

La mobilité au point mort ?

T2 2018 – IN – Orange SA

Le plan de mobilité (PDM), anciennement appelé plan de déplacements d'entreprise (PDE), devait favoriser l'usage des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle. Il est obligatoire pour les entreprises de plus de 100 salariés depuis le 1/1/2018. Orange aurait pu saisir l'occasion pour déployer un vrai projet d'entreprise, s'attachant simultanément à réduire les temps de transport et à favoriser un transfert massif vers les déplacements économes en CO2. **En se limitant à des mesures « plancher » qui ne changeront rien au quotidien de la majeure partie des personnels, la Direction loupe le virage.** La CFE-CGC ne signe pas [cet accord](#), qui exclut les filiales, et moins-disant que les PDE locaux qu'il remplace, avec des ambitions économiques, sociétales et environnementales au rabais.

► Les bénéfices d'un PDM

Le PDM répond à une logique de développement durable dont l'Ademe (Agence De l'Environnement et de la Maitrise de l'Énergie) rappelle les bénéfices :

- économiques (diminution des coûts de transports, optimisation des déplacements, augmentation de la productivité) ;
- sociaux (baisse des durées et des frais de déplacement domicile/travail des salariés, amélioration de leurs conditions de travail et de transport) ;
- environnementaux (limitation des nuisances de la voiture individuelle, réduction de la demande énergétique, récupération des espaces publics utilisés en parkings).

Il faudrait minimiser les temps de transport...

Les études, tel le baromètre « [Paris Workplace](#) », démontrent qu'au-delà de 40 mn de transport pour se rendre au bureau, le bien-être au travail se dégrade. La 1^{ère} mesure « transport »... c'est donc la localisation des bureaux : accessibilité par différents moyens, proximité du domicile et des clients, commodités dans le quartier...

...mais la Direction d'Orange l'oublie !

Orange continue de concentrer les emplois en Ile de France, où les temps de transport explosent. **En Ile de France, comme en région, les nouveaux campus sont déportés en périphérie.** Les fiascos se multiplient (Orange Stadium à St Denis, Orange Gardens à Châtillon, nouveau siège social à Issy les Moulineaux, projets sur Nantes, Montpellier, Toulouse...) ... sans que la Direction en tire les conséquences. Si elle met en avant le bilan carbone des nouveaux bâtiments, elle néglige l'augmentation des temps de transport et les émissions de CO2 induites, comme tous les leviers à sa main pour améliorer la situation des personnels :

- ♦ Orange est l'un des premiers contributeurs nationaux au [1% logement](#). Pour autant, la Direction ne fait rien pour que les parcs de logements soient développés en proximité des campus Orange.
- ♦ Orange est un employeur important dans toutes les métropoles, mais ne négocie pas avec les Autorités Organisatrices des Transports (AOT) pour améliorer la

desserte de ses campus par les transports en commun.

- ♦ Le volume d'emplois chez Orange permettrait de mettre en place une plateforme de **permutation volontaire sur des emplois identiques** (centres d'appels, boutiques, UI...) pour rapprocher les emplois du lieu d'habitation des personnels. Mais la Direction n'a pas répondu aux propositions de la CFE-CGC Orange en la matière.

► Une négociation qui cale

Mal connus, les PDE négociés au niveau des DO depuis 2014 présentait des mesures adaptées aux territoires (jusqu'à une prime de marche pour la DO Est). Ils auraient pu servir de base à un plan de mobilité national d'envergure, plaçant Orange dans le peloton de tête des entreprises impliquées dans le développement durable. Il n'en a rien été.



Vetos successifs de la Direction

Toutes les propositions de la CFE-CGC Orange ont été rejetées :

- ♦ Intégration de la contrainte « transport » dans le Schéma Directeur Immobilier national : tout est renvoyé à la négociation locale.
- ♦ Accompagnement et encouragement à habiter à proximité du lieu de travail ou sur le réseau de transport en commun : c'est non aussi.

- ♦ **Aide aux transports en commun** : la Direction refuse d'aller au-delà de ses obligations légales (prise en charge de 50% des coûts de transports en commun).
- ♦ Renforcer les moyens humains pour négocier avec les OAT afin **d'améliorer l'offre de transports en commun** (desserte, fréquences, navettes...) : c'est toujours non.

Que reste-t-il ? L'Indemnité Kilométrique Vélo (IKV)... où la Direction se contente d'engranger les abattements fiscaux !

► A bicyclette...

Seuls les personnels peu éloignés de leur lieu de travail, en bonne condition physique et sans autre contrainte (liées aux enfants par exemple), soit moins de 15% des effectifs d'Orange, pourront en bénéficier... et encore, pas pleinement !

Même l'IKV déraile

L'Indemnité Kilométrique Vélo couvrant les déplacements domicile / travail exonère les employeurs de charges sociales et les salariés d'impôts, à raison de 0,25€/km, dans la limite de 200€ / an. Elle est cumulable avec le remboursement de 50% des frais de transports publics lorsque le salarié utilise son vélo pour rejoindre les transports en commun.

La Direction a refusé d'aller plus loin. Mais une IKV de 200€ / an, c'est l'équivalent d'un trajet domicile-travail de 2km, alors que la moyenne des déplacements vélo est de 5km/trajet. L'indemnité proposée (1€/jour max) est insuffisante pour couvrir les frais d'entretien d'un vélo utilisé au quotidien. Le plafond de 200€ annulera l'incitation à laisser la voiture au garage. La Direction prétend cependant que l'IKV compenserait largement la totalité des aides précédemment octroyées, et en profite pour les supprimer.

Impossible également de cumuler la participation aux transports publics et l'IKV, pour choisir son mode de déplacement en fonction de la météo, de son état de forme etc.

Les aménagements de locaux patinent !

Sur tout nouveau site, les stationnements vélo, en nombre et en surface, sont définis par la Loi, qui norme l'accès aux

bâtiments, les stationnements vélos abrités et sécurisés, les modes d'attaches des vélos, les vestiaires, douches et casiers.

La Direction avoue qu'elle a du mal à faire respecter les normes du Code de la Construction et de l'Habitat sur les nouveaux sites. Il faut donc y veiller au moment des déménagements ...pour souvent s'apercevoir que rien n'est prévu ! Quant aux sites existants, la Direction jette l'éponge. Aux équipes locales de se débrouiller !

La promotion du vélo est à plat

La Direction refuse l'idée d'une flotte de vélos d'entreprise, pourant permise par la loi, même intersites. Elle écarte aussi l'usage du vélo personnel entre deux sites. Après vous avoir encouragé à faire le trajet domicile-travail à vélo matin et soir, Orange vous fait prendre les transports en commun ou une voiture pour les déplacements en journée !

Les mesures d'aide à l'entretien du vélo et les kits sécurité disparaissent. Les formations à la sécurité sont maintenues pour les voitures... mais pas pour les vélos. Les ateliers de réparation seront peut-être organisés... au bon cœur des acteurs locaux. Rien sur le vol des vélos, qui reste un frein, surtout lorsque le seul stationnement possible est dans la rue.

Reste l'aide à l'achat : 50% du prix d'achat à hauteur de 200€ sur la durée de l'accord, inférieure à celle de tous les PDE précédents, notamment pour les vélos à assistance électrique (les aides allaient jusqu'à 350€).

► Voie de garage

Malgré les efforts incessants de la CFE-CGC, la Direction s'est contentée du minimum légal pour capter de nouvelles déductions fiscales. C'est donc un PDM dévoyé, qui n'incitera personne à pédaler plus, prendre davantage les transports en commun, ou covoiturer régulièrement.

Et demain ?

À notre demande, le PDM prévoit une clause de revoyure dans un an... On mesurera vraisemblablement les « non-effets » de ce plan. Cela permettra-t-il d'améliorer l'accord ?

Compatibilité des mesures d'accompagnement aux déplacements

	Mesures accord PDM			Mesures pré-existantes			
	50% abt consigne vélo	IKV 0,25€ / km 200 € maxi / an	50% acquisition 2 roues propre 200€ maxi	parking réservé sur site Orange	remisage permanent à domicile	50 % abt transports collectifs	50% abt service public location vélo
acquisition 2 roues propre	oui	oui	-	non	non	oui	non
IKV	oui	-	oui	non	non	uniquement si vélo = seul moyen de rejoindre les transports publics	
consigne vélo	-	oui	oui	non	non	oui	oui

En savoir + sur anoo : En pratique > Côté vie pro > [Trajet domicile-lieu de travail](#)



Vos correspondants

Jérôme Coullaré – 06 31 56 78 50
 Laurence Dulon – 06 86 17 42 25
 Francis Hamy – 06 07 10 44 49
 Christian Lamothe – 06 73 98 66 07
 Son Nguyen – 06 71 32 62 14

cadres ou pas, vous pouvez compter sur nous !

www.cfecgc-orange.org
 abonnements gratuits : bit.ly/abtCFE-CGC
 tous vos contacts : bit.ly/annuaireCFECCG

