



Réduire l'impact des
déplacements professionnels :
le nouvel enjeu des entreprises

Eurecab

Livre Blanc - juin 2020

Table des matières

Introduction	3
Les transports, gros émetteurs de Gaz à effet de serre	4
Des émissions de CO2 en hausse malgré les initiatives politiques	4
Le transport : un des principaux responsables des émissions de CO2	4
Tous les modes de transports ne sont pas équivalents en émission de CO2.....	6
La responsabilité sociétale dans le secteur du transport de personnes.....	8
Un aspect relativement nouveau dans le transport.....	8
Chauffeur VTC : un niveau de commission alarmant.....	8
Des chauffeurs vraiment indépendants ?	9
La réduction de l'impact sociétal et environnemental du transport	12
Réduire les déplacements	12
La compensation des émissions de CO2 au niveau de l'entreprise.....	12
La compensation des émissions de CO2 via le recourt à des modes de transport eux-mêmes compensés.....	13
Comment améliorer l'impact sociétal de vos transports ?.....	13
Quelques mots sur les projets de compensation carbone.....	14
Méthodologie pour améliorer sa politique de transport	15
Première étape : Faire une cartographie des déplacements dans votre entreprise	15
Deuxième étape : évaluer la criticité Environnementale de chaque typologie de transport	16
Troisième étape : évaluer la criticité Sociétale de chaque typologie de transport	17
Quatrième étape : évaluer la criticité globale de chaque typologie de transport et sélectionner les plus critiques.....	18
Cinquième étape : passer en revue chacune de ces typologies et mettre au point un plan d'actions.....	19
Sixième étape : Communiquer ce plan d'actions et le mettre en place.....	21
Septième étape : Faites le bilan... et recommencez !.....	21

Introduction

Est-il possible en 2020 de se déplacer sans tenir compte des impératifs de responsabilité Sociétale et Environnementale (RSE) ? Les auteurs de ce livre blanc sont convaincus du contraire. Les chiffres parlent d'eux-mêmes :

Pour **26% des Français** -et même **37% chez les 18-24 ans**- la cause environnementale constitue la première des préoccupations¹, devant le chômage et l'emploi.

Pour **87% des Français**, l'engagement RSE des marques/des entreprises est important voire prioritaire². 72% des Français déclarent que l'engagement RSE d'une marque/entreprise a un impact sur leur consommation.

**Il n'y a pas
d'amour, il n'y a
que des preuves
d'amour**

Mais attention, si l'engagement RSE est important aux yeux d'une grande majorité de Français, **51% d'entre eux estiment que l'engagement des entreprises pour la RSE n'est pas sincère**. Les beaux discours et le greenwashing non suivis d'effets ont échaudé les esprits et engendré une suspicion de principe à l'égard de toute communication. Il n'y a pas d'amour, il n'y

a que des preuves d'amour !

Comment convaincre de la sincérité de l'engagement RSE de votre entreprise ? Tout simplement **en abandonnant les discours creux** et en initiant des **actions concrètes, tangibles, mesurables**. Ce sont ces actions concrètes et indiscutables qui constitueront le véritable marqueur de la sincérité de votre entreprise.

Nous avons ainsi souhaité dans ce livre blanc **proposer des actions concrètes permettant aux entreprises de réduire les externalités négatives dans un domaine que nous connaissons : les transports et plus particulièrement les trajets en Taxi et VTC**. Nous serions très heureux si notre démarche parvenait à contribuer, de près ou de loin, à l'émergence d'actions concrètes en faveur d'un engagement RSE sincère.

Car nous en sommes convaincus : que ce soit pour attirer les talents ou de séduire les clients, la politique RSE est désormais un enjeu capital pour les entreprises.

¹ Sondage Business Insider / Yougov, Octobre 2019

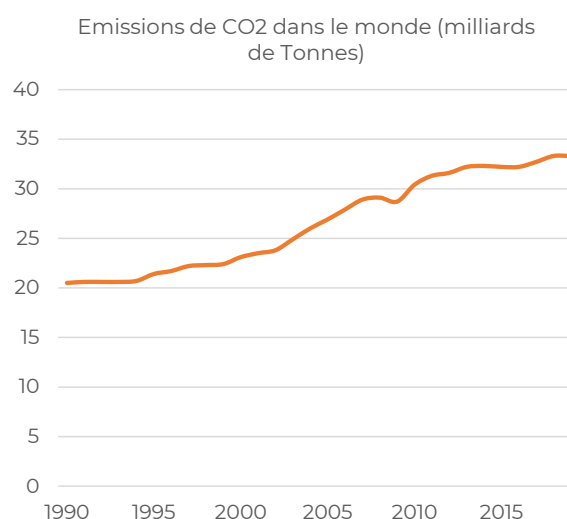
² Enquête de BVA pour TBWA/Corporate réalisée en janvier 2020 sur un échantillon représentatif de 1000 personnes. <https://www.bva-group.com/sondages/francais-rse-sondage-bva-tbwacorporate/>

Les transports, gros émetteurs de Gaz à effet de serre

Des émissions de CO2 en hausse malgré les initiatives politiques

Le dioxyde de carbone (CO2) est le principal gaz responsable de l'effet de serre. Près de 33 milliards de tonnes de CO2 sont émises chaque année dans le monde par l'activité humaine.

Plusieurs initiatives ont été lancées à l'échelle mondiale afin de limiter les émissions de gaz à effet de serre (GES). Ainsi, le Protocole de Kyoto prévoyait une réduction des émissions de 6 GES (dioxyde de carbone, méthane, protoxyde d'azote et trois substituts des chlorofluorocarbones) d'au moins 5% par rapport à 1990. Si cet objectif a été atteint au niveau européen, il en est tout autrement à l'échelle de la planète car **depuis 1990, les émissions de CO2 ont crû de 62%**.



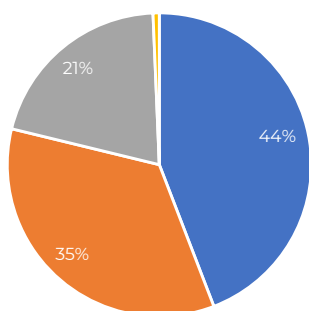
Source : Agence Internationale de l'Energie

Plus récemment, en 2016, a été signé par 175 pays l'accord de Paris afin de contenir le réchauffement climatique à 2° par rapport aux niveau préindustriel en 2100. Cet accord est une intention louable mais certains climatologues³ déplorent que l'objectif affiché est d'ores et déjà inatteignable compte tenu de la trajectoire d'émissions de CO2 et de l'absence d'incitations à l'infléchir à court terme. Pour couronner le tout, Donald Trump a officialisé en 2019 le retrait des Etats-Unis de l'accord de Paris.

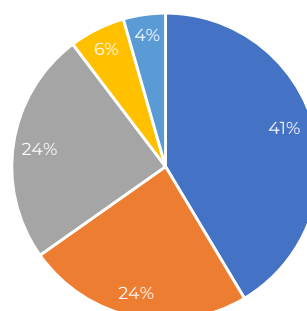
Le transport : un des principaux responsables des émissions de CO2

³ <https://www.leparisien.fr/environnement/videos-cop21-apres-l-accord-des-reactions-optimistes-mais-mesurees-13-12-2015-5366549.php>

Le charbon arrive en tête au niveau mondial avec 44% des émissions de CO₂. Ce combustible est principalement utilisé pour produire de l'électricité (y compris dans certains pays l'électricité utilisée pour faire fonctionner les véhicules électriques). Le pétrole, utilisé majoritairement dans les transports, arrive en seconde position avec 35% des émissions. Enfin, le gaz naturel, utilisé essentiellement pour le chauffage et la génération d'électricité arrive en troisième position avec 21% des émissions.

Emissions de CO₂ par source d'énergie

■ Charbon ■ Pétrole ■ Gaz naturel ■ Autres

Emissions de CO₂ par utilisation d'énergie

■ Electricité/Chaleur ■ Industrie ■ Transport ■ Résidentiel ■ Autres

Source : Agence Internationale de l'Energie, 2017

La majorité du CO₂ émis (41%) l'est à des fins de production d'électricité et de chaleur. Il faut noter qu'en France ce chiffre est plus faible (25%) du fait du recours plus important à l'électricité d'origine nucléaire.

Avec 24% (et même 29% en France), le secteur du transport est le deuxième émetteur de gaz à effet de serre.

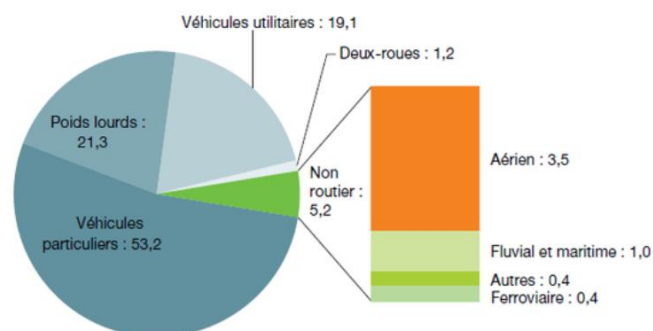
Dans le secteur du transport, ce sont les véhicules particuliers qui sont responsables de plus de la moitié des émissions de CO₂ (53%).

Suivent ensuite les poids

lourds et les véhicules utilitaires. Notons que même si il est fréquemment pointé du doigt, le transport aérien en France n'est responsable que de 3,5% des émissions, soit 15 fois moins que les véhicules particuliers ! Ce sont donc

ÉMISSIONS DE GES PAR MODE DE TRANSPORT EN FRANCE (DOM INCLUS)

En %

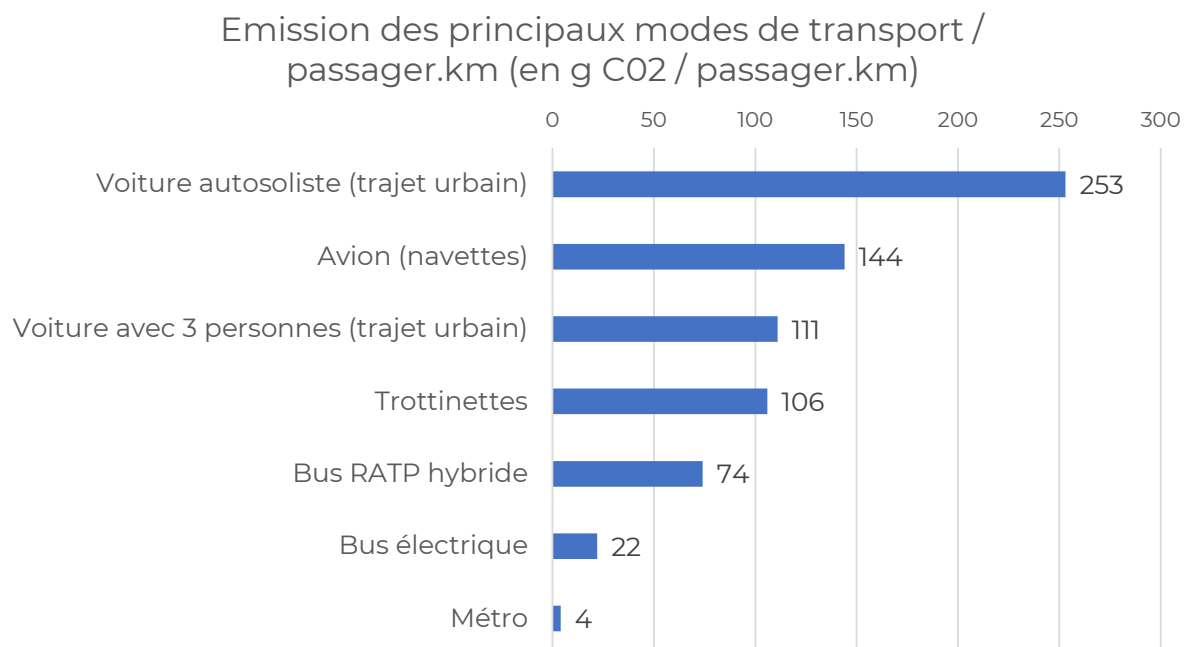


Source : Citepa, juin 2016

bien les trajets de tous les jours qui engendrent les plus fortes émissions de CO₂.

Tous les modes de transports ne sont pas équivalents en émission de CO₂

Tous les modes de transport ne sont pas équivalents face aux émissions de CO₂. A trajet équivalent, un *autosoliste* urbain émettra 63 fois plus de CO₂ qu'un voyageur en métro. Voici les émissions de CO₂ par passagers.km de différents modes de transports motorisés :



Source : étude Arcadis⁴, Ademe

Ainsi, sans surprise, le véhicule individuel non partagé constitue un moyen de transport très émetteur de CO₂, suivi par l'avion. Ces modes de déplacement sont donc dans la mesure du possible à éviter.

On retrouve ensuite la voiture partagée (avec au moins 3 passagers), la trottinette et le bus. La présence de la trottinette peut surprendre alors que

⁴ <https://www.arcadis.com/media/4/9/7/%7B49782BE2-FC09-448D-8A79-EDDD02BB2D3D%7DExtrait-Etude-Trottinettes.pdf>

la taille de l'engin laisse penser que peu d'énergie est nécessaire pour la déplacer. La trottinette émet en très peu de CO2 lors de son utilisation. Mais sa fabrication requiert de grandes quantités d'énergie, d'où une émission assez importante de CO2 sur son cycle de vie. Notons toutefois que certains opérateurs ont compris cette problématique et cherchent à optimiser la durée de vie et le recyclage de leurs véhicules.

Sans surprise, les modes de transport les moins polluants sont les transports en commun ferrés (métro, Transilien...). Terminons par les modes non polluants : le vélo et la marche à pied.

La responsabilité sociétale dans le secteur du transport de personnes

Un aspect relativement nouveau dans le transport

La responsabilité sociétale était jusqu'il y a peu un sujet relativement étranger au secteur des transports. Il y avait bien quelques compagnies

« Ubérisation » : un terme qui a fait son entrée dans le dictionnaire

comme Ryanair qui faisaient parfois parler d'elles à propos des conditions de travail de leurs salariés⁵, mais rien de suffisant au point de justifier l'entrée d'un nouveau mot dans le dictionnaire. **C'est pourtant ce qui est arrivé avec Uber et le terme « ubérisation ».**

Le secteur du transport de personnes à titre onéreux a été révolutionné par l'arrivée du géant américain. En France, on dénombre ainsi 200 000 travailleurs des plateformes⁶ opérant selon une organisation du travail qui n'existait pas auparavant. Ces conditions de travail sont parfois décriées⁷ : dumping social, dictature des algorithmes, deshumanisation du travail, paupérisation.

Ce terme « ubérisation » peut donc emporter une connotation négative, surtout pour les chauffeurs VTC. Quelles en sont les raisons ?

Chauffeur VTC : un niveau de commission alarmant

Une des principales revendications des chauffeurs VTC est l'abaissement du niveau de commission prélevé par les plateformes de mise en relation⁸. Il faut savoir que lorsque vous payez une course 10€, ce montant n'est pas

⁵ <https://www.20minutes.fr/economie/2313643-20180727-greve-ryanair-ex-steward-compagnie-raconte-conditions-travail>

⁶ <https://www.institutmontaigne.org/publications/travailleurs-des-plateformes-liberte-oui-protection-aussi>

⁷ <https://www.franceinter.fr/desuberiser-reprendre-le-controle-un-essai-grand-public-pour-des-modeles-plus-vertueux>

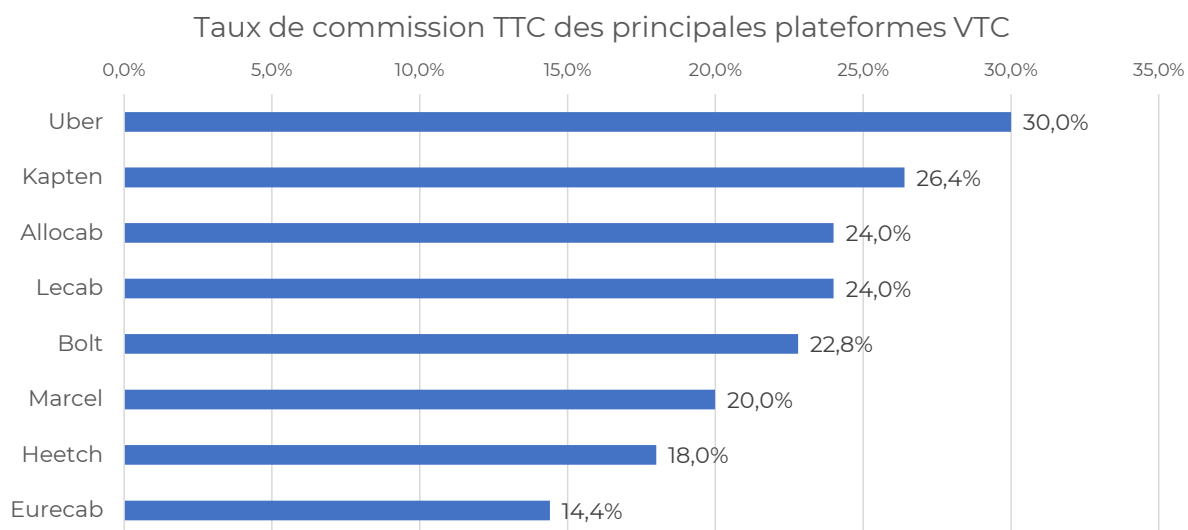
⁸ https://www.francetvinfo.fr/france/greve-des-taxis/vtc-la-commission-d-uber-au-coeur-des-revendications-des-chauffeurs_1983783.html

directement reversé au chauffeur. Le chauffeur doit en effet acquitter plusieurs frais :

- La commission de la plateforme (de 1,4€ à 3€)
- La TVA sur la course (1€)
- Les frais du véhicule (achat ou leasing, entretien, carburant)
- Les assurances véhicule et responsabilité civile
- Et l'ensemble des cotisations liées au travail d'indépendant

Toutes charges déduites, un chauffeur VTC a un revenu net compris entre 15% et 30% de son chiffre d'affaires⁹. Le revenu net du chauffeur peut ainsi être inférieur au niveau de commission prélevé par la plateforme (jusqu'à 30% TTC).

Dès lors, on comprend que **le taux de commission est une variable fondamentale** du niveau de revenu du chauffeur. Une différence de quelques points, en apparence anodine, peut en fait avoir un impact majeur sur les revenus du chauffeur. En France, les commissions des plateformes de VTC s'échelonnent de 14,4% à 30%.



Des chauffeurs vraiment indépendants ?

Le transport de personne à titre onéreux (Taxi, VTC) a ceci de particulier que son organisation repose sur des chauffeurs *indépendants*. Autrement dit, la relation qui lie la plateforme (Uber, Kapten, Bolt, Eurecab...) et le chauffeur n'a pas la forme d'un contrat de travail, mais d'un contrat de partenariat.

⁹ <https://blog.united-drivers.org/post/arretez-de-vous-faire-ent-uber/>

Ce contrat de partenariat est censé offrir plus de liberté au chauffeur et à la plateforme. Il va de pair avec l'absence de lien de subordination de l'une à l'autre des parties. Chaque partie peut normalement y trouver son compte : la plateforme dispose d'une main d'œuvre flexible (car sans engagement) et le chauffeur gagne une plus grande liberté dans l'organisation de son travail. A ce titre, rappelons que les chauffeurs Taxi et VTC sont généralement attachés à la liberté de choisir leurs horaires ; cette liberté est incompatible avec le salariat.

L'indépendance des chauffeurs est-elle une réalité ?

Dans cette forme de contrat, le chauffeur est donc normalement indépendant. Mais en pratique, comment est-il possible de caractériser la réalité de cette liberté ? Nous avons regroupé dans le tableau ci-dessous les principaux attributs de la liberté d'un chauffeur : cela va de pouvoir choisir ses prix à pouvoir fidéliser une

clientèle, ou connaître les informations relatives à une course avant de l'accepter.

Liberté du chauffeur indépendant	Commentaire
Liberté de fixer ses prix	Le chauffeur peut simplement décider du prix auquel il propose ses services. Il n'a pas de prix imposé par la plateforme
Voir les informations de la course avant de l'accepter	Il s'agit de voir la distance de la course, les points de départ et d'arrivée, les prix... avant d'accepter la course.
Fidéliser une clientèle	Pouvoir construire une réputation en ligne et permettre à un client de retrouver un chauffeur en particulier.
Liberté des horaires de travail	Pouvoir choisir à quel moment travailler
Non exclusivité	Le chauffeur est libre de travailler pour qui il souhaite

En pratique, ces libertés ne sont malheureusement que très partiellement respectées. C'est par exemple l'absence de respect de la liberté d'entrepreneur des chauffeurs qui a conduit la Cour de cassation à rendre

un arrêt condamnant Uber¹⁰ en mars 2020. Plus récemment la Californie a également rejeté le modèle de partenariat entre Uber, Lyft et leurs chauffeurs¹¹.

Le Monde |  ACTUALITÉS ▾ ÉCONOMIE ▾ VIDÉOS ▾ OPINIONS ▾ CULTURE ▾ M LE MAG ▾ SERVICES ▾

SOCIÉTÉ • TRANSPORTS Partage 

Le statut d'indépendant d'un chauffeur Uber est « fictif », selon la Cour de cassation

La plus haute juridiction française confirme que le lien entre un conducteur et l'entreprise est bien un « contrat de travail ».

Publié le 04 mars 2020 à 14h30 - Mis à jour le 05 mars 2020 à 06h47

 Lecture 3 min.

Eurecab est la seule plateforme respectant l'intégralité des libertés du chauffeur : sur Eurecab, le chauffeur peut :

- Fixer ses prix,
- Voir les informations d'une course avant de l'accepter,
- Choisir ses horaires de travail,
- Fidéliser une clientèle,
- Et enfin le chauffeur n'est soumis à aucune forme d'exclusivité.

¹⁰

https://www.courdecassation.fr/jurisprudence_2/chambre_sociale_576/374_4_44522.html

¹¹ <https://www.lesechos.fr/industrie-services/tourisme-transport/les-chauffeurs-uber-et-lyft-sont-des-salaries-affirme-la-californie-1210394>

La réduction de l'impact sociétal et environnemental du transport

Il existe plusieurs moyens de réduire l'impact sociétal et environnemental des déplacements au sein de l'entreprise. Nous en présentons ici les principaux.

Réduire les déplacements

La solution la plus élémentaire pour réduire l'impact du transport est de... limiter ses déplacements. En effet, ne pas se déplacer, c'est ne pas émettre de CO2 ni engendrer d'impact sociétal négatif.

« A-t-on besoin d'être 10 à cette réunion ? Cette même réunion ne pourrait-elle pas être remplacée par un chat sur la messagerie interne ? Faut-il aller rendre visite au client ou faire une visio-conférence ? » Autant de questions qu'il faut se poser avant d'envisager un déplacement.

Sans rentrer dans les détails qui sont spécifiques à chaque entreprises, les solutions passent par :

- Une sensibilisation des personnels à la problématique environnementale
- Une remise à plat des pratiques et des motifs de déplacement
- La mise en place d'actions de conduite du changement
- L'augmentation de l'utilisation d'outils de travail à distance

La compensation des émissions de CO2 au niveau de l'entreprise

Certaines entreprises pratiquent la compensation des émissions de CO2. Cela consiste à faire le bilan de toutes les émissions de l'entreprise, puis à investir dans des projets permettant de « retirer » de l'atmosphère une quantité au moins équivalente de gaz carbonique. Cette démarche comprend plusieurs phases :

- Une évaluation des émissions de CO2 de l'entreprise,
- La mise en œuvre d'un plan d'actions internes pour réduire les émissions de CO2,

- La mise en œuvre d'actions externes pour compenser les émissions de CO2 qui n'ont pas pu être réduites. Par exemple le financement de projets de plantation de forêts.

Plusieurs prestataires proposent d'accompagner les entreprises dans la réduction de leurs émissions de CO2. Citons la [Fondation Good Planet](#) de Yann Arthus-Bertrand ou encore la société française [Reforest'Action](#).

Pour sa part, Eurecab fait appel à la société [Natural Capital Partners](#).

La compensation des émissions de CO2 via le recours à des modes de transport eux-mêmes compensés

Certains modes de transport sont plus polluants que d'autres. Mais il est possible d'amoindrir les externalités négatives en recourant à la compensation carbone.

Ainsi, lorsque par exemple un voyage en avion est indispensable, il est préférable de recourir à une compagnie aérienne pratiquant la compensation carbone.

Ce raisonnement vaut bien sûr pour les sociétés de VTC. Voici les principales plateformes de VTC qui compensent leurs émissions de CO2 : Bolt, Marcel et Eurecab bien sûr 😊.

Comment améliorer l'impact sociétal de vos transports ?

Lorsque Apple ou Nike sont accusés de faire appel au travail des enfants, les dommages sur leur image de marque sont majeurs -même si c'était complètement involontaire et que ces sociétés ont réagi rapidement-. Cet exemple, certes extrême, montre à quel point la réputation des sociétés peut être endommagée par le non-respect de bonnes pratiques sociales.

Que signifie pour une entreprise avoir une politique de déplacements socialement vertueuse ? Il s'agit simplement de travailler avec des prestataires de transport eux-mêmes vertueux. Ainsi, il convient de se poser les questions suivantes :

- Les employés (ou travailleurs indépendants) sont-ils bien traités ? S'ils sont employés, sont-ils correctement payés et bénéficient-ils de conditions de travail acceptables ? S'ils sont indépendants, le sont-ils réellement et la commission demandée par la plateforme est-elle raisonnable ?

- La société qui opère le transport paie-t-elle ses impôts en France ? Recourt-elle à l'optimisation fiscale ?
- La société démontre-t-elle une attitude collaborative avec les instances représentatives de la population ou essaie-t-elle d'imposer en force son service ?¹²

Tous ces éléments sont importants pour juger de la bonne conduite de la société avec qui votre entreprise collabore.

Quelques mots sur les projets de compensation carbone

L'évaluation de l'efficacité d'un projet de compensation carbone est une démarche technique. En effet, si une méthodologie stricte n'est pas respectée, rien ne garantit que le bénéfice du projet n'a pas été surévalué voire même que le projet s'attribue des réductions qui auraient lieu en son absence.

Il est important que les projets de compensation carbone soient certifiés

Il existe des organismes certificateurs de projets de compensation CO2. Leur objectif est de fournir aux acheteurs de crédits carbone des garanties de fiabilité et de crédibilité relatives aux projets en s'assurant que les compensations sont bien **réelles** et **pérennes, additionnelles** (c'est-à-dire que les émissions ne seraient pas réduites en l'absence du projet), **mesurables** et **vérifiables**.

Les labels volontaires sont dérivés des exigences de la certification Kyoto, mais adaptés pour réduire coûts et délais et permettre d'élargir la gamme de projets autorisés. La grande majorité des projets présents sur le marché de la compensation volontaire sont donc certifiés par des organismes indépendants.

En Europe, les labels les plus utilisés sont le **Verified Carbon Standard** (en) et le **Gold Standard** (en).

¹² On pourrait donner l'exemple des opérateurs de trottinette à Paris. Certains ont souhaité se déployer le plus rapidement possible, ce qui a conduit à une occupation sauvage de la voie publique. D'autres ont été beaucoup plus collaboratifs et ont essayé de trouver une voie de développement harmonieuse.

Méthodologie pour améliorer sa politique de transport

Comme nous vous l'indiquions en introduction, notre objectif est de proposer **un guide actionnable complet pour rendre plus vertueuse la politique transport de votre entreprise**. Nous avons donc élaboré une méthodologie que nous mettons gratuitement à votre disposition.

Première étape : Faire une cartographie des déplacements dans votre entreprise

L'objectif de cette étape est de vous donner une vision claire des déplacements de votre entreprise et de leur impact RSE. Selon le temps que vous aurez à y consacrer, vous pourrez être plus ou moins précis dans l'évaluation des impacts des habitudes de transport de vos collaborateurs. Il vaut mieux partir sur des ordres de grandeurs plutôt que de chercher à être excessivement précis ou exhaustif... et se décourager devant l'ampleur de la tâche !

Pour cela, vous devez dans un premier temps **répertorier les grandes typologies de déplacements** dans votre entreprise.

Une typologie de déplacement c'est trois choses : (i) une population avec (ii) un objectif de déplacement et (iii) un moyen de transport.

Par exemple, voici 5 typologies de déplacement dans une entreprise :

Population	Objectif	Moyen de Transport
Les commerciaux	Aller rendre visite aux clients	Voiture individuelle essence
Les consultants	Restitution clients	VTC
Tous les salariés	Venir au travail	Voiture individuelle essence
Tous les salariés	Venir au travail	Transport en commun
Tous les salariés	Venir au travail	Vélo

Il ne sert à rien de faire compliqué à ce stade. Selon la taille de votre entreprise, vous pouvez tout à fait avoir moins de 10 typologies de

déplacement. N'oubliez pas la loi de Pareto : « Environ 80% des effets sont produits par 20% des causes ». Allez donc à l'essentiel.

Deuxième étape : évaluer la criticité Environnementale de chaque typologie de transport

Dans cette étape, il sera question d'évaluer l'impact environnemental de chaque mode de transport. Cet impact peut être estimé de manière qualitative avec des calculs rapides, en estimant la distance parcourue puis en multipliant ce chiffre par les émissions de CO₂ au km du moyen de transport considéré. Ainsi, dans l'exemple cité plus haut :

Objectif 1 : déterminer la distance parcourue

S'agissant des commerciaux allant rendre visite aux clients (1ère typologie), il y a 100 commerciaux dans l'entreprise. Chacun fait 10 visites par semaine en moyenne (vous pouvez appeler le responsable des commerciaux pour avoir cette information). La visite étant réalisée en région parisienne, chaque visite demande un trajet de 20km aller et la même chose pour le retour.

⇒ Au total, il y a 100 commerciaux x 10 visites x 45 semaines travaillées x (20 + 20) km = **1 800 000 km/an parcourus** par cette typologie de transport.

Objectif 2 : en déduire la criticité environnementale

Il est ensuite possible de multiplier ce chiffre par les émissions de CO₂/km du mode de transport. Dans l'exemple, si l'on considère un véhicule individuel qui émet 253g/km de CO₂, cela donne 1 800 000 x 283 = 509 Tonnes de CO₂ émises par an.

Pour les émissions de CO₂, on pourra se référer à la première partie du document ou alors se rendre sur le site de l'Ademe¹³. Attention, certains modes de transport peuvent être compensés, il ne faut alors pas les compter.

Il est ainsi possible d'estimer **la quantité de CO₂** émise par chaque typologie de transport.

Une fois cette quantité de CO₂ estimée, il est possible de déterminer la criticité environnementale de chacune des typologies de transport. Toujours

¹³ <https://www.ademe.fr/expertises/mobilite-transport/chiffres-cles-observations/chiffres-cles>

pour faire simple, on pourra retenir 3 groupes : faible, moyenne et Forte. La typologie la plus émettrice sera « Forte » et les autres seront placées en référence par rapport à cette dernière :

- Emissions < 25% des émissions de la typologie max : Faible
- 25%<Emissions<60% de la typologie Max : Moyenne
- Emissions>60% de la typologie max : Forte

Voici un exemple de tableau de criticité :

Qui ?	Quel objectif ?	Quel moyen de transport ?	km parcourus / an	CO2 émis / an	Criticité Environnementale
Les commerciaux	Aller rendre visite aux clients	Voiture individuelle essence	1 800 000	509T	Forte
Les consultants	Restitution clients	VTC non compensé	600 000	170T	Moyenne
Tous les salariés	Venir au travail	Voiture individuelle essence	800 000	226T	Moyenne
Tous les salariés	Venir au travail	Transport en commun	1 500 000	53T	Faible
Tous les salariés	Venir au travail	Vélo	400 000	0T	Faible

Troisième étape : évaluer la criticité Sociétale de chaque typologie de transport

La criticité sociétale d'un mode de transport repose sur des critères moins quantitatifs. En voici une liste qu'il est possible de compléter :

- La société de transport paie-t-elle ses impôts en France ?
- La société de transport recourt-elle à l'évasion fiscale ?
- S'il s'agit d'une plateforme, la commission est-elle confiscatoire ?
- S'il s'agit d'une plateforme, l'indépendance des travailleurs est-elle respectée ?
- ...

Cette étape permet d'aboutir à la constitution d'un tableau présentant à la fois la criticité Environnementale et la criticité Sociétale de chaque typologie de Transport.

Pour reprendre les typologies citées en exemple, voici comment les évaluer :

- Typologie « Les commerciaux qui rendent visite au client » : il s'agit de voitures individuelles, l'impact social ne rentre donc pas en compte. Impact faible donc

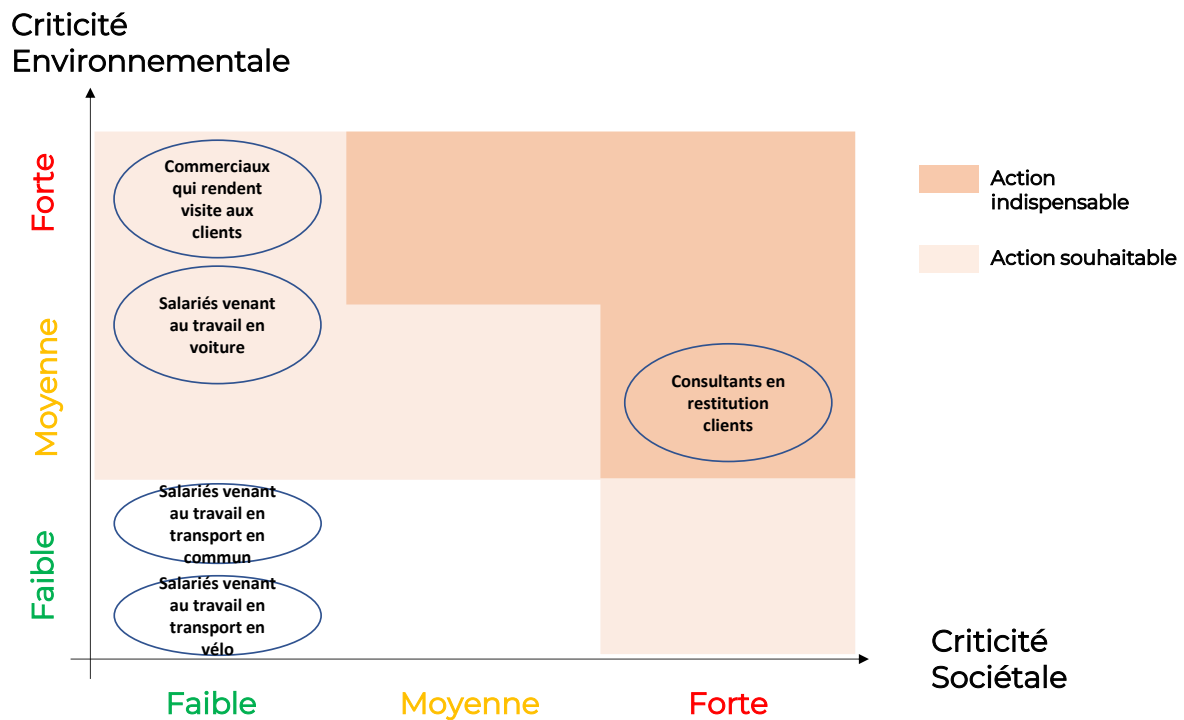
- Typologie « Les consultants allant en reconstitution client » : il est fait appel à une société qui prélève un taux de commission important aux chauffeurs, et qui ne respecte pas leur liberté. Impact Fort donc.
- Pour les 3 typologies des salariés qui se rendent au travail : impact faible. En effet, ce sont soit des moyens de transport individuels, soit le recours aux transports en commun avec des salariés bien traités.

Qui ?	Quel objectif ?	Quel moyen de transport ?	km parcourus / an	CO2 émis / an	Criticité Environnementale	Criticité Sociétale
Les commerciaux	Aller rendre visite aux clients	Voiture individuelle essence	1 800 000	509T	Forte	Faible
Les consultants	Restitution clients	VTC non compensé	600 000	170T	Moyenne	Forte
Tous les salariés	Venir au travail	Voiture individuelle essence	800 000	226T	Moyenne	Faible
Tous les salariés	Venir au travail	Transport en commun	1 500 000	53T	Faible	Faible
Tous les salariés	Venir au travail	Vélo	400 000	0T	Faible	Faible

Quatrième étape : évaluer la criticité globale de chaque typologie de transport et sélectionner les plus critiques

Il suffit ensuite de reporter les typologies de transport sur une matrice de criticité. Cette matrice permet de cartographier les impacts et de déterminer ceux qui doivent être réduits en priorité.

Les criticités Sociétale et Environnementale sont représentées chacune sur l'un des deux axes :



Le report des typologies de transport de l'exemple permet de déterminer qu'il faut agir sur les suivantes :

- De manière prioritaire :
 - o Les consultants allant en restitution client
- En seconde intention :
 - o Les commerciaux qui rendent visite aux clients
 - o Les salariés venant travailler en voiture

Cinquième étape : passer en revue chacune de ces typologies et mettre au point un plan d'actions

Cette étape prévoit de passer en revue chaque typologie jugée critique afin de déterminer les actions à mettre en place pour les améliorer.

👉 Cette étape doit être réalisée de manière participative avec l'aide des personnes concernées (ou de leurs représentants). Cela permet d'une part d'aboutir à des préconisations réalistes et applicables, et d'autre part que ces recommandations soient légitimes car déjà approuvées par une partie des personnes concernées.

La mise en œuvre de cette étape nécessite de se poser, pour chaque typologie de transport retenue, les questions suivantes :

1 – Est-ce que ce déplacement peut être évité ?

2 – Sinon, comment faire pour en diminuer les criticités Sociétales et Environnementales.

La première question vise à déterminer si le déplacement est vraiment nécessaire et/ou s'il ne peut pas être substitué par le recours à des moyens de communication à distance.

La seconde question permet d'amoindrir l'impact RSE de la typologie de déplacement.

Reprenons l'exemple de la typologie « consultants allant en restitution client » :

Question 1 : Est-ce que ce déplacement peut être évité ?

Ici, il est difficilement envisageable d'annuler ces déplacements, car le fait de tenir une réunion physique est nécessaire pour instaurer de bonnes relations avec le client.

Ici, l'entreprise préfère donc ne pas renoncer à ces déplacements.

On passe donc à la question 2 : Est-ce qu'il est possible de diminuer les criticités sociales et environnementales du déplacement ?

Un déplacement en transport en commun n'est pas possible car cela prendrait trop de temps. Cependant, certains prestataires VTC ont une politique RSE satisfaisante (compensation carbone, respect des chauffeurs). D'autres sont plus vertueux sur ces deux aspects.

⇒ Dans cet exemple, la solution est de changer de prestataire Taxi/VTC

Pour la deuxième typologie (les commerciaux rendant visite à leurs clients), on imagine que l'utilisation d'outils de visioconférence donne des résultats satisfaisant (et permette à chaque commercial d'effectuer plus de rendez-vous).

⇒ La solution serait alors de promouvoir l'utilisation d'outils de vidéo conférence

Enfin, pour la troisième typologie (les salariés se rendant en voiture au travail), on peut imaginer une campagne de sensibilisation et une incitation financière à l'utilisation de mode de transport propres.

Sixième étape : Communiquer ce plan d'actions et le mettre en place

Une fois que les actions ont été décidées, il faut les communiquer. Le fait d'avoir déterminé les typologies de transport en distinguant les populations et les usages permet d'être très concret !

Pour cette communication, il faut s'appuyer sur les représentants des personnes concernées (cinquième étape). Ce sont elles qui seront les moteurs du changement !

Dans la typologie « Les commerciaux rendant visite à leurs clients », voici un très bref résumé de l'angle d'une bonne communication : Chers commerciaux, dorénavant les rendez-vous clients auront lieu par visio conférence sauf demande expresse du client. Voici l'outil que nous utilisons. D'ailleurs Paul et Julie (les commerciaux avec qui vous avez élaboré le plan) connaissent cet outil et vont vous en expliquer le fonctionnement. Ils ont déjà fait des essais avec les clients, tout s'est très bien passé. Également, le fait de ne pas avoir à se déplacer permet de consacrer plus de temps à chaque client et donc d'augmenter le CA généré...

Septième étape : Faites le bilan... et recommencez !

Il faut bien comprendre que l'amélioration de la politique transport est une **démarche continue**.

A intervalle régulier, par exemple tous les ans, reprenez les typologies de transport et réexaminez leur criticité. Est-ce que le niveau de criticité de chaque typologie a baissé ?

Vous pourrez constater les améliorations et/ou voir s'il vous reste du pain sur la planche !