

FAQ SÉMINAIRE DE RENTRÉE



Séquence 1 - Télétravail

1. Quelle signification ont les données présentées dans le contexte COVID par rapport à une situation normale?

Dans cette enquête, le SMMAG et le bureau d'études 6T ont distingué les nouveaux télétravailleurs de ceux qui télétravaillent en situation normale (hors Covid) pour objectiver les résultats.

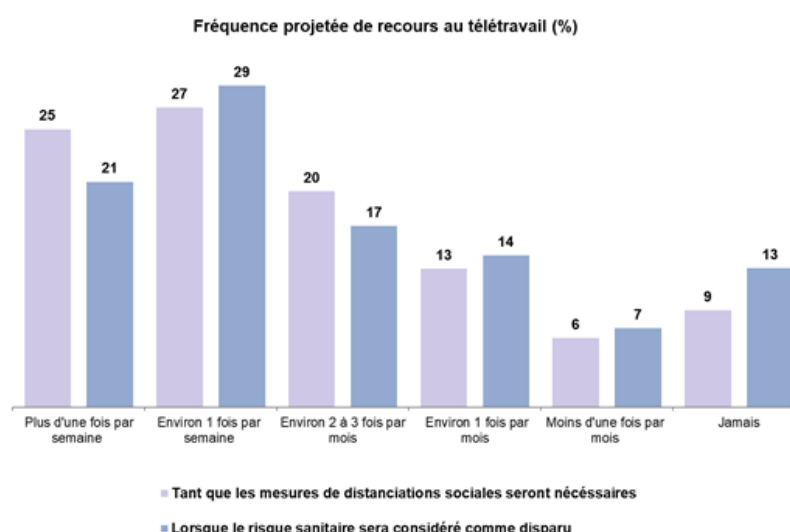
2. Vous avez posé cette question aux télétravailleurs, qu'en est-il des employeurs ? Avez-vous pu avoir une réponse de ce côté-là aussi ?

Les questions ont été posées à 1 000 actifs de l'aire grenobloise, sur un fichier de tirage aléatoire. Nous connaissons leur catégorie socio-professionnelle, mais nous ne savons pas si ces actifs sont des salariés ou des employeurs.

3. Qu'est-ce qu'un déplacement pendulaire ?

Ce sont les déplacements quotidiens qui se font entre les lieux de domicile et de travail. Ils se font principalement le matin et le soir.

4. Combien d'actifs sont prêts à télétravailler 1 fois par semaine ?



Champ : primo-télétravailleurs (N=160)

Figure 26 – Répartition des primo-télétravailleurs selon leur fréquence projetée de recours au télétravail à l'avenir

Le niveau de projection dans le télétravail dépend - faiblement cependant - de l'évolution de la situation sanitaire.

Alors que 91 % des personnes interrogés estiment qu'ils auront toujours recours occasionnellement au télétravail en sortie de confinement, tant que les mesures de distanciation sociale seront nécessaires, 87% estiment que cette pratique se pérennisera après la crise sanitaire.

En prenant en compte les fréquences projetées de télétravail, lorsque le risque sanitaire aura disparu, on obtient un nombre de jours moyen de télétravail par semaine de 0,82 soit légèrement moins que le chiffre pour les télétravailleurs habituels (0,94).

Il semble donc que si le développement du télétravail constitue une aspiration majoritaire, il est perçu comme devant se conjuguer avec le maintien de formes traditionnelles de travail.

Séquence 2 - Covoiturage

Voie de covoiturage

1. Une voie réservée aux covoitureurs est-elle prévue pour le Grésivaudan ?

C'est le nouvel exécutif du SMMAG, ainsi que les élus du Grésivaudan qui prendront la décision de mettre en place ou non une voie réservée sur cette partie du territoire. Des études préalables montreront s'il y a un potentiel de covoitureurs suffisant pour mettre une voie de ce type en service. En attendant, les citoyens peuvent déjà utiliser les lignes M'COVOIT- Ligne+ dans la vallée du Grésivaudan. Retrouvez les guides d'utilisation (à diffuser largement) et les lignes du service [ICI](#).

2. Peut-on considérer que deux personnes d'une même famille dans la même voiture font du covoiturage ?

Oui, il est considéré qu'il s'agit de covoiturage à partir de 2 personnes par véhicule, sans distinction.

3. A quelle date sera mise en service la voie de covoiturage ?

La voie de covoiturage sera mise en service le **mercredi 30 septembre**.

4. Comment imposer le respect de cette voie pour le covoiturage uniquement ?

Area n'a pas autorité pour verbaliser les automobilistes, c'est le rôle de la gendarmerie ou de la police. Le système de contrôle mis en place comptera le nombre de passagers présents dans un véhicule. Cet outil pédagogique a pour **objectif d'informer les conducteurs seuls dans leur voiture qu'ils se trouvent sur la voie réservée et de les inviter à changer de voie**.

Les automobilistes en infraction encourent une amende de 135€ (90€ si paiement immédiat).

5. Le losange est-il suffisamment parlant pour représenter le co-voiturage ?

Le losange est une nouvelle signalisation au niveau national et international. Ce n'est pas un choix propre à Grenoble ([en savoir +](#)). Il y aura cependant une phase d'apprentissage.

6. La voie de covoiturage est-elle réservée aux personnes s'étant inscrites sur le service Lignes+ ou suffit-il d'être plus de deux dans le véhicule ?

Elle n'est pas uniquement réservée aux personnes inscrites sur le service, mais est **ouverte à toutes celles et ceux qui sont deux ou plus dans un véhicule** ([en savoir +](#)).

Service M'COVOIT - LIGNES +

1. Quelle complémentarité ou différence entre Lignes+ et la plateforme de covoiturage mov'ici ?

La plateforme [MOV'ICI](#) permet de faire du covoiturage anticipé, c'est-à-dire avec rendez-vous. Le service Lignes + est quant à lui basé sur du covoiturage spontané, ce qui permet plus de flexibilité. Le passager informe qu'il est présent à un arrêt par SMS ou via l'application. L'information est alors visible par les conducteurs sur un panneau à message variable. **Les 2 plateformes sont donc complémentaires.**

2. Si je me déclare conducteur et passager (car il me semble que je peux avoir ces 2 statuts), vais-je toucher deux fois une aide financière via le Forfait Mobilités Durables ?

Il est possible de toucher l'aide financière définie dans l'accord d'entreprise. On ne peut pas être en même temps conducteur et passager mais si l'accord le prévoit, l'aide peut être apportée à la fois aux conducteurs et aux passagers.

3. Est-il possible d'évaluer le trajet, le passager et le conducteur via l'application M'Covoit Lignes+ ? Peut-on avoir accès à la "réputation" du conducteur ou du passager ?

Ce n'est pas prévu dans l'application. En revanche, les usagers peuvent toujours refuser de monter dans une voiture s'ils le souhaitent. En cas de problème, les usagers peuvent aussi faire appel à l'assistance qui ensuite prend contact avec le conducteur et l'interroge sur sa perception du trajet. S'il y a récurrence, il est possible de le bannir de l'application.

4. Comment encourager à l'utilisation de Lignes + et aider le service malgré toutes les contraintes sanitaires imposées au niveau du covoiturage ? Quel discours peut-on avoir pour rassurer les gens ?

Le service M'Covoit - Lignes+ communique à travers son site internet, ses mails et auprès des utilisateurs sur les recommandations officielles formulées par le gouvernement au sujet du covoiturage. Un kit de prévention contenant deux masques lavables et réutilisables, un gel hydroalcoolique, un spray désinfectant sont également en [vente à prix coûtant](#) soit 9,30 €.

En cas de positivité d'un utilisateur, le service M'COVOIT Lignes + sera en mesure d'informer les autorités sanitaires des personnes qui ont été en contact avec lui.

5. Une application est-elle associée à ce service lignes + ?

Oui, l'application Lignes + est d'ores et déjà téléchargeable [ICI](#).

6. Sera-t-il envisagé un point d'arrêt au centre du campus ?

Des études sont en cours de réalisation pour définir l'implantation de nouveaux arrêts de covoiturage. Si l'étude permet d'identifier le potentiel d'implantation d'un arrêt sur le campus, il pourra alors être créé.

7. Quelle est la date d'ouverture de "Lignes +" ?

Le service est ouvert depuis le 31 août aux conducteurs et depuis le 21 septembre aux passagers. Pour plus d'informations rendez-vous sur <https://www.mobilites-m.fr/pages/Actu.html#mcovoit>.

8. Avez-vous à disposition une communication digitale pour présenter le service ?

Oui, nous avons un kit de communication pour présenter le service M'Covoit - Lignes+. Pour l'obtenir vous pouvez contacter directement Camille Durand à l'adresse suivante: camille.durand@ecov.fr

Séquence 3 - Le forfait mobilités durables (FMD)

1. Qu'en est-il du FMD pour les EPCI ? Doivent-ils se référer au décret publié pour les établissements privés ou attendre celui pour ceux du public ?

Deux décrets sont sortis :

- Le décret pour le secteur privé
- Le décret pour la fonction publique d'Etat

Pour la fonction publique territoriale (EPCI) et la fonction publique hospitalière, nous sommes toujours en attente des décrets. A ce jour, nous n'avons pas d'indications permettant de savoir si les modalités seront proches de celles du secteur privé pour de celles de la fonction publique d'Etat.

Par ailleurs, pour les trois fonctions publiques et pour le secteur privé, nous attendons toujours également le décret sur le titre mobilité.

2. Pouvons-nous aider financièrement le salarié qui a sa propre voiture électrique ou hybride ?

Oui, l'employeur peut prendre en charge, dans les conditions prévues à l'article L. 3261-4 du code du travail, tout ou partie des frais de carburant et des frais exposés pour l'alimentation de véhicules électriques, hybrides rechargeables ou hydrogène engagés pour leurs déplacements domicile-travail. Cette prise en charge n'est possible que sous certaines conditions (horaire de travail, absence de desserte en transport collectif), et n'est possible que si le salarié ne bénéficie pas du remboursement de son abonnement TC à hauteur de 50%. Ce dispositif ne fait pas partie du FMD.

3. Une partie du carburant utilisé sur les trajets domicile travail peut-elle être remboursée ?

Oui, la prise en charge des frais de carburant et rechargement des véhicules électriques et hybrides est toujours possible sous conditions. Elle est cumulable avec le FMD dans la limite de 400 €/an/salarié. Si 300 € de frais de recharge sont fournis au salarié chaque année, les 100 € restants peuvent être utilisés en avantages en nature. Si les 400 € sont déjà atteints, il ne restera pas d'argent dans l'enveloppe du FMD.

*Ce que dit la loi : Art 81 du code des impôts, 19 ter B. : b. L'avantage résultant de la prise en charge par l'employeur des frais de carburant ou des frais exposés pour l'alimentation de véhicules électriques, hybrides rechargeables ou hydrogène engagés par les salariés dans les conditions prévues à l'article L. 3261-3 du code du travail et des frais mentionnés à l'article L. 3261-3-1 du même code, dans la limite globale de 400 € par an, dont **200 € au maximum pour les frais de carburant.***

Lorsque la prise en charge des frais de transports personnels engagés par les salariés est cumulée avec la prise en charge prévue à l'article L. 3261-2 dudit code, l'avantage résultant de ces deux prises en charge ne peut dépasser le montant maximum entre 400 € par an et le montant de l'avantage mentionné au a du présent 19° ter.

4. Le montant défiscalisé de 400 € comprend-il les 50% d'abonnement transports en commun ou sont-ils défiscalisés en plus des autres frais pouvant être pris en charge dans le cadre du FMD (frais de déplacements domicile-travail effectués en modes alternatifs à la voiture individuelle) ?

Le FMD est cumulable avec la participation de l'employeur à l'abonnement de transport en commun mais l'avantage fiscal résultant des deux aides ne pourra dépasser le montant maximum entre 400 € par an et le montant du remboursement de l'abonnement de transport en commun.

Si le montant de la prise en charge de l'abonnement de transports en commun n'atteint pas 400 €, l'enveloppe allouable aux salariés peut être utilisable pour n'importe quel type de dépenses en lien avec les déplacements domicile-travail effectués en modes alternatifs à la voiture individuelle. Tout dépend de ce qui a été prévu dans les Négociations Annuelles Obligatoires.

5. Est-ce qu'il est possible d'acheter une trottinette électrique avec le FMD ?

Non, l'usage de la trottinette peut être valorisé dans le cadre du FMD, si elle est partagée (en libre-service par exemple) (source : définition des modes partagés éligibles dans le décret relatif au secteur privé).

6. Les règles de mise en œuvre du FMD sont-elles différentes dans le secteur public ?

Pour l'instant, seuls les décrets pour le secteur privé et la fonction publique d'Etat sont sortis. Nous sommes toujours en attente des décrets pour la fonction publique territoriale et la fonction publique hospitalière.

7. Un salarié qui vient au bureau en voiture peut-il demander un montant jusqu'à 400 € ?

Le Forfait Mobilités Durables permet de valoriser des pratiques de mobilité durables. Un salarié qui vient au bureau en voiture ne peut pas bénéficier du FMD.

Il peut, sous certaines conditions, bénéficier de la prise en charge des frais de carburant (Cf. article L3261-3 du code du travail et article 81 du code des impôts) : 200€ par an max si carburants classiques, 400€/an max si carburants alternatifs.

Toutefois, un salarié peut venir au bureau en voiture certains jours, et en mode alternatif éligible au FMD d'autres jours. Par ailleurs, certaines entreprises ont d'ailleurs intégré le FMD dans le cadre plus général de leur NAO, et ainsi imposé des contreparties à l'octroi du FMD, comme le renoncement à une place de parking par exemple.

8. La déclaration sur l'honneur ne pouvant pas suffire, comment définir les moyens humains pour faire le suivi, les calculs, les justificatifs du FMD ?

Plusieurs Start up se sont lancées dans des solutions d'aide à la gestion du FMD. Elles sont encore très jeunes. Des outils sont donc disponibles sur le marché, mais nous n'avons pas encore assez de recul pour orienter les employeurs vers l'un ou l'autre. Nous sommes dans la même situation vis-à-vis des outils de contrôle. Faire des contrôles aléatoires peut-être une solution qui aide à gérer le FMD. Comme évoqué précédemment, il est possible, dans le cadre des NAO, d'imposer des contreparties à l'octroi du FMD.

9. Qu'est-ce que l'IKV ?

Il s'agit de l'Indemnité Kilométrique Vélo, remplacée par le FMD.

10. Comment anticiper pour maîtriser les coûts du FMD ?

Il est possible de se baser sur les parts modales, c'est-à-dire le nombre de salariés utilisant chaque mode de déplacement. Pour déterminer les parts modales et identifier les potentiels de reports éventuels, une enquête (et plus généralement un Plan de Mobilité Employeur) reste le meilleur moyen. Toutefois, vous pouvez aussi déterminer les parts modales à l'aide de comptages par exemple.