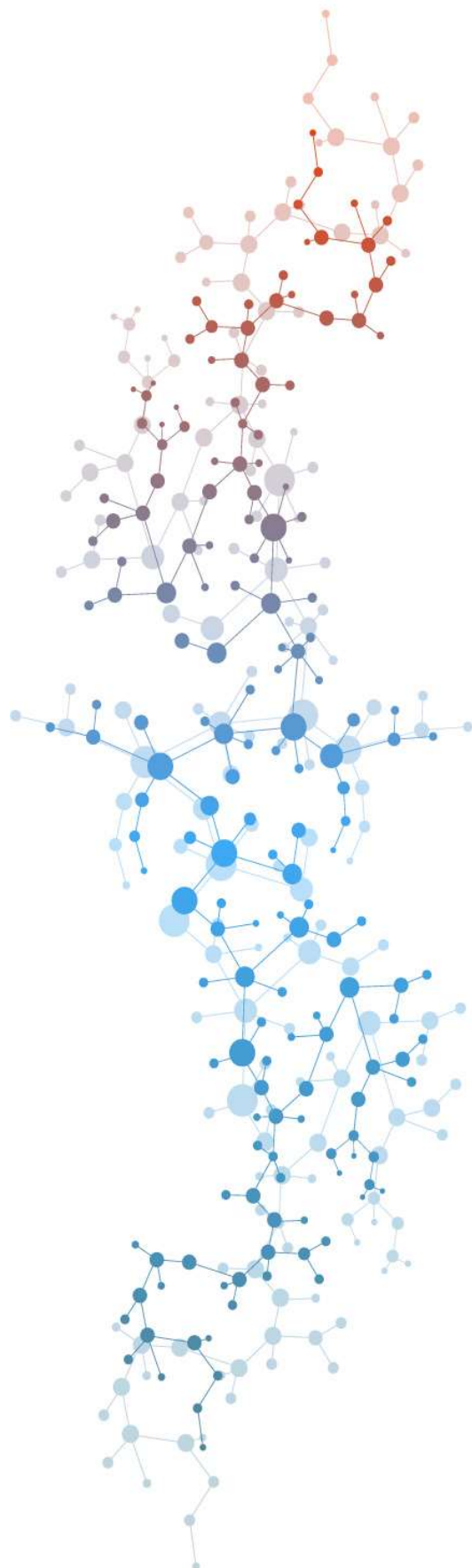




Plan de mobilité Inserm

Cellule Transition Écologique et
Sociétale

2026

Préambule

L'Inserm s'inscrit dans la démarche engagée par la France en faveur de la transition écologique et sociétale notamment au travers du programme [France Nation Verte et son plan pour la planification écologique](#) et du [Plan Biodiversité Climat](#) du ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche.

À ce titre, l'Inserm a adopté un plan de responsabilité sociétale et environnementale en juin 2024, prenant en compte les aspects environnementaux, sociaux et sociétaux de ses activités. Cette démarche repose sur quatre grands engagements que prend l'Inserm :

- Impulser des nouveaux thèmes de recherche en santé et recherche médicale en lien avec les enjeux environnementaux et l'approche *One Health*.
- Porter et défendre des engagements éthiques socio-écologiques pour la recherche au niveau de l'institution pour accompagner la transformation du secteur.
- Assurer un environnement de travail de qualité pour permettre l'épanouissement et l'engagement des équipes.
- Être exemplaire sur les impacts environnementaux afin d'engager l'ensemble de son écosystème dans la transition écologique.

Dans le cadre de son engagement concernant son exemplarité en matière de réduction de ses impacts environnementaux, l'Inserm s'est engagé à élaborer et à mettre en œuvre un plan de mobilité employeur.

Face aux enjeux environnementaux et sociétaux, la mobilité est devenue un levier essentiel de décarbonation et de performance. Les défis actuels exigeant une approche renouvelée, intégrant les dimensions environnementales, économiques, sociales et sociétales.

Notre plan de mobilité poursuit trois ambitions principales :

- Optimiser les déplacements et leur efficacité.
- Réduire significativement l'empreinte carbone de l'Institut lié à la mobilité.
- Promouvoir une accessibilité éthique, inclusive et sécurisée.

Cette stratégie repose sur une démarche collaborative et innovante, qui réconcilie les intérêts individuels et collectifs. Elle vise à transformer nos pratiques de mobilité en réponse aux mutations contemporaines aux exigences à la fois, gouvernementales, sociétales et éthiques. Nous positionnons la mobilité durable comme un véritable catalyseur de transformation, capable de conjuguer performance opérationnelle et responsabilité sociétale.

Se déplacer plus durablement contribue à l'amélioration de la santé globale — en diminuant les pollutions et potentiellement en augmentant l'activité physique — renforçant ainsi le lien avec notre raison d'être, résumée par notre leitmotiv : « la science pour la santé ». Notre ambition est donc de co-construire à l'Inserm une mobilité plus écologique, plus respectueuse de l'environnement et des enjeux sociaux, tout en poursuivant notre mission scientifique pour une meilleure santé globale.

Sommaire

Préambule.....	2
I. Présentation de l’Inserm.....	4
II. Construction du plan de mobilité durable	5
Contexte de la mobilité	5
Santé et mobilité durable : des co-bénéfices environnementaux, sociaux, sociétaux et économiques.....	6
Méthodologie	8
Lexique.....	9
Réglementation	10
III. Diagnostic : état des lieux des déplacements à l’Inserm	11
A – Les déplacements professionnels	11
Les déplacements professionnels en avion.....	11
Les déplacements professionnels en train	12
Les déplacements professionnels par voie maritime.....	13
Les déplacements professionnels avec un véhicule de location.....	13
B – Les déplacements domicile-travail	14
Les modes de transports	14
Les raisons du choix de mode de transport	18
La prise en charge du déplacement domicile-travail.....	21
La prise en charge des frais de déplacement en fonction de la délégation régionale	21
La prise en charge des frais de déplacement en fonction de la délégation régionale et du sexe	23
L’accessibilité aux unités : le stationnement et les bornes électriques.....	23
C – Le télétravail.....	24
La répartition du télétravail par délégation régionale.....	24
IV. Stratégie.....	26
A – Déplacements professionnels	28
B – Déplacements domicile-travail	29
V. Organisation et suivi du plan de mobilité.....	30
VI. Annexes	31
Fiches actions détaillées	31
Co-construction.....	47

I. Présentation de l’Inserm

Créé en 1964, l'Institut national de la santé et de la recherche médicale (Inserm) est un établissement public à caractère scientifique et technologique (EPST) placé sous la double tutelle des ministères de la Santé et de la Recherche. L'Inserm est le seul organisme public de recherche français entièrement dédié à la santé humaine.

Sa mission est d'améliorer la compréhension des maladies et de raccourcir les délais pour faire bénéficier les patients, le monde médical et les partenaires nationaux et internationaux, des résultats de la recherche.

Ses domaines d’activité vont de la biologie fondamentale à la santé publique et son champ de compétence inclut toutes les dimensions fondamentales, médicales, cognitives, cliniques ou appliquées ayant trait à la recherche dans ces domaines.

Aujourd’hui, l’Inserm est au 1er rang européen des institutions académiques de recherche dans le domaine biomédical, avec plus de 13 000 publications scientifiques par an.

L’institut est dirigé par Didier Samuel – président directeur général, Elli Chatzopoulou – directrice générale déléguée à la stratégie scientifique et Damien Rousset – directeur général délégué à l’administration.

Ils s’appuient sur :

- 9 instituts thématiques qui mettent en œuvre la politique scientifique de l’Inserm dans chacun des champs de recherche biomédicale.
- 12 délégations régionales qui garantissent une gestion de proximité.
- 7 départements fonctionnels qui assurent auprès de la direction, les fonctions de conception, d’animation et de pilotage de l’Institut.
- 5 comités chargés des questions d’éthique, d’intégrité scientifique, des associations de malades et de la recherche sur l’histoire de l’Inserm.
- 1 agence comptable principale et 11 agences comptables secondaires.

L'Inserm compte environ 350 structures de recherche¹, constituées par 1240 équipes de recherche labellisées essentiellement localisées dans les universités et les centres hospitalo-universitaires français. Plus de 15 500 personnes travaillent dans ces structures de recherche (UMR, CIC, US, etc.), dont environ 9 000 agents (chercheurs, ingénieurs, techniciens et administratifs ou équivalents) pour l’Inserm et associant plus de 6 500 enseignants-chercheurs et enseignants-hospitaliers. Ces structures comprennent aussi des chercheurs d’autres organismes de recherche (EPST, EPIC, FRUP, etc.), des universitaires, des chercheurs étrangers, des étudiants, des doctorants et d’autres personnels (ingénieurs, techniciens...) issus des organismes de cotutelle. Depuis 2022, l’Inserm s’est engagé dans une démarche de transition écologique et sociétale.

¹ En France, l’Inserm compte 278 unités de recherche, 48 unités de service et 34 centres d’investigations cliniques.

II. Construction du plan de mobilité durable

Contexte de la mobilité

Le transport est le premier secteur émetteur de gaz à effet de serre en France et représente 30 % du total des émissions².

Dans ce contexte, les entreprises publiques et privées sont appelées à diminuer la part de leurs émissions carbone liées aux déplacements. Dans ce cadre, l'Inserm est soumis à l'obligation de réaliser un plan de mobilité employeur. Le [plan de mobilité employeur](#), « a pour objectif d'optimiser et d'augmenter l'efficacité des déplacements liés à l'activité de l'entreprise, en particulier ceux de son personnel, afin de diminuer la pollution générée par les transports et de limiter la congestion des infrastructures (bouchons) ». Ce plan doit être partagé aux Autorités Organisatrices des Mobilités (AOM) auxquelles sont rattachées chacune des délégations régionales de l'Inserm.

Ce plan de mobilité est la feuille de route nationale de l'Inserm sur cette thématique et se concentre sur les déplacements professionnels ainsi que les déplacements domicile-travail des agents de l'Institut. Cependant, les stratégies de mobilités douces étant définies à l'échelle locale, ce plan a vocation à être approprié et ajusté par les délégations régionales afin de répondre aux besoins spécifiques des unités. Certaines délégations et unités s'inscrivent d'ores et déjà dans un plan de mobilité territoriale ou de site, le plan de l'Inserm viendra renforcer ces démarches pour clarifier, renforcer et prioriser la position de l'Institut sur ces enjeux de déplacements.

Ce plan, établi à l'échelle nationale, concerne majoritairement les sites en France métropolitaine, du fait de la faible proportion des sites Inserm dans les départements et régions d'outre-mer (3 sites). Cependant, les actions proposées peuvent être reprises par l'ensemble de nos unités.

L'actualisation de ce plan de mobilité sera adossée à la réalisation des bilans carbone de l'Inserm.

² <https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/suivi-emissions-gaz-effet-serre>

Santé et mobilité durable : des co-bénéfices environnementaux, sociaux, sociétaux et économiques

Comme il l'a été évoqué en préambule, il existe un lien inaliénable entre la santé et les enjeux de mobilité durable.

Les enjeux de mobilité durable s'inscrivent dans le cadre des objectifs de développement durable de l'Organisation des Nations Unies. En voici quelques exemples :

- Objectif 1 : Réduction de la pauvreté : à Copenhague, les coûts de l'utilisation du vélo (0.08€/km) diminuent et sont six fois moindre que les coûts d'usage de l'automobile (Euro 0.50€/km) (6^e rapport du GIEC, WGIII Ch 8).
- Objectif 3 : Bonne santé et bien-être : à Paris, la baisse de la pollution liée aux politiques de mobilité a déjà des effets mesurables sur la santé publique. Selon Santé publique France³, chaque réduction durable des niveaux de pollution permettrait d'éviter plusieurs centaines de décès prématurés chaque année.
- Objectif 5 : Égalité des sexes : A Nankin, une enquête a montré que les femmes ont davantage de motifs de déplacement que les hommes, ce qui a pour conséquence une meilleure acceptation de l'usage du vélo électrique (6^e rapport du GIEC, WGIII Ch 10).

La recherche en santé a également mis en lumière les co-bénéfices environnementaux, sociaux et économiques des mobilités durables. Dans le cadre des mobilités domicile-travail nous pouvons mettre en avant le potentiel inexploité du vélo pour la santé publique et le climat⁴.

Comme le souligne ce travail de recherche en santé : « chaque kilomètre parcouru en vélo permet d'éviter 1 euro de coûts sociaux en santé ».

Ce potentiel de transformation se concrétise davantage lorsqu'on envisage des scénarios réalistes d'évolution des pratiques. En effet, que se passerait-il si nous modifions légèrement nos habitudes de déplacement ? « On pourrait prévenir 2 000 décès supplémentaires et économiser 2,5 milliards d'euros »⁵, souligne le Kevin Jean, chercheur épidémiologiste et professeur junior en Santé et Changements Globaux au Département de Biologie de l'École Normale Supérieure (PSL).

Pour atteindre ces objectifs, plusieurs stratégies ont démontré leur efficacité : « il est démontré que promouvoir le vélo par la création d'infrastructures, comme des pistes cyclables ou des parkings à vélo par exemple, des aides financières et la restriction des places pour les voitures, permettrait d'attirer de nouveaux adeptes du vélo. Sa promotion est donc une véritable politique de santé publique ».

³ <https://www.santepubliquefrance.fr/presse/2021/pollution-de-l-air-ambient-nouvelles-estimations-de-son-impact-sur-la-sante-des-francais>

⁴ "The untapped health and climate potential of cycling in France: a national assessment from individual travel data", [The Lancet Regional Health Europe](#), February 29, 2024

⁵ <https://www.pasteur.fr/fr/journal-recherche/actualites/potentiel-inexploite-du-velo-sante-publique-climat>

En ce qui concerne les déplacements professionnels, et particulièrement l'utilisation de l'avion, les études montrent un impact environnemental disproportionné. Selon l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), un vol Paris-New York aller-retour émet environ 2 tonnes de CO₂ par passager⁶, soit près d'un tiers de l'empreinte carbone annuelle moyenne d'un Français. Dans le milieu académique et de la recherche, les conférences internationales représentent jusqu'à 35 % de l'empreinte carbone institutionnelle selon une étude publiée dans Nature Climate Change⁷.

Dans ce contexte, l'Inserm, du fait de sa mission fondamentale en santé, se doit d'incarner une exemplarité particulière face à ces enjeux sanitaires. L'Institut est appelé à établir un équilibre optimal entre deux impératifs : d'une part, la réduction substantielle et significative de son empreinte carbone liée aux déplacements de ses agents (domicile-travail et professionnels), et d'autre part, le maintien des échanges scientifiques essentiels à la pratique de la recherche.

Cette responsabilité singulière, plus prononcée encore que pour les autres organismes nationaux de recherche, engage l'Inserm à développer des solutions innovantes, garantissant à la fois l'atteinte des objectifs environnementaux et la préservation des collaborations scientifiques indispensables à l'avancement des connaissances en santé.

⁶ ADEME, "Bilan des émissions de gaz à effet de serre du transport aérien", Rapport technique, 2023

⁷ <https://www.nature.com/articles/d41586-020-02057-2>

Méthodologie

Le plan de mobilité de l'Inserm porte sur les données de déplacements de l'année 2023, qui sera l'année de référence de l'Institut sur cette thématique.

Les données étudiées ont été transmises par le Département des Ressources Humaines, le Département des Affaires Financières ainsi qu'un questionnaire à destination des agents de l'Inserm publié en janvier 2024 avec un peu moins de 4000 répondants. Les données recueillies ont permis de faire un état des lieux des déplacements par les agents.

Dans le cadre de sa stratégie de transition écologique et sociétale, l'Inserm a réalisé une enquête de terrain approfondie pour réaliser son plan de mobilité. La Cellule Transition Écologique et Sociétale a conçu un format d'atelier en intelligence collective en ligne, ouvert aux agents volontaires pour participer à l'élaboration du plan de mobilité. Ces ateliers ont réuni une vingtaine de participants issus de divers corps professionnels et de 8 délégations régionales différentes. Le parcours proposé s'articulait autour de deux grandes thématiques : les déplacements professionnels et les trajets domicile-travail. Chaque atelier était centré sur deux axes principaux : la réduction des déplacements et le report modal. Ces ateliers ont été conçus en deux-demi-journées de travail, assorties d'une période de deux semaines de travail asynchrone. Des experts métiers du Service Achat et du Bureau des Affaires Immobilières ont participé aux différentes étapes de ce plan afin de garantir son opérationnalité.

Les propositions sous forme de fiches action sont le fruit de ce travail collaboratif, qui incarne et témoigne à la fois l'implication totale des agents de l'Inserm sur cette démarche, et de la richesse de leurs propositions, adaptées à des réalités pratiques hétérogènes.

L'impact carbone des déplacements a été réalisé avec les facteurs d'émission de CO₂ de l'ADEME et l'outil CIO2 du CIRAD, basé également sur la méthodologie de l'ADEME.

Lexique

Le vocabulaire du plan de mobilité est fondé sur le glossaire du site *Comprendre les scénarios de transition 2050*, sur lequel l'ADEME et The Shift Project ont notamment travaillé.

Le terme mobilité peut se définir comme la « capacité des personnes à accéder physiquement à des activités, avec ou sans déplacement. La mobilité quotidienne concerne l'ensemble des déplacements des personnes dans un périmètre de 80 kilomètres à vol d'oiseau de leur domicile ».

L'intermodalité désigne « l'utilisation successive d'au moins deux modes de transport au cours d'un même déplacement ».

Le report modal est un « changement de mode de transport pour un autre après une modification d'infrastructure, une innovation, une modification réglementaire ou un changement d'habitude ».

La loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets du 22 août 2021 (ci-après loi Climat et Résilience) adopte une mesure concernant le report modal de l'avion vers le train. En effet, la loi prévoit que l'État doit lutter contre la vente à perte des billets d'avion. L'objectif étant de réduire les émissions de gaz à effet de serre du transport aérien. Il existe plusieurs types de mode de transport. La première distinction peut être entre les modes de transports actifs, ceux qui sont à l'origine de mouvement physique de l'utilisateur, et ceux qui ne le sont pas.

L'article L. 1271-1 du code de transports prévoit que « les mobilités actives, notamment la marche à pied et le vélo, sont l'ensemble des déplacements pour lesquels la force motrice humaine est nécessaire, avec ou sans assistance motorisée. Elles contribuent à la mise en œuvre de l'objectif assigné à l'organisation des mobilités [...] et à la préservation de la santé publique ».

Parmi les mobilités actives, il peut être distingué les modes de transports dit musculaire qui comprennent la marche, vélo et trottinette, mais ne comprend pas les véhicules à assistance électrique.

Nous définissons l'effet rebond comme le fait que certains gains environnementaux dus à une gestion des ressources plus efficace ou à des évolutions techniques sont sensiblement diminués ou annulés par une augmentation de la consommation ou une modification des usages.

Réglementation

La thématique des mobilités est traitée dans plusieurs branches du droit notamment le droit des transports, public et de l'environnement.

La loi d'orientation des mobilités (LOM) de 2019 prévoit la fin de la dépendance automobile par le renforcement de l'accessibilité aux transports. De plus, la loi promeut les nouveaux modes de transport tel que le covoiturage, les véhicules partagés ou encore en libre-service. L'article 73 de la LOM prévoit la décarbonation complète du secteur des transports terrestres pour 2050.

Le plan de mobilité est prévu dans le code de transport des articles L.1214-1 à L.1214-38. La loi du 24 décembre 2019 sur l'orientation des mobilités est maintenant codifiée dans ce même code.

Le plan de transformation écologique de l'État pour des Services publics Écoresponsables (SPE) prévoit l'objectif "Mieux se déplacer". Cet objectif réunit quatre mesures :

- Réduire et verdir les déplacements domicile-travail.
- Réduire et verdir les déplacements professionnels.
- Réduire et compenser les émissions des trajets aériens.
- Réduire et décarboner la flotte automobile et déployer des points de recharge électrique.

Différents objectifs fixés pour 2027 par la circulaire SPE sont également à considérer :

- 25 % de part journalière d'agents en télétravail.
- 100 % des sites de l'État équipés de stationnement vélo.
- 20 % des agents ont recours au forfait mobilité durable.

Chaque année, en tant qu'opérateur public, l'Inserm renseigne ces aspects liés à la mobilité dans le cadre des campagnes des Services Publics Écoresponsables.

III. Diagnostic : état des lieux des déplacements à l'Inserm

A – Les déplacements professionnels

Kilomètres parcourus : **37 865 688km⁸**, plus de 944 fois le tour de la Terre.

Impact carbone des déplacements : **4 566 814,5kg de CO₂e⁹**.

Les déplacements professionnels en avion

Nombre de trajets total : **9 962 trajets**.

Nombre de trajets à l'intérieur de la France métropolitaine : **2 724 trajets**.

Total de kilomètres parcourus : **26 465 646km**.

Trajet moyen : **2 021km**.

Trajet médian : **825km**.

Type de vol	Nombre de trajets	Kilomètres parcourus	Impact carbone	Trajet moyen
Vol court-courrier < 1 000km	4 728 trajets, 2364 A/R	3 214 327km , soit approximativement 80 fois le tour de la Terre	832 510kg de CO ₂ e émis	676km, correspondant à une émission de 175kg de CO ₂ e
Vol moyen-courrier 1000 <x< 3500km	2 720 trajets, 1360 A/R	4 122 090km , soit environ 102 fois le tour de la Terre	774 952kg de CO ₂ e émis	1521km, correspondant à une émission de 285kg de CO ₂ e

⁸ Somme des kilomètres parcourus tous transports confondus (avion, train, bateau, voiture de location).

⁹ Nous avons supposé l'impact carbone général des déplacements professionnels, que tous les trajets de trains avaient été effectués en TGV et que les voitures de location étaient des voitures thermiques

Vol long-courrier >3500km	2 514 trajets, 1257 A/R	19 129 229km , soit plus de 477 fois le tour de la Terre	2 907 642kg de CO ₂ e émis	7758km, correspondant à une émission de 1 179kg de CO ₂ e
---	----------------------------	--	---------------------------------------	--

- Les trajets de moins de 4 heures en train, effectués en avion

Nombre total de trajets : **228 trajets**.

Total des émissions si ces trajets avaient été effectués en train (TGV) : **257,6 kg de CO₂e**.

Total des émissions lorsque ces trajets ont été effectués en avion : **31 065,3 kg de CO₂e**.

L'inconvénient demeure le temps de trajet. Pour les trajets étudiés, la durée du trajet complique l'hypothèse d'un aller-retour dans la journée.

Les déplacements professionnels en train

Nombre de trajets total : **31 282 trajets**.

Nombre de trajets effectués entre la France et les autres destinations : 2 646 trajets.

Nombre de trajets effectués hors-France : 213 trajets.

Total de kilomètres parcourus : **11 315 087km**.

Impact carbone total : **33 153kg de CO₂e**.

Observation : les trajets se font majoritairement au niveau national. Cependant des agents font le choix du train pour des trajets internationaux.

Trajet	Distance	Impact du trajet en train	Impact du trajet en avion	Nombre de trajets en train	Nombre de trajets en avion
Paris-Stockholm	1 544km	4.52kg de CO ₂ e (~22h)	290kg de CO ₂ e (~2h30)	3 trajets	113 trajets
Brest-Toulouse	1 214km	3.56 kg de CO ₂ e (~9h30)	181kg de CO ₂ e (~3h)	9 trajets	20 trajets

Les déplacements professionnels par voie maritime

Nombre de trajets effectués en ferry : **3 trajets**.

Total de kilomètres parcourus : **1 027km**.

Les déplacements professionnels avec un véhicule de location

Nombre total de trajets effectués en voiture de location : **99 trajets**.

Émission pour une voiture thermique : 18 263 kg de CO₂e.

Émission pour une voiture électrique : 8 678 kg de CO₂e.

Total de kilomètres parcourus en voiture de location : **83 928km**.

Distance moyenne : 848km, soit une émission de 185kg de CO₂e.

B – Les déplacements domicile-travail

Afin d'étudier les déplacements domicile-travail, l'Inserm a émis en janvier 2024 un questionnaire à destination de ses personnels, qui a recueilli un taux de participation de 39,6%¹⁰. L'échantillon présente des caractéristiques globalement représentatives de la population de l'Inserm.

Toutefois, il convient de souligner qu'un biais de réponse potentiel a été identifié et pris en considération dans l'analyse. Les répondants pourraient en effet présenter un profil ou des pratiques spécifiques en matière de mobilité, susceptibles de différer de ceux des non-répondants. Cette limite méthodologique a été intégrée à la réflexion d'ensemble sur les déplacements domicile-travail.

Les modes de transports

Légende des types de mobilité

Mobilité durable : Vélo, transports en commun (bus, tramway, métro), Train régional (TER, RER, etc.), train longue distance

Covoiturage : Véhicule privé transportant plus de 1 personne sur la majorité du trajet

Véhicule individuel : Véhicule privé transportant 1 seule personne sur la majorité du trajet

Autre : Tout moyen de transport non proposé dans les options de réponses (trottinette, patin, planche à roulettes, etc.)

Effectif total des agents de l'Inserm : **8 691 agents**.

⇒ 39,6% de répondant au questionnaire sur les modes de transport lors des déplacements domicile-travail

Top 3 des modes de transports des agents de l'Inserm :

→ **27 %** utilisent les transports en commun ;

→ **19 %** utilisent le vélo ;

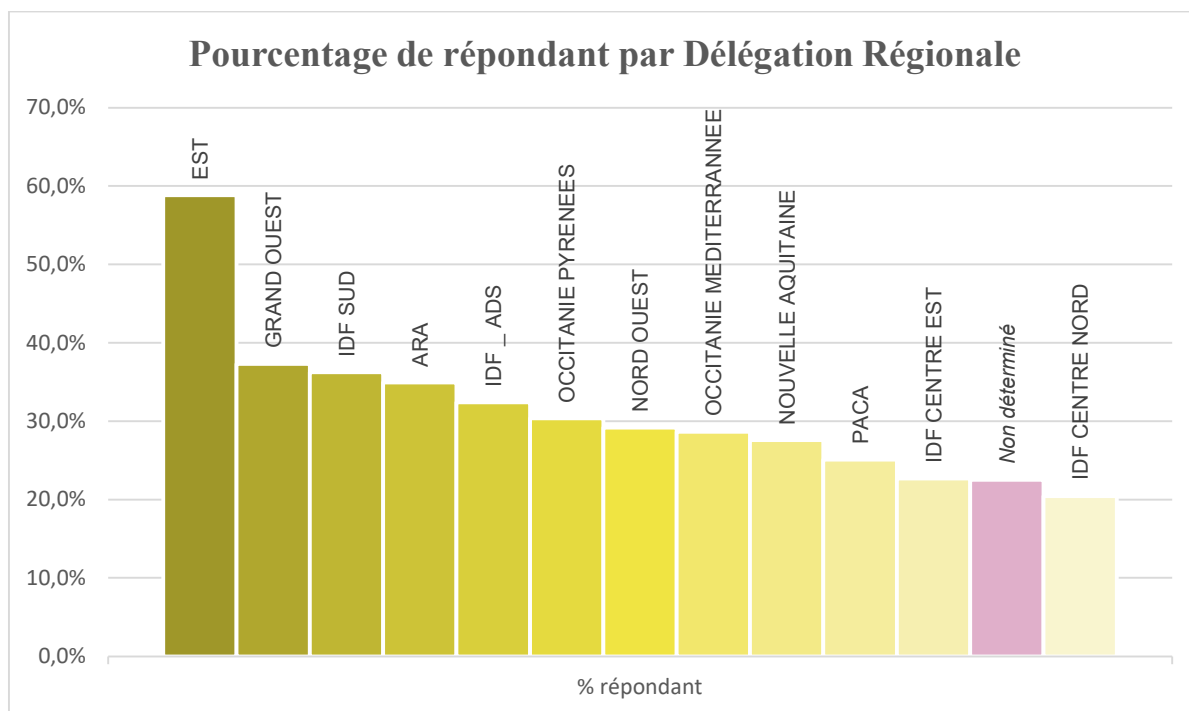
¹⁰ Certains verbatim recueillis via cette enquête seront incorporés dans cet analyse.

→ 17 % utilisent une voiture dans lequel ils et elles sont seuls.

50 % des Délégations Régionales ont plus d'un quart de leurs agents qui viennent majoritairement à vélo

En 2024, le département des ressources humaines a mené une enquête auprès des agents de l'Inserm afin de mieux comprendre leur modalité de transports lors de leurs déplacements domicile-travail. Sur les 8691 agents qui composent l'effectif total des agents de l'Inserm, l'enquête a reçu 3440 réponses – soit 39,6 %.

La DR ayant le meilleur taux de répondant par rapport à ses effectifs est la DR Est. Celle ayant reçu proportionnellement le moins de réponses est la DR IDF Centre Nord. Par ailleurs, environ 20 % des répondants n'ont pas souhaité indiquer leur Délégation d'origine. Ces données sont donc approximatives.

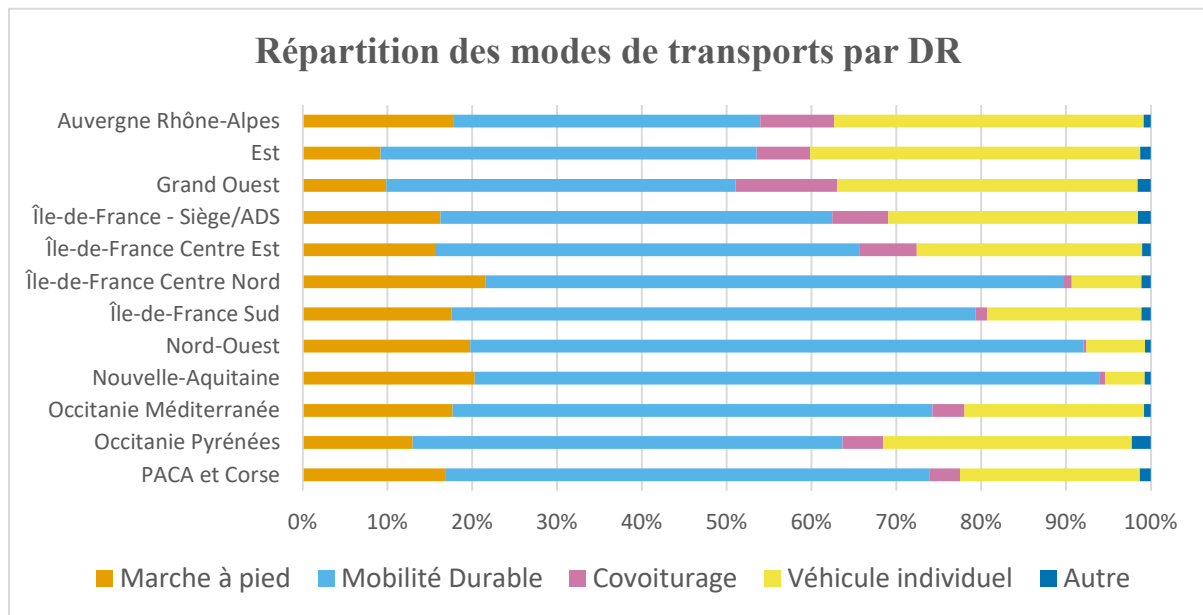


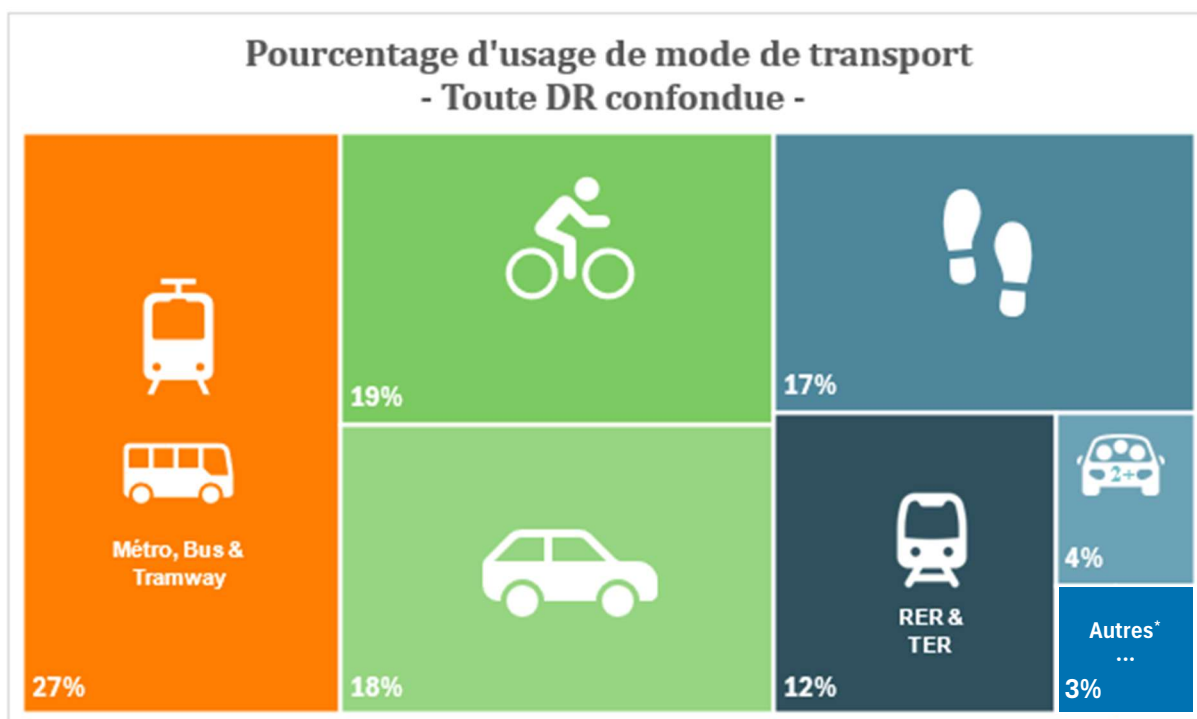
Afin d'obtenir la meilleure finesse possible dans les réponses, et sachant que les déplacements domicile-travail peuvent varier d'un jour à l'autre de la semaine, les répondants avaient la possibilité de compléter 2 journées « type ». Seuls 7,7 % des répondants ont choisi de décrire 2 journées « type ».

L'analyse des résultats montre quelques disparités entre certaines Délégations Régionales. En particulier entre les délégations franciliennes et les autres ; celles-ci ont un taux bien plus élevé que la moyenne d'usage des transports en commun et des mobilités durables. Cela peut s'expliquer facilement par la densité de l'offre de transports en commun sur l'ensemble de la région Île-de-France.

L'unique Délégation Régionale où l'usage du véhicule individuel (37 %) est supérieur à celui des transports en commun (36 %) est la DR PACA & Corse. Cet écart est mineur, mais reste

proportionnellement supérieur au reste des délégations. D'ailleurs, l'ensemble des délégations du Sud et du Sud-Ouest de la France ont un usage supérieur à la moyenne de la voiture individuelle, cependant elles sont aussi les délégations ayant le plus recours au covoiturage. Ces usages illustrent la répartition et l'accessibilité inégales aux transports en commun dans l'hexagone, de même que la mise en place d'infrastructure cyclable ou de co-voiturage essentielle pour transformer les façons de se déplacer.



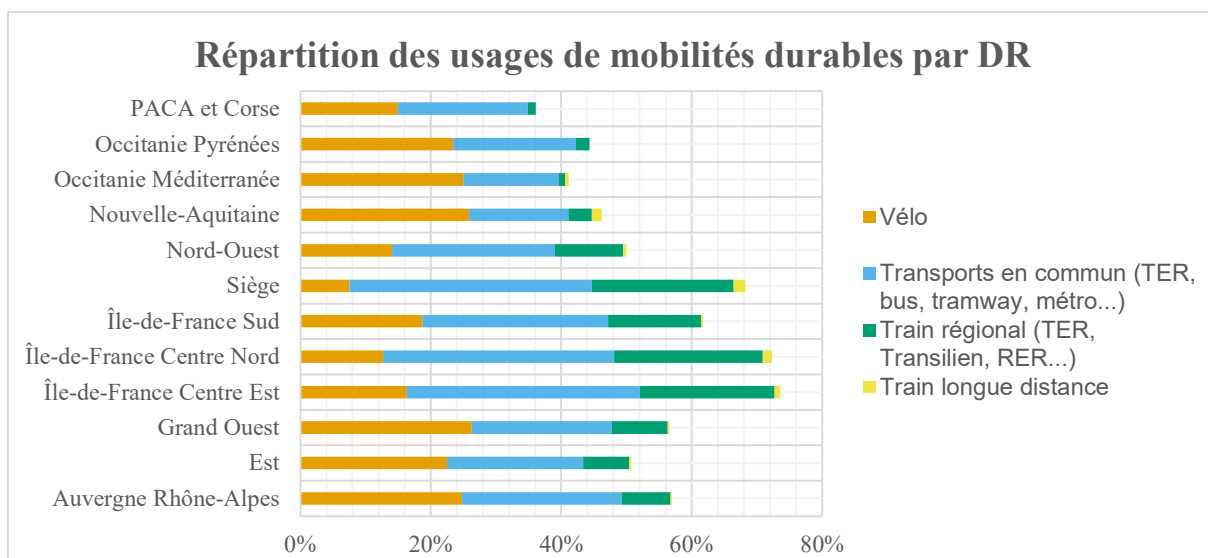


*dont 1 % de « Deux-roues motorisés », 1 % de « Train de longue distance » et 1 % « Planche à roulette, patin à roulette, trottinette, etc. »

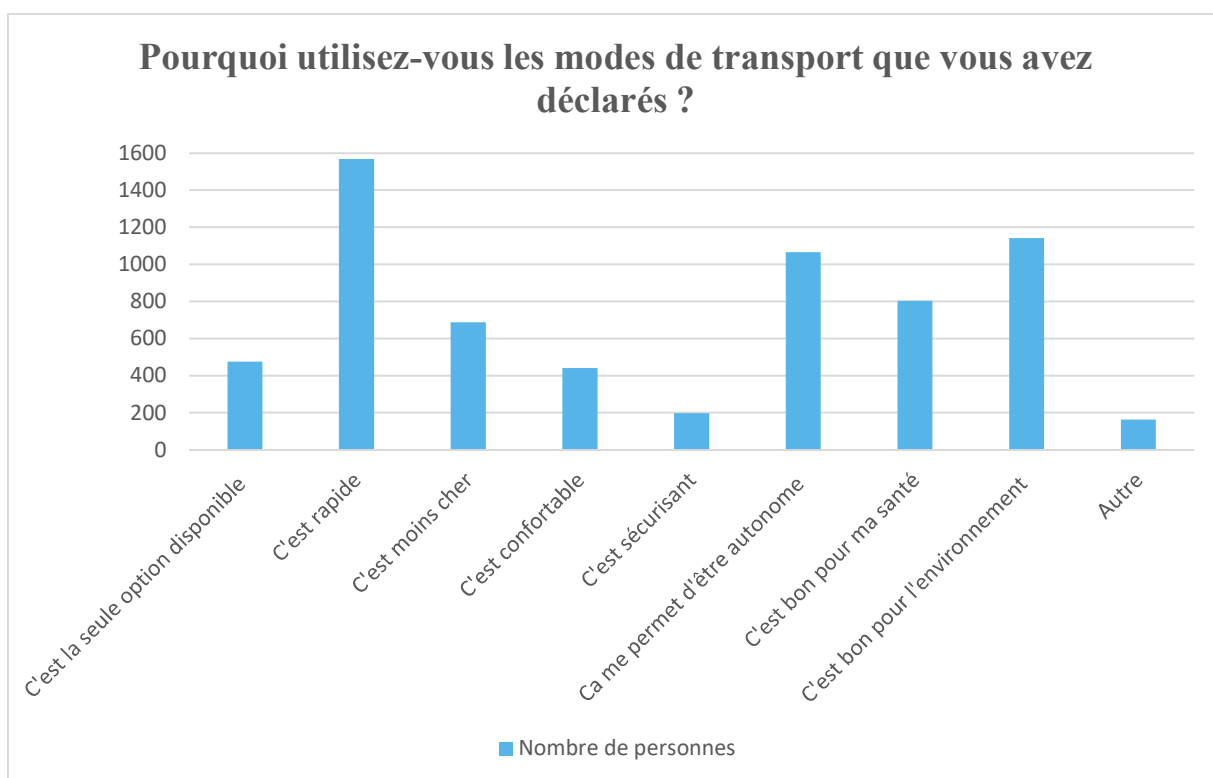
Néanmoins, sur l'ensemble des DR, les transports en commun restent le mode de transport privilégié des agents de l'Inserm avec 27 % des répondants déclarant les emprunter. Le vélo (19 %), la voiture individuelle (18 %), la marche à pied (17 %) et les trains régionaux (12 %) sont les modes de transports les plus courants. Le covoiturage (4 %) les deux roues (1 %), les TGV (1 %) et autres (trottinettes, roller, etc.) (1 %) sont eux des moyens de transport minoritaires.

En termes de mobilité durable (vélo, transports en commun, train régional (TER, Transilien, RER) et train longue distance), le vélo et les transports en commun sont favorisés par l'ensemble des répondants. Le Siège (DR ADS) déclare le moins de cyclistes sur l'ensemble des délégations régionales avec seulement 8 % des déplacements domicile-travail, un chiffre bien plus bas que les autres délégations régionales franciliennes avec en moyenne 16 % de personnes venant à vélo sur leur lieu de travail. Ce résultat ne peut s'expliquer que par le manque de places de parking à vélo sécurisées sur les sites de l'ADS, car ils ne sont pas moins accessibles que les autres sites en Île-de-France ainsi que l'offre importante de transport en commun en région parisienne.

Nous notons aussi que pour 6 délégations sur 12, le vélo représente potentiellement un quart des usages des répondants. Pour les délégations Grand Ouest et Auvergne Rhône Alpes, il s'agit même du mode de transport favori – au-delà même des transports en commun et la voiture individuelle.



Les raisons du choix de mode de transport

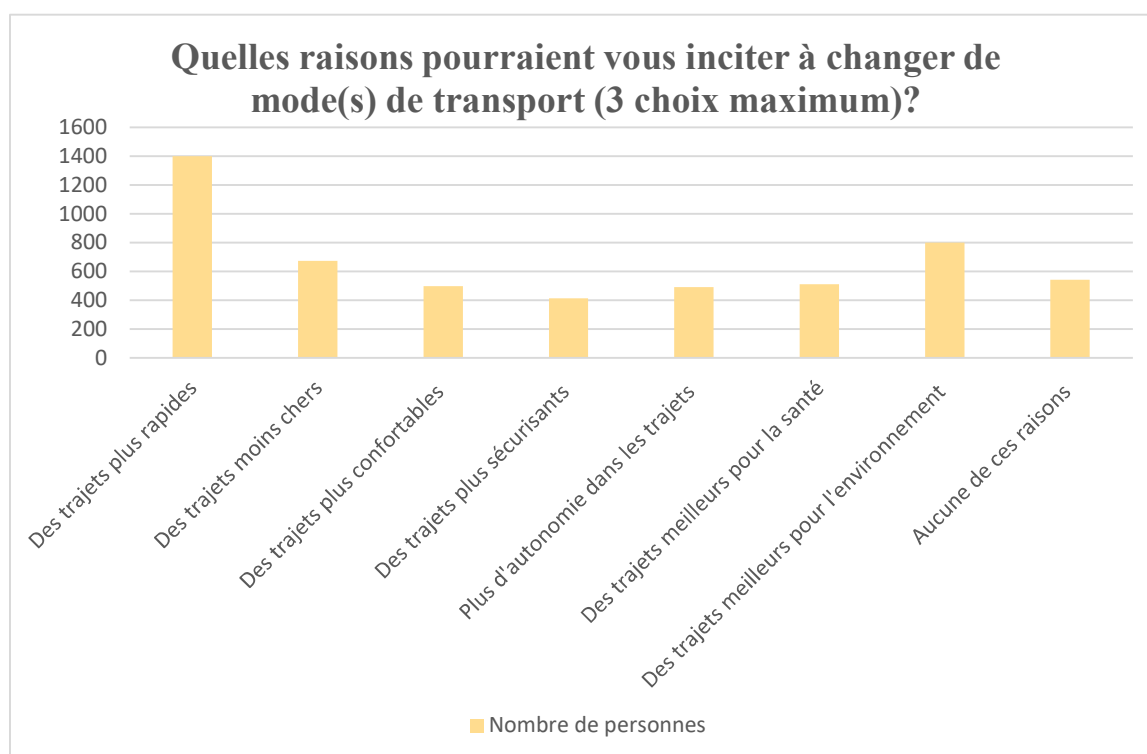


Les agents ont une bonne connaissance des options de mode de transport, seulement 3.5% des agents ont choisi leurs(s) mode(s) de transport sans connaître toutes les options.

Parmi les retours justifiant le choix du mode de transport, la rapidité fonde souvent l'utilisation de la voiture : « *Mon temps de trajet domicile-travail est de 10 min en voiture alors qu'il est de plus de 3/4 d'heure en bus avec 1 correspondance et une faible fréquence de desserte.* »

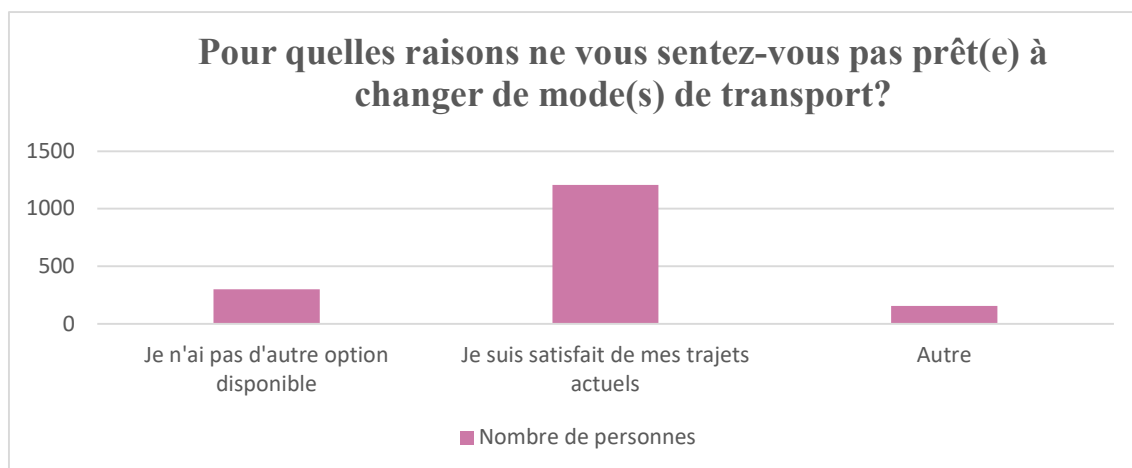
L'autonomie est également mentionnée, notamment concernant les contraintes liées à des raisons familiales (enfants en bas âge, école, activités sportives, ...) : « *Je suis obligé de prendre ma voiture, car je dépose mon bébé à la garderie.* »

La troisième raison qui revient le plus souvent est l'environnement, qui justifie un mode de déplacement moins émetteur.



La principale préoccupation demeure la rapidité des trajets pour plus d'un quart des répondants (26.2 %). La deuxième raison est « ***des trajets meilleurs pour l'environnement*** » (15 %) ce qui démontre d'une volonté des agents de l'Inserm de réduire l'impact environnemental de leur déplacement.

Par ailleurs, une grande part des agents ne souhaite pas changer leur mode de transport. Cela peut être dû à des contraintes citées ci-dessous ou, car leur mode de transport a déjà un très faible impact sur les émissions carbone.



« Mon lieu de résidence étant très mal desservi par les transports en commun, le temps de trajet serait triplé. »

« Je souhaiterais utiliser le vélo plus fréquemment, mais le trajet n'est pas adapté /sécurisé pour l'utilisation du vélo en toutes circonstances (pas d'éclairage la nuit sur une voie à circulation automobile très intense). »

« Dans nos vies à 100 à l'heure, aujourd'hui le temps est rare, donc le temps passé dans les transports doit être réduit au maximum. Cependant, les logements près de nos lieux de travail ne sont pas accessibles financièrement, il est donc obligatoire de s'éloigner et donc d'utiliser la voiture qui est un gain de temps énorme contrairement au transport en commun. »

À la suite de ces résultats et de quelques verbatims recueillis, nous pouvons conclure que, si l'environnement est un facteur pris en compte dans le choix du mode de transport, le critère de rapidité est de loin le critère le plus important à la fois sur le choix actuel de même que sur les raisons qui pourrait inciter à changer de mode de transport. Si une large part des répondants se déclare satisfaite de ses déplacements actuels, nous pouvons y retrouver celles et ceux ayant déjà une mobilité peu carbonée, pour les autres, n'ayant pas d'autres options ou revendiquant d'autres raisons, il revient à l'Inserm d'accompagner à la possibilité de changement, à la fois dans son dialogue local constant avec les autorités régulatrices des transports et de même que sur ses propres leviers internes (comme le forfait mobilité durable et le recours au télétravail, ci-après) dans une dynamique de dialogue avec les autres acteurs de l'ESR et partenaires institutionnels.

La prise en charge du déplacement domicile-travail

Effectif total des agents de l'Inserm : **8 691 agents**.

Effectif total des agents concernés par la prise en charge du déplacement domicile travail : **5 094 agents**.

⇒ **59 %** des agents demandent la prise en charge par l'Inserm des frais liés à la mobilité.

La prise en charge est répartie par quatre catégories :

- **Le forfait mobilité durable** : il s'agit de la prise en charge des frais de transport personnels des agents, s'ils utilisent un mode alternatif de transport. Cette prise en charge n'est pas obligatoire.
- Le remboursement des transports en Île-de-France.
- **Le remboursement des transports en province** : il s'agit de la prise en charge d'abonnement pour tout type de mobilité sans distinction. Ainsi cela peut concerner les transports en commun d'une métropole ou d'une région, aussi bien que d'abonnement SNCF ou vélo en libre-service.
- **Le remboursement de l'abonnement Vélib** : il faut noter qu'il est très minoritaire. En effet, seules six personnes sont concernées, soit 0.12 % des prises en charge. Le prix de l'abonnement, moins de 10 euros par mois, peut expliquer le taux faible de prise en charge.

La prise en charge des frais de déplacement en fonction de la délégation régionale

La prise en charge des remboursements IDF représente 52 % de toutes les prises en charge.

Parmi le personnel d'Île-de-France, 70 % demandent le remboursement de transport (dont 68 % de remboursement IDF) et seulement 5 % un forfait mobilité durable.

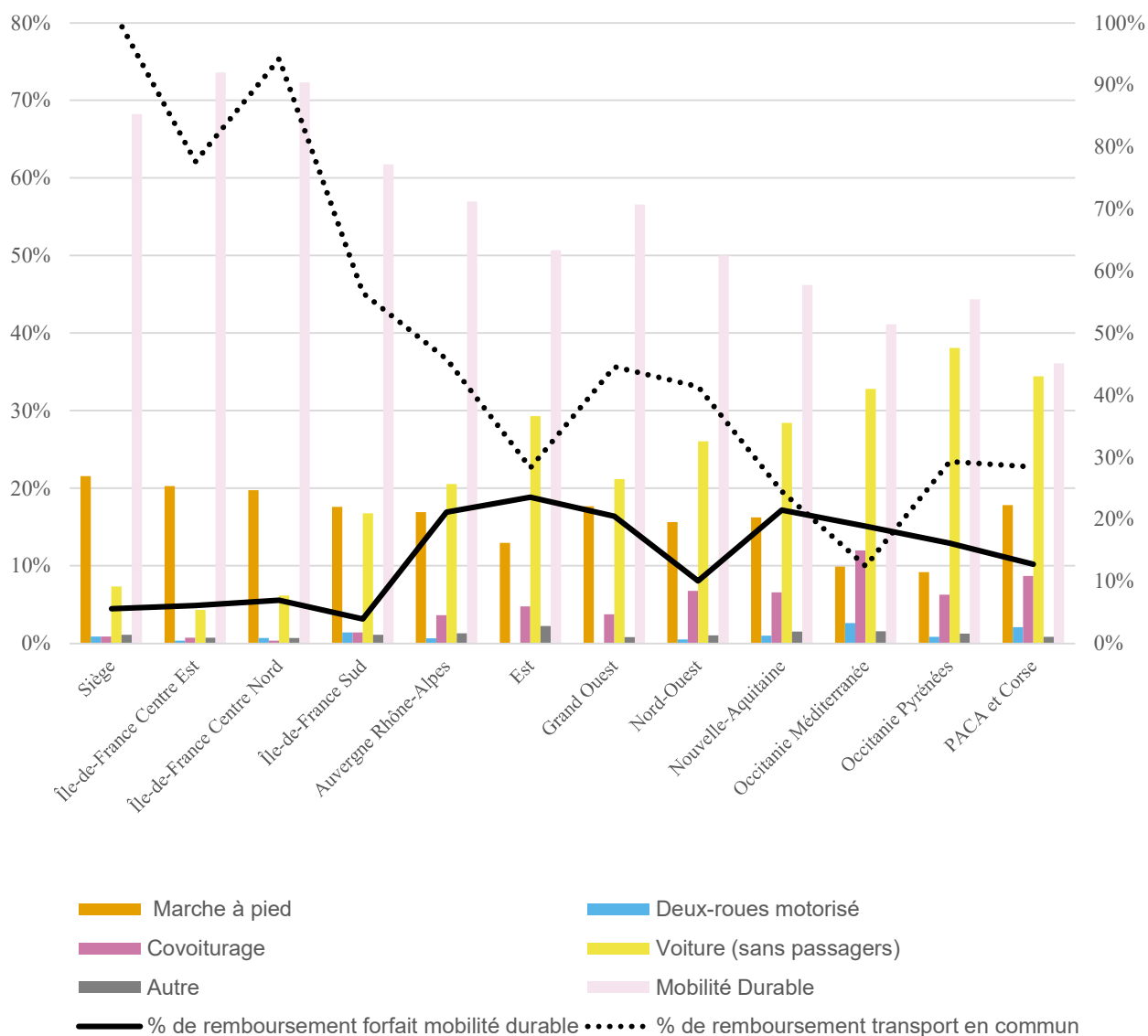
La DR Paris Île-de-France Sud se démarque des autres délégations parisiennes, seulement 56 % de ses effectifs demandent une prise en charge des déplacements domicile-travail. Ce pourcentage place cette délégation régionale comme ayant le taux de prise en charge le plus faible d'Île-de-France.

Certaines DR du sud de la France ont peu de demandes de prise en charge :

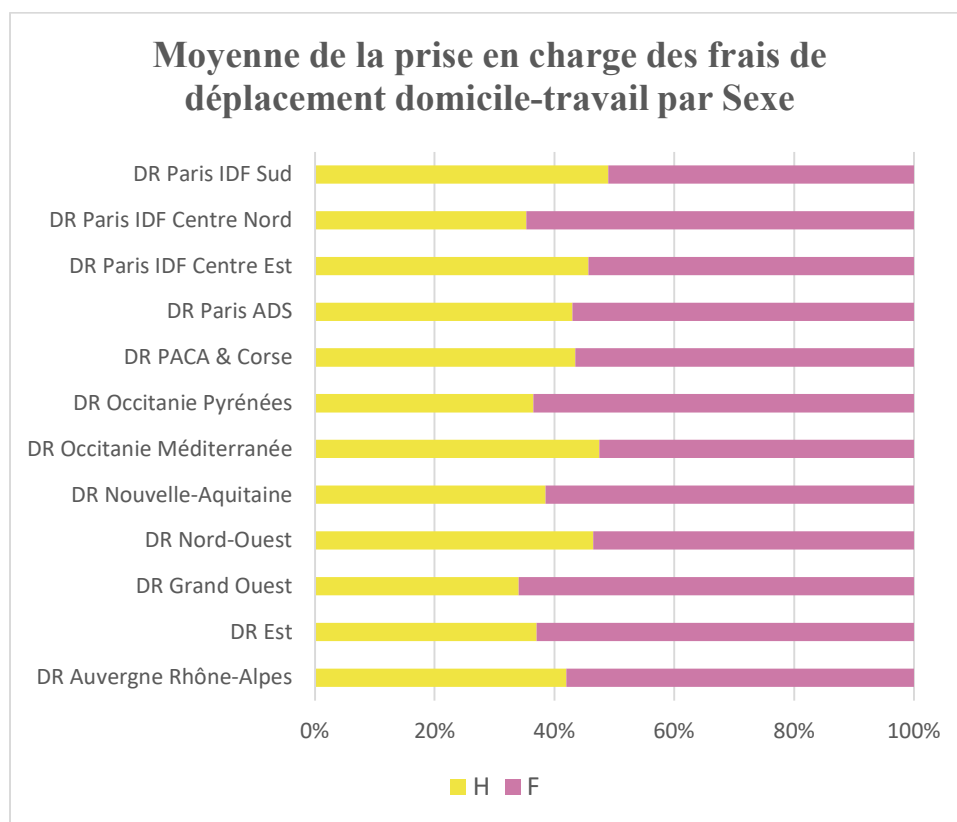
- 28 % des effectifs de la DR Occitanie Méditerranée demandent une prise en charge de leur déplacement domicile travail ;
- 36 % des effectifs de la DR Occitanie Pyrénées demandent une prise en charge de leur déplacement domicile travail ;
- 35 % des effectifs de la DR PACA & Corse demandent une prise en charge de leur déplacement domicile travail ;

La prise en charge du forfait mobilité durable est minoritaire par rapport aux remboursements de transport. La DR Occitanie Méditerranée est la seule avec une prise en charge plus importante de forfait mobilité (19 %) par rapport à la prise en charge des transports (12 %).

Répartition des usages des types de transports et proportion de remboursement en fonction du type de forfait



La prise en charge des frais de déplacement en fonction de la délégation régionale et du sexe



L'accessibilité aux unités : le stationnement et les bornes électriques

Les chiffres étudiés regroupent les réponses de 38 sites.

1 036 places de voitures

492 places de vélo

7 bornes de recharge pour voiture électrique

La demande de nouvelles places de stationnement sécurisées pour vélos est élevée : sur 38 sites répondants, 33 sont demandeurs de places de vélo, soit **86.8 %**.

Nombre total de locaux vélos : 30 sécurisés (10 mutualisés avec d'autres organismes)

Nombre total de places de vélo sécurisées : 441

Nombre total de places de vélo : 492

C – Le télétravail

Cette analyse regroupe toutes les données en fonction du nombre de jours pris en télétravail au 31 décembre 2023.

Les politiques de télétravail ont fait l'objet d'une évolution et sont disponibles sur la page dédiée sur [Insermpro](#).

Effectif total des agents de l'Inserm : **8 691 personnes**.

Effectif total des agents bénéficiant du télétravail : **3 216 personnes**.

⇒ **37 %** des agents ont recours au télétravail.

L'Inserm laisse la possibilité d'avoir des jours fixes de télétravail ou des jours flottants.

Les agents ont le droit de deux à trois jours de télétravail par semaine, à raison de 8 jours par mois.

Il existe des assouplissements concernant les personnels de laboratoire pour s'adapter à la spécificité du travail en unité. En fonction de la typologie de poste, le télétravail n'est pas toujours possible ou nécessaire.

L'Inserm prend en charge une indemnisation d'un montant de 2.88 euros dans la limite de 253.44 euros par an.

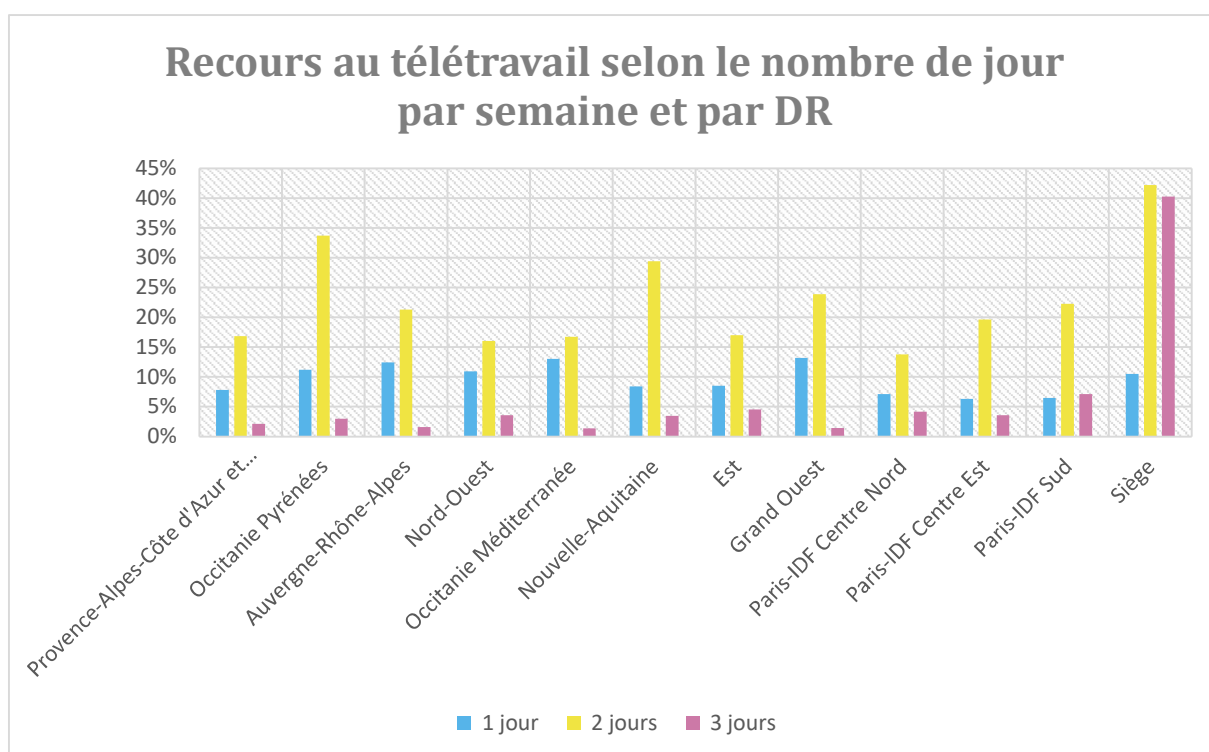
La répartition du télétravail par délégation régionale

L'utilisation du télétravail est très différente en fonction de la délégation.

Au siège, avec peu de postes de chercheurs, 93 % des agents ont recours au télétravail au moins un jour par semaine. Cela peut s'expliquer par des emplois en très grande majorité de techniciens et ingénieurs.

Hormis le siège, toutes les autres délégations sont concernées à moins de 50 % par le télétravail.

La délégation qui a le moins recours au télétravail est Paris IDF Centre Nord, avec seulement 25 % d'agents ayant recours au télétravail.



Observation : il peut être observé que le recours à trois jours de télétravail par semaine est largement utilisé au siège, contrairement aux autres délégations régionales, dans lesquelles il est minoritaire.

Majoritairement les personnes prennent deux jours de télétravail, ce qui correspond à la politique de télétravail de l'Inserm.

Par ailleurs, vis-à-vis des enjeux carbone, le télétravail peut être responsable d'externalités négatives. Dans une logique d'accompagnement et de réduction de ces potentiels effets rebonds carbones, adosser le télétravail à une charte d'engagement volontaire permet à la fois de sensibiliser et de s'assurer que ce mode de travail s'inscrit pleinement dans une démarche responsable.

IV. Stratégie

La stratégie proposée dans ce plan mobilité est issue des ateliers en intelligence collective coordonnés par la Cellule Transition Écologique et Sociétale de l’Institut. Elle vise à réduire les émissions carbone liées aux déplacements.

L’établissement invite les différents acteurs locaux, en délégation régionale et en unités, à se saisir des actions proposées dans ce plan. Comme cela est prévu par l’article du code des transports encadrant le plan mobilité employeur, chaque délégation régionale devra communiquer son Plan de Mobilité aux AOM de son territoire,

L’élaboration de ce plan s’est organisée sur deux grands enjeux : les déplacements professionnels (A) et les déplacements domicile-travail (B). Différentes thématiques, comme la réduction des déplacements, le report modal, etc. ont été étudiés, toujours dans une visée de réduction des émissions de gaz à effet de serre tenant compte des contraintes territoriales.

Dans l'objectif d'impulser une démarche de transition environnementale à l'échelle de l'ensemble de l'établissement, l'Inserm déploiera en 2027 une campagne de réalisation de bilans carbone pour toutes ses unités. Cette initiative s'appuiera sur l'outil GES 1point5, développé par le collectif Labos 1point5, reconnu pour son adaptation aux spécificités de la recherche publique.

Cette campagne permettra d'obtenir une quantification précise et harmonisée des données de mobilité dans l'ensemble des unités de recherche, constituant ainsi un socle de référence indispensable pour le pilotage et l'évaluation des actions du présent plan de mobilité.

Bien que cette démarche s'inscrive dans une approche globale de transition écologique dépassant le seul périmètre de la mobilité, elle fait l'objet d'une fiche action spécifique au sein de ce plan, compte tenu de son importance stratégique pour l'atteinte des objectifs fixés en matière de déplacements professionnels.

Les actions proposées dans ce plan ont été regroupées par thématique et par degré d’action :

- Une action dite « Gain rapide » ou gain rapide, est une action simple à mettre en place qui permet à court terme d’accroître la valeur sociale et environnementale de l’organisation. Les Gain rapides permettent dans un premier temps d’engager et de sensibiliser les parties prenantes (collaborateurs, partenaires, ...) autour d’un projet commun pour ensuite œuvrer sur des chantiers plus importants.
- Une action impactante est une action qui s’intègre dans un des processus en place au sein de l’organisation pour améliorer son impact. Une action impactante requiert pour sa mise en place davantage de moyens humains, opérationnels et financiers et, le cas échéant, des décisions au sein des comités stratégiques de l’établissement. Elle se déploie généralement à moyen terme.
- Une action transformante renverse les modes de fonctionnement jusqu’alors en place pour intégrer les thématiques sociales et environnementales au cœur même des activités. Ces changements demandent des investissements humains et financiers pouvant être importants et s’opèrent sur plusieurs années, afin d’inscrire ces transformations sur le long terme dans la stratégie de l’organisation.

Les actions proposées dans ce plan sont également distinguées selon la typologie suivante :

- Prescription : action dont la mise en œuvre s'imposera à l'ensemble de l'établissement, en ce qu'elle trouvera sa traduction dans un texte à portée réglementaire ou dans une décision institutionnelle contraignante ;
- Recommandation : action dont la mise en œuvre est encouragée fortement sans être obligatoire, laissée à l'appréciation des délégations régionales et des unités en fonction des contraintes et spécificités propres à chaque site.

Les différentes actions proposées sont fondées sur le constat et l'analyse de la situation actuelle des mobilités au sein de l'Inserm. Par la suite, il sera possible de suivre les évolutions année après année, avec pour référentiel l'année 2023.

Les fiches actions détaillées avec l'ensemble des modalités de mise en œuvre sont disponibles en annexe de ce document.

A – Déplacements professionnels

Degré de l'action	Thème associé	Action	Type
Transformante	Report modal	Encourager les déplacements en train pour les trajets de plus de 4 heures	Recommandation
Impactante	Report modal	Automatiser la 1 ^{re} classe pour chaque trajet en train d'une durée supérieure à 4h	Prescription
Impactante	Report modal	Prioriser déplacements juniors – Réduction GES par report modal senior	Recommandation
Gain rapide	Réduction	Limiter les déplacements pour les interventions courtes	Recommandation
Transformante	Véhicules moins polluants	Transition de la flotte de véhicules vers des véhicules électriques légers (<1400kg)	Prescription
Transformante	Réduction	Expérimentation de « quota carbone » en unité pour les déplacements professionnels	Recommandation
Impactante	Réduction	Exemplarité des directions (DG/Départements/Unités)	Prescription
Transformante	Réduction	Création d'un arbre d'aide à la décision pour la rationalisation carbone des déplacements professionnels	Prescription

B – Déplacements domicile-travail

Degré de l'action	Thème associé	Action	Type
Impactante	Électrification	Aménagement de places de voiture électrique avec des bornes de recharge	Recommandation
Transformante	Réduction de l'autosolisme	Promouvoir une application ou plateforme de gestion de covoiturage	Prescription
Impactante	Réduction de l'autosolisme	Places de parking réservées au covoiturage	Recommandation
Transformante	Transport en commun	Faciliter le recours aux transports en commun	Recommandation
Transformante	Pratique vélo	Labellisation « Pro Vélo » des unités et des délégations régionales	Recommandation
Impactante	Pratique vélo	Promouvoir la pratique du vélo	Recommandation
Gain rapide	Pratique vélo	Participer au challenge national mai à vélo de façon récurrente	Prescription

V. Organisation et suivi du plan de mobilité

Le pilotage du plan de mobilité s'appuie sur les instances existantes de gouvernance de la transition écologique et sociétale de l'Inserm, à savoir le comité stratégique et le comité de pilotage. Un point annuel avec les Délégations Régionales assure la coordination territoriale de la démarche.

Le déploiement suit le calendrier défini dans les fiches actions. L'évaluation repose sur des indicateurs quantitatifs et qualitatifs : évolution des parts modales, émissions de CO₂ évitées, économies réalisées pour l'établissement et les personnels, et taux de satisfaction des usagers.

Un accompagnement de la communication interne informera régulièrement les personnels des avancées. Des actions d'animation telles que des défis mobilité ou des ateliers pratiques favorisent l'adoption des nouvelles pratiques.

Le plan fait l'objet de révisions périodiques alignées sur les bilans carbone de l'Inserm. Une veille sur les innovations en matière de mobilité et les opportunités réglementaires, ainsi que des échanges avec d'autres organisations ayant engagé des démarches similaires, permettent d'ajuster et d'enrichir le dispositif.

Les ressources nécessaires à la mise en œuvre seront identifiées et allouées en conséquence et en lien avec la situation financière de l'Institut.

VI. Annexes

Fiches actions détaillées

Bilan carbone en unité

Campagne de généralisation des Bilans GES 1point5 en unité			
<u>Potentiel de réduction GES :</u> Impact GES fort Potentiellement fort, notamment sur le long terme des pratiques et de l'accompagnement au changement	<u>Indicateurs de suivi de l'action :</u> Nombre de bilans carbone en unité réalisés en 2027	<u>Horizon temporel :</u> 2027 <u>Coût :</u> € <u>Action :</u> transformante	<u>Type :</u> Recommandation
<u>Description de la mise en œuvre de l'action :</u> Lancer une campagne de réalisation des bilans carbone en unité afin d'avoir une bonne vision de tous les impacts des unités. Le guide Inserm GES sera actualisé pour 2026 avec SIFAC+. La réalisation d'une majorité de Bilan GES en unité permettra plus facilement la mise en place de solutions bas-carbone concernant les enjeux de mobilité durable.			
<u>Faisabilité / facilité de mise en œuvre :</u> difficile	<u>Acceptabilité :</u> 1 = peu acceptable, 4 = fortement acceptable Sociale : 2 Réputation : 3	<u>Parties prenantes impliquées :</u> Direction Générale Cellule Transition Écologique et Sociétale Unités Département de la Communication	
<u>Effets rebonds positifs :</u> Bonne évaluation des enjeux carbone à l'Inserm Empreinte carbone sera déjà réalisée en unité pour l'HCERES, AAP, etc. (Inserm + concurrentiel) Attractivité RH liée à la RSE pour l'unité			
<u>Effets rebonds négatifs :</u> Mise en place d'une nouvelle démarche administrative globale			

Déplacements professionnels

Encourager les déplacements en train pour les trajets de plus de 4 heures			
<u>Potentiel de réduction GES</u> : Impact GES fort Si les trajets de plus de 4 heures en train sont reportés d'un trajet en avion vers un trajet en train l'empreinte carbone pourra être réduite de manière importante. Par exemple, pour un vol court-courrier (inférieur à 1000km), 256,07kg de CO2e évités selon Impact CO2 - ADEME	<u>Indicateurs de suivi de l'action</u> : Nombre de missions en avion Nombre de trajets en train supérieur à 4 heures	<u>Horizon temporel</u> : 2027 <u>Coût</u> : €€€ <u>Action</u> : transformante	<u>Type</u> : Recommandation
<u>Description de la mise en œuvre de l'action</u> : Modification de la note mission de l'Inserm après acceptation direction de l'Inserm et communication en amont des missionnaires Inserm (notamment DR Occitanie-Pyrénées, DR PACA-Corse, DR Grand-Ouest, etc.) Modification des possibilités de réservation dans NOTILUS Valorisation des agents prenant le train plus de 4h en automatisant la 1 ^{re} classe (fiche action associée)			
<u>Faisabilité / facilité de mise en œuvre</u> : facile	<u>Acceptabilité</u> : 1 = peu acceptable, 4 = fortement acceptable Sociale : 1 Réputation : 3	<u>Parties prenantes impliquées</u> : Missionnaires Département des Affaires Financières (Services Achats) Agence de voyages	
<u>Effets rebonds positifs</u> : Diminution du nombre de trajets effectués en avion Diminution de l'impact carbone du trajet si le report modal est de l'avion vers le train Favorise les trajets en train en Europe Favoriser les options trains pour les trajets européens proches dans Nautilus Impact symbolique fort			
<u>Effets rebonds négatifs</u> : Augmentation du temps de mission et du coût Attention à l'harmonisation des critères pour tous les établissements publics à caractère scientifique et technologique confondus			

Report modal : Automatiser la 1re classe pour chaque trajet en train d'une durée supérieure à 4h			
<u>Potentiel de réduction GES</u> : Impact GES fort Si les trajets de plus de 4 heures en train sont reportés d'un trajet en avion vers un trajet en train l'empreinte carbone pourra être réduite de manière importante. Par exemple, pour un vol court-courrier (inférieur à 1000km), 256,07kg de CO2e évités selon Impact CO2 - ADEME	<u>Indicateurs de suivi de l'action</u> : Nombre de trajets de plus de 4 heures en train première classe Nombre de trajets de plus de 4 heures effectué en train Nombre de missions en avion en France métropolitaine Nombre de trajets en train supérieur à 4 heures	<u>Horizon temporel</u> : 2027 <u>Coût</u> : €€ <u>Action</u> : impactante	<u>Type</u> : Recommandation
<u>Description de la mise en œuvre de l'action</u> : Dans le cadre de la valorisation des agents et des unités faisant un effort pour favoriser l'utilisation du train. Modification de la note mission de l'Inserm après acceptation de la Direction Générale de l'Inserm et communication en amont des missionnaires Inserm Modification des possibilités de réservation dans Nautilus : automatisation de la 1re classe en train (si l'écart entre la 1re et la 2de ne double pas le prix du billet) 8,5% des trajets en train à l'Inserm (2700 trajets sont concernés) Gains financiers : Les données des déplacements professionnels de l'année de 2023 nous invite à apprécier que sur les principaux trajets concernés (Paris-Brest ; Paris-Toulouse ; Paris – Nice) la première classe en train est systématique moins chère qu'un billet d'avion (qui est entre 127% et 294% plus cher que le trajet en train)			
<u>Faisabilité / facilité de mise en œuvre</u> : facile	<u>Acceptabilité</u> : 1 = peu acceptable, 4 = fortement acceptable Sociale : 3 Réputation : 4	<u>Parties prenantes impliquées</u> : Missionnaires Département des Affaires Financières (Services Achats)	
<u>Effets rebonds positifs</u> : Diminution du nombre de trajets effectués en avion Diminution de l'impact carbone du trajet si le report modal est de l'avion vers le train Amélioration des conditions de travail pendant le trajet pour les agents			
<u>Effets rebonds négatifs</u> : Discrimination d'une partie des trajets n'ayant pas accès à la 1re classe Allongement des trajets, en fonction du report modal			

Priorité déplacements juniors – Réduction GES par report modal senior			
<u>Potentiel de réduction GES :</u> Impact GES moyen Avec une réduction des déplacements des seniors en avion jumelée à un report modal de certains déplacements vers le train, nous pourrions assister à une baisse substantielle des émissions liées aux déplacements au niveau de l'unité.	<u>Indicateurs de suivi de l'action :</u> Par unité : - Nombre de déplacements juniors vs seniors - Nombre de reports modaux réussis (senior → train ou visioconférence)	<u>Horizon temporel :</u> 2027 <u>Coût :</u> € <u>Action :</u> impactante	<u>Type :</u> Prescription
<u>Description de la mise en œuvre de l'action :</u> <u>Définir un critère pour junior :</u> étudiant, doctorant, post-doctorant, jeune chercheur En réduisant la part des trajets en avion effectués par les unités, favoriser les déplacements des profils juniors en réduisant les déplacements en avion des seniors, plus expérimentés Cette action peut être réalisée dans le cadre de la mise en place des quotas carbone d'une unité (comme le propose la fiche action éponyme), mais pas seulement			
<u>Faisabilité / facilité de mise en œuvre :</u> difficile	<u>Acceptabilité :</u> 1 = peu acceptable, 4 = fortement acceptable Sociale : 2 Réputation : 3	<u>Parties prenantes impliquées :</u> Cellule Transition Écologique et Sociétale Unités Département de la Communication	
<u>Effets rebonds positifs :</u> Réduction des émissions de gaz à effet de serre liées aux déplacements en avion Économie réalisée liée à la réduction des déplacements en avion Pour certaines destinations, un report modal vers le train pourrait être réalisé pour les seniors Exemplarité des seniors			
<u>Effets rebonds négatifs :</u> Sentiment de déclassement par rapport à l'opportunité de voyager			

Réduction : Limiter les déplacements pour des interventions courtes			
<u>Potentiel de réduction GES :</u> Impact GES moyen Si tous les trajets inférieurs à une durée ou à une distance ne sont pas effectués, l'impact carbone des déplacements professionnels pourrait être significativement diminué.	<u>Indicateurs de suivi de l'action :</u> Nombre de déplacement professionnel effectué	<u>Horizon temporel :</u> 2027 <u>Coût :</u> € <u>Action :</u> gain rapide	<u>Type :</u> Recommandation
<u>Description de la mise en œuvre de l'action :</u> Établir une politique claire de déplacement. Exemple: ➤ Le temps de déplacement a/r ne doit pas excéder le temps d'intervention sur place (ex : pour une présentation de 2h, il faut un trajet a/r de 2h maximum) Possible déploiement dans le cadre de la mise œuvre d'un outil d'aide à la décision			
<u>Faisabilité / facilité de mise en œuvre :</u> moyen	<u>Acceptabilité :</u> 1 = peu acceptable, 4 = fortement acceptable Sociale : 3 Réputation : 3	<u>Parties prenantes impliquées :</u> Département Système d'information Département des Ressources Humaines Missionnaires Département des Affaires Financières	
<u>Effets rebonds positifs :</u> Gain de temps pour les agents Meilleure productivité Réduction de la fatigue liée aux déplacements Meilleur équilibre vie professionnelle/personnelle			
<u>Effets rebonds négatifs :</u> Possible sentiment d'isolement Adaptation nécessaire des méthodes d'animation de réunion			

Report modal : transition de la flotte de véhicules vers des véhicules électriques légers (<1400kg)			
<u>Potentiel de réduction GES :</u> Impact GES fort Sur l'ensemble de son cycle de vie un véhicule électrique léger est moins émetteur de CO2 qu'un véhicule thermique.	<u>Indicateurs de suivi de l'action :</u> Nombre de véhicules thermiques dans la flotte Nombre de véhicules électriques légers dans la flotte	<u>Horizon temporel :</u> 2027 <u>Coût :</u> €€ <u>Action :</u> transformante	<u>Type :</u> Prescription
<u>Description de la mise en œuvre de l'action :</u> Imposer le remplacement des véhicules thermiques en fin de vie par des véhicules électriques légers et – en fonction – des véhicules dits « intermédiaires » Interdiction à l'achat de véhicule lourd, thermique, hybride qui ont impact carbone très élevé.			
<u>Faisabilité / facilité de mise en œuvre :</u> moyen	<u>Acceptabilité :</u> 1 = peu acceptable, 4 = fortement acceptable Sociale : 3 Réputation : 3	<u>Parties prenantes impliquées :</u> Département des Affaires Financières (Service Achats) Délégations Régionales	
<u>Effets rebonds positifs :</u> Sensibilisation des agents aux avantages des alternatives à la voiture thermique Diminution de la pollution			
<u>Effets rebonds négatifs :</u> Investissement coûteux Adaptation des usages			

Expérimentation de « quota carbone » en unité pour les déplacements professionnels			
<u>Potentiel de réduction GES :</u> Impact GES fort Potentiellement fort, notamment sur le long terme des pratiques et de nos impacts.	<u>Indicateurs de suivi de l'action :</u> Nombre d'unité ayant mis effectivement en place un quota carbone pour les déplacements professionnels Réduction des émissions carbone de l'unité avec GES 1point5	<u>Horizon temporel :</u> 2027 <u>Coût :</u> € <u>Action :</u> transformante	<u>Type :</u> Recommandation
<u>Description de la mise en œuvre de l'action :</u> Sélection d'unités via un AMI – avoir des unités de la recherche fondamentale à la recherche clinique qui ont déjà fait leur bilan carbone Mise en place des modalités de quota carbone au sein d'unités pilotes Mise en place de sensibilisation sur cette thématique au sein des unités pour une meilleure planification et rationalisation des déplacements en lien avec ces aspects carbone En fonction des résultats sur l'année 2027, étendre le dispositif Suivi des unités sur CIO2 ou Labos 1point5 Un accompagnement ainsi que plusieurs modalités seront proposés pour la mise en place opérationnelle (ex. : limiter le nombre de congrès, etc.)			
<u>Faisabilité / facilité de mise en œuvre :</u> difficile	<u>Acceptabilité :</u> 1 = peu acceptable, 4 = fortement acceptable Sociale : 3 Réputation : 3	<u>Parties prenantes impliquées :</u> Cellule Transition Écologique et Sociétale Unités Département de la Communication	
<u>Effets rebonds positifs :</u> Répartition plus équitable et juste pour les déplacements Réduction potentielle des coûts Favorise l'accompagnement au changement			
<u>Effets rebonds négatifs :</u> Augmentation des tâches administratives Risque de ne plus pouvoir se déplacer en avion si mauvaise planification			

Exemplarité des directions (DG/Départements/Unités)			
<u>Potentiel de réduction GES :</u> Impact GES fort Symbole fort, avec une réduction individuelle significative, mais qui embarquera le reste des équipes avec beaucoup d’effets rebonds positifs.	<u>Indicateurs de suivi de l’action :</u> Évaluation des diminutions des déplacements de postes de direction	<u>Horizon temporel :</u> 2027 <u>Coût :</u> € <u>Action :</u> impactante	<u>Type :</u> Prescription
<u>Description de la mise en œuvre de l’action :</u> Signature d'une charte d'engagement par chaque directeur/directrice Engagement public des directeurs sur des objectifs de réduction de 5% de leurs déplacements en avion Valorisation par des témoignages réguliers des directeurs/directrices sur leurs changements de pratiques			
<u>Faisabilité / facilité de mise en œuvre :</u> facile	<u>Acceptabilité :</u> 1 = peu acceptable, 4 = fortement acceptable Sociale : 3 Réputation : 3	<u>Parties prenantes impliquées :</u> Cellule Transition Écologique et Sociétale Unités Département de la Communication Direction Générale	
<u>Effets rebonds positifs :</u> Preuve par l’exemplarité des directions +++ dans l’accompagnement au changement Réduction des émissions des gaz à effet de serre liées aux déplacements en avion Économie réalisée liée à la réduction des déplacements en avion Pour certaines destinations, un report modal vers le train pourrait être réalisé			
<u>Effets rebonds négatifs :</u> Sentiment de déclassement par rapport à l’opportunité de voyager			

Réduction : création d'un arbre d'aide à la décision pour la rationalisation carbone des déplacements professionnels			
<u>Potentiel de réduction GES :</u> Impact GES fort En réussissant à la fois à réduire les déplacements, tout en reportant des déplacements en avion sur du train, avec l'explication de l'arbre décisionnel, la réduction pourrait avoir un fort impact.	<u>Indicateurs de suivi de l'action :</u> Degré d'utilisation de l'arbre décisionnel sur 3 ans Réduction des déplacements	<u>Horizon temporel :</u> 2027 <u>Coût :</u> €€ <u>Action :</u> transformante	<u>Type :</u> Prescription
<u>Description de la mise en œuvre de l'action :</u> Développement de l'arbre décisionnel Intégration dans le processus de validation Mise en place d'un outil d'aide à la décision (comparateur environnemental, etc.) Accompagnement au changement Potentielle introduction dans Nautilus			
<u>Faisabilité / facilité de mise en œuvre :</u> difficile	<u>Acceptabilité :</u> 1 = peu acceptable, 4 = fortement acceptable Sociale : 3 Réputation : 4	<u>Parties prenantes impliquées :</u> Département des Affaires Financières (Cellule Transition Écologique et Sociétale et Service Achats) Représentants du personnel Département Système d'information Département de la Communication CHSCT ou syndicats Département des Ressources Humaines	
<u>Effets rebonds positifs :</u> Meilleure planification des déplacements Réduction des coûts Optimisation du temps de travail Développement des compétences digitales Modernisation des pratiques professionnelles			
<u>Effets rebonds négatifs :</u> Possible sentiment de contrainte Risque de complexification des processus Temps d'adaptation nécessaire Possibles tensions sur certains déplacements refusés			

Déplacements domicile-travail

Report modal : Aménagement de places de voiture électrique avec des bornes de recharge			
<u>Potentiel de réduction GES</u> : Impact GES moyen Si les trajets domicile-travail en voiture thermique sont reportés en voiture électrique légère, l'empreinte carbone pourra être réduite. L'opération d'installation de bornes de recharge ayant elles-mêmes un coût carbone qu'il faudra amortir. Par exemple pour un trajet de 10km , c'est 1,15kg de CO2e d'évité selon Impact CO2 - ADEME	<u>Indicateurs de suivi de l'action</u> : Nombre de places électrifiées, en ratio par rapport aux places totales du site Qualité des emplacements des places électrifiées	<u>Horizon temporel</u> : début 2027 <u>Coût</u> : €€ à €€€ <u>Action</u> : impactante	<u>Type</u> : Recommandation
<u>Description de la mise en œuvre de l'action</u> : Installer des bornes de recharge dans les parkings Inserm des unités et des services supports De fait, avec une signalétique, réserver certaines places pour les voitures électriques Rendre l'emplacement des places à recharge électrique attractif (ex.: proche des portes des locaux, etc.) Lorsque cela est possible, brancher les bornes sur un réseau de distribution d'énergie renouvelable Sensibiliser les agents sur l'impact carbone des voitures (thermiques/électriques/légères) et sur l'installation de borne			
<u>Faisabilité / facilité de mise en œuvre</u> : difficile (technique, gestion des contrats)	<u>Acceptabilité</u> : 1 = peu acceptable, 4 = fortement acceptable Sociale : 3 Réputation : 4	<u>Parties prenantes impliquées</u> : Département des Affaires Financières (Bureau des Affaires Immobilières) Distributeur d'électricité Délégations Régionales (Responsables immobilier) Directions unités Département de la communication	
<u>Effets rebonds positifs</u> : Réduction de l'émission des gaz à effets de serre due aux voitures thermiques			
<u>Effets rebonds négatifs</u> : Détourner les agents d'un mode de mobilité active tel que le vélo Encourager la production de voiture produite grâce à des minéraux rares nécessaires pour la batterie Ne pas décourager le recours à la voiture avec un seul passager Travaux d'importance pour la mise en place des dites bornes <u>Points de tension</u> : - Cycle de vie de la borne ; déploiement partiel en raison de la faisabilité technique et juridique à obtenir au préalable ; économie du projet : Gestion des installations/réclamations et prise en charge par l'établissement des consommations électriques des utilisateurs ; empreinte CO2 meilleure si et seulement si, véhicule électrique léger (<1400kg). Impossible de conditionner l'utilisation des bornes aux véhicules de moins de « tant de tonne ».			
<u>Point de vigilance</u> : contrat avec le fournisseur d'électricité			

Diminuer l'autosolisme : promouvoir une application ou plateforme de gestion de covoiturage			
<u>Potentiel de réduction GES :</u> Impact GES fort Si les trajets domicile-travail en voiture sont reportés en covoiturage l'empreinte carbone pourra être réduite. Par exemple, pour un trajet de 10km , c'est 1,64kg CO2e d'évité pour un covoiturage en voiture thermique avec 3 passagers et 1 conducteur selon Impact CO2 - ADEME	<u>Indicateurs de suivi de l'action :</u> Nombre d'agents ayant recours à la plateforme Nombre de kilomètres parcourus Mise en place de solution(s) de covoiturage	<u>Horizon temporel :</u> 2027-2028 <u>Coût :</u> €€ <u>Action :</u> transformante	<u>Type :</u> Prescription
<u>Description de la mise en œuvre de l'action :</u> L'action pourra se situer au niveau de la délégation régionale, pour favoriser des dynamiques locales de covoiturage Étudier la possibilité de s'appuyer sur des partenariats avec des applications existantes (ex : blablacar, karos, covoit tribu, etc.) Collaborer avec les tutelles et les autres employeurs site par site (ex. : CHU, campus universitaire) pour élargir l'offre, envisager un partage des coûts intégrés à l'application (part éventuelle de subvention) Prise en charge sous condition, dans le cadre du forfait mobilité durable, communication sur sa prise en charge			
<u>Faisabilité / facilité de mise en œuvre :</u> moyen	<u>Acceptabilité :</u> 1 = peu acceptable, 4 = fortement acceptable Sociale : 3 Réputation : 4	<u>Parties prenantes impliquées :</u> Service achat Délégations Régionales Unités Cotutelles Département de la communication	
<u>Effets rebonds positifs :</u> Réduction de l'autosolisme, participe à désengorger la circulation routière Réduction des émissions de gaz à effet de serre et des particules fines, améliorer la qualité de l'aire Réduction de l'espace occupé par le stationnement Vecteur de lien social Alternative de mobilité douce (pluie, impossibilité pour le vélo, etc.)			
<u>Effets rebonds négatifs :</u> Décourager les agents ayant recours à des mobilités douces ou actives			

Report modal : Faciliter le recours aux transports en commun			
<u>Potentiel de réduction GES :</u> Impact GES moyen Si les trajets domicile-travail en voiture sont reportés en transport en commun, l'empreinte carbone pourra être réduite significativement en fonction du transport en commun. Par exemple, pour un trajet de 10km , un bus thermique émet 1,13kg de CO2e ce qui moins qu'une voiture thermique avec une seule personne à bords qui émet 2,18kg de CO2 , selon Impact CO2 - ADEME	<u>Indicateurs de suivi de l'action :</u> Nombre d'utilisateurs de transport en commun (souscription forfait régional) Évolution de l'offre de transport en commun	<u>Horizon temporel :</u> 2027 + <u>Coût :</u> € - €€€ <u>Action :</u> impactante	<u>Type :</u> Recommandation
<u>Description de la mise en œuvre de l'action :</u> Évaluer l'accessibilité des sites en transport en commun et leur fréquence La proximité à des transports en commun comme critère de sélection pour une relocalisation des occupations Mettre en place une offre de transport pour les zones non couvertes par les transports locaux Envisager la possibilité d'un partenariat entre la délégation régionale concernée et les agences de transports en commun locaux Pour les sites à distance, offrir des navettes bus ou transport à la demande jusqu'aux points bien desservis ou négocier des lignes de bus pour les sites avec les autorités de transport régionales			
<u>Faisabilité / facilité de mise en œuvre :</u> difficile	<u>Acceptabilité :</u> 1 = peu acceptable, 4 = fortement acceptable Sociale : 3 Réputation : 4	<u>Parties prenantes impliquées :</u> Collectivités territoriales Agence de transport en commun locale Délégations Régionales (Responsables Immobiliers) Départements des Affaires Financières (Bureau des Affaires Immobilières)	
<u>Effets rebonds positifs :</u> Faciliter l'usage des transports en commun Réduction des émissions de gaz à effet de serre et des particules fines, améliorer la qualité de l'air			
<u>Effets rebonds négatifs :</u> Contraintes des horaires Réduction du confort			

Report modal : Labellisation « Pro Vélo » des unités et des délégations régionales

<u>Potentiel de réduction GES :</u> Impact GES moyen Si les trajets domicile-travail en voiture sont reportés en vélo l'empreinte carbone pourra être réduite significativement. Par exemple, pour un trajet de 5km , une voiture thermique émet 1,09kg de CO2e , alors qu'un vélo n'émet rien pour le trajet selon Impact CO2 - ADEME	<u>Indicateurs de suivi de l'action :</u> Nombre d'utilisateurs de transport en commun (souscription forfait régional) Évolution de l'offre de transport en commun	<u>Horizon temporel :</u> 2027 + <u>Coût :</u> €€ <u>Action :</u> impactante	<u>Type :</u> Recommandation
<u>Description de la mise en œuvre de l'action :</u> Postuler pour la labellisation Réaliser l'autodiagnostic par rapport à l'usage du vélo dans la structure Réalisation d'un plan d'action pour obtenir les 8 critères minimum au label ; Sur les sites où l'Inserm n'est pas gestionnaire, mais lance EPV, initier une dynamique intertutelée de co-financement des partenaires gestionnaires			
<u>Faisabilité / facilité de mise en œuvre :</u> moyen	<u>Acceptabilité :</u> 1 = peu acceptable, 4 = fortement acceptable Sociale : 4 Réputation : 4	<u>Parties prenantes impliquées :</u> OEPV Délégations Régionales Unités Département de la communication	
<u>Effets rebonds positifs :</u> Enjeu fort d'attractivité / marque employeur Privilégier la réparation Améliorer la santé des agents / Moins d'impact sur le système de santé			
<u>Effets rebonds négatifs :</u>			

Report modal : Promouvoir la pratique du vélo			
<u>Potentiel de réduction GES :</u> Si les trajets domicile-travail en voiture sont reportés en vélo, l’empreinte carbone pourra être réduite significativement. Par exemple, pour un trajet de 5km , une voiture thermique émet 1,09kg de CO2e , alors qu’un vélo n’émet rien pour le trajet selon Impact CO2 - ADEME	<u>Indicateurs de suivi de l’action :</u> Nombre d’agents ayant recours quotidiennement au vélo Nombre d’agents ayant recours au forfait mobilité durable	<u>Horizon temporel :</u> 2027 <u>Coût :</u> € à €€€ <u>Action :</u> quick-win à transformante	<u>Type :</u> Recommandation
<u>Description de la mise en œuvre de l’action :</u> Communication au niveau régional concernant : les voies cyclables à proximité des unités, les guides vélotaffer Encourager le développement de trajet domicile-travail entre collègues Prendre part à des challenges tel que « Mai à vélo » Initier des formations pour apprendre à faire du vélo en ville/à réparer un vélo/etc. Mise en place d’infrastructure vélo via OEPV Organiser des bourses aux vélos L’ensemble des sites en gestion Inserm bénéficient de stations vélo sécurisées L’ensemble des sites en gestion Inserm bénéficient de système de vélo-partage Lobbying régionale pour demander la présence de stations de vélo-partage à proximité des sites Financer des forfaits employeur de vélo Mise place d’infrastructure interne (douche, vestiaire, etc.)			
<u>Faisabilité / facilité de mise en œuvre :</u> moyen à difficile	<u>Acceptabilité :</u> 1 = peu acceptable, 4 = fortement acceptable Sociale : 4 Réputation : 4	<u>Parties prenantes impliquées :</u> Département de la Communication Délégations Régionales OEPV ou équivalent	
<u>Effets rebonds positifs :</u> Amélioration de la santé des agents dû à l’activité physique régulière Réduction de l’utilisation de la voiture, participe à désengorger la circulation routière et réduire l’espace occupé par le stationnement Réduction des gaz à effet de serre et des particules fines, améliorer la qualité de l’air			
<u>Effets rebonds négatifs :</u> Nécessité d’être bien équipé face au climat (température extrême et intempérie) Difficultés d’accès à un parking à vélo sécurisé Accessibilité limitée			

Report modal : Participer au challenge national mai à vélo de façon récurrente			
<u>Potentiel de réduction GES :</u> Impact GES moyen Si les challenges nationaux peuvent contribuer au report modal quotidien de la voiture vers le vélo pour un certain nombre d'agents, l'impact carbone des mobilités pourrait être réduit. Par exemple, pour un trajet de 5km , une voiture thermique émet 1,09kg de CO2e , alors qu'un vélo n'émet rien pour le trajet selon Impact CO2 - ADEME	<u>Indicateurs de suivi de l'action :</u> Nombre d'agents participant aux challenges Nombre de km réalisés à vélo Place sur le podium national des employeurs	<u>Horizon temporel :</u> chaque année <u>Coût :</u> € <u>Action :</u> quick-win à impactante	<u>Type :</u> Prescription
<u>Description de la mise en œuvre de l'action :</u> « Amène ton collègue en vélo » au printemps ou rentrée de septembre (pour aider sur les équipements et les trajets sécurisés) Campagne de la journée annuelle de la mobilité durable Réitérer l'expérience chaque année			
En 2025, L' Inserm termine 21° du classement national des employeurs MAI A VELO avec 40 941 km parcourus, avec 565 membres pour la communauté Inserm, 3° ONR du classement après le CNRS et l'Inrae, respectivement 3° et 11° du classement national			
<u>Faisabilité / facilité de mise en œuvre :</u> facile	<u>Acceptabilité :</u> 1 = peu acceptable, 4 = fortement acceptable Sociale : 4 Réputation : 4	<u>Parties prenantes impliquées :</u> Cellule Transition Écologique et Sociétale Département de la Communication Délégations Régionales Unités	
<u>Effets rebonds positifs :</u> Amélioration de la santé des agents grâce à une activité physique régulière Réduction de l'utilisation de la voiture, participe à désengorger la circulation routière et réduire l'espace occupé par le stationnement Réduction des gaz à effet de serre et des particules fines, améliorer la qualité de l'air Encourager le lien social entre collègues			
<u>Effets rebonds négatifs :</u>			

Diminuer l'autosolisme : places de parking réservées au covoiturage			
<u>Potentiel de réduction GES :</u> Impact GES moyen Si les trajets domicile-travail en voiture sont reportés en covoiturage l'empreinte carbone pourra être réduite. Par exemple, pour un trajet de 5km , une voiture thermique émet 1,09kg de CO2e , alors qu'un vélo n'émet rien pour le trajet selon Impact CO2 - ADEME	<u>Indicateurs de suivi de l'action :</u> Ratio du nombre de places de covoiturage mises en place À mettre en comparaison du nombre de co-voitureur régulier de l'Inserm	<u>Horizon temporel :</u> 2027-2028 <u>Coût :</u> € <u>Action :</u> quick-win	<u>Type :</u> Recommandation
<u>Description de la mise en œuvre de l'action :</u> Préalable : proposer une solution de co-voiturage Sélectionner un ratio (% à évaluer au moins 10%) pour le co-voiturage. Signaliser l'emplacement comme tel et le rendre attractif (ex: proche des portes des locaux, etc.)			
<u>Faisabilité / facilité de mise en œuvre :</u> moyen	<u>Acceptabilité :</u> 1 = peu acceptable, 4 = fortement acceptable Sociale : 4 Réputation : 4	<u>Parties prenantes impliquées :</u> Département des Ressources Humaines Département de la communication Département des Affaires Financières	
<u>Effets rebonds positifs :</u> Réduction du nombre de conducteurs seuls en voiture Réduction de la pollution Vecteur social Peu d'investissement nécessaire Rapide à mettre en place			
<u>Effets rebonds négatifs :</u> Résistance vis-à-vis des autosolistes			

Co-construction

L’Inserm remercie l’ensemble des agentes et agents ayant participé à l’élaboration et la co-construction de ce plan de mobilités :

Marie Bartholie, ANRS MIE, ADS

Nadège Brunel, Délégation Régionale Paris IdF Centre Sud

Jennyfer Cosset, ADS

Marion Delous, Délégation Régionale Auvergne-Rhône-Alpes

Emilie Denat-Turgis, Délégation Régionale Est

Lou Desflaches, stagiaire à la CTES, ADS

Melody Enguix, Délégation Régionale Paris IdF Centre Sud

Marie-Laure Freund, Délégation Régionale Est

Guillaume Gallais, ADS

Aurélié Gaïotti, alternante à la CTES, ADS

Fabien Gaud, Délégation Régionale PACA & Corse

Christophe Icard, ADS

Mathieu Lestum, Délégation Régionale Grand Ouest

Anne Mazars, Délégation Régionale Occitanie Pyrénées

Alexandre Mongault, ADS

Guillaume Ngo Maï, ADS

Anabelle Prunt, Délégation PACA & Corse

Sandra Raine, Délégation Régionale Occitanie Pyrénées

Lise Rolland, alternante à la CTES, ADS

Marine Saboujni, Délégation régionale Occitanie Pyrénées

Guillaume Sescousse, Délégation régionale Auvergne-Rhône-Alpes