurs émerger pour accompagner ces flottes vers la neutralité carbone. Mais le passage à l'électrique relève d'un processus long et pénible, qui implique d'intégrer et de comprendre un écosystème complexe et volatile, en pleine évolution. Les loyers des véhicules électriques sont plus chers, le prix de la recharge varie du simple au quintuple, l'autonomie du véhicule devient une contrainte opérationnelle, et la multiplicité d'acteurs sur le marché de la recharge en complique la lisibilité. Réussir sa transition revient donc à s'affranchir des contraintes opérationnelles liées à l'utilisation de véhicules électriques, maîtriser la nouvelle structure de coûts d'une flotte électrique, tout en définissant un plan stratégique sur le temps long, intégrant la conduite du changement et un fort accompagnement des conducteurs, dans un environnement encore en construction.

Nelson est né de la volonté d'utiliser l'analyse de données pour rendre les entreprises actrices de leur stratégie de décarbonation. Grâce au traitement des données existantes du parc automobile et de l'écosystème de la recharge, notre outil d'aide à la décision permet d'identifier au mieux, de façon rationnelle, les conducteurs électro-compatibles et la stratégie de recharge à établir. Notre objectif est d'aider les entreprises à planifier, déployer et opérer la meilleure stratégie d'électrification de leur parc, sans contraindre leurs opérations et en maîtrisant leurs coûts. Notre logiciel permet donc aux gestionnaires de flotte d'identifier les meilleurs candidats à l'électrique et les solutions de recharge à tout stade de cette électrification, tout en quantifiant les émissions et les coûts énergétiques de leur flotte en transformation.

En travaillant avec plus de quinze clients, nous avons accéléré la mise à la route de 3 000 véhicules électriques pour ces entreprises et fin 2024, nous aurons rendu possible l'arrivée en parc de 5 000 véhicules électriques, soit une réduction de 30 000 tCO<sub>2</sub>eq. Nous sommes fiers d'accompagner aujourd'hui cette transition auprès de nombreux acteurs, et nous souhaitons faire de Nelson une des pierres angulaires de la mobilité électrique de demain.

**Alfred Richard**  
CEO et fondateur

**Droits d'auteur © 2024 ECOMOB.club. Tous droits réservés.**

**Ce livre blanc a été réalisé par ECOMOB.club, un club soutenu par APRR, Kisio, Nelson et SNCF Connect & Tech, avec la collaboration des rédacteurs OpinionWay et Corporate Mobilities.**

**Toute reproduction totale ou partielle de ce document doit mentionner "Livre blanc : encourager le déploiement de l'écomobilité en entreprise publié par ECOMOB.club".**

**Les marques et logos mentionnés dans ce document sont la propriété de leurs détenteurs respectifs.**

**Pour toute demande d'utilisation ou de reproduction, veuillez contacter [info@opinion-way.com](mailto:info@opinion-way.com).**

## **Sources :**

- (1) Rapport du Haut Conseil du Climat de 2023
- (2) Comment dépasser le triangle de l'inaction, Pierre Peyretou
- (3) Sondage OpinionWay pour ECOMOB.club - Ecomobilité au travail : Tour d'horizon des connaissances, actions et perceptions des entreprises et administrations – Mai 2023
- (4) Sondage OpinionWay pour ECOMOB.club - Etude miroir : salariés/organisations/collectivités – Juin 2023
- (5) Sondage OpinionWay / Corporate Mobilities – Étude Freenow sur la mobilité des Franciliens actifs âgés de 25 à 59 ans
- (6) La mobilité active et durable : quand la psychologie et la géographie se combinent pour mieux la comprendre et la promouvoir (thèse de doctorat soutenue par Claudia Teran-Escobar le 4 février 2022
- (7) Statistiques et études Insee paru le : 26/04/2021
- (8) Baromètre FMD 2024 réalisé par OpinionWay, Via ID et Ekodev
- (9) Observatoire 2022 des déplacements professionnels en France et à l'étranger- Sondage OpinionWay pour Corporate Mobilities

*“opinionway*

