

La crise sanitaire pourrait pousser entreprises et salariés à revoir leur mobilité

Rendu obligatoire depuis 2018 pour les entreprises de plus de cent salariés, le plan de mobilité employeur pourrait bien profiter du Covid-19. Plus globalement, ce dernier pourrait accélérer le développement de la "mobility as a service" — c'est-à-dire le fait d'utiliser plusieurs modes de transport sur une seule application.

Temps de lecture : minute

15 septembre 2020

Le transport figure parmi les secteurs les plus polluants et générateurs de gaz à effet de serre. Les trajets réalisés pour se rendre sur son lieu de travail en font partie. Afin de réduire cette incidence, le gouvernement a décidé de mettre à contribution les entreprises en rendant obligatoire l'instauration de plan de mobilité interne. Depuis la promulgation en 2019 de la loi d'orientation des mobilités dite LOM, les entreprises de plus de cent salariés doivent établir une stratégie favorisant les alternatives à la voiture pour se rendre au bureau. En modifiant les habitudes des salarié·e·s, le Covid pourrait bien accélérer le développement de ces fameux plans.

Cerner les besoins de ses équipes

Pour mettre en place un tel plan, les sociétés doivent d'abord réaliser un audit afin de comprendre les besoins de leurs salarié·e·s et leur proposer des solutions adaptées. Il peut s'agir de vélo électrique en location, de covoiturage, de télétravail deux jours par semaine... La stratégie élaborée doit être remise à l'Autorité organisatrice de la mobilité (généralement

des communautés d'agglomération ou des communautés urbaines) puis analysée dans le temps grâce à des indicateurs prédéfinis.

Mais malgré l'envie de certains dirigeants et DRH , *"ces plans réussissent rarement car le budget n'est pas toujours suffisant et le suivi n'est pas réalisé"* , regrette Thomas Côte, fondateur de Wever, une startup qui accompagne les sociétés sur cet enjeu. Pourtant, ce type de service permettrait de *"renforcer l'esprit corporate, d'améliorer la cohésion sociale dans l'entreprises et d'avoir des collaborateurs moins fatigués, plus productifs et moins stressés"* , estime l'entrepreneur.

Des freins encore persistants

Malgré tous les bénéfices affichés, ces plans de mobilité peinent encore à s'instaurer durablement. La France est notamment en retard sur ces voisins allemands ou néerlandais au sujet des déplacements en vélo. *"De nombreuses pistes cyclables ont été réalisées sans finalité, ne permettant pas la création de parcours"* , analyse Dominique Riou, ingénieur transport à l'Institut Paris Région. Résultat, le territoire ne bénéficie pas d'un maillage assez qualitatif même si depuis le confinement, certaines villes revoient leur copie avec de nouveaux aménagements sur la chaussée — les fameuses coronapistes —, et ainsi encourager les déplacements à vélo.



À lire aussi

Vélo libre service : la bulle est-elle en train d'éclater ?

Mais les deux roues ne sont pas les seuls leviers à utiliser, les transports en commun restent très plébiscités par les salarié·e·s habitants en province. Malheureusement, le Covid a drastiquement réduit leur usage, de même que celui du covoiturage, qui n'a toujours pas réussi à trouver son modèle. C'est finalement la voiture individuelle, utilisée par 70% des salarié·e·s post-confinement, qui en a profité. Face à ces deux trajectoires contradictoires, on peut se demander si le plan de mobilité d'entreprise a vraiment un avenir.

La mobilité doit s'envisager comme un service à l'échelle des territoires

Pour réussir ce challenge, il ne faut pas chercher à créer un plan de mobilité d'entreprise unique mais plutôt une *"plateforme qui permettra au réseau de s'adapter avec le temps"* .

La mobilité doit s'envisager comme "*de la mobility as a service où les startups ont et auront un grand rôle à jouer*" , juge Dominique Riou. Entreprises et collectivités doivent travailler conjointement, afin d'améliorer les réseaux de pistes cyclables et favoriser la location de vélo électrique au sein des entreprises. De nombreuses entreprises comme BeeToGreen, Tandem ou Bee.cycle se sont d'ailleurs lancées sur ce secteur.

Il faudra juger dans le temps l'engouement pour le vélo, l'automne et l'hiver étant naturellement des saisons moins propices pour pédaler. Néanmoins, les acteurs du secteur espèrent tous que les changements de comportement observés pour éviter la propagation du Covid-19 soutiennent le déploiement de plans de mobilité des entreprises et, plus largement favorisent la mobilité multimodale.

Article écrit par Anne Taffin