# FO

- Le
  - **G** UIDE
- **E** NGAGEMENT
  - **S** YNDICAL
- RANSITION
  - E NVIRONNEMENTALE socialement juste

# TOME 1

# LA MOBILITÉ DURABLE



#### LE GESTE SOCIALEMENT JUSTE DE FO

a question du réchauffement climatique ne se pose plus : élévation de la température moyenne, sécheresses, multiplication et renforcement des épisodes météorologiques violents... Face à ces enjeux environnementaux qui impactent fortement le monde du travail, le rôle du syndicat est fondamental.

Pour FO, il s'agit de porter une mise en œuvre socialement juste de la transition environnementale dans les branches et dans les entreprises. Il faut concilier l'urgence d'agir pour la planète avec la défense des intérêts des travailleurs pour lesquels il faut préserver leur emploi, leur santé et leurs conditions de travail. C'est dans cette perspective que naît le Guide d'Engagement Syndical pour une Transition Environnementale socialement juste.

Actuellement seuls 25 % des accords collectifs traitent de la mobilité, ce qui laisse des perspectives de négociations...

Ce premier tome sur la mobilité durable se présente comme un outil pédagogique et pratico-pratique, permettant à nos militants de s'emparer du sujet désormais incontournable. La confédération vous invite à vous appuyer sur le présent guide mais également sur les différents accords et autres documents disponibles à la rubrique « En savoir plus ».

#### **SOMMAIRE**

La « mobilité durable » :
un sujet syndical p. 2
Le cadre juridique p. 6
La négociation collective : un outil
ndispensable p. 9
Des problématiques
différentes selon les
passins de vie p. 18
Neutralité carbone :
de quoi parle-t-on p. 24
ZOOM SUR :
Le transport aérien p.29
Le secteur automobile face aux enjeux
environnementaux p.30
Pour aller plus loin p.32



# LA « MOBILITÉ DURABLE » : UN SUJET SYNDICAL



#### Pas de transition environnementale sans justice sociale

**5000 Euros** 

Coût d'une voiture pour un ménage, en moyenne par an, soit 10 à 12 % de son budget

Aujourd'hui, de plus en plus de travailleurs se préoccupent de l'impact de leurs trajets domicile/travail tant sur leur pouvoir d'achat que sur l'environnement.

En parallèle, la question de « mobilité durable », parfois vue comme un facteur d'attractivité, devient un sujet dans les entreprises et dans les territoires.

Pour concilier au mieux les aspects démographiques et de neutralité carbone, les entreprises sont d'ailleurs de plus en plus associées aux politiques de mobilité mises en œuvre par les territoires. Elles sont également amenées à réfléchir à un plan de mobilité interne.

#### **LES POSITIONS FO**

La « mobilité durable » s'inscrit dans un cadre légal existant, probablement appelé à encore évoluer.

Sur ce sujet comme sur les autres, la prise en compte des volets économiques et environnementaux ne doit pas se faire au détriment du social.

Il est intéressant d'avoir une vision globale de la mobilité : voiture, transport en commun, vélo, covoiturage etc.

Un enjeu fondamental est aussi de développer des systèmes de transports collectifs pour mailler les différents bassins d'emploi.

D'autres équipements sont nécessaires comme les parcs relais pour favoriser le covoiturage.

De plus, il peut être utile, que ce soit pour les ménages ou les entreprises, de veiller à la revitalisation des centres urbains afin que les lieux d'habitation, de travail et de vie ne soient pas trop éloignés les uns des autres.

Il est donc nécessaire d'agir à tous les niveaux dans l'intérêt des travailleurs.

Ainsi, au niveau national, la confédération porte des revendications afin de peser sur les politiques publiques lors des débats parlementaires pour chaque projet de loi sur le sujet et dans différentes instances comme le Conseil économique social et environnemental (CESE), le Conseil national de la transition écologique ou le Conseil national de l'industrie.

En région, les représentants de FO en font de même dans les CESE régionaux pour la prise en compte des enjeux sociaux concernant la mobilité dans les territoires. Enfin au niveau de la branche professionnelle et de l'entreprise, lorsque des négociations sur les mobilités sont engagées.

#### Les déplacements domicile/travail

Les trajets domicile/travail constituent 13% des émissions totales des transports, équivalant à 17,4 millions de tonnes d'équivalent  $CO_2$ , principalement attribuables à la voiture (98%). En France métropolitaine, 96% des 25,9 millions d'actifs de 15 ans ou plus se déplacent pour aller travailler à moins de 100 km, parcourant en moyenne 14,2 km par an pour ces trajets (cf. données p. 27).

Les temps de trajet domicile/travail des salariés se sont allongés ces dernières années du fait notamment de l'augmentation du coût de l'immobilier ou des changements imposés des lieux de travail sans solution de mobilité alternative (fermetures de sites, restructurations, délocalisations, etc.).

Par ailleurs, les possibilités d'accès aux transports en commun restent inégales en particulier dans les territoires enclavés. À ce jour, seulement 15 % des salariés travaillant en zone d'activités réalisent leur trajet domicile/travail en transport en commun.

## 1 personne sur 5

#### a déjà refusé un emploi faute de moyens de transport

Une partie des automobilistes n'ont pas de modes alternatifs pour se déplacer, notamment dans les zones rurales où depuis des décennies, on ne cesse de réduire l'offre de transport collectif. Par ailleurs, les infrastructures liées à la voiture électrique se développent lentement dans ces régions. Les citoyens, qui doivent se déplacer pour tout – y compris pour recourir à des services publics de plus en plus distants – n'ont donc pas réellement d'alternative.

#### LES POSITIONS FO

Il ne peut y avoir de politique environnementale sérieuse sans plans d'investissement public et privé massifs, afin d'engager et de responsabiliser les grands groupes notamment du CAC 40 dans ces transformations. Par exemple pour l'installation de bornes de recharge notamment dans les campagnes françaises, pour l'entretien et la remise en service de lignes ferroviaires, ou encore le développement de bus propres.

Enfin, le maintien des services publics de proximité est indispensable pour réduire les déplacements.

#### L'acquisition d'un véhicule électrique...

Le coût d'un véhicule électrique reste à ce jour très élevé et les aides proposées sont insuffisantes tout particulièrement pour les ménages les plus modestes.

À noter le fait qu'une partie des personnes ayant acquis une voiture électrique, reviennent à la voiture thermique, en raison d'une faible autonomie des batteries et des bornes de recharge peu nombreuses, limitant ainsi les capacités de déplacement.

Pour faciliter l'accès aux véhicules électriques à moindre coût, le gouvernement a mis en place une offre de « leasing social » pour les véhicules électriques pour les ménages les plus modestes. Comme pour le bonus écologique depuis le 15 décembre 2023, seuls les véhicules fabriqués en France et en Europe sont éligibles à cette aide. Il s'agit en premier lieu d'un dispositif destiné à soutenir la mobilité électrique pour les déplacements domicile/travail.

Ce leasing est subventionné par l'État à hauteur de 13000 euros par véhicule. C'est une location, avec ou sans option d'achat. Le loyer mensuel peut être inférieur à 100 euros pour des véhicules à petit prix et jusqu'à 150 euros pour des véhicules familiaux. Avec 80000 demandes enregistrées en quelques semaines, le dispositif a été victime de son succès. De 25000 véhicules initialement annoncés, le gouvernement a doublé ce chiffre et a décidé de suspendre l'opération pour 2024. Il a cependant déjà annoncé la reconduction du mécanisme pour 2025.

#### LES POSITIONS FO

Cette offre de location est un début de réponse pour permettre au plus modestes de changer de véhicule, cependant elle aura une portée limitée au vu des conditions nécessaires pour en bénéficier et l'inadéquation du nombre de véhicules disponibles par rapport au nombre de demandes. Il reste indispensable de trouver des solutions permettant à toutes et à tous de continuer à se déplacer, notamment pour se rendre au travail.

Pour aller plus loin sur le leasing social : cf. Zoom secteur Automobile p. 30. cf. liens utiles p. 32.

## LE CADRE JURIDIQUE



Dans le cadre des politiques de mobilités, le législateur s'est engagé à œuvrer pour la mise en place de « mobilités vertueuses » via la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) du 18 août 2015. Puis, il est intervenu à nouveau à travers la loi d'orientation des mobilités (LOM) du 26 décembre 2019.

- La LTECV a inscrit le principe de la mobilité durable dans les relations de travail. Elle est venue compléter ce dispositif en inscrivant un objectif de décarbonation complète du secteur des transports terrestres d'ici 2050, favorisant ainsi le développement des transports alternatifs pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail.
- La LOM a intégré ce thème à la négociation obligatoire d'entreprise portant sur le bloc relatif à la Qualité de vie et des conditions de travail (QVCT). Désormais lorsque l'entreprise emploie au moins cinquante salariés sur le même site, la négociation collective doit porter sur les mesures visant à améliorer la mobilité des salariés entre le lieu de résidence habituelle et leur lieu de travail notamment en réduisant le coût de la mobilité, en incitant « à l'usage des modes de transport vertueux » ainsi que par la prise en charge des frais de transports personnels (Art. L 2242-17 du Code du travail). À défaut d'aboutir sur un accord, les entreprises doivent élaborer un Plan de mobilité employeur (PDME). Dans ce cas, la participation financière de l'employeur aux frais de transports personnels peut être prévue par décision unilatérale formalisée ou non dans le PDME, après consultation du Comité social et économique (art. L 3261-4 du Code du travail).

GESTE: MOBILITÉ DURABLE/TOME 1

#### La loi d'orientation des mobilités : une loi structurante

#### La prime transport

Selon l'article L 3261-3 du Code du travail, l'employeur a la possibilité de prendre en charge les frais de carburant et les frais d'alimentation de véhicules électriques, hybrides rechargeables ou à hydrogène, lorsqu'ils sont utilisés par les salariés pour se rendre de leur résidence habituelle à leur lieu de travail.

À NOTER. Cette « prime transport » n'est pas obligatoire. Celle-ci s'adresse principalement aux salariés contraints d'utiliser leur véhicule personnel (communes non desservies par les transports en commun ou horaires décalés).

#### Le Forfait « mobilités durables »

Le Forfait « mobilités durables » (FMD) est une mesure mise en place depuis 2020 pour encourager les salariés à privilégier des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle pour leurs déplacements domicile/travail. Il permet donc aux employeurs d'indemniser les salariés privilégiant cette mobilité dite « douce ». Ce forfait est entré en vigueur le 10 mai 2020, à la suite du décret n°2020-541 du 9 mai 2020. Il permet aux employeurs de verser à leurs salariés une somme allant jusqu'à 800 euros par an pour financer des modes de déplacement durable tels que le vélo, les transports en commun, le covoiturage ou encore l'autopartage.

À NOTER. Le FMD remplace les indemnités kilométriques vélo et les indemnités forfaitaires de covoiturage. Un salarié n'a ainsi plus à justifier le nombre de kilomètres parcourus.

#### Les salariés pouvant être concernés

Les CDI, les CDD, les contrats d'intérim, les stagiaires, les salariés en alternance, les apprentis, les fonctionnaires et contractuels.

#### Les moyens de transports couverts :

- les vélos, y compris à assistance électrique (personnel et en location);
- la voiture dans le cadre d'un covoiturage (en tant que conducteur ou passager);
- les engins de déplacement personnels, cyclomoteurs et motocyclettes en location ou en libre-service (scooters, trottinettes électriques);
- les engins de déplacement personnel motorisés des particuliers (trottinettes, mono-roues, gyropodes, skateboard, hoverboard...);
- l'autopartage avec des véhicules électriques, hybrides rechargeables ou hydrogènes;
- les transports en commun (autres que ceux concernés par la prise en charge obligatoire des frais d'abonnement).

#### • Les dispositifs cumulables

La prime de transport est cumulable avec le versement d'indemnités forfaitaires kilométriques.

#### Exonération de cotisations

Cette somme peut être exonérée de cotisations dans la limite des frais réellement engagés par le salarié pour ses trajets domicile-travail. L'employeur doit être en mesure de justifier les frais. Le forfait mobilités durables est exonéré de cotisations dans la limite globale de 700 euros par an et par salarié (2023). L'exonération peut monter à 800 euros en cas de cumul avec un abonnement de transport en commun.

#### Le plan de mobilité employeur

Le PDME est un dispositif qui encourage les entreprises à développer des actions en faveur de la mobilité durable en cas d'absence d'accord (cf. LOM). Il prend la forme d'un document composé de deux parties, la première étant le diagnostic des mobilités générées par l'établissement et la seconde portant sur le plan d'action pour les prochaines années.

# LA NÉGOCIATION COLLECTIVE : UN OUTIL INDISPENSABLE



Négocier un accord «mobilité durable» doit permettre de concilier dans une vision à long terme les volets économiques, sociaux et environnementaux dans les branches et les entreprises. à défaut d'accord, les entreprises doivent élaborer un plan de mobilité employeur (PDME). Dans ce cas, la participation financière de l'employeur aux frais de transports personnel peut être prévue par décision unilatérale formalisée ou non dans le PDME, après consultation du Comité social et économique.

#### Négocier dans les branches

La loi n°2016-1088 du 8 aout 2016 relative au travail, à la modernisation du dialogue social et à la sécurisation des parcours professionnels permet à un accord de branche de prévoir des stipulations dédiées aux entreprises de moins de 50 salariés, et privées de la possibilité de signer un accord d'entreprise en raison de l'absence de délégué syndical ou de salarié mandaté par un organisation syndicale.

La négociation collective de branche permet de garantir un même socle de droits pour tous les salariés d'un même secteur d'activité, et ainsi de réguler la concurrence entre les entreprises. Ce niveau de négociation est non empreint du lien de subordination existant au niveau de l'entreprise. Par conséquent, le rapport de force inhérent à toute négociation n'est pas tronqué par le lien de subordination négociateur salarié/négociateur employeur. De plus, le mécanisme de l'extension de l'accord de branche permet d'assurer une très large couverture conventionnelle aux salariés.

Des négociations de branches peuvent ainsi être menées afin de faciliter le recours au forfait « mobilités durables » par ces entreprises.

#### PISTES DE REVENDICATIONS

Il peut être intéressant, dans l'accord de branche, de revendiquer que toutes les entreprises y compris celles de moins de 50 salariés soient inclues dans le champ d'application de l'accord.

Dans la branche de l'industrie pharmaceutique, les négociateurs ont intégré dans l'accord collectif du 17 octobre 2023 sur « la transition écologique et la mobilité durable », un accord-type « forfait mobilités durables » à destination des entreprises ne pouvant signer d'accord. (cf. « Pour aller plus loin » p. 32).

Il est rappelé dans l'accord de branche, qu'en cas de décision unilatérale, l'employeur doit informer le CSE et les salariés par tous moyens.

#### Négocier dans les entreprises

Dans les entreprises comptant au moins cinquante salariés **sur un même site**, la négociation collective doit porter sur les mesures visant à améliorer leur mobilité entre le domicile et le travail (réduction des coûts, incitation à l'usage de modes de transport vertueux, prise en charge des frais de transports personnels).

Ainsi, un accord mobilité durable sert à définir les objectifs de mobilité au sein de l'entreprise et à fixer le montant du Forfait mobilités durables. Le FMD permet d'augmenter le pouvoir d'achat des salariés et d'améliorer leur bien-être (sachant que 45 % considèrent le trajet domicile-travail comme désagréable).

Le bilan des accords collectifs sur la mobilité domicile/travail de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, détaille les principaux sujets négociés dans

le bloc « Égalité professionnelle, Qualité de vie et des conditions de travail », qui sont : le télétravail, le FMD, le financement d'un mode différent de la voiture et la prime transport.

(cf. « Pour aller plus loin » bilan des accords collectifs : p. 32).



#### LES POSITIONS FO

On constate que les différents sujets sont traités de manière inégale. Seul un quart des accords abordent le sujet de la mobilité durable. Pour une négociation de qualité, il est donc préférable de négocier des accords distincts, thème par thème, afin d'éviter une dilution des sujets.

→ Ainsi FO préconise de privilégier autant que possible la négociation d'un accord propre à la mobilité.

Point de vigilance. Dans certaines villes, comme Le Havre ou Rennes, certaines entreprises estiment que, parce qu'elles versent une taxe locale pour le transport urbain, elles remplissent déjà leur part d'obligation et s'exonèrent de toute négociation sur le sujet de la mobilité. FO rappelle que l'employeur est soumis à l'obligation de la mise en place d'un plan de mobilité (cf. cadre juridique p. 6).

# LES ÉTAPES UTILES POUR UNE NÉGOCIATION EFFICACE Se poser les bonnes questions en fonction du contexte de l'entreprise : Quelles possibilités de mise en œuvre du FMD ? Critères d'attribution ? Coût ? ... Établir un état des lieux de la mobilité domicile/travail des salariés Construire le cahier revendicatif

#### LES POSITIONS FO

#### Enquête « mobilité » : un préalable indispensable

En amont des négociations sur la mobilité durable, dans le but de construire un cahier revendicatif pertinent, il est intéressant de mener une enquête mobilité auprès des salariés afin de répondre au mieux à leurs réels besoins.

→ Celle-ci peut opportunément être diligentée par les représentants FO.

Pour FO, une politique de mobilité durable doit concilier liberté de déplacement des salariés et diminution de l'impact des trajets professionnels sur l'environnement.

La cartographie de la mobilité des salariés de l'entreprise permet d'avoir une vue d'ensemble de leurs trajets et des principaux modes de transport utilisés ou utilisables. Cette évaluation peut permettre de déterminer quels modes de transport sont à privilégier notamment pour les zones dépourvues de transports en commun. Les résultats de cette enquête permettent ainsi d'identifier les différentes attentes du plus grand nombre et donc de négocier sur ces axes.

#### PISTES DE REVENDICATIONS GÉNÉRALES

Afin d'aider les négociateurs FO à s'approprier le sujet de la mobilité, la confédération propose ici des pistes de réflexions et de revendications sur les différents items pouvant être abordés dans l'accord. Il est également utile de s'appuyer sur les différents accords disponibles sur le site de Légifrance. Il est évident que les revendications doivent autant que possible répondre aux attentes des salariés exprimées lors de l'enquête.

• Le champ d'application. Il s'agit notamment de définir quels sont les salariés qui bénéficieront des dispositifs prévus dans l'accord. Il convient de se questionner sur les types de contrats concernés (CDI, CDD, Apprentis, contrats professionnalisants, alternants et/ou stagiaires...). Évidemment, FO revendique une application la plus large possible.

- Durée de l'accord. À définir en fonction du contexte dans l'entreprise.
   Pour un premier accord, il pourra être utile de prévoir une durée expérimentale avec une clause de revoyure à l'issue de cette période. Par la suite, un accord à durée indéterminée présente l'avantage de pérenniser le dispositif. Cependant, dans ce cas, il faut s'interroger sur la prise en compte d'éventuelles évolutions de la législation.
- Commission de suivi. Il est conseillé de mettre en place une commission de suivi afin de faire régulièrement le point sur la mise en œuvre de l'accord. Il conviendra de préciser sa composition, ses moyens, sa mission, sa fréquence et son fonctionnement.
- Les trajets concernés. Résidence principale, et/ou autre lieu de résidence ? site principal de travail/autre site de l'entreprise/tiers lieux ?

Point de vigilance. Il arrive que l'employeur impose la prise en charge par les salariés pour les déplacements en cours de journée (exemple : aides à domicile pour le premier déplacement). Pour FO, le déplacement d'un site de travail à un autre doit être à la charge de l'employeur.

• Le Forfait Mobilités Durables

#### Définir son cadre :

- les modes de transport éligibles dans le respect de la loi (cf. « Cadre juridique » p. 6);
- les règles de cumul des solutions proposées ;
- le montant et les modalités de versement et d'utilisation : pour chaque mode de transport, il peut être défini un nombre minimum de kilomètres, ainsi qu'un nombre minimum de trajets sur une période donnée (semaine, mois, année).

#### Quels justificatifs demandés?

Une attestation sur l'honneur, un reçu de facture ou de paiement pour un service de covoiturage, une location de vélo, etc

#### Montant du FMD : montant unique ?

Cela peut être un montant unique, forfaitaire ou en fonction des kilomètres parcourus, ou identique pour tous modes de transport...

GESTE: MOBILITÉ DURABLE/TOME 1

#### PISTES DE REVENDICATIONS GÉNÉRALES

#### Périodicité des versements

#### Situations spécifiques

Les arrivées et les départs de l'entreprise en cours d'année, les périodes de suspension de contrat de travail, etc.

#### Clause d'évolution du FMD

Il est utile d'intégrer une clause prévoyant d'inclure tout nouveau mode de transport qui entrerait dans le champ du FMD à la suite d'une évolution des dispositions légales, réglementaires ou conventionnelles survenant après la signature de l'accord.

#### PISTES DE REVENDICATIONS POUR CHAQUE MODE DE TRANSPORT



#### Transport en mode collectif

- → Transport en commun et/ou SNCF: abonnement et/ou achat de titres de transport à l'unité (peut être opportun en fonction du taux de télétravail en vigueur).
- → Transport professionnel commun: en l'absence de transport collectif, il peut être intéressant de mettre en place ce type de transport.
- → Covoiturage: l'enquête peut mettre en visibilité une part des salariés se trouvant dans l'impossibilité d'utiliser les transports en commun ou les modes de déplacements dits « actifs » du fait de leur organisation de travail, de la localisation de leur logement ou de l'articulation « vie privée/vie pro ». Dans ce cas, il peut être utile de prévoir des solutions facilitantes de covoiturage permettant d'effectuer tout ou partie des trajets.

#### Il s'agit de définir par exemple :

comment faciliter la rencontre entre l'offre et la demande ?
 via une plateforme dédiée ? quels sont les bénéfices pour les conducteurs (via la plateforme) et/ou pour les passagers (gratuité des trajets payés sur la plateforme via le FMD) ?
 (Cf. accord Hermès Titre 3);

- questionner l'organisation du travail et des possibilités de mises en adéquation d'horaires à la demande des salariés s'ils le souhaitent;
- places de parking covoiturage (Cf. accord Orange).



#### L'usage du vélo

- → Acter le remboursement du coût de location.
- ➡ Encadrer les modalités d'acquisition de vélos (notamment électriques) mais aussi prévoir la dotation d'un package « sécurité » associé.
- → Aménager les locaux (abris à vélos, casiers, vestiaires, douches, service réparation...).

#### Il s'agit de définir par exemple :

- le mode de location longue durée, attribution d'un kit (anti-vol, casque, gilet), prise en charge de l'assurance, révision annuelle et assistance 24 heures/24. (Cf. accord Hermès);
- modalités de livraison et restitution de vélo électrique ;
- Journée « réparation », mise à disposition de matériels de réparation (Cf. accord Orange).



#### Des voitures moins polluantes

Les salariés dans l'obligation de traverser ou rentrer dans une à faible émission (ZFE) selon la localité de leur domicile ou de l'entreprise et possédant un véhicule n'étant pas autorisé à circuler se trouvent face à des difficultés de mobilité. Ce qui peut nécessiter de revendiquer des mesures d'accompagnement dans la transition vers des véhicules moins polluants.

→ Aide financière au changement de véhicule (prime, prêt à taux zéro, informations sur les aides gouvernementales et locales existantes...). Exemple : aide à l'achat d'un véhicule électrique en contrepartie publicitaire.

- → Véhicule électrique (Cf. T4 Hermès) :
  - installation de bornes de recharge électrique sur les parking ;
  - remplacement des véhicules de fonction thermiques, lorsqu'ils existent, par des véhicules électriques ou hybrides,...
  - remboursement du coût de location de véhicules électriques.
- → Concernant les véhicules de l'entreprise non utilisés le soir et le week-end: il peut être intéressant de revendiquer la possibilité de location à coût réduit par les salariés sur ces périodes. Il convient bien entendu d'encadrer les problématiques d'assurances et fiscales, de s'assurer de la solution légale pour la mise en œuvre d'une telle prestation. Cette possibilité permet de réduire le besoin d'achat de véhicules individuels et/ou une moindre utilisation de véhicules personnels plus polluants.

#### Autres pistes de revendications

- → La formation à l'écoconduite : prise en charge par l'entreprise d'une formation à l'écoconduite qui vient s'ajouter aux jours déjà acquis au titre de la formation.
- Sensibilisation à la sécurité routière (Cf. accord Hermès art. 10 et accord Orange).

(cf. liens vers les différents accords cités p. 32)

#### Le rôle des élus FO au Comité social et économique

À défaut d'accord, l'employeur peut mettre en place un forfait mobilités durables par décision unilatérale, après consultation du Comité social et économique, s'il existe (art. L 3261-4 du Code du Travail).

À NOTER. Si ce dernier ne le fait pas, les élus FO du CSE sont habilités à le demander.

Depuis la «loi climat et résilience», le CSE doit être informé et consulté sur les conséquences environnementales des différents projets que l'entreprise est susceptible de mettre en place. Dans ce cadre, le CSE peut donc demander à être informé sur le plan de mobilité. Il peut aussi proposer des mesures basées sur les besoins réels des salariés. Pour cela, il peut être utile que les élus FO mènent une étude concernant les déplacements des salariés (Cf. enquête p. 12).

Les leviers sur lesquels le CSE peut s'appuyer sur les déplacements liés à l'activité de l'entreprise :

- → consultation et dialogue social : le CSE peut faciliter le dialogue avec l'employeur, pour discuter des politiques de déplacement et trouver des solutions. Il peut également veiller à ce que les politiques de déplacement des entreprises prennent en compte les besoins et les préoccupations des salariés.
- recommandations et avis : le CSE peut émettre des recommandations et des avis sur les politiques de mobilité des entreprises, en mettant l'accent sur des pratiques durables, la réduction des émissions et l'amélioration des conditions de travail.
- → formation et sensibilisation : le CSE peut proposer à l'employeur de sensibiliser de former les salariés aux alternatives de mobilité durable, d'encourager l'utilisation des transports en commun, du covoiturage, ou d'autres solutions respectueuses de l'environnement.
- → innovation et technologie : le CSE peut proposer aux entreprises d'adopter des technologies et des solutions innovantes pour faciliter des déplacements plus durables ou la mise en place d'une plateforme numérique pour le covoiturage, etc.

#### Les flottes de véhicules professionnels

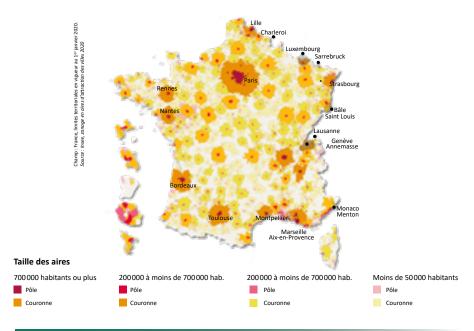
- → Formation des conducteurs : mettre en place des programmes de formation pour les salariés sur des pratiques de conduite éco-responsables, la maintenance des véhicules et l'utilisation efficiente du carburant.
- → Transition vers des véhicules moins polluants : proposer la transition vers des véhicules plus propres et plus écoénergétiques, tels que les véhicules électriques, les hybrides ou d'autres solutions à faibles émissions.

#### LES POSITIONS FO

À travers ces différents leviers, les élus CSE et le représentant syndical FO peuvent contribuer à la mise en place de politiques de déplacement plus durables, tout en préservant les intérêts des travailleurs.

Ils peuvent notamment jouer un rôle dans la mise en place de pratiques de gestion de flottes plus durables au sein des entreprises.

# DES PROBLÉMATIQUES DIFFÉRENTES SELON LES BASSINS DE VIE



#### **Zones rurales**

La mobilité dans les zones rurales est un défi en raison de la faible densité de population, de l'étendue géographique et de l'absence d'infrastructures de transport développées. L'utilisation massive de la voiture individuelle pèse fortement sur le pouvoir d'achat des habitants, contraints d'utiliser leur véhicule au quotidien.

#### 20 km

# c'est la distance moyenne domicile/travail dans les territoires ruraux

Cependant, il est possible d'améliorer la mobilité dans ces zones. Il s'agit de mettre en place de services de transport en commun qui répondent aux besoins spécifiques de la population. Des solutions telles que le transport à la demande ou les services de navettes pour desservir des zones moins densément peuplées peuvent également être envisagées notamment pour les populations vulnérables (personnes âgées ou personnes à mobilité réduite...).

#### LES POSITIONS DE FO

Pour FO, les politiques publiques doivent intégrer la planification des transports dans les départements ruraux pour garantir une connectivité efficace entre les zones résidentielles, les zones d'activités et les services essentiels. Ces différentes pistes peuvent contribuer à améliorer les conditions d'accès aux transports dans les zones rurales, en tenant compte des caractéristiques spécifiques de ces environnements.

#### Les déplacements des jeunes en zones rurales

Dans ces zones, les jeunes sont particulièrement touchés lorsque les transports collectifs sont défaillants. Ils sont dans l'obligation de passer le permis de conduire et d'acheter un véhicule. L'absence du précieux sésame, dû notamment à son coût élevé, crée des inégalités dans la mesure où le jeune ne peut décrocher ni emploi, ni formation se retrouvant exclu de toute vie sociale. Ainsi, l'institut Montaigne a publié en 2022 une enquête « d'Interactive Harris » réalisée auprès des jeunes âgés de 18 à 26 ans. 85 % des jeunes ont estimé que le permis est indispensable pour accéder à un emploi et 54 % d'entre eux ont déclaré ne pas avoir candidaté à une offre d'emploi car ils n'avaient pas le permis.

#### Zones périurbaines

L'espace périurbain désigne un espace situé en périphérie d'une ville. Ce type d'espace à mi-chemin entre la ville est la campagne a vu son développement croître depuis le début des années soixante, du fait d'un important mouvement d'étalement urbain. Il représente un tiers du territoire métropolitain, 15,3 millions de personnes habitent dans cet espace, soit 24 % de la population française.

Selon l'Insee, les couronnes périurbaines sont composées de communes dans lesquelles au moins 40% de la population active travaille dans un pôle urbain à proximité.



Dans le périurbain, la dépendance à la voiture est élevée, principalement due aux distances plus longues pour accéder aux lieux de travail, aux commerces, aux services et à des solutions de transports collectifs insuffisants. Aujourd'hui un ménage sur deux qui possède deux voitures, c'est deux fois plus que dans les pôles (ville-centre et ses banlieues). La majorité des personnes en emploi, installées en couronne, travaillent en dehors de leur lieu de résidence.

#### **LES POSITIONS FO**

Pour répondre aux besoins de ces populations et aux enjeux environnementaux, il est indispensable que les investissements publics de l'État et des collectivités territoriales soient à la hauteur. Il est nécessaire d'avoir un programme d'investissement public pour les routes et les lignes ferroviaires qui doivent être entretenues, maintenues et développées.

Dans ces zones rurales et périurbaines, l'intermodalité doit être développée notamment par la réalisation d'infrastructures qui nécessite un subventionnement public et privé conséquent. Chaque réseau (urbain, périurbain, départemental et régional) doit prévoir un maillage cohérent des transports collectifs, pour offrir des solutions de « trajets complets multimodaux » articulant les différents modes de transports (correspondance, arrêts, orientation, horaires...).

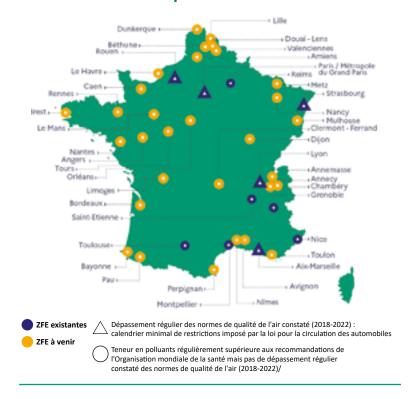
#### Les Zones à faible émission mobilité (ZFE-m)

GESTE: MOBILITÉ DURABLE/TOME 1

Mises en place pour des raisons de santé publique liées à la pollution de l'air, les Zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) sont des zones géographiques dont l'accès est restreint pour les véhicules les plus polluants. Pour circuler dans les zones à faibles émissions, la vignette Crit'Air est indispensable. Elle permet de savoir si le véhicule est concerné par des restrictions de circulation. L'objectif est de réduire les émissions de gaz à effet de serre dans les grandes agglomérations et d'améliorer la qualité de l'air.

Les lois d'orientation des mobilités (2019) et climat et résilience (2021) fixent un cadre et des obligations pour la mise en place de zones à faibles émissions. Elles concernent dix territoires en dépassement régulier des valeurs limites de la qualité de l'air en 2020 (Paris, Lyon, Aix Marseille, Toulouse, Nice, Toulon, Strasbourg, Rouen, Montpellier et Grenoble) et sont désormais obligatoires pour les agglomérations de plus de 150000 habitants d'ici le 31 décembre 2024,37 agglomérations sont concernées.

#### **Déploiement ZFE**



La mise en place des restrictions minimales de circulation :

- s'impose en cas de dépassement régulier des seuils réglementaires de la qualité de l'air. Cinq agglomérations sont concernées (Paris, Lyon, Aix-Marseille, Rouen et Strasbourg). Elles ont l'obligation de mettre en place des restrictions lors des pics de pollution et les véhicules en Crit'Air 3 (et plus) y seront interdits au 1<sup>er</sup> janvier 2025;
- les agglomérations de plus de 150000 habitants qui n'ont pas encore de ZFE devront établir un zonage où les véhicules immatriculés avant le 31 décembre 1996 sont interdits, ce qui représente près de 3 % du parc global de véhicules du pays;
- pour celles qui disposent de ZFE et dont la qualité de l'air s'est améliorée, il sera possible, selon la loi, d'interrompre le calendrier des restrictions fixées par ces agglomérations. Les six métropoles actuellement concernées sont Reims, Grenoble, Montpellier, Nice, Saint-Étienne et Toulouse.

Pour tenir compte des problématiques locales, il existe deux formes de dérogations :

- Les dérogations permanentes nationales obligatoires :
  - véhicules d'intérêt général au sens de l'article R 311-1 du Code de la route,
  - véhicules du ministère de la Défense,
  - véhicules portant une carte « mobilité inclusion » comportant la mention « stationnement pour personnes handicapées »,
  - véhicules de transport en commun à faibles émissions,
  - véhicules dont l'autonomie équivalente en mode tout électrique en ville est supérieure à cinquante kilomètres;
- Les dérogations temporaires mises en place dans certaines grandes métropoles :
  - pour les professionnels dont les véhicules ne sont plus autorisés à circuler dans la ZFE,
  - pour les véhicules d'approvisionnement tels que les véhicules frigorifiques, les bétonnières, les camions de déménagement...,
  - création d'un « Pass ZFE 24H » ouvert à tous et gratuit, permettant ainsi de circuler et de stationner dans les ZFE quelle que soit la vignette.

#### Des difficultés pour les ménages modestes

La mise en place de restrictions de circulation va fortement impacter les salariés qui, selon leurs lieux de domicile et de travail, sont dans l'obligation de traverser ou de rentrer dans une ZFE et qui possèdent un véhicule n'étant pas autorisé à circuler. Si une partie d'entre eux pourra investir dans un véhicule « propre », ce sera plus compliqué pour les salariés les plus précaires qui sont souvent dans l'incapacité financière de le remplacer.

FO rappelle que ce n'est pas toujours un choix d'habiter loin de son entreprise, et souvent, ces travailleurs n'ont alors pas d'autre alternative que le véhicule individuel.

Selon l'étude conduite par la Drieat Île de France¹ en 2019, près de 5 % des ménages franciliens (soit près de 170 000 ménages) seraient impactés par la mise en place d'une ZFE-m à l'échelle de l'autoroute A86. Parmi eux, près de 25 % n'auraient pas les moyens de changer de véhicule. De plus, l'étude indique également que 60 % de cette population n'est pas en capacité à se reporter vers d'autres modes de transport.

→ Les conséquences de cet état de fait pourraient amener des salariés à quitter leur emploi, les plongeant ainsi dans la précarité.

#### Des difficultés pour les TPE-PME

Les artisans et autres professionnels possédant des véhicules non autorisés à circuler vont également être impactés par les restrictions. Ce qui entraînera des conséquences pour eux et leurs salariés, mais aussi plus largement pour l'économie globale des agglomérations concernées.

#### **LES POSITIONS FO**

Même si l'enjeu de santé publique est primordial, la mise en place des ZFE-m aura des conséquences sociales, économiques et territoriales importantes qui n'ont pas été anticipées.

#### Faire face à l'ensemble de ces difficultés

Sans remettre en cause les ZFE-m, il est indispensable de trouver des solutions les rendant socialement acceptables.

Il est essentiel de revoir les conditions d'attribution des dispositifs d'aide à l'achat d'un véhicule « propre » notamment par le renforcement de la prime à la conversion (cf. liens utiles p. 32) notamment au bénéfice des ménages modestes impactés par les restrictions des ZFE, et de généraliser le prêt à taux zéro actuellement en expérimentation pour une période de deux ans (en vigueur depuis le 1er janvier 2023).

Par ailleurs, il faudrait renforcer le bonus écologique pour les véhicules d'occasion et permettre aux professionnels de recourir à ce dispositif. Pour assurer la bonne information concernant les aides disponibles (nationales et locales), il faut instituer un guichet unique au niveau de chaque région, intégrant les aides.

Cela passe également par une amélioration de l'information envers la population sur les enjeux sanitaires liés à la pollution atmosphérique et les principales sources d'émissions.

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup>Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports

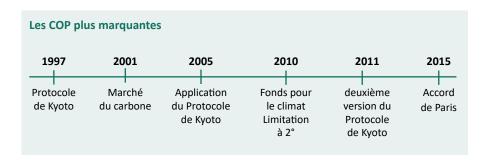
# **NEUTRALITÉ CARBONE, DE QUOI PARLE-T-ON?**



Selon la définition du Parlement Européen, la neutralité carbone, c'est « l'équilibre entre les émissions de carbone et l'absorption du carbone de l'atmosphère par les puits de carbone ».

#### Les Conférences des Parties

Lors du sommet de la Terre de 1992, 172 pays signent la déclaration de Rio qui contient une convention sur le climat mettant en avant la nécessité de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Depuis, ces pays se réunissent chaque année afin de trouver des solutions pour faire face au changement climatique. C'est la naissance des COP.



#### L'accord de Paris : engagement des États pour agir

Lors de la COP 21 qui s'est tenue à Paris en 2015, les 196 parties ont adopté le premier traité international juridiquement contraignant sur les changements climatiques. Avec cet accord, les États signataires s'engagent de façon concrète à contenir la hausse des températures bien en dessous de 2°C par la réduction des émissions de gaz à effet de serre et à poursuivre les efforts pour limiter l'augmentation de la température à 1,5 degrés (seuil évalué par le Giec).

Le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) : créé en 1988, il a pour mission d'évaluer l'état des connaissances scientifiques, techniques et socio-économiques sur les changements climatiques, leurs causes, leurs répercussions potentielles et les moyens de l'atténuer. Tous les cinq à huit ans, il produit des rapports qui constituent le principal apport scientifique des négociations internationales sur le climat. À ce jour six rapports ont été publiés.

En 2023, la COP28 s'est achevée sur un accord qui marque le « début de la fin » de l'ère des combustibles fossiles avec pour objectif principal de maintenir la hausse des températures à 1,5 degrés.

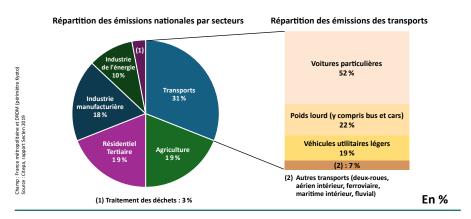
#### La neutralité carbone en France

La France s'est fixée des objectifs: une baisse des émissions de gaz à effet de serre de 40 % d'ici à 2030 par rapport à 1990 et la neutralité carbone en 2050. Après un démarrage timide, la baisse de ces émissions en 2019 a été supérieure à l'objectif fixé. Cependant, le Haut Conseil pour le climat considère qu'il faut doubler le rythme, dès 2022, pour espérer atteindre la cible de 2030.

En cohérence avec ses engagements pris auprès de l'Union Européenne et dans le cadre de l'Accord de Paris, la France a mis en place une Stratégie nationale bas carbone (SNBC). Introduite par la Loi de transition énergétique pour la croissance verte (LTECV du 18 août 2015), la SNBC est la feuille de route pour atteindre la neutralité carbone en 2050. Elle prévoit des orientations pour mettre en œuvre, dans tous les secteurs d'activité, la transition vers une économie bas-carbone. Elle définit une trajectoire de réduction des émissions de gaz à effet de serre jusqu'à 2050 et fixe des objectifs à court et à moyen termes.

#### Impact carbone des transports, de quoi parle-t-on?

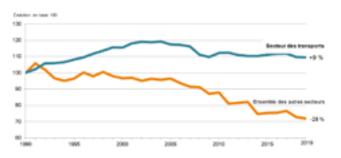
#### Les émissions de gaz à effet de serre par secteur sur le territoire national



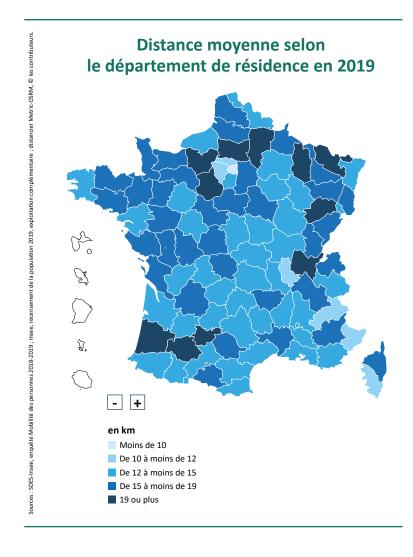
Les émissions GES n'ont cessé d'augmenter depuis 1990 pour se stabiliser en 2008. 93 % des émissions liées au transport proviennent des transports routiers : 52 % de ces émissions incombent à la circulation routière des véhicules particuliers, 22 % aux poids lourds et 19 % aux véhicules utilitaires légers. Quant aux émissions du secteur ferroviaire elles sont relativement faibles. Pour ce qui est de l'aérien, celui-ci représente 7 % du total des émissions françaises de GES.

#### Évolution des émissions de GES des transports

Entre 1990 et 2019, les émissions de GES de l'ensemble des secteurs d'activité ont baissé de 28%, seules celles des transports ont augmenté de 9%. Il faut cependant noter qu'elles sont stables depuis 2009.



#### Les déplacements domicile/travail



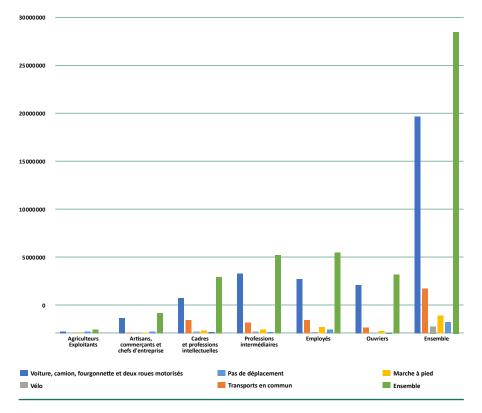
Les modes de déplacements sont variables. Selon l'Insee, 74 % des actifs (soit 18 millions) utilisent quotidiennement la voiture comme mode de transport pour aller travailler, quelle que soit la distance parcourue. 16% utilisent les transports en commun (4 millions) et 8 %, recourent aux mobilités actives que sont la marche (6 %) et le vélo (2 %).

70%

# Des déplacements en dehors des villes se font en voiture contre 61 % en zone urbaine

Une partie des automobilistes n'ont pas de modes alternatifs pour se déplacer, notamment dans les zones rurales où depuis des décennies, on ne cesse de réduire l'offre de transport collectif. Par ailleurs, les infrastructures liées à la voiture électrique se développent lentement dans ces régions. Les citoyens, qui doivent se déplacer pour tout – y compris pour recourir à des services publics de plus en plus distants – n'ont donc pas réellement d'alternative.

# Mode de transport pour aller travailler selon la catégorie socioprofessionnelle en 2020



Lecture: en 2020, 3 238 751 cadres utilisent la voiture pour aller travailler. Champ: France hors Mayotte, personnes se déclarant en emploi. Source: Insee, recensement de la population.



## LE TRANSPORT AÉRIEN

Le secteur aérien joue un rôle essentiel pour le développement économique et le désenclavement des territoires. Dès lors, s'il pourrait être tentant d'opposer le train (ou tout autre mode de transport) à l'aérien, cela est un non-sens. FO reconnaît que la progression de chacun de ces modes de transport est indispensable au développement de l'économie et à la croissance. En conséquence,



si des règles doivent être élaborées ou modifiées, elles doivent être équitables pour tous les modes de transport afin d'avoir un impact réel sur la protection de l'environnement.

#### **POSITION FO**

Bien que le secteur du transport aérien soit un contributeur aux émissions globales de gaz à effet de serre, son impact, représentant environ 2 à 3 % du total des émissions mondiales selon les spécialistes, doit être mis en perspective avec celui d'autres secteurs économiques. Il est essentiel de ne pas stigmatiser l'aviation.

Le secteur du transport aérien agit depuis longtemps pour maîtriser son impact sur le climat. Des efforts considérables ont été consentis en recherche et développement, notamment dans la filière des moteurs, afin de mettre au point des nouveaux carburants et des moteurs à faible consommation.

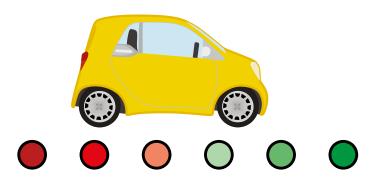
Il est également essentiel d'inciter la recherche vers l'usage de nouvelles technologies et de nouveaux carburants (biokérosène) pour les équipements aéroportuaires et engins de pistes. Enfin, la question du roulage au sol des avions est une source de polluants sur laquelle des actions sont possibles.

Il est important de protéger les salariés de ce secteur des répercussions d'une transition écologique de façade, en mettant en lumière les dangers des taxes additionnelles et des réglementations rigoureuses sans une approche cohérente et internationale.

FO plaide pour une stratégie équilibrée qui ne sacrifie pas les intérêts sociaux au profit de l'agenda environnemental. La marche vers un secteur aérien plus vert doit s'effectuer dans un cadre international, en prenant en compte tous les acteurs concernés, y compris les travailleurs, et en cherchant des solutions qui harmonisent les exigences écologiques avec la justice sociale.



# LE SECTEUR AUTOMOBILE FACE AUX ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX



Parmi les priorités environnementales se trouvent la réduction des émissions de Gaz à effet de serre (GES), le recyclage et le recours aux énergies renouvelables, notamment en matière de traitement des déchets. La première source des émissions en France provient des véhicules particuliers (motorisations thermiques).

L'industrie automobile a donc une responsabilité importante dans la réduction des gaz à effet de serre et doit investir massivement dans le développement de technologies plus efficaces et moins polluantes, pour réduire la dépendance aux carburants fossiles.

Pour réduire l'impact sur l'environnement, il faut décarboner en agissant sur l'empreinte carbone sur le cycle de vie complet du véhicule : de l'extraction des matières premières, à la production des composants, en passant par l'assemblage, le transport, l'utilisation du véhicule, son entretien et, enfin, son recyclage.

#### **POSITION FO**

C'est en produisant au plus près du lieu de commercialisation, au sein d'usines modernisées et décarbonées qu'il sera possible de diminuer drastiquement l'impact de l'industrie automobile sur l'environnement. Ces choix stratégiques doivent être encouragés et valorisés pour devenir un atout majeur de la fabrication automobile en France.

# Les métiers et les compétences au cœur des transformations

Le développement de technologies et de nouveaux modèles de production nécessite l'adaptation à de nouvelles compétences pour une partie des 400000 salariés de la filière automobile.



En effet, les métiers liés aux moteurs thermiques évoluent vers l'électrique et les nouveaux métiers autour de l'architecture électronique, la donnée, les services de mobilité et l'économie circulaire sont en plein essor.

#### **POSITION FO**

Il est nécessaire d'accompagner la reconversion des salariés et le développement des compétences, à travers des plans de formation robustes. Il est important de piloter la transition afin que les salariés du secteur ne subissent pas ces évolutions et que les emplois soient maintenus dans la filière automobile française.

#### Rendre la mobilité électrique accessible au plus grand nombre

Les nouvelles technologies liées à l'électrification nécessitent des investissements colossaux qui se répercutent dans le prix des véhicules neufs. Ainsi, des dispositifs d'achat sous forme de bonus ont été actés par décret le 13 février 2024.

L'État a décidé de financer des mesures d'aides à l'achat de véhicules électriques notamment pour les ménages les plus modestes.



#### **POSITION FO**

Aujourd'hui sur une vingtaine de modèles éligibles au dispositif, seuls quatre sont fabriqués sur le territoire (trois Renault et une Opel du groupe Stellantis). Il demeure essentiel que des mesures fiscales de ce type favorisent au maximum la production en France.

#### Pour aller plus loin

#### Les accords de branches et d'entreprises

- Accord de la branche de l'industrie pharmaceutique relatif à la transition écologique et à la mobilité durable : https://www.legifrance.gouv.fr/conv coll/id/KALITEXT000048953805
- Orange : https://www.force-ouvriere.fr/la-mobilite-durable-un-sujet-de-negociation-pourfocom-orange
- Hermès : https://www.force-ouvriere.fr/force-ouvriere-signe-l-accord-relatif-a-lamobilite-durable-au
- Bilan des accords collectifs sur la mobilité domicile-travail : https://librairie.ademe.fr/mobilite-et-transport/6320-bilan-des-accordscollectifs-sur-la-mobilite-domicile-travail.html

#### Liens de sites ressources

- Baromètre Forfait Mobilités Durables Edition 2022 : https://www.francemobilites.fr/resultats-du-deuxieme-barometre-forfaitmobilites-durables
- Leasing social: <a href="https://www.ecologie.gouv.fr/mon-leasing-electrique">https://www.ecologie.gouv.fr/mon-leasing-electrique</a>
- Prime à la conversion : https://www.ecologie.gouv.fr/prime-conversion-bonus-ecologique-toutesaides-en-faveur-lacquisition-vehicules-propres

#### Les ZFE-m et dérogations

- Strasbourg: derogations-zfe.strasbourg.eu
- Lyon: https://zfe.grandlyon.com/professionnel/
- Rouen: https://demarches.metropole-rouen-normandie.fr
- Aix-Marseille: https://pes.ampmetropole.fr/
- Grand Paris: https://www.zonefaiblesemissionsmetropolitaine.fr/

#### Sites de covoiturage

- La roue verte : https://www.laroueverte.com/
- Mobicoop: https://www.mobicoop.fr/
- Coivoit'ici : <a href="https://covoitici.fr/">https://covoitici.fr/</a>





#### CONFÉDÉRATION GÉNÉRALE DU TRAVAIL

## **FORCE OUVRIÈRE**

Secrétaire confédérale : Béatrice CLICQ **Égalité et Développement durable** 

141 avenue du Maine, 75014 Paris Tél. : 01 40 52 83 42 bclicq@force-ouvriere.fr

www.force-ouvriere.fr