

DÉPLACEMENTS ET BIEN-ÊTRE,

LES NOUVEAUX DÉFIS
DE L'ENTREPRISE





Une enquête de Pôle Emploi, réalisée en 2013, révélait qu'un actif sur deux avait déjà renoncé à un travail ou à une formation en raison d'un problème de mobilité ; preuve que cette dernière figure parmi les principaux freins à l'emploi et au développement de l'activité économique en France. Face à ce constat, les associations ARDIES 95 et 78, le Centre des Jeunes Dirigeants d'Île de France et de la Région Centre et Infotrafic ont co-organisé un colloque intitulé « Déplacements et Bien être » qui s'est tenu le 10 juin dernier à Paris. De très nombreux acteurs y ont participé : élus, représentants de la fonction publique et des associations, chefs d'entreprise, professionnels du secteur des transports... afin de réfléchir sur les enjeux actuels des transports liés à l'emploi dans notre société. Ce rendez-vous a également été l'occasion de présenter les résultats d'un sondage exclusif destiné à mesurer le ressenti des transports qu'ont les Franciliens actifs. Ainsi, lorsqu'on leur demande d'exprimer par un mot leur ressenti sur les déplacements pour se rendre à leur travail, ils sont majoritairement, mais pas unanimement, négatifs : « long » et « pénible » arrivant en tête. Les résultats dépendent néanmoins du mode de transport emprunté. En effet, un automobiliste est plus sensible à la fluidité du trafic routier alors qu'un usager des transports en commun est plus porté sur la ponctualité ou encore les informations qu'il reçoit.

Pour Pierre Serne, Vice-président de la région Île-de-France, chargé des transports et des mobilités, ce ressenti dépend fortement du type de trajet effectué. Selon lui, un trajet domicile-travail est plus pénible pour l'usager que le voyage retour même si l'élu reconnaît volontiers qu'il existe un problème au niveau du système de transports de l'agglomération parisienne qui, bien qu'utilisé à seulement 40% de ses capacités globales en journée, dépasse aisément un taux de remplissage de 120% durant le créneau horaire qu'il appelle l'« hyper-pointe du matin ». La région Ile de France souffre donc plus d'un problème d'horaires des usagers que d'une sous-capacité de son réseau de transports urbains.

C'est également ce que souligne Olivier de Pembroke, Président du Centre des Jeunes Dirigeants d'Île de France-Centre et chef d'entreprise, pour qui l'un des maux les plus importants des entreprises est le mal-être dû aux conditions de transport des salariés. Le manque à gagner en termes de performances individuelles et économiques des collaborateurs serait donc important.

Toutefois, le sondage présenté met l'accent sur un point important : les transports en commun ne sont pas les seuls mis en cause car près de 56% des franciliens empruntent leur voiture pour se rendre sur le lieu de travail et ce chiffre est encore plus élevé au niveau global en France. Patrice-Henry Duchene, Délégué au Développement Durable chez PSA Peugeot Citroën, Responsable RSE de PSA et Président de l'ARDIES 78, a rappelé que la voiture reste le mode de transport privilégié des Français et qu'il ne s'agit pas seulement de penser à la remplacer, mais plutôt d'inventer une nouvelle forme de mobilité partagée et de nouveaux moyens d'accès à la mobilité.

Changer les comportements, les habitudes de chacun et repenser le système de transports français dans son ensemble sera long comme l'a rappelé Pierre Serne, mais les évolutions ne sont pas pour autant inutiles. Il est en effet possible de réduire les problèmes liés aux transports, tant en termes écologique qu'en termes de bien être en repensant nos trajets du futur.

Invité de la conférence, Jean-Philippe Weil, Responsable expérience client et développement chez Ikea France, a exposé tout un panel de mesures mises en place par le géant suédois de l'ameublement afin de faciliter l'accès aux magasins pour les clients. Des solutions telles que des partenariats avec Autolib, Blablacar, la mise en place de navette autobus qui relie Paris aux magasins en grande couronne et enfin un système de covoiturage entre clients et salariés, Ikea Chaufför, semblent être des solutions relativement astucieuses mais qui facilitent énormément les contraintes de mobilité des usagers.

La bloggeuse Claire Gervais a quant à elle détaillé des exemples d'actions destinées à rendre moins long le temps d'attente et de trajet dans les transports ou encore à encourager les usagers à emprunter les escaliers plutôt que les escalateurs pour entretenir leur forme physique en pratiquant un effort. Sur le même principe et dans une logique d'innovation, Marie-Xavière Wauquiez, Consultante en mobilité durable et numérique, auteure de l'ouvrage Taxi, l'avenir en 3D - Durable, Digital, Darwinien, a formulé la logique de transport 2.0 en présentant les applications déjà sur le marché tel que Drivy, Le Cab... et l'importance qu'a le smartphone dans la chaîne de la mobilité.

Enfin, dans la perspective de la candidature de Paris à l'organisation de l'Exposition Universelle de 2025, des étudiants de l'association Labo 2025 ont exposé un projet futuriste pour les transports de demain et principalement ceux du Grand Paris. Avec comme base le thème de la « flânerie », les jeunes intervenants ont redonné envie de déambuler dans les rues de la Capitale grâce à des parcours culturels et végétalisés, une signalétique sensorielle et intuitive, ou des innovations technologiques. Paris 2025 pourrait être la vitrine de déplacements repensés pour le bien-être des usagers et le bénéfice de tous.



Jérôme Lefevre
Président ARDIES 95
Dirigeant et co-fondateur Infotrafic



**DÉPLACEMENTS
ET BIEN-ÊTRE,
SYNTHÈSE CONFÉRENCE**

Claire Gervais,
Blogueuse « Le Bug Urbain »



Transformer l'expérience du voyage pour vivre les transports autrement.

Les transports ne sont aujourd'hui plus seulement des infrastructures permettant de se déplacer d'un point A à un point B, mais bel et bien un service qu'il s'agit d'enrichir. Afin de rentabiliser son temps d'attente et de rendre l'expérience du voyage plus agréable. Les marques investissent fréquemment ce champs avec des moyens ludiques comme supports de communication. Ce fut le cas du géant suédois de l'ameublement, IKEA, qui agrémente de canapés les stations du métro parisien en 2010. Outre les objectifs économiques et marketing de ce gros coup de communication, l'enseigne a joué sur le confort aux arrêts, problématique trop souvent omise par les transporteurs. De la même manière, l'ajout d'un dispositif ludique, technologique ou non, dans les rames de métro, bus, trains et autres tramways constitue une solution efficace pour lutter contre l'ennui et la sensation de perte de temps dans ses déplacements quotidiens. Ainsi, le partenariat entre le métro de Pékin

en Chine et la Bibliothèque Nationale en 2015, a permis l'installation des bibliothèques numériques embarquées : la lecture d'un QR code disposé dans la rame permet le téléchargement d'un e-book gratuit transformant son parcours en un moment de détente. En fin de compte, selon la blogueuse, rien n'est plus important que de distiller dans son temps de trajet des événements surprenants et inattendus pour faire de chaque déplacement, une expérience toujours différente.



Station de métro aménagée par IKEA, 2010



Escalier-piano de la gare Montparnasse, 2014

Quelques exemples parmi ceux présentés par Claire Gervais :

- En 2014, la SNCF a temporairement transformé un escalier de la gare Montparnasse en piano géant pour donner envie aux voyageurs de l'emprunter.
- Au Japon, dans le métro de Kyoto, des indicateurs de calories ont été ajoutés sur chaque marche des escaliers avec des petites phrases incitatives afin d'inciter les usagers à prendre les escaliers.
- Aux Pays-Bas, un artiste a créé un petit jeu avec un sticker en forme de poisson collé sur les fenêtres des bus pour que les passagers « mangent » la tête des passants et cumulent des points.
- A Pelotas, au Brésil, l'agence de communication *Mark+* a mis en place la campagne « Feeding Friendship », consistant à recréer du lien entre les usagers du bus à l'aide de sièges réservés et de post-its suggérant des sujets de conversation pour briser la glace.



Labo 2025,
Une association d'étudiants qui s'impliquent à travers leurs projets dans la Candidature de la France à l'Exposition Universelle de 2025

La flânerie au cœur de la candidature de la France pour l'Exposition Universelle de 2025.

A l'occasion de la prochaine Exposition Universelle qui aura lieu en 2025 et pour laquelle la France a présenté sa candidature, un groupe d'étudiants et jeunes professionnels aujourd'hui membres de l'association Labo 2025 s'est penché sur l'épineuse question des mobilités en Île-de-France et au-delà. Pas moins de 80 millions de visiteurs sont attendus durant toute la durée de l'Exposition dans l'agglomération parisienne ainsi qu'en régions d'où la nécessité de réorganiser, d'ores et déjà, notre réseau national de transports.

Les moments de mobilité constituent, en effet, une part importante de notre quotidien et les préoccupations liées au bien-être et à la protection de l'environnement sont croissantes. Dans la même veine que Claire Gervais, ces jeunes ont exposé leur théorie du renouvellement de l'expérience du transport en axant leur proposition sur le thème de la flânerie. Avec la flânerie, les voyageurs sont invités à prendre le temps, à découvrir

sans cesse de nouvelles opportunités, à échanger, à rencontrer, à laisser place à l'aléa ; en somme, à apprécier chaque nouveau déplacement comme une expérience unique.

Parmi les propositions faites par les étudiants, certaines sont intéressantes à plusieurs titres : la végétalisation de la ville dont la vocation est de favoriser l'espace dédié aux piétons, le développement d'une signalétique sensorielle et intuitive, la création d'un système de mobilités spontanées et connectées grâce auquel les visiteurs et les habitants peuvent se rencontrer afin de créer des moments de partage et de rencontres, la mobilisation des instants de creux comme la nuit pour répartir les flux et s'adapter aux nouvelles pratiques ou encore le recours au trafic fluvial et l'exploitation des avantages offerts par la Seine afin de désengorger les transports en commun terrestres.

Jean-Philippe Weil,
Responsable expérience client et
développement chez Ikea



Et si on partageait les frais pour aller acheter son mobilier ?

En France, IKEA a adopté tout un lot de mesures dans le cadre de son programme e3-mobilité visant à faciliter les déplacements de ses clients.

Ce dispositif d'éco mobilité a pour but de simplifier et diversifier l'accessibilité de ses magasins tout en réduisant l'impact écologique.

Le géant suédois a ainsi repensé l'utilisation des moyens de locomotion à l'ère du tout-connecté. Un site de covoiturage a par exemple été lancé en Mars 2009 en collaboration avec Comuto, devenu le désormais célèbre Blablacar. Toujours dans cette logique d'accessibilité écologique, qui est l'un des enjeux majeur du programme e3-mobilité, la marque a lancé un partenariat avec Nissan afin d'installer des bornes de recharges électriques rapides sur l'ensemble de ses parkings et a entamé l'introduction de véhicules électriques dans sa propre flotte.

Cette initiative a été suivie par d'autres mesures comme le partenariat avec Autolib, ou avec Hertz 24/7 qui lancera pour la fin d'année chez IKEA la location des véhicules utilitaires électriques.

Des navettes gratuites ont été également mises en place dans l'est de la France et sur Paris, et les livraisons dans Paris intramuros se feront désormais avec des véhicules moins polluants (GNV).

Enfin, le dernier né de cette ambitieuse réforme n'est autre qu'un service de VTC en partenariat avec la start up SnapCar (lancé le 25 juin dernier). Ce programme de VTC/partage a toujours pour vocation de faciliter le transport entre Paris et les magasins à moindre coût.

La mobilité reste un sujet plein d'opportunités pour nos amis scandinaves et dans le futur pourquoi ne pas étendre le covoiturage entre clients et salariés.

Affaire à suivre...



Olivier de Pembroke,
Président du Centre des Jeunes
Dirigeants d'Île-de-France-Centre

Un temps de travail aménagé pour des salariés plus performants.

Olivier de Pembroke a quant à lui détaillé les résultats d'un sondage* sur la perception qu'ont les franciliens sur leurs déplacements. Face à un nuage de mots majoritairement négatifs, le Président du Centre des Jeunes Dirigeants d'Ile de France-Centre, a alerté sur le manque à gagner en termes de performance au travail lié aux problèmes de déplacements. Pour enrayer ceci, il a proposé plusieurs mesures visant à faciliter le quotidien des salariés comme un aménagement du temps de travail de ceux qui subissent le plus de contraintes ou encore la mise en place d'un « sas de décompression » dans les entreprises afin de ne pas importer les nuisances extérieures dans son lieu de travail. Son crédo est simple : il vaut mieux voir moins longtemps ses employés au travail mais les voir réellement impliqués.

Verbatim :

« En tant que manager, ne pas prendre en compte l'état dans lequel arrive nos collaborateurs, est une véritable faute professionnelle. »

« 10% des gens passent plus de quatre heures par jour dans les transports. »

« Si le collaborateur arrive en retard et stressé, je suis convaincu que les trois premiers mails qu'il envoie sont mauvais car ils ne sont pas liés à ce qu'il devrait répondre mais à ce qu'il vient de vivre. »



*L'intégralité des résultats de ce sondage est présentée en annexe de ce livre blanc.



Patrice-Henry Duchene,
Délégué au Développement
Durable chez PSA Peugeot
Citroën, responsable RSE de PSA,
Président de l'ARDIES 78

Dans la continuité d'Olivier de Pembroke, Patrice-Henry Duchene a alerté sur les pertes économiques entraînées par ce qu'il a appelé la «précarité en termes de mobilité». En effet, de nombreuses personnes se voient refuser des postes ou perdent le leur parce qu'elles n'ont pas la capacité de s'y rendre. En effet, selon un sondage réalisé, 70% des personnes interrogées ont peur de perdre leur emploi à cause d'un problème de mobilité. D'où l'intérêt d'encourager les transports à la demande et d'inventer une nouvelle forme de mobilité partagée.

Une étude du cabinet Auxilia pour la fondation PSA a été présentée qui démontre l'importance de la Mobilité dans le retour à l'emploi, l'insertion professionnelle et plus largement le rôle de l'automobilité dans le maintien du lien social dans les territoires périurbains et ruraux moins denses frappés de discrimination. Une Mobilité pour les publics les plus fragiles qu'il faut inventer et mettre en place, loin des habitudes très consommatrices de deniers publics de la politique de la ville.



Verbatim :

«Aujourd'hui en France, 80% de la part de marché des déplacements des plus de quinze ans se fait en voiture. Paris n'est absolument pas représentatif de la réalité française.»

«On est aujourd'hui, en termes de mobilité, sur une France à deux ou trois vitesses.»
«Après les compétences, la mobilité est le deuxième frein de retour à l'emploi.»

Marie-Xaviere Wauquiez,
Consultante en mobilité durable et
numérique Auteure de l'ouvrage
Taxi, l'avenir en 3D - Durable,
Digital, Darwinien



Dans un monde ultra-connecté, le smartphone est devenu le nouveau maillon de la chaîne dans bien des domaines et celui des transports n'y a pas échappé. Ainsi, il vient améliorer le système de transport traditionnel avec des procédés innovants et plus performants tel que la location de véhicules entre particuliers comme le propose l'entreprise Drivy.

Une nouvelle fois, le lien entre les transports, le bien-être des salariés et l'entreprise a été évoqué, invitant ainsi les

dirigeants d'entreprise à repenser leur rapport à la temporalité tant la mobilité des collaborateurs a un impact sur l'efficacité de l'entreprise.

Verbatim :

« Le taxi était un mode de transport dépassé dans la tête des gens mais le numérique vient le remettre au goût du jour. »

« Le covoiturage est encore une initiative trop personnelle et pas assez développée au sein des entreprises. »



Pierre Serne,
Vice-président de la région Île-de-France, chargé des transports et des mobilités, interviewé par Jérôme Lefevre, Président d'Infotraffic

En conclusion de la matinale « Déplacements et Bien-être », Pierre Serne, le Vice-président de la région Île-de-France, chargé des transports et des mobilités a été interpellé par Jérôme Lefevre, le Président d'Infotraffic, sur les résultats pessimistes des franciliens quant à leur expérience des transports.

Selon lui, le sondage peut être interprété différemment ; en effet, cette vision négative de la mobilité serait particulièrement propre aux déplacements domicile-travail. Le fait d'aller travailler conditionnerait les résultats de l'enquête car il y a plus de stress sur le voyage aller que sur le voyage retour parce que c'est un déplacement contraint.



Jérôme Lefevre : Vous pensez que c'est le fait d'aller travailler qui conditionne le ressenti qu'ont les individus des transports ?

Pierre Serne : Pas seulement. Mais vous êtes plus stressés quand vous avez un trajet long pour aller au travail et que vous avez de fortes chances d'être en retard

que si c'est sur un trajet dont vous avez la maîtrise. D'ailleurs, vous constateriez sans doute que ce ressenti est plus fort le matin en allant au travail que le soir en rentrant, sauf quand on doit récupérer des enfants à l'école. Mais globalement, il y a moins de stress et de pression sur le voyage retour que sur le voyage aller.

“
**Il faut réduire
les « déplacements -
contrainte. »**
”

Il est nécessaire de rendre les modes de déplacements plus sûrs, plus fiables, plus réguliers parce que c'est moins stressant quand on sait exactement à quelle heure on part et à quelle heure on arrive. De plus, il faut réduire les « déplacements-contrainte » : leur nombre, leur longueur, leur distance et cela relève à la fois de l'aménagement du territoire mais aussi de la gestion des transports.

“
**En Île-de-France,
la grande
transhumance
est/ouest
tous les matins
représente 2 millions
de personnes.**
”

Si on avait un aménagement du territoire différent, dans lequel tous les gens ne partiraient pas du même bassin de vie pour arriver dans le même bassin d'emplois, on aurait des trajets moins longs et moins stressants. L'enjeu est à la fois colossal et complexe, car autant le politique peut agir sur des modes de transport mais c'est bien plus difficile

d'agir sur la localisation des emplois. Par ailleurs, on voit bien que malgré tout, il existe des forces puissantes qui contiennent de vouloir construire des bureaux où il y en a déjà.

J.L : Mais est-ce que justement, il n'y a pas des bureaux là où il y a des infrastructures de transport existantes ?

P.S : La question qui s'est énormément posée au moment du dimensionnement des lignes du Grand Paris Express est la suivante : est-ce que pour éviter l'hyper-trophie de tout le secteur de La Défense, il faut commencer à réduire voire arrêter de construire des tuyaux qui y amènent au risque de créer des difficultés pour les gens qui doivent impérativement y aller ou est-ce que l'on doit, au contraire, encourager le mouvement en élargissant les tuyaux quitte à y mettre davantage d'emplois.

Il faut savoir que le dimensionnement du Grand Paris Express (la taille des tunnels et des trains), a été fait sur la base du tronçon de trois kilomètres fortement fréquenté à l'heure de l'hyper-pointe du matin, ce qui représente 45 000 voyageurs.

A l'avenir, il va falloir réfléchir sur la viabilité d'un système qui consiste à élargir sans cesse les tuyaux de transport qui vont tous au même endroit. Pour cela, on travaille sur différentes mesures comme l'élargissement de l'hyper-pointe pour avoir des horaires de grande d'affluence plus étalés car cela serait plus

confortable pour les gens et moins coûteux pour la communauté. En effet, à partir du moment où l'on arrive à créer de nouveaux pôles d'emploi, en grande banlieue ou en moyenne couronne, cela permet de créer une contre-pointe afin de rééquilibrer le remplissage des trains. Le taux de remplissage global des transports Transiliens est de 40% ; certes, il est peut-être de 120% en hyper-pointe le matin mais à niveau global, sur l'ensemble du système de transport, il n'est que de 40%. Vous voyez donc tout ce que l'on pourrait faire pour réorganiser au mieux les transports.

“
**Nous avons à cœur
d'adapter nos décisions
à ce que va être
l'emploi dans
quelques années.**
”

J.L : Que peut-on faire pour travailler ensemble avec les entreprises et les entrepreneurs ? Que peut-on vous apporter dans le dialogue afin d'améliorer votre réflexion ?

P.S : On manque d'espaces organisés de dialogue avec les employeurs. Il serait nécessaire d'avoir plus de rencontres entre les décideurs de l'aménagement du territoire et des transports et les employeurs. Nous avons à cœur d'adapter nos décisions à ce que va être l'emploi dans quelques années comme par exemple :

l'étalement de l'heure de pointe avec un réaménagement du temps de travail, le télétravail... Ces mesures sont une manière de diminuer les « déplacements-contrainte » qui conduisent à la saturation du réseau. Et les employeurs y ont un intérêt financier : il faut en effet savoir que le « versement transport » représente 40% du budget de fonctionnement des transports en Île de France, soit plus de 3 milliards d'euros. Or, à l'origine, ce dernier devait servir à l'investissement.



10 PROPOSITIONS

POUR CONTRIBUER À L'AMÉLIORATION DU BIEN-ÊTRE DES SALARIÉS DANS LEURS DÉPLACEMENTS

1. **Défiscaliser l'usage du vélo en entreprise.**

Créer des incitations fiscales pour toutes les dépenses ou investissements des entreprises liés à l'utilisation du vélo (abonnement vélo en libre service, mise à disposition de VAE, abris, douches...) ; ne pas considérer fiscalement comme véhicules de fonction les vélos prêtés à titre permanent à des salariés.

2. **Créer dans les villes des abris à vélo gratuits, éloignés de moins de 300 mètres les uns des autres.**

Le vélo est idéal pour les courts trajets, seul ou lors d'un parcours multimodal ; il faut pouvoir le ranger facilement, en étant certain de le retrouver plus tard, lorsqu'on ne l'utilise pas.

3. **Lancer la journée nationale du co-voiturage.**

Le co-voiturage permet certainement de réduire les encombrements sur les voies routières, il faut donc le développer. Il faut attirer l'attention du grand public sur les possibilités et les avantages du covoiturage, en encourageant sa mise en

pratique régulière. Cela pourrait se faire en organisant une journée où le covoiturage serait exposé au grand public, avec de l'information largement diffusée sur les bons exemples de sa pratique régulière, à travers la démonstration des applications spécialisées disponibles sur tous les smartphones et avec l'observation du trafic durant la journée pour en démontrer l'intérêt. En plus, la journée permettrait aux covoitureurs de se rencontrer et de commencer à créer un lien de confiance.

4. **Récompenser les entreprises qui promeuvent le covoiturage.**

Les entreprises peuvent encourager le covoiturage entre leurs salariés. Le management et la DRH doivent en vanter les mérites, organiser des réunions d'information et s'abonner aux applications facilitant la pratique du covoiturage. Les entreprises peuvent également payer le taxi de retour au domicile des passagers lorsque le conducteur doit retarder son retour pour une raison professionnelle imprévue, cette situation étant un des principaux freins au covoiturage ; les contraintes horaires dues au covoiturage doivent être acceptées, comme elles le sont pour les utilisateurs des lignes d'autocars d'entreprises ; certains avantages, tels que des places de parking réservées, peuvent être donnés aux personnes pratiquant le covoiturage.

5. Utiliser la journée de solidarité ou un jour férié comme journée de télétravail.

Le but de la proposition est qu'un jour par an, chaque français expérimente une journée en télétravail. On devrait même donc jusqu'à aller proposer une semaine du télétravail (en proposant des semaines adaptées, comme la semaine de la rentrée, du BAC, de Noël, etc...). Cette semaine-là, les salariés auraient le loisir de s'organiser comme ils le veulent pour faire leur travail depuis leur domicile, en accord avec l'entreprise et en communication avec elle. L'idée serait d'offrir par exemple 5 jours par an, ou une semaine entière, où les collaborateurs pourraient travailler de chez eux, pour réduire le trafic mais aussi pour expérimenter d'autres manières de travailler.

6. Créer une plateforme nationale d'échange gratuit de places de bureaux pour le Grand Paris.

Le télétravail se pratique au domicile des salariés ou dans des espaces de co-working mis à disposition des salariés qui peuvent y exercer l'essentiel de leur activité sans avoir à se déplacer dans leur entreprise. Les espaces de co-working sont limités, leur développement pourrait être favorisé à travers une bourse d'échange des places de bureaux accessibles aux salariés d'autres entreprises, une entreprise permettant l'accès en co-working à certains de ses bureaux tout en pouvant par ailleurs mettre à disposition de ses salariés des bureaux proches de leurs lieux d'habitation. Ce qui permet, en cas d'embouteillages ou de grèves, aux salariés de trouver facilement un lieu de travail plus proche pour les héberger et bénéficier de bonnes conditions de travail. Pour accélérer la réussite du processus, les entreprises qui prêtent le plus leurs locaux pourraient bénéficier d'une publicité gratuite dans le métro parisien (financée par le Grand Paris par exemple...).

7. Créer un guide des bonnes pratiques de mobilité pour les entreprises.

Les entreprises savent parfaitement que le bien-être des salariés dans leurs déplacements est essentiel à leur bonne marche ; leurs dirigeants et managers doivent eux même se déplacer très fréquemment et connaissent le mal-être que cela peut leur causer. Il est important que les entreprises, quelle que soit leur taille, aient à leur disposition un guide des bonnes pratiques à mettre en œuvre dans le domaine de la mobilité de leurs salariés, comme cela existe dans le domaine de l'ambiance de travail au sein de l'entreprise ou dans celui des rémunérations et compensations financières.

8. Rendre élastique les horaires de travail.

Le mal-être des déplacements provient principalement de la saturation des transports publics et des voies routières aux heures de pointe ; ceci est essentiellement dû au fait que les salariés commencent et finissent leur travail à peu près tous dans la même plage horaire, d'amplitude limitée. Comme dans tout phénomène de saturation, réduire faiblement les déplacements aux heures de pointe peut améliorer fortement leur fluidité. La saturation pourrait être diminuée si on donne aux salariés la possibilité d'adopter des horaires de travail leur permettant de ne pas se déplacer aux heures de pointe ; ceci pouvant être associé au télétravail pour permettre aux salariés de fournir en permanence la réactivité nécessaire à la bonne marche de leur entreprise.

9. Lancer le baromètre du bien-être dans les transports.

Différentes enquêtes sont réalisées régulièrement pour mesurer la ponctualité des transports en commun, la satisfaction des usagers, le temps perdu dans les embouteillages. Il faudrait également mesurer l'évolution du bien-être des personnes dans leurs déplacements, à travers des paramètres simples de la mesure du bien-être ressenti.

10. Rendre accessibles en open data toutes les données des transports publics en France.

La disponibilité des principales données (horaires prévus, horaires en temps réel) des transports publics est importante pour permettre aux usagers d'optimiser leurs déplacements. Ces données peuvent être consultées sur le site des collectivités et des organismes de transport. Dans de nombreux cas, ces données sont de plus disponibles en format open data, il est alors possible de développer des applications personnalisables adaptées à chaque usager ; des développeurs d'application peuvent également mettre leur imagination au service des usagers à travers de nouvelles applications simples et très utiles. Il serait donc grandement souhaitable que les données des transports publics soient systématiquement disponibles en format open data, ce qui est malheureusement rarement le cas aujourd'hui.



DÉPLACEMENTS ET BIEN-ÊTRE, ANNEXE

Sondage : les franciliens et les déplacements liés au travail.

« Long ». En quatre lettres, les franciliens résument leur ressenti sur la mobilité liée au travail. Les actifs d'Île de France passent 1 heure 35 en moyenne par jour pour aller au travail et en revenir. Ce temps important est vécu de façon majoritairement négative, quel que soit le moyen de transport utilisé. Trop long, le temps de déplacement lié au travail est aussi jugé perdu à raison de 28 mn par jour et par actif francilien. Durant une vie professionnelle complète, les franciliens passent l'équivalent de deux années de travail dans les transports : un véritable enjeu de société.

POUR REJOINDRE LEUR TRAVAIL ET EN REVENIR, LES FRANCILIENS PRENNENT LA ROUTE

TRANSPORTS PAR LA ROUTE 56%

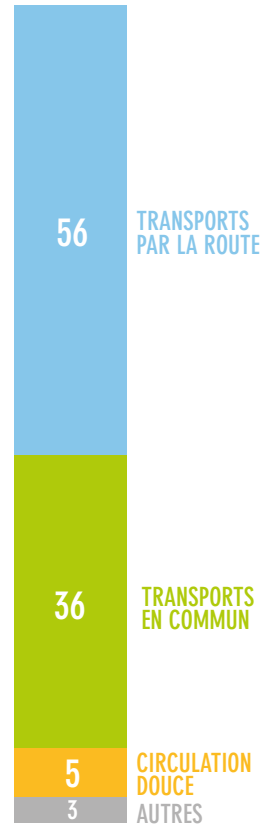
Voiture personnelle	49%
2 roues motorisées	6%
Co-voiturage	1%
Auto-partage	<1%

TRANSPORTS EN COMMUNS 36%

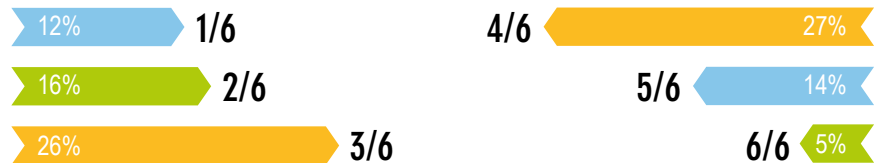
RER et trains	15%
Métro	12%
Bus	6%
Trains grandes lignes	2%
Tramway	1%

CIRCULATION DOUCE 5%

Marche à pied	4%
Vélib	1%



QUELLE NOTE ATTRIBUERIEZ-VOUS À VOTRE TRAJET DOMICILE-TRAVAIL ?



COMMENT QUALIFIEZ-VOUS VOS TEMPS DE DÉPLACEMENT POUR ALLER AU TRAVAIL ?



25%
PROFITENT
DE LEURS DÉPLACEMENTS

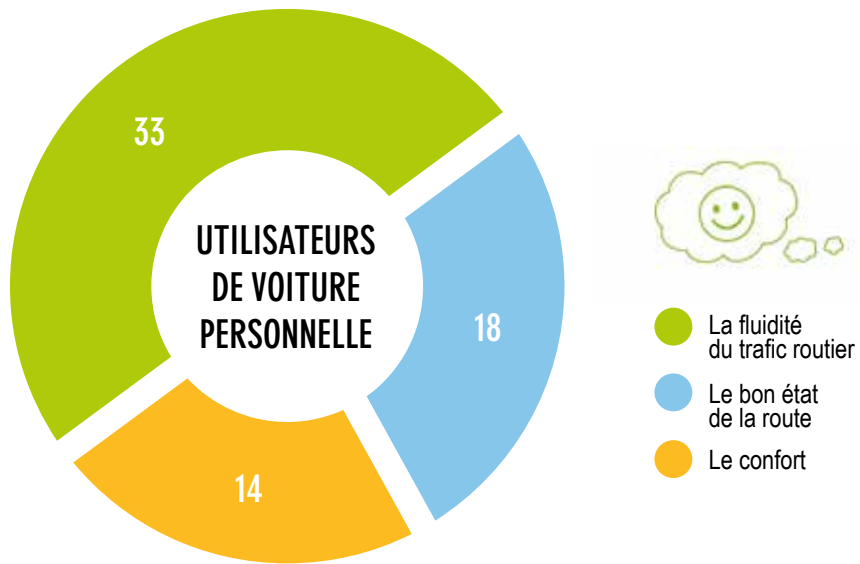
Une population minoritaire semble avoir trouvé les solutions adaptées qui rendent les déplacements liés au travail positifs.



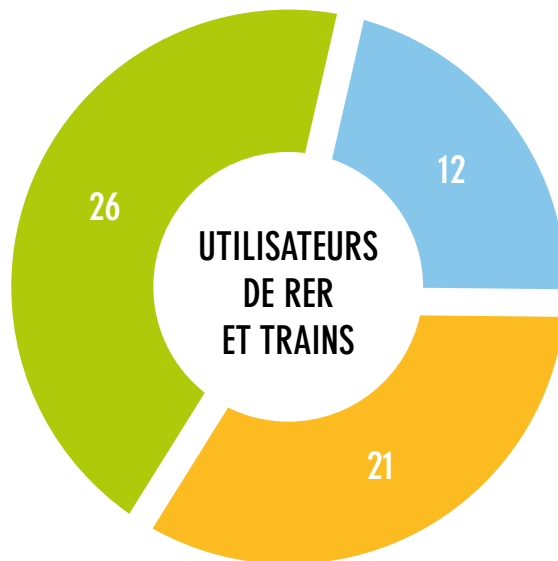
75%
SUBISSENT
LEURS DÉPLACEMENTS

« Long » et « pénible » sont les mots les plus spontanément cités par les franciliens pour exprimer leur ressenti sur leurs déplacements.

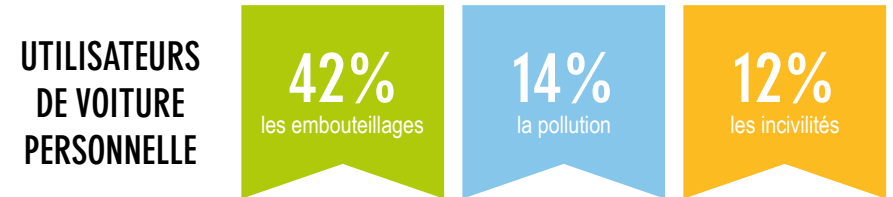
QU'EST-CE QUI VOUS DONNE LE SOURIRE DANS VOS DÉPLACEMENTS LIÉS AU TRAVAIL ?



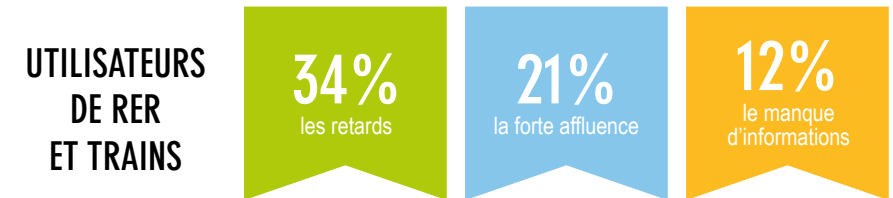
- La ponctualité
- Avoir de l'information sur ce qu'il se passe lors de mes trajets
- Pouvoir prévoir et organiser mes trajets futurs



QUELS SONT LES FACTEURS QUI PEUVENT NUIRE À VOTRE BIEN-ÊTRE LORS DE VOS DÉPLACEMENTS LIÉS AU TRAVAIL ?



Les franciliens qui utilisent leur voiture disent leur bien être majoritairement impacté par ce qu'ils contribuent eux-mêmes à créer (embouteillages, pollution).



Les franciliens qui utilisent les RER et trains de banlieue subissent les conditions de leur transport lorsqu'elles sont mauvaises (retard, affluence).

Il est à noter que les utilisateurs des RER et trains de banlieue sont deux fois moins affectés par les incivilités que les utilisateurs de voiture personnelle, qui en font leur troisième motif de soucis.

QUEL EST VOTRE TEMPS DE TRAJET ?





NOTES

Contacts



www.ardies.org
contact@ardies.org



www.cjd.net
contact.region@cjd-cidf.net



www.infotrafic.fr
contact@infotrafic.com
+33 1 34 32 20 80