



MOBILITÉ DOUCE AU TRAVAIL : FAIRE D'UN DISPOSITIF UN RÉFLEXE

Parmi les questions que la Semaine européenne de la mobilité (16-22 septembre) promet d'aborder, celle du trajet domicile-travail mérite une attention particulière. Covoiturage, vélo, trottinette électrique, transports en commun... Autant d'alternatives à la voiture individuelle que les employeurs cherchent à encourager, avec des résultats souvent en deçà des ambitions affichées. Philippe Manceau, Mobility manager pour les quelques 3 000 agents de la Métropole Européenne de Lille (MEL), nous aide à comprendre ce qui fonctionne aujourd'hui, ce qui ne marche pas, ainsi que les pistes à explorer pour bousculer certaines habitudes.

UN SUJET RH AVANT TOUT

Avant de porter sur le nombre de porte-vélos ou d'aires de covoiturage, la question des mobilités douces domicile-travail **constitue un sujet de ressources humaines** : elle touche la qualité de vie au travail, le budget des salariés et l'image de l'employeur, privé comme public. Selon le baromètre 2025 du Forfait Mobilités Durables (FMD), **74 % des actifs utilisent encore quotidiennement la voiture** pour se rendre au travail, contre 16 % qui recourent aux transports en commun. Le FMD, dispositif public prévu pour financer les trajets alternatifs à la voiture, reste lui-même très inégalement mobilisé : seuls **7 % des entreprises privées** déclarent l'avoir mis en place, contre **25 % des employeurs publics**¹.

La Métropole Européenne de Lille (MEL, qui réunit 95 communes et 1,2 million d'habitants) investit pour sa part massivement dans les infrastructures cyclables de son territoire. En interne, c'est un chantier sous l'égide des Moyens Généraux que prend en charge Philippe Manceau, Mobility manager de cet établissement public de coopération inter-

communale depuis 2024, après 15 ans passés à la gestion de flotte automobile : celui des déplacements domicile-travail des 3 000 agents de la collectivité (en parallèle des déplacements pour missions, formations, ou évènements).

DES HABITUDES TENACES, LA PRATICITÉ AVANT TOUT

Au niveau national, la progression du vélo comme mode de trajet domicile-travail reste lente : le Plan vélo et marche du gouvernement visait une part modale de 9 % en 2024, contre 2,6 % en 2018², un rythme que la plupart des territoires peinent à tenir. Car un dispositif de mobilité douce, aussi bien pensé soit-il, ne suffit pas à lui seul à créer une dynamique : **c'est la praticité, tout autant que l'argument écologique ou financier**, qui détermine pour les usagers le choix du mode de déplacement au quotidien.

À la MEL, le pool de vélos musculaires par exemple, pourtant robustes et bien équipés, reste ainsi largement délaissé par les agents : en cause, notamment, un système d'attache

¹ Baromètre du Forfait Mobilités Durables, édition 2025 – Ministère de la Transition écologique / ADEME

² Bilan de la fréquentation cyclable et objectifs du Plan vélo et marche – Réseau vélo et marche / ADEME / Ministère des Transports.

jugé trop contraignant (il « demande de partir dix minutes plus tôt », déplore Philippe Manceau).

TROTTINETTES ET HANGAR À VÉLOS : DES LEVIERS QUI FONT LA DIFFÉRENCE

Certains dispositifs, à l'inverse, dépassent les attentes. Un constat qui ne cesse de se confirmer : les métiers historiquement attachés à un véhicule de service (agents de terrain, techniciens itinérants, livreurs) basculent d'autant plus facilement que l'alternative choisie répond à une contrainte concrète, en plus de tendre à un objectif environnemental.

Côté Métropole Européenne de Lille, **le déploiement de trottinettes électriques haut de gamme, à forte autonomie, a ainsi convaincu les agents** de certains services de voirie comme des techniciens de l'informatique ou encore des chargés de mission du service des sports. Philippe Manceau voit aujourd'hui un ensemble de collègues, d'ordinaire automobilistes, « sortir avec un sac à dos et des trottinettes », gagnant en rapidité d'accès sur les chantiers et autres lieux de réunion, tout en s'affranchissant des problèmes de stationnement. Pour les déplacements en mission, la collectivité mise également sur une flotte de plus de 120 vélos et environ 60 trottinettes, complétée par des triporteurs sur les sites les plus vastes.

Quant au hangar à vélos du siège, doté de 170 places, il affiche une fréquentation telle qu'il arrive qu'aucune place ne soit disponible. Un signal d'adhésion que confirment les chiffres du FMD : **les demandes sont passées de 326 en 2023 à 518 (en raison, en partie, d'un élargissement des critères d'éligibilité) en 2024, pour atteindre 561 en 2025.** Trois des principaux sites de la collectivité sont aujourd'hui labellisés Employeur Pro-Vélo (une certification portée par la FUB, la Fédération française des usagers de la bicyclette, qui distingue trois niveaux : Bronze, Argent, Or), dont le siège au niveau Or, le plus élevé.

Les résultats de la MEL recoupent une tendance plus large : les dispositifs qui lèvent un obstacle tangible progressent en général plus vite que ceux qui misent sur la seule adhésion volontaire.

POLITIQUE DE MOBILITÉ : COMMUNIQUER

Pour Philippe Manceau, deux missions structurent toute politique de mobilité durable. **La première est le devoir d'empathie.** Il s'agit de comprendre, et de montrer que l'on a compris, pourquoi tel collaborateur ne peut, à un instant donné, pas faire autrement que prendre sa voiture.

La seconde prend la forme d'un mantra : « communiquer, communiquer, communiquer », en variant sans cesse la forme des messages de sensibilisation, jusqu'à ce que le recours aux mobilités actives devienne un réflexe plutôt qu'une exception.

Le rôle des managers de proximité dans cet effort, s'il fait généralement consensus sur le principe, peut rester inégal dans la pratique. À Lille, Philippe Manceau reconnaît leur place de choix « pour insister auprès de leurs collaborateurs sur l'importance d'envisager le déplacement autrement », mais espère voir davantage de managers faire une priorité d'un sujet parfois relégué au second plan, faute de temps.

ANCER LE CHANGEMENT DANS LA DURÉE

Pérenniser de nouvelles habitudes suppose une répétition quasi continue des campagnes d'incitation. En acceptant tout d'abord les limites structurelles : tous les métiers ne se prêtent pas à la mobilité active, en particulier ceux qui imposent le transport de matériel lourd sur de longues distances.

Sur le trajet domicile-travail proprement dit, **c'est souvent l'allongement des temps de parcours en voiture** (embouteillages, centres-villes saturés) **qui fait basculer une partie des indécis... à condition que l'offre alternative tienne ses promesses** : stationnement relais, transports en commun accessibles, itinéraires cyclables continus.

Plutôt que de grands discours, **c'est bien la preuve par l'exemple qui convainc** : voir des collègues adopter le vélo ou la trottinette pèse davantage que l'annonce d'un dispositif. Philippe Manceau l'admet volontiers : il n'existe pas de recette universelle, tant les contraintes de métiers et de distances varient d'un agent à l'autre. **Reste aux entreprises de montrer que le changement est possible, en pariant sur des dispositifs parfois modestes, mais à la faisabilité démontrée et relayés dans la durée.**

LES QUESTIONS À SE POSER AVANT DE (RE)LANCER UNE POLITIQUE DE MOBILITÉ DOUCE

- > Le dispositif proposé correspond-il aux contraintes de temps et des réalités terrain des salariés, ou reproduit-il un modèle standard ?
- > La communication au sujet des mobilités durables est-elle renouvelée régulièrement ?
- > Les managers de proximité sont-ils associés à la diffusion du message ?
- > Le dispositif prend-il en compte la diversité des métiers, des distances et des contraintes matérielles ?
- > Un indicateur simple (taux de recours, demandes de forfait, fréquentation) permet-il de suivre l'adoption dans la durée ?

Nos coordonnées

02 36 56 00 00

prevention@collecteam.fr



www.collecteam.fr

Collecteam, SA au capital de 7 005 000 euros, immatriculée au RCS d'Orléans, 422 092 817, 13 rue de Croquechâtaigne 45380 La Chapelle St Mesmin, contact@collecteam.fr, 02 36 56 00 00. Société de courtage d'assurance, régie par l'article L.521-2-II-1°, b du Code des assurances, n° ORIAS : 07005898 (liste des partenaires assureurs sur notre site internet). Réclamations : reclamation@collecteam.fr. La médiation de l'assurance, TSA 50110, 75441 Paris Cedex 09. Pour l'exercice de son activité de distribution d'assurance, Collecteam est rémunérée sur la base de commissions. Conformément au règlement UE 2016/679 (RGPD) Collecteam agit en qualité de responsable de traitement pour la collecte et le traitement de vos données personnelles. Vous disposez des droits d'accès, de rectification, d'effacement, d'opposition, de limitation de traitement, de portabilité et de définir des directives relatives à la conservation, à l'effacement et à la communication de vos données après votre décès. Vous pouvez exercer vos droits en vous adressant au DPO de Collecteam à l'adresse : dpo@collecteam.fr. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL : cnil.fr/cnil-direct

