



## NOTE DE POSITIONNEMENT



Association des  
Professionnels en  
Conseil Climat Energie  
et Environnement

### Budget Mobilité Unique (BMU) la fausse bonne idée ? ou comment ne pas confondre l'outil et l'ouvrage

Les conseils de la profession

Septembre 2024

## NOTE DE POSITIONNEMENT

La décarbonation du secteur des transports ( $\frac{1}{3}$  des émissions à l'échelle nationale) doit nécessairement passer par la décarbonation des trajets domicile-travail. Pour ceux-ci, comme nous le détaillons dans notre [note de positionnement](#), les priorités sont selon nous de :

1. Réduire le besoin de déplacement (levier organisationnel)
2. Favoriser les mobilités partagées et collectives (covoiturage, transports publics)
3. Favoriser un report modal vers les modes actifs
4. Favoriser l'usage de véhicules légers, à faibles émissions de GES et adaptés aux besoins de déplacement

L'activation de ces leviers ne peut pas se faire sans une organisation globale à l'échelle de chaque organisation ou groupe d'organisations, et des mesures prises en silo ne suffisent pas à traiter le sujet dans sa globalité et sa complexité.

**En effet, en tant que professionnels du secteur, les principaux freins que nous rencontrons sont :**

- La distance de déplacement,
- L'ancrage de la voiture individuelle dans l'imaginaire collectif,
- La sécurité (pour les modes actifs), et
- Le manque de services et d'infrastructures adaptés.

L'aspect financier n'est donc que très peu souvent bloquant, les solutions alternatives étant souvent moins chères que la voiture individuelle (partage des frais dans le cas du covoiturage, absence de frais d'assurance et de carburant dans le cas du vélo, etc.).

Si celui-ci reste un sujet important à traiter, notre positionnement est de dire que la **mobilité en entreprise doit être traitée de manière systémique, en favorisant la réduction des distances à parcourir et les coopérations territoriales afin de répondre à cet enjeu de décarbonation des trajets domicile-travail.**

Le collectif BMU (porté par Betterway et Edenred) a récemment (fin 2023-début 2024) mené un plaidoyer pour expliquer qu'un Budget Mobilité Unique (centralisant tous les avantages financiers des salariés liés aux mobilités) serait la clé du report modal et demande à ce qu'il devienne obligatoire en entreprise.

Nous, bureaux d'étude et experts en mobilité qui mettons en œuvre les plans de mobilité des collectivités et des employeurs sur le terrain, sommes sceptiques quant à l'utilité et l'efficacité de cette mesure.

## FAVORISER LA RÉDUCTION DES DISTANCES À PARCOURIR

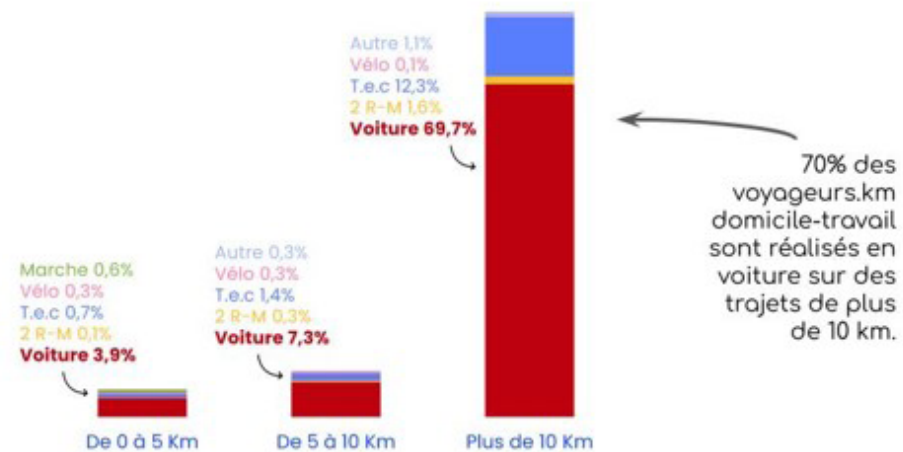
En effet, sachant que 70% des voyageurs-kilomètres parcourus en voiture sur les trajets Domicile-travail le sont sur les trajets de plus de 10 km à l’aller<sup>1</sup>, un enjeu crucial pour la mobilité durable est en premier lieu de recréer les conditions de la proximité entre lieu de travail et lieu de vie car la distance longue rend la voiture nécessaire. Cette distance est passée de 3 km à 13,3 km en 60 ans, rendant la voiture indispensable.

Sachant que le trajet médian des trajets domicile-travail en voiture est de 15 km à l’aller et que le trajet médian des trajets domicile-travail à vélo des français est de 2,8 km à l’aller, **le plus gros frein à la pratique est la distance à parcourir lorsque celle-ci dépasse 5 à 8 km.**

Chaque mode de trajet alternatif nécessite des mesures spécifiques et un budget unique ne permettrait ni de flécher la bonne aide aux bonnes personnes ni de faire des analyses d’impact entre l’argent alloué au BMU et l’impact réel sur les pratiques de mobilités professionnelles des personnes.

Sachant que 72,5% des actifs font leur trajet domicile-travail en voiture avec un trajet médian de 15 km à l’aller, l’action **la plus simple et la plus impactante à court terme est de favoriser le report modal vers le covoiturage qui intéresse les automobilistes à plus de 10 km, et en parallèle de travailler au développement d’infrastructures sécurisant les trajets en modes actifs pour favoriser le report modal sur les courtes distances.**

### Ventilation des modes de trajets



Source : Enquête Mobilité des personnes 2019, SDES

<sup>1</sup>source : EMP 2019, SDES

## Les dispositifs financiers ne sont pas le levier principal pour favoriser les alternatives puisque :

- Faire 5 km à vélo est déjà moins cher que le faire en voiture individuelle
- Faire un trajet en transports en commun est déjà moins cher qu'un trajet en voiture grâce aux subventions publiques.
- Faire 25 km en covoiturage est déjà moins cher que de le faire en voiture seul si le prix du trajet est sponsorisé au même titre que les trajets en transports en commun.

## FAVORISER LES COOPÉRATIONS TERRITORIALES

Les freins à la pratique du vélo, du covoiturage et des transports en commun sont malheureusement multiples et **l'incitation financière n'est qu'un moyen de motiver les salariés qui ont déjà toutes les conditions réunies pour adopter le mode en question.** Et ils sont rares.

De plus, si certains employeurs mettent en place des Plans de Mobilité Employeur, et de plus en plus de collectivités formalisent une politique de mobilités alternatives à la voiture individuelle, force est de constater que la transversalité entre ces démarches très complémentaires est souvent peu opérante. Et ce alors qu'un Plan de Mobilité Employeur est une démarche qui traite de l'ensemble des mobilités liées à l'activité de l'employeur, et non uniquement les déplacements domicile-travail, rendant donc l'intersection entre les démarches «employeur» et «collectivité» d'autant plus importante.

Il nous apparaît donc essentiel de mettre en avant ces **coopérations entre employeurs et collectivités.** Pour ce faire, le rôle des comités des partenaires (instance consultative obligatoire à mettre en place dans toutes les collectivités Autorités Organisatrices des Mobilités (AOM), mêlant représentants des employeurs, des usagers, et des habitants tirés au sort) semble important à renforcer. En effet, ceux-ci peuvent être une bonne courroie de transmission pour favoriser des démarches transverses (desserte cyclable de zones d'emploi, facilitation du covoiturage, etc.).

## CONCLUSION

**Si le BMU devait apparaître dans l'équation, pour qu'il soit utile, il serait essentiel que :**

- Il ne soit pas présenté comme la panacée du report modal mais comme un outil parmi d'autres pertinent dans un contexte défini, à savoir motiver des salariés qui n'ont plus aucun frein susceptibles de les entraver dans le changement de leur mode de transport.
- Que les modes financés par ce dispositif soient transparents et identifiables, permettant analyse et statistiques fines, qu'il contribue à la transparence des données nécessaire à l'évaluation du dispositif et au pilotage d'une stratégie nationale et non pas qu'il ajoute une boîte noire au système entravant les capacités d'action de tous les acteurs concernés
- Que les usages qui puissent détourner son usage de son objectif soient identifiés et prévenus.
- Enfin, afin de permettre un réel changement de paradigme dans les pratiques de mobilités domicile-travail, nous estimons que la mesure la plus intéressante (en restant complémentaire à un BMU, si celui-ci n'était pas amené à être mis en place isolément d'incitations plus globales), serait d'aller plus loin que l'obligation d'intégrer un volet mobilités aux NAO pour les entreprises de plus de 50 salariés sur un même site (obligatoire depuis janvier 2020, à la suite de la Loi d'Orientation des Mobilités). Ceci pourrait être fait en rendant obligatoire la réalisation d'un Plan de Mobilité Employeur, mutualisable en un Plan de Mobilité Employeurs Commun (PDMEC) pour favoriser les coopérations locales. Outre une obligation réglementaire, il apparaît intéressant, en première approche, de favoriser l'accompagnement (financier et en ingénierie) des entreprises dans cette démarche, par exemple via des dispositifs de l'ADEME ou de BPI France, à construire.

## À PROPOS DE L'APCC

L'APCC, **Association des Professionnels en Conseil Climat Énergie et Environnement** est une association créée en 2010 à but non lucratif régie par la loi du 1er juillet 1901 et le décret du 16 août 1901.

### L'association a pour objet de :

- Représenter les entreprises qui accompagnent et conseillent au quotidien les entreprises, collectivités et établissements publics sur les sujets liés à la transition énergétique
- Inscrire ses membres dans une démarche d'échange et d'amélioration continue
- Informer, expliquer, donner des clés et diffuser les bonnes pratiques aux organisations sur les thématiques liées à la transition énergétique

**L'APCC participe activement aux politiques afin d'agir pour la transition vers une économie décarbonée et la préservation des ressources naturelles.** L'APCC est consultée ou intervient dans le cadre des évolutions réglementaires et méthodologiques.

**L'APCC dispose de groupes de travail, d'échange et de réflexion sur les enjeux prédominants du secteur,** elle produit des livrables divers et variés tels que des notes de positionnement et participe à des travaux avec ses parties prenantes (MTES, ADEME, associations, institutions et acteurs de la transition énergétique).

**L'APCC organise une dizaine d'événements présentiels et virtuels par an** (webconférences, Sommet Virtuel du Climat, Sommet Virtuel de la Mobilité Durable, journées techniques, rencontres régionales).

Enfin, **l'APCC dispose d'un annuaire de ses membres,** classés par région, domaines de compétences et spécialités sectorielles. Cet annuaire permet aux organisations en recherche d'un expert pour les accompagner sur les thématiques climat et mobilité de trouver facilement un bureau d'étude qui leur convienne.

Site web : [www.apc-climat.fr](http://www.apc-climat.fr)

Mail : [contact@apc-climat.fr](mailto:contact@apc-climat.fr)

