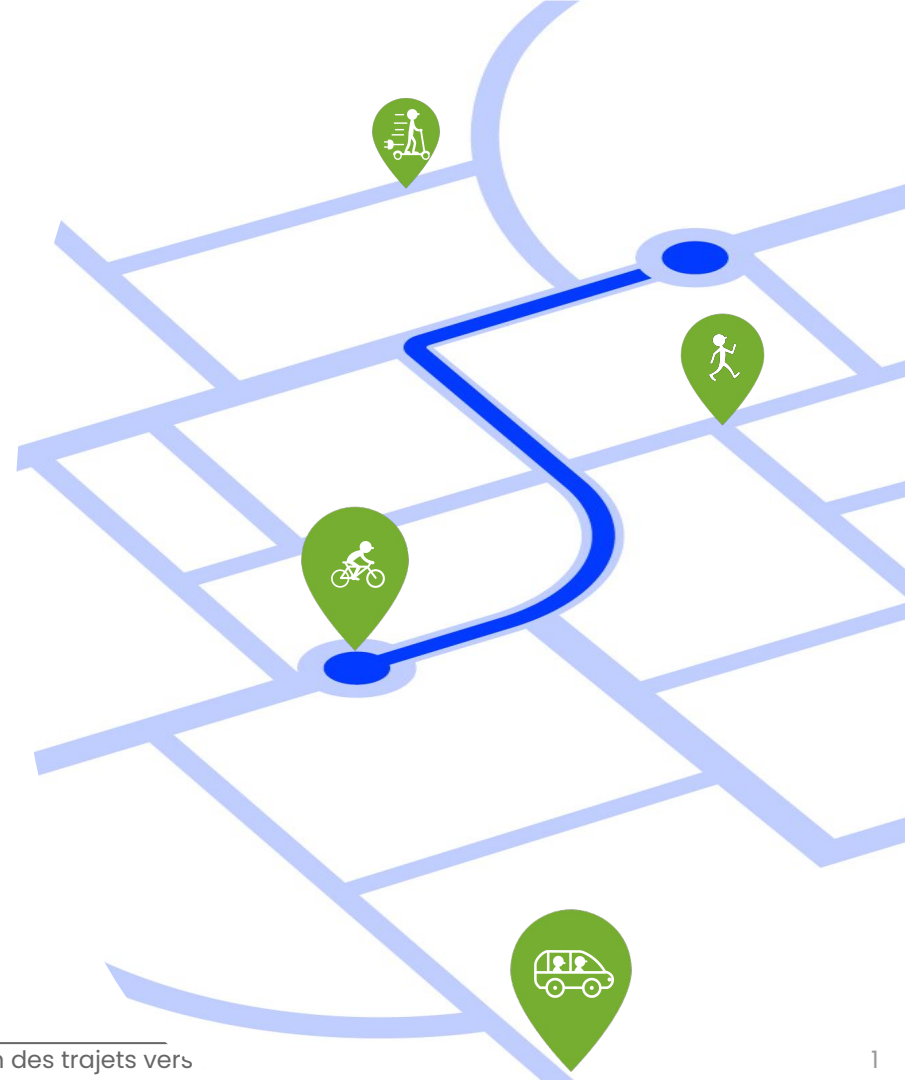


# Les conditions du report modal

Laure WAGNER

19/09/2025



# Laure Wagner, 18 ans dans la mobilité durable



2007



Covoiturage.fr

2009

1<sup>ère</sup>  
collaboratrice



BlaBlaCar

2019

Porte-parole



1 km à pied

2020

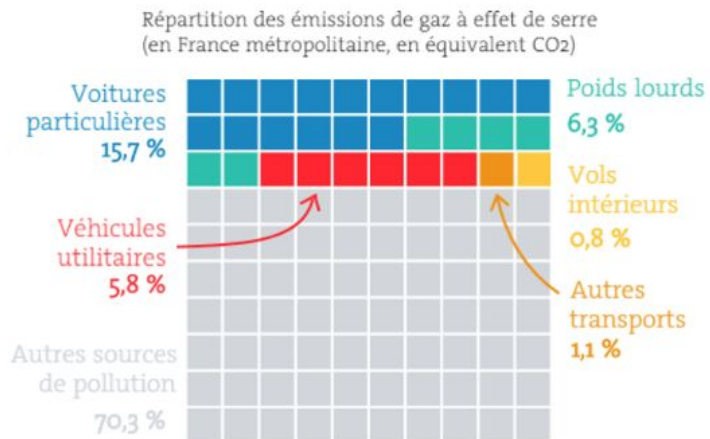
Co-fondatrice



Co-auteure  
avec Les Shifters

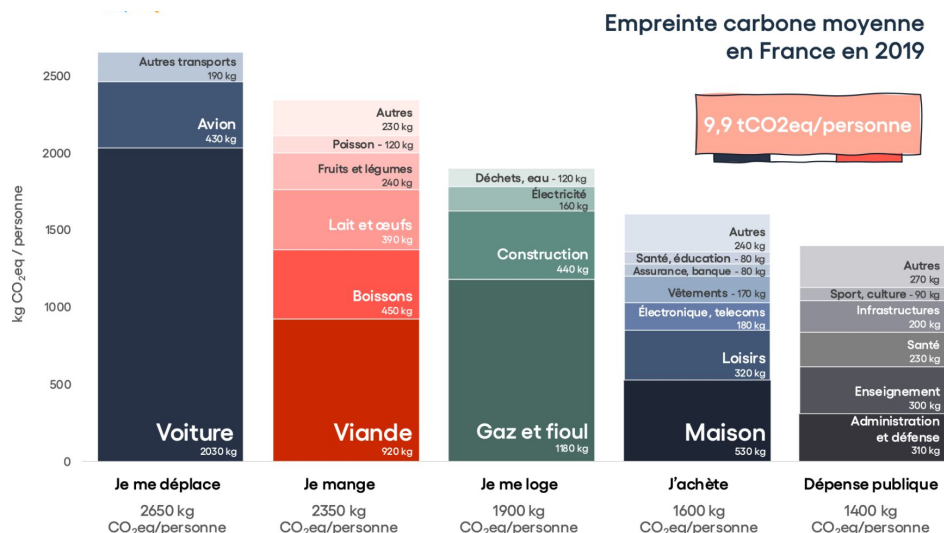
# La voiture pèse lourd dans le bilan carbone

Du pays...



Source : CITEPA / format SECTEN - avril 2019

...et de chaque Français



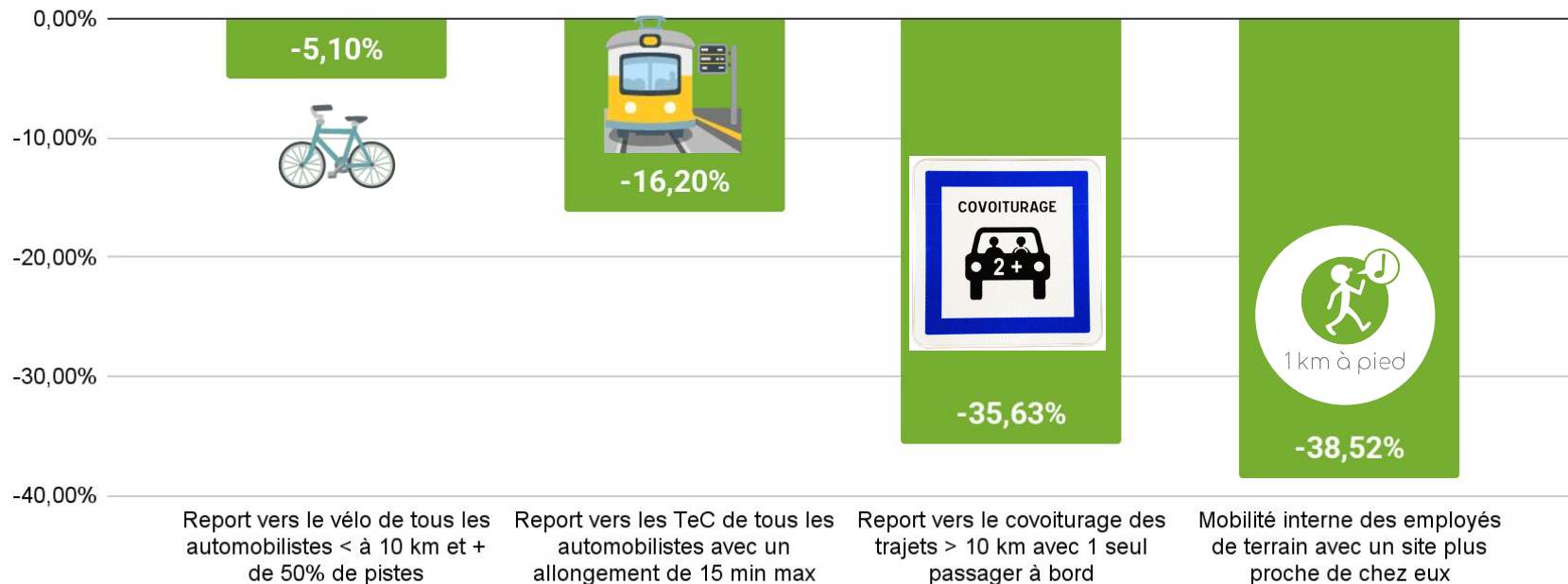
Gaz inclus : CO<sub>2</sub> (hors UTCATF France), CH<sub>4</sub>, N<sub>2</sub>O, HFC, SF<sub>6</sub>, PFC, H<sub>2</sub>O (trainées de condensation).  
Source : MyCO<sub>2</sub> par Carbone 4 d'après le ministère de la Transition écologique, le Haut Conseil pour le Climat, le CITEPA, Agribalyse V3 et INCA 3.

# Des années que je me pose la question :

Quels sont les plus gros leviers de décarbonation des trajets domicile-travail ?

# Quelle solution disponible dès maintenant éviterait le plus de CO<sub>2</sub> ?

Gain potentiel de CO<sub>2</sub> par rapport aux émissions totales des trajets des salariés de nos clients



**Lecture :** Sur l'ensemble du CO<sub>2</sub> émis par notre panel représentatif de 160 000+ salariés, 35,63% pourrait être évité si les automobilistes à plus de 10 km covoituraient à 2 personnes tous les jours travaillés (télétravail déduit).

**Méthode :** Chaque action prise séparément, sans dédoublonner les salariés qui sont dans plusieurs catégories.

**Comment est-ce qu'on est arrivé  
à cette conclusion ?**



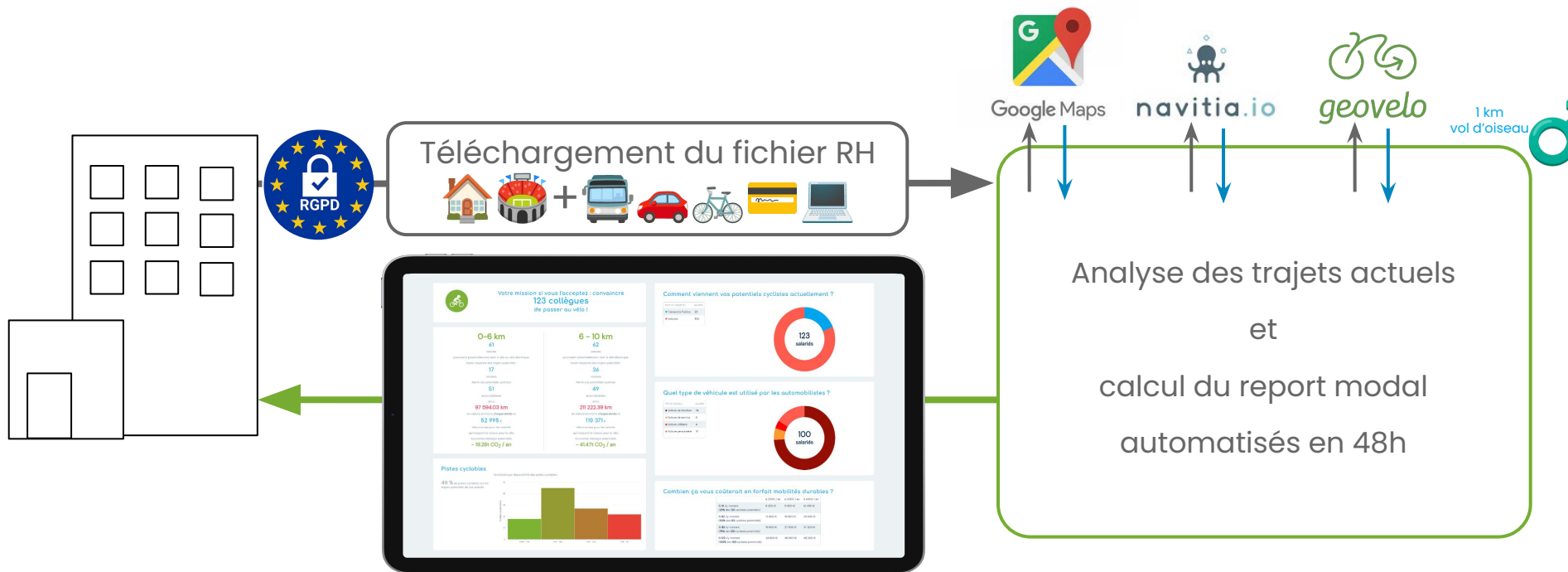
# Qui sommes-nous ?

- Lancés en 2020
- **Bureau d'étude** : consultants PDME et conduite du changement
- **Logiciel** développé par notre équipe Tech en interne

[www.1kmapied.com](http://www.1kmapied.com)



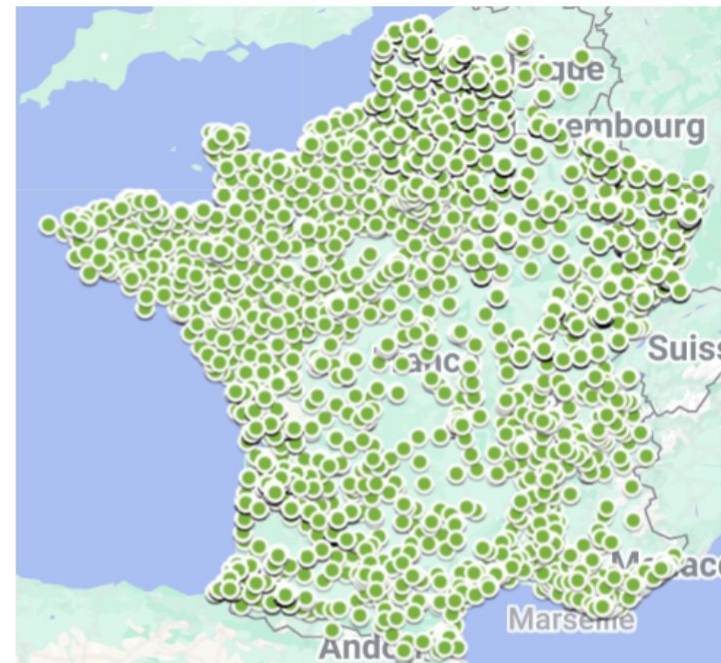
# Comment analyse t-on les trajets ?



**Méthode :** Les jours de télétravail ont été défalqués pour calculer l’empreinte carbone des trajets.

# Quels trajets analysés par “1km à pied” ?

- ✓ 160 000+ trajets domicile - travail
- ✓ 7 800+ sites clients analysés
- ✓ 180+ employeurs de divers secteurs



# Secteurs d'activité des employeurs étudiés par "1km à pied"

## Publics :

The logo for UGAP, consisting of a red diamond shape with the letters "UGAP" in white, bold, sans-serif font inside it.

- Villes
- Métropoles
- AOM
- Départements
- Services publics
- La Poste
- SNCF
- Agences d'Etat

## Privés :

- Retail
- Services aux entreprises
- Industries
- Banques
- Crèches
- EHPAD
- Bailleurs sociaux

# AOM partenaires de 1km à pied

Le logiciel "1km à pied" est l'outil de certaines AOM qui offrent des PDME aux employeurs de leur territoire pour avoir de la donnée agrégée en retour.



Communauté  
d'Agglomération de  
**La Rochelle**



# Optimisez les trajets Domicile-Travail de vos équipes

Optimix vise à améliorer la qualité de l'air et réduire les émissions de CO2 liées aux trajets domicile-travail sur l'Eurométropole de Strasbourg en aidant les employeurs à déployer leur Plan de Mobilité.

Demander un accès gratuit

# Les plans de mobilité employeurs

Le conseil en mobilité de Rennes Métropole accompagne les établissements privés ou publics dans l'élaboration de leur plan de mobilité employeur.



©

Temps de lecture  
1 minute

Publié le  
26/02/2025

Mis à jour le  
07/07/2025

Table des matières

Votre élu

Pour aller plus loin

Le conseil en mobilité de Rennes Métropole agit par un appui technique et méthodologique aux différentes étapes de leur projet : des objectifs à la mise en œuvre, en passant par l'élaboration du diagnostic, via la communication et le partage d'expériences entre les entreprises.

L'objectif de Rennes Métropole est de développer les modes de déplacements durables (transports en commun, covoiturage, vélo, marche...) pour les trajets domicile-travail et

## Diagnostic des trajets vers 7 800 lieux de travail



# Critères déterminants pour chaque mode



**Marche** : Salariés qui habitent à moins de 1 km à vol d'oiseau de leur lieu de travail.



**Vélo** : Salariés identifiés comme ayant un remboursement vélo ou FMD vélo.

*Exclusion des trajets > à 15 km car le vélo n'est probablement que pour les 1st miles d'un trajet TC.*



**TC** : Salariés qui bénéficient d'un remboursement d'abonnement ou ticket de Transports en Commun.

*Exclusion des trajets > à 80 km et à 2h qui sont probablement des salariés qui ne viennent pas tous les jours.*



**Covoiturage** : Salariés qui bénéficient d'un forfait mobilités durables orienté vers le covoiturage.

*Exclusion des trajets > à 80 km.*



**Automobilistes** : Salariés qui n'ont aucun remboursement : nous déduisons qu'ils font leur trajet en **voiture**.

*Exclusion des trajets > à 80 km.*

# Durée des trajets domicile - travail à l'aller

| Source         | <u>EMP 2019</u> | <u>Forum Vies<br/>Mobiles<br/>2020</u> | <b>1km à pied</b> | <b>Cerema EMC<sup>2</sup><br/>agrégées</b>   |
|----------------|-----------------|--|-------------------|--|
| <u>Moyenne</u> | 25,3<br>min     | 25,7<br>min                            | 25,7<br>min       | 36 min<br><i>étude non<br/>représentative car<br/>menée dans des<br/>grandes villes.</i> |
| <u>Médiane</u> |                 |  | <b>19<br/>min</b> |  |

# Durée des trajets domicile - travail à l'aller

Source  
  
Moyenne

EMP 2019  
  
25,3  
min

Forum Vies  
Mobiles  
2020  
  
25,7  
min

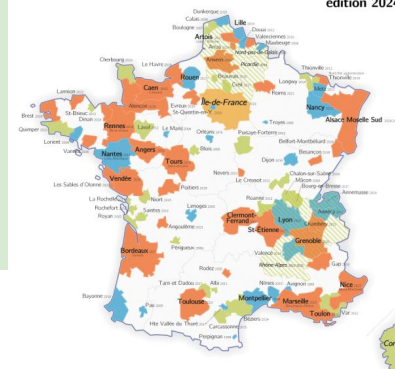
1km à pied  
  
25,7  
min

19  
min

Cerema EMC<sup>2</sup>  
agrégées

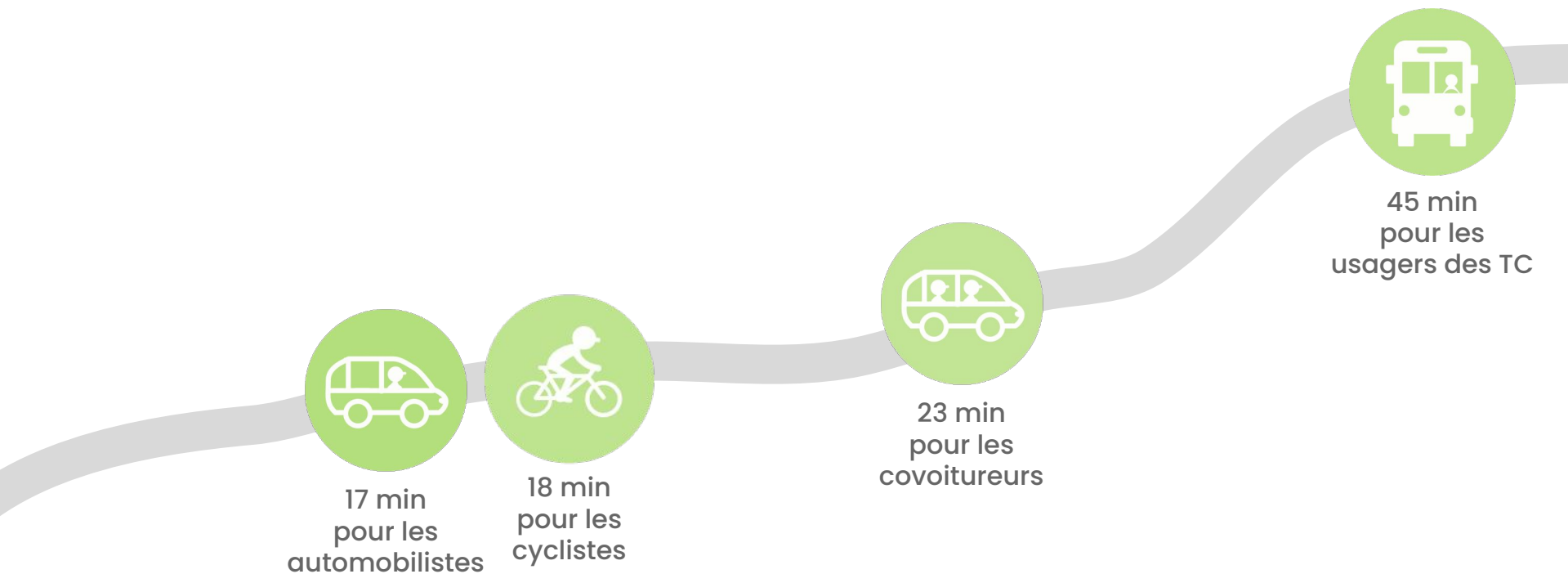
36 min  
étude non  
représentative car  
menée dans des  
grandes agglos.

édition 2024



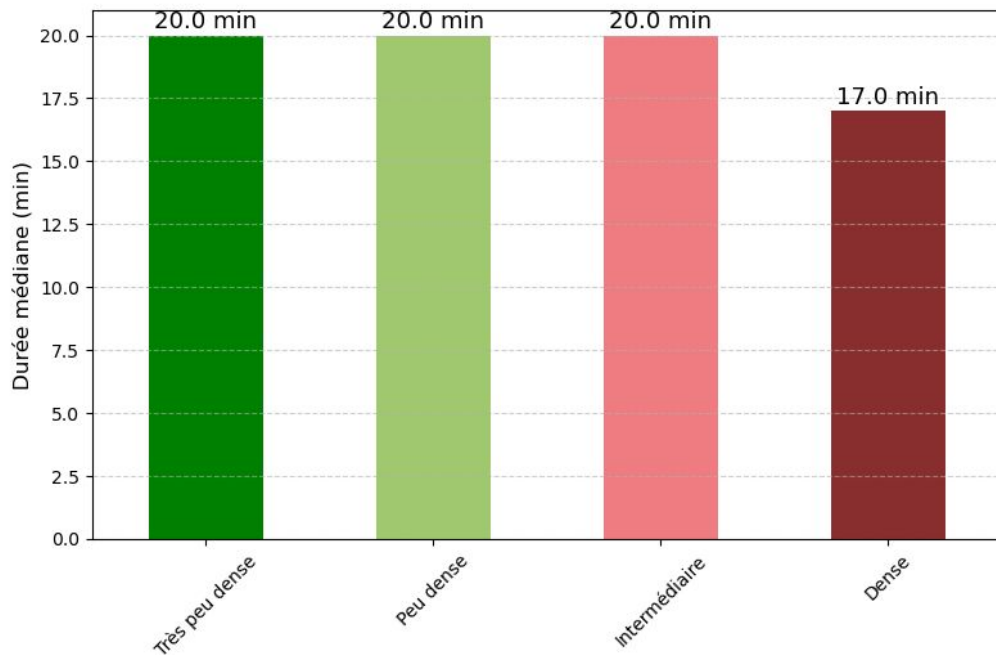
Médiane

# Durée médiane selon le mode actuel

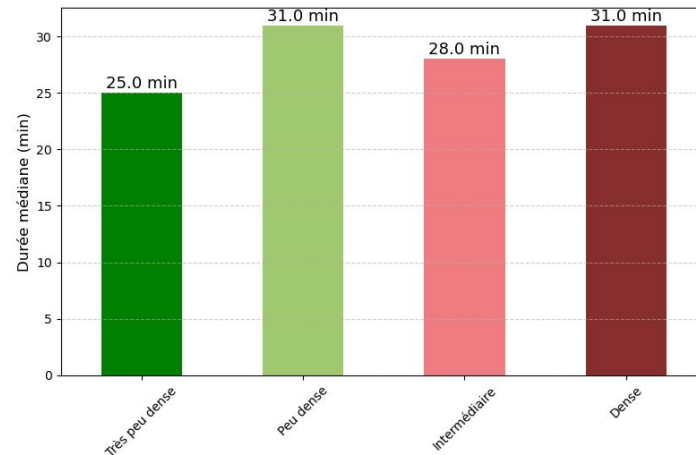


# Durée médiane des trajets par densité de la ville d'habitation

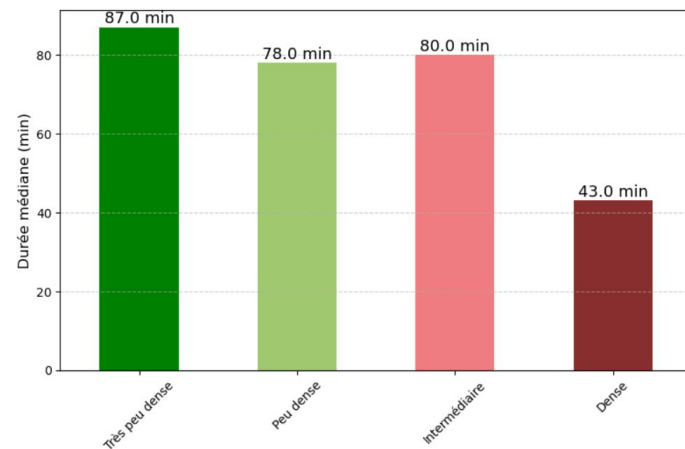
Durée médiane des trajets par densité (France hors Île-de-France)



Durée médiane des trajets par densité (Île-de-France)



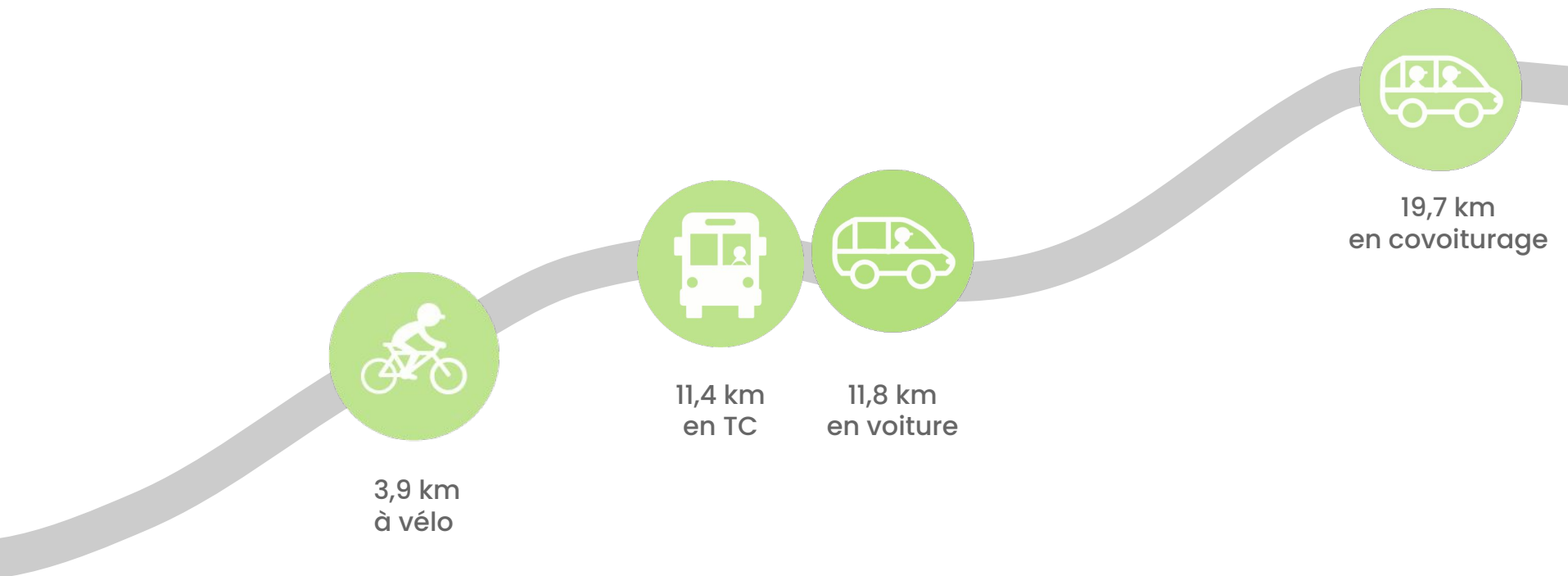
Durée médiane des trajets des usagers TC dont le site est à Paris par densité du lieu d'habitation



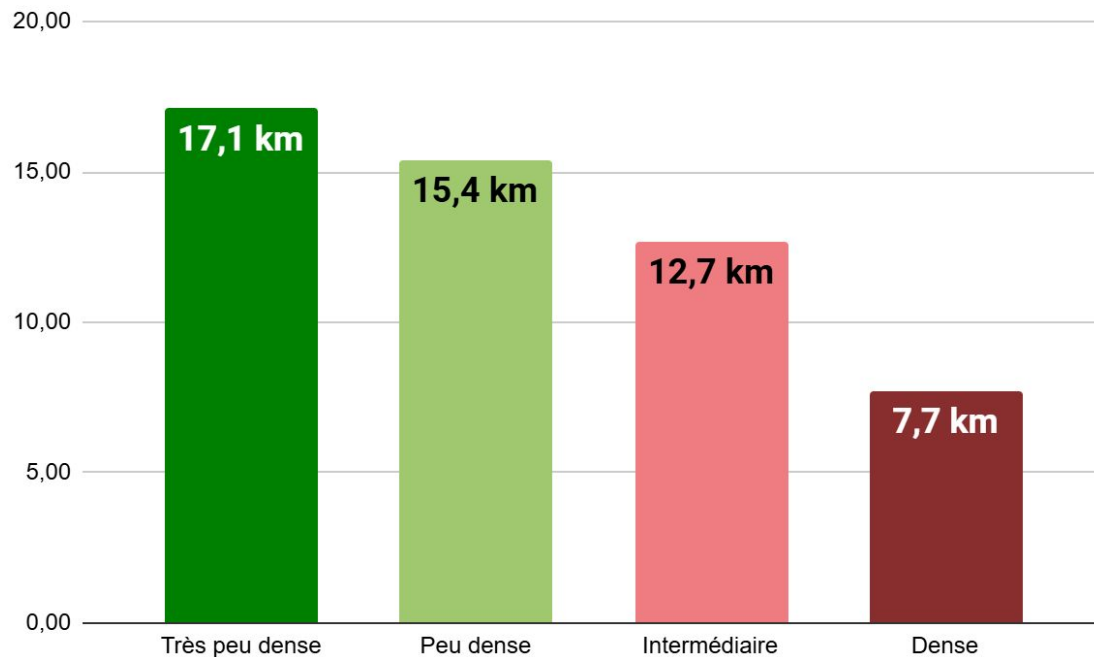
# Distance des trajets domicile – travail à l’aller

| Source         | <u>EMP 2019</u> | <u>Forum Vies<br/>Mobiles<br/>2020</u> | <b>1km à pied</b> | <b>Cerema EMC<sup>2</sup><br/>agrégées</b> |
|----------------|-----------------|--|-------------------|--|
| <u>Moyenne</u> | 13,3 km         | 14 km                                  | 15,01 km          | 16 km                                      |
| <u>Médiane</u> |                 |  | 10,7 km           |  |

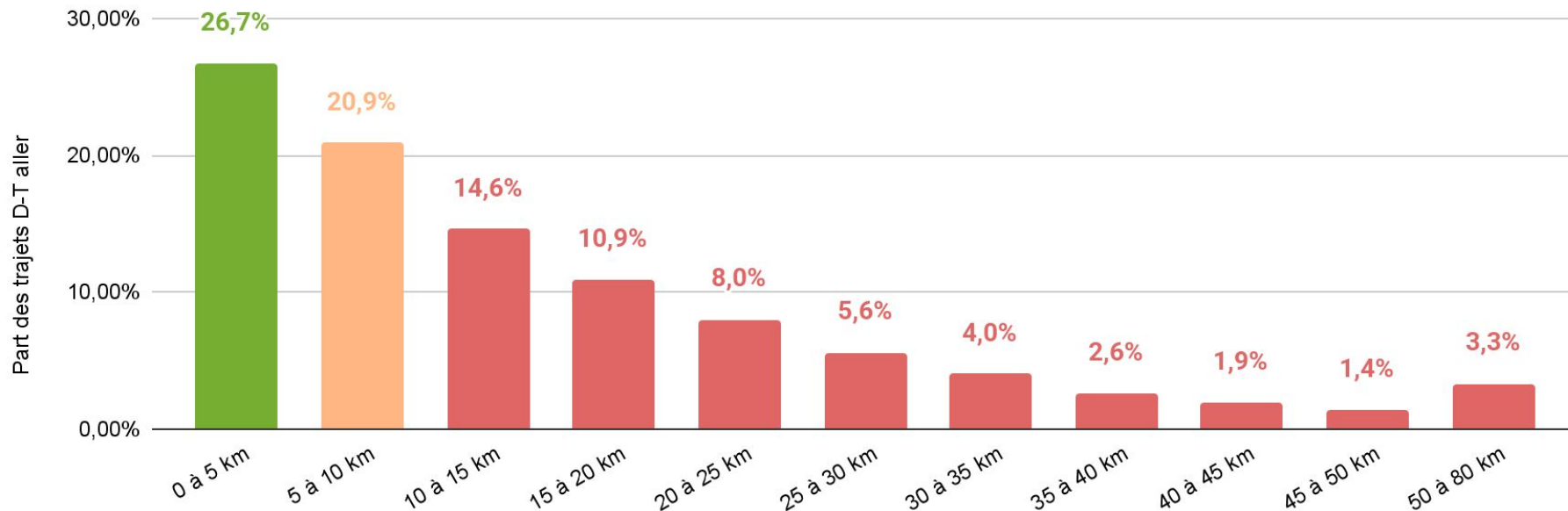
# Distance médiane par mode actuel



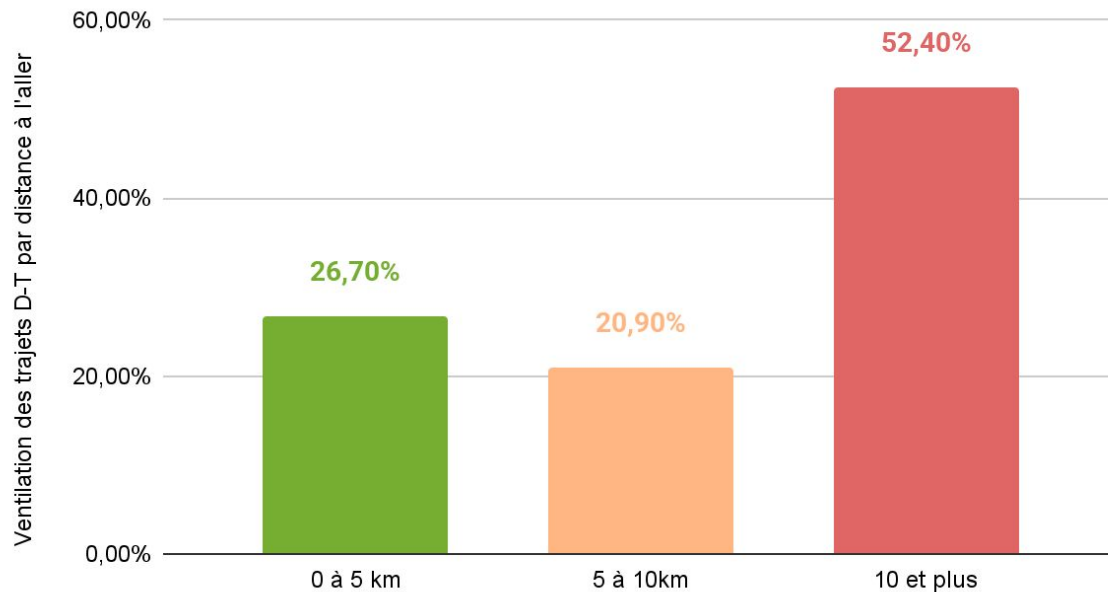
# Distance médiane selon la densité du lieu d'habitation



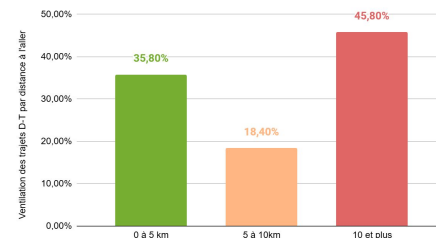
# Ventilation des trajets par distance à l'aller



# Ventilation des trajets en part des salariés

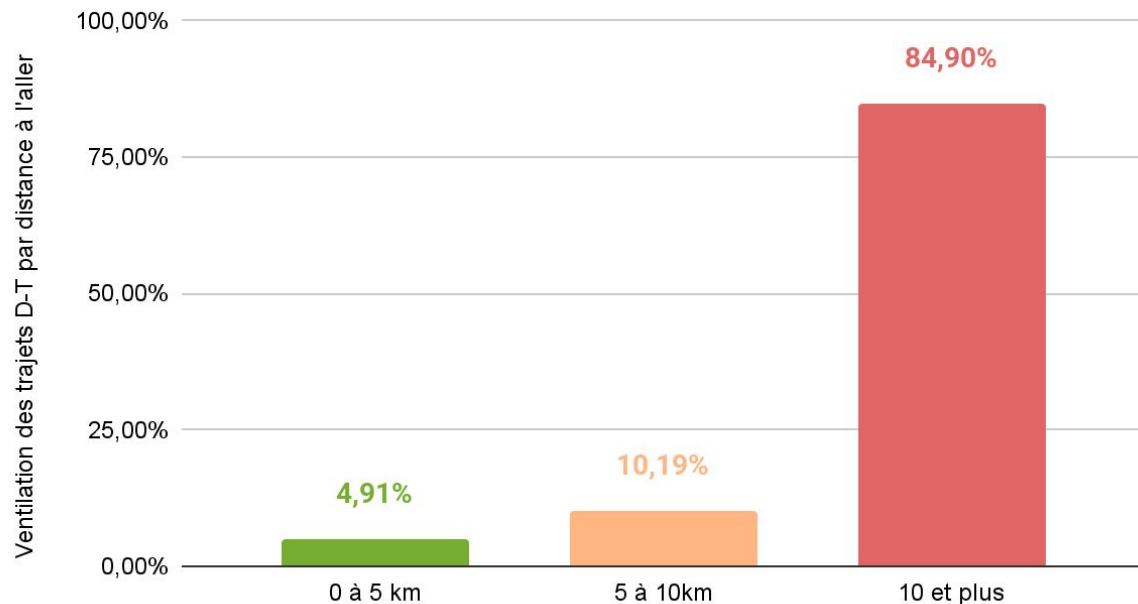


EMP 2019 :



*Source : Trajets des clients de 1km à Pied*

# Ventilation des voyageurs-kilomètre



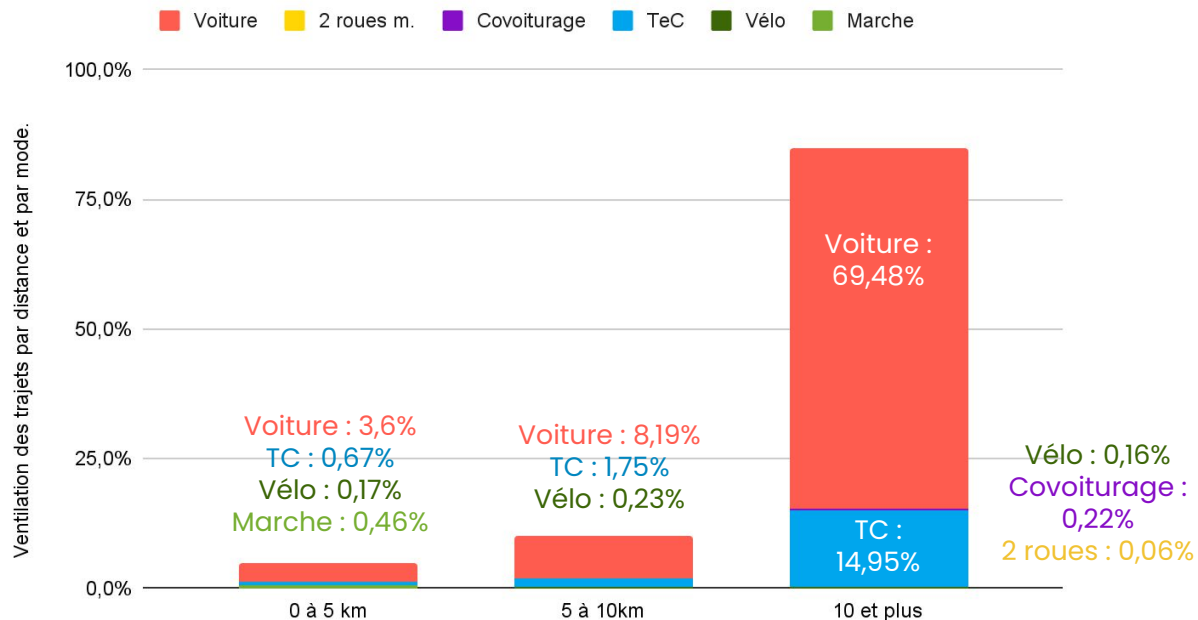
*Source : Trajets des clients de 1km à Pied*

**i** Le voyageur-kilomètre est une unité de mesure qui équivaut au transport d'un voyageur sur une distance d'un kilomètre. Elle permet de se focaliser sur les kilomètres parcourus et non sur le nombre de personnes.

Exemples :

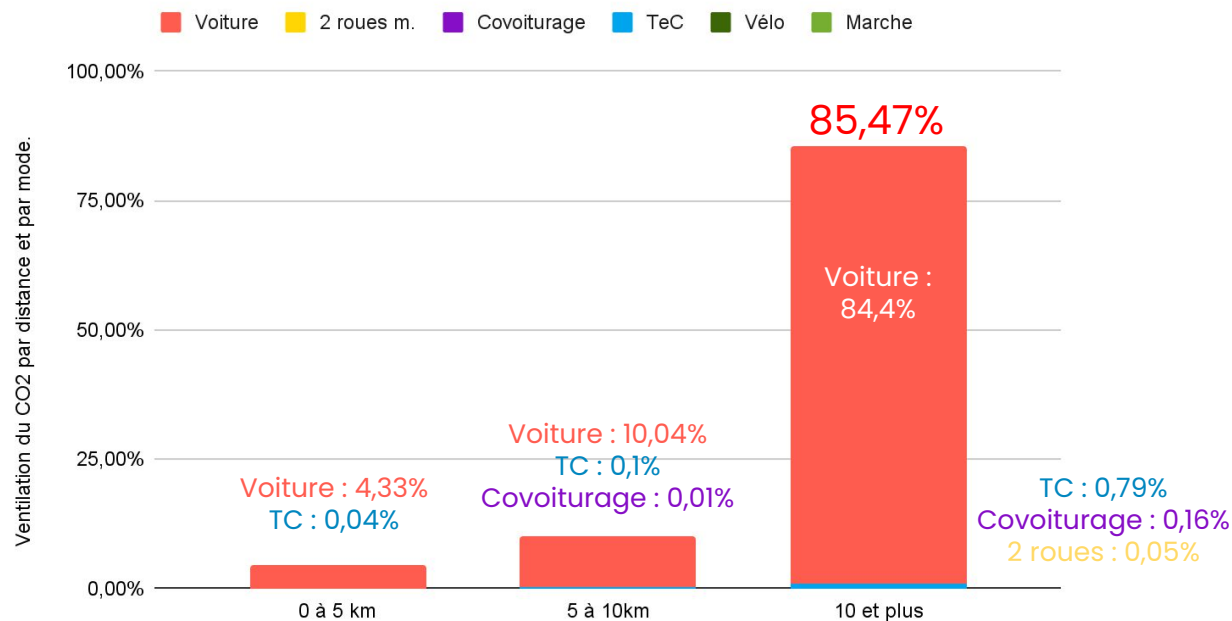
- Si 10 personnes font des petits trajets de 4 km à l'aller, elles font ensemble 40 voyageurs-km
- Si 5 personnes font des longs trajets de 20 km à l'aller, elles font ensemble 100 voyageurs-km

# Ventilation des voyageurs-kilomètre par mode




Source : Trajets des clients de 1km à Pied

# Ventilation du CO<sub>2</sub> émis par les trajets D-T par distance et par mode



Source : Trajets des clients de 1km à Pied

 **84,47%** du CO<sub>2</sub> est lié aux trajets en voitures de plus de 10 km à l'aller.

Ces trajets sont aussi les plus fatigants et coûteux.

Ce sont les trajets à décarboner en priorité pour atteindre un double impact social et environnemental.



1 km à pied

Marans

Anse de l'Aiguillon

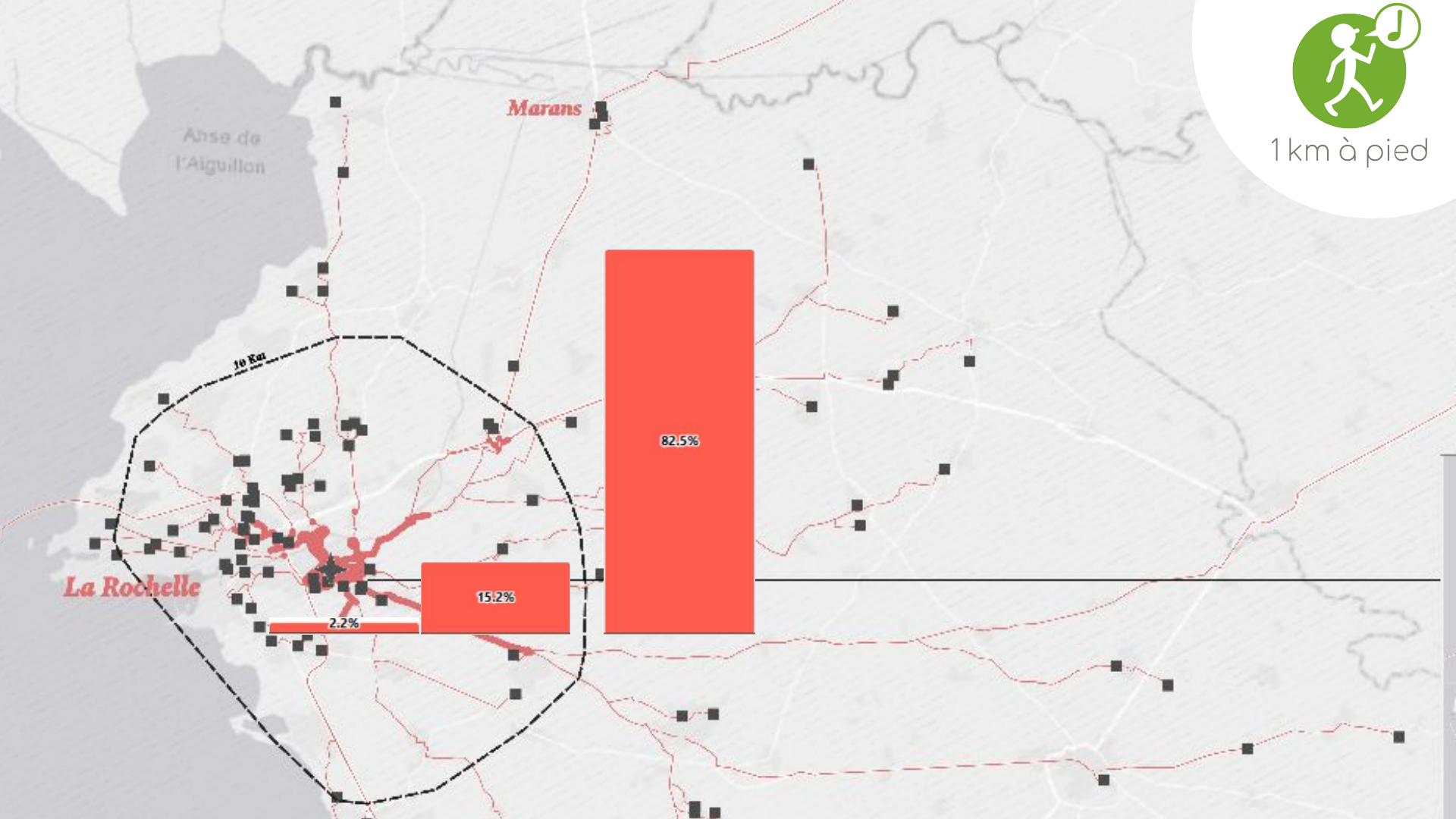
Le Bar

La Rochelle

82.5%

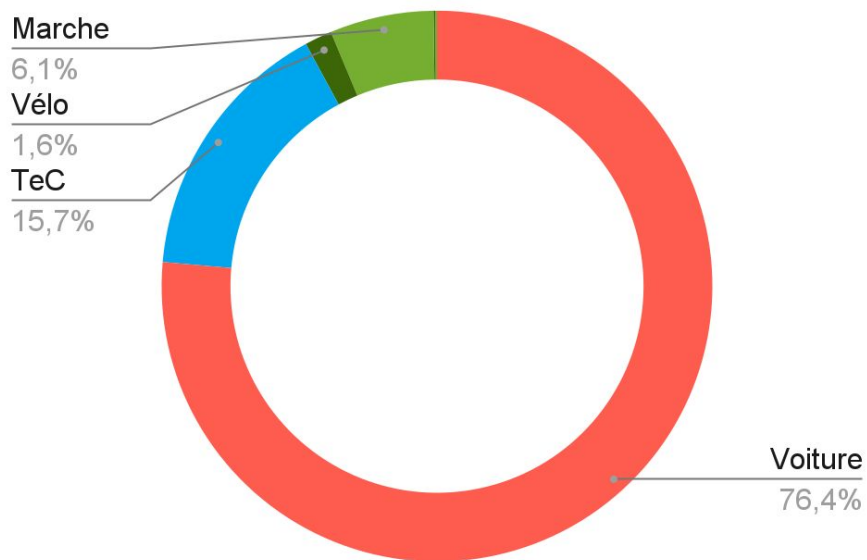
15.2%

2.2%

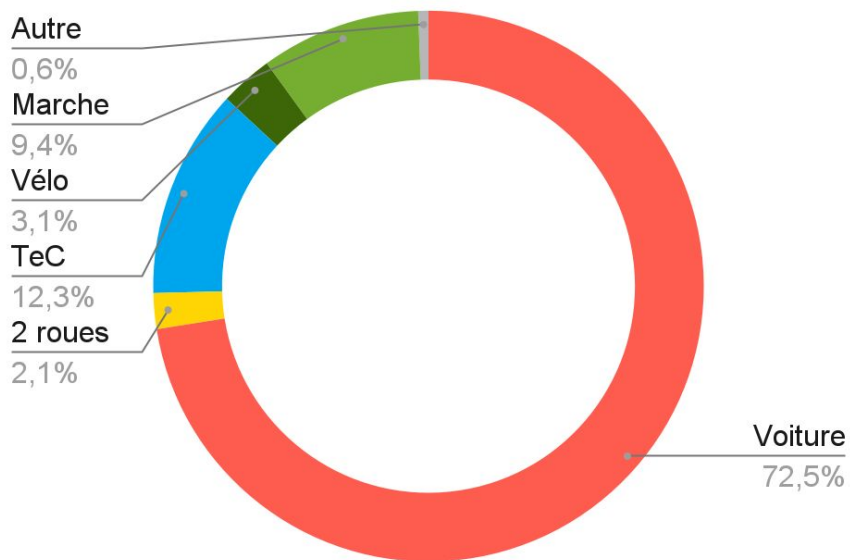


# Part modale des trajets domicile - travail

Part modale des trajets analysés par "1km à pied"



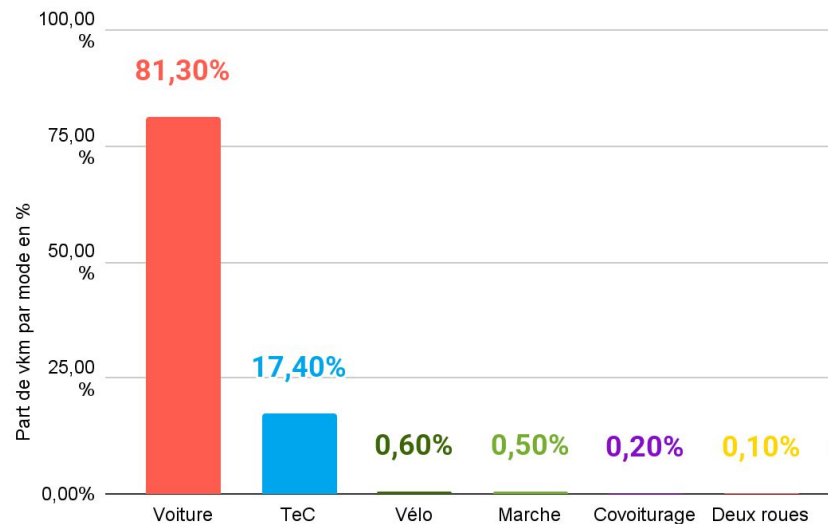
Part modale de l'EMP 2019



**i** Les employeurs ont rarement l'information sur les 2 roues-m car il n'y a pas de remboursement particulier. La part des TC de 1km à pied est fiable puisque reliée aux abonnements remboursés en paie.

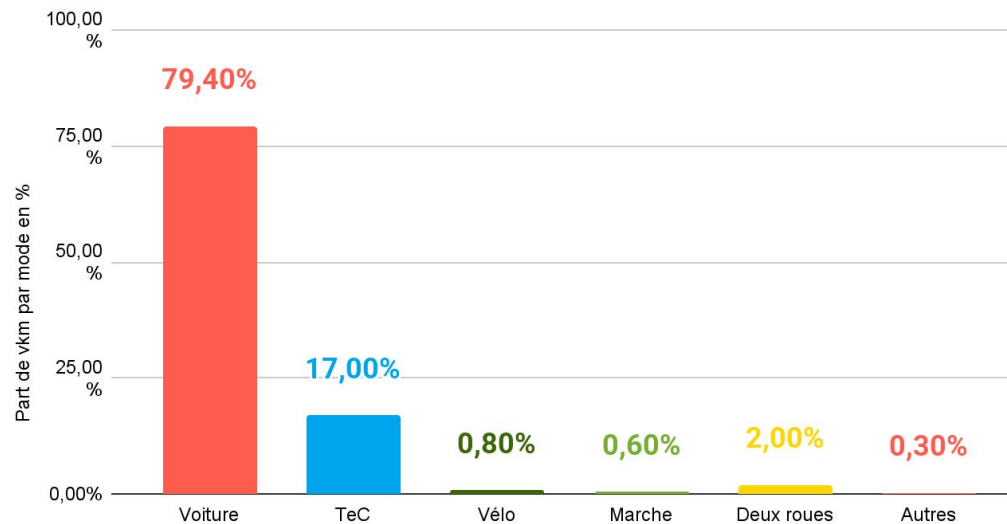
# Part des voyageurs-km par mode actuel

## Clients 1km à Pied



Mode de transport

## Enquête Mobilité des personnes 2019



Mode de transport

# Empreinte carbone médiane par salarié / an

Clients 1km à pied :



/ 2 tonnes

soit 33,5% de l'empreinte carbone annuelle soutenable pour stabiliser le climat.

EMP 2019 :

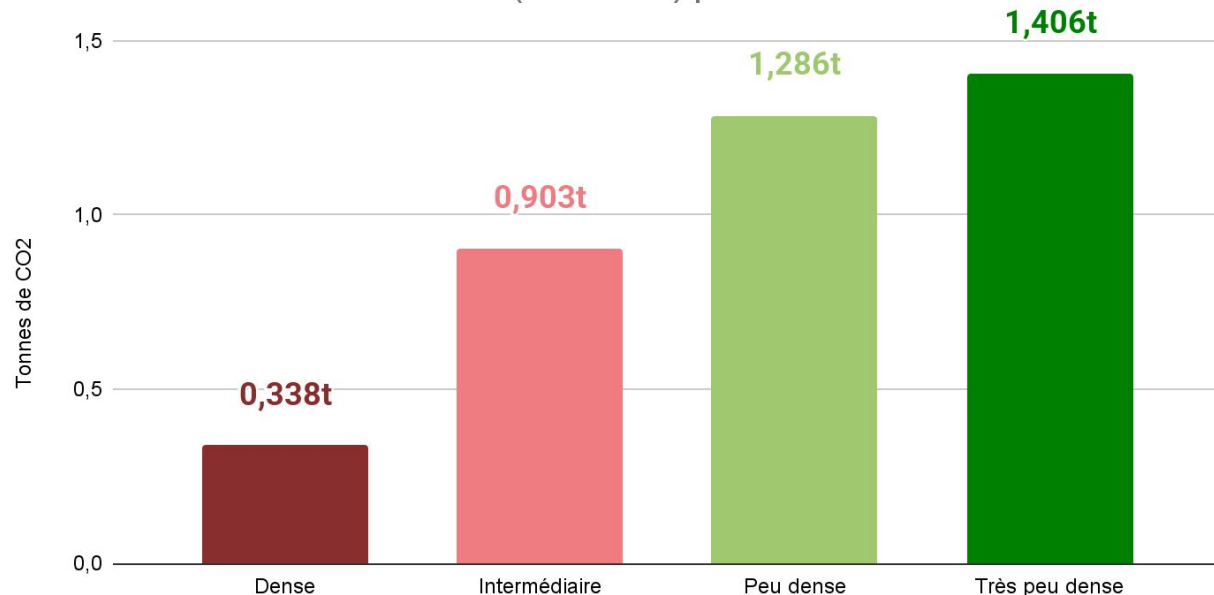


**i** 2 tonnes max par an ?

Le GIEC recommande un impact de 2 tCO<sub>2</sub> / an / personne d'ici 2030 pour stabiliser le réchauffement climatique. Le trajet quotidien ne peut donc pas représenter la quasi totalité de ce quota car il faut encore se nourrir, se loger ...

# Ventilation de l'empreinte carbone médiane par salarié par densité de lieux d'habitation

Médiane des émissions de CO<sub>2</sub> (en tonnes) par densité du lieu d'habitation



## Conclusion :

Les salariés en zones denses pèsent moins lourd en CO<sub>2</sub> car ils utilisent davantage le vélo, les transports en commun et font beaucoup plus de télétravail. Leurs jours de télétravail ont été défalqués.

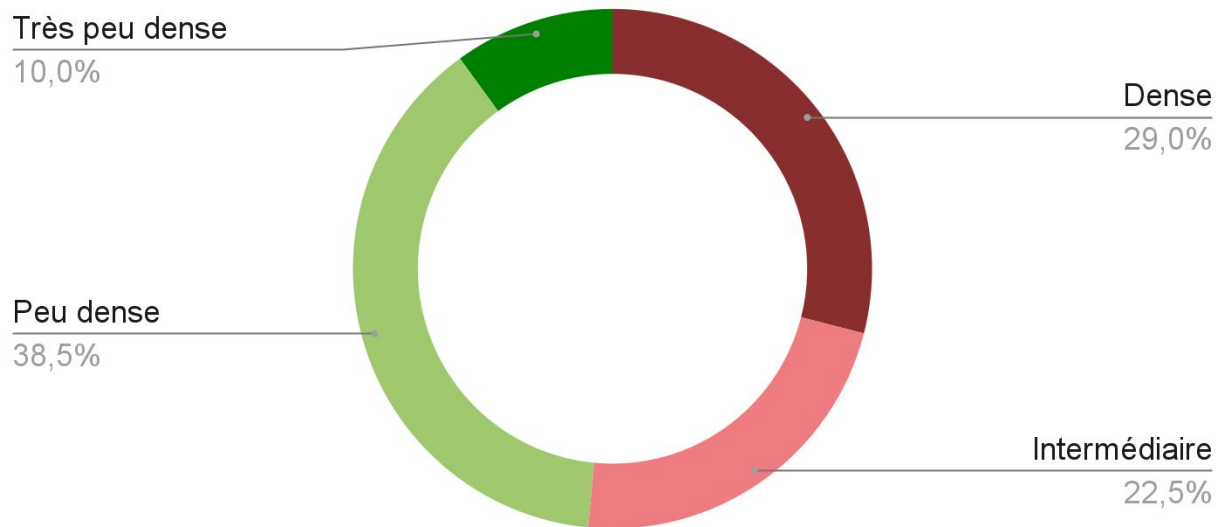
Densité selon la grille communale de densité de l'INSEE

# Ventilation du CO<sub>2</sub> par type de densité

## Conclusion :

Le CO<sub>2</sub> est émis à quasi 50 / 50 entre les zones "Denses / Intermédiaires" et "Peu denses / Très peu denses"

Ventilation du CO<sub>2</sub> émis par les trajets D-T par zones de densité



Densité selon la grille communale de densité de l'INSEE

# Représentativité de cette étude 1km à pied

Les résultats de notre étude n'ont pas été redressés par rapport à la population mais :

- notre panel de plus de 160 000 trajets est si grand et varié qu'il est représentatif.
- notre diagnostic des trajets est très similaire aux études du SDES et du Forum Vies Mobiles qui, elles, avaient été redressées.

On peut donc estimer que les calculs de reports modaux qui vont suivre sont représentatifs du potentiel de report modal des Français.

## Données inédites sur le report modal des automobilistes



# Méthodologie de calcul du report modal

Le logiciel "1km à pied" est connecté à 2 API de calcul d'itinéraire pour obtenir (via des appels payants) les caractéristiques des trajets alternatifs à la voiture pour chacun des 160 000+ trajets.



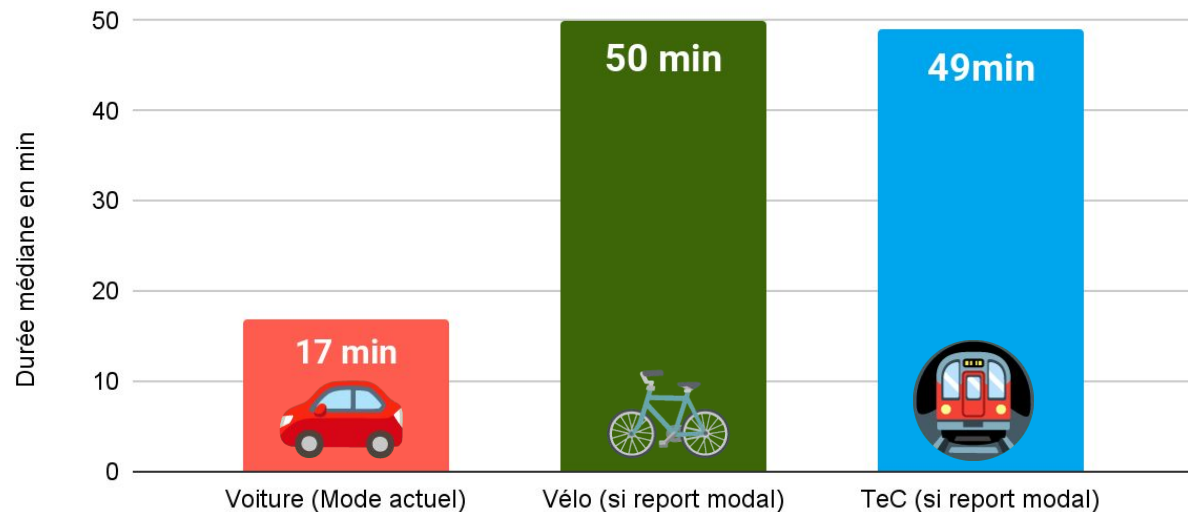
Le plus rapide



Le plus sécurisé

# Écart de durée pour 100% des automobilistes vers les alternatives

Comparaison des durées médianes si les automobilistes passaient au vélo ou aux TeC



écart de durée pour tous les automobilistes actuels

## Lecture :

En passant au vélo, les automobilistes français auraient un allongement médian de **+33 min** par trajet (17 min >> 50 min)

En passant aux transports en commun, les automobilistes français auraient un allongement médian de **+32 min** par trajet (17 min >> 49 min)

Il faut donc identifier un "cœur de cible" pour chaque mode pour le report soit plus crédible.

## Report voiture > vélo



# Profil des cyclistes actuels



 **3,9 km** de distance médiane

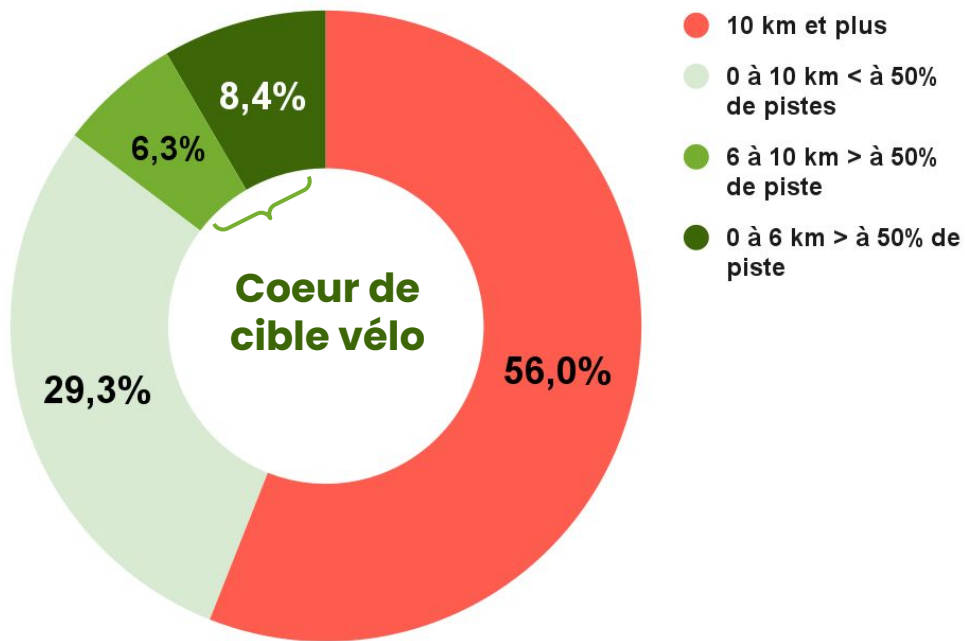
 **18 min** à vélo mécanique de durée médiane

 **49,7% de pistes cyclables** en moyenne

Nous allons donc chiffrer dans cette étude les automobilistes qui ont un trajet potentiel à vélo correspondant au profil des cyclistes actuels.

# Parmi tous les automobilistes, combien pourraient se mettre au vélo ?

Distance et % de pistes cyclables

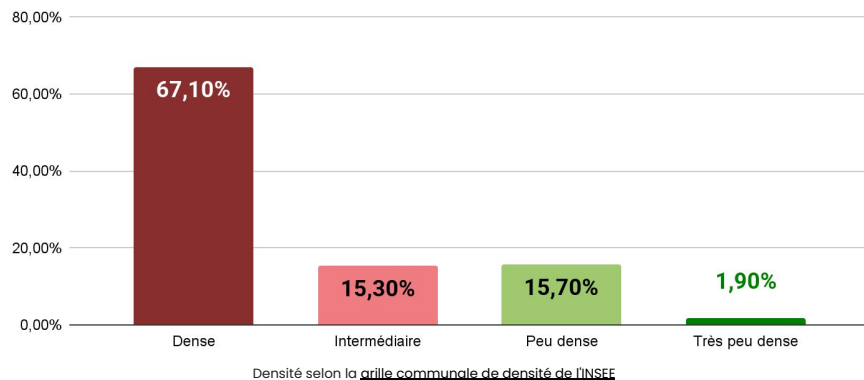


# Densité urbaine



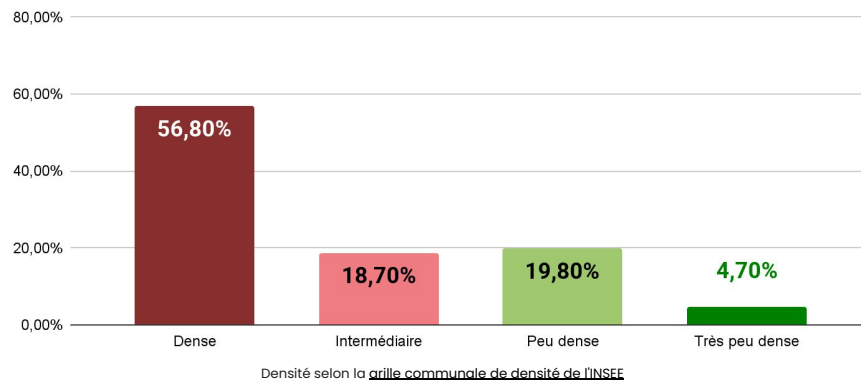
## Cyclistes actuels à moins de 6 km

Répartition (%) des cyclistes avec un trajet de moins de 6km par densité du lieu d'habitation



## Automobilistes à moins de 6 km

Répartition (%) des automobilistes avec trajet < à 6km par densité du lieu d'habitation



**Conclusion :** Les cyclistes actuels habitent davantage en zones denses que les automobilistes à moins de 6 km. Il existe davantage de pistes cyclables et la vitesse voiture est réduite en zone dense.

# Pourcentage de piste cyclable sur leur itinéraire



Cyclistes actuels à moins de 6 km

**48%**  
de pistes cyclables



Automobilistes à moins de 6 km

**32%**  
de pistes cyclables

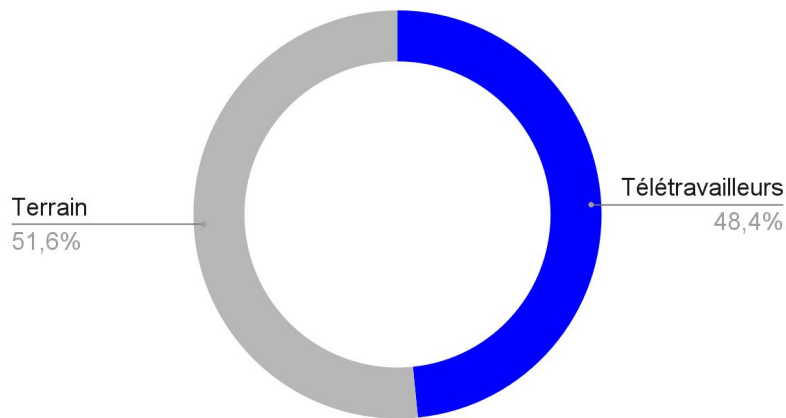
**Conclusion :** Les cyclistes actuels disposent de davantage de pistes cyclables que les automobilistes qui parcourent une distance pourtant compatible avec le vélo. Ce manque de piste explique potentiellement le fait qu'ils soient toujours automobilistes malgré leur faible distance à parcourir. Mais il peut y avoir d'autres critères comme le travail en horaires décalés.

# Pratique du télétravail



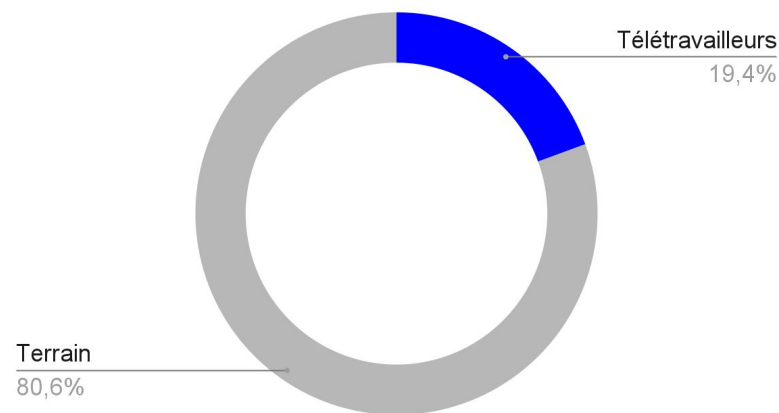
## Cyclistes actuels à moins de 6 km

Part des télétravailleurs



## Automobilistes à moins de 6 km

Part des télétravailleurs



**Conclusion :** À l'échelle de la France seuls 26% des actifs ont un métier télétravaillable (Fondation Concorde). Les salariés éligibles au télétravail sont donc surreprésentés parmi les cyclistes. Ils sont davantage prêts à faire des trajets à vélo comme ils ne le font que 3 jours par semaine et pas 5. Ils sont également plus urbains que les employés de terrain et disposent de plus de pistes cyclables.

# Potentiel des trajets < 10 km avec 50% de piste

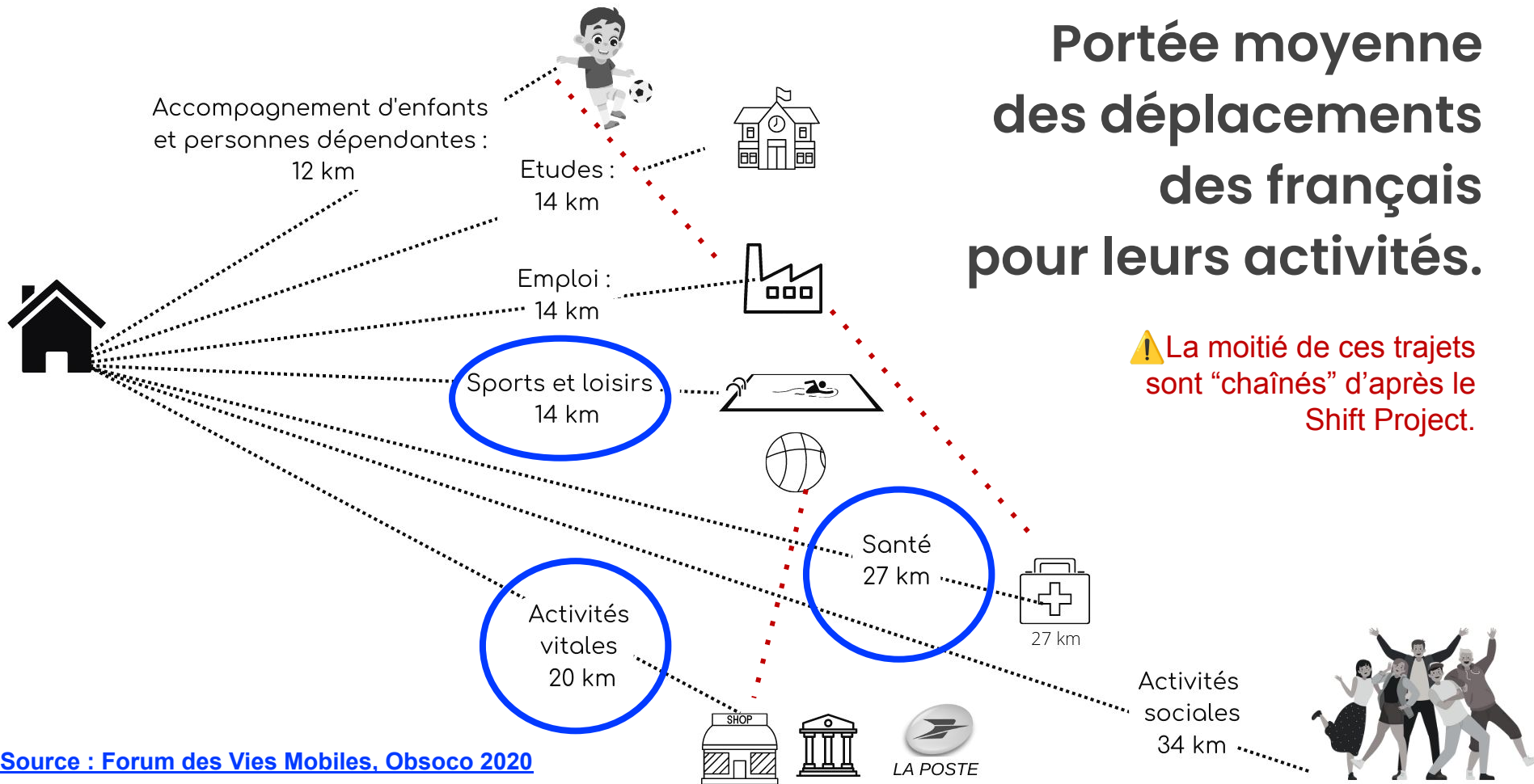
## Ce potentiel est probablement surestimé :

- 50% des petits trajets connexes (école, courses) sont chaînés au trajet domicile-travail : un salarié qui fait un trajet D-T de 8 km est comptabilisé dans notre potentiel alors qu'il doit déposer ses enfants à 5 km, son trajet est donc de 13 km finalement, trop distant pour un trajet vélo.
- Les trajets entre 6 et 10 km nécessitent d'avoir un VAE pour ne pas dépasser 30 min de trajet. Or les VAE sont hors de portée des ménages modestes qui représente  $\frac{3}{4}$  du potentiel.
- 50% des actifs français travaillent en horaires décalés (2 x 8, 3x8, de nuit...), les trajets nocturnes en dehors des centres urbains peuvent être anxiogènes sans éclairage urbain.

## Ce potentiel peut s'améliorer avec :

- **Pistes** : la création de plus de pistes cyclables : voir le budget estimé par le Forum Vies Mobiles pour créer un système vélo mais attention à ce que ça n'émette pas plus de CO<sub>2</sub> en infrastructures que ça n'en retire sur 10 ans.
- **Distance** : les rapprochements de Domicile des employés de terrain au sein de la même organisation permettraient de multiplier par 5 le nombre de personnes ayant un trajet domicile-travail de moins de 5 km.

# Portée moyenne des déplacements des français pour leurs activités.



Source : Forum des Vies Mobiles, Obsoco 2020

Infographie : 1km à Pied

Étude "1km à pied" 2025 sur la base des Plans de Mobilité Employeur / modélisation des trajets vers 7 800 lieux de travail partout en France.

## Report voiture > transports en commun

---



# Méthodologie

Nous considérons les automobilistes à moins de 80 km uniquement.

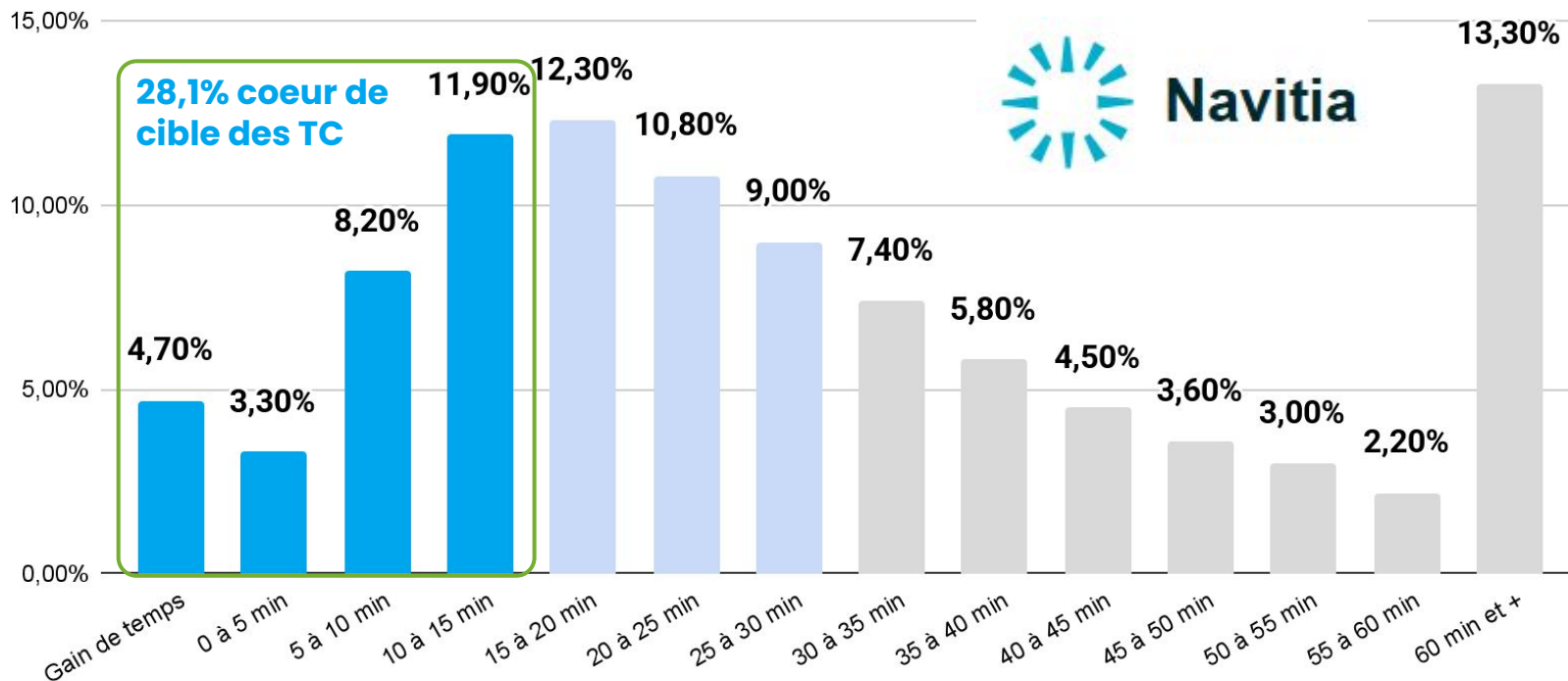
Nous avons calculé la durée de leur trajet en voiture avec Google Maps avec les embouteillages.

Nous avons calculé la durée de leur trajet en transports en commun avec Navitia.

$$\text{[durée en TC]} - \text{[durée en voiture]}$$

= durée additionnelle liée au passage aux TC

# Durée additionnelle si les automobilistes passaient aux TC



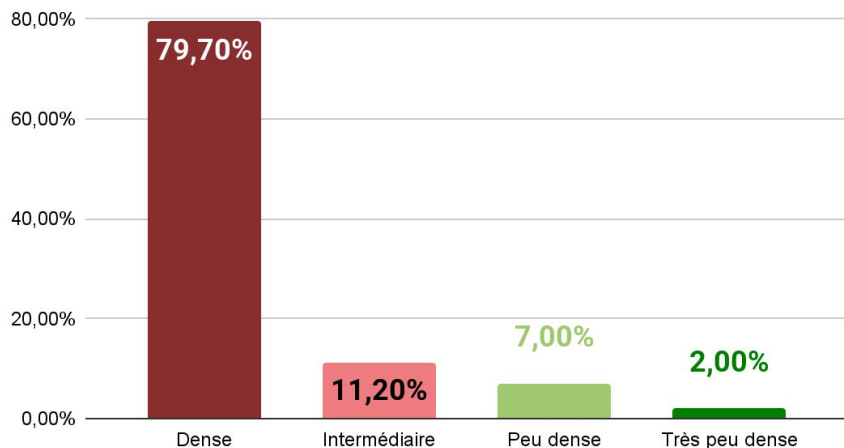
**Conclusion :** 28,1% des automobilistes ont un itinéraire en transports en commun qui allongerait leur trajet de 15 minutes max. L'inconnue ici est la fréquence de passage de la ligne en question et les horaires des salariés.

# Densité urbaine



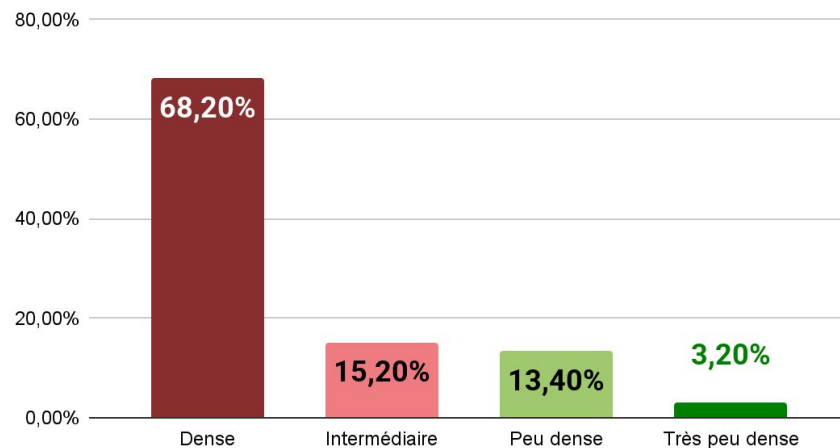
## Usagers actuels des TC

Répartition (%) des usagers TeC par densité du lieu d'habitation



## Automobilistes avec trajet TC de 15 min de plus max

Répartition (%) des automobilistes avec trajet en TeC 15 min de plus que la voiture par densité du lieu d'habitation

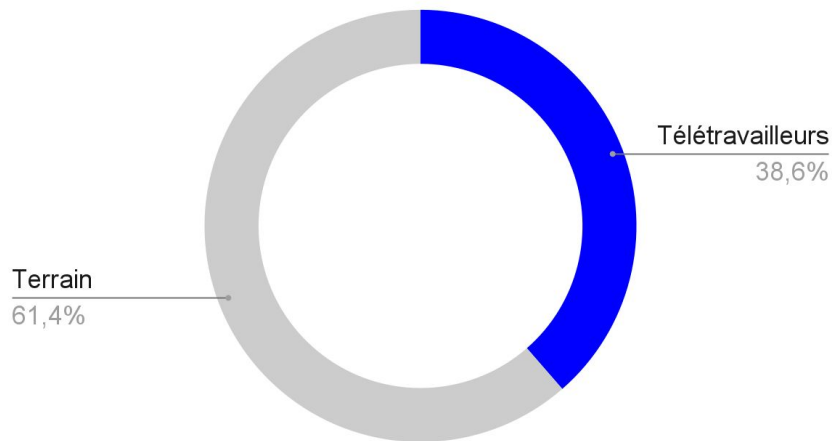


# Eligibilité au télétravail



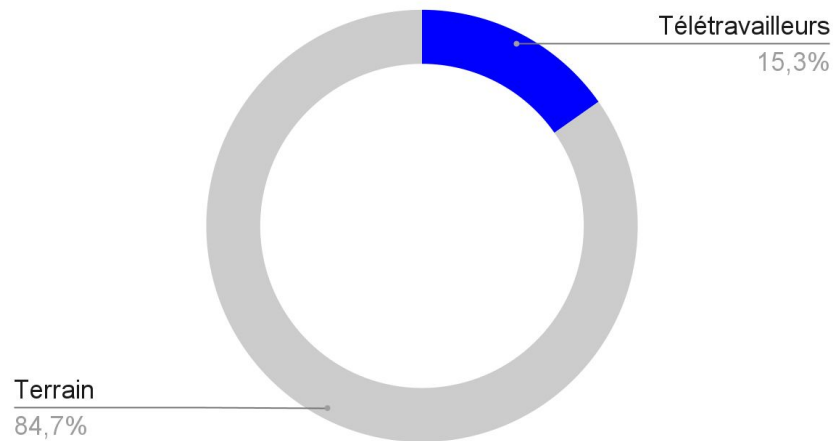
## Usagers actuels des TC

Télétravail chez les usagers des TeC



## Automobilistes avec trajet TC de 15 min de plus max

Télétravail chez les automobilistes qui pourraient passer au TeC



**Conclusion :** À l'échelle de la France seuls 26% des actifs ont un métier télétravaillable (Fondation Concorde). Les salariés éligibles au télétravail sont surreprésentés parmi les usagers des transports en commun.

# Il ne s'agit que d'un potentiel à date

## Ce potentiel est probablement surestimé

- les faibles fréquences de passage de certains bus en TER en dehors des centres urbains peuvent décourager les salariés bien que l'allongement de durée ne soit que de 15 min car ils ne souhaitent pas arriver avec 30 min d'avance ou de retard sur leur heure de prise de poste.
- 50% des actifs français travaillent en horaires décalés (2x8, 3x8, de nuit...), il y a donc potentiellement pas de passage de nuit pour eux.

## Ce potentiel peut s'améliorer avec :

- la création de nouveaux arrêts ou nouvelles lignes juste devant l'entrée des lieux de travail pour réduire la durée des derniers kilomètres.
- la baisse de la vitesse voiture qui rendra la comparaison plus avantageuse pour les TC
- l'installation d'employeurs à moins de 400 mètres (5 minutes de marche) des gares pour réduire les derniers kilomètres.

## Potentiel pour le covoiturage

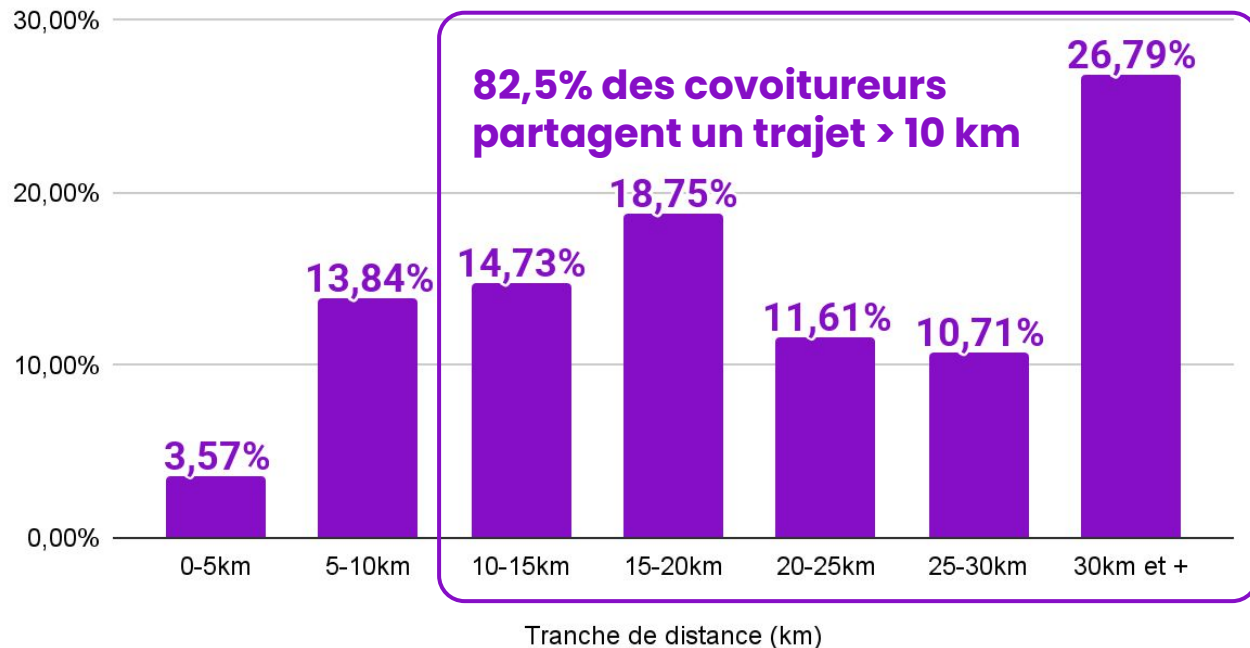


# Les covoitureurs actuels



**19,7 km**  
trajet médian  
des covoitureurs actuels  
chez nos clients

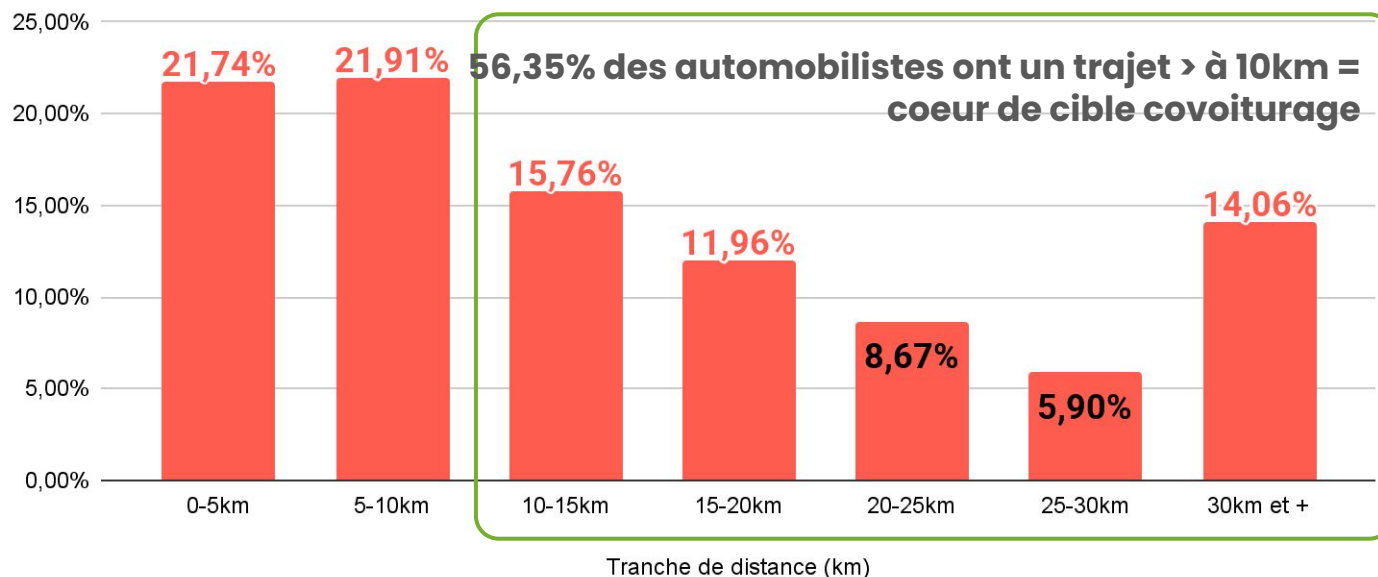
## Ventilation des distances effectuées par les covoitureurs



# Ventilation des Trajets > à 10 km en voiture

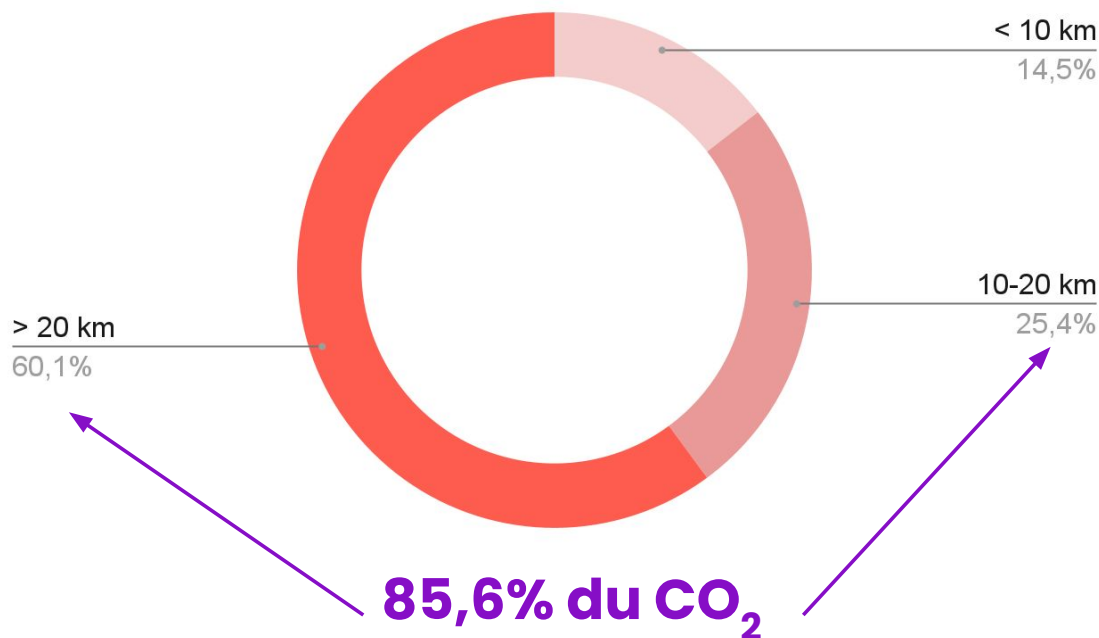
Le but du covoiturage est que plusieurs automobilistes partagent leur trajet.

Ventilation des distances effectuées par les automobilistes



# Ventilation des émissions de CO<sub>2</sub> liées aux trajets actuels en voiture

Ventilation des émissions de CO<sub>2</sub> liées aux trajets actuels en voiture



## Conclusion :

Les trajets en voiture de plus de 10 km concernent 56,35% des automobilistes actuels mais ces mêmes trajets étant les plus distants, ils cumulent **85,6%** des émissions de CO<sub>2</sub> liées aux trajets Domicile-travail en voiture.

# Il ne s'agit que d'un potentiel à date

## Ce potentiel est probablement surestimé

- les trajets covoiturés le sont rarement depuis le 1er kilomètre, ce ne sont donc pas 100% des kilomètres des trajets > à 10 km qui sont partagés.
- on ne peut pas avoir la certitude que chaque automobiliste trouve quelqu'un qui fasse le même trajet à la même heure.

## Ce potentiel peut s'améliorer avec :

- l'augmentation du prix de l'essence qui rendra le covoiturage attractif dès 5 km de trajet.
- des aides au covoiturage qui motiveraient les automobilistes à partager leur trajet dès 5 km.

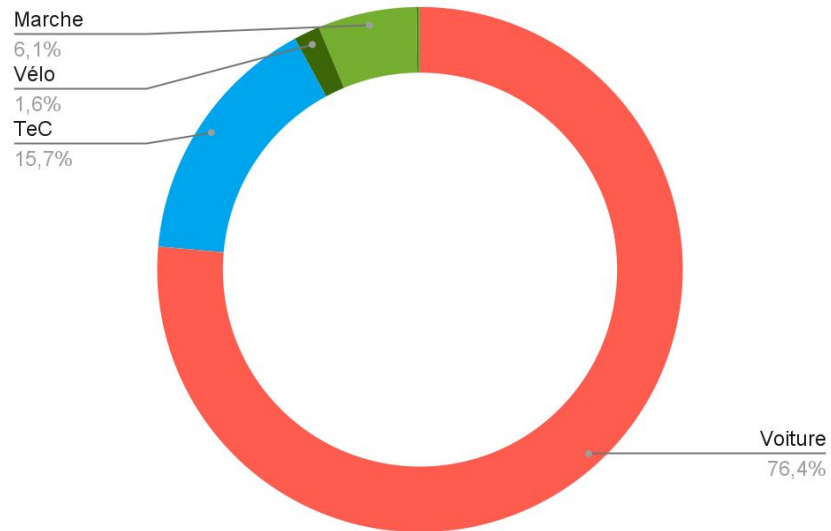
## Parts modales “potentielles” avec :

- le potentiel report vers le vélo
- le potentiel report vers les TC
- le potentiel report vers le covoiturage

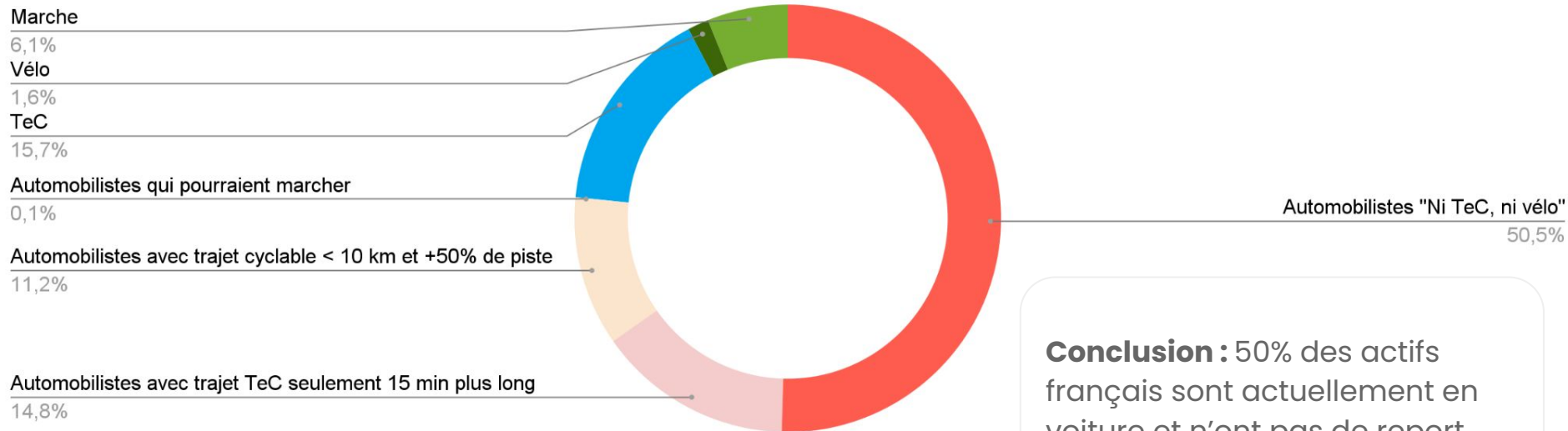


# Parts modales actuelles mesurées par 1km à pied

Part modale des trajets analysés par "1km à pied"



# Parts modales “potentielles” mesurées par 1km à pied



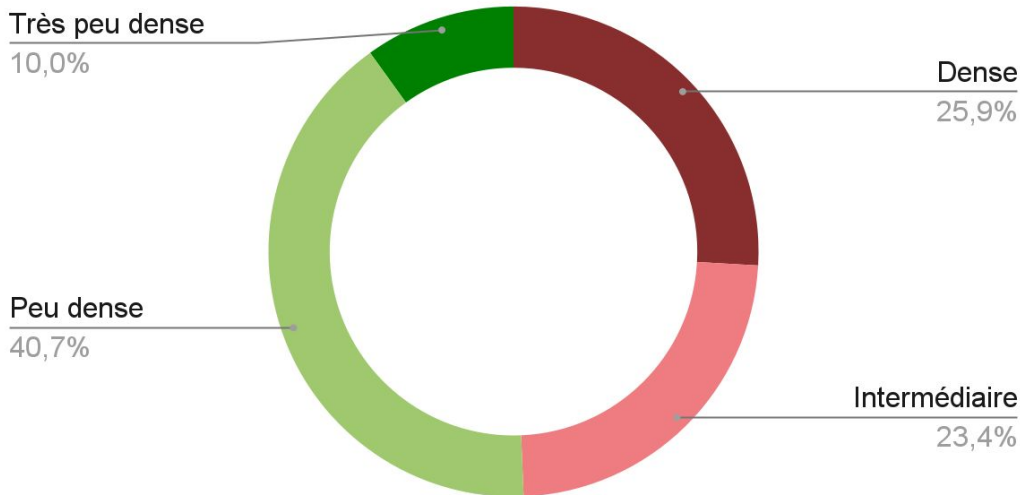
**Conclusion :** 50% des actifs français sont actuellement en voiture et n’ont pas de report crédible vers le vélo ou les TC.

Le covoiturage est donc le seul report modal pour ces actifs.

**Méthode :** Les salariés étant à la fois dans le cœur de cible du vélo et des TC ont été comptés dans la part vélo.

# Profil des “ni vélo ni TC” : où habitent-ils ?

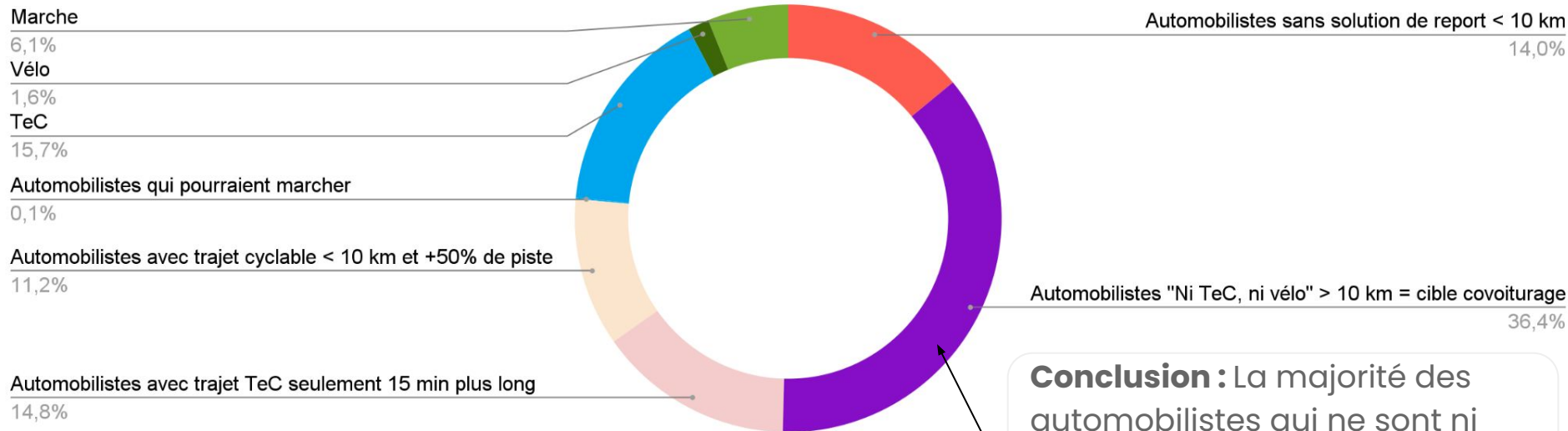
Répartition des automobilistes sans potentiel de report par densité du lieu d'habitation



**Conclusion :** 75% des salariés sans report modal vélo ou TC aujourd’hui n’habitent PAS en zone dense.

Ils sont la cible idéale pour le covoiturage, des rapprochements de domicile ou de nouvelles offres de bus.

# Parts modales “potentielles” mesurées par 1km à pied



**Méthode :** Les salariés étant à la fois dans le coeur de cible du vélo et des TC ont été comptés dans la part vélo.

**Conclusion :** La majorité des automobilistes qui ne sont ni dans la cible vélo ni dans la cible TC sont dans la cible pour le covoiturage avec des trajets > 10 km (en violet)

# Impact CO<sub>2</sub> actuel de chaque catégorie

Automobilistes avec trajet cyclable < 10 km et +50% de piste

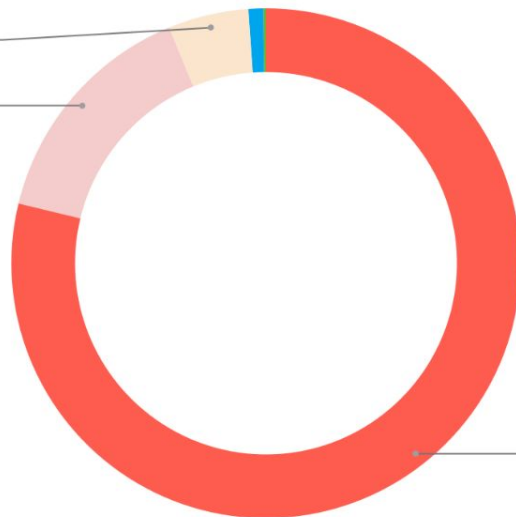
5,1%

Automobilistes avec trajet TeC seulement 15 min plus long

15,0%

## Conclusion :

Trois fois plus de CO<sub>2</sub> pourrait être évité grâce aux TC que grâce au vélo selon les critères retenus et les infrastructures actuelles.



Automobilistes "Ni TeC, ni vélo"

78,8%

**Conclusion :** 78,8% du CO<sub>2</sub> émis par les trajets D-T en France sont liés aux trajets des salariés qui ne sont ni dans la cible vélo, ni TC actuellement. Ils sont la cible privilégiée du covoiturage ou des rapprochements de domicile.

# Impact CO<sub>2</sub> actuel de chaque catégorie

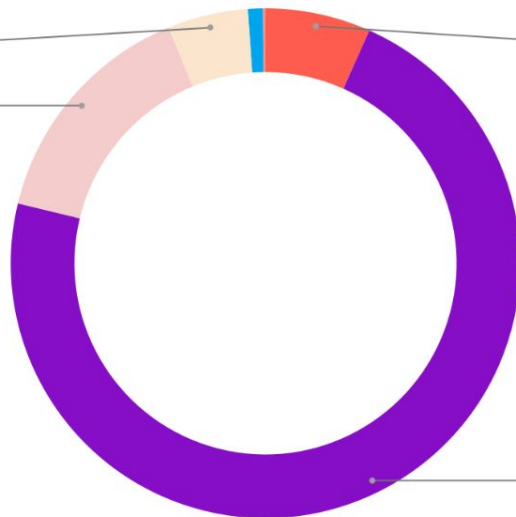
Automobilistes avec trajet cyclable < 10 km et +50% de piste

5,1%

Automobilistes avec trajet TeC seulement 15 min plus long

15,0%

**Méthode :** Les salariés étant à la fois dans le coeur de cible du vélo et des TC ont été comptés dans la part vélo.



Automobilistes sans solution de report < 10 km

6,7%

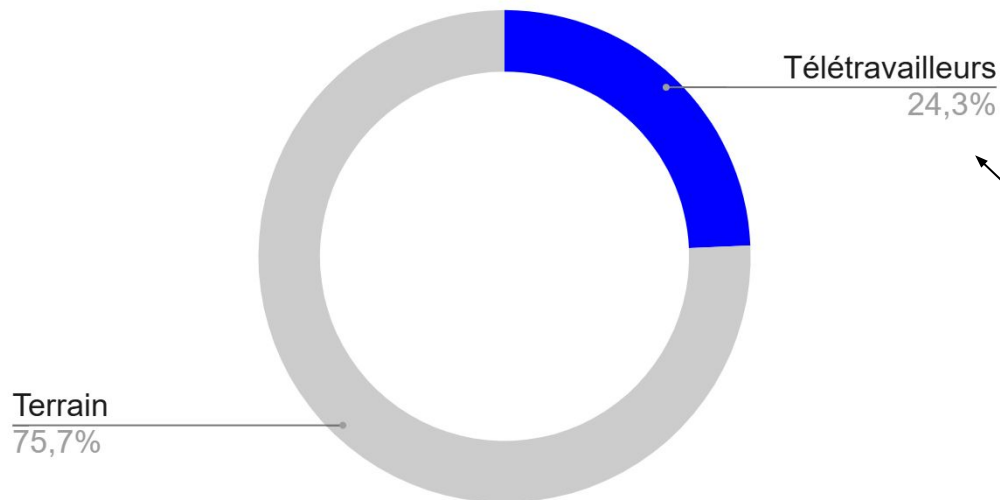
Automobilistes "Ni TeC, ni vélo" > 10 km = cible covoiturage

72,1%

**Conclusion :** La majorité des émissions de CO<sub>2</sub> liées aux automobilistes qui ne sont ni dans la cible vélo ni dans la cible TC sont émises par les trajets supérieurs à 10 km qui sont dans la cible pour le covoiturage ou pour de nouvelles offres de bus.

# Profil des “ni vélo ni TC” : peuvent-ils télétravailler ?

Répartition des automobilistes sans potentiel de report en fonction du télétravail



**Conclusion :** Seul un quart des automobilistes français qui n’ont pas d’alternative vélo ou transports en commun ont des métiers éligibles au télétravail.

On ne peut donc pas compter sur le télétravail pour réduire massivement l’impact de leur trajet.

Cette proportion est représentative de la population française puisque seuls 26% des actifs ont un emploi compatible avec le télétravail (source Fondation Concorde)

## Rapprochements de domicile



# Qu'est-ce qu'un rapprochement de domicile ?

L'employeur propose une mobilité interne plus proche du domicile :



⚠ Pas de déménagement de salariés.

# Enregistrement des souhaits de mobilité = vivier par site



Accueil Échanges Sites Salariés Plans de mobilité Mon espace

Recher

Accueil > Liste des salariés > Fabrice Archambault



Fabrice Archambault

30983646

Souhait inconnu



47 min

comptable

EHPAD Victor Hugo

Fiche salarié

Carte

Sites plus proches

Contacts RH (2)



Marie Le Moigne

marie.lemoigne@1kmapied.com

Données personnelles

Adresse : 78400 Chatou

Statut : Souhait inconnu

Mode de trajet :

Remboursement TeC : Non

Voiture de fonction : -

Véhicule utilitaire : -

Métier : Comptable

Équipe : -

Business Unit : Administration

## Souhait de mobilité

Le salarié souhaite-t-il faire une mobilité ?

Oui

Non

Je ne sais pas

Dans quels sites souhaite-t-il être réaffecté ? (optionnel)

Effacer la sélection (1)

Tout sélectionner

EHPAD Bellevue  
63 Rue De Bellevue 92100 BOULOGNE-  
BILLANCOURT

Plus proche

EHPAD Cottbus  
10 Rue De Cottbus 93100 MONTREUIL

EHPAD Couturier  
36 Rue Paul Vaillant Couturier 92300  
LEVALLOIS-PERRET

Plus proche

Annuler

Enregistrer



# Permutations à poste égal

↔ 544 échanges    👤 394 salariés

👤 Victoria

auxiliaire de puériculture   catégorie 1   idf sud   01 contrat de travail à durée indéterminée de droit privé

35 heures hebdo   lpcr cdf   ancienneté entreprise : 2 mois   27 ans

📄

| SITUATION ACTUELLE   | SITUATION FUTURE     |
|----------------------|----------------------|
| 55 min    4 190 €/an | 27 min    2 288 €/an |

👤 Angele

auxiliaire de puériculture   catégorie 1   idf sud   01 contrat de travail à durée indéterminée de droit privé

35 heures hebdo   lpcr cat   ancienneté entreprise : 4 ans 2 mois   26 ans

📄

| SITUATION ACTUELLE | SITUATION FUTURE |
|--------------------|------------------|
| 54 min    0 €/an   | 14 min    0 €/an |

- 28 min



- 40 min

👤 Erika

auxiliaire de puériculture   catégorie 1   idf sud   01 contrat de travail à durée indéterminée de droit privé

35 heures hebdo   lpcr cdf   ancienneté entreprise : 2 ans 6 mois   23 ans

📄

| SITUATION ACTUELLE | SITUATION FUTURE |
|--------------------|------------------|
| 54 min    0 €/an   | 18 min    0 €/an |

👤 Maguy

auxiliaire de puériculture   catégorie 1   idf sud   01 contrat de travail à durée indéterminée de droit privé

28 heures hebdo   lpcr groupe   ancienneté entreprise : 7 ans 3 mois   42 ans

📄

| SITUATION ACTUELLE | SITUATION FUTURE |
|--------------------|------------------|
| 41 min    0 €/an   | 10 min    0 €/an |

- 36 min



- 31 min

# Recrutement interne / Remplacement ponctuel



1 km  
à pied

[Accueil](#) [Échanges](#) [Sites](#) [Salariés](#) [Plans de mobilité](#) [Mon espace](#)

Rechercher un salarié



[Accueil](#) > [Liste des sites](#) > [VERSAILLES ALBERT SARRAUT](#) > [Salariés à proximité](#)

## 29 salariés à proximité de VERSAILLES

Liste

Carte

Nom, prénom, matricule...

Filtres 15

salariés à moins de 80km

12 métiers

en voiture






durée ≤ 70 min

Tout effacer

Créer une proposition de mobilité

| SALARIÉS (29)            | MÉTIER                             | SITE ACTUEL  | DURÉE ACTUELLE | DURÉE FUTURE | GAIN     |          |         | SOUHAIT DU SALARIÉ | SUIVI DES MOBILITÉS |
|--------------------------|------------------------------------|--|----------------|--------------|----------|----------|---------|--------------------|---------------------|
|                          |                                    |  |                |              | TEMPS    | KM       | €/AN    |                    |                     |
| <input type="checkbox"/> | EDUCATEUR(TRICE)<br>JEUNES ENFANTS | ISSY LES MLNX CERFS-<br>VOLANTS (DSP)<br>15 Rue VICTOR HUGO 92130<br>ISSY LES MOULINEAUX | 57 min.        | 28 min.      | -28 min. | -4.3 km  | -701 €  | -                  |                     |
| <input type="checkbox"/> | AUXILIAIRE<br>PETITE ENFANCE       | PARIS 16 TOUR (MC)<br>127 Rue De La Tour 75016 PARIS<br>16E                              | 54 min.        | 27 min.      | -27 min. | -14.5 km | -2363 € | -                  |                     |
| <input type="checkbox"/> | AUXILIAIRE DE<br>PUERICULTURE      | BOULOGNE BILLANCOURT<br>43-45 Avenue Edouard Vaillant<br>92100 BOULOGNE-BILLANCOURT      | 49 min.        | 23 min.      | -25 min. | -11 km   | -1793 € | -                  |                     |
| <input type="checkbox"/> | AUXILIAIRE DE                      | BOULOGNE BILLANCOURT   | 41 min.        | 16 min.      | -25 min. | -10.0 km | -1000 € | -                  |                     |

# Cible pour les rapprochements de domicile

-  Les employés des secteurs multi-sites : agents des collectivités crèches, écoles, collèges, lycées, EHPAD, BTP, énergie, services aux entreprises, retail...
-  Les automobilistes qui n'ont pas de report modal
-  Les habitants des zones intermédiaires et peu denses
-  Les CSP "employé" qui n'ont pas les moyens d'acheter une voiture électrique ou un VAE
-  Les 50% de Français qui travaillent en horaires décalées (voir étude slide suivant)

# 50 % des actifs en dehors des heures de pointe

|                    | Salariés                            | Non-Salariés                           | Total                     |
|--------------------|-------------------------------------|--|---------------------------|
| Horaires standards | 12,7 millions<br>(55% des salariés) | 0,7 millions<br>(22% des non-salariés) | 13,4 millions<br>d'actifs |
| Horaires atypiques | 10,4 millions<br>(45% des salariés) | 2,7 millions (78%<br>des non-salariés) | 13,1 millions<br>d'actifs |

**50% des actifs  
sont en horaires  
atypiques**

Source DARES 2022

**Conclusion :** 50% des actifs ne peuvent pas profiter des transports en commun en heure de pointe quand il y a plus de fréquence, ni de la masse critique pour covoiturer matin et soir.

# Retour d'expérience chez nos clients



1 km à pied



60,5%

**des salariés  
de nos clients  
multi-sites**

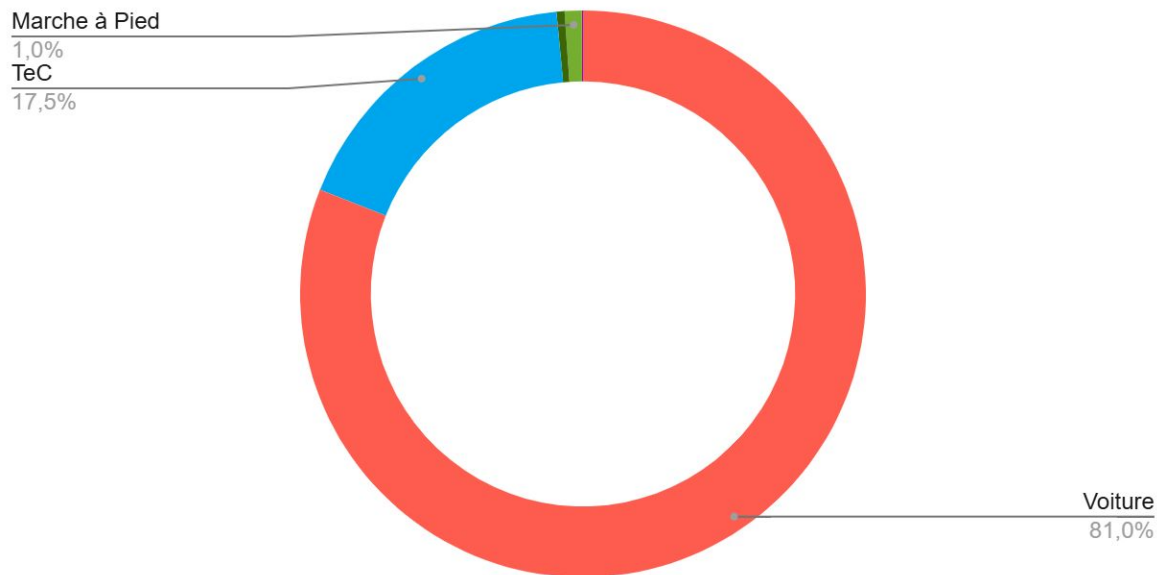
ont un établissement  
plus près de chez eux

avec un gain médian  
de 11,9 km par trajet



# Mode de trajet actuel des employés de terrain avec un site de leur employeur plus proche de chez eux ?

Parts modales des salariés ayant un site plus proche de chez eux

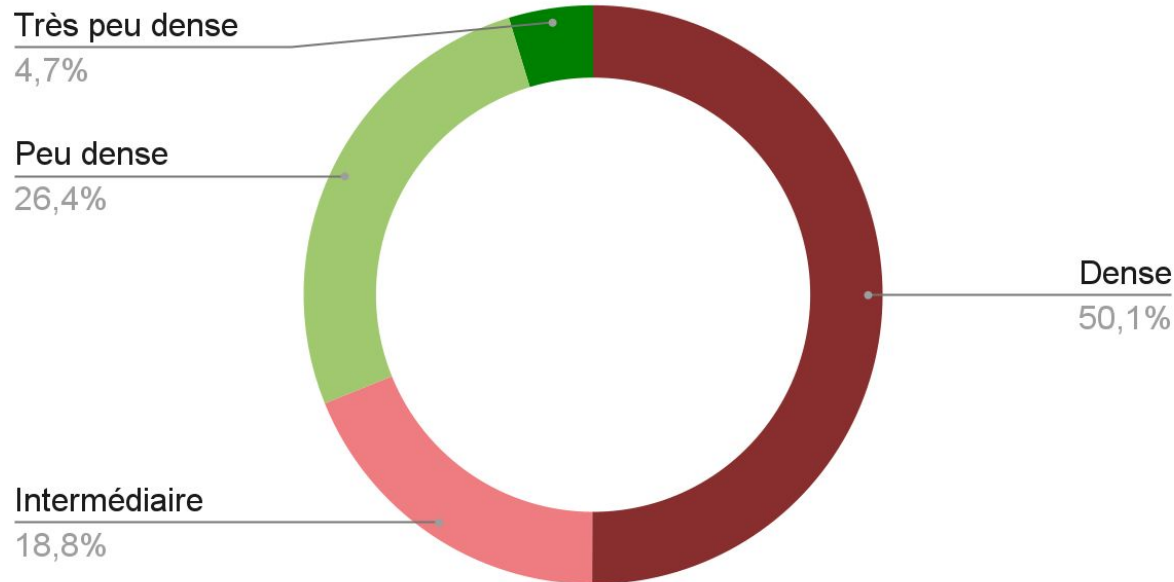


## Conclusion :

Les employés de terrain qui ont un site de leur employeur plus près de chez eux sont davantage en voiture que les actifs français.

# Lieu d'habitation des employés avec un site de leur employeur plus proche de chez eux :

Répartition des salariés ayant un site plus proche selon la densité du lieu d'habitation

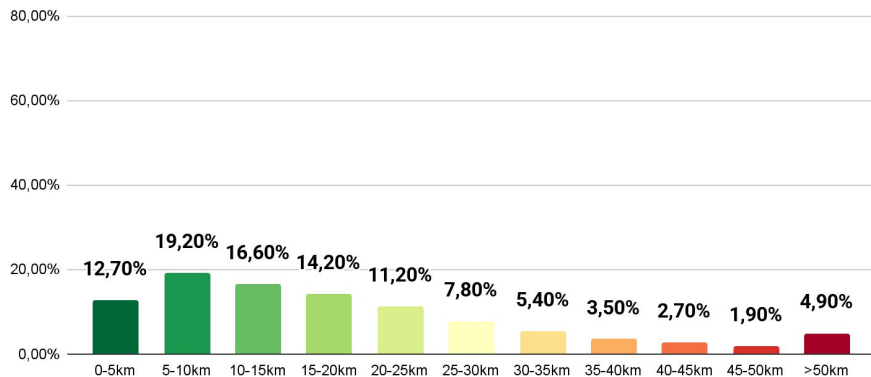


## Conclusion :

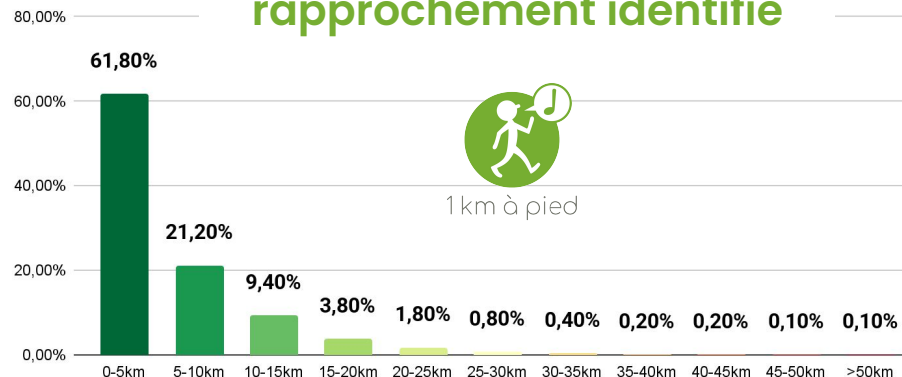
Les employés de terrain qui ont un site de leur employeur plus près de chez eux habitent majoritairement en zone dense et intermédiaire mais  $\frac{1}{3}$  habitent aussi en zone peu dense et très peu dense où le report modal est très complexe.

# Distance des trajets D-T aller des salariés de nos clients ayant un site de leur employeur plus près de chez eux

## Distance actuelle



## Distance potentielle après rapprochement identifié

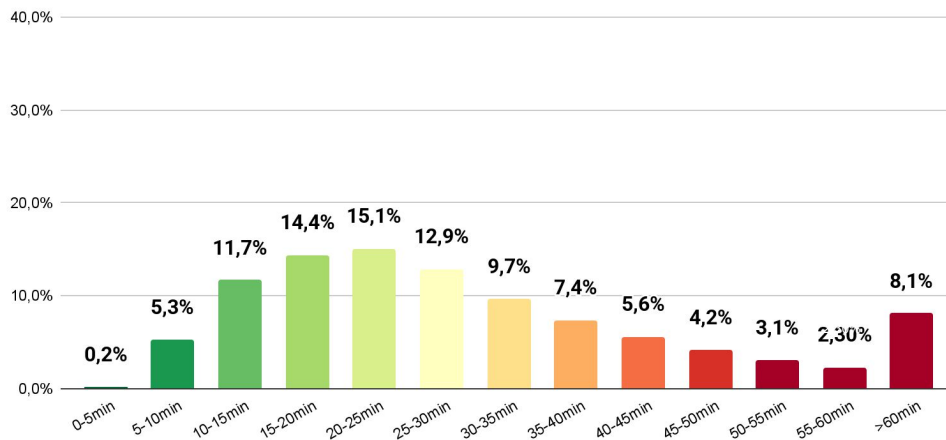


**Conclusion :** Les rapprochements de domicile permettent de multiplier par 5 le nombre de petits trajets potentiellement cyclables chez nos clients multisites :

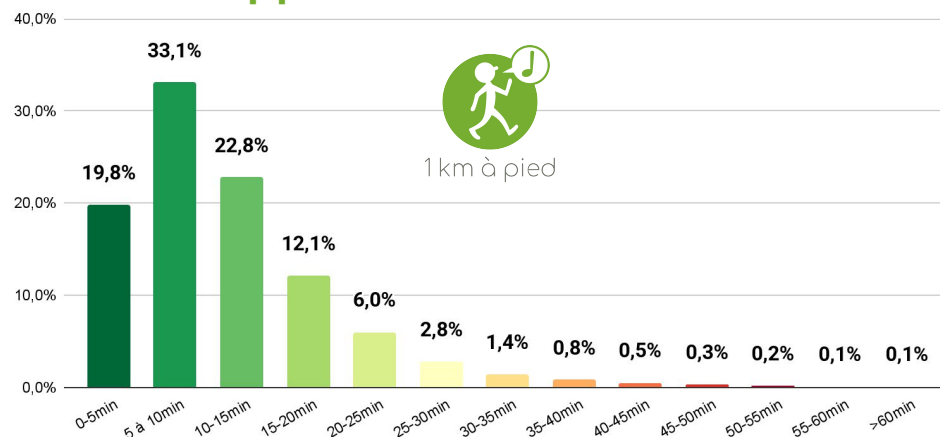


# Durée des trajets D-T aller des salariés de nos clients ayant un site de leur employeur plus près de chez eux

## Durée actuelle



## Durée potentielle après rapprochements identifiés



60,5% des employés de terrain de nos clients multi-sites ont un site de leur employeur plus près de chez eux.



1 km à pied

## Actuellement

## Potentiel mesuré

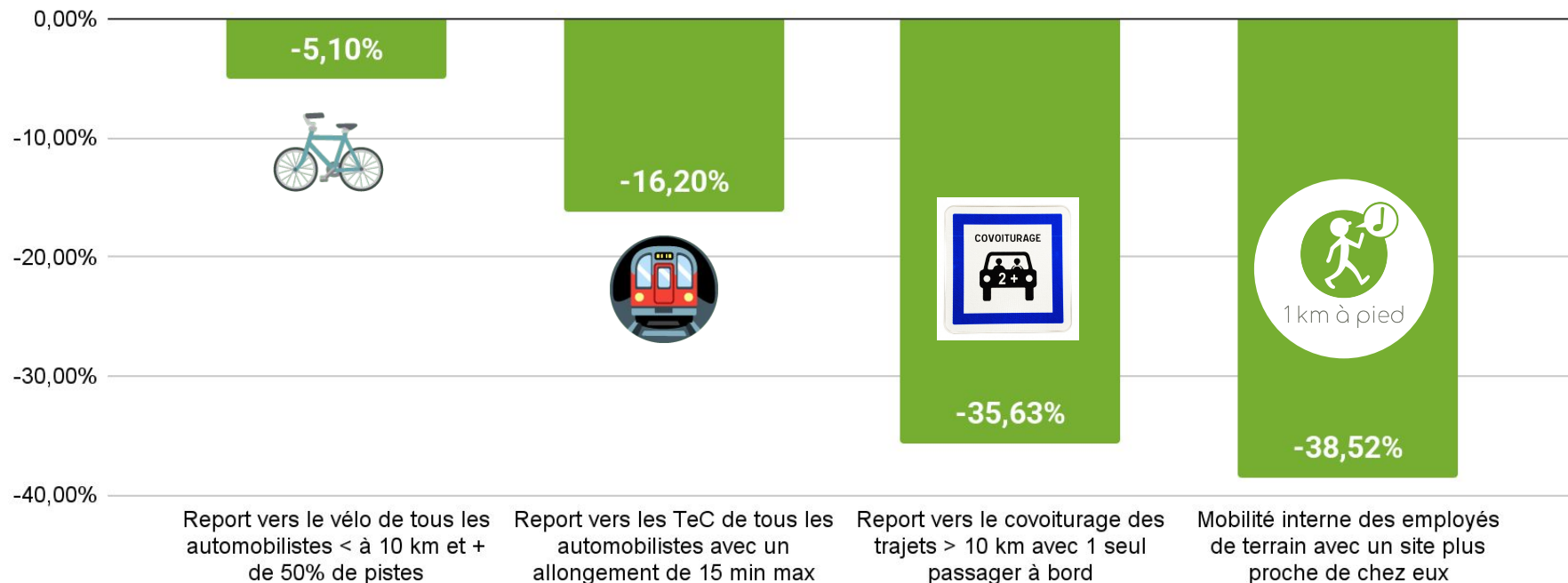
|   |                         |  |
|---|-------------------------|--|
| Durée médiane aller selon leur mode de trajet actuel :<br><b>26,2 min</b> | Gain médian<br>-16 min  | Durée médiane aller selon leur mode de trajet actuel :<br><b>9,5 min</b> |
| Distance médiane aller :<br><b>15,4 km</b>                                | Gain médian<br>-11,9 km | Distance médiane aller :<br><b>3,5 km</b>                                |

Distance cyclable   
Multiplie par 5 les trajets de moins de 5km aller



# Quelle solution disponible dès maintenant éviterait le plus de CO<sub>2</sub> ?

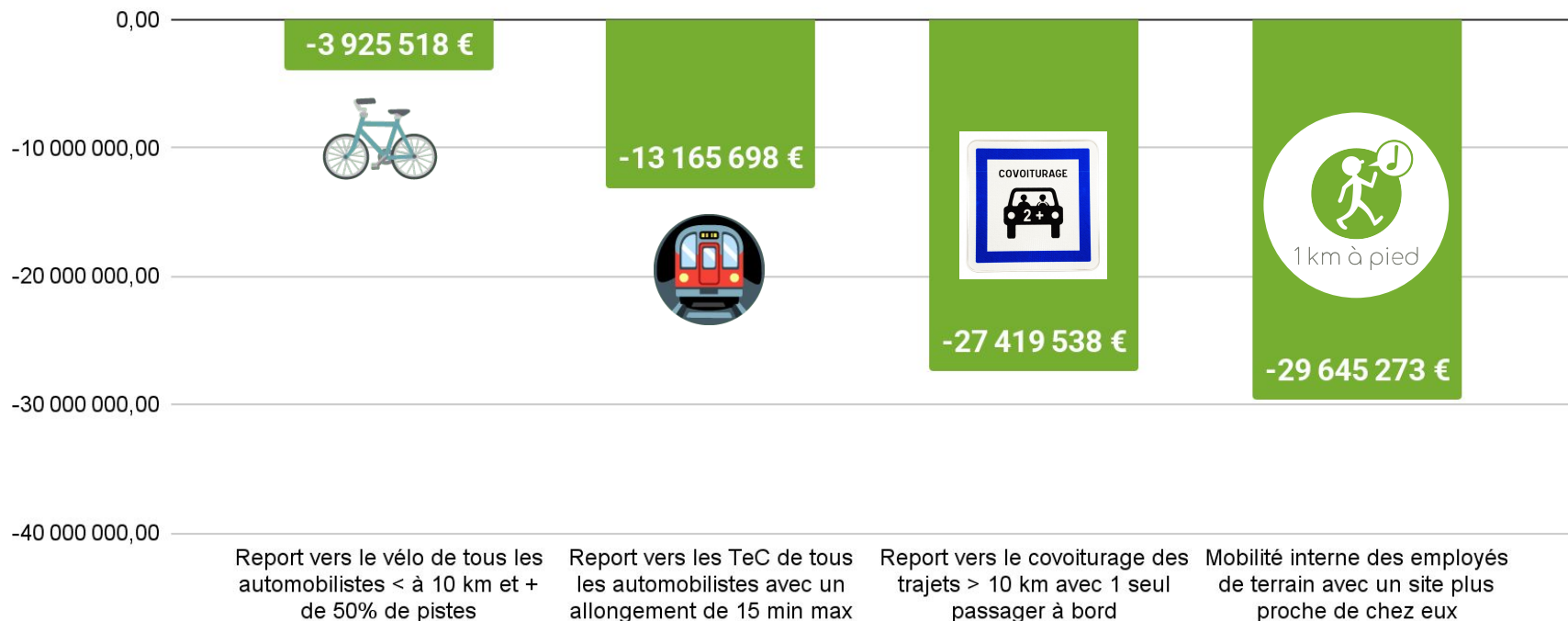
Gain potentiel de CO<sub>2</sub> par rapport aux émissions totales des trajets des salariés de nos clients



**Méthode :** Chaque action prise séparément, sans dédoubler les salariés qui sont dans plusieurs catégories.

# Quels sont les gains financiers ?

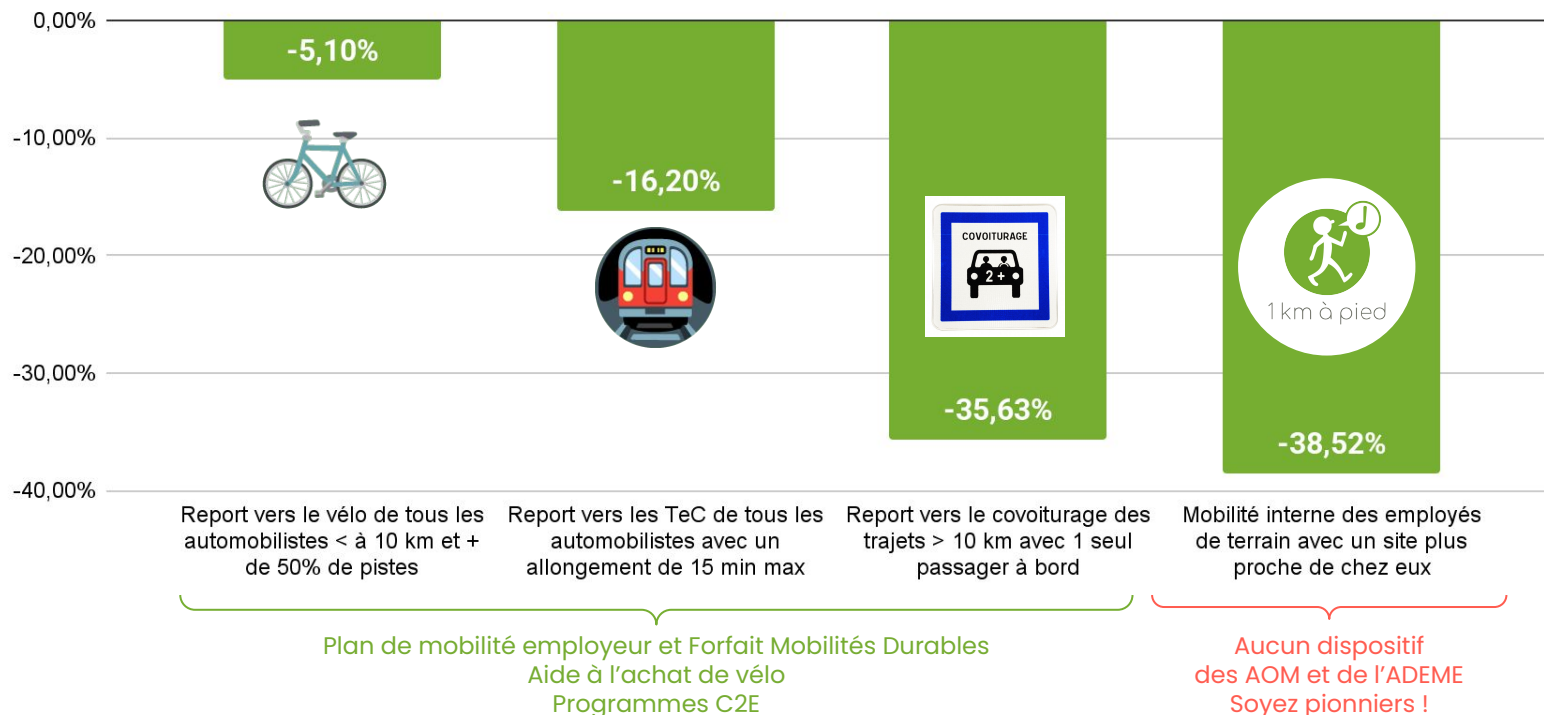
Gains potentiels de frais de carburant pour les salariés



**Méthode :** Chaque kilomètre évité en voiture a été valorisé à 10 centimes d'euros

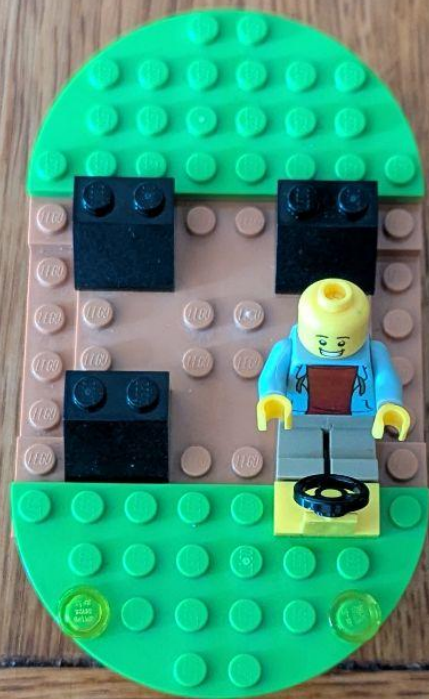
# Quelle solution disponible dès maintenant éviterait le plus de CO<sub>2</sub> ?

Gain potentiel de CO<sub>2</sub> par rapport aux émissions totales des trajets des salariés de nos clients



**Méthode :** Chaque action prise séparément, sans dédoubler les salariés qui sont dans plusieurs catégories.

Rouler avec 3 places vides, c'est comme...



**gaspiller 3 oeufs sur 4**



# gaspiller 3 yaourts sur 4



**gaspiller 3 parts de pizza sur 4**



On a besoin de **TOUTES**  
les actions cumulées  
pour décarboner les trajets en urgence.

**Les rapprochements de domicile**  
**ont un potentiel d'économies de CO<sub>2</sub>**  
**7 fois supérieur au vélo et**  
**multiplieraient par 5 le nombre d'employés de terrain**  
**à moins de 5 km**

## Votre avis sur la 1ère étude "Observatoire du report modal" menée par 1km à Pied ?

Connectez-vous à [Google](#) pour enregistrer votre progression. [En savoir plus](#)

\* Indique une question obligatoire

Quelle note donnez-vous à notre étude prospective ? \*

1



2



3



4



5



Quelles informations nouvelles avez-vous découvertes ? \*

Réponses anonymes

- Ordre de grandeur entre les potentiels vélo, TeC et covoiturage
- Le fait que 50% des actifs travaillent en horaires atypiques (DARES)



1 km à pied

## Sensibilisation : Nudges, étapes du changement et visuels concrets !

Vendredi 26 septembre 2025 - 11h00 (CEST) - Sensibilisation : Nudges,...

• Sensibilisation : Nudges, étapes du changement et visuels concrets !

Vendredi 26 septembre 2025 - 11h00 (CEST)

• Sensibilisation : Nudges, étapes du changement et visuels concrets !

Vendredi 10 octobre 2025 - 11h00 (CEST)

• Sensibilisation : Nudges, étapes du changement et visuels concrets !

Vendredi 7 novembre 2025 - 09h00 (CET)

• Sensibilisation : Nudges, étapes du changement et visuels concrets !

Vendredi 21 novembre 2025 - 09h00 (CET)

• Sensibilisation : Nudges, étapes du changement et visuels concrets !

Vendredi 5 décembre 2025 - 11h00 (CET)

• Sensibilisation : Nudges, étapes du changement et visuels concrets !

Vendredi 9 janvier 2026 - 11h00 (CET)

Vendredi 26 sep

À PROPOS DE CET ÉV

Comment faire changer d'habitude des millions d'automobilistes le plus vite possible ?

Venez apprendre à utiliser les Nudges et planifier vos communications en fonction des étapes du changement de comportement !

En tant qu'ancienne responsable communication de BlaBlaCar, j'ai contribué à rassurer et convertir des millions d'automobilistes en France et dans le monde.

Aujourd'hui avec "1km à pied" nous accompagnons les employeurs dans le chiffrage de leur report modal réaliste et atteignable pour prioriser les communications les plus

Éditer

1km à pied

Plan de mobilité Employeur



1er logiciel RH qui réduit les trajets quotidiens de 3 manières :

- gestion des souhaits de mobilité
- mobilité interne géographique lorsqu'un poste se libère.

# Aider les AOM et les employeurs à viser un report modal réaliste sur leur territoire !

Analyse approfondie des trajets alternatifs des Français.

[Téléchargez l'étude en PDF →](#)

# MERCI



**Laure Wagner**

Co-fondatrice de 1km à pied



+33 6 19 89 78 98



laure.wagner@1kmapied.com



<https://meetings.hubspot.com/laure-wagner>



Ma mission : réinventer  
les trajets Domicile-Travail



Années 1960

3 km

du domicile



Aujourd'hui

15 km

du domicile



Impact chez nos clients

6 km

du domicile



Laure Wagner ✓

Innove pour une mobilité décarbonée et plus humaine | Conférencière mobilité domicile-travail |  
Exploratrice RH | PDME | Démobilité | Ex-BlablaCar

Paris, Île-de-France, France · [Coordonnées](#)

15 915 abonnés · Plus de 500 relations

Mes objectifs

Ajouter une section au profil

Ressources



# Prenons RDV

<https://meetings.hubspot.com/laure-wagner>