

Séance ordinaire du mardi 26 mars 2024

L'an deux-mille-vingt-quatre et le vingt-six mars, les membres du Conseil municipal, légalement convoqués, se sont assemblés au lieu ordinaire des séances, Salle du Conseil, sous la présidence de Monsieur le Maire, Michaël DELAFOSSE.

Nombre de membres en exercice : 65

Extrait du registre des délibérations du Conseil municipal de la Ville de Montpellier

Ressources humaines et dialogue social

Présents :

Tasnime AKBARALY, Michel ASLANIAN, Christian ASSAF, Yves BARRAL, Boris BELLANGER, Christophe BOURDIN, Françoise BOUTET-WAISS, Véronique BRUNET, Elodie BRUN-MANDON, Emilie CABELLO, Michel CALVO, Sébastien COTE, Michaël DELAFOSSE, Jean-Dominique DELAVEAU, Mickaël DIORE, Fanny DOMBRE-COSTE, Jacques DOMERGUE, Caroline DUFOIX, Maryse FAYE, Clare HART, Salim JAWHARI, Stéphane JOUAULT, Mustapha LAOUKIRI, Sophiane MANSOURIA, Nicole MARIN-KHOURY, Isabelle MARSALA, Hervé MARTIN, Marie MASSART, Laurent NISON, Yvan NOSBE, Manu REYNAUD, Agnès ROBIN, Séverine SAINT-MARTIN, Agnès SAURAT, Mikel SEBLIN.

Absent(es) ayant voté par procuration en application de l'article L 2121-20 du Code général des collectivités territoriales :

Eddine ARIZTEGUI ayant donné pouvoir à Marie MASSART, Roger-Yannick CHARTIER ayant donné pouvoir à Nicole MARIN-KHOURY, Julie FRÊCHE ayant donné pouvoir à Michaël DELAFOSSE, Clara GIMENEZ ayant donné pouvoir à Hervé MARTIN, Serge GUISEPPIN ayant donné pouvoir à Salim JAWHARI, Mylvia HOUGUET ayant donné pouvoir à Françoise BOUTET-WAISS, Radia TIKOUK ayant donné pouvoir à Stéphane JOUAULT, Bernard TRAVIER ayant donné pouvoir à Isabelle MARSALA, Alban ZANCHIELLO ayant donné pouvoir à Sébastien COTE.

Absent(es) / Excusé(es) :

Nadia AKIL, Luc ALBERNHE, Mohed ALTRAD, Georges ARDISSON, Alenka DOULAIN, Abdi EL KANDOUSSI, Hind EMAD, Stéphanie JANNIN, Flora LABOURIER, Mustapha MAJDOUL, Coralie MANTION, Patricia MIRALLES, Fatma NAKIB, Clothilde OLLIER, Bruno PATERNOT, Catherine RIBOT, Philippe SAUREL, Célia SERRANO, Joëlle URBANI, François VASQUEZ, Annie YAGUE

Plan de Mobilité Employeur (PDME) de la Ville de Montpellier - Actualisation - Approbation

Monsieur Michel ASLANIAN, Adjoint au Maire, rapporte :

Le Plan de Mobilité Employeur (PDME) tel que prévu au 9° de l'article L. 1214-2 du Code des transports, *« vise à optimiser et à augmenter l'efficacité des déplacements liés à l'activité des entreprises et des collectivités publiques, en particulier ceux de leurs personnels, dans une perspective de diminution des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques et de réduction de la congestion des infrastructures en encourageant et facilitant l'usage des transports en commun et le recours au covoiturage, aux autres mobilités partagées et aux mobilités actives ainsi qu'à sensibiliser les personnels aux enjeux liés à ces déplacements. »*

Par ailleurs, le Plan de Protection de l'Atmosphère de l'aire urbaine de Montpellier rend obligatoire l'élaboration d'un PDME ou Plan de Mobilité d'Etablissement Scolaire, pour les entreprises, administrations, collectivités de plus de 250 salariés/agents et établissements scolaires de plus de 250 élèves.

La démarche de convergence et d'harmonisation des PDME de la Ville de Montpellier et de Montpellier Méditerranée Métropole a été concrétisée et formalisée dans une délibération prise par les assemblées délibérantes en 2018. Le PDME mis en place le 1^{er} juin 2018 offre ainsi plusieurs solutions de déplacement aux agents dans le cadre des trajets domicile-travail, dont les dispositifs sont détaillés dans la Partie 1 du rapport annexé à la présente délibération.

La prise de conscience des effets du réchauffement climatique sur l'environnement s'accroît et oblige les institutions à agir en faveur de la promotion des mobilités douces et alternatives.

Par ailleurs, l'instabilité du contexte géopolitique international crée une inflation énergétique majeure et des incertitudes sur sa trajectoire. En réponse à ces changements contextuels d'ampleur, l'administration doit réviser en profondeur le PDME pour accélérer et accompagner la transition des modes de déplacements professionnels et des trajets domicile-travail des agents.

Pleinement consciente de ces enjeux et en conformité avec le projet de mandat sur la stratégie Mobilités 2025 (gratuité des transports, création de nouvelles lignes et renforcement de l'offre de service du réseau TaM, promotion des mobilités actives...), la direction générale a inscrit le chantier de refonte de son PDME dans le projet d'administration. Les principes du PDME actualisé s'appliqueront de la même manière aux collectivités montpelliéraines (Ville de Montpellier, Montpellier Méditerranée Métropole et CCAS de Montpellier).

Les collectivités souhaitant également développer une « *politique Employeur* » qui leur est propre, les dispositifs qui seront mis en œuvre dans le cadre de cette réactualisation participeront à cette ambition.

La démarche de construction et de réactualisation du PDME est présentée dans le rapport joint en annexe de la délibération. En synthèse, elle est structurée en 4 grandes étapes :

1. Le cadrage du projet permettant de définir la méthodologie de pilotage, la gouvernance, les acteurs associés, la planification... ;
2. Le diagnostic, pour identifier les lieux de vie des agents et leurs modes de déplacement, comprendre leurs attentes pour changer de mode de déplacement (cartographies, enquête, études des données RH...) ;
3. Le plan d'action, pour favoriser les solutions alternatives à la voiture individuelle et inciter au report modal ;
4. La vie du PDME, avec la mise en œuvre du plan d'action, une évaluation des dispositifs engagés et la construction de bilans réguliers.

Cette démarche de révision du PDME a été conduite en associant et informant les agents à travers le recueil des pratiques et des attentes (1 200 réponses à l'enquête), des actions de communication (village de la mobilité durant la semaine de la mobilité, restitution de l'enquête dans la Lettre En Commun), consultation des organisations syndicales. Les résultats du diagnostic ont fait apparaître un fort potentiel concernant les trajets domicile-travail des agents. Ainsi, pour affirmer leur ambition concernant la promotion des mobilités actives, les collectivités montpelliéraines ont pour objectif de labéliser leurs sièges « *Employeur Pro Vélo* » conformément au référentiel défini par la Fédération des Usagers de la Bicyclette.

Les dispositifs proposés dans ce PDME actualisés et présentés ci-après reflètent ces ambitions et sont le résultat d'une démarche transversale inter-collectivités qui a permis de construire des solutions qui répondent à l'objectif de promouvoir les modes de déplacements alternatifs et actifs. Cette délibération formalise donc l'engagement des Collectivités à agir de manière concrète en présentant les différents dispositifs du PDME actualisé qui seront proposés aux agents ainsi que les modalités pratiques de mise en œuvre qui seront applicables au 1^{er} juin 2024.

1. Les déplacements domicile-travail en transports en commun

La Collectivité prend en charge 75% du montant de l'abonnement annuel conformément au décret n°2010-676 du 21 juin 2010 révisé instituant une prise en charge partielle du prix des titres d'abonnement correspondant aux déplacements effectués par les agents publics entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail. Ce dispositif est accessible aux fonctionnaires titulaires et stagiaires ainsi qu'aux agents non-titulaires mensualisés qui ne disposent pas d'un accès parking.

Les agents qui résident sur le territoire métropolitain bénéficient de la gratuité des transports en commun du réseau TaM.

Les agents ayant opté pour ce mode de transport pour les trajets domicile-travail peuvent souscrire aux abonnements leur permettant de bénéficier de l'offre de transports en commun desservant le territoire (TaM, SNCF, liO...). Les agents ayant souscrit à l'abonnement TaM bénéficient également des parkings-relais Tram.

Du fait de la mise en place d'un PDME, les agents ont accès à des tarifications réduites auprès de la TaM et de Hérault Transports.

2. Les déplacements professionnels en transports en commun

Pour les déplacements réguliers sur le territoire métropolitain, les agents non-résidents peuvent bénéficier de cartes d'abonnement « *Entreprise* » cessibles et non-nominatives, permettant une libre circulation sur le réseau TaM.

Pour les déplacements ponctuels sur le territoire, les agents non-résidents auront à disposition des titres à usage unique et à durée variable en fonction du besoin (1h30, 4h ou 24h) pour circuler sur le réseau TaM.

Pour les déplacements en transport en commun en dehors de la résidence administrative de l'agent, la Collectivité rembourse les frais du titre de transport conformément à la réglementation en vigueur.

3. Le forfait mobilités durables

Le forfait mobilités durables (FMD) est un dispositif financier de soutien aux salariés du secteur privé et des agents des services publics qui font le choix d'un mode de transport alternatif et durable pour leurs déplacements domicile-travail. Les conditions d'octroi du FMD sont définies par le décret n°2020-1547 du 9 décembre 2020 relatif au versement du « *forfait mobilités durables* » dans la fonction publique territoriale. Dans la fonction publique territoriale, le versement du FMD est un dispositif non obligatoire, qui peut être adopté à l'initiative de la collectivité pour soutenir et encourager les modes de déplacement vertueux, et reste subordonné à l'adoption d'une délibération par l'organe délibérant fixant les modalités d'octroi du forfait.

a) Eligibilité du FMD

Le FMD est versé aux fonctionnaires et agents contractuels de droit public ou de droit privé.

Sont éligibles au versement du FMD, les déplacements réalisés par les agents :

- A l'aide d'un cyclomoteur, d'une motocyclette, d'un cycle ou cycle à pédalage assisté, ou d'un engin de déplacement motorisé ou non (trotinettes, mono-roues, gyropodes, hoverboard...), loué ou mis à disposition en libre-service. Lorsque ces engins sont motorisés, le moteur ou l'assistance doivent être non thermiques ;
- En tant que conducteur ou passager en covoiturage ;
- En recourant à un service d'auto-partage, à condition que les véhicules mis à disposition soient des véhicules à faibles émissions.

Le FMD est cumulable avec le versement mensuel de remboursement des frais de transports publics en fonction de la réglementation en vigueur.

b) Montants et modalités de versement du FMD

Le montant est fixé par le décret n°2020-1547 du 9 décembre 2020. A date de la présente délibération, le montant est proportionnel au nombre de déplacements domicile-travail réalisés par l'agent au cours de l'année civile précédant celle du versement du forfait :

- 100 € lorsque le nombre de déplacements est compris entre 30 et 59 jours ;
- 200 € lorsque le nombre de déplacements est compris entre 60 et 99 jours ;
- 300 € lorsque le nombre de déplacements est d'au moins 100 jours.

Le FMD se substitue au versement mensuel de l'indemnité kilométrique vélo (IKV) telle que définie dans la délibération de 2018.

Le versement du FMD est exonéré de cotisations et de contributions sociale et d'impôts sur le revenu. Lorsque le FMD est cumulé avec la prise en charge par l'employeur du coût des titres d'abonnement aux transports publics de personnes ou services publics de location de vélos, l'exonération de cotisations sociales résultant de ces deux prises en charge ne peut excéder 800 € par an.

Le bénéfice du « *forfait mobilités durables* » est subordonné au dépôt d'une déclaration sur l'honneur établie par l'agent auprès de la Collectivité au plus tard le 31 décembre de l'année au titre duquel le forfait est versé. Cette déclaration sur l'honneur atteste, pour l'année civile au titre de laquelle le forfait est versé :

- De l'utilisation de l'un, ou de plusieurs, modes de transport éligibles ;
- Du nombre de jours de déplacements réalisés à l'aide de ces moyens de transport

Pour la Collectivité, cette attestation sur l'honneur sera matérialisée sous la forme d'un formulaire e-service disponible sur l'intranet et auprès du Pôle des Moyens Généraux.

Conformément au décret, la Collectivité pourra demander tout justificatif utile permettant de contrôler l'usage du moyen alternatif pour les trajets domicile-travail (preuves de pédalage, preuves de covoiturage, attestation d'assurance, facture d'achat ou d'entretien...).

Le FMD est versé l'année suivant celle du dépôt de la déclaration.

c) Cas particuliers

Lorsque l'agent a changé d'employeur au cours de l'année, il dépose sa déclaration auprès de son dernier employeur au plus tard le 31 décembre de l'année au titre de laquelle le forfait est versé. Cette déclaration transmise par l'agent atteste de l'ensemble des déplacements réalisés par l'agent au cours de l'année auprès d'employeurs éligibles au FMD. Le forfait est versé par le dernier employeur de l'agent et son montant est déterminé en prenant en compte l'ensemble des déplacements réalisés par l'agent au cours de l'année.

Le ou les autres employeurs de l'agent au cours de l'année au titre de laquelle le forfait est versé transmettent, le cas échéant, au dernier employeur de l'agent, les justificatifs attestant du recours effectif à l'un des modes de transport éligibles.

4. Le prêt de vélos à assistance électrique (VAE)

Afin de promouvoir les déplacements en VAE pour les trajets domicile-travail, la Collectivité proposera aux agents souhaitant découvrir ce mode de déplacement, le prêt d'un VAE pour une durée de 60 jours à compter de la mise en œuvre du PDME actualisé. Ce dispositif sera organisé et mis en œuvre par le Pôle Moyens Généraux.

Pour en bénéficier, l'agent devra :

- Souscrire à une assurance responsabilité civile pour ses trajets domicile-travail et transmettre l'attestation au PMG ;
- Suivre une formation préalable obligatoire sur la conduite du vélo en ville. Cette formation sera assurée par le PMG.

Les agents titulaires, contractuels sur poste permanent et sur contrat de projet peuvent bénéficier de ce dispositif sans condition d'ancienneté. Les contractuels sur emploi non permanent pourront bénéficier du prêt de VAE après 3 mois continus d'ancienneté.

5. Le rachat du vélo ou VAE PDM

Les agents qui bénéficient du prêt gratuit d'un vélo mécanique ou de la mise à disposition d'un VAE PDM (avec contribution de 18 €/mois) dans le cadre du PDM délibéré en 2018, auront la possibilité de racheter l'équipement.

a) Tarifs

La grille de tarif de rachat ci-dessous est calculée par l'application d'une décote en référence au coût d'acquisition et dont le taux est lié à l'âge du vélo :

	1 ^{ère} année	2 ^{ème} année	3 ^{ème} année	4 ^{ème} année	5 ^{ème} année et au-delà
% de rachat du neuf	80%	70%	50%	40%	20%
Simulation pour VAE à 1600€	1 280€	1 120€	800€	640€	320€
Simulation pour vélo mécanique à 300€	240€	210€	150€	120€	60€

b) Modalités de rachat

L'agent qui souhaite racheter le vélo devra en faire la demande dès le démarrage du dispositif au Pôle Moyens Généraux qui émettra un titre de recettes du montant de la valeur du vélo auprès du Trésor Public à compter du 1^{er} décembre 2024.

Dans le cas où l'agent ne souhaite pas acheter le vélo, il aura 2 mois, à compter de la mise en œuvre du PDME actualisé pour restituer l'équipement, soit au plus tard le 31 juillet 2024. A l'issue de ce délai, si le vélo n'est pas restitué, un titre de recette de la valeur du vélo comme indiqué ci-dessus sera émis par le Pôle Moyens Généraux.

6. La mise en place d'ateliers de révision pour les vélos des agents

Afin de promouvoir l'usage sécurisé du vélo pour les déplacements domicile-travail, la collectivité proposera aux agents propriétaires d'un cycle de bénéficier de prestations de révision/entretien sous forme de permanence d'un atelier.

Ces prestations seront assurées par des professionnels et porteront sur les domaines suivants :

- Inspection visuelle générale ;
- Contrôles divers (pression des pneus, batterie, connectiques...) ;
- Lubrification / remplacement de la chaîne ;
- Vérification / réglage / remplacement des freins et vitesses ;
- Inspection des serrages, roulements et accessoires.

Dans un premier temps, ce dispositif sera mis en œuvre et proposé aux agents des sièges des collectivités (hôtel de ville, hôtel de métropole, siège du CCAS). La fréquence et l'ajout d'autres sites seront ajustés en fonction de l'affluence et de l'attrait du dispositif. La mise en place d'ateliers itinérants sera également étudiée.

7. La formation sur l'usage sécurisé du vélo

Le PDME actualisé ayant vocation à promouvoir les déplacements en vélo, la Collectivité proposera une formation sur la conduite du vélo en ville et sur l'initiation à l'entretien et aux réglages.

Les sessions de formation seront assurées par l'Unité Cycle du Pôle Moyens Généraux et se dérouleront sur le temps de travail des agents.

Le programme s'articule autour de deux parties :

- La conduite d'un vélo en ville : apports théoriques / mise en pratique avec vérification des aptitudes du cycliste (freinage, virage, changement de direction) et circuit découverte ;
- Initiations à l'entretien et aux réglages :
 - o Pneumatiques : lecture des informations, vérification de l'usure et contrôle des pressions, sens montage du pneu ;
 - o Freins : (à patins, à disques ou à tambour) vérification de l'usure et réglage ;
 - o Vitesses : (à dérailleurs ou à moyeux) entretien et réglage de l'ensemble de la transmission ;
 - o Réglage postural : selle, la potence, le cintre, manettes (freins et dérailleurs)

8. Le forfait ticket parking

Les agents qui effectuent leurs déplacements domicile-travail avec des moyens durables et alternatifs (transports en commun, vélo, marche à pieds...) pourront bénéficier d'un forfait de 12 ou 24 places de stationnement parking par an afin de pouvoir utiliser leur véhicule pour des besoins occasionnels (intempéries, contraintes personnelles, conciliation des temps...).

Seuls les parkings en ouvrage disposant d'une présence humaine 24h/24 pourront être éligibles au dispositif : Hôtel de ville, Europa et Corum.

Les agents pourront choisir le forfait 12 ou 24 places au moment de la souscription au dispositif. Les tarifs appliqués sont fonction des revenus des agents. S'agissant d'un forfait annuel, l'agent aura une retenue mensuelle sur son salaire de sa participation financière en fonction du forfait choisi.

Les agents titulaires, contractuels sur poste permanent et sur contrat de projet peuvent bénéficier de ce dispositif sans condition d'ancienneté. Les contractuels sur emploi non permanent pourront bénéficier du forfait parking après 3 mois continus d'ancienneté.

Les agents qui souscrivent aux dispositifs « *Stationnement parking en ouvrage* » et « *Forfait stationnement professionnel* » présentés aux points 9 et 10 du présent rapport ne peuvent bénéficier du Forfait ticket parking.

Le montant de la participation financière de l'agent est calculé en fonction de son revenu net fiscal.

Tableau de tarification du forfait tickets parking

Revenu net fiscal Annuel de l'agent	Participation unitaire de l'agent	Participation mensuelle Forfaitaire de l'agent (pour 12 tickets par an)	Participation mensuelle Forfaitaire de l'agent (pour 24 tickets par an)
$A \leq 25\,000\text{€}$	2€	2€	4€
$25\,000\text{€} < A \leq 28\,000\text{€}$	3€	3€	6€
$28\,000\text{€} < A \leq 32\,000\text{€}$	4€	4€	8€
$A > 32\,000\text{€}$	5€	5€	10€

9. Le stationnement parking en ouvrage

Les agents qui travaillent sur un site ou à proximité d'un site doté d'un parking en ouvrage payant pourront bénéficier d'une place de stationnement sauf en cas d'impossibilité liée à une saturation du parking.

Les conditions d'accès au parking définies ci-dessous sont cumulatives. Ainsi, pour bénéficier de l'accès au parking, l'agent :

- Doit résider à plus de 5 km de son lieu de travail principal ;

Et

- Doit résider et travailler à plus de 500 m d'une station de Tram/Bustram ou 300 m d'un arrêt de bus en ligne directe entre son domicile et son lieu de travail principal.

Une période transitoire avec maintien des droits d'accès actuels des agents s'ouvrira à compter du 1^{er} juin 2024 pour une durée de 3 mois soit jusqu'au 31 août 2024. Ce délai permettra aux agents de prendre connaissance de l'offre du PDME et des mobilités alternatives afin de revoir leur organisation personnelle pour leurs déplacements domicile-travail.

Des demandes de dérogations à ces règles pour raisons médico-sociales pourront être sollicitées par les agents. Ces demandes seront instruites par le service Qualité de Vie au Travail de la Direction Déléguée Développement et Innovation RH.

Par ailleurs, il sera du ressort de chaque direction de justifier des demandes de dérogations liées à des contraintes de service ou à des cycles de travail spécifiques. Ces demandes seront alors soumises et validées par les directeurs de Pôle.

A titre expérimental et afin de favoriser le recours au covoiturage, la Collectivité prévoit de cumuler le dispositif « *Stationnement parking en ouvrage* » avec le versement du forfait de mobilité durable (FMD) tel que défini au point 3 du rapport exclusivement pour le covoiturage.

Dans ce cas, l'agent ne devra déclarer que les jours de covoiturage en tant que conducteur en transmettant la preuve de covoiturage à l'administration pour permettre le versement du FMD. Si l'agent souhaite déclarer d'autres moyens de déplacements au titre du versement du FMD (vélo, trottinette...), il ne sera plus éligible au dispositif « *Stationnement parking en ouvrage* » et devra y renoncer.

Les agents titulaires, contractuels sur poste permanent et sur contrat de projet peuvent bénéficier de ce dispositif sans condition d'ancienneté. Les contractuels sur emploi non permanent pourront bénéficier du forfait parking après 3 mois continus d'ancienneté.

Le montant de la participation financière de l'agent est calculé en fonction de son revenu net fiscal et prélevé mensuellement sur son salaire comme indiqué ci-dessous :

- Jusqu'au 31 décembre 2024 : participation mensuelle définie dans la délibération n°V2018-110
- A compter du 1^{er} janvier 2025

Revenu net fiscal Annuel de l'agent	Participation mensuelle pour une place de parking Voiture	Participation mensuelle pour une place de parking Deux roues motorisés
$A \leq 25\,000\text{€}$	35€	17,50€
$25\,000\text{€} < A \leq 28\,000\text{€}$	40€	20€
$28\,000\text{€} < A \leq 32\,000\text{€}$	55€	27,50€
$A > 32\,000\text{€}$	60€	30€

Afin de prendre en compte la réduction de l'usage du parking durant la période de congés estivaux, aucune facturation ne sera opérée au mois d'août à compter du 1^{er} janvier 2025.

Les agents titulaires de la Carte Mobilité et Inclusion (CMI) Stationnement délivrée par la Maison Départementale des Personnes Handicapées pourront bénéficier du tarif de la première tranche sur présentation du justificatif au moment de la souscription au dispositif.

10. Forfait stationnement professionnel

Le forfait stationnement Professionnel est un dispositif de la TaM qui s'adresse spécifiquement aux salariés dont l'entreprise est située sur une zone de stationnement payant à Montpellier. Ce forfait mensuel offre une tarification adaptée selon la zone de stationnement choisie et la puissance fiscale du véhicule utilisé.

Tarifs du Forfait stationnement professionnel à la date de la délibération :

	Forfait véhicule 100% électrique ou une puissance fiscale inférieure ou égale à 7 CV fiscaux	Forfait pour les véhicules avec une motorisation d'une puissance fiscale supérieure à 7 CV fiscaux
Forfait mensuel zone verte	60,00€	80,00€
Forfait mensuel zone orange	100,00€	130,00€

Les agents qui travaillent sur un site situé sur un secteur de stationnement payant pourront bénéficier, à compter du 1^{er} janvier 2025, d'une participation aux frais de l'abonnement dès lors qu'ils remplissent les mêmes conditions cumulatives que celles définies pour accéder aux parkings en ouvrage.

Ainsi, pour bénéficier de la participation de la collectivité, l'agent :

- Doit résider à plus de 5 km de son lieu de travail ;

Et

- Doit résider à plus de 500 m d'une station de Tram/Bustram ou 300 m d'un arrêt de bus en ligne directe entre son domicile et son lieu de travail.

Des demandes de dérogations à ces règles pour raisons médico-sociales pourront être sollicitées par les agents. Ces demandes seront instruites par le service Qualité de Vie au Travail de la Direction Déléguée Développement et Innovation RH.

A titre expérimental et afin de favoriser le recours au covoiturage, la Collectivité prévoit de cumuler le dispositif « *Forfait stationnement professionnel* » avec le versement du forfait de mobilité durable (FMD) tel que défini au point 3 du rapport exclusivement pour le covoiturage.

Dans ce cas, l'agent ne devra déclarer que les jours de covoiturage en tant que conducteur en transmettant la preuve de covoiturage à l'administration pour permettre le versement du FMD. Si l'agent souhaite déclarer d'autres moyens de déplacements au titre du versement du FMD (vélo, trottinette...), il ne sera plus éligible au dispositif « *Forfait stationnement professionnel* » et devra y renoncer.

La participation financière de la collectivité est exprimée en pourcentage de l'abonnement et est fonction du revenu net fiscal de l'agent. La participation financière de la collectivité est plafonnée à 50€. Elle sera versée mensuellement sur son salaire comme indiqué ci-dessous :

Revenu net fiscal Annuel de l'agent	Participation de la Collectivité plafonnée à 50€ (% de l'abonnement)
$A \leq 25\,000\text{€}$	50%
$25\,000\text{€} < A \leq 28\,000\text{€}$	45%
$28\,000\text{€} < A \leq 32\,000\text{€}$	40%
$A > 32\,000\text{€}$	35%

Les agents titulaires, contractuels sur poste permanent et sur contrat de projet peuvent bénéficier de ce dispositif sans condition d'ancienneté. Les contractuels sur emploi non permanent pourront bénéficier d'une participation au Forfait stationnement professionnel après 3 mois continus d'ancienneté.

Le comité social territorial en date du 21 mars 2024 a formulé un avis sur ce projet de délibération.

En conséquence, il est proposé au Conseil municipal :

- D'approuver les dispositions de la présente délibération applicables telles que définies ci-dessus au 1^{er} juin 2024 ou au 1^{er} janvier 2025 ;
- D'abroger toutes dispositions en contradiction avec la présente délibération, prises par des actes antérieurs à compter de l'application de la présente délibération ;
- D'instaurer le forfait mobilité durable au bénéfice des agents de la Ville de Montpellier selon les modalités exposées dans le point 3 ;
- De participer aux frais de stationnement professionnel selon les modalités exposées dans le point 10 ;
- D'approuver toutes les modalités pratiques et tarifaires proposées ;
- De dire que les crédits sont inscrits au budget de la Ville de Montpellier ;
- D'autoriser Monsieur le Maire, ou son représentant, à signer tout document relatif à cette affaire.

À l'issue d'un vote à main levée, la présente délibération est adoptée à l'unanimité.

Pour : 44 voix

Contre : 0 voix

Abstention : 0 voix

Ne prend pas part au vote : 0 voix

Fait à Montpellier, le 8 avril 2024

**Pour extrait conforme,
Monsieur le Maire**

Signé.

Michaël DELAFOSSE

Publiée le : 9 avril 2024

Liste des annexes transmises en Préfecture :

- Rapport PDME_2024_2026.pdf

Accusé de réception – Ministère de l'intérieur
034-213401722-20240326-264215-DE-1-1
Acte Certifié exécutoire
Envoi en Préfecture : 08/04/24
Réception en Préfecture : 08/04/24

Monsieur le Maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte et informe qu'il peut faire l'objet d'un recours gracieux dans un délai de deux mois adressé au Maire ou d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Montpellier dans un délai de deux mois à compter de sa publication ou notification.



PLAN DE MOBILITE EMPLOYEUR (PDME)

VILLE DE MONTPELLIER

MONTPELLIER MEDITERRANNEE METROPOLE

CCAS DE MONTPELLIER

2024-2026

POLE RESSOURCES HUMAINES

PÔLE MOYENS GENERAUX

PÔLE MOBILITES

DIRECTION DES RESSOURCES HUMAINES CCAS

SOMMAIRE

Partie 1 - Contexte

- A. Qu'est-ce qu'un Plan de Mobilité Employeur ?
- B. Pourquoi réviser le PDME de 2018 ?
- C. Gouvernance du projet
- D. Une cohérence avec les politiques publiques

Partie 2 – Diagnostic

- A. Méthodologie
- B. Résultats de l'enquête
- C. Cartographie.

Partie 3 - Plan d'action

- A. Transports en commun.
- B. Modes actifs.
- C. Voiture individuelle.
- D. Covoiturage.
- E. Télétravail.

Conclusion

Partie 1 - Contexte

1.1. Qu'est-ce qu'un Plan de Mobilité Employeur ?

1.1.1. Définition et construction

« Le Plan de Mobilité Employeur (PDME) tel que prévu au 9° de l'article L. 1214-2 du Code des transports, vise à optimiser et à augmenter l'efficacité des déplacements liés à l'activité de l'entreprise, en particulier ceux de son personnel, dans une perspective de diminution des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques et de réduction de la congestion des infrastructures et des moyens de transports.

Le plan de mobilité employeur évalue l'offre de transport existante et projetée, analyse les déplacements entre le domicile et le travail et les déplacements professionnels, comprend un programme d'actions adapté à la situation de l'établissement, un plan de financement et un calendrier de réalisation des actions, et précise les modalités de son suivi et de ses mises à jour. » (*Article L. 1214-8-2 du Code des transports*).

La démarche de PDME se construit en 4 grandes étapes :

- 1/ La préparation, pour définir un budget ainsi que les acteurs qui suivront la démarche.
- 2/ Le diagnostic, pour comprendre d'où viennent les agents, comment ils se déplacent aujourd'hui et quelles sont leurs attentes pour changer de mode de déplacement.
- 3/ Le plan d'action, pour favoriser les solutions alternatives à la voiture individuelle et inciter au report modal.
- 4/ La vie du PDME, avec la mise en œuvre du plan d'action, un suivi régulier et un bilan après 3 ans.

1.1.2. Réglementation

Dans le secteur privé, le sujet de l'amélioration de la mobilité des salariés est abordé dans le cadre des négociations annuelles obligatoires portant sur l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes et qualité de vie au travail (article L. 2242-17 du Code du travail). Ces négociations doivent être engagées par les entreprises de plus de 50 salariés sur un même site.

Dans la fonction publique territoriale, les modalités de déplacements entre le domicile et le travail font partie des domaines mentionnés à l'article L. 222-3 du Code général de la fonction publique, concernant les accords dans le cadre de l'exercice du droit syndical et du dialogue social.

Enfin, le Plan de Protection de l'Atmosphère de l'aire urbaine de Montpellier rend obligatoire l'élaboration d'un Plan de Mobilité Employeur ou Plan de Mobilité d'Etablissement Scolaire, pour les entreprises, administrations, collectivités de plus de 250 salariés/agents et établissements scolaires de plus de 250 élèves.

1.2. Pourquoi réviser le PDME de 2018 ?

1.2.1. Le PDME de 2018

La démarche de convergence et d'harmonisation des PDME de la Ville et de la Métropole a été concrétisée et formalisée dans une délibération prise par les assemblées délibérantes en 2018. Le PDME mis en place le 1er juin 2018 offre ainsi plusieurs solutions de déplacement aux agents dans le cadre des trajets domicile-travail :

- Le déplacement en transport en commun : prise en charge à 50% du montant de l'abonnement dans la limite de 96,36€/mois
- Le déplacement en vélo mécanique (classique ou pliable) : prêt gratuit d'un vélo cumulable avec la prise en charge de l'abonnement transport en commun
- Le déplacement en vélo à assistance électrique (VAE) : mise à disposition d'un VAE par la collectivité contre une participation financière de 18,06€/mois de l'agent
- L'indemnité kilométrique vélo (IKV): indemnité versée à l'agent qui utilise un vélo pour effectuer les trajets domicile-travail. L'IKV est fixée à 0,25€ par kilomètre parcouru à vélo entre le lieu de résidence et le lieu de travail de l'agent. Elle est plafonnée à 216.72€/an.
- Le déplacement en véhicule personnel / stationnement parking : les agents résidant à plus de 500m d'une station de tramway et à plus de 2km de leur lieu de travail peuvent bénéficier d'un accès aux parkings. Une participation financière est demandée à l'agent et est calculée en fonction des revenus nets annuels (10 à 35€).

1.2.2. L'évolution du contexte

La prise de conscience des effets du réchauffement climatique sur notre environnement s'accroît et oblige nos institutions à agir en faveur de la promotion des mobilités douces et alternatives. Par ailleurs, l'instabilité du contexte géopolitique international (crise sanitaire COVID, guerre en Ukraine...) crée une inflation énergétique majeure et des incertitudes sur la trajectoire de cette inflation. En réponse à ces changements contextuels d'ampleur, l'administration doit réviser en profondeur le PDME pour accélérer et accompagner la transition des modes de déplacements professionnels et des trajets domicile-travail des agents.

Pleinement consciente de ces enjeux et en conformité avec le projet de mandat de l'exécutif sur la stratégie Mobilités 2025 (gratuité des transports, ZFE, renforcement de l'offre de service du réseau TaM, promotion des mobilités douces...), la direction générale a inscrit le chantier de refonte de son PDME dans le projet d'administration.

Les collectivités souhaitant également développer une « politique Employeur » propre à la Ville et à la Métropole, les dispositifs qui seront mis en œuvre dans le cadre de ce projet alimenteront cette ambition.

1.3. Cadrage du projet

1.3.1. Gouvernance

Impulsé par l'exécutif et la direction générale, ce projet de révision du PDME des trois entités (Ville/3M/CCAS) résolument tourné vers les agents est piloté par le service Responsabilité Sociétale de l'Employeur (RSE) du Pôle Ressources Humaines (PRH).

Pour piloter ce projet de manière transversale et collaborative, le Pôle RH s'est appuyé sur :

- L'expérience du Pôle Moyens Généraux (PMG) qui assure la gestion administrative et financière des dispositifs du PDME pour la Ville et la Métropole.
- L'expertise et le conseil du Pôle Mobilités (PMo) qui déploie la politique métropolitaine des mobilités et accompagne les entreprises dans la mise en œuvre de leurs PDME.
- La Direction des Ressources Humaines du CCAS.

Pour associer tous les acteurs impliqués dans ce projet, des instances de gouvernance ont été mises en place afin d'assurer l'efficacité de la conduite du projet et organiser les processus de décision :

- **Le comité politique (DG/CAB)** : Maire-Président, Cabinet du Maire-Président, Elus délégués RH et Mobilités, Direction Générale, Directrice du Pôle RH
- **Le comité de pilotage (COPIL)** : Adjoint au Maire et Vice-Président délégués aux RH, Vice-Présidente déléguée aux mobilités actives, Directeur Général des Services, Directrice Générale Déléguée à la Performance et transformation de l'administration, Directrice du Pôle RH, Directrice du Pôle MG, Directeur du Pôle Mobilités
- **Le groupe projet ou comité technique de pilotage** : chef du service RSE (PRH), Directeur Délégué Mobilités internes (PMG), Directeur Délégué Pilotage des Services Généraux (PMG), Chef du service Moyens Opérationnels (PMG), Cheffe du service Conduite des Stratégies de Mobilité – Directrice Adjointe (PMo), Chargé de mission Plan de Déplacement Mobilité auprès des Entreprises (PMo), Directrice des RH du CCAS
- **Les comités techniques thématiques (COTECH)** :
 - Diagnostic
 - Vélo
 - Stationnement/parking
 - Nouvelles organisations de travail
 - Forfait de Mobilité Durable
 - Déplacements professionnels
 - Mise en œuvre du PDME
 - Evaluation du PDME
- **Les acteurs ressources internes** : Coordinateur Mission Vélo du PMo, services du PRH, services du PMG, Pôle PISE, Communication Interne, PND, PJ2A, PSFI...
- **Les acteurs ressources externes** : Fédération française des Usagers de la Bicyclette, TAM...

1.3.2. Méthodologie et planification du projet

Étapes Clés	Description	Calendrier
Phase 1 : Cadrage du projet	<ul style="list-style-type: none"> - Définition des enjeux du projet - Identification des acteurs et des instances de gouvernance - Construction de la méthodologie - Planification 	Mars 2023
Phase 2 : Diagnostic	<ul style="list-style-type: none"> - Etude des dispositifs du PDME 2018 - Cartographie - Enquête auprès des agents - Evaluation financière 	Avril à juin 2023
	Présentation du diagnostic COPIL / Organisations syndicales	Septembre 2023
Phase 3 : Construction des propositions	Construction des propositions en réunions de travail des COTECH Thématiques	Mai à septembre 2023

Phase 4 : Validations	Présentation pour validation des propositions au COPIL	Octobre 2023
	Présentation du PDME actualisé pour avis aux CST	Ville : 28 novembre 2023 3M : 23 novembre 2023
	Vote de la délibération fixant le PDME par les assemblées délibérantes	CM : 12 décembre 2023 C3M : 5 décembre 2023
Phase 5 : mise en œuvre / évaluation	Mise en œuvre du PDME révisé	1^{er} janvier 2024
	Organisation d'un COTECH Evaluation PDME tous les 6 mois à compter de la date de mise en œuvre	1^{er} et 2^{ème} semestre 2024
	Organisation d'un COPIL annuel pour présenter le bilan des dispositifs mis en œuvre dans le PDME et corriger/réorienter si nécessaire	2^{ème} semestre 2024 pour la première année puis fin du 1^{er} semestre à compter de 2025

1.4. Une cohérence avec les politiques publiques

Il est important de construire un Plan de Mobilité Employeur en fonction de l'offre de mobilité disponible sur le territoire. En effet, l'offre de mobilité sera différente d'un territoire à un autre.

La particularité de ce PDME Ville/Métropole/CCAS de Montpellier est que Montpellier Méditerranée Métropole est Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) sur son territoire. La Métropole est compétente pour l'organisation des services réguliers de transport public et des services relatifs aux mobilités actives ou partagées.

1.4.1. La gratuité des transports

Depuis le 21 décembre 2023, Montpellier Méditerranée Métropole est devenue la première métropole française à mettre en œuvre la gratuité des transports pour tous ses habitants. C'est également le plus grand réseau urbain d'Europe gratuit.

Cette gratuité est effective sur le réseau de Transport de l'agglomération de Montpellier (TaM) et à destination de tous les résidents de la Métropole.

La gratuité des transports a été mise en œuvre en 3 étapes :

Septembre 2020 : Gratuité des transports pour tous les résidents le week-end.

Septembre 2021 : Gratuité des transports toute l'année pour les jeunes de moins de 18 ans et les seniors de plus de 65 ans.

La gratuité des transports est une mesure qui s'appuie sur 4 grands principes :

- Mettre en œuvre la transition écologique et solidaire ;
- Renforcer le pouvoir d'achat des familles ;
- Soutenir le commerce de proximité ;
- Mieux redistribuer l'impôt des montpelliérains ;

Cette mesure permettra aussi d'agir sur la qualité de l'air et la congestion automobile.

La gratuité des transports aura donc un impact fort sur les déplacements domicile-travail et professionnels des agents.



1.4.2. La stratégie mobilité 2025

La stratégie mobilité 2025 est un ensemble de mesures dans le cadre de la transition écologique et solidaire engagée par la Métropole de Montpellier. Cette stratégie comprend un plan de 150 millions d’euros en faveur des modes actifs avec notamment la création des « vélolignes montpelliéraines » qui regrouperont 230km de pistes cyclables sécurisées et de qualité. Différentes aides à l’achat (VAE neuf de 500€, VAE d’occasion ou kit d’électrification de 200€, vélo cargo/triporteur pour les professionnels de 1000€, VAE adapté pour les personnes en situation de handicap de 500€).

Sur la partie transports en commun, en complément de la gratuité des transports, la stratégie mobilité 2025 prévoit un investissement d’environ 1 milliard d’euros avec :

- La mise en service de la L5 de tramway ;
- L’extension de la L1 de tramway vers la Gare Sud de France et le quartier Cambacérès ;
- A terme, 5 lignes de Bustram (bus à haut niveau de service) ;
- La construction d’un nouveau dépôt pour les transports en commun ;

En 2025, 83% de la population métropolitaine et 98% de la population montpelliéraine seront couvertes par le réseau de transport en commun.^[Pj1]

1.4.3. Le covoiturage sur le territoire

Depuis 2020 la Métropole a lancé un dispositif de covoiturage en partenariat avec Klaxit. Dans le cadre de ce dispositif, le conducteur est rémunéré, le trajet est gratuit pour le passager et une garantie retour a été mise en place, pour rassurer un passager qui verrait son covoiturage annulé par le conducteur, sans possibilité de trouver un autre trajet.

Ce dispositif rencontre un fort succès avec plus de 30 000 inscrits et 40 000 trajets mensuels (mars 2023). Plus de 60 grands employeurs du territoire ont été accompagnés et participent à ce dispositif de déploiement du covoiturage.

Ces chiffres font de la Métropole de Montpellier, le second territoire français en nombre de trajets réalisés et le premier concernant les grands employeurs accompagnés.

Ce dispositif présente donc une réelle solution pour les agents qui résident à une distance trop importante de leur lieu de travail pour utiliser le vélo ou non desservi par les transports en commun.

1.4.4. La Zone à Faibles Emissions

Une zone à faibles émissions (ZFE) est un périmètre dans lequel la **circulation des véhicules les plus polluants est limitée ou interdite. Il s'agit d'un dispositif national**, créé par la loi d'Orientation des Mobilités (LOM) en 2019. Le but des ZFE est d'agir sur les rejets de polluants atmosphériques lié au trafic routier pour améliorer la qualité de l'air dans les aires urbaines. La pollution atmosphérique aux Particules Fines (PM) ainsi qu'aux Oxydes d'Azote (NOx) serait responsable de près de 50 000 décès prématurés en France chaque année.

La Métropole de Montpellier a fait le choix de déployer sa ZFE en 2 phases :


















































Phase 1 à Du 1^{er} juillet 2020 au 30 juin 2026, avec un périmètre concernant 11 communes.

Phase 2 à A partir du 1^{er} juillet 2026, périmètre étendu à tout le territoire.

Concernant l'interdiction de circuler aux automobiles, La Métropole a choisi de suivre le calendrier imposé par la loi LOM de 2019 de transition énergétique pour la croissance verte. C'est-à-dire que les automobiles Crit'Air 5 et non classées seront interdites au 1er janvier 2023, les automobiles Crit'Air 4 seront interdites au 1er janvier 2024 et les automobiles Crit'Air 3 seront interdites au 1er janvier 2025.

Ces restrictions progressives seront également importantes à prendre en compte dans l'évolution de ce PDME.

VÉHICULES AUTORISÉS

VÉHICULES	AU 1 ^{er} JANVIER 2023	AU 1 ^{er} JANVIER 2024	AU 1 ^{er} JANVIER 2025	PERSPECTIVE AU 1 ^{er} JUILLET 2026
	Périmètre ZFE initial - 1 ^{ère} phase <i>Castelnau-Le-Lez, Clapiers, Grabels, Jacou, Juvignac, Lattes, Le Crès, Montpellier, Pérols, Saint-Jean-de-Védas, Villeneuve-lès-Maguelone</i>			Périmètre ZFE 2 ^e phase <i>Étendu à toute la métropole</i>
VOITURE PARTICULIÈRE 	    	   	  	  
VÉHICULE UTILITAIRE LÉGER 	    	   	  	  
POIDS LOURDS + TRANSPORT EN COMMUN DE PERSONNE  	    	   	  	  

Calendrier de déploiement de la ZFE de Montpellier

Partie 2 – Diagnostic

Le diagnostic est une étape primordiale d'un PDME. Il est composé de 2 grandes étapes complémentaires.

La cartographie, qui permet de faire un état des lieux de la desserte actuelle et future des sites de travail étudiés, de savoir d'où viennent les agents, de faire apparaître les solutions de mobilités alternatives à la voiture individuelle et donc de pouvoir quantifier un potentiel report modal.

L'enquête, qui permet de comprendre comment se déplacent les agents et quelles sont leurs attentes pour changer de mode de déplacement.

L'analyse de ces données quantitatives et qualitatives, permettra de proposer le plan d'action le plus pertinent possible.

2.1. Méthodologie.

2.1.1. Méthodologie de l'enquête

Pour l'enquête, il a été fait le choix de construire un questionnaire en ligne avec un temps de réponse entre 5 et 7 minutes, pour obtenir un maximum de retours, et donc obtenir une meilleure représentativité. Le questionnaire était totalement anonyme.

Le questionnaire a été divisé en 3 grandes parties avec, une première partie pour mieux connaître le répondant (sexe, âge, service...), une seconde partie spécifique aux déplacements domicile-travail et enfin une dernière partie concernant les déplacements professionnels.

De plus, il a été retenu de construire le questionnaire avec un maximum de questions fermées. Seule une question, concernant les attentes du répondant pour effectuer un changement de mode de transport, était totalement ouverte. Ce choix a été fait pour simplifier le traitement des réponses, car le questionnaire a été diffusé auprès de 7000 agents.

Pour toucher un maximum d'agent, le questionnaire a été diffusé via 2 canaux de communication début juin 2023. Le premier étant un mail du service de la communication interne dans lequel les agents pouvaient accéder à un lien pour répondre au questionnaire. Néanmoins, tous les agents ne disposent pas d'un accès à leur boîte mail. Le questionnaire a donc été diffusé via la lettre « En commun » jointe au bulletin de salaire du mois de mai (reçu début juin). Un QR code permettait de pouvoir répondre au questionnaire avec son smartphone. Les agents ont pu répondre pendant 2 semaines.

2.1.2. Méthodologie de la cartographie

La cartographie consiste à faire apparaître la desserte des différents sites étudiés et le potentiel des solutions de mobilités alternatives pour les agents, en fonction de leur lieu de travail.

La première étape a donc été la géolocalisation de l'adresse du domicile des agents, de manière pseudonymisée (respect du RGPD).

La Ville, la Métropole et le CCAS de Montpellier comptent plus 500 sites différents de toute taille. Un choix de 11 secteurs, comprenant chacun plusieurs sites proches a donc été fait en fonction de leur emplacement géographique et du nombre d'agents travaillant sur le secteur. Ils représentent environ 3 000 agents.

Secteur	Adresse site principal	Site de travail	Nombre d'agents
Garosud	3490 Av. Etienne Méhul 34070 Montpellier	Centre Technique Garosud	329
		Ecolothèque	
		Gymnase Batteux	
Hôtel de Ville	Place Georges Frêche 340000 MONTPELLIER	Hôtel de ville	884
		Crèche Cambon	
		Poste Police Municipale Moulares	
Hôtel de Métropole	Place Zeus 34000 MONTPELLIER	Hôtel de Métropole	692
		Piscine Olympique Antigone	
		Médiathèque Emile ZOLA	
		Halte Garderie Antigone	
		Les échelles de la ville	
		Groupe Scolaire Periklès Aristote	
Pagezy	Place Francis Ponge 34000 MONTPELLIER	Espace Pagezy	264
		Crèche Antigone	
		Musée Fabre	
		Pavillon Populaire	
Port Marianne	Place Thermidor 34000 MONTPELLIER	Belem	279
		Etoile de Richter	

		Siège du CCAS	
Maison de la démocratie	16 Rue de la République 34000 Montpellier	Maison de la démocratie	
		Bureau des aires piétonnes	
Parc du Lunaret	50 Av. Agropolis 34090 Montpellier	Parc du Lunaret	146
		Stade Bougnol	
		Groupe Scolaire Ferry Teresa	
		Crèche Agropolis	
POLE PLAINE OUEST	Les 4 Chemins 34 690 Fabrègues		65
POLE VALLEE DU LEZ	485 avenue des Compagnons Castelnau le Lez		57
POLE CADOULE BERANGE	Rue de la Garenne Vendargues		51
POLE PIEMONTS ET GARRIGUES	4 rue du Four à Chaux St Georges D'orques		46

7 Secteurs se trouvent sur la ville de Montpellier auxquels s'ajoutent 4 pôles territoriaux. Parmi ces 11 secteurs, les secteurs Hôtel de Ville, Hôtel de Métropole, Pagezy et Port Marianne, sont ceux où les problématiques de stationnement sont les plus importantes.

La cartographie réalisée est composée de plusieurs rendus :

Rendu 1 :

- 1 carte des 7 000 agents à l'échelle de l'aire urbaine de Montpellier élargie.

Rendu 2 :

- 1 carte des sites étudiés avec des zones tampons de 1,5km (15 minutes de marche à pied), 3km (distance moyenne des déplacements à vélo en France), 5km (25 minutes de vélo, temps moyen d'un déplacement domicile-travail en France) et 7km (25 minutes en VAE, temps moyen d'un déplacement domicile-travail en France) autour des sites. Des zones tampons de 500m (distance acceptée pour rejoindre un arrêt de tramway à pied) autour des arrêts de tramway et 300m (distance acceptée pour rejoindre un arrêt de bus à pied) autour des arrêts de bus ;

- 1 carte des sites étudiés avec des poches de covoiturage définies et des zones tampons de 1km (pour le rabattement marche à pied), 5km (pour le rabattement vélo/VAE) et 10km (pour le rabattement voiture) autour des gares TER ;
- 1 fichier de synthèse permettant de quantifier les agents potentiellement intéressés par ces solutions alternatives à la voiture individuelle.

Rendu 3 :

- 1 carte des sites étudiés avec une zone tampon de 2km autour des sites et une zone tampon de 500m autour des arrêts de tramway. Ceci correspond aux conditions d'accès pour une place de stationnement du PDME actuel ;
- 1 fichier de synthèse permettant de quantifier les agents éligibles à une place de stationnement.

Rendu 4 :

- 1 carte des sites étudiés avec des zones tampons de 1,5km (15 minutes de marche à pied), 3km (distance moyenne des déplacements à vélo en France), 5km (25 minutes de vélo, temps moyen d'un déplacement domicile-travail en France) et 7km (25 minutes en VAE, temps moyen d'un déplacement domicile-travail en France) autour des sites. Des zones tampons de 700m et 500m autour des arrêts de tramway et bus des lignes qui desservent directement le site. Des zones tampons de 500m (distance acceptée pour rejoindre un arrêt de tramway à pied) autour des arrêts de tramway des autres lignes et 300m (distance acceptée pour rejoindre un arrêt de bus à pied) autour des arrêts de bus des autres lignes ;
- 1 carte des sites étudiés avec des poches de covoiturage définies et des zones tampons de 1km (pour le rabattement marche à pied), 5km (pour le rabattement vélo/VAE) et 10km (pour le rabattement voiture) autour des gares TER ;
- 1 fichier de synthèse permettant de quantifier les agents potentiellement intéressés par ces solutions alternatives à la voiture individuelle et ceux éligibles en cas de changement des conditions d'accès au stationnement.

2.2. Résultats de l'enquête.

INTRO

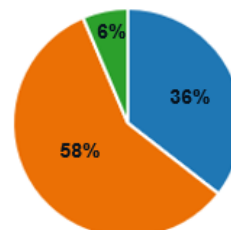
2.2.1. Profil des répondants

1190 agents ont répondu au questionnaire, soit environ 17% des effectifs.

Répartition des effectifs globaux

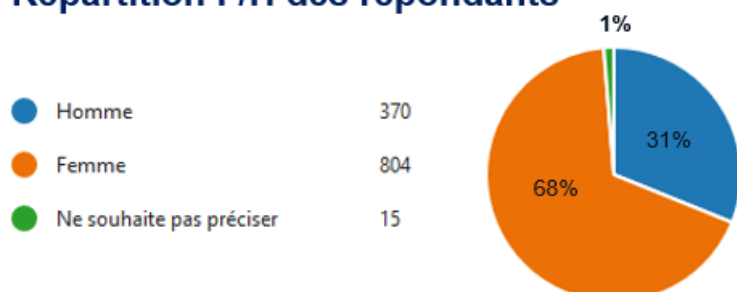


Répartition des répondants selon employeur



La Ville est le plus gros employeur des 3 entités avec plus de la moitié de l'effectif global, hors 58% des répondants sont des agents de Montpellier Méditerranée Métropole, la Métropole est donc surreprésentée alors que la Ville est sous-représentée.

Répartition F/H des répondants



Répartition F/H des effectifs

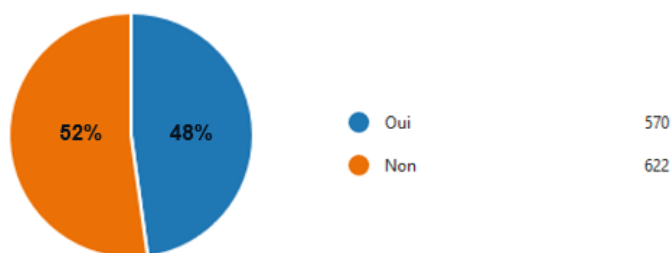
	%Femmes	%Hommes
Ville/3M	58%	42%
CCAS	78%	22%
GLOBAL	60%	40%

68% des répondants sont des femmes alors que la part des femmes dans l'effectif global est de 60%. Il y a donc une légère sur représentativité des femmes.

FRÉQUENCE DES DÉPLACEMENTS ET TÉLÉTRAVAIL



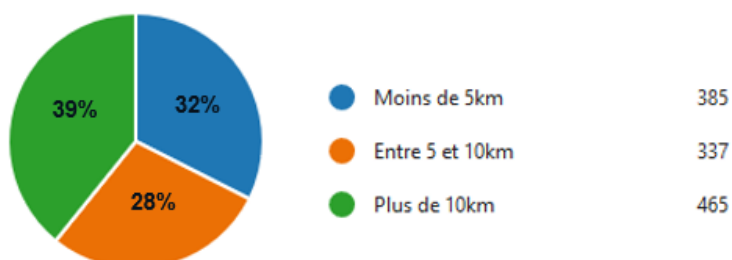
PRATIQUE DU TÉLÉTRAVAIL



Plus de la moitié des répondants, se rend sur son lieu de travail tous les jours. Plus de la moitié des répondant ne télétravaille pas, et dans 80% des cas, c'est parce que le métier ne le permet pas.

2.2.2. Des agents proches de leur lieu de travail, le VAE comme solution ?

Distance entre domicile et lieu de travail

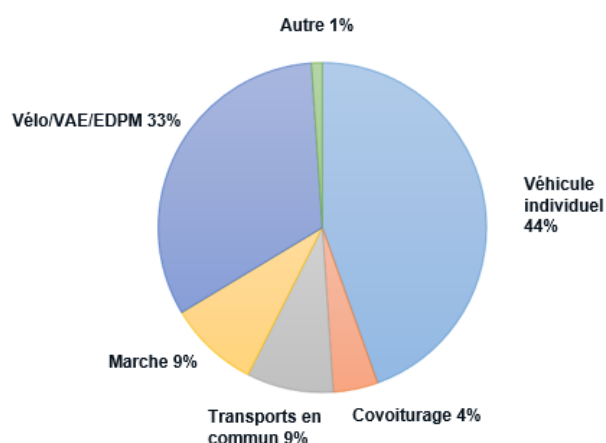


Lieu de résidence

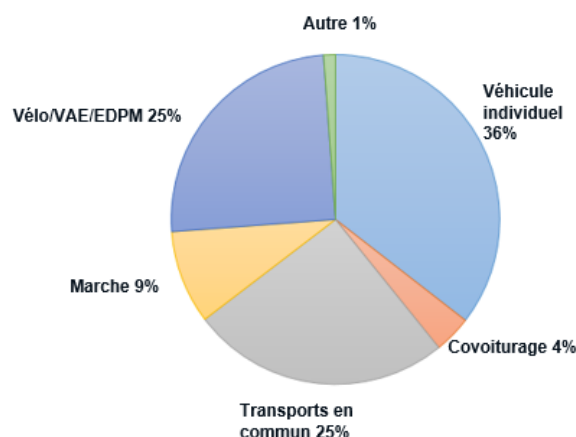


50% des agents déclarent habiter sur la ville de Montpellier (vs 47% selon la base de donnée RH utilisée pour réaliser les cartographies), 70% des agents déclarent travailler principalement sur la ville de Montpellier, enfin plus de 60% des agents font moins de 10km pour se rendre sur leur lieu de travail.

Parts modales déplacements monomodaux



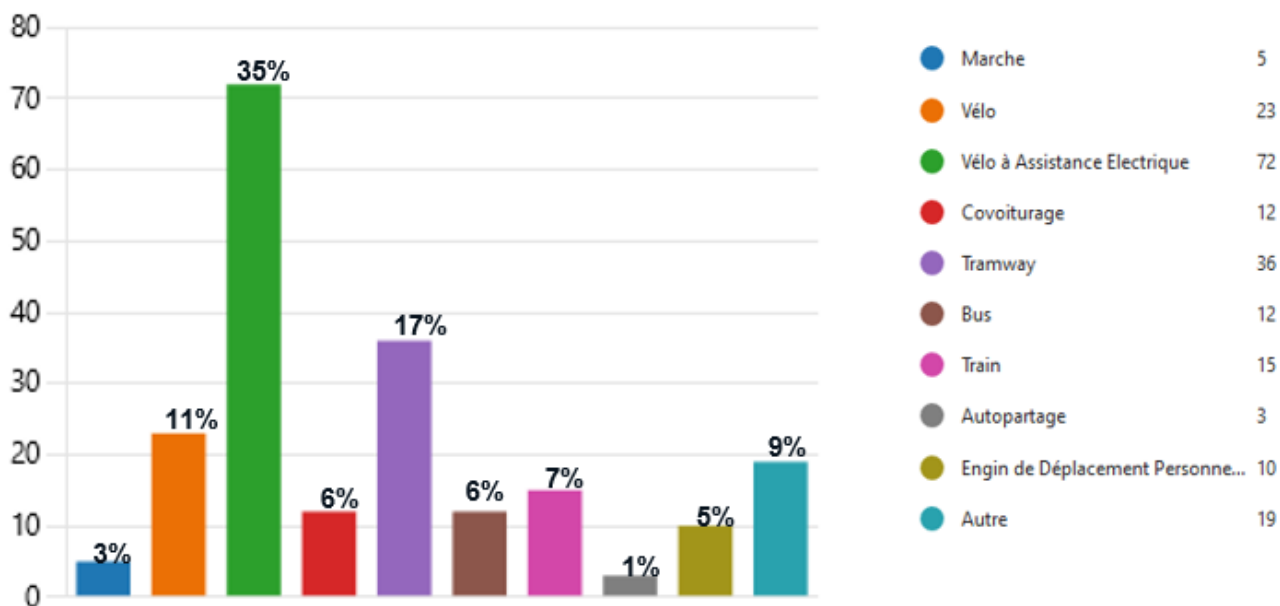
Parts modales déplacements monomodaux et intermodaux



Le déplacement monomodal en voiture reste le moyen privilégié avec 44% de part modale. Le VELO/VAE vient en 2^{ème} position à 31% (2% EDPM).

Pour les déplacements intermodaux, part de la voiture individuelle baisse au profit des transports en commun.

Changement de mode de transport



Près de 80% des usagers de voiture individuelle, n'envisagent pas de changer de mode de déplacement, 70% de ces agents résident à plus de 10km de leur lieu de travail et 60% résident sur le territoire métropolitain.

17% (207 agents dont 40% sont des conducteurs) des agents envisagent de changer de mode de déplacement.

Les répondants sont prêts à changer de modes de déplacements en privilégiant, le vélo à 44% (vs 30% conducteurs) : VAE (35%) et Vélo mécanique (11%) et le réseau TaM à 23% (vs 27% conducteurs) : Tram (17%) et Bus (6%).

Les agents ont été questionnés sur leurs attentes pour effectuer un changement de mode de transport (seule question ouverte du questionnaire)

Vélo/VAE :

1. L'aspect financier revient le plus souvent (avances pour percevoir les aides). A noter que 10 agents (sur 72) ont explicitement demandé l'accès à une location ou un prêt de VAE ;
2. L'infrastructure cyclable ;
3. Le stationnement sécurisé.

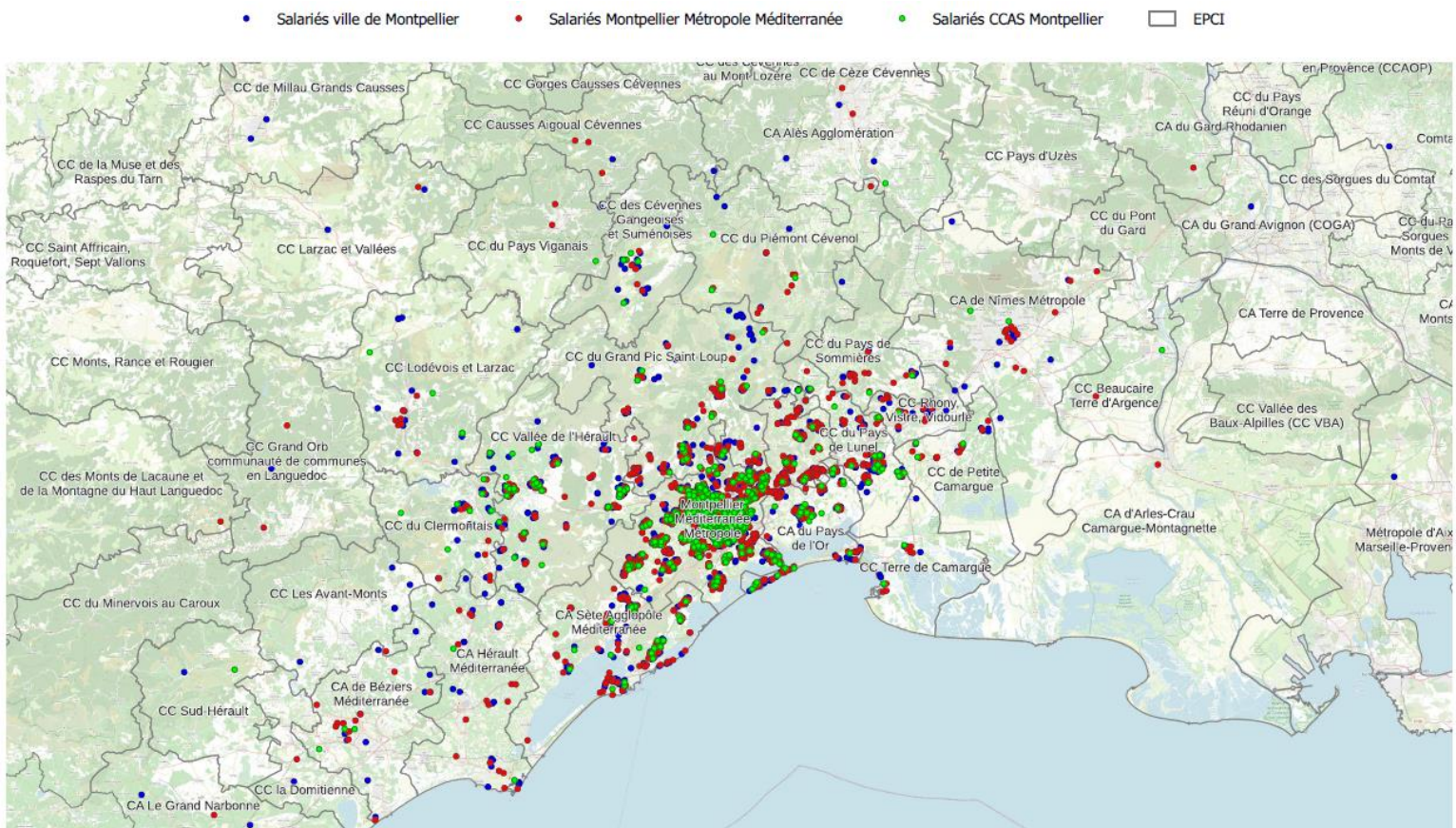
Transport en commun :

1. L'amélioration de l'offre (fréquence, desserte...) ;
2. Gratuité des transports.

Le frein actuel est la difficulté à trouver des collègues pour covoiturer.

2.3. Cartographie.

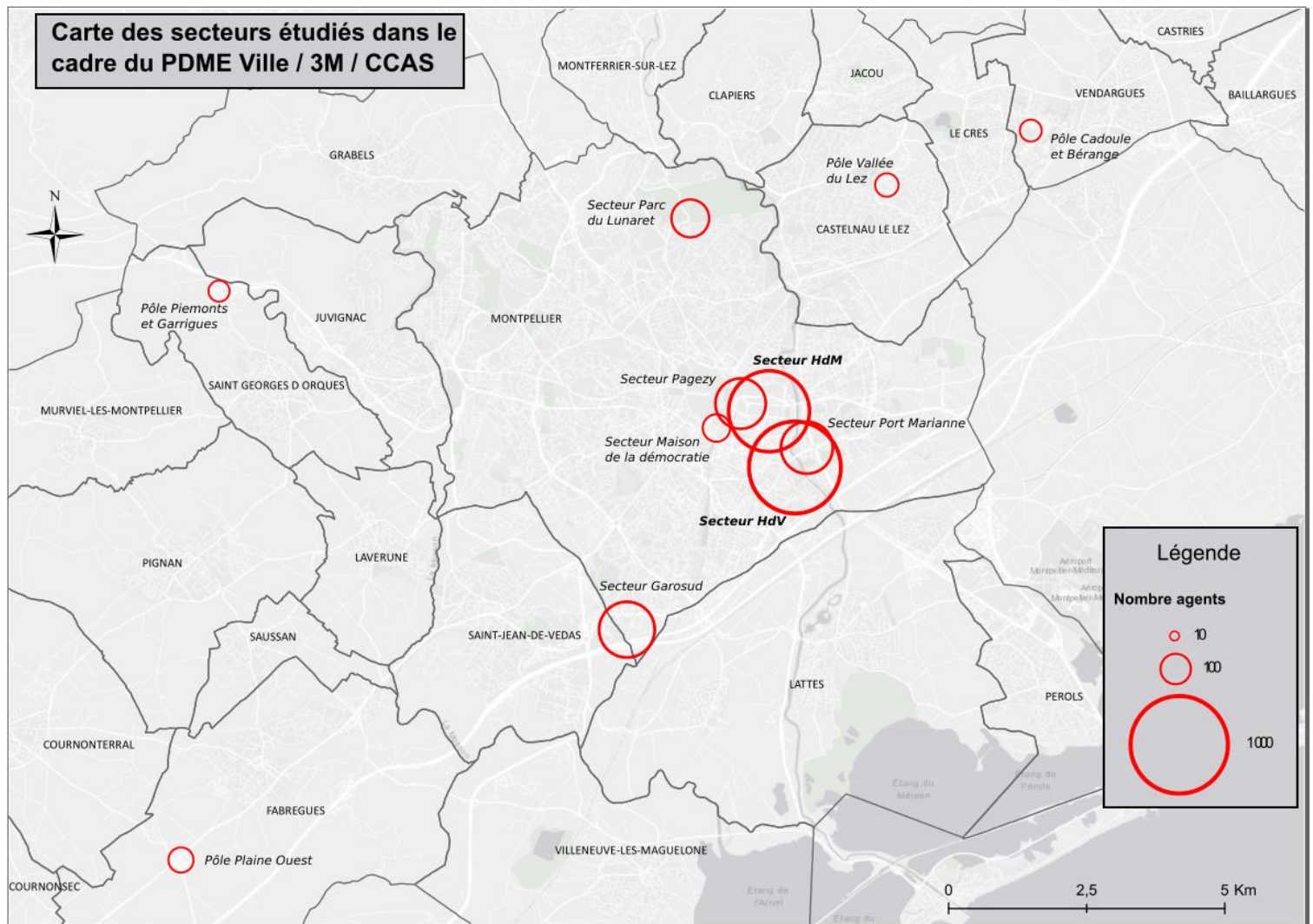
Carte de la répartition des agents de la Ville, Métropole et CCAS de Montpellier



La cartographie confirme les réponses de l'enquête avec 47% des agents qui habitent sur la ville de Montpellier, 75% des agents qui habitent sur le territoire de la métropole. 25% des agents résident donc hors métropole.

25% des agents ne pourront donc pas bénéficier de la mise en place de la gratuité des transports à partir du 21 décembre 2023. Néanmoins, ils pourront bénéficier du forfait mobilités durables, qui ne sera pas applicable aux agents métropolitains suite à la mise en place de la gratuité des transports (décret n° 2020-1547 du 9 décembre 2020 relatif au versement du « forfait mobilités durables » dans la fonction publique territoriale). [P12]

Carte des secteurs étudiés



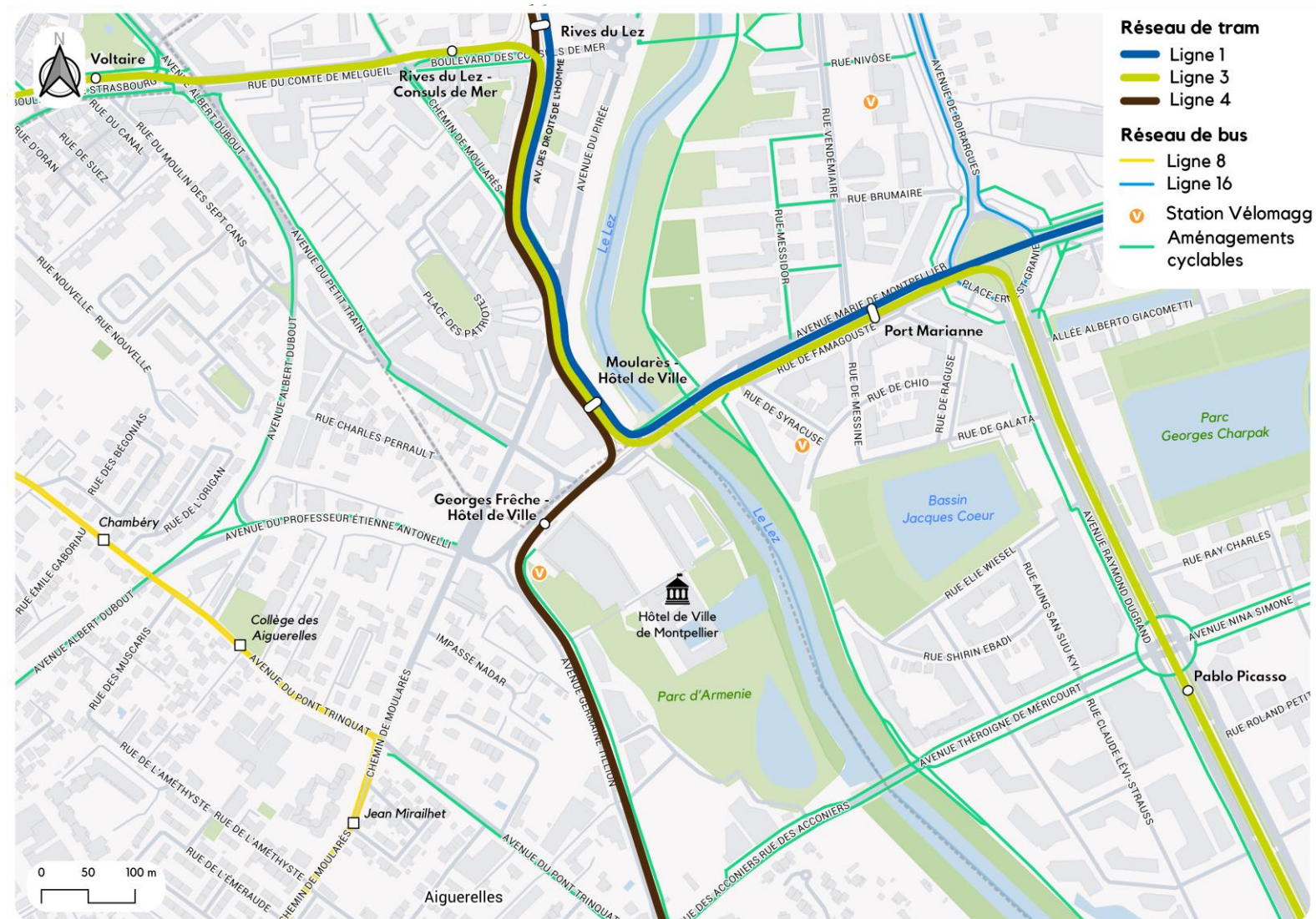
Cette carte fait apparaître les secteurs étudiés et le nombre d'agents travaillant sur ce secteur. Les principaux sites sont géographiquement proches, ceci laisse à penser qu'ils partageront des problématiques et opportunités communes, comme le stationnement ou l'accessibilité en transport en commun. Toujours sur la ville de Montpellier, on retrouve le secteur de Garosud au sud et le secteur Parc du Lunaret au nord.

Pour les pôles territoriaux, le pôle Vallée du Lez se situe sur la première couronne de la périphérie à l'est de Montpellier. Le pôle Cadoule et Bérange se situe plus à l'est. Le pôle Piémonts et Garrigues se situe au nord-ouest. Enfin le pôle Plaine ouest se situe lui au sud-ouest de la Métropole.

Ces différents sites permettent une bonne représentation géographique du territoire métropolitain.

2.3.1. Focus secteur Hôtel de Ville

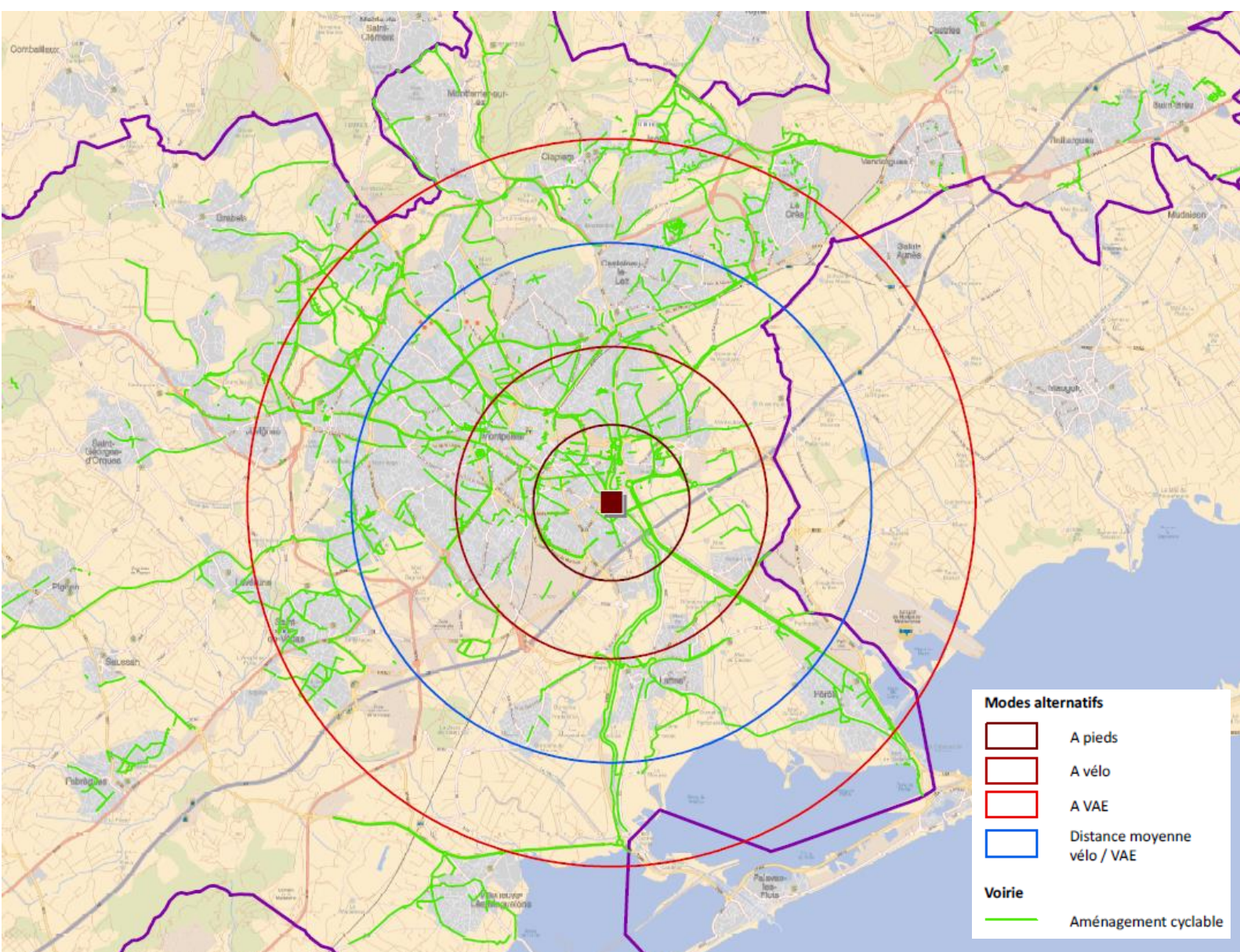
Carte de situation de l'Hôtel de Ville



Le secteur de l'Hôtel de Ville, représentant près de 900 agents, est desservi par les lignes 1, 3 et 4 de tramway et les lignes de bus 8 et 16.

Concernant le vélo, le secteur est desservi par différentes pistes cyclables. A terme, les vélolignes A (Juvignac <> Castelnau-le-Lez) et 5 (Montpellier Quai Laurens <> Montpellier Tournezy) renforceront l'offre en infrastructure au sein du quartier de l'Hôtel de Ville.

Carte du potentiel report modal vers les modes actifs

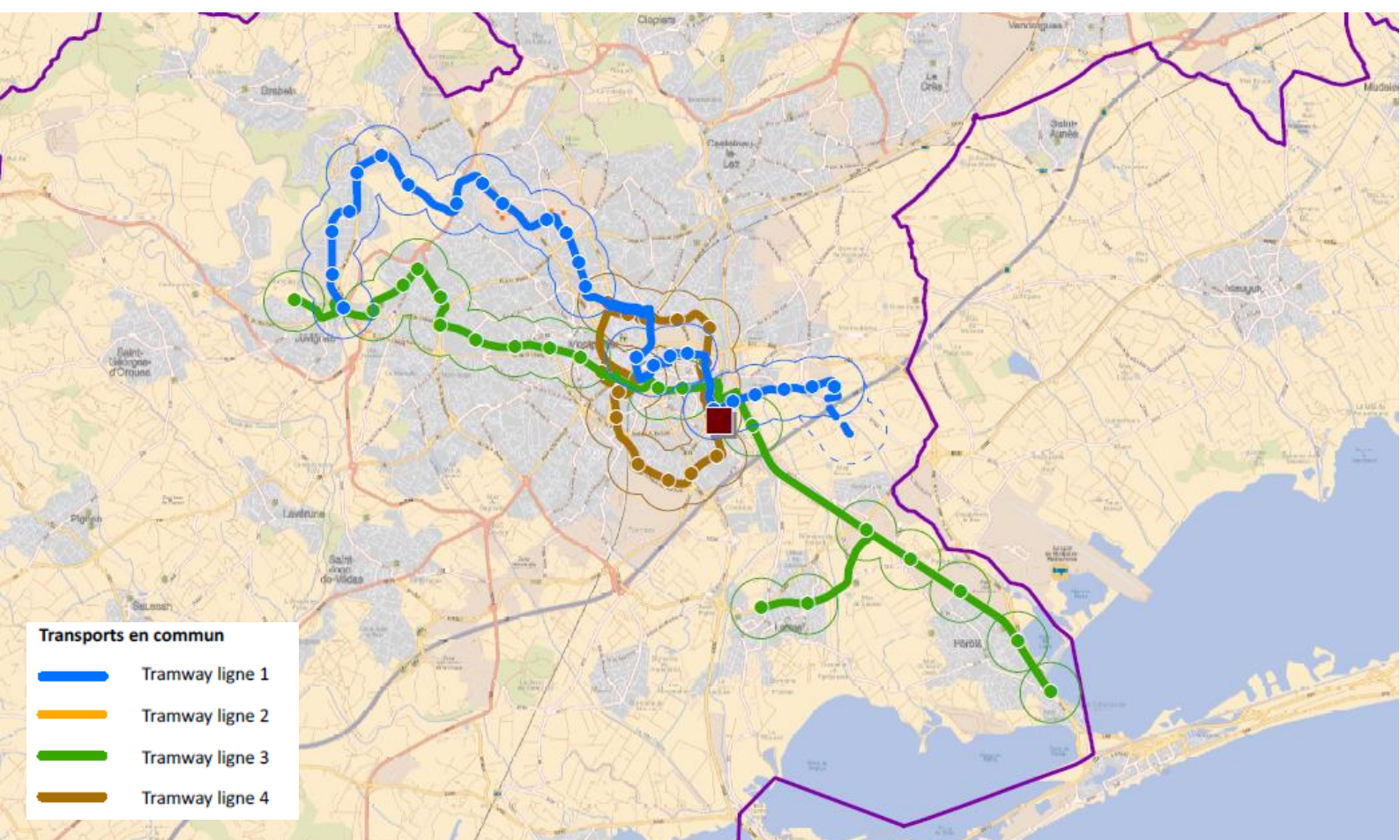


Pour des questions de confidentialité, les points représentant le lieu de résidence des agents à l'intérieur des différentes zones tampons, ont été retirés sur les cartes présentées.

Le potentiel de report modal est calculé en prenant en compte une distance selon le mode de déplacement avec, des zones tampons de 1,5km (15 minutes de marche à pied), 3km (distance moyenne des déplacements à vélo en France), 5km (25 minutes de vélo, temps moyen d'un déplacement domicile-travail en France) et 7km (25 minutes en VAE, temps moyen d'un déplacement domicile-travail en France) autour du site.

Le potentiel vélo/VAE du secteur, est très intéressant puisque 31% des agents habitent à moins de 3km (environ 15-20 minutes de vélo) et 59% des agents habitent à moins de 7km, soit (environ 25 minutes en VAE) du secteur Hôtel de Ville.

Carte du potentiel report modal vers les transports en commun



Le potentiel de report modal est calculé en prenant en compte une distance selon le mode de déplacement avec, des zones tampons de 500m (distance acceptée pour rejoindre un arrêt de tramway à pied) autour des arrêts de tramway et 300m (distance acceptée pour rejoindre un arrêt de bus à pied) autour des arrêts de bus

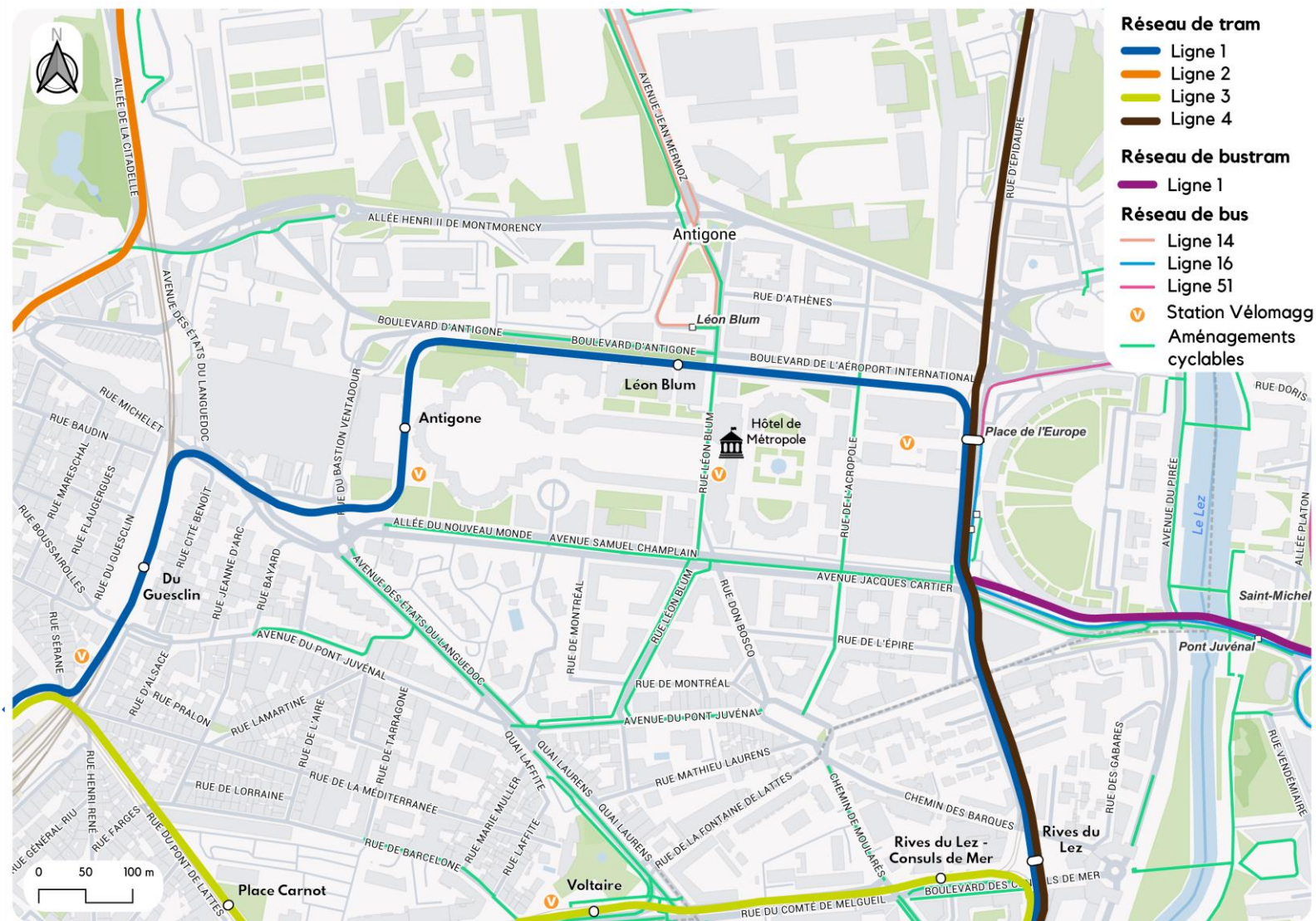
315 agents, soit 36%, résident à moins de 500m (5 minutes à pied) d'un arrêt d'une ligne de tramway desservant directement (moins de 500m) le secteur Hôtel de Ville. On peut donc considérer que ces agents sont la cible pour l'usage des transports en commun.

135 agents ont déjà un abonnement aux transports en commun. Il y a donc un bon potentiel pour le report modal vers les transports en commun sur ce secteur.

Enfin, 31% des agents du secteur ont accès à une place de stationnement. Parmi eux, 25% résident à moins de 2km du secteur ou à moins de 500m d'un arrêt de tram. Un enjeu important sera d'accompagner ces agents vers une solution de mobilité alternative si possible. [p3]

2.3.2. Focus secteur Hôtel de Métropole

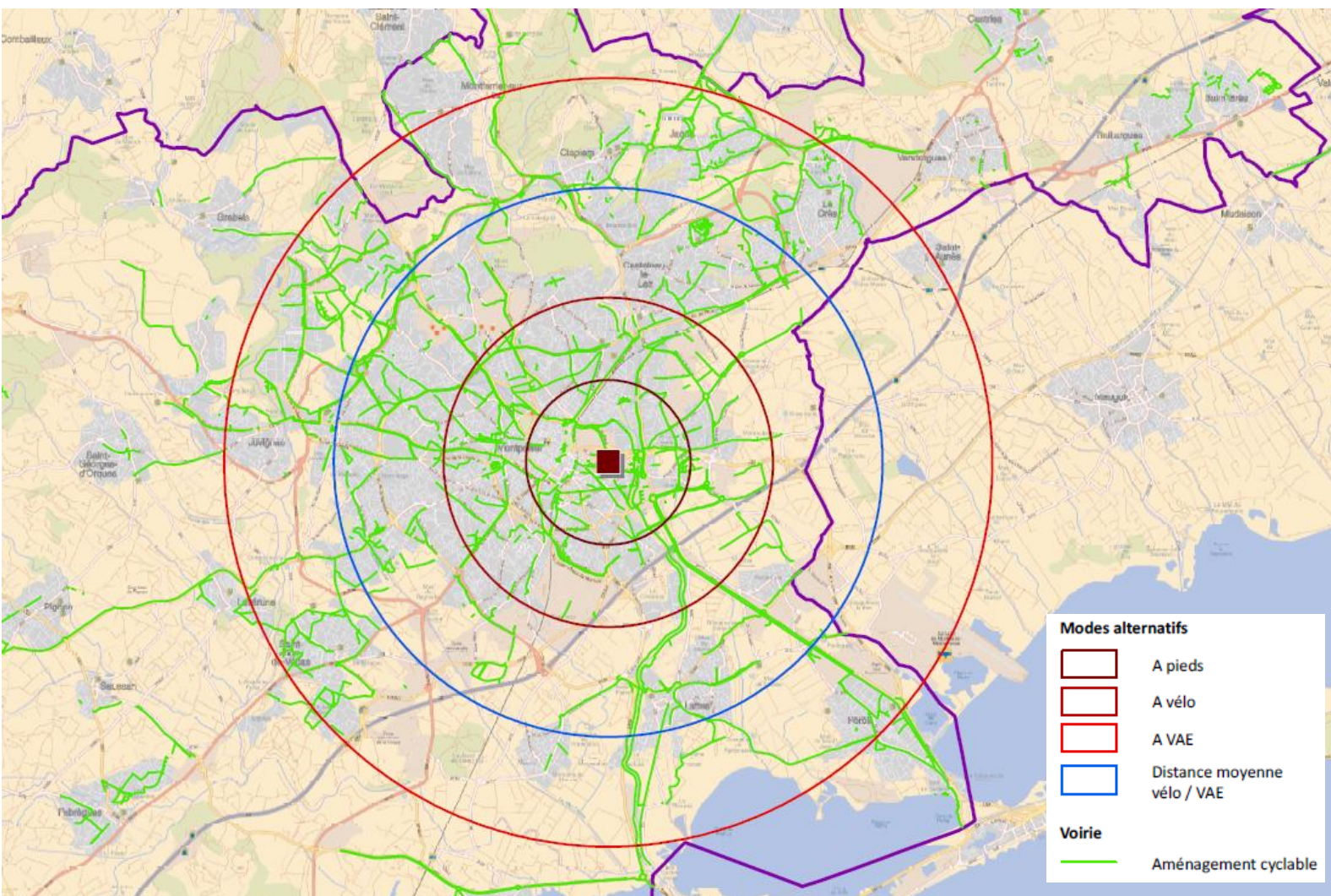
Carte de situation de l'Hôtel de Métropole



Le secteur de l'Hôtel de Métropole, représentant près de 700 agents, est desservi par les lignes 1, 3 et 4 de tramway et les lignes de bus 14, 16 et 51.

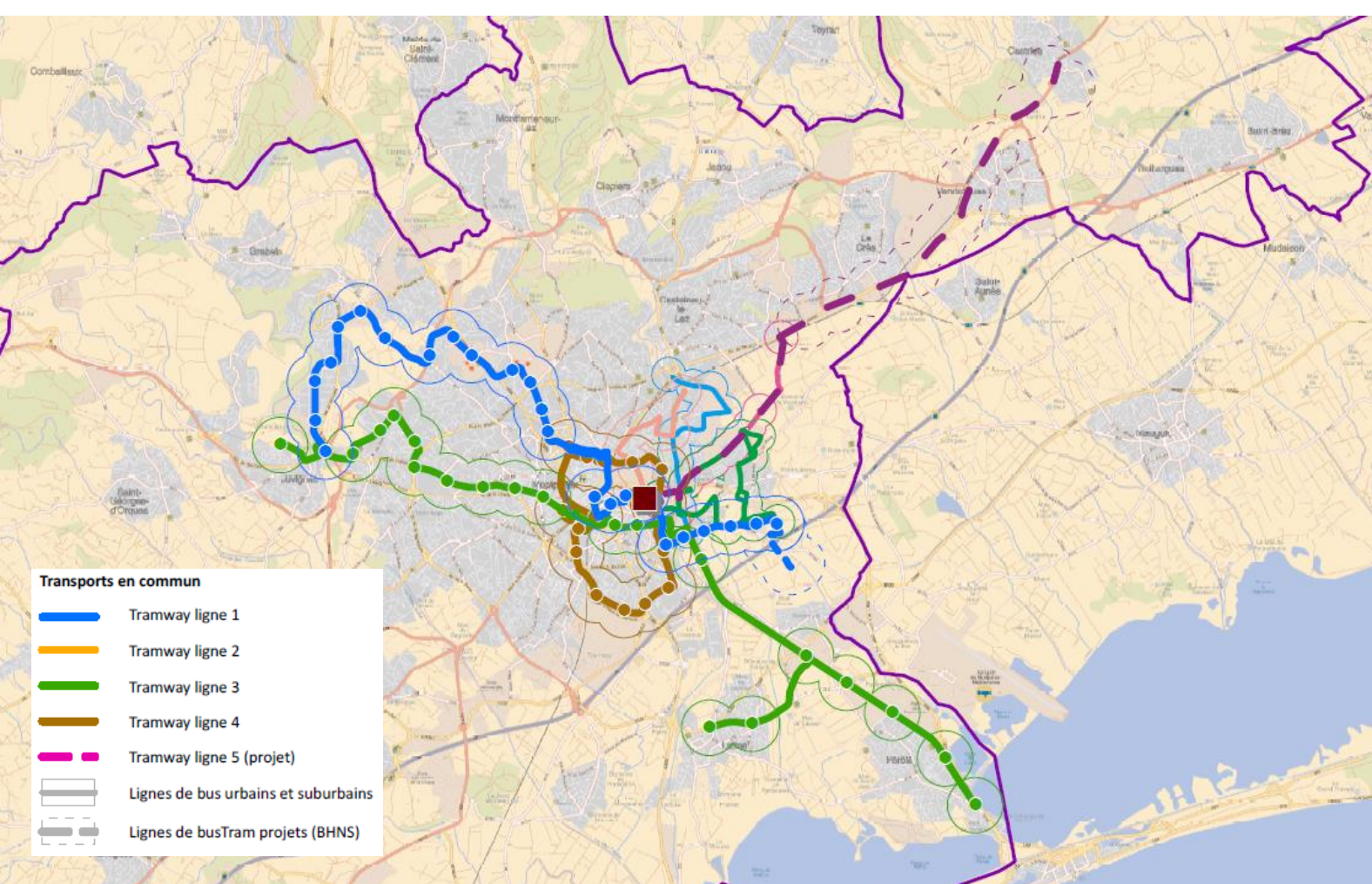
Concernant le vélo, le secteur est desservi par différentes pistes cyclables. A terme, la Véloligne 4 (Montpellier Antigone <> Lattes Agau) et l'Anneau vélo (anneau autour du centre historique) renforceront l'offre en infrastructure au sein du quartier de la Métropole.

Carte du potentiel report modal vers les modes actifs



Le potentiel vélo/VAE est très intéressant puisque 36% des agents habitent à moins de 3km (environ 15-20 minutes de vélo) et 64% des agents habitent à moins de 7km, soit (environ 25 minutes en VAE) du secteur Hôtel de Métropole. Ces potentiels sont légèrement plus important que pour le secteur Hôtel de Ville.

Carte du potentiel report modal vers les transports en commun



273 agents, soit 39%, résident à moins de 500m (5 minutes à pied) d'un arrêt d'une ligne de tramway desservant directement (moins de 500m) le secteur Hôtel de Ville. On peut donc considérer que ces agents sont la cible pour l'usage des transports en commun.

63 agents ont déjà un abonnement aux transports en commun. Il y a donc un bon potentiel pour le report modal vers les transports en commun sur ce secteur.

Enfin, 27% des agents du secteur ont accès à une place de stationnement. Parmi eux, 20% résident à moins de 2km du secteur ou à moins de 500m d'un arrêt de tram. Un enjeu important sera d'accompagner ces agents vers une solution de mobilité alternative si possible.^[Pj4]

Ces analyses de potentiel ont été réalisées pour **tous les secteurs étudiés**.

Partie 3 - Plan d'action

Le plan d'action est un ensemble de mesures que la Ville, Métropole et le CCAS de Montpellier souhaitent mettre en œuvre pour accompagner les agents vers un mode de déplacement alternatif à la voiture individuelle.

Les résultats combinés de l'enquête et de la cartographie ont permis de proposer un plan d'action le plus pertinent possible.

Le plan d'action a été présenté aux organisations syndicales de la Ville, Métropole et CCAS de Montpellier avant son approbation par les assemblées délibérantes respectives.

3.1. Transports en commun.

Déplacements domicile-travail

- Prise en charge de 75% des frais d'abonnements aux transports en commun ;
- Accès à l'abonnement PDME TaM pour les agents (10% de réduction) ;
- Accès à la tarification PDME Hérault Transport pour les agents ;
- Offrir la possibilité aux agents de tester pendant 1 semaine le TER gratuitement ;
- Communications concernant les différentes offres et projets (TaM, SNCF, liO...)

Déplacements professionnels

- Pour les déplacements réguliers sur le territoire, mise à disposition des agents de cartes entreprises cessibles et non-nominatives, permettant une libre circulation sur le réseau TaM, comme un abonnement annuel classique ;
- Pour les déplacements ponctuels sur le territoire, mise à disposition des agents de titre à usage unique (1h30, 4h ou 24h) pour circuler sur le réseau TaM, selon le besoin ;
- Pour les déplacements en dehors du territoire, remboursement du titre de transport selon le tarif le moins onéreux (SNCF 2^{ème} classe, avion classe économique...).

3.2. Modes doux.

Déplacements Domicile-Travail

- Mise en place du Forfait Mobilités Durables ;
- Création de stationnement sécurisé supplémentaire ;
- Labélisation Employeur Pro Vélo pour les sites Hôtel de Ville, Hôtel de Métropole et siège du CCAS ;
- Prêt de VAE durant 60 jours pour permettre aux agents de tester ce mode de déplacement ;
- Réalisation d'ateliers vélo pour révision/entretien des vélos personnels des agents, à concurrence d'une fois par mois (sites Hôtel de Ville et Hôtel de Métropole) ;
- Réalisation de formation sur la conduite en ville d'un vélo et initiation à l'entretien et aux réglages.
- Offrir la possibilité aux agents qui ont un vélo mis à disposition dans le cadre du PDME 2018, de racheter l'équipement ;
- Communications et animations pour promouvoir l'usage des modes doux (bienfaits et bonnes pratiques, aides disponibles, application pour les usagers, organisation de challenges...).

Déplacements professionnels

- Renforcement du pool de vélos partagés à disposition des agents pour leurs déplacements professionnels.

3.3. Voiture individuelle.

Déplacements Domicile-Travail

- Prise en charge d'une partie des frais de stationnement dans un parking en ouvrage, selon le secteur de travail et les revenus de l'agent ;
- Prise en charge d'une partie des frais de stationnement sur voirie, selon le secteur de travail et les revenus de l'agent ;
- Organisation de permanences TaM, pour permettre aux agents de réaliser leur Pass Gratuité.

Déplacements professionnels

- Renouvellement progressif du pool de véhicule mis à disposition des agents pour leurs déplacements professionnels ;

- Déploiement de bornes de recharges pour les véhicules du pool.

3.4. Covoiturage.

Déplacements Domicile-Travail

- Mise en place du Forfait Mobilités Durables pour les conducteurs et passagers.

Déplacements professionnels

- Incitation des agents à recourir au covoiturage pour les déplacements professionnels lorsque ceux-ci le permettent.

3.5. Organisation du temps de travail

- Télétravail possible pour les agents dont les missions le permettent, selon 2 formules :
 - Forfait 8 jours flottants par moi pour les managers et cadres
 - 2 jours fixes par semaine
- Horaires dynamiques pour les agents dont les missions le permettent.