



Réduire l'empreinte environnementale des déplacements : l'Insee doit jouer sa partition !

Accélération du réchauffement climatique, effondrement sans précédent de la biodiversité, épuisement des ressources, risques sanitaires accrus... Loin de n'être que de simples perspectives plus ou moins fantaisistes, les périls auxquels notre déni des équilibres écologiques nous conduit constituent désormais une réalité à laquelle nous sommes toutes et tous confrontés. D'où l'urgence de se retrousser les manches !

Les **transports** constituent à cet égard un domaine particulièrement propice à l'action. Et pour cause : en France comme dans le monde entier, près d'un tiers des émissions de gaz à effet de serre leur sont imputables ! Ce secteur est même, [avec le numérique, le seul pour lequel les émissions de gaz à effet de serre ont progressé dans notre pays depuis 1990](#). Si les transports jouent donc un rôle avéré dans le réchauffement climatique, ils ont aussi des effets délétères sur notre santé puisqu'une grande partie d'entre eux émettent des polluants atmosphériques (dioxyde d'azote, ozone, composés organiques volatiles, particules fines...) dont la présence serait, [d'après Santé Publique France, responsable de 40 000 morts par an](#).

Bien qu'une grande partie de ses activités soient de nature sédentaire, l'Insee contribue à son échelle à la persistance de cette situation préoccupante. [En 2019, les déplacements auraient ainsi représenté pas moins de 29 % de son empreinte carbone, un chiffre dû à 57 % aux déplacements professionnels et à 43 % aux déplacements domicile-travail](#)¹.

Comme souvent en matière environnementale, la première solution est la sobriété : le meilleur déplacement est toujours celui que l'on n'effectue pas. Mais bien évidemment, la vie professionnelle exige de se déplacer un minimum, que ce soit pour entretenir le contact avec nos collègues, pour participer à des réunions de réseaux, des formations... Autant de déplacements qui permettent un travail collégial plus facile et plus efficace, mais pour lesquels il est nécessaire d'encourager la substitution des modes de déplacements les plus polluants par ceux plus respectueux de l'environnement. Autrement dit de favoriser le développement des modes de déplacement « doux » (marche à pied, vélo...) et des transports en commun, par opposition à la voiture ou l'avion. Et lorsque l'utilisation de la voiture est inévitable (pas de transports en commun, contraintes personnelles...), le covoiturage est toujours préférable à l'« autosolisme ». Les véhicules électriques peuvent aussi être une solution, mais pas à n'importe quelle condition ([cf. encadré](#)) !

Si nous autres agents avons tous un rôle à jouer dans l'adoption de modes de déplacement plus vertueux sur le plan environnemental, c'est avant tout aux acteurs institutionnels qu'incombe la plus grande part du travail². Dans notre vie professionnelle, c'est donc avant tout à l'Insee qu'il incombe d'agir, seul ou avec d'autres acteurs, afin d'améliorer son bilan. Bonne nouvelle, pléthore de solutions existent, ainsi qu'en témoigne la suite du document. Pour limiter autant que possible les atteintes à l'environnement, exigeons leur adoption aussi rapidement que possible !

-
- 1 Ces chiffres sont issus du dernier [bilan de gaz à effet de serre de l'Insee](#). Parce qu'il porte sur l'année 2019, cet état des lieux ne tient évidemment pas compte de tous les effets sur les déplacements consécutifs à la crise sanitaire. Il est toutefois probable qu'avec le développement du télétravail, l'empreinte carbone des déplacements domicile-travail des agents se soit réduite depuis cette date, de même qu'il se pourrait que celle liée aux déplacements professionnels ait connu une trajectoire similaire du fait de l'apparition de formations en visio-conférence notamment...
 - 2 [D'après une étude du cabinet Carbone 4](#), pour atteindre la neutralité carbone en 2050 conformément aux Accords de Paris, chaque Français devrait réduire en moyenne son empreinte carbone de 80 %. Or il ne serait possible pour un individu que de la diminuer de 45 % au mieux. Et encore, atteindre ce taux supposerait d'adopter un « comportement héroïque » et d'être en capacité d'investir dans la transition écologique (rénovation énergétique, transports décarbonés...). On voit donc que l'essentiel du travail à accomplir ne relève pas des individus, mais bien d'une action collective impliquant notamment pouvoirs publics et grandes entreprises.

Déplacements professionnels : des leviers pour agir !

Pour réduire l’empreinte environnementale des déplacements professionnels, l’Insee pourrait :

→ travailler à une **organisation territoriale** faisant la part belle à la **proximité** via :

- une **réimplantation de métiers variés au plus près des besoins** ;

La tendance actuelle à la concentration des mêmes fonctions au sein d'un nombre restreint de sites est de nature à accroître les besoins en déplacements. Cette situation est particulièrement perceptible au sein des DR multi-sites, dont le pilotage tend à multiplier les réunions entre agents d'établissements différents (comités de direction, réunion de dialogue social...). Dans ces directions, le choix de concentrer le SED dans un seul établissement oblige en outre certains agents à réaliser de longs et coûteux déplacements pour assurer le portage de l'offre. Ces déplacements ont une empreinte environnementale certaine, en particulier s'ils sont effectués en voiture, ce qui est souvent le cas dans les faits.

- un maintien du **maillage des centres de concours** sur l'ensemble du territoire.

Au-delà des inégalités qu'elle engendre, la tendance actuelle à la suppression des centres de concours accroît les distances à parcourir et donc l'impact environnemental lié à ces déplacements.

→ agir sur les **déplacements des enquêtrices** via :

- un accès facilité à des **véhicules aussi peu polluants** que possible ;

Dans un certain nombre de cas (trajets conséquents en zones rurales notamment...), l'usage d'un véhicule électrique pourrait être un moyen efficace de réduire l'empreinte environnementale liée aux déplacements des enquêtrices ([cf. encadré](#)).

Malgré une expérimentation pourtant commencée depuis plusieurs années, [moins de 9 % d'entre elles utilisaient ce type de véhicule en 2023](#). S'il en est ainsi, la faute en revient non seulement au manque d'impulsion donné à l'échelon national, mais aussi au cadre particulièrement rigide dans lequel se déploie ladite expérimentation. Force est en effet de constater que de nombreuses contraintes enserment l'usage des quelques véhicules électriques que l'Insee met à disposition des enquêtrices : d'une part, ces véhicules ne peuvent être utilisés qu'à des fins exclusivement professionnelles, ce qui exclut leur utilisation pour quelque motif personnel que ce soit ; en outre, les enquêtrices qui « bénéficient » d'un véhicule électrique alloué par l'Insee ont l'interdit de transporter des passagers. Enfin, l'Insee refuse de prendre en charge les coûts liés à l'installation d'une prise de recharge au domicile ainsi que les surcoûts liés à la consommation électrique d'un véhicule électrique.

Encourager les enquêtrices à passer à l'électrique supposerait que ces dépenses soient prises en charge et que les enquêtrices soient autorisées à utiliser le véhicule qui leur serait alloué dans le cadre de leurs déplacements du quotidien. Ce faisant, les enquêtrices concernées seraient dissuadées de conserver un second véhicule, ce qui constituerait également une avancée certaine sur le plan environnemental.

Dans les cas où ces dernières ne seraient pas intéressées par ce dispositif tout comme dans tous ceux où ce dernier ne serait pas pertinent écologiquement (DOM hors Guyane, tournées courtes et/ou en zones denses...), l'Insee pourrait au moins aider les enquêtrices à se doter d'un véhicule moins polluant que celui qu'elles utilisent actuellement, par exemple en subventionnant l'[achat de véhicules classés Crit'Air 1](#) et [dépourvus de malus écologique](#)...

- des formations spécifiques à l'**éco-conduite** ;

[D'après l'Ademe, l'éco-conduite ferait baisser en moyenne de 15 % les consommations de carburant et réduirait également les émissions de gaz à effet de serre. Cet effet ne serait pas négligeable quand on sait qu'avec 37 % du total des distances parcourues dans le cadre des déplacements professionnels, la voiture aurait représenté, en 2019, 59 % de l'empreinte carbone due à ce type de déplacements.](#)

Malheureusement, l'éco-conduite n'est aujourd'hui abordée que de manière incidente dans le cadre de formations dédiées aux « risques routiers » : pour que ses principes soient correctement intégrés, il faudrait y consacrer un module de formation à part entière. Il s'agit d'ailleurs là d'une [obligation prévue par la circulaire sur les services publics éco-responsables](#) (action 4.4).

- une **majoration des temps de déplacement** en cas de **recours à un mode de déplacement non routier** (marche, vélo, transports en communs...) lors des opérations de collecte ;

Bien qu'elles se disent souvent disposées à se déplacer autrement qu'en voiture, beaucoup d'enquêtrices ne franchissent pas le pas dans la mesure où elles savent que les temps de déplacement que l'Insee va leur accorder seront inférieurs, voire bien inférieurs, au temps qu'ils vont mettre pour effectuer leur enquête à pied, à vélo ou par les transports en commun. Pour lever cet

obstacle, il conviendrait donc d'accorder des temps de déplacements plus importants en cas d'utilisation de ces modes de déplacement.

- des **indemnités kilométriques** égales à celles d'un trajet en voiture en cas d'**utilisation des modes de déplacement « doux »** (marche à pied, vélo...) lors de la collecte ;

Actuellement, si une enquêtrice se déplace autrement qu'en voiture, l'Insee la rembourse des frais éventuels de transport (billets de train, de bus...) auxquels elle s'expose ; en revanche, elle ne bénéficiera pas des indemnités kilométriques qui lui auraient été dues si elle avait effectué son déplacement en voiture. Pour inciter à l'avenir les enquêtrices à recourir aux moyens de transport alternatifs, il pourrait être opportun que ces indemnités soient maintenues quel que soit le mode de déplacement qu'elles utilisent. Cette solution paraît d'autant plus justifiée qu'une enquêtrice qui se déplace à pied, en trottinette ou à vélo fait souvent économiser d'importants frais de stationnement à l'Insee.

- une **prime** à l'**achat** ou à la **location** de **vélos classiques**, de **vélos électriques** ou de **scooters électriques** ;

En milieu urbain notamment, une partie des opérations de collecte peut s'effectuer en deux-roues. Parmi tous les modèles de deux-roues possibles, ceux ne possédant ni moteur ni batterie sont évidemment les plus vertueux sur le plan environnemental, dans la mesure où leur fabrication est bien moins attentatoire à l'environnement et aux ressources naturelles ([cf. encadré](#)). Toutefois, dans un nombre important de cas néanmoins, les distances et les délais sont tels que le simple vélo mécanique ne peut pas répondre aux besoins des enquêtrices. Pour contourner ce problème sans faire appel pour autant à la voiture, le vélo ou le scooter électrique peuvent constituer un bon compromis... qu'il convient donc d'encourager via des incitations financières !

- l'**octroi de sacoches pour vélos** aux enquêtrices qui le souhaitent ;

De l'avis de nombreuses enquêtrices, le poids et le volume du matériel à transporter limite la possibilité qu'elles auraient d'effectuer tout ou partie de leurs tournées à vélo. Pour répondre à cette difficulté, il serait donc pertinent que l'Insee soit fournisse à celles qui le souhaitent des sacoches à vélo, soit en assure au moins en partie le financement.

- une **prise en charge d'un abonnement de transports** en commun couvrant leur zone de collecte habituelle.

Encourager financièrement les enquêtrices à souscrire à un abonnement de transports en commun couvrant la zone où sont situées la plupart de leurs enquêtes en face-à-face pourrait les inciter à moins recourir à la voiture, lorsque cela est possible.

→ agir sur les **déplacements en voiture** des **agents de bureau** en :

- **réservant les voitures de service et de location** aux trajets pour lesquels il n'existe **pas de réelles alternatives** par les transports en commun ;

Aujourd'hui encore, un nombre conséquent d'agents – dont beaucoup occupent des fonctions de direction – utilisent par défaut la voiture dans le cadre de déplacements professionnels. Pourtant, ces déplacements sont souvent assez aisément substituables par les transports en commun. Pour mettre un terme à ces pratiques d'un autre siècle et quelque peu « de classe », des groupes de travail pourraient être chargés d'identifier précisément, au sein de chaque DR, les déplacements professionnels courants à effectuer par défaut par les transports en commun.

Une autre possibilité – plus simple à mettre en place – pourrait être de définir un seuil de gain de temps à partir duquel passer à la voiture aurait vraiment un sens : par exemple, l'usage d'un véhicule pourrait être admis dès que cela permet de diviser par deux le temps de trajet aller-retour par rapport à tout autre mode de transport.

Dans tous les cas, l'usage de la voiture devrait évidemment rester possible en cas de transport de matériel important, de circonstances exceptionnelles perturbant le réseau ou de handicap moteur.

- **mutualisant les véhicules de service** avec les autres administrations alentours chaque fois que les circonstances s'y prêtent ;

Il est rare que les véhicules de service soient utilisés en permanence. Les mutualiser, [comme le recommande notamment le cabinet de réflexion The Shift Project dans son rapport consacré à la décarbonation de l'administration publique](#), permettrait à la fois de réduire l'impact environnemental lié à la construction de véhicules, de libérer de l'espace et de faire des économies de fonctionnement qu'il serait possible de réinvestir dans d'autres mesures en faveur de la transition énergétique. Ce mode d'organisation pourrait notamment être mis en place assez aisément dans les cités administratives. [La mutualisation des véhicules de service compte du reste au nombre des obligations auxquelles sont assujettis les préfets de région au sens de la circulaire sur les Services publics éco-responsables](#) (action 4.2).

En cas d'électrification du parc de véhicules, celle-ci serait d'autant plus judicieuse vu l'impact environnemental (et en ressources) lié à la fabrication des batteries. Les véhicules électriques ne présentent d'ailleurs un bilan carbone réellement plus avantageux que les véhicules thermiques que s'ils sont utilisés régulièrement, *a fortiori* s'ils ont été produits dans un pays où la production d'énergie possède une forte empreinte carbone.

- *investissant dans l'**achat et la location de véhicules** aussi **peu polluants** que possible (cf. encadré) ;*

Pour des raisons évidentes, les véhicules qu'alloue l'Insee à ses agents se doivent d'être aussi peu polluants que possible. Cet objectif vaut aussi bien pour les véhicules de service que pour les véhicules de supervision. Il d'ailleurs s'agit d'une obligation légale et non pas simplement morale. En vertu des articles L224-7 et L224-8 du code de l'environnement, 50 % au moins des véhicules qu'achète ou que loue l'État doivent être « à très faibles émissions » ou, en dernier recours, à « faibles émissions », et cette part passera à 70 % à compter de 2027. De même, les véhicules qu'utilisent les services de l'État doivent obligatoirement ne pas dépasser un certain poids (action 6.2 de la circulaire du 21 novembre 2023 relative à l'engagement pour la transformation écologique de l'État). Une obligation hélas peu ambitieuse, et mal respectée de surcroît. Combien de superviseurs se sont en effet retrouvés avec des voitures énormes alors qu'ils ou elles auraient préféré disposer d'une voiture plus petite !

- *cessant de **louer des véhicules convoyés sur plusieurs centaines de kilomètres** ;*

Depuis la souscription il y a quelques années d'un nouveau marché national pour la location des véhicules de supervision, il n'est pas rare que ces véhicules soient acheminés sur parfois plusieurs centaines de kilomètres jusqu'à leur point de destination, ce alors même que l'immense majorité des établissements de l'Insee sont situés à proximité de nombreuses agences de location de véhicules. A la DR Auvergne-Rhône-Alpes par exemple, cette pratique a conduit cette année encore à convoier les 34 véhicules de supervision sur plus de 12 000 kms rien que pour que ceux-ci puissent être mis à disposition des superviseurs. Cette situation complètement ubuesque a évidemment d'importantes conséquences environnementales qu'il serait aisé d'éviter.

- *formant à l'**éco-conduite** les agents amenés à effectuer de nombreux déplacements professionnels en voiture (superviseurs, gestionnaires DEM...) ;*

D'après l'Ademe, l'éco-conduite ferait baisser en moyenne de 15 % les consommations de carburant et réduirait également les émissions de gaz à effet de serre. Cet effet ne serait pas négligeable quand on sait qu'avec 37 % du total des distances parcourues dans le cadre des déplacements professionnels, la voiture aurait représenté, en 2019, 59 % de l'empreinte carbone due à ce type de déplacements.

Malheureusement, l'éco-conduite n'est aujourd'hui abordée que de manière incidente dans le cadre de formations dédiée aux « risques routiers » : pour que ses principes soient correctement intégrés, il faudrait y consacrer un module de formation à part entière. Il s'agit d'ailleurs là d'une obligation prévue par la circulaire sur les services public éco-responsables (action 4.4).

- *se refusant d'utiliser des véhicules équipés d'un **boîtier superéthanol E85**.*

Bien que souvent vantés pour leur caractère « renouvelable », les agrocarburants produits à partir de matières agricoles (agrocarburants dits de « première génération ») tels que le bioéthanol ou le biodiesel posent en réalité des problèmes environnementaux majeurs dans la mesure où leur production rentre directement en concurrence avec les usages alimentaires. Ainsi, le développement de ces carburants contribue à la fois à la déforestation, à l'accaparement des terres, à l'érosion de la biodiversité et pousse les prix agricoles vers le haut. En outre, l'usage des agrocarburants de première génération – et en particulier du biodiesel – tend à générer autant sinon plus de gaz à effet de serre que les carburants fossiles classiques, dès lors que l'on prend en considération l'ensemble de leur cycle de vie.

Parmi tous les carburants vendus actuellement à la pompe, le superéthanol E85 est celui qui, de très loin, concentre le plus d'agrocarburants. Y recourir suppose toutefois de disposer d'un kit de conversion sur son véhicule. Pour ne pas contribuer au développement de ces carburants aux nombreuses externalités négatives, il conviendrait donc que l'Insee se refuse d'acheter ou de louer des véhicules équipés d'un tel appareil et n'en équipe pas non plus ses propres véhicules de service.

→ **diminuer la place de l'avion** via :

- *une **interdiction de l'utilisation de l'avion** dans le cadre des déplacements hexagonaux (hors Corse) ;*

L'avion constitue le mode de transport le plus émetteur de gaz à effets de serre par voyageur et par kilomètres parcourus, *a fortiori* sur les courtes distances.

Prendre l'avion pour voyager au sein de l'hexagone est d'autant plus un non-sens que la plupart des établissements de l'Insee sont situés dans des métropoles bien desservies par le TGV.

D'après le [Tableau de bord Insee Vert 2023](#), encore près de 950 déplacements professionnels d'agents de l'Insee ont été effectués en avion en 2023. C'est certes près de deux fois moins qu'en 2019 mais aussi encore près de trois fois plus que le nombre d'agents – enquêteurs compris – que compte l'Insee dans les départements d'outre-mer.

- une **impression sur place des questionnaires du RP** destinés à chaque DOM.

D'après le [rapport de l'inspection générale de 2020 consacré à l'empreinte environnementale des activités de l'Insee](#), ces impressions sont réalisées à la DG, puis envoyées en avion aux différents établissements d'outre-mer. Aussi aberrante soit-elle, cette situation perdure encore aujourd'hui. Il serait temps d'y mettre fin !

→ encourager les déplacements professionnels à **vélo** des agents de bureau en :

- **prêtant des vélos** aux agents qui doivent participer à une **réunion ou une formation à l'extérieur** de leur établissement ;

Déjà pratiqué dans certains établissements, ce dispositif pourrait permettre d'éviter que certains agents soient tentés d'utiliser un véhicule de service pour participer à une réunion ou une formation ayant lieu à seulement quelques kilomètres de leur établissement.

- **donnant les moyens aux agents qui le souhaitent d'effectuer tout ou partie de la supervision à vélo** (aménagement des tournées, mise à disposition de vélos électriques, équipements de confort et de sécurité, sacoches pour vélos, etc.)

Si la voiture – électrique ou thermique – devrait rester, pour de nombreuses années encore, le moyen de transport privilégié pour effectuer la supervision, d'autres modes de déplacements peuvent néanmoins être envisagés. Dans certains cas, en effet, les communes où doivent se rendre les superviseurs sont accessibles sans trop de difficultés par les transports en commun ou à vélo, voire dans le cadre d'un trajet combinant ces deux moyens de transports.

En l'état actuel des choses, ces cas de figure présentent encore un caractère hélas bien trop anecdotique. Mais il pourrait en être autrement si l'Insee faisait preuve de davantage de volontarisme en la matière. Car pour permettre aux superviseurs qui le souhaitent de se passer au maximum de la voiture dans le cadre de leur mission, de nombreuses solutions existent.

La première d'entre elles serait de repenser les zones de supervision des superviseurs prêts à jouer le jeu afin de faire en sorte que celles-ci soient adaptées à des trajets à vélo ou par les transports en commun.

Une autre condition évidente serait de mettre à la disposition des superviseurs intéressés des vélos, mécanique mais aussi électriques. Par rapport aux premiers, les seconds permettent de parcourir des distances généralement plus conséquentes en un temps réduit, le tout moyennant des efforts limités. Avec un vélo électrique, un superviseur peut donc espérer arriver à ses rendez-vous moins fatigué et moins transpirant qu'avec un vélo « ordinaire », ce qui n'est pas le moindre des avantages.

Mais un bon vélo ne fait pas tout : encore faut-il que celui-ci soit assorti des équipements nécessaires à l'exercice de la supervision dans de bonnes conditions. Ainsi, les agents qui souhaiteraient accomplir une partie de cette mission à vélo doivent par exemple pouvoir disposer d'un système d'éclairage performant. Il s'agit là d'une condition indispensable au vu de la durée particulièrement courte des journées au cours desquelles s'effectue la supervision. Ils doivent aussi disposer d'équipements de protection contre le froid et les intempéries, cette exigence étant là encore plus que nécessaire au vu de la période. Parce qu'ils peuvent être amenés à transporter d'importantes quantités de documents, les superviseurs doivent en outre pouvoir se voir prêter des sacoches de taille adaptée à cette charge. Enfin, pour les aider à bien se repérer, les superviseurs doivent pouvoir fixer sur le guidon de leur vélo leur téléphone professionnel, ce de manière à pouvoir l'utiliser comme un GPS.

Déplacements domicile-travail : l'Insee et les pouvoirs publics doivent prendre leurs responsabilités !

L'Insee se doit également d'aider ses agents à réduire l'empreinte environnementale de leurs déplacements domicile-travail ou tout au moins de faire pression sur les décideurs publics en charge de ces questions. Ensemble, ils peuvent notamment :

→ **encourager les modes de déplacements « doux »** via :

- **un accès aisé à des emplacements sécurisés et abrités pour stationner les vélos ;**
En la matière, il en va du vélo comme de la voiture : pour être incité à utiliser l'un ou l'autre, encore faut-il être certain de pouvoir trouver une place de stationnement à l'arrivée, mais aussi d'avoir l'assurance que nous retrouverons bien notre « véhicule » dans l'état ou nous l'avons laissé lorsqu'il s'agira de repartir chez nous. A cela s'ajoute une exigence supplémentaire spécifique aux vélos : celle de pouvoir disposer d'un emplacement abrité afin de ne pas avoir à faire la route du retour le postérieur mouillé. D'où l'importance de pouvoir disposer d'un accès aisé à des emplacements sécurisés et abrités de stationnement pour garer notre monture ! Ce qui est loin d'être systématique : à la DG par exemple, les racks à vélo extérieurs sont bien trop rapprochés les uns des autres pour permettre l'attache des vélos dans des conditions satisfaisantes.
Depuis le 1er janvier 2023, les bâtiments existants à usage tertiaire constitués principalement de locaux à usage professionnel et disposant d'au moins 10 emplacements dédiés au stationnement des véhicules motorisés doivent d'ailleurs également disposer d'un nombre d'emplacements sécurisés et abrités pour les vélos égal à au moins 10 % du nombre de travailleurs simultanément présents sur site. Malheureusement, cette exigence est encore loin d'être satisfaite dans bien des établissements de l'Insee. En matière d'emplacements pour vélos comme dans bien d'autres domaines, il serait temps que l'État se conforme aux normes environnementales qu'il prend soin d'édicter !
- **un accès facilité à des douches et à des vestiaires ;**
De fait, nombre d'agents indiquent qu'ils aimeraient venir au travail à vélo, mais qu'ils ne tiennent pas à arriver suants et transpirants au bureau. D'où la nécessité d'installer des douches et des vestiaires dans nos établissements !
- **des sessions régulières d'entretien des vélos personnels des agents ;**
Pour inciter à la pratique du vélo, des sessions de formation aux gestes basiques d'entretien pourraient être organisées. De même, l'Insee pourrait mandater un professionnel afin d'établir un diagnostic et d'effectuer des petites réparations sur les vélos des agents intéressés. De tels dispositifs ont déjà été financés sur certains sites mais mériteraient d'être généralisés.
- **un travail de terrain destiné à identifier les freins à la pratique du vélo.**
Habiter à une proximité relative de son travail étant une condition nécessaire mais pas suffisante pour venir travailler à vélo, il appartient à l'Insee d'identifier, établissement par établissement, les freins éventuels liés à cette pratique, ce de manière à pouvoir les combattre.

→ **inciter à l'utilisation des transports en commun** via :

- **une prise en charge des tickets à l'unité achetés par les agents dans le cadre de leurs déplacements domicile-travail ;**
A l'instar des télétravailleurs assidus, des agents en supervision ou de celles et ceux qui viennent habituellement travailler à vélo sauf les jours de mauvais temps, un certain nombre d'agents n'auraient besoin d'utiliser les transports en commun que de manière ponctuelle pour venir travailler (par exemple quand il flotte, et qu'ils ou elles rechignent à venir en vélo). En prenant en charge leurs titres de transports achetés à l'unité, ces agents pourraient être dissuadés d'utiliser la voiture. Naturellement, cette prise en charge pourrait être plafonnée afin de ne pas dissuader les agents de souscrire un abonnement de transports en commun s'ils en ont le besoin. C'est d'ailleurs ce qui existe déjà dans certaines agglomérations. A Nantes par exemple, la société de transports en commun propose ainsi une « formule sur mesure » : en souscrivant à la formule, l'usager paie ses trajets unitaires avec une réduction par rapport au tarif standard, et cet avantage s'applique jusqu'au moment où le coût total de ses trajets dépassent le montant de l'abonnement mensuel. Si ce n'est pas le cas, ces formules mériteraient d'être prises en charge par l'Insee sur la même base que celle prévue pour le remboursement de l'abonnement de transports en commun.

- une **prise en charge des trajets combinant transports en commun et autres modes de déplacements.**

Certains agents résident trop loin du réseau de transport en commun pour y accéder autrement qu'en voiture. Le coût du stationnement, par exemple à proximité d'une gare, peut être important et fait partie intégrante du coût global du déplacement en transports en commun. Il devrait à ce titre être inclus dans la prise en charge des abonnements de transport.

De même, en milieu urbain notamment, un agent peut avoir besoin de prendre les transports en commun sur tel tronçon, puis un vélo de location du type Vélib sur tel autre tronçon. Subventionner l'ensemble de ces modes de déplacements et non l'un ou l'autre comme c'est le cas actuellement serait de nature à encourager leur développement.

→ mettre en place des **campagnes de communication** pour inciter les agents à se tourner davantage vers les modes de déplacements « durables »

A l'heure actuelle, l'Insee n'initie ou ne relaie aucune campagne de communication en faveur des modes de déplacements dits « durables » (marche, vélo, transports en commun...), que ce soit sous forme de com'internes, d'affichage ou autres. S'il ne fait que rejoindre celui, plus général, sur l'absence quasi totale de communication de la part de l'Insee en faveur des comportements éco-responsables, ce constat n'en reste pas moins regrettable dans la mesure où il y a fort à parier que tous nos collègues ne sont pas nécessairement sensibilisés sur l'intérêt non seulement environnemental mais aussi souvent sanitaire que présentent ces formes de mobilités, pas plus qu'ils ne le sont sur les opportunités – notamment financières (subventions, primes...) – qui s'offrent à eux en la matière. Voilà pourquoi il paraît plus que nécessaire de mettre en place de telles campagnes de communication, à l'échelon national comme local, le champ des possibles n'étant évidemment pas le même d'un établissement à l'autre.

→ faciliter le recours au **télétravail exceptionnel** en cas de **problèmes perturbant le fonctionnement normal des transports en commun** (hors mouvements d'arrêts de travail)

Lorsque des événements perturbant significativement le fonctionnement des transports en commun, certains agents n'ont actuellement de fait pas d'autres possibilités que de venir travailler en voiture ou de se mettre en congé. En d'autres termes, ces derniers sont condamnés à opter entre une solution néfaste pour l'environnement et une solution potentiellement contraire à leurs intérêts personnels - voire à l'intérêt des équipes au sein desquelles ils travaillent. Pour éviter d'en arriver là, il serait préférable d'autoriser les intéressés à recourir au dispositif du télétravail exceptionnel sans devoir en passer par l'accord de la direction générale de l'Institut, [comme cela est le cas actuellement](#).

→ favoriser le **covoiturage** dans les établissements mal desservis par les transports en commun...

Dans certaines zones rurales, le réseau de transports en commun est si peu développé, et les distances telles que le covoiturage est parfois l'une des seules solutions à la portée des agents pour réduire leur empreinte environnementale. Pour inciter les agents à y recourir, la [circulaire relative à l'engagement pour la transformation écologique de l'État du 21 novembre 2023](#) oblige les préfets de région à promouvoir des partenariats avec des plateformes dédiées au covoiturage domicile-travail (action 3.3). Au-delà de ce dispositif, l'Insee pourrait délimiter des places de stationnement préférentielles en faveur des agents qui covoiturent pour se rendre dans un établissement mal desservi par les transports en commun.

...mais aussi **limiter** – dans un cadre concerté – **les possibilités de stationnement dans ceux où le niveau de desserte est correct.**

[D'après la dernière enquête interne sur les mobilités](#), la part d'agents de l'Insee venant travailler en voiture « seuls à bord » a baissé de 5 points entre 2022 et 2023. Pour autant, l'automobile reste de très loin le premier mode de déplacement utilisé dans le cadre de nos trajets domicile-travail : que nous covoiturions ou non, en 2023, nous avons été 32 % à nous rendre au travail exclusivement en voiture.

Bien que sujet à de fortes variations d'un établissement à l'autre, ce chiffre paraît largement anachronique à l'heure de la montée des périls environnementaux de toute sorte. Certes, le propos n'est pas ici de condamner par avance tous ceux qui, parmi nous, utilisons la voiture pour aller travailler : dans bien des cas, ce n'est là que la conséquence de l'absence de toute autre alternative viable (du fait de transports en communs mal fichus, notamment) ou de problèmes de mobilité physique.

Sans chercher à stigmatiser quiconque, il serait pour autant inexact de prétendre que cette dépendance serait le propre de tous ceux d'entre nous qui venons travailler en voiture. La plupart des implantations de l'Insee se trouvent au cœur de grandes métropoles, dont beaucoup sont bien desservies par les transports en commun : dans bien des cas nous disposons donc de solutions pour nous passer de la voiture, au moins sur une partie du trajet. Pourtant force est de constater que dans

certains établissements situés à proximité d'une gare, plus d'un agent sur deux utilise encore une voiture pour venir travailler.

S'il en est ainsi c'est aussi parce que la voiture reste – en dépit de tous ses inconvénients (embouteillages, accidentalité, coûts, sédentarité...) – une habitude solidement ancrée et une solution de déplacement jugée commode par nombre d'entre nous. Cette commodité est souvent liée à la possibilité de stationner gratuitement à proximité de notre lieu de travail. De fait, dans les quelques établissements où l'accès au parking a été limité voire supprimé, le nombre d'agents venant travailler en voiture a souvent diminué nettement .

Étant donné l'urgence environnementale, ne faudrait-il pas étendre l'idée à tous les établissements où la desserte par les transports en commun est jugée d'un niveau acceptable ?

Bien entendu il ne s'agit pas de supprimer du jour au lendemain toutes les places de stationnement dans tous les établissements, mais plutôt d'examiner localement et collectivement dans quelle mesure ceux-ci répondent ou non à une véritable nécessité. . Dans le cas contraire , réduire le nombre de ces emplacements doit évidemment s'accompagner de mesures visant à favoriser les autres types de mobilités déjà évoquées. Il est par ailleurs entendu que tous les agents pour qui la voiture reste le seul moyen de transport envisageable doivent pouvoir continuer de stationner aussi près que possible de leur établissement.

On le voit bien : mettre en place toutes ces mesures demandera des moyens à la fois humains et financiers. Il ne s'agit pas simplement d'envoyer en guise d'incantations des courriels périodiques estampillés « Insee Vert » ou « Bercy Vert » etc. à tous les agents : il s'agit bien plutôt d'oeuvrer concrètement, au cas par cas et en associant tant les agents déjà présents que les nouveaux arrivants.

À cet égard il n'est sans doute pas inutile d'évoquer les "[plans de mobilité employeur](#)". Obligatoires dans chaque établissement de plus de 50 salariés depuis la [loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019](#), ces plans ont vocation à « *optimiser et 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* ».

Malheureusement, force est de constater qu'il n'y a guère qu'une poignée de sites Insee³, alors que plus de quatre ans se sont déjà écoulés depuis son entrée en vigueur. À l'heure où notre institut se fait fort d'appliquer la loi à la lettre, on peut s'étonner de la persistance de tels écarts à la règle...

3 [D'après l'Unité « coordination des activités transversales » \(Ucat\)](#), « seuls quatre établissements sur les 30 que compte l'Insee disposaient d'un PDME » au 31 mai 2024.

Les véhicules électriques : un pis-aller possible... mais pas à n'importe quelles conditions !

Que l'on soit bien clair, en dépit du discours ambiant, aucun véhicule n'est « propre », et cette réflexion vaut aussi pour ceux qui carburent à l'électricité. Mieux vaudra donc toujours privilégier les alternatives à la voiture – y compris électrique, lorsqu'elles existent.

Lorsque ce n'est pas le cas, le véhicule électrique peut toutefois rendre quelques services, en particulier à l'Insee. Souvent décriée, l'autonomie d'un modèle standard dépasse en effet aujourd'hui allègrement les 300 km, ce qui rend ce type de véhicules compatible avec la plupart des déplacements professionnels des agents de l'Insee.

Sur le plan environnemental, les véhicules électriques ont au moins un avantage indéniable : ils [émettent en règle générale moins de polluants atmosphériques que leurs équivalents à moteur thermique](#). Si fabriquer un véhicule électrique émet en revanche nettement plus de gaz à effet de serre, cet handicap de départ est ensuite souvent plus que compensé sur l'ensemble de son cycle de vie du fait d'une absence d'émissions directes lors de la phase d'utilisation. Cet avantage comparatif en faveur de l'électrique risque toutefois d'être fortement amoindri si le véhicule a été fabriqué ou est utilisé dans les territoires où la production électrique émet beaucoup de gaz à effet de serre, s'il roule peu, si sa batterie présente une très forte autonomie ou encore si son poids est particulièrement conséquent. [Des études montrent ainsi qu'un petit véhicule électrique produit et utilisé dans un pays à l'énergie décarbonée devient ainsi avantageux sur le plan climatique dès 30 000 à 40 000 km](#) tandis que [d'autres tendent à prouver qu'un véhicule électrique lourd fabriqué dans un pays où l'électricité est produite pour une part conséquente à partir de ressources fossiles ne le sera jamais](#). Faire rouler les enquêtrices en Tesla n'est donc pas la solution !

Contrairement à ce que l'on entend souvent, développer le recours aux véhicules électriques ne revient pas nécessairement à accroître notre dépendance envers l'industrie nucléaire, laquelle s'avère [polluante](#) sur le très long terme et participe de modes de décision purement verticaux, sous le joug des sphères et lobbies dont les méthodes, combinées au jacobinisme à la française, n'ont jamais rien eu de démocratique. Comme le montrent non seulement les scénarios construits par l'association Négawatt mais aussi le gestionnaire du réseau d'électricité [Réseau de Transport d'Electricité \(RTE\) dans un rapport rendu fin 2021](#), la hausse de la demande électrique liée aux véhicules électriques peut en effet être [entièrement couverte par un développement des énergies renouvelables](#), sous réserve de miser avant tout sur la sobriété et l'efficacité énergétique.

Plus problématiques sans doute sont les quantités particulièrement importantes de métaux nécessaires à la fabrication de ces véhicules. [Pour beaucoup sujets à épuisement rapide, ces métaux sont d'autant plus coûteux à extraire que ce processus consomme des quantités d'eau considérables et entraîne des pollutions importantes, en particulier dans les pays dits du Sud](#). Mais ces problèmes pourraient être limités [à condition d'investir fortement dans le développement d'une véritable filière de recyclage des batteries encore hélas largement embryonnaire aujourd'hui](#), ainsi que de contrecarrer la tendance à l'accroissement de la taille des véhicules. Qu'on se le dise, le SUV électrique ne doit pas être l'avenir de la voiture électrique !

Toutes les considérations qui précèdent doivent d'être prises en compte avant tout achat de véhicule. Elles conduisent en particulier à exclure à ce stade l'achat de véhicules électriques dans les départements insulaires (Corse, Guadeloupe, Martinique, Mayotte et La Réunion), [la production d'électricité y reposant encore très largement sur les énergies fossiles](#).

Dans ces territoires, de même que dans les établissements où les usages envisagés ne sont *a priori* pas compatibles avec l'emploi de véhicules électriques, il convient de se porter vers les véhicules thermiques les moins émetteurs de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques. Pour s'assurer du bon respect de ce dernier critère, le choix d'[un modèle doté de la vignette « Crit'Air 1 »](#) semble constituer une garantie intéressante dans la mesure où ce label permet effectivement d'identifier les véhicules qui, au-delà de ceux à moteur électrique, émettent le moins de particules fines. Le [barème du malus écologique](#) pourrait quant à lui permettre d'identifier ceux émettant le moins de gaz à effet de serre.

Pour en savoir un peu-beaucoup-plus :

- [Ademe, Bouger autrement au quotidien, février 2024](#)
- [Carbone 4, Les idées reçues sur la voiture électrique, février 2022](#)
- [Union syndicale Solidaires, Ecologie Agir Syndicalement, juin 2023](#)