

Le Plan de déplacements inter-entreprises

Un outil de management
de la mobilité sur
les zones d'activités



ADEME



Agence de l'Environnement
et de la Maîtrise de l'Energie





Le Plan de déplacements inter-entreprises

Un outil de management
de la mobilité sur
les zones d'activités

Remerciements

Ce guide est le fruit des réflexions du groupe de travail « Management environnemental des parcs d'activités » animé par l'association Orée et réuni en 2009 sur le thème de la mobilité. Un comité technique a été constitué pour la rédaction de ce guide, qui a pu voir le jour grâce au partenariat institué entre Orée et l'Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME). Nous tenons à remercier l'ensemble des contributeurs à cet ouvrage, et en particulier :

Paul Schalchli Chef de projet

Séverine Halioua Chargée de mission mobilité

Orée

www.oree.org

Christelle Bortolini Ingénieur au département Transports et Mobilité

Sarah Marquet Ingénieur au département Transports et Mobilité

Laurence Dubourg Chargée de Communication Professionnelle et des Editions

Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME)

www.ademe.fr

Jean-Yves Marie-Rose Responsable du Pôle Transports

ADEME Ile-de-France

www.ile-de-france.ademe.fr

Thierry Vincent Chargé de mission Développement économique territorial

Agence Régionale de l'Environnement et des Nouvelles Energies Ile-de-France

www.areneidf.org

Christophe Hausberg Chargé de mission à la Direction des politiques territoriales - Transports

Assemblée des Chambres Françaises de Commerce et d'Industrie

www.acfci.cci.fr

Muriel Mariotto Chargée de projet management de la mobilité

Centre d'Etude sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques

www.certu.fr

Dominique Riou Chargé d'études département Mobilité et Transport
Frédérique Prédali Chargée d'études département Mobilité et Transport
Institut d'Aménagement et d'Urbanisme Ile-de-France
www.iau-idf.fr

Aurélié Cevaer Responsable du pôle environnement, aménagement, marchandises
Matthias Le Pesq Adjoint au pôle environnement, aménagement, marchandises
Groupement des Autorités Responsables des Transports
www.gart.org

Marc Fontanes Fondateur et Directeur
Marie Michel Chef de projet
MOBILITY +
www.deplacements.net

Patrick Sucche Directeur
INDDIGO Altermodal
www.inddigo.com

Alexandra Rigo Pôle PME/ZA
Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille Provence
www.ccimp.com

Christine Fabre Présidente
Rolande Luydlin Déléguée générale
Groupement des Industriels de la Haute Vallée de l'Arc (GIHVA)
www.gihva.com

Joël Steffen Chargé de mission PDE/PDIE
Chambre de Commerce et d'Industrie de Strasbourg et du Bas-Rhin
www.strasbourg.cci.fr

Cédric Vincent Responsable Qualité et Développement Durable
Technopôle Savoie Technolac
www.savoie-technolac.com

Gérard Gibon Mobilité durable et démonstration transports propres
Commissariat à l'Énergie Atomique Grenoble
www.cea.fr

Lucie Verchère-Tortel Chargée de mission Espace des Temps
Jean Christophe Ballet Chargé de mobilité mission Espace des Temps
Grand Lyon, Communauté Urbaine
www.grandlyon.com

Sommaire

| | |
|--|-----------|
| Remerciements | 4 |
| Sommaire | 6 |
| Introduction | 9 |
| Le management de la mobilité, un impératif pour la zone d'activités de demain | 13 |
| A. De la zone d'activités au quartier économique... | 13 |
| B. Le jeu d'acteurs | 13 |
| C. Intégrer le développement durable dans l'aménagement et la gestion des ZAE | 15 |
| D. Proposer une offre de services collectifs et privés... | 16 |
| E. La mobilité des personnes : un enjeu majeur sur les ZAE | 16 |
| Qu'est-ce qu'un PDIE ? | 18 |
| Comment mettre en œuvre un Plan de déplacements inter-entreprises ? | 21 |
| Le cadre général | 21 |
| Impulser la démarche | 22 |
| A. Vérifier l'opportunité du PDIE : le pré-diagnostic | 22 |
| B. Les acteurs à impliquer | 23 |
| Animer la démarche | 24 |
| A. La concertation | 24 |
| B. Communication, information et sensibilisation | 26 |

| | |
|--|------------|
| Réaliser le diagnostic | 28 |
| A. Mutualiser l'information | 28 |
| B. Maîtriser le territoire d'influence du PDIE : le diagnostic accessibilité | 30 |
| C. L'enquête de mobilité : mieux comprendre le comportement des acteurs | 33 |
| D. Les diagnostics complémentaires indispensables pour la prise en compte de tous les indicateurs liés à la réussite du PDIE | 37 |
| Le Plan d'actions | 40 |
| A. Une concertation avec les entreprises du territoire indispensable : proposition de stratégies et discussions des orientations envisageables | 40 |
| B. Présentation des fiches actions : adapter les outils à la typologie du territoire | 41 |
| C. Les mesures à mettre en œuvre | 41 |
| La mise en œuvre, le suivi et l'évaluation | 44 |
| A. Le planning | 44 |
| B. Les acteurs et l'animation | 44 |
| C. Le suivi et l'évaluation des actions dans le temps | 45 |
| Un exemple de fiche-actions | 49 |
| Retours d'expériences | 51 |
| Le PDIE des Territoires du Grand Lyon | 52 |
| Le PDIE de l'Espace Européen de l'Entreprise et du Mittelfeld (Alsace) | 60 |
| Le PDIE du Technopôle SAVOIE-TECHNOLAC | 68 |
| Le PDIE de Rousset dans la Haute Vallée de l'Arc (Bouches du Rhône) | 74 |
| Le PDE du Commissariat à l'Energie Atomique (CEA) de Grenoble | 82 |
| Le plan de mobilité de la zone aéroportuaire de Genève | 90 |
| Le plan de mobilité d'un complexe hospitalier de Dublin (Irlande) | 98 |
| Le PDIE de North Milton Road Employment Area (Cambridge, Royaume Uni) | 104 |
| Annexes | 113 |
| Annuaire d'expériences existantes ou en cours | 113 |
| Bibliographie | 114 |
| Sitographie | 115 |
| Mémento juridique et fiscal | 118 |
| Glossaire | 123 |

Introduction

Depuis un demi-siècle, l'extension spatiale des villes en France s'est effectuée principalement dans les couronnes périurbaines, sous la forme de lotissements de maisons individuelles et de zones d'activités pour l'accueil des entreprises. Or le nombre de déplacements ne cesse de croître, les trajets s'allongent, la pollution gagne les centres urbains et la congestion routière des villes augmente. De plus, l'insécurité routière reste une préoccupation forte. Enfin l'étalement urbain et son corollaire, l'essor de la dépendance à l'automobile, sont aujourd'hui remis en question par les considérations environnementales. De nouveaux objectifs sont fixés dans la loi de programmation relative à la mise en œuvre du **Grenelle de l'environnement** publiée le 3 août 2009. Les schémas urbains doivent ainsi être à présent repensés à la lumière de deux impératifs : la réduction des émissions de **gaz à effet de serre (GES)** et la réduction de la consommation de foncier agricole et forestier.

Dans le domaine des transports, particulièrement concerné, il s'agit de réduire de 20% les émissions de GES d'ici à 2020 afin de les ramener au niveau atteint en 1990. En effet, le transport, principalement le transport routier, est l'un des secteurs les plus consommateurs d'énergie fossile, et contribue fortement à augmenter l'effet de serre. Aussi, il est

nécessaire de mettre en place des solutions de transport alternatives ou complémentaires, tant en termes de mobilité des personnes que de transport de marchandises, et de **les accompagner par des politiques d'aménagement et d'urbanisme plus adaptées**.

S'agissant du transport des personnes, si les progrès technologiques laissent entrevoir des gains conséquents en termes de niveau d'émission des véhicules, d'amélioration de la gestion des réseaux ou encore d'intégration de l'information des voyageurs, ces progrès demeureront probablement insuffisants à court terme. Par conséquent **le scénario le plus adapté pour demain repose sur un « mix »** entre introduction progressive de véhicules plus propres et maîtrise de la demande de déplacements, développement des transports collectifs, usage partagé (**autopartage, covoiturage**), redécouverte des **modes « doux »**. Parallèlement, les solutions émergentes liées aux technologies de l'information et de la communication, comme le **télétravail**, pourraient également jouer un rôle dans l'évolution des pratiques. De telles évolutions impliquent un effort important à la fois individuel et collectif.

En ce qui concerne **les politiques d'aménagement et d'urbanisme**, le défi est double : il s'agit de retravailler les liens entre les espaces périphériques

Introduction

et les villes centres, et de réintroduire des fonctions urbaines compatibles en zones denses. Ainsi, les politiques de zonage, qui ont contribué à un éloignement excessif de l'emploi et de l'habitat et à la dissolution de l'espace public, doivent laisser place à l'idée de **mixité fonctionnelle**, avec des espaces de vie combinant activités économiques, commerciales, services aux personnes et habitat, dans une **logique de proximité** impliquant une réduction des déplacements.



Source : CEA Grenoble

Cette réflexion trouve en particulier sa pertinence à l'échelle des zones d'activités, pour lesquelles les problématiques d'accessibilité et de mobilité des personnes constituent un levier fort d'attractivité. En effet celles-ci ont souvent été aménagées sans tenir réellement compte de ces enjeux (desserte en transports en commun souvent insuffisante, voirie inadaptée à la circulation piétonne ou cycliste, peu de liaisons de proximité avec les services ferroviaires ou fluviaux, etc). Une situation qui se traduit pour les usagers par un recours indispensable à l'automobile.

Ce constat fait apparaître la nécessité de **mobiliser les entreprises** implantées sur une même zone, afin qu'elles mutualisent leurs réflexions et leurs moyens, ce qui leur permet de constituer une taille critique facilitant la mise en œuvre de solutions alternatives, et leur confère une légitimité auprès des Autorités Organisatrices des Transports et des pouvoirs publics.

Ces démarches collectives peuvent prendre la forme d'un **Plan de déplacements inter-entreprises (PDIE)**. A la suite d'une phase de diagnostic et d'évaluation des besoins, les actions déployées relèveront de mesures dites « douces » (promotion des modes doux, services de covoiturage, d'autopartage, etc.) et participeront à l'initiation de mesures de long terme dites « dures », impliquant plus fortement les acteurs publics (réorganisation de l'offre de transports collectifs, aménagements, infrastructures, etc.).

Ce guide se veut opérationnel. Il vise à fournir des éléments méthodologiques mais aussi des exemples caractéristiques aux responsables d'entreprises et aux gestionnaires de parcs d'activités, afin de les orienter dans leur démarche de mobilité durable.

Il est structuré en trois parties :

Le management de la mobilité, un impératif pour la zone d'activités de demain

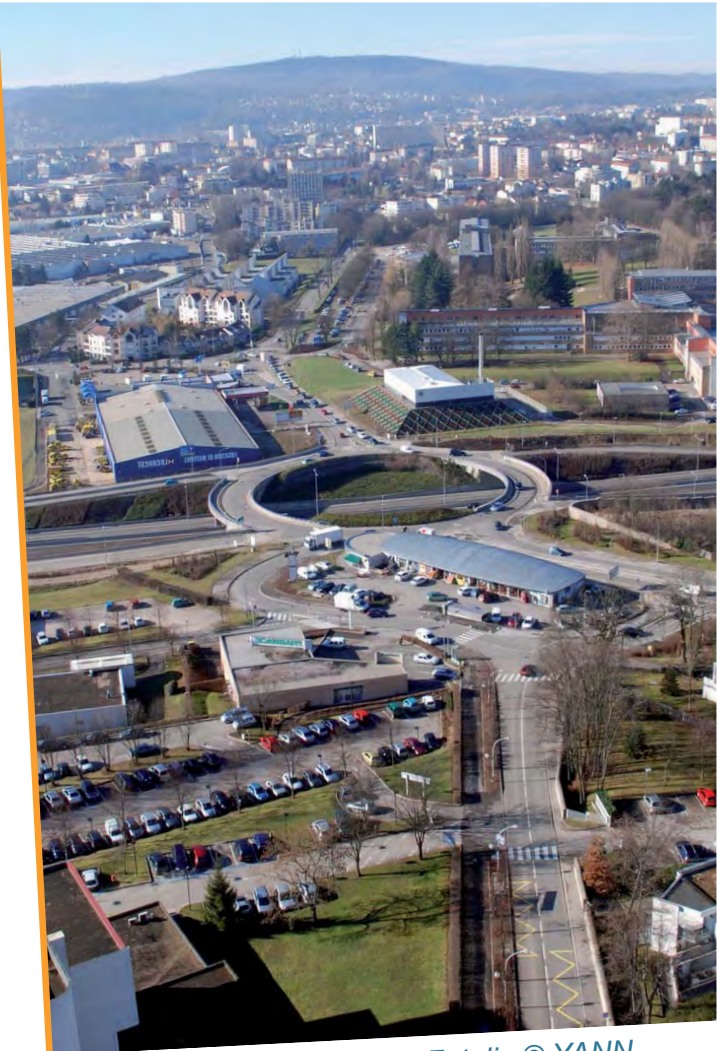
> Principaux enjeux et pré-requis en matière de gestion durable des zones d'activités économiques et de management de la mobilité.

Comment mettre en œuvre un Plan de déplacements inter-entreprises ?

> Méthodologie pour la conduite d'un PDIE.

Retours d'expériences

> Recueil d'expériences françaises et étrangères.



Source : Fotolia © YANN

→ Clés de lecture

Les mots de police **verte** renvoient vers un complément d'information en annexe, soit dans le mémento juridique et fiscal, soit dans le glossaire, selon le propos.

Dans la version téléchargeable en ligne du guide, les adresses Internet soulignées en bleu sont des liens actifs. Il vous suffit de cliquer dessus pour ouvrir la page Internet dont il est question.

Le management de la mobilité, un impératif pour la zone d'activités de demain

A. De la zone d'activités au quartier économique...

Espace aménagé par un agent économique (collectivité, chambre consulaire, promoteur privé, etc.) pour être commercialisé (loué ou vendu) auprès des entreprises, la zone d'activités se présente comme un **outil d'attractivité pour le territoire**, qui se doit de répondre aux besoins de ces dernières afin de favoriser leur implantation, un ancrage pérenne et d'être garant de la création de richesses et d'emplois. Les zones d'activités économiques (ZAE), peuvent être caractérisées par la nature des activités qui y sont implantées (zones artisanales, industrielles, commerciales, logistiques, tertiaires, portuaires, mixtes, etc.).

Les appellations parcs d'activités, parcs d'affaires ou « éco-parcs » traduisent le positionnement de nouveaux produits fonciers, essentiellement à destination d'entreprises tertiaires qui **intègrent aujourd'hui des dimensions environnementales de services aux entreprises** ou encore de **mobilité**. Toutefois la grande majorité des zones d'activités économiques existantes, créées durant ces quatre dernières décennies, est **mal adaptée aux exigences des entreprises et des salariés**, notamment en termes d'accessibilité et de déplacements (réseaux, voirie, signalétique).

L'enjeu est d'initier des démarches afin de transformer ces zones en lieux de vie assimilables à **des quartiers économiques intégrés au sein de nouveaux pôles urbains multifonctionnels**¹.

B. Le jeu d'acteurs²

De nombreux acteurs publics interviennent de la création à la gestion des zones d'activités : Communes, Intercommunalités, Conseil Général, Conseil Régional, les Chambres de Commerce et d'Industrie (CCI), les agences de développement économique, etc., mais également des acteurs privés : sociétés d'aménagement, promoteurs, bureaux d'études, agences immobilières, sociétés de gestion ou syndic de copropriétaires. De son côté, l'entreprise qui s'implante sur un territoire recherche un environnement physique, économique et social favorable à son développement.

¹ Les dossiers FNAU, « Les grandes zones d'activités économiques et commerciales : des espaces stratégiques pour le renouvellement urbain », décembre 2008

² Voir le guide « La gestion durable des zones d'activités » de l'ARENE, téléchargeable sur : <http://www.arenidf.org/fr/La-gestion-durable-des-zones-dactivites-157.html>

■ Le management de la mobilité, un impératif pour la zone d'activités de demain

De l'importance d'un gestionnaire identifié pour la ZAE³

Le gestionnaire de zone se présente comme l'**interlocuteur privilégié des entreprises** implantées sur une zone et doit à ce titre être clairement identifié. S'il peut s'agir d'un acteur privé, le gestionnaire de zone d'activités se trouve le plus souvent être un organisme public. Notamment, la loi relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale⁴ fait désormais de « la création, l'aménagement, l'entretien et la gestion des zones d'activités d'intérêt communautaire » une compétence obligatoire pour les intercommunalités. Les collectivités locales prennent par ailleurs de plus en plus souvent directement en charge la relation avec l'entreprise, et engagent désormais des actions soutenues non seulement pour la création de parcs d'activités, mais également dans la gestion de ces parcs ou dans la requalification d'espaces anciens ou en friche.

Le gestionnaire s'inscrit en outre dans une dynamique d'exemplarité et de sensibilisation des entreprises du parc. Enfin, celui-ci peut impliquer directement les entreprises en impulsant lui-même des démarches collectives visant à améliorer la situation sur la zone. Au regard de la mise en œuvre d'un plan de mobilité, il paraît fondamental

3 Tiré de *Mettre en œuvre une démarche d'écologie industrielle sur un parc d'activités*, Guide Orée, SAP Edition, 2008.

4 Loi n° 99-586 du 12 juillet 1999, dite Loi Chevènement.

qu'une structure de gestion du parc d'activités préexiste ou se constitue, et dans le meilleur des cas porte la démarche.

L'association d'entreprises de la zone : un partenaire clé, trop souvent inexistant.

On constate en France une déficience récurrente non seulement à travers l'absence ou la complexité des relations entre les entreprises et les gestionnaires de ces zones, et plus largement avec l'ensemble des partenaires potentiels, mais aussi au niveau de l'interface entre ces entreprises au sein des ZAE. C'est pourquoi le club ou idéalement l'association d'entreprises contribuent à **créer un lien économique et social** qui s'avère souvent primordial pour mettre ensuite en œuvre des actions partagées.

Cette instance peut par ailleurs constituer un **vecteur efficace de représentation** de ses membres dans la vie économique locale, et devenir une interface forte vis-à-vis des pouvoirs publics locaux, également désireux de trouver un interlocuteur privilégié. Elle peut en outre jouer un rôle de médiation dans les conflits internes à la ZAE. Les organismes consulaires, Chambre de Commerce et d'Industrie et/ou Chambre des Métiers, peuvent jouer un rôle pour impulser ou favoriser la création d'une association, et le cas échéant pour aider à fédérer les entreprises en phase de démarrage d'un plan de mobilité puis au moment de mise en place des mesures.

TERRITOIRE

PARC D'ACTIVITES

COLLECTIVITES

- COMMUNE
- INTERCOMMUNALITE
- CONSEIL REGIONAL
- CONSEIL GENERAL
- AGENCE DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

INSTITUTIONS

- DREAL
- DIACT
- ADEME
- CCI
- AGENCES DE L'EAU
- UNIVERSITES
- AGENCES D'URBANISME

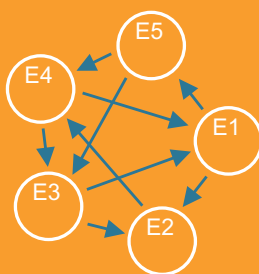
GESTIONNAIRE

ET/OU

AMENAGEUR

- COMMUNE
- INTERCOMMUNALITE
- SYNDICAT INTERCOMMUNAL
- SYNDICAT MIXTE
- SEM (SOCIÉTÉ D'ECONOMIE MIXTE)
- ASSOCIATION D'ENTREPRISES, OU REGROUPANT ENTREPRISES ET COLLECTIVITÉS
- GESTIONNAIRE PRIVÉ

ENTREPRISES



SOCIETE CIVILE

- BASSIN D'EMPLOI
- RIVERAINS
- ASSOCIATIONS
- LOCALES ET/OU DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

PARTENAIRES PRIVES

- PEPINIERES, CLUB D'ENTREPRISES
- PROMOTEURS, BAILLEURS
- BUREAUX D'ETUDES
- AGENCES DE CONSEIL
- PRESTAIRES POUR LA GESTION DE L'ENVIRONNEMENT
- BANQUES, ASSURANCES
- ETC

C. Intégrer le développement durable dans l'aménagement et la gestion des ZAE

La modernisation et la revitalisation des zones existantes sont cruciales⁵. Il s'agit pour les collectivités et les gestionnaires de zones d'activités de :

- favoriser l'emploi et la qualité de vie des usagers des zones d'activités et des riverains par l'amélioration des conditions d'accessibilité et une offre de services de qualité ;
- assurer le développement économique et pérenniser l'installation des entreprises, génératrices de divers revenus pour la collectivité ;

.....
5 Grenelle de l'environnement

- minimiser les impacts sur l'environnement en favorisant par exemple la prise en compte dans les règlements de zone des contraintes environnementales pour la construction des bâtiments, l'aménagement des parcelles, la mise en place d'actions collectives (gestion collective des déchets, sécurité, Plans de déplacements inter-entreprises, etc.).

La mise en œuvre de ces actions est grandement facilitée dès lors qu'une **animation permanente et dynamique** est assurée au sein même de la zone d'activités par le gestionnaire et/ou un groupement d'entreprises, impliquant particulièrement les entreprises du site. L'animation, point de convergence d'un jeu d'acteurs au niveau territorial, est la condition de réussite des démarches qualité et des Systèmes de

■ Le management de la mobilité, un impératif pour la zone d'activités de demain

Management Environnemental (SME) à l'échelle d'une zone d'activités. L'application des normes environnementales ISO 14001 et EMAS⁶ concerne le gestionnaire de la ZAE. Il s'applique aux parties publiques et à des compétences telles que la gestion de la voirie, des espaces verts, la collecte des déchets, etc. C'est aussi le moyen de mobiliser et d'impliquer les entreprises.

D. Proposer une offre de services collectifs et privés...

Les aménageurs doivent, au-delà des caractéristiques propres des parcelles (taille, organisation, conditions et contraintes d'aménagement et de construction, particularités du bâti, etc.) et des aspects de Voiries et Réseaux Divers (VRD) liés à l'aménagement d'ensemble de la zone d'activités, répondre à des questions d'aménagement auxquelles les entreprises sont aujourd'hui particulièrement sensibles : accessibilité, signalétique, équipements, connexions aux réseaux, etc. S'y ajoute également la question cruciale **des services** : plusieurs enquêtes⁷ les désignent comme un facteur clé d'attractivité et de performance d'une ZAE, que ce soit du point de vue des entreprises ou des salariés. (Voir tableau ci-dessus)

6 Eco-Management and Audit Scheme.

7 Enquête nationale KPMG/CNER, « Mise en évidence d'un nouveau facteur de localisation dans les implantations d'entreprises : l'offre de services sur les ZA », 2002

www.scientipole.fr/innover-et-entreprendre/les-grands-projets-du-developpement-economique/le-renouveau-des-zones-dactivites-economiques.html

| Bénéficiaires | Exemples de services |
|---------------|---|
| Entreprises | Centre d'affaires, point de contact avec les administrations, salles de réunion et de visioconférence, gestion collective des déchets, gardiennage et sécurité... |
| Salariés | Restaurant inter-entreprises, crèches, commerces de proximité, lieux de détente et de loisirs, transports collectifs et services à la mobilité... |
| Tous | Centre administratif et social, services de formation et de santé, services bancaires et postaux... |

E. La mobilité des personnes : un enjeu majeur sur les ZAE

Les enjeux de mobilité et d'accessibilité ont longtemps été une préoccupation secondaire des concepteurs et des gestionnaires de zones d'activités. La piètre qualité de la desserte en transports en commun sur la plupart des ZAE en témoigne. Aujourd'hui la prise en compte croissante des questions d'environnement et d'énergie (pollution, émissions de gaz à effet de serre), d'équité

sociale (augmentation du coût des déplacements individuels), de compétitivité (capacité à recruter et à fidéliser un personnel compétent, perte de temps liées aux problèmes de congestion, etc.) et de bien-être des salariés (lutte contre le stress, etc.) fait de la desserte de ces espaces d'activité économique une préoccupation de plus en plus stratégique. Les ZAE se trouvent davantage incitées voire obligées⁸ à mettre en œuvre des Plans de déplacements d'entreprises qui prennent en compte les déplacements des salariés mais aussi des clients, des fournisseurs, etc., de façon à proposer des solutions alternatives à l'utilisation individuelle de la voiture.

E.1. Une approche globale : le management de la mobilité

Le management de la mobilité consiste à promouvoir des transports durables et à gérer la demande de transport en voiture, en modifiant les attitudes et les comportements des individus et des entreprises. Il est fondé sur les mesures dites « douces » telles que l'information et la communication, l'organisation des services et la coordination des actions des différents partenaires. Ces mesures « douces » visent le plus souvent à améliorer la performance des mesures dites « dures » en matière de transport urbain (telles que la mise en service de nouvelles lignes de tramway, de voies ou de pistes cyclables).

.....
8 Les PDE sont obligatoires dans les Bouches du Rhône et le Grand Avignon pour les entreprises de plus de 250 salariés dans le cadre du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA), approuvé le 22 août 2006. L'arrêté inter préfectoral relatif à la mise en œuvre de la mesure n°1 du PPA (qui concerne l'élaboration obligatoire de PDE par les grands générateurs de trafic) a été signé le 30 octobre 2008. En Ile-de-France, dans le cadre du PPA, les grands pôles générateurs de trafic ont également l'obligation de faire une démarche PDE.



Source : CEA Grenoble

→ Quelques chiffres

60% des déplacements en ville se font en voiture particulière, **27%** à pied, **9%** en transports en commun, **2%** à vélo et **2%** en deux-roues motorisés. La circulation des voyageurs sur le territoire national est effectuée pour plus de **80%** des voyages km en véhicule particulier. En France, selon l'activité de l'entreprise, les déplacements quotidiens des salariés représentent jusqu'à **50%** de la consommation énergétique d'un site. Parallèlement, près de **20%** des budgets intercommunaux et jusqu'à **25%** des budgets régionaux sont aujourd'hui consacrés au financement des transports publics (investissement et exploitation).

Source : chiffres clés des Transports de l'ADEME.

■ Le management de la mobilité, un impératif pour la zone d'activités de demain

Les mesures de management de la mobilité (en comparaison aux mesures dites « dures ») n'entraînent pas nécessairement d'importants investissements financiers, tout en permettant de maintenir le ratio coût/bénéfice à un niveau élevé⁹.

E.2. Un outil : le Plan de déplacements inter-entreprises

« Le management de la mobilité vers les lieux d'emploi participe à la conception d'une politique publique cohérente et encourage les initiatives privées pour obtenir de bons résultats au niveau local. Construire de nouvelles infrastructures de transport ne constitue pas l'unique réponse aux problèmes actuels de déplacements et de trafic. »¹⁰ Influencer voire maîtriser la demande en déplacements grâce à de la sensibilisation aux enjeux de déplacements et à un encouragement à un moindre usage de la voiture particulière constituent les objectifs d'**une démarche de plan de mobilité**. Ces démarches de mobilité appliquées aux déplacements liés à un lieu d'activités ont été instaurées en France par la **Loi SRU**, après que d'autres pays aient fait la démonstration de leur utilité. Depuis, les démarches de plans de déplacements se sont répandues en France. **Leur efficacité se trouve renforcée lorsque l'approche est mutualisée, notamment à l'échelle**

9 Source: EPOMM & MAX, Sixth Framework Programme

10 Guide CERTU/ GART sur le Conseil en mobilité (Conseil en mobilité : une nouvelle mission, un nouveau métier, 2003)

d'une zone d'activités. En effet dans ce cas, un partenariat se tisse pour porter une **démarche partagée** de Plan de déplacements inter-entreprises.

Qu'est-ce qu'un PDIE ?

Le Plan de déplacements inter-entreprises résulte d'une démarche visant à aborder de manière globale, intégrée et mutualisée, la problématique de tous les déplacements liés aux entreprises d'une zone d'activités, en prenant un ensemble de mesures concrètes pour rationaliser les déplacements quotidiens des usagers du site et **développer des modes de déplacement plus respectueux de l'environnement**.

Il englobe :

- les déplacements domicile/travail des salariés ;
- les déplacements professionnels des salariés (vers d'autres sites ou d'autres entreprises) ;
- les déplacements des clients, visiteurs, livreurs ;
- les déplacements domicile/étude/travail des stagiaires.

Le tableau ci-contre décrit les principaux enjeux pour les différents acteurs concernés par la mise en place d'une telle démarche.

| Acteurs | Domaine impacté | Objectifs/bénéfices |
|-------------------------|--|---|
| Collectivités | Politique de développement durable, gestion de l'environnement | Répondre à des préoccupations environnementales, démarche soutenue par le Grenelle de l'environnement, donner une dimension opérationnelle aux dispositifs territoriaux (SCOT, PLU, PDU, PLD, etc.) |
| | Aménagement du territoire | Améliorer l'attractivité de la ZAE pour de futurs investisseurs, en réduisant les nuisances liées au site (congestion routière...), améliorer l'intégration des entreprises dans le tissu environnant |
| Entreprises | Socio-Economique | Économies d'échelles par la mutualisation des services de la zone, réduction du nombre de retards et d'accidents |
| | | Réduction des coûts de transport, déductions de charges patronales , meilleur usage des places de parking libérées |
| | Contraintes légales | Respecter la réglementation, viser une certification ISO 14001 |
| | Ethique de l'entreprise | Valorisation de l'image de l'entreprise, améliorer le climat social |
| | Management | Prise en compte du bien-être des salariés, politique de changement de culture fédératrice : un projet d'entreprise peut rassembler les salariés, favorise l'accessibilité à l'emploi pour une certaine catégorie de salariés, fidélise les salariés avec des avantages en nature |
| Utilisateurs de la zone | Sécurité | Réduire les déplacements en voiture et ainsi limiter le risque d'accidents (cf. Sitographie : présentation « Prévenir le risque routier ») |
| | Economique | Réduction des coûts de transport |
| | Confort/accessibilité | Bénéfices pour la santé (marche, vélo...), réduction du stress, des retards, des accidents, des difficultés d'accès et de stationnement |

Comment mettre en œuvre un Plan de déplacements inter-entreprises ?

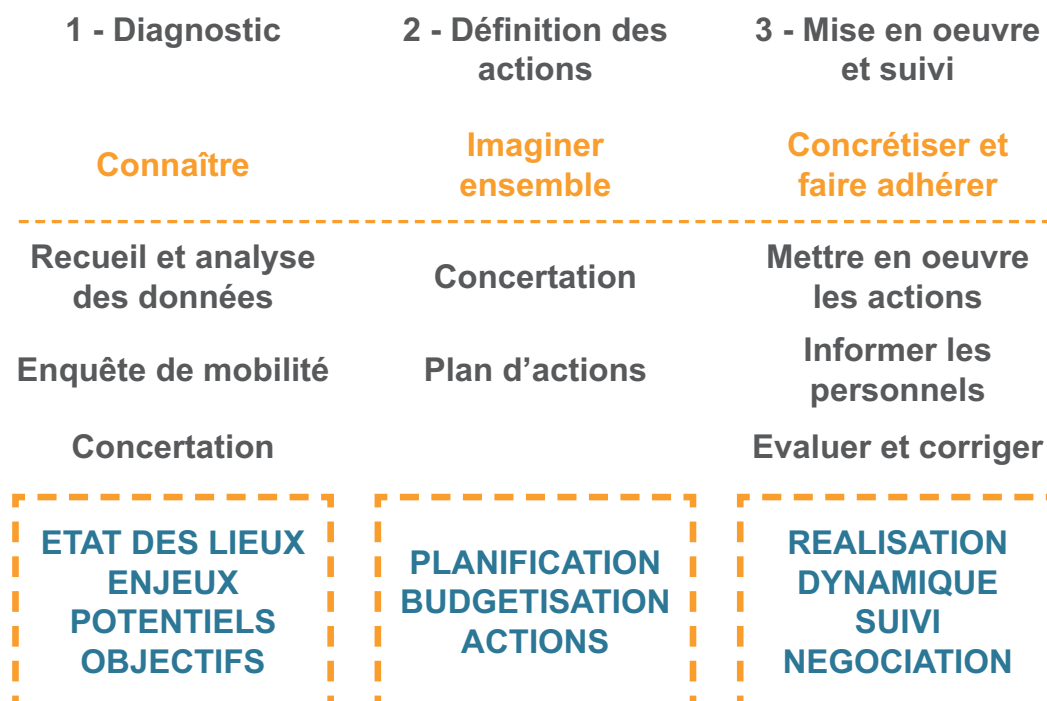
Le cadre général

Le PDIE n'est pas une fin en soi. C'est une **démarche d'amélioration continue** qui permet, à partir de l'expression des difficultés que rencontrent les salariés et les entreprises, de rechercher, d'identifier puis de mettre en place les solutions les plus adaptées, l'approche inter-entreprises renforçant la cohérence des réponses apportées et favorisant la mutualisation de moyens et la réalisation d'économies d'échelle.

Pour que la démarche puisse atteindre ses objectifs, il est donc indispensable **qu'elle résulte d'une volonté et d'une motivation largement partagées**, qu'elle puisse être **portée dans la durée** et que la zone ait des potentialités suffisantes (localisation, nombre de salariés...).

Une fois ce point validé, **éventuellement après une phase de pré-diagnostic**, la démarche se conçoit classiquement selon le cheminement suivant : **diagnostic, définition des actions, mise en œuvre et suivi/évaluation.**

UNE DEMARCHE EN TROIS TEMPS



■ Comment mettre en œuvre un Plan de déplacements inter-entreprises ?

Le processus d'élaboration comprend plusieurs volets interdépendants et d'importance égale dont la bonne gestion est l'une des clés du succès d'un PDIE :

- **un volet lié à la communication, à la sensibilisation et à la concertation** destiné à associer pleinement l'ensemble des parties prenantes : salariés, entreprises, partenaires institutionnels et collectivités locales ;
- **un volet technique** qui permet de dresser une analyse fine et objective de la situation puis de concevoir, de dimensionner et de mettre en œuvre un plan d'actions adapté pour tous les types de déplacements, domicile-travail et professionnels ;
- **un volet financier** correspondant à la réalisation du PDIE (réalisation du diagnostic par un bureau d'études, investissements dans des études, des équipements). Il est important d'intégrer et de valoriser le temps humain consacré à la réussite du projet. Le PDIE permet des gains de productivité parfois substantiels et il doit apparaître davantage comme un investissement.

Il faut en général de six mois à un an pour qu'émergent les premières actions concrètes.

Impulser la démarche

A. Vérifier l'opportunité du PDIE : le pré-diagnostic

La réalisation d'un pré-diagnostic peut constituer une **étape préalable** utile pour évaluer l'intérêt de lancer une démarche PDIE : à partir de données existantes et d'une analyse qualitative sommaire, la réalisation d'un pré-diagnostic permet de prendre connaissance de l'environnement (économique, urbain, géographique) de la zone d'activités, d'identifier les principaux objectifs et enjeux de la démarche PDIE. Cette évaluation s'opère en jugeant d'une part les potentialités intrinsèques de la zone d'activités (potentiels de développement des transports en commun, des modes doux, niveau d'accessibilité...) et d'autre part la motivation des acteurs clés.

A.1. Du contexte géographique et économique ...

Il s'agit de **comprendre les enjeux du territoire** d'influence de la zone, en réalisant un **diagnostic sommaire**, basé sur des documents existants (Plan Local d'Urbanisme, Schéma de Cohérence Territoriale, **Plan de Déplacement Urbain**, enquête DDE, etc.). L'étude de ces documents permettra d'identifier la **pertinence de la démarche** en fonction du **contexte local**, des projets, en cours ou programmés, susceptibles d'avoir un impact sur les conditions d'accès à la zone, des projets structurants et pôles générateurs de déplacements (commerces,

loisirs, etc.) à l'échelle de l'agglomération influant sur la zone d'activités.

Cette première appréhension du **terrain d'étude : ses faiblesses, ses atouts** (en termes notamment de desserte en transports en commun), ses opportunités de développement, son potentiel de croissance des déplacements alternatifs à la voiture, permettra de formuler un premier avis quant à l'opportunité de lancer une démarche PDIE.

A.2. ... aux enjeux et motivations des acteurs

La motivation des acteurs (salariés, entreprises et collectivités) engagés dans la démarche, répond à des logiques différentes. Ainsi, comprendre le sens de leur engagement, ce qu'ils ont à y gagner, permet de mieux appréhender la réalisation du diagnostic d'accessibilité et de mobilité. Il convient donc de rencontrer les dirigeants des entreprises pour connaître leur perception des enjeux, cerner leur motivation, leurs priorités.

Cette étape permet également **de mobiliser, d'intégrer, et de sensibiliser très en amont** l'ensemble des acteurs (notamment les DRH et autres directions), tout en **dégageant les entreprises leaders**, et les **relais internes** de chaque entreprise.

B. Les acteurs à impliquer

B.1. Le portage du projet

Le PDIE est une démarche qui s'inscrit sur la durée et qui requiert une bonne connaissance de l'ensemble des acteurs locaux. **Il est fortement conseillé que cette démarche soit portée par le gestionnaire de la zone d'activités ou par un groupement d'employeurs représentatif**, réellement

motivé et doté des moyens humains, financiers et politiques leur assurant la légitimité et le pouvoir de mener le projet.

B.2. Les acteurs clés à associer dès le lancement de la démarche

Avant même de se lancer dans l'élaboration du PDIE, il est impératif de réunir le « noyau dur » des acteurs pour fédérer les moyens nécessaires à l'élaboration du plan.

Les entreprises de la zone doivent naturellement participer activement à la démarche, et ce au plus haut niveau (directions générales, directions des ressources humaines...) car elles auront un rôle déterminant à jouer tout au long de l'élaboration du PDIE et de sa mise en œuvre :

- transmission des informations permettant de dresser le diagnostic sur la mobilité de leurs salariés ;
- participation à l'élaboration de solutions ;
- mise en œuvre des solutions qui relèveront de leur responsabilité ;
- transmission des informations à leurs salariés.

Parmi les acteurs institutionnels, l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME), avec ses directions régionales, peut apporter son soutien en phase de préparation, d'élaboration et de suivi du plan.

B.3. Les acteurs à associer à l'élaboration du PDIE

Les actions susceptibles d'être mises en œuvre dans le cadre d'un PDIE sont le plus souvent multipartenariales si bien qu'il est

■ Comment mettre en œuvre un Plan de déplacements inter-entreprises ?

nécessaire d'associer très en amont des acteurs tels que :

- les **Autorités Organisatrices de Transport (AOT)** comme la Région (transports ferroviaires), le Département (transports interurbains) et les intercommunalités compétentes (transports urbains) ;
- **les collectivités compétentes en matière de voirie et d'urbanisme** (Communes et intercommunalités, Conseil général, etc.) ;
- **les exploitants de réseaux de transports** qui peuvent fournir des données utiles à l'établissement du diagnostic et participer aux propositions techniques d'amélioration de l'offre. D'autres acteurs pourront également et utilement être contactés lors de l'élaboration du PDIE : prestataires privés, associatifs ou coopératifs ;
- **un bureau d'étude spécialisé pour :**
 - produire et traiter l'ensemble des informations nécessaires à la prise de décision (traitement des données internes, rédaction de questionnaires, recueil, saisie et traitement, statistique des données, analyse et synthèse des résultats, conduite d'entretiens individuels ou animation de réunions au sein des entreprises, etc.) ;
 - assister le service communication, informer les salariés des avancées

du projet et leur rendre compte des résultats des études (ce travail peut aller jusqu'à la rédaction d'articles pour un journal interne, un site Internet, une plaquette de présentation, etc.) ;

- faire le lien entre l'entreprise et les partenaires extérieurs (essentiellement les AOT et les exploitants de transport public) ;
- et accompagner les débats et discussions du groupe de projet et du comité de pilotage en apportant une expertise et un regard extérieur ;
budgéter les différentes mesures et formuler des recommandations précises.

B.4. Les salariés

Obtenir l'adhésion des salariés est une condition sine qua non du succès du PDIE. L'obtenir et créer une véritable dynamique autour du projet nécessite de les associer de la façon la plus large possible dès le lancement puis tout au long de la démarche.

Animer la démarche

A. La concertation

La concertation doit être lancée dès le début du diagnostic et se poursuivre tout au long du processus, dans un objectif de véritable co-construction du PDIE. Elle peut idéalement se gérer à trois niveaux : acteurs institutionnels, entreprises et salariés.

A.1. Concertation avec les acteurs institutionnels

La concertation avec les acteurs institutionnels (collectivités, chambres consulaires, etc.) s'opère par le biais d'un **Comité de Pilotage** qui se réunit à chacune des étapes clés de la démarche. Il s'agit d'une instance décisionnelle, de **coordination et de suivi du projet** qui a pour fonction de l'orienter et d'en assurer la cohérence, en coordonnant l'action des collectivités locales avec celles des entreprises.

A.2. Concertation avec les entreprises

Les modalités de concertation avec les entreprises sont à adapter au cas par cas en fonction de la typologie et de l'importance de la zone.

L'organisation la plus efficace est la création d'un **groupe de travail** avec des représentants à minima des plus grandes entreprises et des entreprises les plus motivées. Lorsqu'existent sur le site des bâtiments à vocation tertiaire (une pépinière par exemple), il est souvent pertinent de désigner un référent PDIE représentant l'ensemble des employeurs du bâtiment. Lorsque le site est particulièrement étendu, plusieurs groupes de travail peuvent être créés, un pour chaque grand secteur géographique.

L'organisation alternative est de procéder à des entretiens directs sur place, par téléphone ou par le biais d'une enquête.

Dans tous les cas, il est important que le processus de concertation **implique directement ou indirectement les niveaux hiérarchiques les plus élevés** (Direction Générale, Direction des ressources humaines, etc.).



Source : Mobility +

A.3. Concertation avec les salariés

Les modalités de concertation avec les salariés sont également à adapter au cas par cas mais elles se gèrent essentiellement selon deux canaux :

- diffusion d'une enquête de mobilité dont la vocation première est de dresser un état des lieux des pratiques (habitudes de déplacements, contraintes, freins au changement, etc.), mais dont un volet doit comporter une dimension plus prospective permettant une libre expression des salariés ;
- mise en œuvre de groupes de travail ou de créativité de 15 à 20 collaborateurs volontaires, chacun regroupés selon des critères géographiques ou thématiques. Ces groupes de travail sont à réunir autant de fois que nécessaire, pendant,

■ Comment mettre en œuvre un Plan de déplacements inter-entreprises ?

en fin de diagnostic et en phase d'élaboration du plan d'actions et même tout au long de la mise en œuvre et de l'évaluation. Ils doivent permettre d'obtenir des informations complémentaires au diagnostic, de mieux comprendre les pratiques de mobilité, d'avoir un ressenti des difficultés et solutions espérées ou du moins envisagées, et donc de faire naître des idées innovantes propres au contexte d'un territoire. Les salariés concernés s'approprient la démarche et deviennent des vecteurs de communication positifs au sein de leurs entreprises respectives.

B. Communication, information et sensibilisation

B.1. Objectifs

La communication est un facteur essentiel de réussite et de pérennité du PDIE car elle conditionne son appropriation et surtout l'utilisation par les personnes ciblées des actions mises en place.

Elle doit être régulière, positive, accompagner les différentes étapes de la démarche, et même au-delà pour certaines, de façon à pérenniser et à entretenir la dynamique.

Objectifs du plan de communication :

- **lancer le projet**, en expliquer les intérêts et les objectifs, en veillant dans un premier temps à obtenir une forte adhésion de la part des employeurs ;
- **rassurer**, en apportant des informations précises quant à la méthode employée, au déroulement du processus, à son calendrier ;

- **impliquer et sensibiliser**, notamment les salariés et les employeurs, en mettant en avant les problèmes liés à une utilisation excessive et non rationalisée de la voiture : coût, stationnement, atteintes à l'environnement, congestion, risque d'accident, fatigue, stress ;
- **informer** sur l'avancée de la démarche et apporter en particulier un retour à l'issue de la phase de diagnostic et de l'enquête de mobilité ;
- **faire connaître** les décisions prises et les mesures qui en découleront et « **faire adhérer** » le plus grand nombre aux actions proposées. Il s'agit de donner envie aux salariés de changer de comportement.
- **assurer la dynamique du projet** en informant régulièrement les salariés et les employeurs des actions.

B.2. Les outils

La communication doit s'appuyer sur une variété large de supports et se renouveler très régulièrement pour toucher le plus grand nombre :

- **communication écrite** : affichage dans des lieux stratégiques (accueil, restauration...), kakémonos, plaquette dédiée, journal interne, lettre d'information, sites Internet et Intranet, mailing, dépliants spécifiques liés à la mise en œuvre d'une action particulière. Il ne faut pas hésiter à valoriser des expériences vécues ou des bonnes pratiques ;

Plan de Déplacements Inter Entreprises...

Une démarche collective qui avance !

A travers le PDIE « l'Association pour le Développement Durable de la Vallée de la Chimie », qui regroupe 20 entreprises ou collectivités de la vallée de la chimie et leurs 8000 salariés, souhaite proposer des services adaptés aux besoins de chacun pour améliorer les conditions d'accès aux lieux de travail.

Vous avez été très nombreux à répondre à l'enquête déplacements diffusée dans tous les établissements au mois de juin 2008 :

4.200 questionnaires reçus, soit plus de 50 % des effectifs, une mobilisation exceptionnelle !

Grâce à vous, une base fine a été constituée pour connaître les pratiques, les besoins et les attentes des salariés

86 % = La part des salariés qui accèdent à leur lieu de travail quotidiennement en voiture, soit environ 6.000 véhicules chaque jour

4 % = La part des salariés qui utilisent quotidiennement les transports en commun (4% également en vélo ou à pied)

40 km = La distance moyenne réalisée chaque jour pour les trajets domicile travail...

mais 20% des effectifs réalisent plus de 60 km par jour. En voiture, cela représente des coûts pouvant atteindre 2.000 à 4.000 € par an

État des lieux, orientations

Réflexion ... Action !

◆ Les demandes sont particulièrement fortes pour l'amélioration de la desserte en transport en commun, et deux adaptations particulières sont fortement souhaitées :

- Les liens entre les entreprises et les gares
- Les liens avec Lyon, notamment vers Perrache



◆ La pratique du vélo reste faible faute d'aménagements : la mise en place de liaisons sécurisées sur le trajet domicile travail est une demande récurrente



◆ Plus de la moitié des personnes interrogées se déclarent intéressées par la pratique du covoiturage, et 40% sont demandeurs d'un système de mise en relation des équipages



Des premières réalisations prévues pour l'automne

Notamment :

Fin 2008 → Mise en ligne d'une base internet de mise en relation pour le covoiturage, et un bouquet de services pour faciliter le covoiturage au quotidien

Printemps 2009 → Opérations d'essais et d'expérimentation de vélos à assistance électrique

Dès aujourd'hui → Réflexion avec le Sytral, le Grand Lyon et le Conseil Général pour l'amélioration des aménagements vélo et des services de transport

Source : INDDIGO ©

→ Exemples d'affiches de sensibilisation

A combien estimez-vous le coût d'utilisation de votre voiture ?

Un véhicule de petite cylindrée coûte au minimum 0,30 € au kilomètre. Ce coût comprend le carburant, l'entretien et la dépréciation du véhicule. Le coût d'utilisation ressenti est souvent très inférieur au coût réel car il est rapporté au prix du carburant soit environ 0,15€ par kilomètre.

| Distance domicile-travail : | Coût annuel : | Economie annuelle en bus et TER : |
|-----------------------------|---------------|-----------------------------------|
| 30 km | 7 620€ | 2 568€ |
| 20 km | 5 080€ | 1 523€ |
| 10 km | 2 540€ | 811,5€ |

Un abonnement TCL de bus annuel coûte 31€ par mois. Évaluez l'économie que vous pourriez réaliser :

- 4 lignes de métro
- 3 lignes de tramway
- Plus de 100 lignes de bus...
- ... à votre service pour 368,5€

Abonnement TER + BUS de 877€ à 1032€ /an

tarif de 504€ à 673€ /an

En plus d'être une source de dépense considérable pour les foyers, l'usage abusif de la voiture prive de l'opportunité d'exercer une activité physique quotidienne pourtant vivement recommandée par l'INPES.*

Institut national de prévention et d'éducation pour la santé.

PDE Plan de Déplacements d'Entreprises

Composez vos déplacements !

Source : INDDIGO ©

Le PDIE : Des solutions d'avenir pour vos déplacements

Développer la pratique du covoiturage

Encourager le recours au train

Faciliter l'entretien du vélo

Améliorer la desserte de la Vallée de la Chimie

Changeons le scénario de nos déplacements !

de la Vallée de la Chimie déplacements Inter-entreprises

■ Comment mettre en œuvre un Plan de déplacements inter-entreprises ?

- **communication orale** : fournir aux référents PDIE des diaporamas et des supports de communication leur permettant d'intervenir à tous les niveaux dans leurs propres entreprises : comités de direction, réunions d'équipes, comités d'entreprise, CHSCT¹, etc. ; organisation de réunions d'information ou de petits déjeuners thématiques ;
- **information et outils pratiques** : points d'information des réseaux urbains et interurbains, mise à disposition des horaires et tarifs (par voie papier et informatique), mise en place d'un éco-calculateur et de tout autre outil permettant de faciliter l'accès à l'information (exemple : horaires en temps réel des prochains bus, etc.) ;
- **animation** : actions de promotion avec des stands autour d'événements particuliers (Semaine de la mobilité, Semaine du développement durable, etc.), tests de matériels (vélos à assistance électrique, visioconférence, etc.), offres d'essais pour tester d'autres modes, participation à des challenges inter-entreprises locaux, etc.

Réaliser le diagnostic

A la suite d'une première phase de mobilisation des acteurs et de vérification de la pertinence de la démarche, le diagnostic consiste en une étude approfondie de la problématique des déplacements sur la

¹ Comité pour l'Hygiène, la Sécurité et les Conditions de Travail

zone (flux de personnes, accessibilité des sites, besoins et problèmes rencontrés, sécurité, etc.), en prenant notamment en compte les dimensions de faisabilité économique ou encore d'impact environnemental. Ce diagnostic doit permettre de déboucher sur la formalisation d'un plan d'actions qui précisera les ressources à mobiliser, la temporalité du projet, ainsi que les modalités d'évaluation de la démarche.

A. Mutualiser l'information

La bonne conduite de la démarche nécessite d'obtenir le plus rapidement possible de l'ensemble des acteurs impliqués les informations nécessaires à la réalisation du diagnostic.

A.1. Quelles données récolter ?

Les données à recueillir sont de nature très diverses (Voir tableau ci-contre)

A.2. Comment les obtenir ?

Au regard de la quantité de données à recueillir, il convient de les hiérarchiser selon leur degré d'importance, ainsi que de préciser le format dans lequel elles devront être récupérées pour faciliter leur traitement.

Ces données sont à récupérer :

- pour les données issues des Systèmes d'Information Géographique (SIG), auprès des différentes collectivités et autorités organisatrices des transports impliquées ;

| | |
|---|--|
| Données générales | <ul style="list-style-type: none"> • Activité de l'entreprise • Fichier des adresses du personnel concerné par le PDIE, anonyme avec quatre colonnes : nom et n° de rue, code postal et ville • Temps de travail (type d'horaires, nombre de salariés en temps partiel, nombre de jours travaillés) • Répartition des salariés par âge, sexe, type d'emploi occupé • Informations sur le développement de l'entreprise : taux de renouvellement de l'effectif et perspectives d'évolutions de l'emploi, procédure d'accueil des nouveaux arrivants, conditions de mise en œuvre de la prime de transport |
| Equipements- infrastructures | <ul style="list-style-type: none"> • Stationnement : capacité de stationnement privé et taux d'occupation pour les différents types de véhicules (voiture, vélo, moto, etc.), nombre de badges en circulation, données horaires quantitatives d'entrées et sorties sur les parkings, mode d'affectation des places, coûts annuels de location • Parc de véhicules : nombre de véhicules, mode d'affectation des véhicules, prix de revient kilométrique, kilométrage annuel, parc de vélos de service • Services et équipements disponibles au sein de l'entreprise ou de la zone : visioconférence, douches, vestiaires, restauration, crèche, poste, banque, presse, commerces... |
| Accidentologie & sécurité routière | <ul style="list-style-type: none"> • Nombre et nature des accidents de trajet • Nombre de jours d'immobilisation • Montant de la majoration forfaitaire de la Caisse Régionale d'Assurance Maladie pour les accidents de trajet |
| Déplacements professionnels | <ul style="list-style-type: none"> • Estimation des volumes de déplacements professionnels et inter-sites • Remboursements pour les déplacements professionnels avec véhicules personnels |
| Finances et fiscalité | <ul style="list-style-type: none"> • Montant du Versement Transport* • Participation de l'employeur aux frais de déplacements (prime transport) |
| Transports publics | <ul style="list-style-type: none"> • Enquêtes « montées-descentes » (réseaux de transports collectifs) • Enquêtes « Ménages - Déplacements » • Projets d'extension, de restructuration • Comptages routiers |

* Le versement transport est un impôt assis sur la masse salariale des entreprises de plus de neuf salariés. Le produit, d'abord consacré au financement des transports publics (investissement et fonctionnement), est peu à peu affecté pour couvrir les dépenses d'exploitation.

■ Comment mettre en œuvre un Plan de déplacements inter-entreprises ?

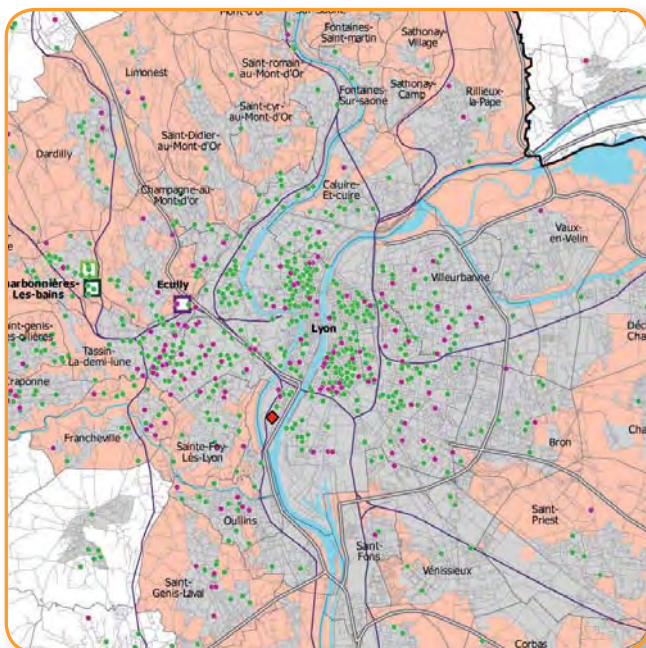
- pour les données financières et organisationnelles propres à chaque structure, auprès d'un référent PDIE à désigner dans chaque entreprise ;
- pour les données transversales et collectives, auprès du gestionnaire de la zone d'activités.

B. Maîtriser le territoire d'influence du PDIE : le diagnostic accessibilité

B.1. Géolocaliser les salariés

B.1.1. Objectif

Il s'agit de **spatialiser les lieux de résidence des salariés**, afin de visualiser l'éloignement et la concentration des lieux de domiciliation des employés de la zone d'activités.



Exemple de carte de géolocalisation des salariés dans l'agglomération lyonnaise.

Source : INDDIGO ©

B.1.2. Méthodologie

La géo-localisation est réalisée à partir du fichier d'adresses du personnel de chaque entreprise via un logiciel de SIG (système d'information géographique) qui permet le géo-référencement, très rapide et facile, des lieux de résidence des salariés.

Pour cela, il faut au préalable nettoyer le fichier « adresses », et éventuellement traiter manuellement certaines adresses non localisées.

La carte ainsi obtenue permettra, une fois l'offre de transport analysée, de dégager les prémices d'actions potentielles. Elle constitue également un excellent support de communication.

B.2. Observer l'environnement de la zone : l'accessibilité locale

B.2.1. Objectif

L'objectif est ici de dresser un état des lieux aussi précis que possible des conditions d'accessibilité et de déplacements au sein et à proximité immédiate de la zone d'activités.

B.2.2. Méthodologie

L'analyse de l'accessibilité locale est basée essentiellement sur des observations de terrain relatives aux :

(Voir tableau ci-contre)

| | |
|---------------------------------|--|
| Circulations automobiles | Zones de congestions et/ou accidentogènes Aménagements de sécurité et de limitation de vitesse Stationnement : nombre de places, localisation, gratuit/ payant |
| Transports collectifs | Qualité des cheminements piétons reliant les gares et arrêts de transports en commun aux lieux de travail, autant du point de vue de l'accessibilité PMR* que de la sécurité Confort aux arrêts de bus : présence d'abris-voyageurs protégés avec des bancs ou simple poteau signalant l'arrêt, éclairage |
| Déplacements à vélos | Continuité, visibilité et sécurité des cheminements cyclables Caractérisation du stationnement : importance, répartition spatiale, qualité, etc. |
| Circulations piétonnes | Qualité et sécurité des cheminements Identification des coupures |

* Personnes à Mobilité Réduite

B.2.3. Résultats

Les observations effectuées sur le terrain viendront compléter l'analyse des réseaux de transport et permettront d'enrichir les données techniques par une vision fine de terrain.

L'établissement d'une fiche d'accessibilité illustrée, par entreprise ou par secteur géographique, permet de synthétiser les informations recueillies en vue de leur diffusion.

Source : CEA Grenoble



Comment mettre en œuvre un Plan de déplacements inter-entreprises ?

Exemple de fiche d'accessibilité. *Source : INDDIGO ©*

« Grande Plaine »
Commune de Toulouse
Nom : Imp Coustinet
Adresse de départ : 1 (A) Troisième
Unité de travail : 31-293001
Ville : Toulouse
Géoparc : PCP

Desserte en transport collectifs : Moyenne

Accessibilité en transport en commun

Transports urbains
Ligne 37 arrêt Coustinet, situé à 100m (arrêt TC non
Arrêt)
Ligne 23 arrêt Ledormeur, situé à 230m

Port d'arrêt SNCF et TER
Montaudran, situé à environ 1000m
VéloToulouse
Non desservi

Accessibilité autres modes :

- **Conditions d'accès à pied :** pavées. Trottoirs sur toutes les voies.
- **Conditions d'accès à vélo :** le relief impose un détour pour cheminer vers le centre ville. Présence d'une voie verte à proximité du site. Un contre sens pourrait être créé Imp de Coustinet pour faciliter l'accès à la voie verte

(Type de voies de desserte du site : desserte de zone d'activité, trafic important en heure de pointe)

- **Equipement en faveur du vélo**
Stationnement : 6 pinceaux bornés ; présence d'un local vélo
Douche : 1 douche
- **Parking Automobile et moto**
Niveau de saturation lors de l'observation : plein, 100 à 110 places.
- **Autres**
Pas de local dédié au motos / usage du local dédié aux vélos ;
Salle de visioconférence ; site équipé
Restaurants d'entreprise ; cantine à 1 km partagée avec (BM)



organisatrices des transports ; leur analyse est à mener au moyen d'un logiciel de SIG.

B.3.3. Résultats

Les analyses précédentes vont permettre de déterminer le profil d'accessibilité de la zone, c'est-à-dire la zone de pertinence spatiale de chaque mode. Ces chiffres sont indicatifs et peuvent varier en fonction des contextes.

S'agissant des modes doux, les ordres de grandeurs moyens pour ces zones de pertinence sont les suivants :

- jusqu'à 1,5 km pour la marche ;
- jusqu'à 6 km pour le vélo ;
- jusqu'à près de 10 km pour le vélo à assistance électrique.

Pour les transports en commun, on considère en général qu'il faut habiter/travailler à moins de 300m d'un arrêt de bus et moins de 500m d'un arrêt de tramway ou de métro pour considérer ces modes comme accessibles à pied.

En croisant les données de réseaux avec celles issues de la géo-localisation des salariés, se dessineront des enjeux chiffrés sur les possibilités de reports modaux et les parcours sensibles, qu'ils soient monomodaux ou multimodaux (train+vélo, bus+vélo, voiture+bus, etc.).

B.3. Évaluer l'offre de transports

B.3.1. Objectif

Il s'agit de répertorier, d'analyser et d'évaluer l'offre de transports existante permettant d'accéder à la zone, tous modes confondus, et de mettre en évidence ses forces et ses faiblesses.

B.3.2. Méthodologie

Les données caractéristiques sont à récupérer auprès des collectivités et autorités

| | |
|--|--|
| Accessibilité automobile | Les différents types de voirie et les niveaux de trafic Les points de congestion et accidentogènes |
| Accessibilité en transports collectifs (urbains, interurbains et TER) | Les points d'arrêts et gares SNCF Isochrones* des temps de parcours Qualité de service : fréquences et horaires de desserte Conditions d'intermodalité (train+vélo, train+bus...) |
| Accessibilité cyclable | Cartographie du réseau et des aménagements Zone de chalandise accessible en vélo à assistance électrique (VAE) Zone de chalandise accessible en vélo avec un dénivelé limité |
| Recensement et caractérisation des services de mobilité disponibles | Vélos en libre service, autopartage, covoiturage, centrale de mobilité... Services de location |
| Accessibilité longue distance (déplacements professionnels) | Caractérisation des dessertes routières, ferroviaires et aériennes |

* Courbes des trajets qui s'effectuent dans des intervalles de temps égaux.

C. L'enquête de mobilité : mieux comprendre le comportement des acteurs

La réalisation d'une enquête de mobilité auprès des salariés est essentielle dans le processus d'élaboration du PDIE car elle permet de :

- **définir un « profil de mobilité » des salariés** en établissant une photographie des comportements habituels et occasionnels pour les déplacements domicile-travail et pour les déplacements professionnels ;

- **évaluer les attentes** des salariés en matière de transport, **et la réponse à priori à une série d'actions pré-identifiées** en faveur des mobilités alternatives. Elle a également une dimension pédagogique très importante et constitue une étape clé de la concertation.

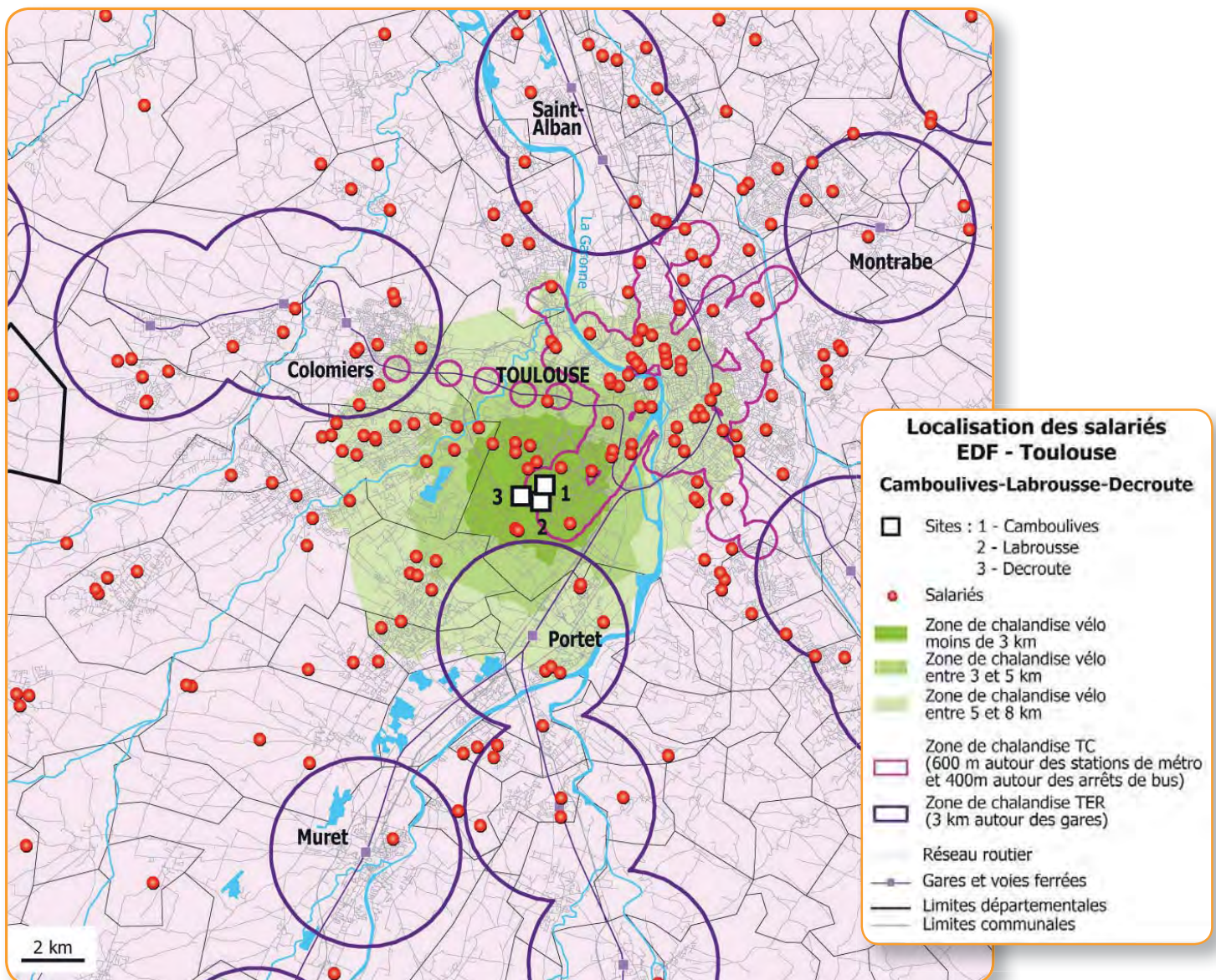
C.1. Elaboration du questionnaire

Une démarche PDIE s'adresse par définition à un panel élargi d'entreprises ayant toutes leurs spécificités : métiers, taille, horaires de travail, etc.

Comment mettre en œuvre un Plan de déplacements inter-entreprises ?

Pour des questions d'efficacité et d'homogénéité, il est néanmoins vivement conseillé de diffuser à l'échelle de la zone un questionnaire suffisamment généraliste pour pouvoir être diffusé à l'identique auprès de toutes les entreprises.

L'enquête est à présenter sous forme d'un **questionnaire anonyme «auto-administré»** qui peut être envoyé au domicile du salarié (avec le bulletin de salaire), distribué sur le lieu de travail, ou encore mis en ligne sur un site Internet dédié au PDIE, avec éventuellement un lien depuis l'Intranet de chaque entreprise.



Exemple de carte représentant la zone de chalandise du vélo. Source : INDDIGO ©

Les principaux points à aborder lors de l'enquête sont :

- le profil personnel du répondant (sexe, âge, métier, niveau, employeur) ;
- le lieu du domicile ;
- la motorisation ;
- les modes de déplacements utilisés, leur importance relative et les motivations ;
- les distances et temps de parcours ;
- les contraintes liées à la prise en charge des enfants (accompagnement à la crèche ou à l'école), mais également de personnes dépendantes ;
- l'existence d'une pratique de covoiturage personnelle (conjoint) ou professionnelle (collègue) ;
- les horaires de travail usuels et la variabilité de ces horaires ;
- les pratiques du midi ;
- les pratiques de déplacements professionnels : lieu, fréquence, mode de transport ;
- leur propre appréciation de la faisabilité de solutions alternatives à l'usage individuel de la voiture ;
- les freins avancés à l'usage d'un **mode alternatif** à la voiture individuelle ;
- les motivations possibles et attractives pour le salarié : incitations financières, informations sur les **solutions multimodales**, aide à l'achat de vélos, etc.

Les attitudes liées à chaque mode de transport seront évaluées grâce au relevé des qualificatifs des employés pour décrire les avantages et les inconvénients des modes utilisés. Dans tous les cas, et compte tenu du caractère très personnel de certaines questions, il est nécessaire d'apporter aux répondants une garantie de confidentialité. Il est conseillé de concevoir un questionnaire plutôt concis à la fois pour des questions pratiques, économiques (coût de gestion) et

de représentativité (la concision encourage les réponses).

Le questionnaire peut comporter un certain nombre de **questions ouvertes**, afin d'obtenir des informations plus personnelles et plus détaillées.

C.2. Diffusion et récupération des questionnaires

Le recours à Internet est à privilégier car c'est le mode de diffusion le plus rapide et le moins coûteux. Nécessaire et profitable, la diffusion par Internet n'est cependant **pas suffisante** car elle ne permet pas de toucher l'ensemble des publics concernés. Il est donc indispensable de diffuser également le questionnaire sous format papier.

Cette diffusion doit s'opérer entreprise par entreprise, sous la responsabilité du référent PDIE qui aura à définir de façon claire et efficace le processus de diffusion et de retour des questionnaires, par exemple par la voie hiérarchique ou par la mise à disposition d'une boîte aux lettres dédiée.

Le lancement d'une campagne de communication forte au moment du lancement de l'enquête est indispensable pour avoir un taux de retour suffisant et nécessite un bon niveau de coordination pour que les questionnaires soient diffusés en même temps partout.

Pendant toute la phase de réponse, d'une durée de deux à trois semaines, il est opportun d'effectuer un suivi du nombre de questionnaires déjà recueillis et d'effectuer des relances auprès des responsables de chaque entreprise.

■ Comment mettre en œuvre un Plan de déplacements inter-entreprises ?

Source : INDDIGO ©

Viser un taux de retour de 40% ou plus est un objectif réaliste qui donne une valeur statistique au traitement de l'enquête. Proposer quelques lots à gagner peut doper le taux de réponse et être un bon vecteur de communication.

C.3. Traitement et analyse des questionnaires

Pour tirer le meilleur profit de l'enquête, il est conseillé d'en effectuer le traitement en recourant à **un logiciel spécialisé d'analyse d'enquêtes** (Sphinx, Modalisa ou équivalents), qui permettra un traitement statistique et lexical des réponses.

Sous peine d'erreurs grossières d'interprétation, il est indispensable de procéder à un redressement des données issues de l'enquête. Ce **redressement** a pour objectif d'améliorer la **représentativité de l'échantillon** de personnes ayant répondu à l'enquête. Pour ce faire, il faut identifier les caractéristiques et variables influençant de manière déterminante le choix du mode de transport (horaire, âge, emploi, lieu de résidence, etc.), afin d'effectuer le redressement sur ces variables, et ainsi permettre une véritable **extrapolation des résultats** de l'enquête.

L'analyse de l'enquête se fait ensuite autour de cinq grands thèmes :

- la répartition modale ;
- les pratiques de déplacements (atouts, contraintes du mode) ;
- les déplacements professionnels ;

Enquête PDE:
Quelles sont vos habitudes de déplacement?

Retrouvez l'enquête sur l'intranet
Merci de répondre avant le 24 novembre 2006

Votre avis est indispensable!

Les moyens de transport que vous utilisez
Vos temps de parcours, vos horaires...
Vos déplacements professionnels
Votre avis sur la situation actuelle
Votre vision sur les déplacements de demain
Vos exigences, vos commentaires...

L'enquête est une chance unique d'exprimer vos souhaits, profitez-en!

- les attentes ;
- les potentiels de **report modal**.

L'analyse qualitative des réponses permettra d'**identifier les « cibles »** concernées par un **report vers un mode alternatif** à la voiture (transports en commun, vélo, covoiturage, etc.) pour les déplacements domicile-travail, et tout ce qui concerne d'éventuelles solutions alternatives pour les **déplacements professionnels et le temps du midi**. On pourra ainsi **repérer des leviers d'action** permettant d'accompagner le changement et d'ajuster la stratégie de communication au contexte.



Exemple de traitement d'enquête : analyse des parts modales par statut (salariés/étudiants) et par origine géographique. *Source : INDDIGO ©*

D. Les diagnostics complémentaires indispensables pour la prise en compte de tous les indicateurs liés à la réussite du PDIE

Indispensables pour finaliser le diagnostic, les analyses environnementales et financières, ainsi qu'une analyse du risque routier, permettront de compléter les informations issues du calcul de la répartition modale et des marges de manœuvre ressortant de l'étude. En effet, grâce à ces analyses complémentaires, les principaux indicateurs de suivi du PDIE pourront être mis en place. Ceux-ci permettront d'ajuster les actions décidées par le comité de pilotage et de rectifier le tir sur le long terme si les objectifs fixés par les différentes structures ne sont pas atteints.

D.1. Le diagnostic environnemental

L'un des principaux objectifs du PDIE est de contribuer à la réduction de la consommation d'énergie et des émissions de polluants liés aux déplacements issus des structures implantées sur le parc d'activités. Pour mesurer et évaluer le PDIE selon cet angle, des indicateurs devront être établis pour calculer les émissions de polluants et de gaz à effet de serre sur les trois principaux motifs de trajets que sont les déplacements domicile-travail, les déplacements professionnels ainsi que les déplacements liés à la pause déjeuner, effectués en véhicules motorisés.

Les méthodes pour mesurer ces émissions et élaborer ces indicateurs peuvent varier, mais en tout état de cause il est conseillé de s'adresser à l'ADEME pour obtenir les

■ Comment mettre en œuvre un Plan de déplacements inter-entreprises ?

bons outils de mesure² ainsi que la méthodologie appropriée. Les méthodes utilisées peuvent par exemple provenir d'un bilan carbone des structures ou de la zone, si celui-ci a été réalisé. Le risque de cette méthode est cependant de ne pas disposer de données cohérentes à l'échelle de la zone, si un nombre restreint d'entreprises ou de structures se sont engagées dans cette démarche.

Alternative efficace, le logiciel IMPACT de l'ADEME permet de calculer les émissions d'une flotte de véhicules sur différents trajets. Les informations nécessaires pour calculer les émissions d'un parc de véhicules peuvent ressortir de l'enquête. Il s'agit principalement du kilométrage moyen pour un trajet domicile-travail ainsi que du nombre de véhicules desservant le parc chaque jour. Les mêmes calculs peuvent être réalisés dans le cadre des trajets liés à la pause déjeuner.

Le diagnostic environnemental inclut également le calcul de l'énergie consommée par les déplacements. Le logiciel IMPACT de l'ADEME permet aussi d'effectuer facilement ces calculs.

Concernant les déplacements professionnels, la méthode la plus efficace est certainement d'effectuer l'analyse complète du parc de véhicules présents à l'échelle de la zone d'activités. Les émissions des véhicules de chaque entreprise peuvent être compilées dans un tableau Excel, qui

.....
² Cf. partie Outils dans la bibliographie.

pourra s'adapter en fonction de l'évolution du parc. La limite de cet exercice est ici de compiler les différentes données liées aux véhicules de chaque structure.

Les différents chiffres obtenus (émissions de CO₂, de différents polluants, consommation d'essence, etc.) serviront par la suite d'indicateurs pour mesurer l'efficacité et l'évolution du PDIE. D'autres chiffres peuvent être issus de ce diagnostic et représenter un impact important en termes de communication. La répartition modale et les marges de manœuvre calculées dans le diagnostic pourront ici indiquer quelles sont d'ores et déjà les émissions ou économies de carburant qui pourront être réalisées par un changement modal. Des objectifs de réduction de ces émissions pourront à partir de ce diagnostic être fixés à chaque structure participant à la démarche.

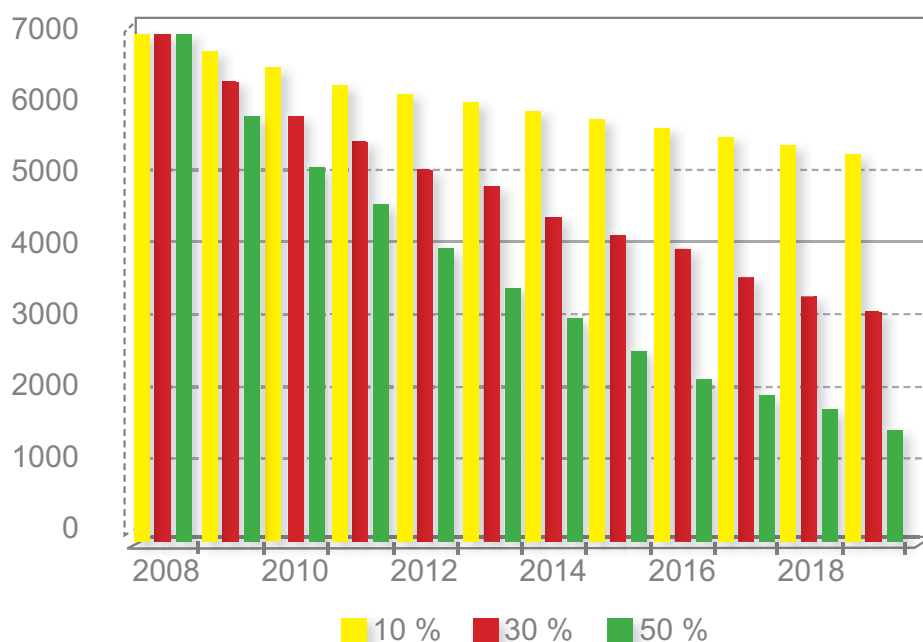
D.2. Le diagnostic financier ou compte-déplacements

L'objectif d'un compte-déplacements est de rassembler toutes les données relatives aux dépenses engendrées par les déplacements des employés du parc d'activités et de fournir des leviers d'action financiers pour le développement du projet de PDIE.

Le diagnostic financier d'un PDIE n'est pas des plus aisés à réaliser. Il faut en effet pouvoir comparer les différentes données de chaque entreprise, et auparavant les avoir collectées. Les données ne seront ainsi pas forcément de même nature suivant les structures, parfois même incomplètes.

Projection d'impacts d'un PDIE sur la diminution des émissions de CO₂ selon 3 hypothèses d'objectifs

Source : INDDIGO ©



Afin de réaliser un compte-déplacements exhaustif, il s'agira de regrouper les informations suivantes, qui constituent les coûts « internes » au parc d'activités :

- coût annuel prévisionnel de fonctionnement des parcs de stationnement, y compris le système de contrôle d'accès éventuel ;
- amortissement des investissements liés à l'organisation du stationnement ;
- coût annuel des flottes de **véhicules de service et de fonction** ;
- montant annuel du **versement transport** ;
- coût du remboursement des abonnements de transports en commun ;
- coût annuel des déplacements professionnels ;
- montant annuel des taxes et impôts relatifs au parc de stationnement ;
- dépenses liées aux **accidents de trajets** (domicile-travail) et missions (professionnels).

A ces sommes pourront être ajoutés le cas échéant les coûts externes, constitués des impacts négatifs générés par les déplacements. Ces coûts ne sont pas assumés directement par le parc d'activités mais par la collectivité/société. Il s'agit par exemple de la pollution de l'air, des émissions de gaz à effet de serre, des accidents de la route, de la dégradation du bâti, etc. Ces éléments sont facultatifs dans l'élaboration d'un PDIE mais peuvent avoir un impact significatif sur les mentalités.

L'ensemble des dépenses ainsi regroupées favorise une gestion fine des coûts liés aux déplacements et tient lieu d'indicateur. Ces dépenses doivent être ensuite comparées aux moyens effectivement disponibles, de façon à identifier des pistes d'économies et d'optimiser les possibilités de financement des mesures opérationnelles du PDIE. **Le diagnostic financier pourra ainsi faire apparaître différentes ressources potentielles.**

■ Comment mettre en œuvre un Plan de déplacements inter-entreprises ?

Il peut s'avérer pertinent d'**effectuer le croisement entre le diagnostic financier obtenu ici et le diagnostic environnemental initial afin de démontrer l'interconnexion entre ces deux piliers**. A plus ou moins court terme, le PDIE pourra prévoir une gestion commune du suivi de ces coûts, ce qui permettra de suivre au plus près les actions mises en place, d'évaluer leur impact et les changements opérés au sein de la zone d'activités.

Prévention des risques routiers

Les accidents de la route sont la première cause des accidents mortels du travail (missions et trajets domicile-travail). Ce risque est à prendre pleinement en compte dans le document unique d'évaluation des risques professionnels. Vous pouvez utilement visiter les liens proposés à ce sujet au sein de la sitographie pour vous aider à mettre en place une politique de prévention du risque routier.

Le Plan d'actions

Une fois le diagnostic établi, le PDIE peut passer à la phase de plan d'actions. Cette phase doit permettre d'aboutir à un budget, un planning et une organisation adéquate

pour mettre en place un ensemble d'actions concrètes.

La réussite du PDIE s'appuiera nécessairement sur une démarche de concertation, accompagnée d'une communication importante. Sans ces deux éléments, le PDIE peut difficilement être suivi d'effet à l'échelle d'un parc d'activités.

Enfin, le plan d'actions devra s'attacher à définir clairement des objectifs réalistes et mesurables.

A. Une concertation avec les entreprises du territoire indispensable : proposition de stratégies et discussions des orientations envisageables

La phase d'élaboration du plan d'actions peut être déclinée en deux temps. Une première étape consiste à présenter aux membres du comité de pilotage les orientations déduites des résultats du diagnostic et de l'enquête. Ces orientations doivent mener à un certain nombre de pistes qu'il conviendra ou non de valoriser en fonction des motivations et des moyens manifestés par la collectivité, les partenaires et les structures/entreprises du territoire.

Les actions proposées peuvent l'être à partir des manques révélés par le diagnostic (manque d'abris vélos, pas d'endroit où déjeuner à midi, problème de desserte en transports en commun, etc.), aussi bien que de potentiels et de demandes importantes en provenance des salariés du parc (potentiel de covoiturage, demande d'un système de rabattement vers les transports en commun, etc.).

Par la suite, le plan d'actions pourra ainsi être décliné pour prendre la forme d'un cahier d'actions accompagnées de leurs indicateurs.

B. Présentation des fiches actions : adapter les outils à la typologie du territoire

Une fois les orientations validées, les actions devront être détaillées. Des fiches actions devront expliquer les différentes modalités de mise en œuvre des mesures. Celles-ci reprendront les différents éléments du diagnostic qui ont conduit à proposer une action en particulier, puis le détail de sa mise en œuvre.

Les acteurs impliqués dans la mise en œuvre d'une action seront également indiqués sur la fiche. Selon les cas, il peut s'agir de certains établissements ou structures en particulier et non de l'ensemble. Les actions peuvent inclure certains interlocuteurs spécifiques (ressources humaines, moyens généraux, etc.) et il conviendra de l'indiquer. Elles peuvent aussi prévoir l'intervention de partenaires extérieurs (Commune, Etablissement Public de Coopération Intercommunale, Département, Région, ADEME, etc.).

Ces acteurs doivent être présents tout au long de l'élaboration du PDIE. Un rendez-vous particulier avec chacun d'entre eux doit être envisagé à ce stade afin d'impliquer au mieux chaque partenaire dans la mise en œuvre du plan d'actions.

C. Les mesures à mettre en œuvre

Les mesures envisageables à l'échelle d'un PDIE s'organisent autour de trois grands axes complémentaires :

- infrastructures et services à développer à l'échelle du parc (approche inter-entreprises) ;
- infrastructures et services à développer à l'échelle des entreprises volontaires (approche mono-entreprises) ;
- mesures transversales à l'échelle du parc (approche mono et inter-entreprises).

C.1. Infrastructures et services à développer à l'échelle du parc

Ces actions seront principalement développées à une échelle inter-entreprises et le plus souvent en partenariat avec un ou plusieurs organisme(s) extérieur(s). Il s'agira d'adapter l'offre à la demande de déplacements, mais aussi de développer de nouvelles solutions de mobilité ou de nouveaux services.

Desserte en transports en commun

- amélioration voire création d'une desserte en transports en commun reliant le parc au réseau de transport public dense, aux gares et aux centres bourgs ;
- création aux heures creuses ou décalées d'un service de transport à la demande offrant une desserte proche du réseau classique aux heures de pointe ;
- création de services de navettes selon un financement public/privé pour desservir plus finement le parc en fonction de ses besoins et réduire le temps de trajet ;
- développement des possibilités d'intermodalité vélo / transports en commun ;
- amélioration des accès aux arrêts de bus sur le parc et aménagement de ces arrêts (abris, informations, conditions d'attente, etc.).

■ Comment mettre en œuvre un Plan de déplacements inter-entreprises ?

Modes doux

- amélioration des accès en modes doux, notamment cyclables : création de pistes et voies protégées, amélioration des cheminements piétons, etc. ;
- diversification de l'offre au sein même du parc d'activités : création de bornes de vélos en libre service, mise à disposition d'abris vélos aux endroits stratégiques sur le parc (restauration, entrées/sorties, etc.).

Services mutualisés

- organisation d'un système mutualisé de **covoiturage**, le cas échéant en lien avec les collectivités partenaires ;
- création de bornes de covoiturage pour regrouper les volontaires ;
- création d'un système mutualisé de flottes de véhicules de service/de société (**autopartage** professionnel) ;
- création d'une salle commune de visioconférence ;
- création de services bancaires, postaux, de restauration sur place ;
- création d'une crèche inter-entreprises ;
- création d'un service de conciergerie inter-entreprises ;
- etc.

C .2. Infrastructures et services à développer à l'échelle des entreprises volontaires

Ces actions seront développées par les entreprises ou structures du parc désireuses

de s'engager plus avant et de contribuer à leur échelle au projet plus global de PDIE. Elles peuvent prendre des formes très variées dont sont résumés ci-après les grands principes, sans vocation exhaustive.

Encouragement à la pratique des transports en commun

- prise en charge supplémentaire sur le montant de l'abonnement aux transports publics ;
- **prise en charge des frais de transport en commun** locaux lors des déplacements professionnels de proximité ;
- mise à disposition d'une information adaptée en partenariat avec les collectivités et transporteurs ;
- adaptation des horaires de travail au cas par cas en fonction des besoins liés aux transports en commun.

Encouragement à la pratique des modes doux

- améliorer l'accueil des cyclistes au sein de l'entreprise : stationnement abrité et sécurisé, douches et vestiaires avec casiers sécurisés ;
- développer le confort de la pratique du vélo : mise à disposition de kits vélo (vêtements de pluie, kit réparation, éclairage, etc.), marquage des vélos contre le vol, etc. ;
- mise à disposition de plaquettes informatives sur les pistes cyclables, les bornes en libre service et autres possibilités de location de vélos ;

- prise en charge financière partielle des frais d'achat ou de location de vélos.

Développement des pratiques partagées de la voiture

- adhésion et participation active au système de covoiturage mutualisé : soutien technique, incitations du personnel (information, places de stationnement réservées, système de garantie de retour, etc.) ;
- adhésion et participation active au système d'auto ;
- partage professionnel mutualisé : intégration de la flotte de l'entreprise dans le système collectif.

Réduction des déplacements

- mise en place d'une expérimentation sur le télétravail, par exemple sur la base d'un jour par semaine pendant 2 à 3 mois, pour les catégories de salariés dont l'activité peut s'effectuer à distance ;
- mise en place de systèmes de télé, web ou visioconférence pour limiter les déplacements professionnels.

Diminution des impacts des déplacements motorisés

- pour les déplacements motorisés considérés comme incompressibles (population captive hors secteurs et/ou horaires de desserte des transports en commun ; déplacements professionnels avec matériel, etc.), mise en place d'un plan de formation à l'éco-conduite, pouvant être intégré au plan de formation continue ;
- développement progressif de parcs de véhicules moins polluants.

C.3. Mesures transversales à l'échelle du parc, approche mono et inter-entreprises

- création d'un support de coordination du projet : association des entreprises, poste de coordinateur PDIE/conseiller en mobilité ;
- création sur une base volontaire d'un réseau de référents PDIE au sein des entreprises, en charge de l'animation du projet et le cas échéant spécialiste d'un mode de déplacement ;
- organisation d'événements communs pour valoriser le projet et effectuer des démonstrations et démarches test de nouveaux services ;
- mise en place d'un plan de communication avec supports dédiés (papier, site Extranet, affichage, etc.) et mise à jour régulière de ces supports ;
- mise en place d'un partenariat avec les collectivités et transporteurs pour disposer d'une information adaptée et mise à jour régulièrement sur les réseaux de transport en commun, pistes cyclables, etc.

Les actions présentées ici sont indiquées à titre d'exemple et leur liste n'a pas de vocation exhaustive. Il existe bien entendu une multitude de solutions à adapter pour chaque parc d'activités en fonction de ses caractéristiques et des données qui ressortent du diagnostic.

On retiendra cependant qu'un savant mélange de l'ensemble des mesures proposées, et ce dans un contexte d'équilibre entre **démarches contraignantes et démarches incitatives**, est susceptible de **générer sous 3 à 5 ans des reports modaux de la voiture individuelle vers les modes ou pratiques alternatives de 20 à 40%** en fonction du contexte local et de la dynamique engendrée.

■ Comment mettre en œuvre un Plan de déplacements inter-entreprises ?

La mise en œuvre, le suivi et l'évaluation

Une fois le plan d'actions défini et les fiches actions détaillées et acceptées par tous les acteurs, il convient de les mettre en œuvre, en respectant pour cela le planning prévu par le comité de pilotage.

Les actions se déclineront sur plusieurs années, afin d'une part que le PDIE soit vivant et perdure, et d'autre part afin d'étaler les ressources qui lui seront accordées.

La communication est à cette étape plus qu'essentielle pour faire vivre le PDIE et faire connaître les différentes actions.

A. Le planning

Le document final doit non seulement faire apparaître des délais de mise en place des actions mais il doit également préciser pour chacune d'entre elles quels sont les acteurs impliqués, quelles actions ceux-ci doivent lancer, ainsi que les outils pour y parvenir. Le planning comprend également un budget alloué à chaque action, même si celui-ci pourra être réétudié en fonction de l'évolution du PDIE.

B. Les acteurs et l'animation

Le PDIE repose sur l'animation du réseau des acteurs impliqués. **Qu'il s'agisse du gestionnaire de la zone d'activités ou d'un groupement d'entreprises, le rôle du porteur du PDIE est donc primordial.** L'animateur ne doit pas hésiter à rappeler et à expliquer les tâches de chacune des

personnes impliquées dans la démarche. Son rôle de pédagogue pendant cette étape est indispensable à la réussite du projet. Il doit également valoriser les actions mises en œuvre au fur et à mesure du développement de celles-ci.

Si le PDIE a pu donner lieu à la mise en place la fois d'une fonction de coordination du projet et d'un réseau de référents PDIE au sein des entreprises, son animation passera par un programme annuel que l'on pourra adapter en fonction des saisons. Par exemple, on s'appuiera sur les belles journées du printemps et de l'été pour valoriser la pratique du vélo ou effectuer des tests de vélos à assistance électrique ; les premiers pas du transport à la demande ou du système de covoiturage organisé pourront en revanche avoir lieu en automne ou en hiver. Parallèlement, le programme s'appuiera sur les événements nationaux régulièrement prévus pour valoriser les démarches de mobilité et de développement durable. Pour information, voici une liste d'événements qui ont eu lieu en 2009 et qui se déroulent chaque année :

01-07 avril 2009 : La Semaine du développement durable, organisée par le Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer et l'ADEME.

24-26 avril 2009 : Le vélo au service de la ville, organisé par la FUBicy (Fédération française des Usagers de la Bicyclette) ;

2-4 juin 2009 : Conférence ETTAP 2009 regroupe le 17e colloque Transports

et Pollution de l'air et le 3e colloque Environnement et Transports ; organisé par le Laboratoire Transport et Environnement de l'INRETS (Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité) ;

18-19 juin 2009 : Journées AGIR Transport et mobilité durable, organisées par l'association AGIR ;

12-13 sept. 2009 : Fête des transports et de la mobilité durables, organisée par l'Association «Transports Passion» en partenariat avec le Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer et l'ADEME ;

16 sept. 2009 : La Journée du transport public, organisée par le GART (Groupement des Autorités Responsables des Transports) et l'UTP (Union des Transports Publics et Ferroviaires) ;

16-22 sept. 2009 : Semaine de la mobilité et de la sécurité routière, organisée par le Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer et l'ADEME.

Ces divers événements sont l'occasion de valoriser une démarche de PDIE dans un programme national mais aussi de s'informer sur les expériences similaires ou encore les outils existants.

On pourra saisir ces opportunités pour organiser là encore des démonstrations de modes alternatifs de déplacements, installer des stands d'information tenus par les partenaires du projet (réseau de transports public, association de cyclistes, etc.) au sein du restaurant inter-entreprises ou d'une entreprise volontaire.

On retiendra que, quels que soient les événements ou sujets abordés, il convient de les programmer chaque année sans

relâche, afin d'en faire un point de ralliement naturel et habituel du parc d'activités autour des questions de mobilité.

Si le rôle de coordination interne est sa principale fonction, l'animateur du PDIE devra également, comme il a été dit, se tourner vers l'extérieur. Certaines entités (collectivités, AOT, CCI, ADEME, etc.) seront des interlocuteurs privilégiés et il devra être en contact permanent avec elles. Il devra également se tourner vers les autres projets existants autour de lui pour enrichir idées et méthodes de la mise en œuvre du PDIE. L'adhésion à différents réseaux de niveaux local, national ou européen peut ainsi être envisagée (www.commerce-eu.org³ ou www.epomm.org⁴).

C. Le suivi et l'évaluation des actions dans le temps

Un PDIE n'est pas un projet qui démarre puis est arrêté une fois qu'il a abouti. Il est plus réaliste de considérer qu'il devient un **nouvel outil vivant de gestion et de management du parc et de ses occupants et ce, au quotidien.**

.....

3 COMMERCE est un projet cofinancé par la Commission européenne à travers le programme Energie Intelligente Europe. Son objectif est d'augmenter le nombre et la qualité des plans de déplacements qui sont développés par les Petites et Moyennes Entreprises, en leur apportant des outils et des standards issus des meilleures pratiques européennes.

4 EPOMM est la plate-forme européenne de management de la mobilité. Elle œuvre depuis 1997 pour faire valoir les outils impactant le changement de comportements relativement à la demande de déplacements des individus, dont prévaut le conseil à la mobilité en vue de développer les services alternatifs à la voiture individuelle. EPOMM est une organisation internationale à but non lucratif dont le siège est à Bruxelles.

■ Comment mettre en œuvre un Plan de déplacements inter-entreprises ?

On doit donc le considérer comme une démarche d'amélioration continue, qui s'appuiera naturellement sur un tableau de bord permettant un suivi et une évaluation réguliers des actions engagées.

L'ensemble des actions qui auront été validées chaque année devront ainsi disposer d'indicateurs de suivi qui permettront de mesurer leur efficacité et le cas échéant de les ajuster ou réorienter.

Organisation et outils ⁵

Au-delà d'un outil de suivi et d'évaluation, il convient de disposer d'outils permettant de récolter les informations nécessaires. A ce titre, l'organisation du suivi doit être confiée à la cellule de coordination du projet.

Cette cellule prévoira des feuilles de route régulières, l'organisation de réunions de suivi périodiques et des bilans largement diffusés à l'ensemble des parties prenantes y compris dans une perspective d'encouragement d'entreprises non encore impliquées dans le PDIE.

Pour nourrir ces feuilles de route et bilans, la cellule de coordination du projet pourra s'appuyer sur un ensemble d'indicateurs. De nombreux autres indicateurs peuvent être ainsi développés, mais on ne retiendra que ceux susceptibles d'être renseignés facilement et ceux dont la mise à jour apporte un réel contenu au projet. Quelques exemples sont présentés ci-après autour des différentes thématiques.

⁵ Voir la partie Outils de la sitographie.

Thématique « actions mises en œuvre »

- nombre d'espaces de stationnement pour vélos créés ;
- nombre de kits vélo distribués (gilets, pinces, etc.) ;
- nombre de coordinations de covoiturage réalisées ;
- nombre d'utilisations des services de visioconférence observées ;
- nombre de voyages comptabilisés sur le service de navette créé pour le parc d'activités ;
- etc.

Thématique « évolution des pratiques de mobilité »

- répartition modale des usages (en volume de déplacements et en kilométrage, voire en durée de trajet moyenne) ;
- pourcentage de salariés ayant modifié leurs habitudes de déplacements ;
- taux d'occupation des espaces de stationnement voitures et vélos ;
- nombre de véhicules recensés par jour sur le parc (poids-lourds, voitures, vélos, etc.) ;
- nombre d'accidents de la route liés au trajet domicile-travail et au trajet « mission » ;
- etc.

Thématique « environnement »

- consommation d'énergie associée aux volumes de déplacements observés ;

- émissions de CO₂ évitées ; émissions de polluants évitées ;
- analyse du niveau de bruit ;
- etc.

Thématique « économies et budget »

- dépenses évitées (gains en euros) ;
- gains financiers liés à des réductions de cotisation accident du travail ;
- **versement transport** ;
- recettes éventuelles de certains services ;
- dépenses engendrées (compte-déplacements) ;
- budget transport annuel moyen pour un salarié du parc ;
- etc.

Pour parvenir à renseigner ces différents indicateurs, on s'appuiera sur la mise à jour régulière d'outils déjà utilisés lors du diagnostic ou créés à son occasion :

- logiciel **IMPACT** de l'ADEME pour les calculs d'émissions de GES et de polluants ;
- outil d'évaluation et de suivi **EIDE** de l'ADEME ;
- compte-déplacements pour les analyses financières.

En complément, l'organisation d'une **enquête annuelle de suivi** est recommandée. Cette enquête concernera les mêmes cibles que l'enquête initiale et devra s'appuyer sur les mêmes conditions de mise en œuvre et de diffusion, y compris en termes de moyens de communication associés.

Le questionnaire, d'environ deux pages, sera proposé sous format informatique dématérialisé et papier selon les modalités de la première enquête.



Source : CEA Grenoble

Son contenu permettra d'identifier :

- la connaissance et la pratique du PDIE par les personnels, ainsi que sa « popularité » ;
- les évolutions avérées dans le comportement lié aux déplacements et au stationnement des personnels, par mode et par motif de déplacements (domicile-travail, professionnel, déjeuner, etc.) ;
- les points positifs relevés depuis la mise en œuvre du PDIE, en général et pour certaines mesures clés ;
- les difficultés rencontrées dans le cadre des mesures initiées par le PDIE, ainsi que les solutions à envisager pour remédier à ces difficultés ;
- les solutions complémentaires à envisager pour développer et pérenniser la démarche PDIE.

■ Comment mettre en œuvre un Plan de déplacements inter-entreprises ?

Une fois traitée, l'enquête fera l'objet d'une analyse et d'un rapport de suivi-évaluation qui permettront de cibler les éventuelles réorientations nécessaires de renseigner dans le détail le tableau de bord mis en place en amont, et de déterminer la feuille de route à envisager pour la pérennisation du PDIE pour une année supplémentaire et à plus long terme.

L'Observatoire des PDE de Grenoble

En 2007, la Chambre de commerce et d'industrie de Grenoble et ses partenaires ont mis en place un Observatoire des PDE pour mesurer l'impact de la mise en place des Plans de déplacements entreprise, dont les premiers résultats ont été rendus publics en novembre 2007 puis actualisés en 2009.

Les objectifs de cet observatoire sont :

- de recenser les PDE ;
- d'évaluer le report modal de la voiture particulière vers les modes alternatifs ;
- d'inciter les entreprises à passer de la réflexion à l'action ;
- d'être un outil de référence pour les entreprises, mais aussi pour les collectivités locales et les administrations.

L'enquête a porté sur une cible de 291 organisations (administrations, associations, entreprises) soit 52 % des emplois salariés du territoire.

Quelques résultats :

- la voiture individuelle diminue de près de 10 points sur la période 2004-2009, ce qui représente 4800 autosolistes en moins chaque jour ;
- un gain d'une tonne de CO₂ par voiture « abandonnée » chaque année

Plus d'informations et de résultats sur cet observatoire sur le site :

www.grenoble.cci.fr

Un exemple de fiche-actions

Thématique A

A3 - Coordonner & manager les actions

ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

- Le nombre d'acteurs concernés nécessite un certain travail de coordination et de concertation
- Besoin d'être cohérent avec les démarches locales & de rechercher des partenaires pour la création de groupes d'intérêt, de cofinancements, de synergies, d'animations...

MODALITÉS & MOYENS DE RÉALISATION

| Modalités | Maîtrise d'ouvrage | Indicateurs de faisabilité |
|---|--|---|
| 1 - Financer les actions <ul style="list-style-type: none"> Aller chercher des subventions à l'extérieur (CRAM, ADEME, assurances, département, commune de Ploufragan...) Mutualiser avec d'autres entreprises concernées & intéressées par la démarche pour faire des économies d'échelles (PDE centre-ville, schéma vélos, covoiturage département...) | Aménageur / syndicat Association d'entreprises Partenaires | Mise en œuvre : 6 mois à 1 an Investissement : 0 € Fonctionnement : 0 € ETP mise en œuvre (/mois) : 1 à 4 jour ETP fonctionnement (/mois) : < 1 jour |
| 2 - Créer une fonction de conseiller en mobilité inter-entreprises à disposition des entreprises, des salariés et des partenaires institutionnels, techniques et financiers <ul style="list-style-type: none"> Possibilité de mettre à la disposition de l'association / du groupement d'employeurs un budget annuel leur permettant de jouer un rôle de relais sur la communication, de petits aménagements locaux, voire la prise en charge de services locaux de mobilité (cofinancement) Organisation d'événements, de stands d'information, information dans les réunions d'entreprises Recherche de partenaires et de synergies (entreprises, schéma vélos, système de covoiturage du CG ...) | Association d'entreprises Agglomération ADEME CCI CRAM | Mise en œuvre : < 6 mois Investissement : < 5 000 € Fonctionnement : < 40 000 € ETP mise en œuvre (/mois) : 1 à 4 jour ETP fonctionnement (/mois) : 22 jour |
| 3 - Organisation d'un réseau de référents PDIE <ul style="list-style-type: none"> Etablir un réseau de suivi et d'animation : recrutement de salariés-ambassadeurs, mise en place de groupes de travail, etc., permettant une animation (base lettre de missions employeurs) Créer un lien entre association et employés | Association d'entreprises Salariés syndicats CE | Mise en œuvre : < 6 mois Investissement : < 5 000 € Fonctionnement : < 5 000 € ETP mise en œuvre (/mois) : 1 à 4 jour ETP fonctionnement (/mois) : 1 jour |

Source : Mobility +



Source : Mobility +

Retours d'expériences

RETOURS D'EXPÉRIENCES FRANÇAISES

- LE PDIE DES TERRITOIRES DU GRAND LYON
- LE PDIE DE L'ESPACE EUROPÉEN DE L'ENTREPRISE ET DU MITTELFELD (ALSACE)
- LE PDIE DU TECHNOPÔLE SAVOIE-TECHNOLAC
- LE PDIE DE ROUSSET DANS LA HAUTE VALLÉE DE L'ARC (BOUCHES DU RHONE)
- LE PDE DU CEA GRENOBLE

RETOURS D'EXPÉRIENCES INTERNATIONALES

- LE PLAN DE MOBILITÉ DE LA ZONE AÉROPORTUAIRE DE GENÈVE (SUISSE)
- LE PLAN DE MOBILITÉ DU COMPLEXE HOSPITALIER DE DUBLIN (IRLANDE)
- LE PDIE DE NORTH MILTON ROAD EMPLOYMENT AREA (CAMBRIDGE)

■ Retours d'expériences

Le PDIE des Territoires du Grand Lyon

Le PDIE des Territoires du Grand Lyon

A. Le Contexte

Depuis sa création en 2003, la mission **Espace des Temps** (EDT) du Grand Lyon a investi la question de l'articulation des temps des salariés, des entreprises et du territoire. Sa mission consiste à anticiper les questions liées à l'évolution des rythmes de ville et de la vie, et à proposer des expérimentations de services innovants (crèches inter-entreprises, services sur les temps de pause, déplacements, télé-centres, etc.).

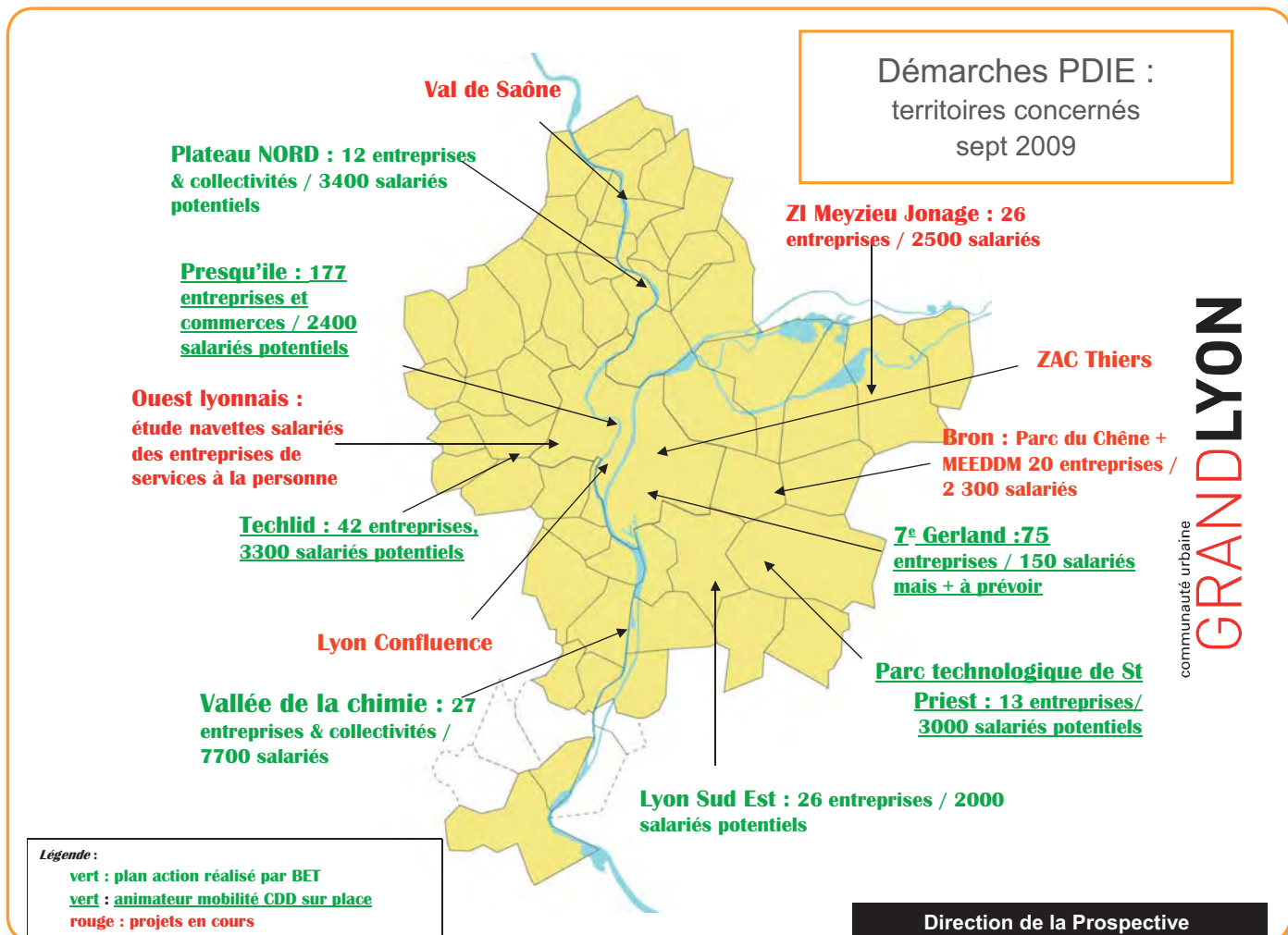
Depuis 2006 et à la demande des territoires, le Grand Lyon, par l'intermédiaire de la mission Espace des Temps et de la Direction au Développement Économique et International, a engagé des actions dans le domaine des déplacements des salariés en impulsant la mise en place de Plans de déplacements inter-entreprises (PDIE). Ces projets, réalisés et cofinancés en étroite partenariat avec la Région Rhône-Alpes et l'ADEME, permettent de repenser les déplacements domicile-travail et professionnels des salariés.

Au cours de l'année 2006, deux territoires ont engagé une réflexion sur cette question : le **Plateau Nord – Zone Industrielle (ZI) Perica** et le **Parc Technologique de Saint Priest**. Il s'agissait de mettre en place un Plan de déplacements inter-entreprises à destination des salariés des zones industrielles, mais aussi des clients, livreurs ou partenaires commerciaux.

En 2007 et 2008, de nouvelles demandes de territoires sont apparues : **la zone industrielle de la Vallée de la Chimie, dans le cadre de l'agenda 21 territorial** (demande émanant de l'Institut Français du Pétrole), **l'hyper-centre de Lyon**, avec le PDIE des commerces de la Presqu'île de Lyon (demande émanant de l'Association Tendence Presqu'île) et **la zone Techlid** dans l'Ouest lyonnais (entreprises leaders et PME à forte valeur ajoutée), à la demande du président de Techlid. Le **7^{ème} arrondissement de Lyon** a également mis en place un PDIE pour les commerçants et les artisans.

D'autres projets apparaissent en 2009 : **un PDIE sur Lyon Sud EST** à Corbas, lié à l'arrivée du centre pénitentiaire et du marché de gros, dont le diagnostic a été rendu au 1^{er} semestre 2009. Les **ZI du Val de Saône**, dans le cadre de la mise en place de l'Agenda 21 territorial, la **ZI Meyzieu - Jonage**, et la **ZI Bron - Parc du chêne** souhaitent engager une démarche de PDIE et ont à ce titre réalisé un pré-diagnostic afin de sensibiliser les entreprises du secteur. Les diagnostics débiteront dès le début de l'année 2010.

Enfin, une réflexion est actuellement menée avec les entreprises nouvellement implantées ou en voie d'implantation sur le territoire de **Lyon Confluence**. Plusieurs entreprises ont déjà mis en place une démarche de PDE en interne visant à faciliter les déplacements domicile-travail et professionnels sur la Presqu'île. Une démarche inter-entreprises est en voie de formalisation avec des actions mutualisées (carte multimodale



d'accessibilité, étude d'opportunité sur la création d'une navette, etc.).

B. Leadership et partenaires

Le Grand Lyon, la Région Rhône-Alpes et l'ADEME sont les trois **partenaires** qui ont impulsé les démarches de PDIE sur l'agglomération lyonnaise. Ils pilotent et financent l'ensemble des démarches. La coordination est assurée par le Grand Lyon.

Le Grand Lyon est présent sur le terrain à double titre : la mission **Espace des Temps** travaille avec les développeurs économiques des territoires qui sont les relais locaux des entreprises. Ils assurent le relai entre les attentes des entreprises et les projets des collectivités.

Le financement des diagnostics se répartit ainsi :

- 80% par les institutions,
- 20% par les entreprises.

Les entreprises participent à minima au financement du diagnostic afin de les impliquer fortement dans ce processus. Cependant, les subventions versées par les partenaires ne peuvent être attribuées directement aux entreprises mais le sont par l'intermédiaire d'associations d'entreprises.

Le SYTRAL (Syndicat Mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise), AOTU (Autorité Organisatrice des Transports Urbains) de l'agglomération lyonnaise, intervient essentiellement en aval du diagnostic lors de la mise en œuvre d'actions spécifiques transports en commun.

■ Retours d'expériences

Le PDIE des Territoires du Grand Lyon

C. Réalisations

Chaque PDIE répond à une même méthodologie axée sur 4 phases. Cette méthodologie rigoureuse est nécessaire pour mener à bien un projet de PDIE, et obtenir des résultats significatifs, convaincants et durables. Les 4 phases essentielles sont:

Phase 1 : pré-diagnostic

L'objectif principal est de **sensibiliser les entreprises** à la démarche de PDIE, en faisant émerger **leurs attentes et leurs besoins**.

Un partenariat est très souvent institué avec une université par le recrutement d'un stagiaire de niveau Master Urbanisme ou Transports par l'association. Le pré-diagnostic est validé sous plusieurs conditions :

- les entreprises intéressées s'investissent financièrement et humainement dans la démarche ;
- les entreprises sont motivées par une démarche globale, et non pas par une seule action ;
- le nombre de salariés est suffisant pour rendre le projet viable.

Phase 2 : diagnostic

L'objectif principal du diagnostic est d'évaluer l'accessibilité du site, les pratiques de mobilité de chacun et le report modal potentiel. Cet état des lieux exhaustif aboutit à un plan d'actions mettant en avant plusieurs mesures en faveur des déplacements

alternatifs : transports en commun, covoiturage, modes doux, flotte de véhicules mutualisés, réorganisation du temps de travail, etc.

Cette phase est réalisée soit par un **animateur mobilité spécialement recruté pour cette mission** (c'est le cas pour la Presqu'île, Techlid et le 7^{ème} arrondissement) soit par un bureau d'études spécialisé (pour tous les autres).

Phase 3 : mise en œuvre du plan d'actions

L'objectif est d'animer et de décliner les mesures du plan d'actions sur le terrain. Les animateurs des PDIE sont chargés de mobiliser les partenaires compétents pour mettre en place les actions. Ainsi, ils devront rentrer en contact avec le SYTRAL, la Région ou les départements dès lors qu'une action sur les transports collectifs (TC) est prévue. Certaines actions ne nécessitent aucune participation financière supplémentaire des entreprises, notamment lorsqu'il s'agit d'un aménagement de voirie ou d'une action sur les réseaux de TC. En revanche, certaines actions nécessitent un financement privé, comme par exemple les stationnements vélo sur site, les animations autour des vélos à assistance électrique (VAE), ou encore la communication globale.

Phase 4 : suivi et évaluation des PDIE

L'objectif est **d'évaluer l'impact des mesures mises en œuvre**, et les suites à donner au PDIE. Pour cela, une **enquête d'évaluation** est prévue pour 2010. Elle permettra d'analyser entre autre le **report**

modal par rapport à la situation initiale, et par rapport à la situation potentielle indiquée dans le diagnostic, ainsi que la **quantité de kilomètres et d'émissions polluantes économisés**.

Focus sur le Plan d'actions

Celui-ci comporte plusieurs volets :

- **améliorer la desserte en transport en commun** : améliorer la desserte, les fréquences et les correspondances, informer sur la prise en charge de 50% de l'abonnement par l'entreprise, sur les lignes et les horaires du réseau local ;
- **développer l'usage du vélo** : améliorer la desserte et le stationnement des vélos, sensibiliser à la pratique, tester le VAE, aménager des vestiaires, repenser les liaisons avec les gares TER et stations métro-tram ;
- **organiser et promouvoir le covoiturage** : promouvoir le site www.covoiturage-grandlyon.com, animer la démarche auprès des entreprises, évaluer l'opportunité de créer des aires de covoiturage ;
- **mutualiser les ressources pour les déplacements professionnels** : mutualiser les flottes de véhicules, encourager la visioconférence et le télétravail, limiter les déplacements du midi, repenser les déplacements en lien avec les grands pôles d'échanges (Aéroport Saint-Exupéry, gares Part Dieu et Perrache) ;
- **sensibiliser le personnel, les clients et les fournisseurs** : aménager un « Point info transports » aux entrées de site, installer des bornes d'information dans chaque entreprise, réaliser un kit d'accueil des nouveaux arrivants, etc.

Ces actions sont hiérarchisées en fonction de priorités définies lors de groupes de travail. Certaines d'entre elles ont une échéance à plusieurs années, d'autres peuvent être effectives dès la fin du diagnostic (covoiturage).

De par les spécificités des entreprises (domaines d'activités, taille, localisation) et des territoires (desserte en TC, topographie, aménagement de la ZAE), les actions engagées sur chacun des territoires peuvent varier. Ainsi, il est fréquent de trouver des actions sur certains territoires et pas sur d'autres.

Volet transport en commun

- les entreprises ont l'obligation, depuis le 30 décembre 2008, de subventionner les abonnements de transports en commun de leurs salariés à hauteur de 50%. Ainsi, le City pass TCL (Transports en Commun Lyonnais) mensuel coûte 46,20€ ; le décret transport oblige les entreprises à en financer la moitié, soit 23,10€ pour l'entreprise et la même somme pour le salarié. Dans le cadre d'un conventionnement avec le SYTRAL, les entreprises et les salariés bénéficient d'une participation du SYTRAL de 4€ également répartie ; soit un coût pour les entreprises et les salariés de 21,10€ ;
- dans le cadre du PDIE PERICA, Auchan Caluire a bénéficié d'un aménagement d'horaires de la ligne 59 dans les deux sens afin de pouvoir assurer le retour en TC des caissières le soir après 22h00. 40 personnes étaient concernées ;
- le SYTRAL et son exploitant Keolis lancent le projet Atobus qui vise à réorganiser, pour la rentrée 2011, l'ensemble du réseau de surface en lien avec les nouvelles réalisations d'infrastructures lourdes (métro, tramway, lignes fortes).

■ Retours d'expériences

Le PDIE des Territoires du Grand Lyon

Ce projet permettra de répondre aux nouvelles attentes des citoyens et de proposer une offre plus fine sur les zones d'activités. A ce titre, les diagnostics des 4 premiers PDIE (Porte des Alpes, PERICA, Vallée de la Chimie et Techlid) ont été transmis au SYTRAL et à Keolis afin d'étudier les possibilités d'améliorer la desserte en TC. Ces diagnostics sont une source d'informations précises et détaillées qui sera prise en compte dans le cadre du projet ;

- le SYTRAL met à disposition des entreprises de PERICA intégrées dans une démarche PDIE une plaquette personnalisée par entreprise sur l'offre de TC existante à proximité des sites (ligne, horaires de passage, fréquence, etc.).

Volet mode doux

- l'association Pignon sur Rue organise chaque année un challenge vélo inter-entreprises. Cet événement consiste à inciter les salariés à venir travailler un jour donné en vélo. En 2009, le Grand Lyon a fait participer les entreprises des PDIE. Et malgré une accessibilité mode doux limitée, les entreprises du PDIE de la Vallée de la Chimie se sont fortement mobilisées ce jour là ;
- plusieurs animations VAE ont eu lieu sur le parc technologique de Saint-Priest pendant le temps de midi. Une centaine de personnes a été sensibilisée et plusieurs entreprises se sont montrées intéressées pour pousser la réflexion ;

- les diagnostics des volets « transports modes doux » ont été transmis à la direction de la Voirie du Grand Lyon pour être intégrés au Plan mode doux 2009-2020.

Volet covoiturage

Dans chaque plan d'actions, la question du covoiturage est préconisée et tous les territoires sur lesquels des entreprises engagées dans une démarche de PDIE, sont demandeurs d'une telle organisation. En 2008, afin d'éviter la multiplicité des sites et des financements, d'encourager une démarche globale à l'échelle de l'agglomération, il est apparu nécessaire de mettre en place un **dispositif unique** offert aux zones, sur lesquelles des entreprises s'étaient engagées dans **une démarche de mobilité durable** via des PDIE. La mission Espace des Temps du Grand Lyon a donc initié un marché avec un prestataire unique « **la Roue Verte** » afin de proposer une telle offre financée par le Grand Lyon avec des subventions de l'ADEME et de la Région Rhône-Alpes. Le dispositif est effectif depuis février 2009 au travers d'un **site Internet portail** www.covoiturage-grandlyon.com, et se décline territorialement ainsi :

- Techlid : www.covoiturage-techlid.fr

- Porte des Alpes : www.covoiturage-portedesalpes.fr

- Vallée de la Chimie : www.covoiturage-valleedelachimie.fr

- Perica : www.covoiturage-perica.fr

- Lyon Presqu'île :

www.covoiturage-presquile.fr

- 7^{ème} arrondissement :

www.covoiturage-grandlyon.com

- Hospices Civils de Lyon :

www.covoiturage-sante.fr

Ce projet de covoiturage repose sur **plusieurs éléments fondamentaux** :

- une centrale d'appels a été mise en place pour les salariés ne disposant pas d'Internet ;
- une garantie retour assuré pour les covoiturés, en taxi si besoin (2 retours remboursés à hauteur de 10€) ;
- des documents de communication territorialisés (affiches, flyers, guides pratiques, autocollants, etc.) ;
- des animations covoiturage prévues dans chaque entreprise, et sur des lieux de regroupement (restaurant inter-entreprises).

A ce jour, on compte **2 000 inscrits sur le site après 7 mois de mise en service.**

Les autres actions sont pour le moment en phase de projet.

D. Enseignements

D.1. Leviers

Plusieurs facteurs expliquent la réussite d'une démarche PDIE, les éléments évoqués ci-dessous ne sont pas exclusifs :

Implication des entreprises

La participation active des entreprises est essentielle. Elles participent doublement au projet : d'une part, elles financent 20% du diagnostic et une partie du coût de certaines actions (installation de stationnements vélo, places de covoiturage réservées,

animations vélo, etc.). D'autre part, un investissement humain est nécessaire pour assurer le lien entre l'association et les salariés. **Un référent PDIE est nommé dans chaque entreprise** : il participe aux groupes de travail en amont du diagnostic, assure le relai et communique sur les actions engagées.

Il faut noter aussi que **plus les hauts niveaux de la hiérarchie des entreprises sont mobilisés, plus le PDIE a de chance d'être productif.**

Importance de la communication

Chacune des actions menées nécessite une large communication sur sa mise en œuvre et son intérêt. Aussi, une grande attention est portée sur la communication et sur la diffusion de l'information, par l'intermédiaire des référents, mais également par l'intermédiaire des entreprises et des collectivités. Le site de covoiturage a bénéficié d'une large et récurrente campagne de communication depuis son lancement jusqu'à l'intégration de nouveaux territoires, en passant par les périodes conjoncturelles (grève). Tous les réseaux et moyens sont mobilisés pour communiquer : radios locales, sites des partenaires (Multitud', Coraly, Infotrafic Grand Lyon, TCL), panneaux à messages variables de la ville de Lyon et du Grand Lyon, articles de presse...

Animation territoriale

Si le diagnostic a été réalisé par un bureau d'études, sa mission s'achève dès lors que le plan d'actions est rendu et validé. Il n'est donc pas missionné pour l'animer (sauf si cela est prévu dans le cahier des charges). La question se pose alors de l'animation du plan d'actions. Une solution est actuellement expérimentée avec le **recrutement d'un poste d'animation mutualisé sur 3 territoires** (Vallée de la Chimie, Lyon Sud-Est et Parc Technologique de St Priest) en charge du suivi de la mise en œuvre des actions.

■ Retours d'expériences

Le PDIE des Territoires du Grand Lyon

Le poste est porté par le Grand Lyon et les actions financées par les associations.

D.2. Freins/Obstacles

Comme vu précédemment, certains obstacles ont pu être surmontés ; d'autres ne le sont pas encore.

Faire adhérer et participer les entreprises

La phase de pré-diagnostic est essentielle pour sensibiliser les entreprises à la démarche. Elle permet d'informer les entreprises sur le rôle et les implications qu'elles auront dans le projet. Pour beaucoup, la question de l'accessibilité des sites d'activités se résume à la desserte en transport en commun ; elles n'ont à ce titre aucune velléité à financer une action qui est de la compétence des autorités organisatrices de transport. Démontrer aux entreprises que le PDIE est une démarche globale sur tous les modes alternatifs à la voiture individuelle nécessite **patience, pédagogie** et retour sur investissement, d'autant que le contexte de crise actuel n'est pas favorable à une telle démarche. Il est aussi primordial de faire entendre aux entreprises que cette démarche s'inscrit dans la durée, et qu'elle ne se résume pas à la mise en place d'une seule action. Certaines actions peuvent être opérationnelles très rapidement comme le covoiturage ou les animations vélo, d'autres nécessitent du temps, notamment lorsqu'il s'agit de réorganiser la desserte en TC (horaire, itinéraire, fréquence, etc.) ou de créer des infrastructures pour les modes doux (pistes cyclables, stationnement vélo,

etc.). Ce temps de latence est souvent mal compris par les entreprises.

Le portage des démarches PDIE

Actuellement portés par la mission Espace des Temps du Grand Lyon, les PDIE connaissent un fort engouement auprès des zones d'activités de l'agglomération (et d'ailleurs). La mission Espace des Temps pilote également l'outil de covoiturage, qu'elle décline sur tous les territoires et qui va subir d'importantes évolutions dans les années à venir, ainsi que d'autres actions liées à la « mobilité » (réflexion sur la création d'un centre de télétravail sur une commune périphérique : Charly). Elle n'est cependant composée que d'une seule personne, qui ne pourra pas à l'avenir assurer le suivi de toutes les nouvelles démarches. L'impact des démarches et l'intérêt croissant des zones d'activités nécessitent **un investissement humain conséquent, au risque de voir l'animation des plans d'actions existants décliner** et d'être dans l'impossibilité d'intégrer de nouveaux territoires dans la démarche. Il est donc indispensable de mettre les moyens humains nécessaires pour porter et développer les PDIE, et promouvoir la mobilité durable sur les zones d'activités.

E. Perspectives

Outre le fait de poursuivre et d'appuyer les démarches en cours, plusieurs grands chantiers se profilent pour l'année 2010.

Évaluation des PDIE

Après plusieurs années de mise en œuvre des plans d'actions, il importe d'évaluer l'impact des mesures engagées afin de quantifier le report modal et les quantités de CO₂ et de kilomètres économisés par rapport aux situations initiales des territoires. Cette évaluation sera l'occasion de voir si les PDIE sont une démarche viable pour réduire la place de la voiture dans l'agglomération et s'ils ont contribué à faire évoluer les comportements des usagers dans leurs déplacements domicile-travail.

Montée en puissance du covoiturage

Depuis son lancement, le site de covoiturage ne cesse d'évoluer et de s'adapter aux attentes des utilisateurs (ergonomie, compatibilité, mises en relation, etc.). Une enquête annuelle est prévue pour la fin de l'année 2010 afin de vérifier le nombre réel de covoitureurs.

Cependant et dès à présent, il est prévu d'élargir la gamme de prestations à plusieurs dossiers importants dans les prochaines années :

- **les chantiers d'agglomération** : en fin d'année sera ouverte une plateforme Internet à destination des automobilistes impactés par le projet de destruction de l'autopont Mermoz Pinel. Les travaux, d'une durée de 3 ans, devraient fortement perturber la circulation automobile, entraînant une importante remontée de file sur l'A43 et des temps de parcours allongés. Le covoiturage fait donc partie, au même titre que le rabattement vers les parcs relais de proximité, des solutions proposées aux automobilistes. Plusieurs autres projets seront à suivre : tunnel de la Croix Rousse, Rives de Saône, avenue Garibaldi, etc.

- **l'événementiel** : chaque année, des centaines d'événements culturels sont programmés dans le Grand Lyon. Des réflexions sont déjà engagées avec l'Opéra de Lyon pour proposer aux clients de covoiturer lors des représentations. Cette action peut être déclinée et valorisée auprès de tous les établissements culturels de l'agglomération. En réflexion également, l'idée de proposer le covoiturage comme solution de déplacement pour les grandes manifestations d'agglomération (Fête des Lumières, compétition sportive, grands salons, etc.).

Mise en place d'actions vélo

Dans le cadre de la réponse à l'appel à projet PREDIT 4, des expérimentations vélo sont prévues pour l'année à venir sur plusieurs zones d'activités périphériques de l'agglomération. Ainsi, plusieurs terrains d'études ont été ciblés pour accueillir et développer une offre innovante de services vélo sur les zones d'activités mais également en lien avec les gares TER de Sathonay, Vénissieux, Saint-Priest, Saint-Fons, Feyzin ou encore la station de métro Mermoz Pinel.

F. Pour en savoir plus

Lucie Verchere Tortel
Mission Espace des Temps - Grand Lyon :
www.espacedestemps.grandlyon.com
Chargée de mission
lverchere-tortel@grandlyon.org

Anne Cambon
Direction des transports - Région
Rhône-Alpes
Chargée de mission
acambon@rhonealpes.fr

Mathias Copy, ADEME
mathias.copy@ademe.fr

■ Retours d'expériences

Le PDIE de l'Espace Européen de l'Entreprise et du Mittelfeld (Alsace)

Le PDIE de l'Espace Européen de l'Entreprise et du Mittelfeld (Alsace)

A. Une mobilisation inédite des partenaires locaux

A.1. Aux portes de Strasbourg, un pôle d'activités majeur

L'Espace Européen de l'Entreprise (E3) à Schiltigheim est **un parc d'activités à vocation essentiellement tertiaire** qui se développe **aux côtés d'une zone d'activités plus ancienne et plus industrielle, le « Mittelfeld »**. L'enseignement joue également un rôle important dans ce secteur, qui accueille quotidiennement les étudiants, enseignants et chercheurs du Lycée Charles de Foucauld, de l'IUT Louis Pasteur, de l'Ecole de Chimie et du Campus CNRS. Alors que les derniers terrains sont en cours d'aménagement, ces sites accueillent aujourd'hui près de 400 entreprises et plus de 6000 salariés. Afin d'assurer l'équilibre de fonctions et l'accessibilité de ce pôle d'activités et d'emploi majeur de l'agglomération strasbourgeoise, plusieurs projets publics d'infrastructures et d'équipements complémentaires sont en cours d'étude.

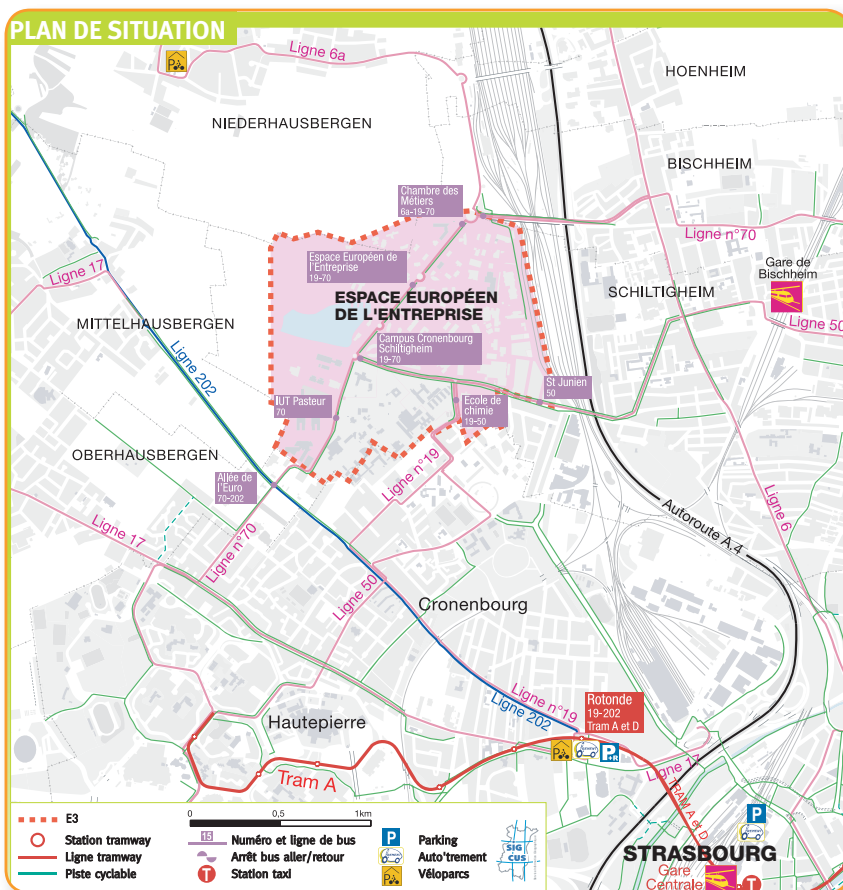
Les études menées en 2005 pour le Plan de déplacements inter-entreprises (PDIE), qui ont abouti à la signature d'une Charte d'engagement en août 2007, ont également permis de construire une coopération forte des acteurs qui interviennent sur ce territoire. Ceux-ci sont mobilisés pour inscrire E3 et le Mittelfeld dans une dynamique de

mobilité durable qui n'avait pas été anticipée lors de la conception de la zone, au début des années 1990.

A.2. Une démarche multipartenariale animée par la CCI

Sensibilisée par les entreprises aux enjeux de desserte d'un secteur en plein développement, la CCI de Strasbourg et du Bas-Rhin a sollicité les acteurs locaux concernés par les problématiques de desserte et d'aménagement de ce secteur. Les réflexions et les actions du PDIE sont ainsi le fruit d'un partenariat qui s'est construit entre :

- **la Région Alsace**, autorité organisatrice des transports ferroviaires régionaux ;
- **le Conseil Général du Bas-Rhin** (CG67), aménageur des pistes cyclables sur les routes départementales et responsable du réseau de cars interurbains ;
- **la Communauté Urbaine de Strasbourg** (CUS), aménageur des voiries communautaires, porteur de la politique vélo, responsable du réseau de transports urbains (bus et tramway) ;
- **la Ville de Schiltigheim**, aménageur de la zone au travers sa SEM « E puissance 3 » ;
- **l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie** (ADEME), en qualité de conseiller technique et financeur de démarches PDE ;



Extrait de la fiche d'accès à l'Espace Européen de l'Entreprise et au Mittelfeld
Source plan : SIG CUS, 2008

B.1. Une charte d'engagement pour formaliser le PDIE

B.1.1. Le premier PDE de zone dans le Bas-Rhin

Les études ont été menées par un groupement composé de bureaux d'études spécialisés :

- Roland Ribl & Associés, ingénieurs-conseil en mobilité et en urbanisme ;
- SERUE Ingénierie, ingénieurs spécialisés dans les infrastructures, réseaux et espaces publics ;
- Allain Pierron & Associés, agence de communication.

B.1.2. Méthodologie

La Charte d'engagement des partenaires du PDIE d'E3 et du Mittelfeld est l'aboutissement d'un processus piloté par la CCI de Strasbourg et du Bas-Rhin. Trois étapes principales ont ainsi caractérisé la mission des bureaux d'études :

- la réalisation d'un diagnostic d'accessibilité et de mobilité. Celui-ci avait pour objectif de mieux comprendre le fonctionnement de la zone et les habitudes des usagers. Outre une analyse du territoire, des modes de déplacements possibles, le diagnostic se base sur des enquêtes en ligne menées auprès des salariés et des chefs d'entreprises ;

- l'Association des Usagers de l'Espace Européen de l'Entreprise et du Mittelfeld (AUEEEM), regroupant les entreprises du secteur et relayant leurs attentes ;
- la Chambre de Commerce et d'Industrie de Strasbourg et du Bas-Rhin (CCISBR), maître d'ouvrage des études et représentant les entreprises de services, du commerce et de l'industrie ;
- la Chambre des Métiers d'Alsace, représentant les entreprises artisanales et dont le siège est implanté dans le secteur.

B. Du diagnostic aux actions : une démarche partagée

L'ensemble des études du PDIE d'E3 et du Mittelfeld a fait l'objet d'un cofinancement exceptionnel par les partenaires précités. Cet engagement collectif s'est justifié par la volonté de créer un exemple qui ouvre la voie à d'autres démarches de ce type dans le département.

■ Retours d'expériences

Le PDIE de l'Espace Européen de l'Entreprise et du Mittelfeld (Alsace)

- *la définition des actions composant le PDIE.* L'accord sur le contenu des actions du PDIE a fait l'objet d'une large concertation entre partenaires, à partir d'une analyse partagée de la situation et des enjeux d'avenir. Une fois précisées, ces actions ont été formalisées dans la Charte d'engagement ;
- *la rédaction d'un guide méthodologique.* Le PDIE étant alors une première expérience dans le Bas-Rhin et encore peu déclinée en France, les partenaires ont souhaité disposer d'une méthodologie qui en synthétise les principaux enseignements.

B.1.3. Résultats

La Charte d'engagement du PDIE d'E3 et du Mittelfeld reprend les principales pistes d'amélioration qui ont fait l'objet d'un accord entre les entreprises et les collectivités concernées. Les engagements du PDIE sont classés dans 4 volets : « transports publics », « mobilités douces », « report vers les modes alternatifs » et « pérennisation du PDIE ».

Chacun des 15 engagements précise la problématique à laquelle doit répondre l'action, le ou les partenaire(s) engagé(s), le type de réponse que le (ou les) partenaire(s) apportera et le délai de mise en œuvre.

Ainsi la démarche est construite de sorte que chaque partenaire soit formellement et précisément engagé. En particulier, la signature de la Charte, le 27 août 2007, par les exécutifs de chaque structure concernée, le

niveau de détail des engagements ainsi que la création d'un Comité de suivi doivent garantir la pérennisation de la démarche. Ce dernier, composé des techniciens représentant l'ensemble des partenaires, se réunit deux à trois fois par an pour faire un point sur l'état d'avancement des engagements et évoquer les perspectives d'évolution du PDIE.

B.2. Des mesures concrètes qui s'inscrivent dans la durée

Les 15 engagements de la Charte ont fait l'objet d'un premier bilan en octobre 2008, qui est en cours de mise à jour.

Volet 1 : transports publics

1. Étudier la faisabilité d'un prolongement de la ligne de bus urbaine n°19

L'offre de cette ligne structurante qui relie la zone à la station-relais du tram et ainsi à la Gare centrale de Strasbourg était insuffisante au moment des études du PDIE. Son tracé a été prolongé, l'amplitude horaire élargie et la fréquence de passage est aujourd'hui à son maximum aux heures de pointe. Les partenaires impliqués étudient actuellement la possibilité d'augmenter la capacité par des bus articulés et par des solutions plus performantes en terme de qualité de service, de type Bus à Haut Niveau de Service (BHNS : bus express en site propre).



Couverture du 1er bilan annuel du PDIE de l'Espace Européen de l'Entreprise et du Mittelfeld. © Droits réservés

lation du secteur menée actuellement par la Communauté Urbaine de Strasbourg.

4. Protéger le site propre dédié à la ligne de bus urbaine n°70

Le non-respect de l'interdiction de circuler sur un tronçon de voirie dédié au bus n°70 devant le lycée Charles de Foucauld provoque des difficultés de circulation et des problèmes de sécurité. Plutôt que d'opter pour des dispositifs matériels qui handicapent la vitesse commerciale des bus, les collectivités ont convenu de mener des campagnes de sensibilisation des automobilistes empruntant cette voie malgré l'interdiction, tout en apportant une attention particulière à la signalétique.

5. Étudier la faisabilité d'une liaison directe en transport collectif avec le centre-ville de Strasbourg

Afin d'améliorer l'**intermodalité** avec le TER en Gare de Strasbourg et l'accès à la zone des salariés résidant dans l'agglomération strasbourgeoise, les collectivités concernées et l'AUEEEM étudient la possibilité de créer une liaison directe :

- **En bus** : Le projet de Bus à Haut Niveau de Service (BNHS) étudié par la Communauté Urbaine de Strasbourg permettrait de répondre à cet objectif et supposerait une refonte de la ligne actuelle (n°19 – Voir point 1 ci-dessus).
- **En Tramway** : Dans le cadre de projets de desserte et d'infrastructures à une plus grande échelle, la Communauté Urbaine de Strasbourg envisage un prolongement de la ligne D de son réseau de tramway, dont plusieurs variantes sont à l'étude.

2. Étudier la faisabilité d'une amélioration des lignes de bus urbains n°50 et 70

Les fréquences de ces lignes de rocade ont fait l'objet d'améliorations et leurs fréquentations sont régulièrement surveillées. Dans le cadre de ses études de refonte du réseau de transports collectifs, la Communauté Urbaine de Strasbourg prévoit une valorisation des liaisons inter-quartiers qui concernera ces deux lignes.

3. Rétablir une desserte d'E3 et du Mittelfeld par la ligne de bus n°71 dans les deux sens

En raison de contraintes de voirie, la ligne 71 dessert l'extrémité Est de la zone uniquement dans un sens, vers le centre-ville de Strasbourg. La modification de ce tracé pour obtenir une desserte dans les deux sens suppose la modification d'un échangeur et la création d'un tourne-à-gauche. Ce projet est intégré dans l'étude de circu-

■ Retours d'expériences

Le PDIE de l'Espace Européen de l'Entreprise et du Mittelfeld (Alsace)

6. Étudier la faisabilité d'une amélioration des correspondances entre les lignes de bus n°202 et n°70

Les horaires de la ligne interurbaine n°202 ont été mis en cohérence avec ceux de la ligne urbaine n°70, créant une possibilité d'intermodalité, en particulier pour les passagers provenant de la périphérie de Strasbourg. Au vu des dernières analyses de fréquentation il s'avère encore nécessaire de valoriser cette possibilité auprès des usagers.

Volet 2 : mobilités douces

7. Supprimer les points noirs sur le réseau cyclable

La Communauté Urbaine de Strasbourg a engagé une concertation qui doit mener à court terme à des travaux consistant à passer en « zone 30 » une voirie identifiée comme « point noir » pour les cyclistes.

8. Compléter et aménager le réseau cyclable

Des travaux de requalification intégrant des pistes cyclables ont été réalisés sur certaines voiries à proximité immédiate de la zone. A l'horizon 2010-2011, plusieurs travaux menés par la Communauté Urbaine de Strasbourg, le Conseil général du Bas-Rhin et la SEM « E puissance 3 » compléteront le réseau de pistes cyclables internes ou avoisinants E3 et le Mittelfeld. En particulier, le projet de construction d'une passerelle au-dessus de la voie ferrée et de l'autoroute, dédiée aux modes doux, fait actuellement l'objet d'une concertation.

9. Compléter l'équipement du site en matière de stationnement vélos sécurisés et abrités

L'AUEEEM a sollicité le Syndicat regroupant les propriétaires pour que soient réalisés des stationnements vélos à proximité des bâtiments existants. Toutefois, la mise en œuvre de cette action reste lente en dehors des entreprises les plus impliquées dans le PDIE. Par ailleurs, la SEM « E puissance 3 » a modifié le règlement de la ZAC afin que les constructions neuves aient l'obligation de prévoir ces équipements.

Espace Européen de l'Entreprise et Mittelfeld

Si on se déplaçait autrement? ...

... moins cher, plus pratique, plus sûr?

Journée d'information le 16 octobre 2008 de 14h à 18h

à la Maison de l'Entreprise - 27 avenue de l'Europe
Espace Européen de l'Entreprise à Schiltigheim

- Diagnostics et conseils sur vos déplacements
- Simulateur de conduite
- Contrôle technique et gravage de vélos
- à 17h30 projection du film "Une vérité qui dérange" d'Al Gore suivie d'un débat et d'un verre de l'amitié

Possibilité de restauration sur place

En partenariat avec :

Plus d'infos : Maison de l'Entreprise - aueeem@uibr.com - Fax : 03 88 35 12 68

Affiche de la journée d'information du 16 octobre 2008. © Droits réservés

10. Aménager les cheminements piétons

La requalification et la sécurisation des cheminements piétons sont discutées par les collectivités concernées et l'AUEEEM dans le cadre de visites sur le terrain. L'aménageur de la zone, la SEM « E puissance 3 » poursuit les aménagements prévus.

11. Intégrer les mobilités douces dans les profils de voies restant à réaliser

Dans les premiers mois après la signature de la Charte, la SEM « E puissance 3 » a modifié le règlement de ZAC puis a intégré les modes doux dans les profils des voies, qui sont pour partie réalisées depuis.

Volet 3 : report en faveur des modes alternatifs

12. Favoriser le report vers les modes alternatifs pour les trajets domicile-travail

L'AUEEEM, en association avec la CCI de Strasbourg et du Bas-Rhin, a organisé en octobre 2008 un village de stands permettant aux chefs d'entreprises et aux salariés de s'informer sur l'ensemble des modes alternatifs : transports collectifs urbains et interurbains, réseau TER, autopartage, vélo... Cette manifestation visait également une sensibilisation des salariés aux impacts environnementaux des déplacements et aux risques routiers.

13. Favoriser le report vers les modes alternatifs pour les trajets professionnels

Dans la continuité de la démarche PDIE, plusieurs entreprises ont souhaité décliner des actions en interne sur la thématique du risque routier professionnel. C'est ainsi qu'un partenariat avec la CRAM Alsace-Moselle a permis de mandater l'Automobile Club Prévention pour une étude sur la

sinistralité « trajet » de 7 établissements de la zone (plus de 600 salariés cumulés). Cette étude doit aboutir prochainement à l'élaboration d'un plan d'action visant à réduire le risque routier par des opérations de sensibilisation et des actions visant à favoriser le report modal.

14. Réaliser des actions d'information et de communication sur l'offre en transports en commun

Outre la journée d'information en octobre 2008, la CCI de Strasbourg et du Bas-Rhin a mobilisé les autorités responsables des transports collectifs et un groupe de salariés volontaires pour élaborer une fiche d'accès à E3 et au Mittelfeld. L'objectif premier de cette fiche est de cartographier les réseaux sur un même support et de présenter les tarifs et horaires des transports collectifs desservant la zone : TER, cars interurbains, tramway et bus urbains. Des informations sont également fournies concernant le vélo (pistes cyclables, location), le covoiturage et l'autopartage. Cette fiche imprimée en octobre 2008 est depuis diffusée dans les entreprises de la zone.

Volet 4 : pérennisation du PDIE

15. Garantir la pérennité du PDIE

Afin d'assurer une pérennité au PDIE, un comité de suivi est organisé une fois par semestre par la CCI de Strasbourg et du Bas-Rhin. Ce comité de suivi regroupe les représentants, techniciens ou élus, des partenaires engagés au titre de la Charte du PDIE et permet un échange sur la mise en œuvre des actions. Il est également devenu un lieu de discussion sur les politiques menées par les partenaires et qui ont un impact sur les déplacements, pouvant justifier des ajustements ou l'ouverture de nouvelles pistes d'actions dans le cadre du PDIE.

■ Retours d'expériences

Le PDIE de l'Espace Européen de l'Entreprise et du Mittelfeld (Alsace)



CONSEILS PRATIQUES POUR ACCÉDER

À L'ESPACE EUROPÉEN DE L'ENTREPRISE & AU MITTELFELD

LA MULTIMODALITÉ, KÉZAKO ?

Lorsqu'on décide de laisser sa voiture, pour faire des économies et réduire son impact sur l'environnement, un seul mode de déplacement ne suffit pas : on devient "**multimodal**".

Je me rends à pied à la gare près de chez moi, je vais en train à Strasbourg, où je change pour le réseau urbain CTS – c'est plus tranquille !



Avec ma carte Badgéo de la CTS, je prends le tram jusqu'à Rotonde et je récupère mon vélo dans le Véloparc pour me rendre à Mittelfeld – c'est plus rapide !



Depuis que j'ai découvert qu'un collègue de travail habite à deux pas de chez moi, nous covoiturons quatre fois par semaine – c'est moins cher !



Extrait de la fiche d'accès à l'Espace Européen de l'Entreprise et au Mittelfeld

© Droits réservés

C. Enseignements

C.1. Leviers

Le PDIE d'E3 et du Mittelfeld a pu se mettre en place, mobiliser des entreprises et les partenaires publics et parapublics locaux grâce à la convergence de plusieurs facteurs favorables à une démarche collective et participative :

- la demande initiale provient d'entreprises du site ;
- le projet suscite l'intérêt et l'investissement d'institutions locales ;

- les entreprises se regroupent en association pour constituer un interlocuteur unique ;
- les partenaires mobilisés disposent d'une capacité de financement ;
- plusieurs entreprises ou structures déclinent une démarche semblable en interne ;
- le suivi de la démarche dans la durée est un engagement formalisé par la Charte du PDIE ;
- il y a une continuité de l'investissement des institutions malgré des changements politiques ;
- les nouvelles entreprises qui s'installent sur le site sont en attente de ce type de démarche.

C.2. Verrous

Le PDIE d'E3 et du Mittelfeld, deux ans après la signature de la Charte d'engagement des partenaires, soulève des interrogations d'avenir :

- avec quels moyens humains et financiers maintenir une dynamique et mener de nouvelles actions ?
- comment améliorer le relais de la démarche auprès des entreprises ?
- comment évaluer le PDIE et l'adapter à un contexte mouvant (nouvelles implantations d'entreprises, nouveaux services, nouvelles infrastructures, etc.) ?

D. Perspectives

Pour ce qui est des engagements pris dans le cadre de la Charte du PDIE en 2007, la mobilisation des partenaires se poursuit, tandis que les objectifs sont progressivement atteints. Aujourd'hui, les enjeux pour les partenaires impliqués se situent à deux niveaux :

- travailler au renouveau du PDIE : actualiser le diagnostic partagé, convenir de nouvelles actions ;
- adapter l'animation et le suivi à la maturation de la démarche (construire de nouveaux moyens).

E. Pour en savoir plus

Direction de l'Aménagement du Territoire
CCI de Strasbourg et du Bas-Rhin

amenagementduterritoire@strasbourg.cci.fr

www.deplacements-salaries-67.fr



Source : Fotolia © Chantal Cecchetti

■ Retours d'expériences

Le PDIE du Technopôle SAVOIE-TECHNOLAC

Le PDIE du Technopôle SAVOIE-TECHNOLAC

A. Lancement de la démarche

A.1. Contexte

Savoie Technolac est un Technopôle de Savoie certifié ISO 9001 et ISO 14001. 200 entreprises, 70 formations d'enseignement supérieur et 20 laboratoires de recherche constituent son tissu économique, ce qui représente près de **3000 salariés et 5000 étudiants**.

Les déplacements domicile-travail générés par le site sont considérables : plus de 40 millions de km parcourus annuellement, répartis pour moitié entre salariés et étudiants, indépendamment des déplacements professionnels. Ces distances représentent 7.200 tonnes d'émissions de CO₂ par an. La voiture reste le principal mode d'accès puisque quotidiennement, les 8000 personnes travaillant sur le site parcourent à elles toutes en voiture 5 fois le tour de la Terre.

80% des technopolitains résident dans les deux agglomérations de Chambéry et d'Aix-les-Bains. Cette part est plus élevée chez les étudiants (88%) dont la majorité habite les villes, même si elle reste aussi très élevée chez les salariés (73%).



Source : Savoie Technolac

Malgré cette relative proximité, 91% des salariés viennent et repartent seuls dans leur voiture matin et soir. Ce chiffre n'est que de 27% chez les étudiants, alors même que leurs lieux de résidence ne sont pas fondamentalement différents.

A.2. Leadership et partenaires

Le Conseil Général, l'Agglomération de Chambéry et l'Agglomération d'Aix les Bains sont les membres du **Syndicat mixte de gestion du Technopôle (SYPARTEC)**, lequel se situe au pied du Lac du Bourget, à égale distance de Chambéry et Aix les Bains (10km). L'ensemble des modes de déplacement mis en place ne semblaient

plus correspondre aux besoins des usagers et au rythme de développement du Technopôle.

A cheval entre ces deux agglomérations, Savoie Technolac a ressenti en 2006 la nécessité d'améliorer la performance des déplacements professionnels et domicile-travail. Cette volonté passe par une harmonisation et un développement des services de transports du Conseil Général, des agglomérations et la mise en place de **plans de déplacements** pour les entreprises et établissements du site. **2 cabinets de conseil ont participé à l'étude initiale**, INDDIGO-ALTERMODAL et EMOTION SYSTEM, dans le but d'établir un diagnostic des déplacements des personnes qui viennent travailler ou étudier à Savoie-Technolac, tout en préparant la phase opérationnelle d'accompagnement dans le changement de pratiques.

L'opération est soutenue et suivie de près par toutes les collectivités concernées.

Par ailleurs l'**ADEME** et la Région Rhône-Alpes cofinancent l'opération. Le **Conseil Général** est engagé depuis sa création sur le site de Savoie-Technolac et depuis peu dans la création d'un axe de bus express d'Albens à Pontcharra qui desservira le site dans un horizon proche. Les deux autorités organisatrices des transports urbains,



Source : Savoie Technolac, photo : Label Image

Chambéry Métropole et la Communauté d'Agglomération du Lac du Bourget sont également partenaires dans l'amélioration de la desserte du site et la réalisation du site Internet d'écovoiturage. Le PDIE leur fournit des propositions précises d'amélioration de la desserte. **Le club ECOLAC auquel adhère une grande majorité des entreprises du site a été la cheville ouvrière du projet.**

B. Démarche du PDIE et réalisations

Le Plan de déplacements inter-entreprises engagé par Savoie Technolac en 2006 était une démarche pilote à l'échelle régionale et même nationale. Les grandes entreprises ayant engagé avec succès un Plan de déplacements entreprises étaient déjà nombreuses mais la démarche engagée à l'échelle d'une zone d'activités dans son ensemble était à l'époque encore rare.

Des groupes de travail rassemblant salariés et étudiants d'avril à septembre 2006 et ont permis de faire le point sur les conditions de déplacements et d'imaginer des solutions en phase avec leurs attentes. Une vaste enquête a été réalisée en juin 2006 auprès des salariés et étudiants. Elle a permis de connaître en détail la mobilité des technopolitains et de tester la recevabilité des solutions à proposer.

Pour la mise en œuvre des mesures découlant du diagnostic, Savoie-Technolac anime un Plan de déplacements inter-entreprises appelé **MOBILAC**. Il consiste à soutenir et développer 5 axes structurants :

- améliorer les transports en commun ;
- développer le covoiturage ;
- mettre en oeuvre un pool de voitures partagées ;
- encourager la pratique du vélo et de la marche ;
- améliorer la qualité du temps de midi.

■ Retours d'expériences

Le PDIE du Technopôle SAVOIE-TECHNOLAC

Et 3 axes managériaux du projet :

- la communication ;
- l'animation ;
- l'évaluation et le suivi.

B.1. Les transports en commun

Plusieurs améliorations importantes sont en négociation avec les autorités organisatrices des transports :

- **une augmentation du nombre de bus à l'heure de pointe** permettrait aux salariés venant de Chambéry de bénéficier de plus de confort ;
- **une ligne express expérimentée en juin dernier devrait être pérennisée entre Technolac et la Motte-Servolex.** Elle permettra une desserte de la Motte en 10mn contre 20mn aujourd'hui par la ligne des hameaux. Près de 300 technopolitains viennent de la Motte-Servolex actuellement, presque tous sont des autosolistes ;
- **en direction d'Aix-les-Bains, la fréquence devrait être améliorée** dans le cadre de la refonte du réseau de la Communauté d'Agglomération en septembre prochain ;
- **le Conseil Général étudie la mise en place d'une ligne express de desserte des zones d'activités d'Albens à Pontcharra.** Technolac sera au cœur du dispositif avec près de 50 bus par jour ;
- **un abonnement préférentiel pour les salariés avec une participation de**

l'employeur et des collectivités est en cours de négociation. Il devrait être très attractif pour les Technopolitains. Cet abonnement devrait être commun aux différents réseaux.

B.2. Le réseau de pistes cyclables et les stationnements sécurisés

B.2.1. Contexte

Situé à 10 km de Chambéry et d'Aix-les-Bains, Savoie Technolac est desservie par une « voie verte » qui relie les 2 villes les plus importantes du département. La demande exprimée par les résidents était forte pour :

- poursuivre le développement du réseau de marche à pied et de pistes cyclables à l'intérieur du Technopôle ;
- mettre en œuvre des solutions de stationnement pour les 2 roues. Pour certains, il était important que ces stationnements soient à l'abri et protégés du vandalisme ;
- améliorer les accès et ruptures marches à pied/cyclables pour une meilleure sécurité.



Crédit Photo : Laurence Dion

B.2.2. Méthodologie

Au travers du Plan de déplacements inter-entreprises, les entreprises se sont mobilisées en groupes de travail. Des animations ont été montées afin de permettre aux usagers d'essayer le 2 roues comme nouveau mode de transport, et d'adapter leurs contraintes individuelles à la pratique du vélo.

B.2.3. Résultats

Dans le cadre du PDIE, de nombreux aménagements et services sont proposés : Savoie Technolac va faire l'acquisition d'un parc de vélos, de vélos à assistance électrique et de scooters électriques. Ils pourront être utilisés gratuitement à l'essai par les salariés des entreprises adhérentes du club ECOLAC ou loués pour une durée inférieure à 3 mois. L'équipement du site va également être optimisé avec l'amélioration des connexions du site à l'avenue verte, l'implantation de nouveaux arceaux à vélos ou la réalisation d'abris à vélos fermés permettant de sécuriser les vélos et de recharger les deux-roues électriques.

Des cartes d'accessibilité décrivant les meilleurs itinéraires et les temps de parcours depuis les principales communes limitrophes seront disponibles sur Internet. Des parcours de promenade autour du site seront également signalés. Les animations réalisées en juin 2006 au travers de « vélo-fiestas » (parcours à vélo en groupe et petit déjeuner convivial à l'arrivée) seront renouvelées régulièrement.

B.3. Développer le covoiturage

Initiés sur Savoie Technolac en 2006, les outils d'aide au covoiturage et la démarche culturelle qui vise à accompagner les gens dans leur changement de pratique a été reprise par le département depuis 2009.

B.3.1. Méthodologie

La méthodologie consiste à considérer le covoiturage comme multiple, chaque covoitureur étant à même d'inventer le mode de déplacements partagé qui lui convient le mieux, ainsi que le type de mise en relation qui correspond le mieux à ses habitudes. Ainsi, de nombreux outils ont été montés dans le but de répondre aux demandes exprimées lors des groupes de travail.

B.3.2. Résultats

- site Internet partenarial www.savoiecovoiturage.fr ;
- 3 stations de covoiturage ;
- le kit de covoiturage spontané, pour faire le lien covoituré-covoitureur ;



Source : www.savoiecovoiturage.fr

■ Retours d'expériences

Le PDIE du Technopôle SAVOIE-TECHNOLAC

- des actions de street marketing (ex : distribution d'éco-clés) pour faire la promotion de ce mode de déplacements ;
- l'opération Covoiturable : mise en relation des covoitureurs par SMS ;
- la garantie de retour : le covoitureur qui s'engage bénéficie d'une enveloppe qui lui permet d'utiliser le bus, ou gratuitement un vélo en cas de défection de son partenaire de covoiturage.

B.4. L'Autopartage

On peut remarquer le nombre important de voitures de services ou de voitures de fonctions stationnées sur les parkings, rendant le coût d'usage du véhicule élevé (mobilisation d'une place de stationnement, interruption de la fonction déplacement).

Partant du constat qu'il est plus économique et vertueux de partager l'usage d'un véhicule en fonction des besoins en déplacements, Savoie Technolac, au travers de MOBILAC, a initié la mise en place expérimentale d'un pool de voitures partagées pour l'ensemble des entreprises du Technopôle : **CARLIBERTE**.

B.4.1 Fonctionnement

Sur abonnement, vous avez la possibilité de réserver une voiture via le site Internet de CARLIBERTE. Equipé d'une carte/pass, vous pouvez accéder au véhicule choisi en ligne pour la période réservée. La facturation s'effectue par combinaison du temps de mobilisation de la voiture et du nombre de kilomètres parcourus.



Source : Savoie Technolac

B.4.2. Résultat

Fin 2009, 15 voitures sont en fonctionnement, équilibrant en 1 an et demi d'expérimentation le modèle économique initial. 30 entreprises adhèrent au système d'autopartage, qui s'est étendu aux agglomérations de Chambéry et d'Aix les Bains.

C. Enseignements

C.1. Leviers

- la mise en œuvre d'une démarche multipartenariale et cofinancée ;

- le management du projet sous la forme d'un plan de déplacements conceptualisé ;
- le partage d'objectifs clairs ;
- l'animation et la mobilisation des usagers pour répondre à leurs besoins.

C.2. Verrous

- les limites administratives et territoriales ;
- la conduite du changement.

D. Perspectives

Cette initiative MOBILAC fait aujourd'hui partie des mouvements forts en faveur des déplacements doux. Le plus important est de prévoir la **pérennité de l'accompagnement et l'adaptation des services aux besoins**. L'objectif est d'instaurer à l'échelle de l'agglomération un service **d'information, d'orientation, et d'accompagnement** des usagers au bénéfice des transports en commun, de l'utilisation du vélo et de la marche à pied, du covoiturage et de l'autopartage.

E. Pour en savoir plus

Cédric Vincent
 Responsable Qualité Développement
 Durable
cedric.vincent@savoie-technolac.com

www.savoie-technolac.com



Source : Savoie Technolac

Retours d'expériences

Le PDIE de Rousset dans la Haute Vallée de l'Arc (Bouches du Rhône)

Le PDIE de Rousset dans la Haute Vallée de l'Arc (Bouches du Rhône)

A. Lancement de la démarche

A.1. Contexte

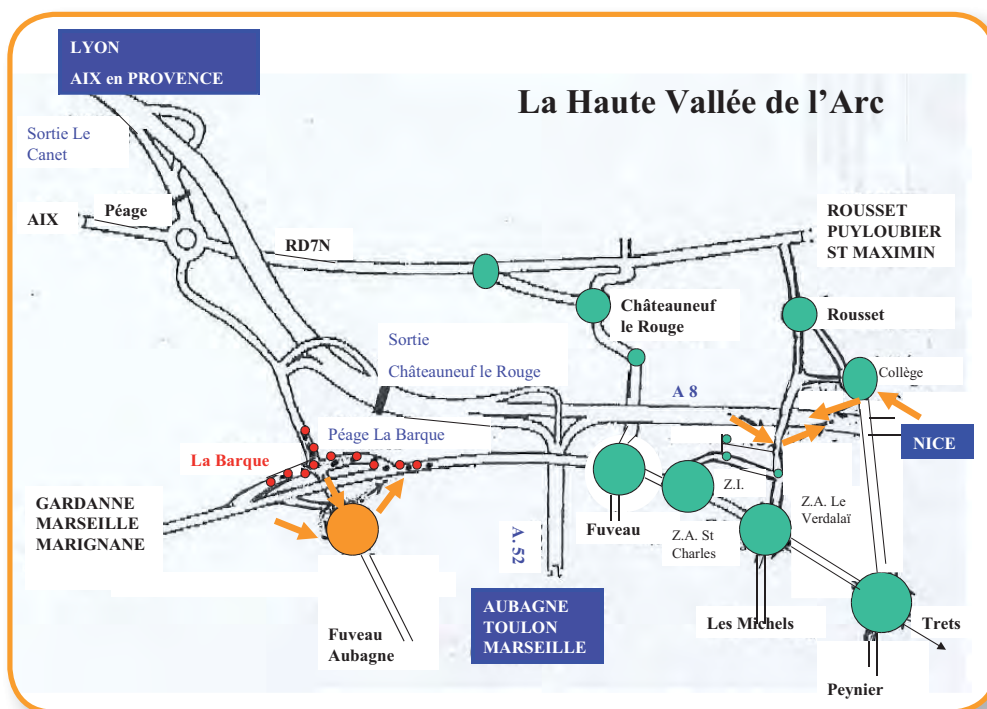
La zone industrielle de Rousset se situe à proximité d'Aix en Provence. Créée en 1961, à l'origine pour répondre à la reconversion de l'activité minière interrompue par

commune de Fuveau, la ZA du Verdalai et la ZI de Peynier sur la commune de Peynier. A ce jour, 153 entreprises sont installées sur cet espace et emploient 6212 salariés (dont 5182 sur la ZI de Rousset). Les secteurs d'activités les plus représentés sont l'industrie, la microélectronique, la logistique et le BTP. Les principales entreprises sont : Atmel, Brossette, Elis, Lidl, ST Microelectronics, Ducournau logistique, etc.

L'association d'entreprises GIHVA (Groupement des Industries de la Haute Vallée de l'Arc)

re-groupe les petites et grandes entreprises de ce territoire. Son rôle est par définition généraliste. Elle a avant tout pour mission d'animer son territoire et d'apporter des solutions mutualisées.

A ce titre, l'association a déjà mené à bien de nombreuses actions collectives depuis plus de 15 ans :



Source : GIHVA

l'inondation d'un puit de mine local, la zone a par la suite diversifié ses activités et s'est étendue. Par « ZI de Rousset » on entend en réalité 4 zones dont celle de Rousset et 3 autres zones d'activités mitoyennes que sont la ZAC Saint-Charles sur la

- formation pour amener des PME à l'obtention de la norme ISO 9000 (1994) puis ISO 9000 version 2000 ;
- identification des perspectives de reconversion en prévision de la fermeture annoncée du bassin minier de Gardanne ;

- collecte mutualisée des déchets DIB (Déchet Industriel Banal) en 2003 ;
- mutualisation de la surveillance et des interventions sur site.

L'association avait aussi mené des actions liées aux problèmes de déplacements :

- enquête annuelle sur le lieu de résidence des salariés auprès des établissements adhérents ;
- étude Convergence 13 sur les transports et les déplacements - Avril 1999 ;
- démarche auprès du Conseil Général pour la sécurisation de la RD6 (création de 4 ronds-points) ;
- aménagement du carrefour de la Barque (voir carte ci-dessus) ;
- embranchement à l'autoroute ;
- étude sur les freins à l'utilisation des transports en commun ;
- partenariat avec la CRAM Sud-Est sur la sécurité avec des actions de sensibilisation et formation à la prévention des risques et en particulier aux risques routiers depuis septembre 2002.

La problématique de l'accessibilité et des déplacements est donc inscrite au cœur des préoccupations du GIHVA. **Elle est la première association de zone du département à s'être engagée dans un PDIE.**

En matière de déplacements **dans les Bouches du Rhône, un contexte réglementaire spécifique** s'applique aux établissements de plus de 250 salariés qui ont obligation, par arrêté préfectoral depuis janvier 2007, de réaliser un PDE d'ici 2010 (mesure 7 du Plan de protection de l'atmosphère des Bouches du Rhône - PPA 13).

A.2. Leadership et partenaires

Dans le cadre de son deuxième partenariat triennal, **la Caisse Régionale d'Assurance**

Maladie Sud-Est a proposé au GIHVA d'étudier l'opportunité de mettre en place un Plan de déplacements inter-entreprises (PDIE) sur les zones d'activités de Rousset/Peynier/Fuveau, afin de mener une réflexion collective et de trouver des solutions favorisant l'accessibilité et les déplacements des salariés et autres utilisateurs sur la zone industrielle de Rousset.

Déjà sensibilisé à cette démarche par la Chambre de Commerce et d'Industrie, le GIHVA y a vu la suite logique à ses actions de prévention du risque routier. De plus, elle a perçu la présence sur la ZI de Rousset de deux entreprises soumises à l'obligation préfectorale, **ATMEL et ST Microelectronics**, comme un élément moteur pour faciliter la mutualisation des solutions alternatives à la voiture à l'ensemble des entreprises.

Elle a donc confié à la **CCI Marseille-Provence (CCIMP)**, habilitée par l'ADEME, la réalisation d'un pré-diagnostic auprès d'un échantillon d'entreprises afin d'évaluer l'opportunité d'une démarche PDIE. La démarche PDIE est soutenue par l'ADEME et la Région Provence Alpes Côte d'Azur par le biais d'un accord cadre Etat/Région/ADEME, au travers notamment d'un Financement Régional pour l'Environnement et l'Energie (FREE)¹. La CCI Marseille Provence a par ailleurs été missionnée par ces partenaires pour promouvoir et développer les PDE et les PDIE dans les Bouches-du-Rhône.

.....
 1 Mis en place par l'Etat, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur et l'ADEME, ce fond mobilise 122 M€ à disposition des acteurs économiques de Provence-Alpes-Côte d'Azur (entreprises, associations, collectivités...) et soutient 3 priorités majeures :

- > maîtriser la demande énergétique,
- > développer les énergies renouvelables,
- > fonder le développement local sur des modes de consommation et de production durables.

■ Retours d'expériences

Le PDIE de Rousset dans la Haute Vallée de l'Arc (Bouches du Rhône)

Le rôle de la CCI est de faciliter l'aspect opérationnel en mettant à disposition des associations de zone des compétences, des outils et des moyens humains.

B. Du pré-diagnostic à la mise en œuvre d'un plan d'actions

B.1. Principes

La démarche collective est née du constat que l'ensemble des entreprises installées sur une zone d'activités (quelle que soit leur taille ou leur secteur d'activité), partagent majoritairement les mêmes contraintes

Source : CCI Marseille Provence



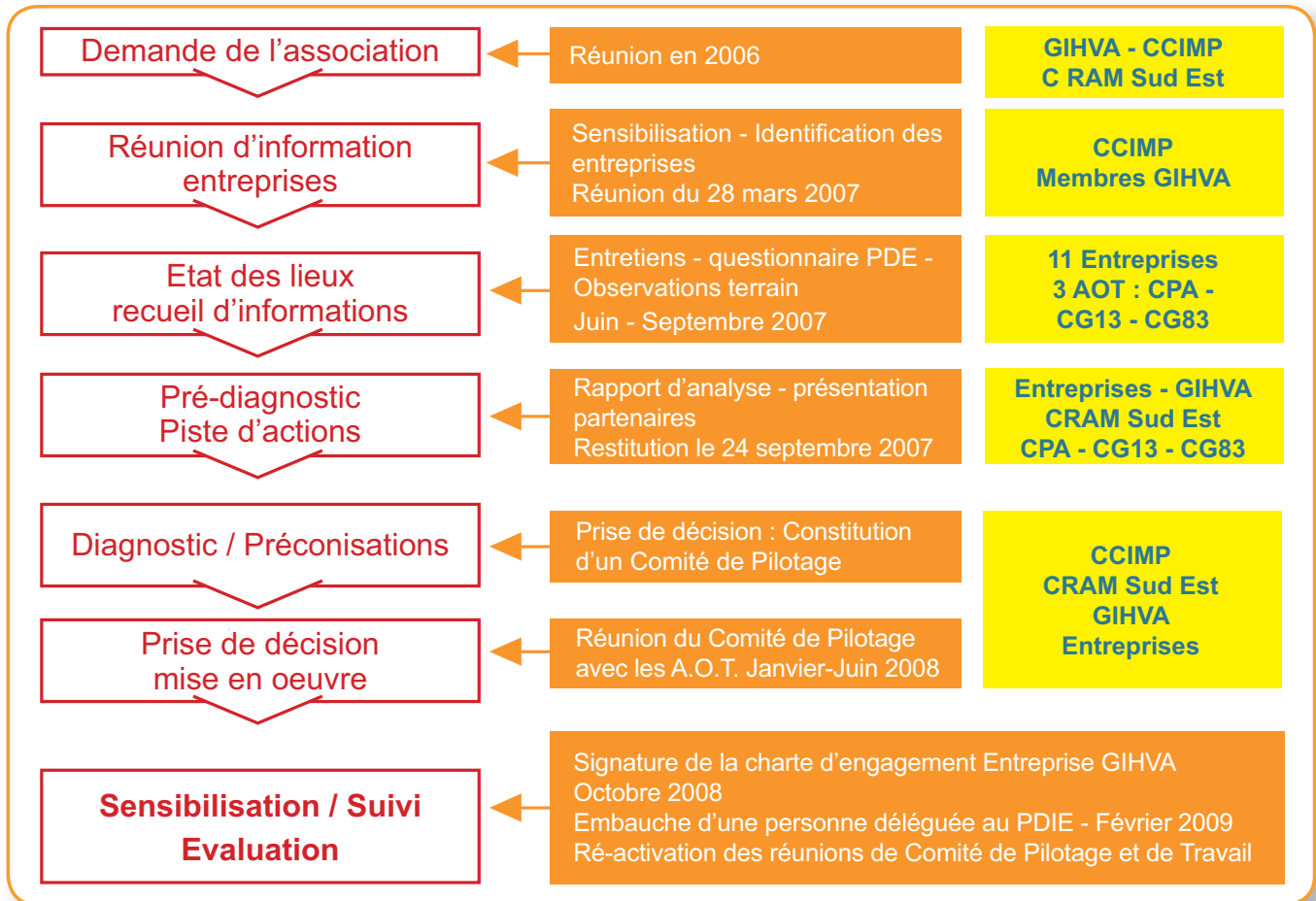
d'accessibilité et de déplacements pour leurs salariés. Pourtant, toutes n'ont pas les mêmes moyens humains et financiers pour répondre aux besoins. C'est pourquoi il est utile pour les PME/PMI de traiter collectivement certaines problématiques et de s'associer aux entreprises de plus de 250 salariés soumises à l'obligation réglementaire. Cela permet de multiplier et de partager les solutions proposées, face à des attentes parfois isolées au sein de chaque entreprise. Pour

les collectivités locales et les Autorités organisatrices de transports (AOT) compétentes sur le territoire, un PDIE permet une **approche globale des besoins en termes de transport**, mais c'est aussi un moyen de construire un partenariat avec les entreprises en vue **d'optimiser les services à l'échelle de la zone**.

La convention passée avec la CCIMP prévoyait un plan d'actions de référence qui inclut :

- des actions de sensibilisation : réunions d'informations collectives et individuelles auprès des entreprises ;
- des actions de communication : la réalisation d'un outil technique « le Vademecum des PDE dans les Bouches du Rhône » ;
- des actions d'accompagnement individuel (pour les entreprises soumises à l'obligation réglementaire du PPA 13) et collectives pour les entreprises fédérées autour d'une association de zone d'activités. Il s'agira de réaliser des pré-diagnostic PDIE ou d'assister la maîtrise d'ouvrage pour la réalisation d'une étude PDE et pour la mise en place d'actions concrètes.

Abordée comme un outil d'aide à la décision, **l'étude de pré-diagnostic poursuit plusieurs objectifs :**



- identifier les enjeux et avantages d'une démarche collective ;
- mesurer l'intérêt et la mobilisation des entreprises ;
- associer les AOT et autres partenaires dès le début de la réflexion ;
- identifier les pistes d'actions à développer lors d'un PDIE ;
- élaborer les éléments d'un cahier des charges pour la réalisation d'un PDIE.

B.2. Méthodologie

Cahier des charges de la démarche PDIE

Le **coordinateur du projet** est un permanent de l'association GIHVA, celle-ci étant légitime pour fédérer ses adhérents autour de projets concrets, animer le réseau et communiquer sur les actions. Un correspondant au sein de chaque entreprise doit

être toutefois nommé pour assurer le lien en interne avec les salariés.

Les actions obligatoires peuvent être mutualisées entre les différentes entreprises concernées sur le territoire.

Un ensemble de solutions pourra être proposé par l'association, mais l'entreprise pourra mettre l'accent ou opter pour certaines mesures selon ses contraintes propres et les besoins des salariés.

B.3. Le pré-diagnostic

B.3.1 Méthodologie

Entre les mois de juin et septembre 2007 un prédiagnostic a été réalisé **sur la base d'un échantillon de 11 entreprises**, représentant 4750 salariés. Le choix s'est fait sur les critères suivants:

■ Retours d'expériences

Le PDIE de Rousset dans la Haute Vallée de l'Arc (Bouches du Rhône)

- entreprises volontaires ;
- taille de l'entreprise : 2 grands comptes (soumis à l'obligation réglementaire), 6 PME, 3 TPE ;
- organisation du temps de travail (horaires fixes ou variables) ;
- type et secteur d'activité (site de production, industrie, BTP ou services) ;
- flux générés par l'entreprise (accueil public, transporteurs, etc.).
- géo-localisation du personnel : des salariés vivant à 80% dans les Bouches du Rhône (Aix-en-Provence, Marseille) mais une tendance à l'éloignement liée au coût de l'immobilier ;
- modes de déplacements utilisés : 97% des salariés effectuent le trajet domicile-travail en voiture, le covoiturage étant le deuxième mode de transport devant les transports collectifs.

Méthodologie de l'étude :

- recueil et analyse des données économiques/territoriales ;
- repérage des modalités de déplacements sur la zone ;
- état des lieux par entreprise ;
- entretiens individuels ;
- analyse.

Éléments de l'étude :

- contexte et fonctionnement de la ZA : bon état général de la zone (requalification en cours), pas de problème de stationnement ou d'accessibilité pour les sites des entreprises, démarches environnementales antérieures (déchets, risque routier) ;
- pré-diagnostic de l'accessibilité de la zone : 3 entrées, 4 accès routiers, déserte en transports en commun insuffisante, présence d'une piste cyclable de 12 km, etc. ;
- caractéristiques du personnel : ouvriers, techniciens/cadres, commerciaux ; horaires fixes /variables ;

B.3.2 Résultats

Les principales pistes d'actions issues du pré-diagnostic sont les suivantes :

- le covoiturage ;
- le vélo ;
- la création de transports en commun en liaison avec le Var ;
- le développement des transports en commun entre Marseille et la Haute Vallée de l'Arc.

B.4. Le comité de pilotage

Le résultat de ce pré-diagnostic a été présenté aux entreprises en septembre 2007, un certain nombre ont eu envie d'aller plus loin. Il a donc été constitué un comité de pilotage regroupant autour du GIHVA les partenaires historiques (CRAM SE et CCIMP), les entreprises volontaires et les AOT.

Des réunions bimestrielles ont donné l'occasion de dialoguer avec les AOT en charge de l'organisation des transports des principaux lieux de résidence :

- la Communauté du Pays d'Aix qui regroupe 34 communes dont Rousset et les communes voisines ;
- le CG13 pour les liaisons interurbaines et principalement Marseille ;
- le CG83 pour les salariés habitant le Var dont la limite de département n'est qu'à 8 km de Rousset.

Le renforcement de la desserte des transports en commun repose en premier lieu sur une forte collaboration des parties prenantes et la mise à disposition du résultat de tous les travaux effectués sur ce sujet depuis plusieurs années. Le travail du comité a débouché sur la rédaction d'une **charte entre les entreprises et l'association GIVHA**, puis sur l'élaboration d'un **plan d'actions**.

B.5. La Charte d'engagement Entreprises / GIHVA

Une charte d'engagement est signée au mois d'octobre 2008 entre l'association et **17 entreprises**, pour mettre en œuvre un certain nombre d'actions préconisées à l'issue du diagnostic afin de promouvoir les modes alternatifs.

Actions à l'initiative du GIHVA :

- définir un plan d'actions annuel ;
- animer le réseau d'entreprises et le groupe de travail, nommer un animateur PDIE ;
- fournir aux entreprises des outils de communication à destination des salariés sur les déplacements et sur la prévention du risque routier ;
- communiquer sur le PDIE à travers le site Internet du GIHVA ;
- assurer le lien avec les autorités organisatrices de transport et l'ADEME ;
- initier des partenariats et négocier des accords tarifaires spéciaux PDIE.

Actions à l'initiative des entreprises signataires :

- désigner un référent en interne ;
- promouvoir la démarche de Plan de déplacements inter-entreprises du GIHVA ;
- diffuser l'ensemble des documents d'informations sur l'offre PDIE ;
- rendre l'offre de transport PDIE visible sur l'Intranet de l'entreprise et/ou le site du GIHVA (rubrique PDIE) ;
- faciliter le suivi du PDIE par des statistiques annuelles ;
- participer à des réunions d'échange et de mise en commun d'expériences.

Actions facultatives à l'appréciation de l'entreprise :

- assouplir ou adapter si possible les horaires de travail aux horaires des transports ;
- prendre en charge une partie des abonnements des titres de transport (les nouvelles mesures gouvernementales ont répondu sur ce point) ;
- matérialiser des places de stationnement réservées aux covoitureurs ;
- aménager des équipements favorisant l'utilisation du vélo (douches, vestiaires).

B.6. Le plan d'actions

Cet engagement s'est concrétisé en 2009 par un plan d'actions qui prévoit :

- le lancement d'une enquête sur les salariés pour identifier les habitudes de déplacements et les potentiels de transfert modal ;
- la réactivation des réunions de travail du comité de pilotage ;
- la reprise des rencontres avec les AOT ;
- l'embauche d'une personne déléguée au PDIE au sein du GIHVA et sa formation ;
- la réalisation d'outils de sensibilisation et de communication des salariés (flyer) ;
- la participation à la Semaine de la mobilité ;

■ Retours d'expériences

Le PDIE de Rousset dans la Haute Vallée de l'Arc (Bouches du Rhône)

- la mise en avant du PDIE dans le cadre de la refonte du site Internet ;
- la sensibilisation des entreprises non engagées dans la démarche ;
- la communication dans la presse économique ;
- des présentations lors des journées de la RSE (responsabilité sociale des entreprises) et des Assises de la CNAM sur la prévention du risque trajet.

Focus sur les aides financières à la mise en place du PDIE pour l'association et/ou l'entreprise

- **Subvention FREE (Fonds Régional d'Excellence Environnementale)** mise en place par l'ADEME, la Région PACA et l'Etat, aides aux études et actions exemplaires (60% du coût global des études, 40 à 80% pour l'information et la sensibilisation, 80% pour la communication d'actions terrain, 30 à 40% pour les coûts d'équipements, 40% pour les frais de personnel liés à la première année de mise en place).
- **Subvention exceptionnelle de la CNAM** : du fait de son exemplarité en matière de prise en compte du risque routier, le PDIE du GIHVA a bénéficié d'une aide exceptionnelle de la CNAM.

Pour l'entreprise :

- CRAM : ristourne sur la majoration forfaitaire " accident trajet " (selon les cas), participation aux investissements réduisant les risques routiers (selon les cas) ;
- AOT/ exploitants : réductions possibles sur les abonnements transports en commun annuels groupés ;

- URSSAF : exonération des cotisations sociales CSG / CRDS si participation de l'employeur aux abonnements de transports en commun.

C. Enseignements

Le dialogue permanent avec les AOT et la production d'éléments chiffrés a permis une amélioration sensible de la desserte en TC : augmentation des cadences, mise en place d'un service le week-end, modification du parcours, création et harmonisation des arrêts, création d'une ligne en provenance du Var.

L'adhésion au site « ACA Covoiturage » de ST Microelectronics et Atmel et la hausse du prix du carburant ont permis d'augmenter le nombre de salariés ayant recours à cette alternative.

Le public jeune, moins marqué par les habitudes et plus sensible aux problèmes environnementaux, est une cible prioritaire. Les nouveaux embauchés devront être renseignés sur les solutions alternatives dès le recrutement.

C.1. Leviers

- projet collectif : mutualisation des besoins et des solutions, coordination par l'association ;
- projet d'entreprise : une organisation structurée et présente à tous les niveaux de l'entreprise, prévue sur la durée ;
- démarche managériale et participative : ouverture au dialogue et la concertation qui propose des mesures alternatives à la voiture en solo et adaptées à l'entreprise et aux salariés ;

- démarche technique : méthodologie et suivi ;
- nouvelles mesures gouvernementales permettant d'envisager la prise en charge d'une partie des abonnements des titres de transport ;
- volonté politique suite au Grenelle de l'environnement ;
- 5 actions obligatoires dans le cadre du PPA 13 :
 - un collaborateur pour animer : *Coordinateur de mobilité* ;
 - un projet structuré et connu de toute l'entreprise : *Fiche projet* ;
 - des personnels associés : *Procès verbal de réunion de concertation* ;
 - une mesure volontariste en faveur des transports en commun ;
 - une mesure en faveur des modes alternatifs à la voiture particulière, les « modes doux ».

C.2. Vérous

- la CNAM reste réservée quant à l'utilisation du vélo sur le trajet domicile-travail ;
- la mise à disposition de vélos par l'entreprise pose le problème de la responsabilité (notamment au niveau de l'entretien du parc) ;
- les installateurs de vélos en libre service, quant à eux, n'ont pas répondu aux demandes de renseignements/devis.

L'étude sur les habitudes de déplacements a fait ressortir certains obstacles à l'utilisation des modes alternatifs :

- le bus reste la solution pour les déplacements inférieurs à 35 km sans changement mais il n'est que rarement conciliable avec les contraintes de vie au quotidien (accompagnement des enfants, courses, pratique du sport) ;
- le covoiturage est une bonne solution notamment pour les déplacements de plus de 35 km pour autant que l'on

connaisse son covoitureur : peu de salariés enquêtés sont opposés au covoiturage mais beaucoup éprouvent de la réticence à monter dans la voiture d'un d'inconnu.

D. Perspectives

- La poursuite du plan d'actions via le comité de pilotage et les groupes de travail ;
- la création d'outils d'évaluations, d'indicateurs de suivi sur le transfert modal, etc. ;
- l'animation de la démarche, en impliquant davantage les salariés et en associant de nouvelles entreprises ;
- les mesures gouvernementales sur la participation de l'employeur aux transports seront autant d'atouts pour motiver les salariés ;
- la montée en puissance de l'offre ;
- l'amplification de la communication pour mieux faire connaître l'existant et l'écart économique entre voiture et bus ;
- l'amélioration des infrastructures existantes avec l'aménagement du carrefour de la Barque (comme demandé en 1999), le raccordement de la RD6 2x2 voies des Bastidons à l'autoroute et un accès à l'autoroute en proximité de zone pour alléger le réseau local.

E. Pour en savoir plus

Association GIHVA :
Brigitte Roger déléguée au PDIE,
Site Internet www.gihva.com

Christine Fabre, Présidente.
gihva@wanadoo.fr

Conseil en Mobilité CCI Marseille Provence
Alexandra Rigo
alexandra.rigo@ccimp.com

■ Retours d'expériences

Le PDE du Commissariat à l'Énergie Atomique (CEA) de Grenoble

Le PDE du Commissariat à l'Énergie Atomique (CEA) de Grenoble

A. Lancement de la démarche

A.1. Contexte

Le CEA est situé en plein cœur du Polygone scientifique de Grenoble, à 15 minutes à pied du centre ville. Il couvre environ 70 hectares et près de 4 500 personnes y travaillent. L'**accessibilité** du site est un élément déterminant de son **attractivité**. Confronté à des difficultés croissantes de circulation dans l'agglomération grenobloise et dans la perspective d'un développement rapide de ses activités lié au **pôle**

Minatec et demain au **projet GIANT**, le CEA a mis en place, dès 2003, un Plan de déplacements entreprise (PDE) baptisé « **ACCES Cible** ». Ce plan a pris en compte l'ouverture en 2006 du nouveau pôle Minatec qui a entraîné l'arrivée de 3000 personnes supplémentaires sur le site et son environnement.

L'objectif d'« ACCES Cible » est de développer l'utilisation des modes de transports alternatifs à la voiture (transports en commun, vélo, marche, etc.) afin de **répondre à deux attentes** : d'une part réduire la part des salariés venant seuls en voiture au travail et d'autre part offrir des alternatives aux déplacements en voiture sur le site.



| | <u>Périmètre site</u> | |
|---|-----------------------|--------|
| — | Presqu'île | 250 Ha |
| — | Polygone scientifique | 120 Ha |
| — | CEA | 70 Ha |
| — | Minatec | 25 Ha |

Source : CEA Grenoble

Le plan de déplacements entreprise contribue donc à réduire les émissions de gaz à effet de serre responsables du changement climatique tels que le dioxyde de carbone (CO₂) ainsi que les émissions de polluants nocifs pour la santé : composés organiques volatiles (COV), oxydes d'azote (NOx), monoxyde de carbone (CO)...

En cela, ces démarches sont fortement soutenues par l'ADEME et les collectivités locales via les conseils en mobilité. Enfin, le plan de déplacements entreprise, en tant que projet d'entreprise, est une démarche particulièrement fédératrice qui peut **générer des économies financières aussi bien pour l'employeur que pour les salariés.**

Les principaux éléments de contexte début 2002

- Le lancement du pôle Minatec
Le choix de base d'un principe piétonnier et modes doux
- Le renforcement du lien avec la ville et les collectivités

- Poursuivre l'intégration du site dans la ville et l'agglomération urbaine
- Participer à la démarche PDU et diminuer la congestion du Polygone
- Une volonté d'inscrire le site dans une démarche de développement durable
- Une volonté d'un travail collectif en interne et en externe

Les principaux objectifs quantitatifs

- Ramener de 70% à 50% la part d'auto-solistes en 5 ans
- Réduire de moitié les déplacements en voiture sur le site

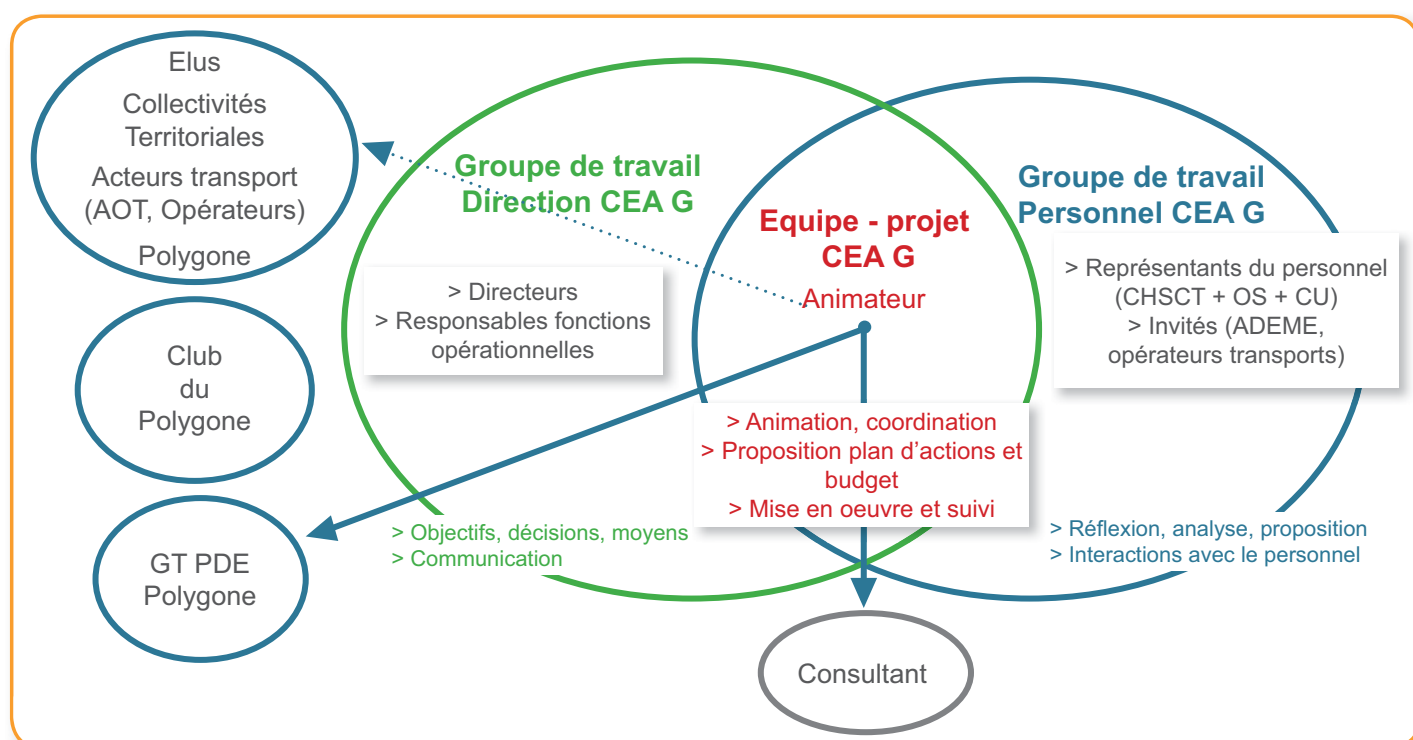
B. Leadership et partenaires

Une bannière de communication

Le PDE dénommé projet « **Acces Cible** ».

Une organisation pour une démarche opérationnelle

Conçu comme un véritable projet d'entreprise en cohérence avec ses activités de R&D, l'animation du projet « ACCES Cible » a été confiée à **une équipe projet de trois**



Source : CEA Grenoble

■ Retours d'expériences

Le PDE du Commissariat à l'Energie Atomique (CEA) de Grenoble

personnes qui s'est appuyée sur deux groupes de travail :

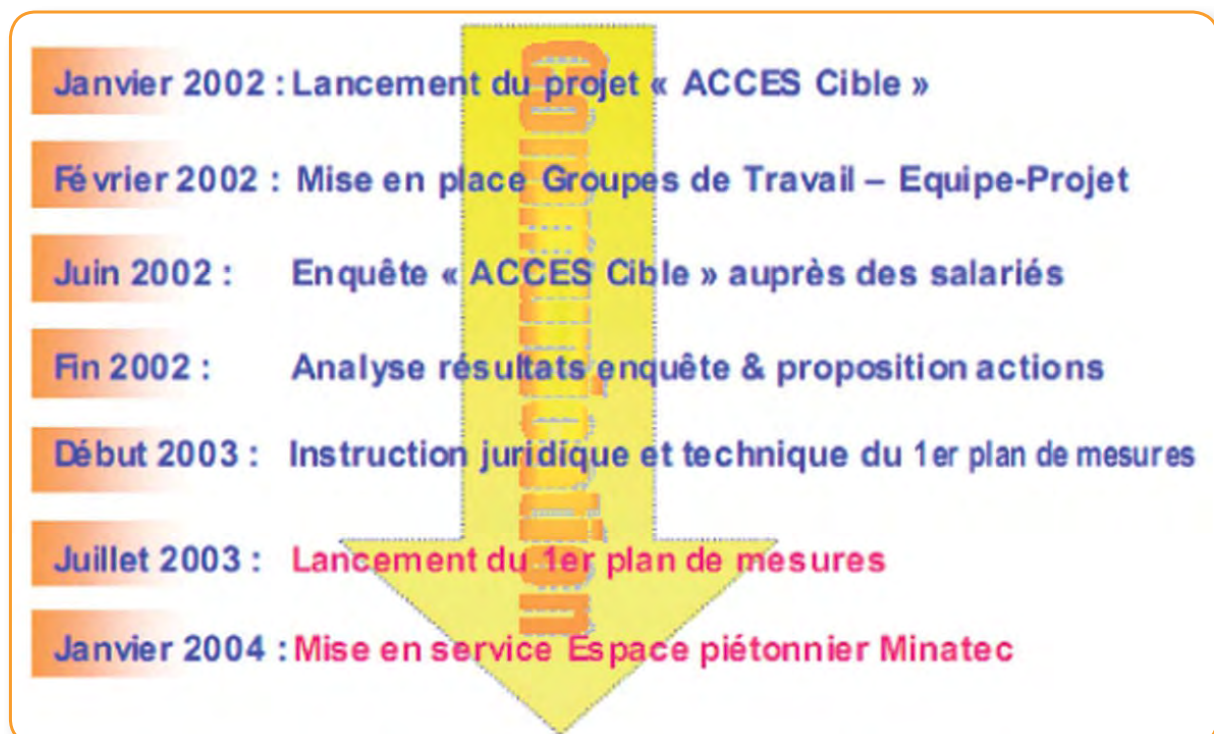
- **un groupe de travail Personnel**, composé des représentants du personnel et de salariés dont le rôle était d'être force de proposition et de servir d'interface avec les publics internes ;
- **un groupe de travail Direction** également force de proposition et chargé de définir les objectifs, les actions à mener et les moyens nécessaires à mettre en œuvre.

Le CEA a bénéficié de l'aide méthodologique et/ou financière de partenaires locaux (SEMITAG, Conseil Général de l'Isère, Grenoble Alpes Métropole, Ville de

Grenoble, ADEME, SNCF) pour intégrer son PDE dans le cadre du Plan de déplacements urbain (PDU). Les principales mesures (espace piétonnier, création nouvelles lignes de bus, remboursement de l'abonnement transport, kits et entretiens vélos) ont entraîné dès les premières années une modification notable du comportement des salariés : 20% des salariés venant initialement en voiture utilisent dorénavant un autre moyen de transport.

La volonté a été d'emblée d'**établir un large partenariat et une synergie avec les entreprises** et organismes du polygone, les collectivités et tous les acteurs locaux (sociétés, associations) du transport et de la mobilité.

Les grandes étapes du projet avant le premier plan de mesures



Source : CEA Grenoble

C. Le lancement du premier plan de mesures en juin 2003

C.1. Diagnostic

Localisation des salariés

2019 salariés CEA permanents au 31/12/2001, répartis sur 240 communes, 66% sur le territoire de la METRO (Communauté d'Agglomération Grenoble - Alpes Métropole), 58% à moins de 10km du CEA Grenoble, 75% à moins de 20km du CEA Grenoble

C.2. Les principaux objectifs du premier plan de mesures juin 2003

Des objectifs sociétaux

- réduire la consommation d'énergie due aux transports ;
- réduire la pollution ;
- rendre le site plus accessible ;
- faciliter et sécuriser les déplacements.

Des objectifs techniques

- ramener de 70% à 50% la part d'auto-solistes en 5 ans ;
- réduire de moitié les déplacements de voiture sur le site ;
- optimisation de la gestion du foncier (extension sur parkings).

C.3. Les principales mesures mises en œuvre

Les mesures proposées constituent un dispositif cohérent facilitant, d'une part les déplacements internes et, d'autre part la liaison avec les transports en commun externes.

Transports en Commun

- distribution de tickets gratuits aux nouveaux arrivants pour tester les transports en commun ;

- abondement aux transports en commun (TAG, Transisère, SNCF) pour les salariés du CEA Grenoble ;
- création d'une navette reliant le parking du pôle Minatec, les entrées du site du CEA (connectées aux arrêts des transports en commun) aux bâtiments du pôle et à l'ensemble de ceux du site.

Vélos

- mise en place d'une flotte de vélos de service entretenus ;
- distribution de kits de sécurité pour les salariés s'engageant à venir en vélo ;
- organisation d'un service gratuit d'entretien des vélos personnels des salariés ;
- réservation de places, pour les salariés utilisant le train, au VéloParc de la gare SNCF ;
- développement et mise en service (2007) de sas automatiques d'accès pour vélo.

Piétons

- création d'un espace piétonnier (20 Ha autour du pôle Minatec) ;
- création puis extension de cheminements piétonniers couverts assurant la liaison entre les bâtiments du Pôle Minatec et le parking Minatec qui a été décalé ;
- mise en place de tourniquets automatiques pour augmenter le nombre d'accès sécurisés au site.

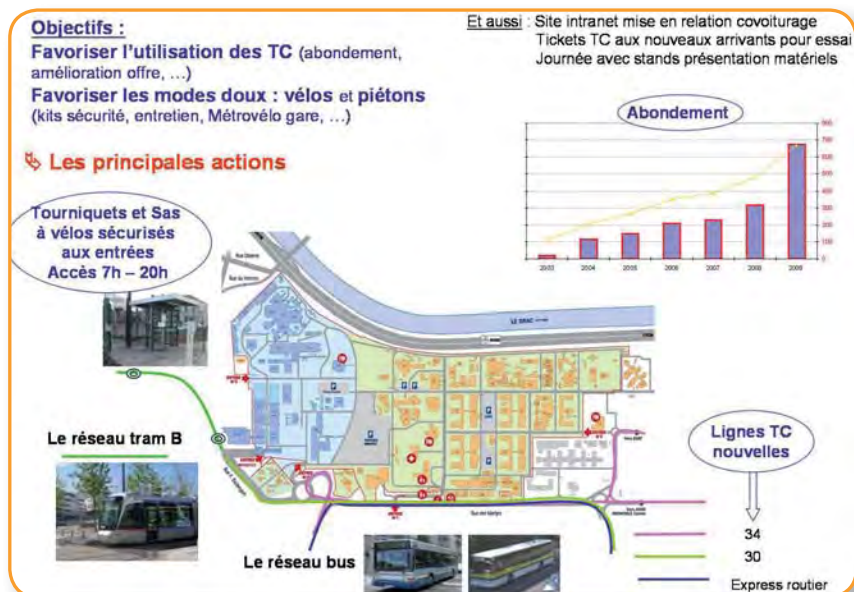
Covoiturage

- mise à disposition d'un outil simple de mise en relation sur Intranet, en attente d'un outil pour le Polygone, un site de 120 ha sur lequel se situe le CEA (70ha).

Retours d'expériences

Le PDE du Commissariat à l'Énergie Atomique (CEA) de Grenoble

Une illustration des mesures pour l'accès au site



Une illustration des mesures pour les déplacements sur le site



C.4. Une démarche continue

Depuis la mise en place du premier plan de mesures, **des mesures complémentaires ont été mises en œuvre pour améliorer le plan et répondre aux évolutions du site** : adaptation des mesures existantes, extension du pôle piétonnier, intégration des nouveaux bâtiments Minatec en 2006, ouverture nouvelles entrées spécialisées modes doux, mise en service de sas automatiques d'accès pour vélos, etc. D'autre part un « **club Entreprises ACCES Cible** » a été créé afin d'inciter les entreprises sous-traitantes ou collaborant avec le CEA avec du personnel sur site à engager des démarches d'accompagnement d'ACCES Cible pour les déplacements de leur salariés.

C.5. Evaluation des actions

Afin de suivre l'efficacité des mesures, des indicateurs ont été mis en place : comptage modal aux entrées chaque année, taux d'abondement aux TC, fréquentation navette interne, nombre de kits vélos distribués, nombre de diagnostics vélo réalisés, etc.

D. Enseignements

D.1. Leviers

- **le diagnostic initial** (via une enquête auprès des salariés et une étude d'accessibilité au site) permet d'avoir une bonne vision des **problématiques spécifiques** ainsi que des **attentes et besoins du personnel en matière de transport** ;
- sur une zone industrielle, pour avoir un plus grand **poids auprès des acteurs locaux** de la mobilité, il peut être intéressant d'**associer l'ensemble des entreprises** à la démarche et de réaliser un PDIE.

D.2. Points clés de la réussite

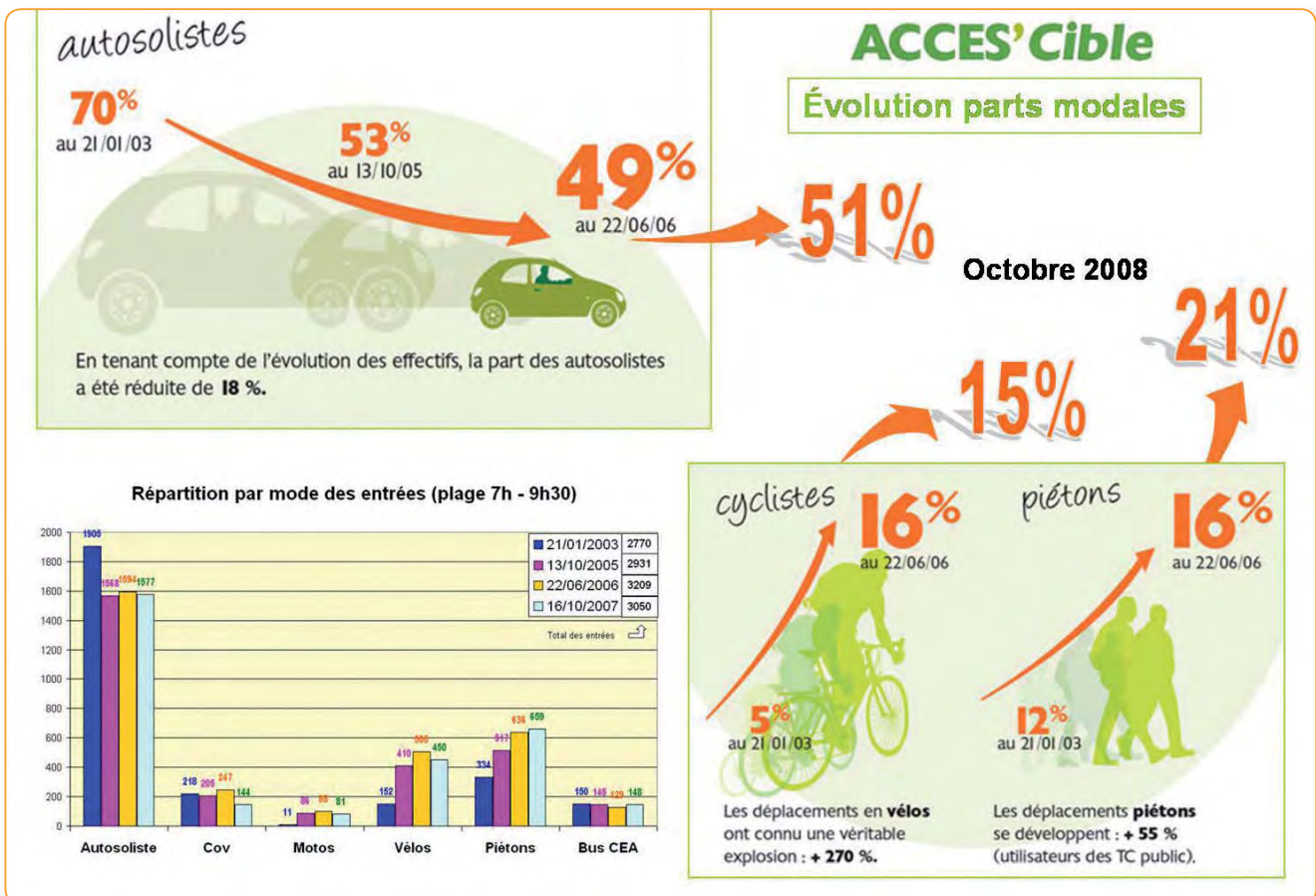
- une stratégie d'entreprise avec une vision à long terme ;

- un projet avec une démarche cohérente en lien avec la R&D ;
- une volonté et un soutien permanent de la Direction ;
- une mobilisation de tous les acteurs pour un travail collectif ;
- une animation et une communication soutenues ;
- une valorisation de la démarche et des résultats.

D.3. Ecueils à éviter

- inscrire la démarche dans la durée (les premiers gains sont faciles) ;
- ne pas se contenter d'une animation initiale forte en fixant des points marquants d'animation réguliers ;
- ne pas se reposer sur ses « lauriers », engager un vrai processus d'amélioration continue (les parts modales gagnées ne le sont pas toujours

Une illustration de la dynamique de report modal (mesures aux entrées des sites)



■ Retours d'expériences

Le PDE du Commissariat à l'Energie Atomique (CEA) de Grenoble

définitivement et il faut rester à l'écoute des besoins).

- la mise en place d'une ligne de bus ne peut concerner que des pôles d'emplois de plusieurs milliers de salariés et nécessite une implication forte des acteurs locaux (autorité organisatrice de transport, opérateurs de transport).

E. Perspectives : le projet GIANT

Dans la continuité de la réussite du pôle Minatec, le CEA Grenoble est le promoteur d'un nouveau projet : le **GIANT** (Grenoble Institute of Nanotechnologies), s'inscrivant également dans le campus «Grenoble Université de l'Innovation» avec le soutien de l'ensemble des organismes et des collectivités territoriales.

Le projet GIANT couvre l'ensemble du Polygone scientifique et conduit également à la création d'un nouveau quartier. Le projet de réaménagement urbain assurera une continuité et un vrai maillage avec la ville en privilégiant une intégration urbanistique de qualité et une approche environnementale exemplaire.

Ce pôle sera à terme totalement piétonnier (120 Ha), avec un objectif de part modale autosoliste de 20%. L'extension du tramway B aux portes du site pour 2011 favorisera la dynamique de report modal.

Ce pôle sera aussi un **site expérimental international de référence pour la démonstration de véhicules électriques et à pile à combustible** et utilisera des énergies

renouvelables (solaire photovoltaïque, hydraulique, etc.).

De nouvelles mesures sont en réflexion : outil de covoiturage Polygone avec accompagnement, déploiement de VAE, autopartage et incitation à l'utilisation de véhicules électriques de tous types.

F. Pour en savoir plus

Commissariat à l'Energie Atomique (CEA)

Gérard Gibon, Responsable PDE « Acces Cible » et mobilité durable

gerard.gibon@cea.fr

ADEME Rhône-Alpes

ademe.rhone-alpes@ademe.fr

Voir aussi l'Observatoire des PDE dans l'agglomération grenobloise en 2009

www.grenoble.cci.fr

Les universités et écoles

Les grands instruments internationaux

Les organismes nationaux de recherche

- Un partenariat renforcé
- Une intégration urbaine élargie
- Une surface construite x3
- De nouvelles infrastructures: Tram, modes doux, voiries
- Un site de 120 Ha piétonnier
- Une part modale autosoliste: 20%
- Une démonstration de transports innovants propres

Logos: GRENOBLE ECOLE DE MANAGEMENT, ESRF, NEUTRONS FOR SCIENCE, EMBL, Grenoble IMP, UNIVERSITE JOSEPH FOURIER, GIANT LPS, Grenoble Institute of Nanotechnology, CEA, CNRS, Rhône-Alpes, isère Conseil Général, GRENOBLE-ALPES LEZARDIÈRE, VILLE DE GRENOBLE, SMTC.



■ Retours d'expériences

Le plan de mobilité de la zone aéroportuaire de Genève

Le plan de mobilité de la zone aéroportuaire de Genève

A. Lancement de la démarche

A.1 Contexte : le site aéroportuaire

L'aéroport international de Genève (AIG) est **situé à proximité immédiate de la ville de Genève, à 5 kilomètres du centre-ville**, sur les territoires communaux du Grand-Saconnex et de Meyrin (appartenant au canton de Genève, soit 453 200 habitants pour une superficie de 282 km² pour une densité de 1 600 hab. /km²).



Aéroport International de Genève

La ville de Genève compte 188 100 habitants, pour une superficie de 16 km² soit une densité de 11 850 hab. /km².

L'aéroport est situé dans une zone géographique à forte concentration d'affaires (centres d'exposition, hôtels, etc.).

Le réseau autoroutier est distant de seulement 300 mètres de l'aérogare, ce qui permet de joindre aisément les réseaux autoroutiers suisse et français.

Plus de 170 liaisons ferroviaires quotidiennes desservent l'aéroport. Il faut 6 minutes pour se rendre au centre de Genève par le train et 5 lignes de bus desservent l'aéroport.

Les 700 personnes qui sont directement employées par AIG s'ajoutent aux 8 000 employées travaillant sur le site pour la centaine d'entreprises présentes, dont 45 compagnies aériennes. De plus, le trafic de passagers continue de croître chaque année. En 2008, l'aéroport a accueilli 11,5 millions de passagers. Pour faire face à la croissance du trafic, des travaux d'adaptation des infrastructures et d'extension sont donc prévus sur plusieurs années, certains ayant déjà démarré.

Plus de 85 entreprises présentes sur le site de l'aéroport participent au plan de mobilité initié par le gestionnaire du site (AIG) ; compagnies aériennes, commerces et entreprises de services. L'ensemble de ces entreprises adhérentes représente plus de 80% des effectifs présents sur le site.

A.2 Leadership et partenaires

Le gestionnaire de la zone aéroportuaire **AIG est un établissement public autonome. Il a initié la démarche en 2002 et demeure le pilote du plan.** Dès lors, toutes les entreprises présentes sur le site qui occupent les locaux de l'aéroport et utilisent les parkings ont été invitées à participer au plan de mobilité.

Les sociétés ont signé une convention avec l'aéroport, dans laquelle elles ont précisé le nom du correspondant interne à l'entreprise, qui devient le point de contact de l'AIG. Elles ont également livré des informations sur leur nombre d'employés, le nombre d'abonnements de parkings, les subventions pour les abonnements de transports publics, etc.



Deux coordinateurs du plan de mobilité (soit l'équivalent d'un temps plein) travaillent au service Environnement de la direction de l'AIG.

Le plan de mobilité des personnels de l'aéroport a été bâti en collaboration avec les autorités. Dans un deuxième temps, l'AIG a fait appel à un **bureau d'étude et de conseil, Mobilidée**, pour la mise en œuvre d'outils de SIG nécessaire au volet communication et à la conception de nouvelles mesures concernant le stationnement et l'attribution de primes.

Tous les exploitants de transports urbains et inter-urbains opérant sur le canton de Genève et alentours sont regroupés sous le label d'UNIRESO, une structure (également communauté tarifaire) qui rassemble :

- les TPG (Transports Publics Genevois) ;
- CFF (Réseau de Chemins de Fer suisse) ;
- les Mouettes Genevoises Navigation (compagnie affrétant des navettes sur le Lac Léman),
- les TPN (Transports Publics de la région Nyonnaise) ;

■ Retours d'expériences

Le plan de mobilité de la zone aéroportuaire de Genève

- TAC (Transports publics de l'Agglomération d'Annemasse) ;
- les TER Rhône-Alpes et l'autocariste SAT Frossard.

UNIRESO est le principal interlocuteur d'AIG pour les mesures concernant les transports collectifs. Les discussions se déroulent ensuite à plusieurs niveaux, pour améliorer l'offre, pour la communication, pour les mesures en faveur des passagers (billet gratuit), etc.

Il existe aussi un accord grand compte pour les abonnements UNIRESO qui permet aux entreprises de l'aéroport de bénéficier de tarifs privilégiés (déterminés selon la part modale notamment). **C'est l'AIG qui fait la distribution des abonnements négociés auprès des personnels.**

Des discussions ont également lieu avec les quelques autocaristes français qui opèrent des liaisons vers des villes françaises plus éloignées.

B. Du diagnostic à la mise en œuvre du plan d'actions

B.1 La genèse du projet

Le diagnostic d'évaluation de la qualité de l'air présentant de mauvais résultats est à l'origine du projet de plan de mobilité : en 2000, un rapport d'impact environnemental est réalisé dans le cadre de la procédure de renouvellement de la concession aéroportuaire fédérale. Ce

rapport inclut un audit sur la mobilité des employés du site (entretiens physiques sur leurs déplacements domicile-travail). Le constat est le suivant :

- les autoroutes d'accès à l'aéroport ainsi que les parkings de ce dernier sont saturés de manière chronique ;
- les niveaux de pollution sonore et de pollution de l'air excèdent les niveaux autorisés par les autorités suisses. Or, la valeur limite de certains polluants ne doit pas être atteinte sous peine de restreindre le développement de l'aéroport : les autorités ne délivreraient pas d'autorisations pour des extensions de parking par exemple.

C'est dans ce contexte, et **faisant face à une constante augmentation du trafic aérien et des problèmes de saturation des voies routières d'accès et des parkings**, que le gestionnaire a commencé à s'interroger sur les moyens de limiter les nuisances des activités aéroportuaires.

L'objectif fixé par AIG était que « 45% des employés et usagers de l'aéroport utilisent des modes de transports durables (collectifs ou non polluants) à l'horizon 2020 ». Le plan de mobilité des personnels de l'aéroport a été bâti en collaboration avec les autorités pour atteindre ces objectifs. Il est opérant depuis 2002.

B.2 Des problèmes d'accès ayant encouragé l'usage de la voiture

En 2008, 58% des employés vivent dans le canton de Genève, 26% dans d'autres cantons suisses et 16% vivent en France. Si les résidents en Suisse ont un bon niveau de desserte en transports public, que ce soit par les transports urbains ou ferroviaires, l'effet de frontière est problématique du point de vue de la coordination des réseaux.

L'autre problème d'accès au site est relatif aux horaires de travail puisque d'une part, 86% des employés ont des horaires irréguliers, et d'autre part, un quart du personnel se rend sur le site entre 4 et 6 heures du matin.

B.3 Des mesures incitatives et restrictives

Dès avril 2002, les premières actions du plan de mobilité sont mises en place. Elles concernent **les transports publics**. Les employés de certaines entreprises peuvent recourir aux lignes de tramways, bus et navettes des TPG (Transports Publics Genevois) pour leurs déplacements internes au site de l'aéroport. Pour inciter à l'usage des transports publics, les entreprises adhérentes au plan ont décidé de rendre les transports publics en accès gratuit à l'intérieur du site pour leurs employés. Cette mesure implique que les entreprises du site financent l'exploitation des lignes de transports publics circulant dans leur enceinte. Comme toutes les entreprises adhérentes au plan n'ont pas l'utilité de ces services de transport internes (selon leurs besoins et l'implantation géographique de leurs locaux), cette mesure du plan est restée optionnelle.

Depuis 2004, **l'abonnement annuel des personnels aux transports publics est subventionné**, et les coûts des places de stationnement dans les parkings appartenant à l'AIG subissent des augmentations progressives et annoncées, pour contraindre

les salariés à modifier leurs habitudes de déplacements. Parallèlement, de nouvelles offres continuent d'être développées. En mai 2004, un **réseau de navettes gratuites à horaires spéciaux** « Navettes Personnel Aéroport » (NPA) est mis en place pour répondre aux besoins de déplacements domicile-travail des employés de l'aéroport tôt le matin et tard le soir. Il continue d'être amélioré et densifié depuis sa création.

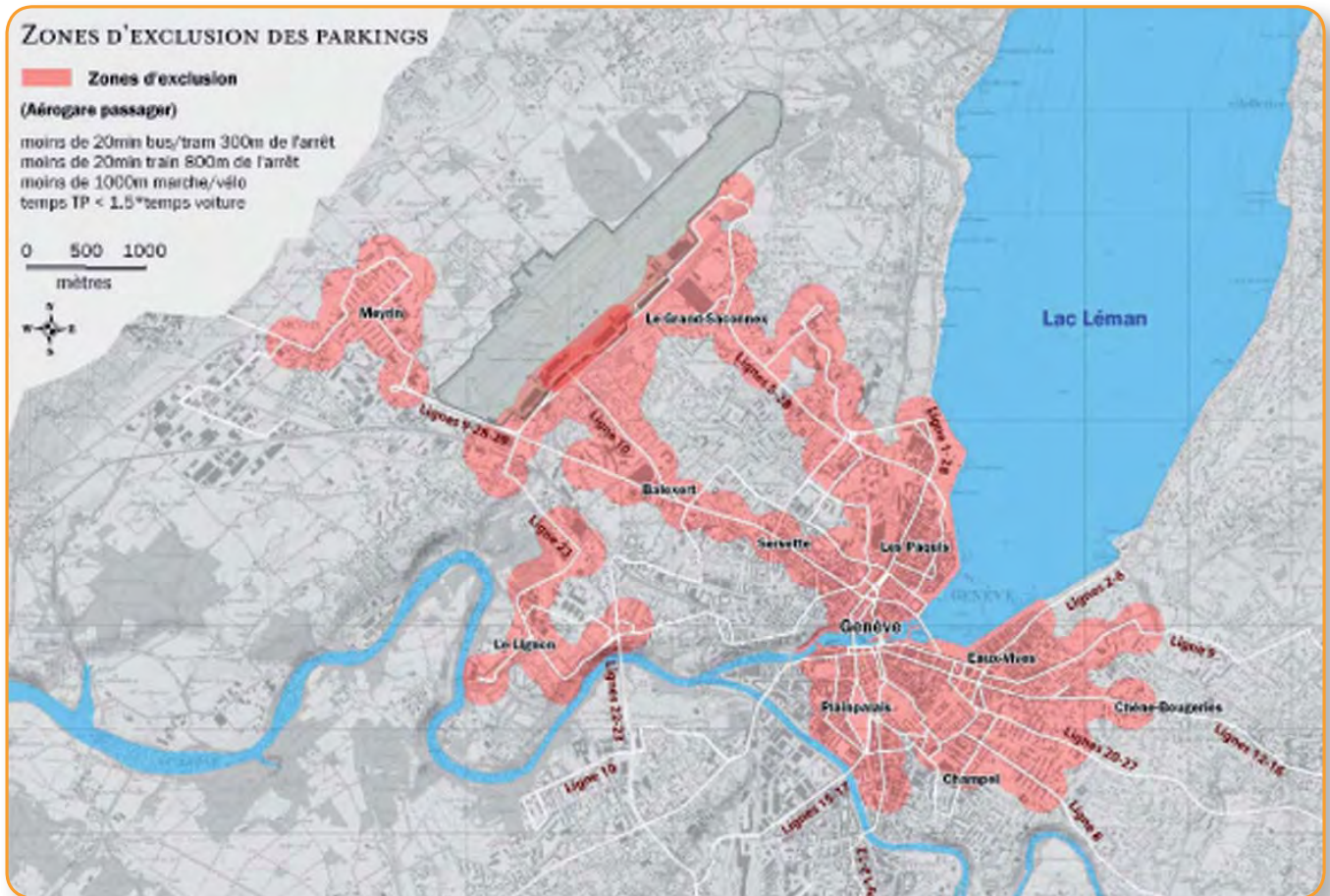
Le réseau de NPA comprend aujourd'hui **3 lignes permanentes, complétées par 9 zones de service « à la demande »**, qui fonctionnent toutes dans des zones bien desservies par les transports publics, de manière à ce que le trajet de retour soit possible aux horaires décalés. Les zones à la demande sont desservies par des taxis collectifs, dont la réservation peut se faire par téléphone ou par un site Internet spécifique, grâce à une centrale de réservation et en collaboration avec la principale centrale de taxis de Genève. **L'utilisation des taxis collectifs** est gratuite pour les employés du site aux heures où les transports publics ne fonctionnent pas.

En 2005, une importante campagne de communication a été menée auprès des employés du site. En 2007, **une prime d'éco-mobilité a été créée pour les employés utilisant le vélo ou la marche** comme mode de déplacement domicile-travail. Dans le même temps, le plan de mobilité mettait en œuvre une **nouvelle réglementation relative à l'usage des parkings** avec des restrictions d'accès en fonction du lieu d'habitation des employés (voir la carte ci-dessous sur les zones d'exclusion des parkings), de leurs horaires de travail et de l'offre de transports en commun. Ces changements s'accompagnent d'une nouvelle **campagne de communication**. Une enquête téléphonique a eu lieu en 2007 auprès d'un échantillon représentatif d'employés (d'après leurs horaires et leurs lieux de résidence) de différentes entreprises du site.

Retours d'expériences

Le plan de mobilité de la zone aéroportuaire de Genève

Source : Mobilité, droits réservés



B.4 Résultats

Entre 2000 et 2007, le taux d'autosolistes est passé de 69% à 60% tandis que les autres modes ont augmenté leur part (notamment la marche et le vélo).

Un quart du personnel habite à moins de 5 km du site à vol d'oiseau, ce qui a permis d'envisager des actions sur d'autres modes que la voiture ou les transports publics au moment de la conception du plan.

Le nombre de bénéficiaires de la prime d'éco-mobilité a doublé en un an (2007-2008).

Au total, 36% des employés vivent dans une zone que l'AIG qualifie actuellement comme « bien desservie par les transports publics ».

86 entreprises représentant plus de 7 500 employés ont souscrit au programme de subvention des titres de transport par l'AIG. Parmi ces entreprises, on compte au total 916 employés subventionnés (13%). Pour l'AIG uniquement, on compte 144 employés subventionnés, soit 21% des employés de l'entreprise. Ce chiffre est en constante progression depuis la mise en place de la subvention.

En 2008, le système des navettes a été utilisé près de 25 000 fois, soit une moyenne de 68 passagers par jour. On note une **augmentation de l'utilisation de ces navettes de 50% depuis 2007, et de 150% depuis 2006, ce qui diminue le coût d'exploitation par utilisateur.**

Les sources de financement du plan d'actions

- 500 000 francs suisse (CHF), soit environ 300 000 € à un million consacré au plan chaque année depuis sa création ;
- et environ CHF 900 000, soit 600 000€ pour l'année 2008.

Les nouvelles mesures du plan de mobilité des personnels sont financées par l'augmentation du prix du stationnement supportée par les employés.

C. Enseignements

- la communication est rendue plus difficile en raison du grand nombre d'entreprises présentes sur le site ;
- le point le plus difficile auprès des employés est la question du stationnement, que ce soit en termes tarifaires (depuis 2004) ou de restriction d'accès (depuis 2007). **L'augmentation du coût du stationnement** rend la voiture moins compétitive par rapport aux modes collectifs et oblige les employés à revoir leurs habitudes de mobilité. Cette augmentation doit cependant être annoncée longtemps à l'avance et être très progressive pour faire adhérer les personnels au plan et ménager les réticences au changement d'habitudes ;
- cependant, même si l'augmentation des coûts de stationnement rencontre une forte opposition, ce facteur n'est pas décisif pour le choix du mode de transport, **ce sont les mesures restrictives**

(règles d'attribution en fonction du lieu de résidence et des horaires) **qui sont les plus efficaces ;**

- lors de travaux, la fermeture de parkings proches et le déplacement de personnes sur des parkings plus éloignés (à 10/15 minutes à pied) a eu des conséquences importantes en termes de report modal vers les transports publics pour des personnes résidant en ville ;
- le vélo commence à être perçu comme un mode alternatif à la voiture pour ceux qui résident à proximité ;
- la coordination des opérateurs de transport par UNIRESO a facilité les améliorations et les adaptations des dessertes ;
- la mise en place de navettes adaptées aux horaires nocturnes se fait progressivement en fonction de la demande, en commençant par le recours aux taxis collectifs ;
- les contraintes légales d'extension du site sous réserve d'un bon niveau de la qualité de l'air aident le pilote du plan à sensibiliser les employés sur leur mode de déplacement domicile-travail, ainsi que le manque chronique de places de stationnement dans la zone aéroportuaire.

D. Perspectives

De l'évolution de l'offre en transports publics

Fin 2009, l'offre de transports publics sera modifiée de manière importante dans la zone suite à l'arrivée du tram à Meyrin. En particulier, une ligne directe reliera la France (communes de Ferney Voltaire d'un côté, et de St Geny Pouilly de l'autre) à l'aéroport. Il est également prévu que les horaires de la première arrivée à l'aéroport soient revus, et que tous les bus arrivent désormais avant

Retours d'expériences

Le plan de mobilité de la zone aéroportuaire de Genève

6 heures (sous réserve de confirmation par les Transports publics de Genève).

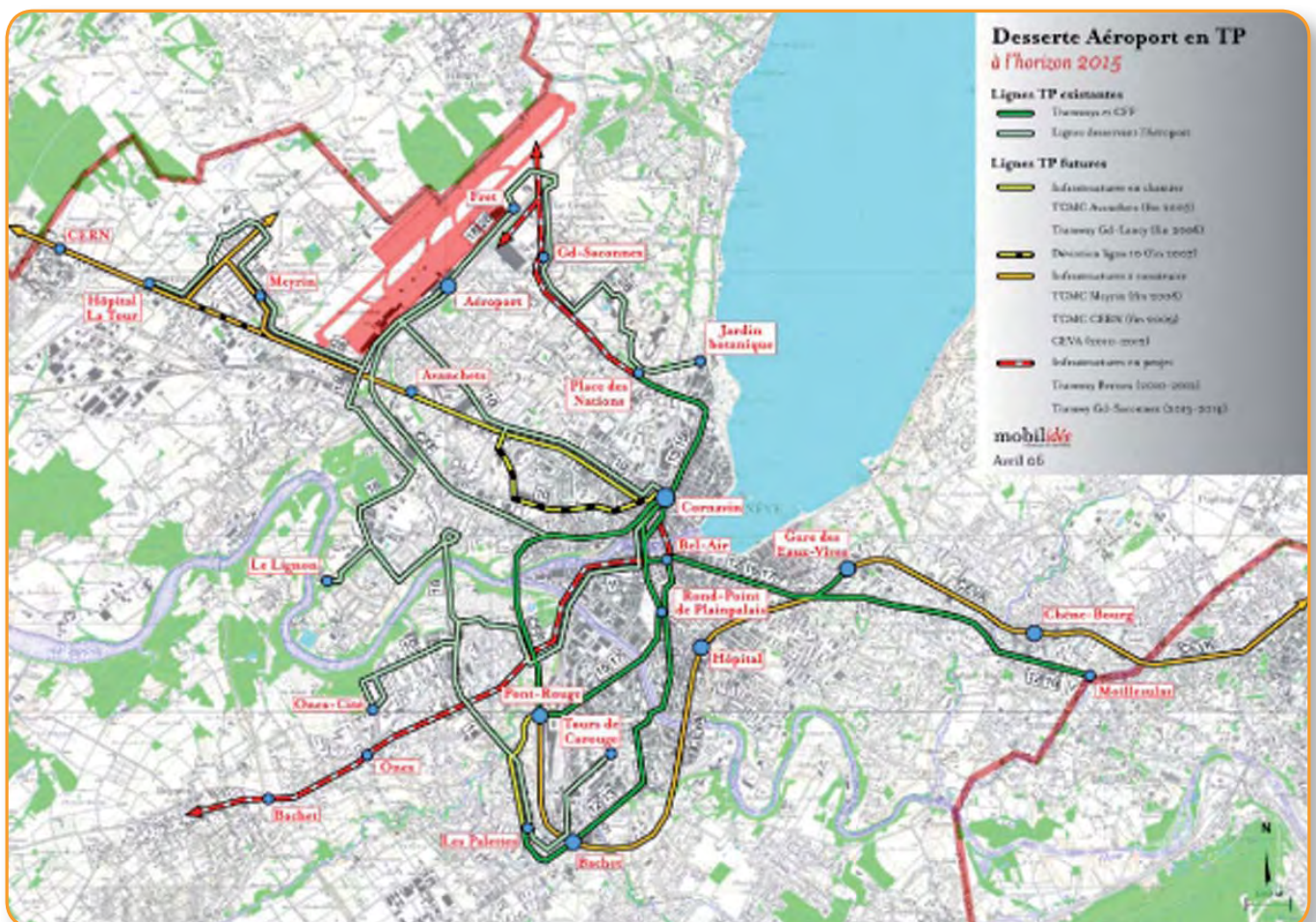
Parmi les autres actions prévues :

- le renforcement du système de navettes, avec fin 2009, deux nouvelles navettes ;
- le lancement d'un site de mise en relation pour le covoiturage ;
- l'un des parkings pour deux-roues (vélos/scooters/motos) sera équipé de deux bornes de recharge pour les véhicules électriques ;

- la mutualisation envisagée de véhicules légers de différentes compagnies, roulant sur le tarmac.

Et en termes de communication et de présentation de données :

- le site Internet sera remis à jour d'ici le début de l'année 2010, et une nouvelle campagne de communication sera menée ;
- des enquêtes de suivi seront réalisées à intervalle de 2-3 ans.



E. Pour en savoir plus

Philippe Quaglia
Coordinateur du Plan de Mobilité
Service Environnement de la direction de
l'AIG
philippe.quaglia@gva.ch

Mobilidée, bureau d'étude et de conseil
www.mobilidee.ch

Site de l'aéroport de Genève :
[http://www.gva.ch/fr/desktopdefault.aspx/
tabid-6/](http://www.gva.ch/fr/desktopdefault.aspx/tabid-6/)

Site dédié au plan de mobilité :
<http://www.mobilite-aeroport.ch/>

Ce plan a été récompensé par plusieurs prix nationaux et par le prix européen ECOMM 2009.

Les renseignements pour la réalisation de cette fiche ont été recueillis par l'IAU Ile-de-France dans le cadre de travaux pour la Région Ile-de-France. Ces travaux enrichissent le travail de promotion des PDE en Ile-de-France mené par l'équipe Pro' mobilité¹ ([site www.promobilite-idf.fr](http://www.promobilite-idf.fr) en construction).



Contacts à l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de l'Île-de-France :
Département Mobilité et Transport
Frédérique Marie Prédali frederique.predali@iau-idf.fr
Dominique Riou dominique.riou@iau-idf.fr

.....
1 PRO'MOBILITE est une démarche partenariale à l'échelle de la région Île-de-France visant à créer les conditions favorables au développement des Plans de Déplacements Entreprises (PDE). Elle regroupe les acteurs, publics et privés, œuvrant dans le domaine des déplacements, de l'environnement, du développement économique, ou encore de l'aménagement du territoire : la Région Île-de-France, le STIF (Syndicat des Transports d'Île-de-France), l'IAU-IdF, l'ARENE (Agence Régionale de l'Environnement et des Nouvelles Énergies), l'ADEME, la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie, des chambres de commerce et d'industrie franciliennes et le CERTU.

■ Retours d'expériences

Le plan de mobilité d'un complexe hospitalier de Dublin (Irlande)

Le plan de mobilité d'un complexe hospitalier de Dublin (Irlande)

A. Le contexte

A.1. Le complexe public hospitalier

Le Mater Misericordiae University Hospital (MMUH) et le Children's University Hospital (CUH) sont deux hôpitaux publics qui se situent sur des parcelles mitoyennes, à proximité immédiate du centre ville de Dublin² dans un quartier en régénération urbaine.

L'hôpital MMUH emploie 3 000 personnes, et offre 570 lits. Il reçoit 830 visiteurs par jour en moyenne. L'autre hôpital spécialisé pour les enfants (CUH) est de moindre envergure avec 1 000 employés et 150 lits. Au total, ce sont 4 000 personnes qui sont employées par les hôpitaux publics.



Cartographie établie par Vipre³ pour des brochures d'information

Le complexe hospitalier est en pleine croissance. Dans le cadre du plan national de développement, cofinancé par le gouvernement irlandais et l'Union Européenne,



La problématique des déplacements liés à ces hôpitaux est classique : un fort usage de la voiture pour les visiteurs comme pour les employés en raison des horaires décalés. Les aires de stationnement dans l'enceinte du complexe sont saturées.

.....
² La capitale irlandaise compte 506 200 habitants en 2006 pour une superficie de 117 km², soit une densité de 4 300 habitants/km².

le MMUH est étendu et modernisé (travaux entre 2006 et prévus en 2012).

Une société d'aménagement a été créée pour mener à bien le projet de restructuration : the Mater Campus Hospital Development (MCHD Ltd).

.....
³ <http://www.vipre.com>



Ce plan national de développement prévoit également des améliorations des infrastructures de transport, notamment une ligne de métro qui desservira le site tout en contribuant à la rénovation urbaine du quartier, l'extension de lignes ferroviaires, de tramways et de corridors de bus ainsi que de nouveaux parcs-relais.

Par ailleurs, toute l'agglomération souffre de congestion aux heures de pointe. Pour faire face à la croissance du trafic, l'autorité régulatrice *Dublin Transportation Office*, compétente sur la voirie, le ferroviaire, les bus, les vélos et la marche, mène une politique qui favorise l'usage des modes actifs et des transports publics. Des travaux d'extension sont prévus sur les réseaux en site propre.

Les autorités locales de Dublin se sont mises d'accord sur la politique vélo du *Dublin Transportation Office* (DTO). Cette politique concerne les personnes se rendant à leur travail ou lieu d'études, et fait référence à l'**objectif 2016 de la stratégie du DTO de réduire de 30% la part des trajets courts (moins de 6km) effectués en voiture**. L'objectif du projet européen ASTUTE d'augmenter les parts de la marche et du vélo de 10% au sein des villes partenaires de ce projet (dont Dublin fait partie), vient en soutien de la politique du DTO.

Enfin la ville de Dublin établit tous les 6 ans un plan d'aménagement: « the Dublin City Development Plan », celui en cours s'étend sur la période 2005-2011. Ce plan contient plusieurs politiques qui promeuvent la mobilité durable et dont les objectifs sont entre autres d'intégrer l'aménagement du territoire et les transports, de promouvoir le report modal, d'améliorer la qualité du réseau de bus et des échangeurs des voies ferrées, d'encourager la pratique du vélo et de la marche à pied, et de développer les « Plans de Management de la Mobilité ».

A.2 Leadership et partenaires

Dans le cadre de sa politique transport-aménagement, le **Conseil municipal de Dublin** a exigé des deux hôpitaux, Mater Misericordiae University Hospital (MMUH) et Children's University Hospital (CUH) la réalisation d'un plan de mobilité.

Les deux hôpitaux ont, dès 2004, missionné une **agence intitulée VIPRE Ltd Ireland** afin de mettre en place et d'animer leur plan de mobilité.

VIPRE est une agence de conseil spécialisée depuis plus de 60 ans sur les problématiques de transport de personnes et de management de la mobilité pour le compte de structures publiques (collectivités) ou privées telles que des entreprises, des hôpitaux ou des centres commerciaux.

Suite aux premières étapes de diagnostic, la nécessité apparaît dès 2005 de mettre en place **une agence locale de mobilité dédiée au site hospitalier et intitulée « Travelways Centre »**.

La gestion de Travelways Centre est depuis son origine confiée à VIPRE sous l'autorité de trois structures : les deux hôpitaux MMUH et CUH ainsi que la société d'aménagement créée dans le cadre du projet de restructuration commun à ces deux hôpitaux : **the Mater Campus Hospital Development (MCHD Ltd)**.

■ Retours d'expériences

Le plan de mobilité d'un complexe hospitalier de Dublin (Irlande)

Le directeur de TRAVELWAYS CENTRE, consultant de VIPRE, rend compte de l'activité de l'agence de mobilité à un **comité de partenaires** (18 personnes) **composé de personnels administratifs et techniques des deux hôpitaux ainsi que du MCHD Ltd.**

Le plan de mobilité est dans la droite ligne de la politique d'aménagement de la Ville (depuis 1999) et de la stratégie du DTO « A Platform for Change 2000-2016 » qui encourage l'usage des modes actifs tout en développant le réseau de transport public. **De fortes restrictions pèsent sur la création de nouvelles places de stationnement à l'intérieur de la Ville.**

B. La genèse du projet

La création d'un nouvel hôpital est prévue sur le site MMUH depuis 1999. En 2006, ce programme de développement a été modifié pour intégrer également un centre national de pédiatrie (à partir de la délocalisation de plusieurs hôpitaux pour enfants). L'emplacement prévu pour ce nouvel hôpital est le site du parking à l'usage du personnel, des patients et des visiteurs, qui comporte 600 places de stationnement. Ce parking a été fermé en 2007, ne laissant que 250 places utilisables. **Un parking à places limitées** est disponible pendant le réaménagement du site. La priorité est donnée aux membres du personnel qui sont de garde et à ceux qui pratiquent le covoiturage.

Entre la suppression de places de stationnement et la construction du nouvel hôpital, les problèmes de congestion de la zone s'amplifient. Les difficultés d'accès des patients et des visiteurs ont nécessité la mise

en œuvre d'une stratégie d'information publique. Étant donnée la situation, **le Conseil municipal de Dublin a exigé que le complexe hospitalier se charge d'élaborer un plan de mobilité spécifique.** Dans la perspective des travaux d'extension de l'hôpital qui limitera le nombre de places de stationnement, le plan doit amener la réduction du nombre de voitures en autosolisme accédant au site du MMUH-CUH afin de résoudre les problèmes de stationnement et de congestion.

La communication du plan est basée sur le chiffre suivant: **90% des déplacements en voiture se font sans passager dans l'agglomération dublinoise.** En 10 ans, le nombre de personnes se rendant au travail entre 8 heures et 9 heures s'est accru de 40%. Sur les 460 000 personnes qui se déplacent chaque jour pour aller travailler, deux-tiers utilisent la voiture.

C. Des actions et une communication importante

The Travelways Centre est une agence de conseil en mobilité qui a été mise en place en 2005 afin de sensibiliser ceux qui se rendent au MMUH ou au CUH sur le problème de l'autosolisme, et de fournir des informations pratiques à tous. Un point d'accueil se trouve sur chaque hôpital, et un site Internet est à disposition de tous. Ce site fournit des informations sur tous les modes de transports possibles pour se rendre sur le site du MMUH et du CUH tant pour les employés que les patients et les visiteurs. Le site Travelways est géré par le prestataire Vipre.

L'agence Travelways Services prend en charge la négociation de tarifs attractifs

auprès des transporteurs pour les personnels hospitaliers, la gestion des abonnements et délivre des prestations de conseil individualisé. L'agence gère également les possibilités de partage de véhicules (privés ou taxis collectifs), coordonne les groupes de voyageurs à pied ou en deux-roues, cherche des sites de parcs-relais et sert de représentant de la mobilité des employés auprès de la Ville, de l'autorité des transports et des opérateurs.

Hospital Journey Share

Il s'agit d'une plateforme internet hébergeant un système de déplacements partagés (piéton, vélo, voiture et taxi collectif) mis en place par Vipre en 2008 pour les hôpitaux irlandais : www.hospitaljourneyshare.com. Tout hôpital peut s'y inscrire gratuitement, même si seulement le MMUH et le CUH en font pour l'instant partie. Ce service est à disposition des employés tout comme des visiteurs des hôpitaux. C'est Vipre Ltd qui a conçu cette plate-forme Internet.

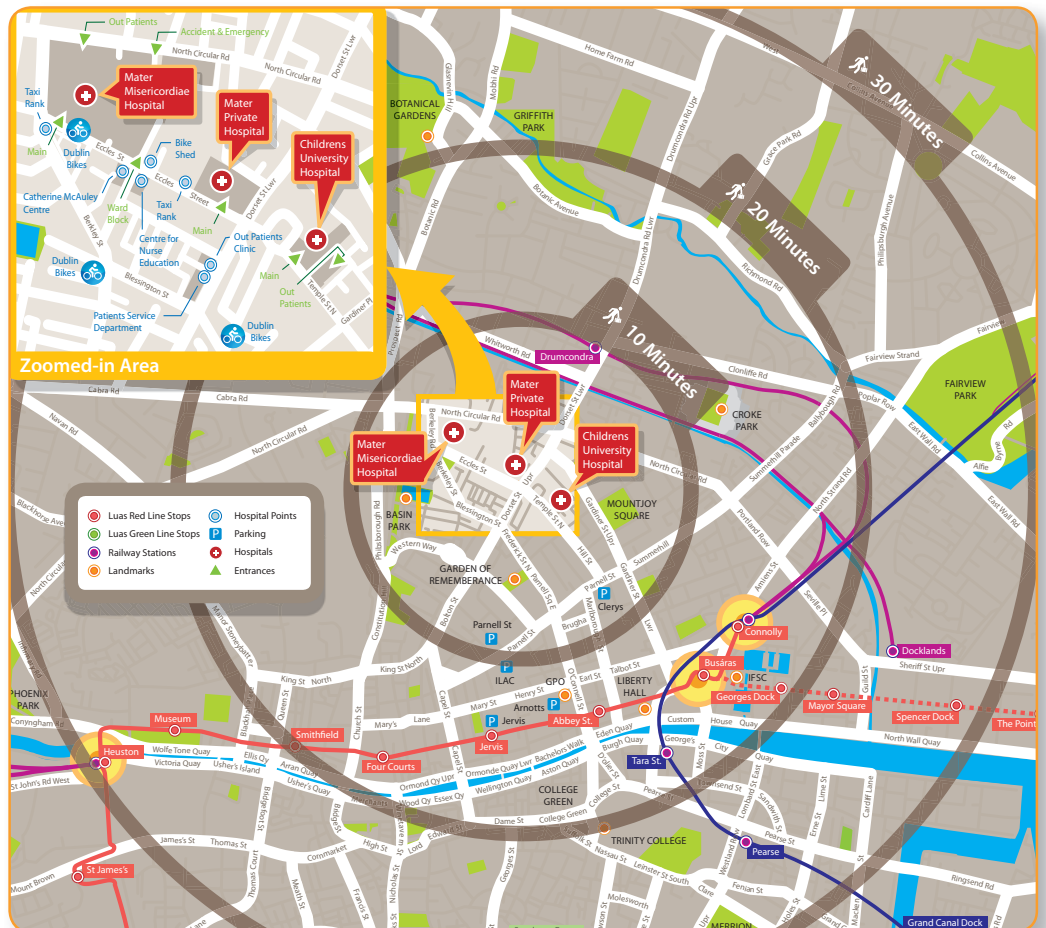
Tenant compte des craintes des employés à marcher dans les zones qui paraissent peu sûres dans les environs de l'hôpital, et plus particulièrement le soir, dans les parkings et aux carrefours, ce système inclut le plan « Walkshare » qui a pour but de constituer des groupes de piétons pour une pratique de la marche plus rassurante.

Travelways met à disposition une carte du site de l'hôpital avec les différents accès, et



le temps de trajet en fonction du mode de transport emprunté (cf. carte ci-après) ainsi que des fiches concernant la pratique du vélo et de la marche à pied. Ces fiches détaillent pour plusieurs exemples de destinations possibles depuis l'hôpital, la distance en kilomètres, le temps estimé du trajet et le nombre de calories brûlées.

Concernant les transports publics, Travelways a mis en place la mesure «**Taxsaver ticket**» permettant aux employés d'acheter leurs abonnements mensuels ou annuels de transport sur le Grand Dublin auprès de leur employeur en étant directement prélevés sur leur salaire et en évitant ainsi de payer la taxe PRSI (Pay Related Social Insurance). Ce dispositif permet aux salariés d'économiser près de 50% de leur abonnement annuel à l'ensemble des transports en commun du Grand Dublin (soit



Source : Travelways

Retours d'expériences

Le plan de mobilité d'un complexe hospitalier de Dublin (Irlande)

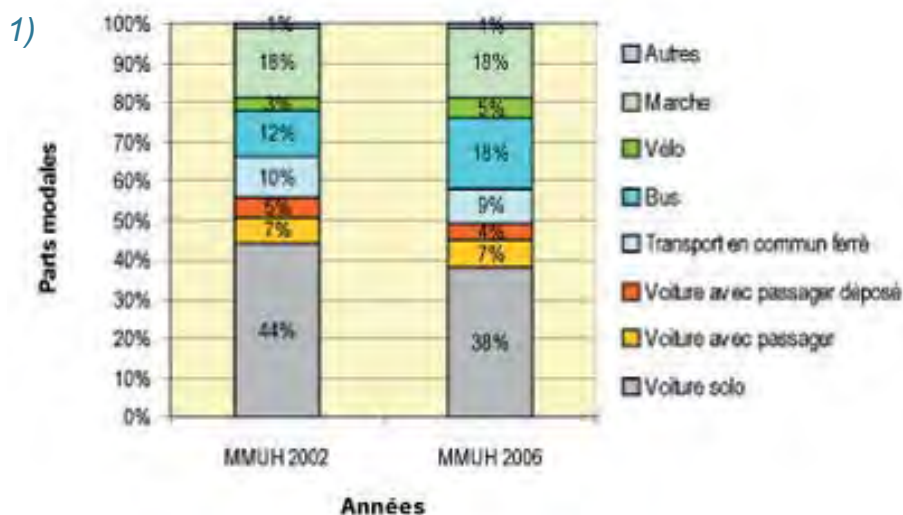
486€ par an pour l'achat de l'abonnement annuel à 1035€). Travelways a également élaboré un certain nombre de plans pour informer les personnels sur l'offre de transports publics, les arrêts et les lignes de bus à proximité des hôpitaux.

D. Résultats

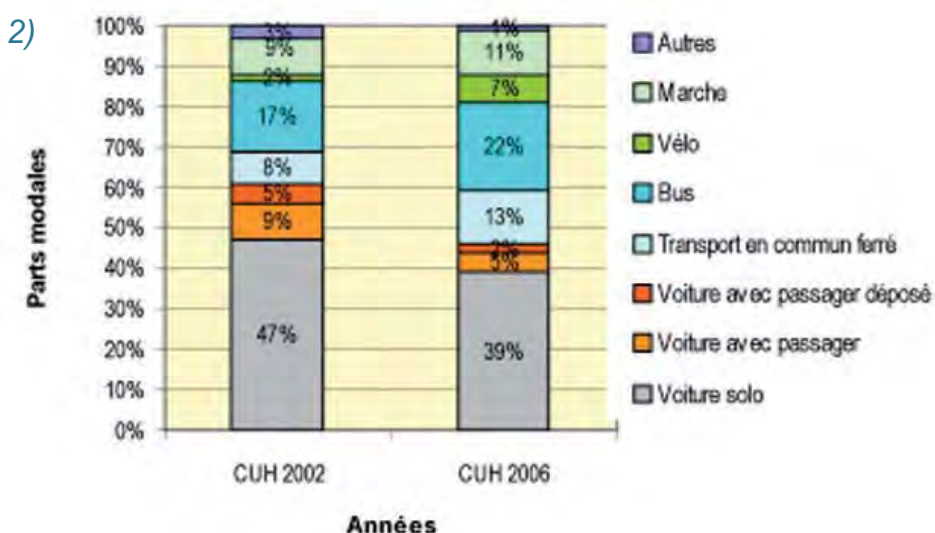
Entre 2002 et 2006, la part des automobilistes a chuté de 6 et 8 points respectivement pour le MMUH et le CUH, notamment au profit des transports en

commun et du vélo. L'objectif établi en 2004 pour 2007 qui fixait la réduction de la part modale de la voiture (mode passager inclus) à 49%, pour l'ensemble du MMUH et du CUH, a été atteint dès 2006.

La mise en œuvre du plan a permis d'atteindre **une réduction de 16% des voitures accédant au site**, et de réduire les embouteillages et les frais généraux de stationnement. Cette réduction permet de répondre aux exigences du Conseil municipal de Dublin et de créer une image positive de responsabilité civile.



1) Évolution des parts modales des déplacements domicile-travail des employés au MMUH



2) Évolution des parts modales des déplacements domicile-travail des employés au CUH

Source : Graphiques IAU construits à partir de COMHAR SDC National experience, Workplace Travel Plan in Dublin, Vipre, 2007

E. Pour en savoir plus

Barry McKenna
Directeur du centre d'information
« Travelways » (Vipre)
travelways@mater.ie

Site des hôpitaux : <http://www.mater.ie> et
<http://www.cuh.ie/>

Site du Mater Campus Hospital
Development (MCHD Ltd) :
<http://www.mchd.ie/>

Site dédié au plan de mobilité :
<http://www.travelways.ie/>

Site de déplacements partagés :
<http://www.hospitaljourneys.com>

Site de l'autorité organisatrice des transports : <http://www.dto.ie/>

Site d'information sur les modes actifs :
<http://www.onesmallstep.ie>

Ce plan de mobilité a remporté « **the Irish Times Living Dublin Award** » en 2007 pour sa contribution à l'amélioration de la qualité de vie dans la ville de Dublin. Il a remporté l'ensemble de la compétition, et également le premier prix dans la catégorie « Business in the Community » pour les initiatives de réduction du trafic de Travelways.

Ce plan a également été finaliste au concours « **National Customer Service Award** » en 2007 (prix récompensant les efforts portés sur un service client d'excellence, ainsi que ses effets sur les clients et l'ensemble de l'entreprise). Il a aussi remporté en 2007 le « **HSE Achievement Awards** », dans la catégorie « **Better Place to Work** », avec une mention spéciale.

Les renseignements pour la réalisation de cette fiche ont été recueillis par l'IAU Ile-de-France dans le cadre de travaux pour la Région Ile-de-France. Ces travaux enrichissent le travail de promotion des PDE en Ile-de-France mené par l'équipe Pro' mobilité (site www.promobilite-idf.fr en construction).

**PRO'
MOBILITÉ**
Améliorer les déplacements, optimiser l'activité



INSTITUT
D'AMÉNAGEMENT
ET D'URBANISME

ÎLE-DE-FRANCE

Contacts à l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de l'Ile-de-France :
Département Mobilité et Transport
Frédérique Marie Prédali frederique.predali@iau-idf.fr
Dominique Riou dominique.riou@iau-idf.fr

■ Retours d'expériences

Le PDIE de North Milton Road Employment Area (Cambridge, Royaume Uni)

Le PDIE de North Milton Road Employment Area (Cambridge, Royaume Uni)

A. Contexte

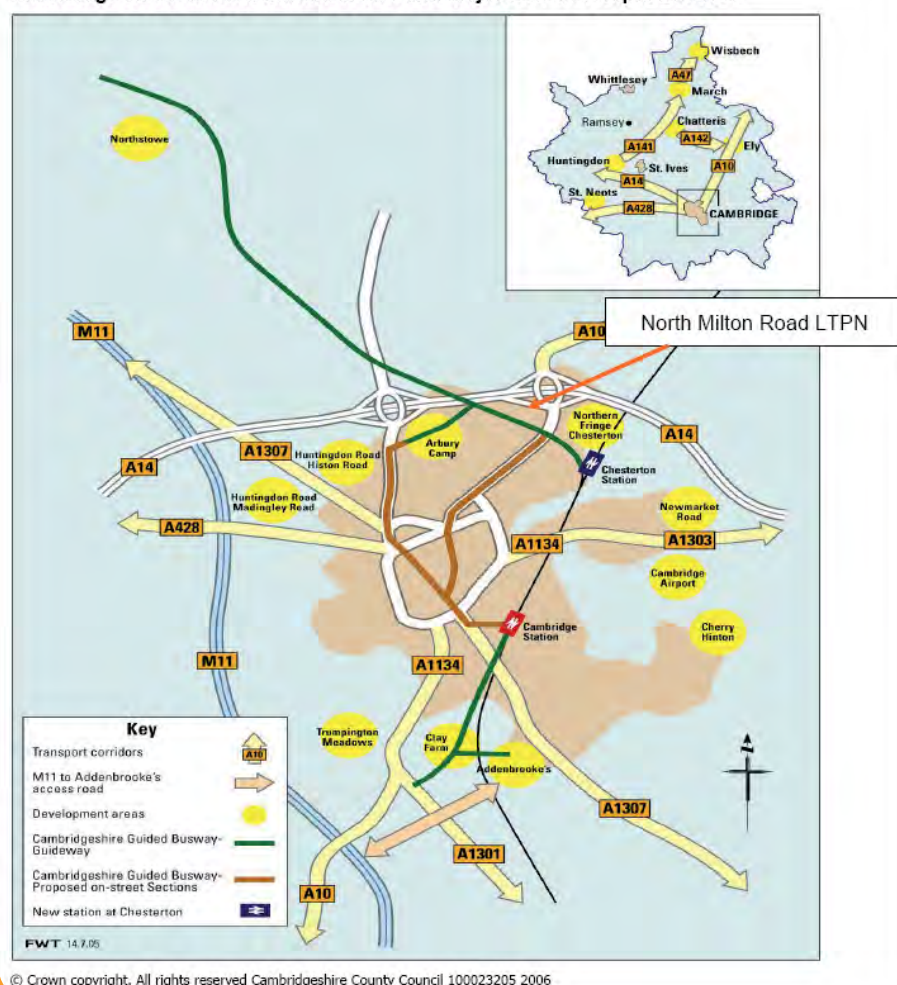
Le Cambridgeshire est l'un des comtés dont la croissance est la plus rapide du Royaume-uni. Cette dynamique positive du point de vue économique n'est pas sans poser de multiples problèmes de planification, de pollution et de congestion des axes routiers devenus sous dimensionnés. Pour

faire face à ces problématiques dues à la forte augmentation du nombre de résidents, le Cambridge County Council a lancé une vaste réflexion sur les déplacements baptisée **Local Travel Plan Networks (LTPN)**.

La North Milton Road Employment Area qui abrite de nombreux sites (entreprises, université, futur projet de zone résidentielle...) générateurs de déplacements et représente un nombre d'emplois croissant, se situe sur un nœud routier dont la fréquentation a véritablement explosé depuis 2002. Cette zone

mixte est reliée aux villes de Saint-Ives, Huntingdon et Peterborough au Nord, et Newmarket et le comté de Suffolk à l'Est, via l'A14, qui est un axe important pour le transport de marchandises depuis les ports de la côte Est (lien primordial avec le nord du Royaume-Uni, le Pays de Galles et les ports en République d'Irlande). De plus, des flux massifs Nord/Sud encombrant l'autoroute M11 reliant le site du LTPN avec les villes au sud de Cambridge, ainsi que l'Aéroport Stansted et Londres. Ainsi la **zone de North Milton Road apparaît stratégique** et de nombreuses entreprises souhaitent s'y implanter, ce qui entraîne une gestion de l'espace contingentée. A ce jour, le stationnement s'y fait encore

Cambridge Road and rail infrastructure and Major new development sites



Source : Cambridge County Council. Droits réservés ©



Source : Cambridge County Council.

Droits réservés ©

sans grande difficulté, mais les problèmes tendent à apparaître.

Les quatre réseaux de bus à proximité ont pendant longtemps ignoré le site de Milton Road. Cette situation n'a guère favorisé l'utilisation des transports publics et a fait la part belle au « tout automobile ».

Le périmètre du Local Travel Plan Network regroupe le Cambridge Science Park (90 entreprises, 5000 employés), le Cambridge Business Park (800 employés), le Regional College (700 employés et 4500 étudiants), le St John's Innovation Centre (4900 employés) et le Taylor Vinters Solicitors (200 employés).

Le site est occupé par de nombreuses **PME et start-ups** travaillant dans le secteur des bio-technologies et hautes-technologies, ainsi que des laboratoires pharmaceutiques, en plus de l'**activité universitaire**. Une grande entreprise de consultants en droit y est également installée et les studios de l'antenne locale de la BBC devraient bientôt s'y établir.

Enfin il est éventuellement possible d'y inclure le **futur Orchard Park, une zone**

d'habitat qui sera prochainement réalisée. Au total près de **7318 salariés et 4500 étudiants** concernés par le LTPN.

B. De la promotion des plans de mobilité à un fonctionnement en réseau de PDIE

Le contexte anglais est favorable à la mise

en œuvre de plans de mobilité. Le rapport Stern, ainsi que les préconisations de la mise en œuvre d'une stratégie pour le management de la mobilité à travers le programme « Making smarter choices » qui a mené en 2007 à la promulgation du Towards a Sustainable Transport System, dans la lignée du livre blanc national, en sont autant d'illustrations.

B.1. Un projet lent à émerger

Concernant Cambridge, la promotion des démarches de plan de mobilité est inscrite dans le Plan de déplacements de la ville (couvrant la période 2006/2011) avec des objectifs ambitieux. C'est dans ce contexte que depuis plus de dix ans, la méga zone de North Milton Road Employment Area bénéficie d'actions pour lutter contre son engorgement. Malgré une volonté affichée de coordination de l'ensemble des démarches (LTPN), celles-ci ont été réalisées jusqu'à présent de manière indépendante pour chacun des sites. Par exemple, le Cambridge Science Park (un des sites du North Milton Road Employment Area) a depuis 2006 son propre PDIE, alors que le projet de LTPN n'émerge qu'en 2009.

■ Retours d'expériences

Le PDIE de North Milton Road Employment Area (Cambridge, Royaume Uni)

B.2. Focus sur le Plan de mobilité de Cambridge Science Park (CSP Area Travel Plan): une initiative indépendante

Le Plan de mobilité déployé est le fruit du travail conjoint de Cambridgeshire County Council et de l'Highways Agency, avec mandat donné au consultant JMP Consulting. La zone d'activités regroupe quelques 70 entreprises soit 5000 employés, elle est managée par un gestionnaire indépendant. En mai 2006, une charte d'engagement a été signée en vue de promouvoir de manière unanime le développement du vélo, de la marche, des TC et du covoiturage dans les 3 ans à venir. Développer les alternatives est le maître mot.

Un programme d'actions a vu le jour pour 2006-2007 et a été reconduit à travers des mesures de sensibilisation des employés de la zone à la problématique des déplacements. Cette mobilisation est de plus en plus effective et la participation des employés aux dernières enquêtes le prouve. Alors qu'en 2005, seulement 3.3% des employés répondaient aux questionnaires, les taux de retour sont en 2008 de plus de 20%.



Source : Cambridge County Council. Droits réservés ©

Le programme d'actions

Il s'est bâti autour de :

- la constitution d'un groupe de travail entre les collectivités locales et les entreprises depuis avril 2008 pour promouvoir les modes alternatifs à l'autosolisme ;
- la diffusion d'informations sur la démarche et les actions, ainsi que sur l'accessibilité multi-modale du site via un site Internet : <http://www.travelplan-clusters.co.uk/cambridgesciencepark/>;
- l'argument selon lequel le PDIE permet de négocier avec les autorités organisatrices des transports sur différents points comme la localisation ou la réhabilitation des arrêts de bus ;
- l'organisation de réunions / petits déjeuners d'échanges et de présentation des différents acteurs et de leur programme ;
- la promotion et l'aide à l'usage du vélo (ateliers de réparation, formation à la conduite, etc.).

Résultats

Depuis 1999, grâce aux enquêtes de Marshall group, les pratiques de mobilité sur la zone du Cambridge Science Park ont pu être observées. Ainsi, on note **qu'entre 2000 et 2006 l'utilisation individuelle de la voiture particulière est passée de 72% à 53%, avec 15% d'utilisateurs du vélo et un usage des 2 roues motrices contingenté à 5%.**

B.3. Un effet boule de neige

Autre exemple, un laboratoire de recherche sur l'Arctique (BAS) certifié ISO 14001 et qui emploie 400 personnes a mis en place

Le Plan de déplacements inter-entreprises

un programme visant à favoriser la visio-conférence, l'utilisation d'un site Internet de covoiturage, des informations sur les transports en commun. Il a également été créé un groupe d'utilisateurs du vélo au sein de l'entreprise. Ce plan d'actions a été lancé en 2006. L'objectif est de diminuer d'ici 2012 de 7 à 9% les émissions de GES liées notamment aux déplacements des personnels du laboratoire.

Ainsi, depuis quelques années, le site de North Milton Road Employment Area connaît une forte mobilisation autour de la problématique des déplacements à travers ces différents plans de mobilité. **La deuxième étape a été celle de la coordination et de la mise en place d'un réel plan à l'échelle de l'ensemble de la zone (LTPN).**

B.4. Le rôle du conseil en mobilité : un vecteur d'inspiration, d'accompagnement et de coordination

La ville de Cambridge, le County Council et les South Cambridgeshire Councils soutiennent depuis ses débuts (1997) l'action de l'association **Transport for Work** (TfW). Les objectifs fixés dès le départ pour cette structure de conseil en mobilité ont été de :

- réduire le budget déplacements des ménages ;
- améliorer la qualité de vie des employés en diminuant les effets négatifs consécutifs aux problèmes de circulation routière ;
- réduire le poids financier de la congestion des routes du comté ;
- réduire l'impact environnemental dû aux besoins de déplacements du comté ;
- avoir une démarche exemplaire.

Travel for Work emploie à ce jour 3 conseillers en mobilité à temps plein pour le compte de son comité financeur composé de 11 organisations (les 4 collectivités locales impliquées sur le territoire, le niveau national décentralisé, l'université, l'hôpital, la caisse primaire de maladie, l'association de promotion de vélo locale, la chambre de commerce). En 1997, le travail était réalisé par une seule personne avec 15 correspondants dans les entreprises. Aujourd'hui, fort de leurs succès, les 3 personnes à temps plein font bénéficier 62 sites du comté (soit 52000 employés au total) de leurs compétences.

Les prestations de conseil en mobilité offertes aux membres dans le cadre de leurs démarches de Plan de mobilité vont de la sensibilisation, via l'organisation de challenges, à l'aide à la réalisation d'enquêtes, de formations à la conduite du vélo dispensées au sein des entreprises et l'organisation de rencontres régulières entre les différentes entreprises en démarche PDE/PDIE afin de partager les expériences.

Déplacements domicile-travail par mode

| Census categories | National Census 2001 | | | TfW Survey 2004 |
|-------------------|----------------------|-------------|-----------------|-----------------|
| | National | East Anglia | Cambridge-shire | TfW Survey |
| Car | 55.23% | 58.88% | 59.47% | 44.49% |
| Car passenger | 6.25% | 5.84% | 5.55% | 10.84% |
| Cycle | 2.76% | 3.88% | 9.05% | 22.25% |
| Walk | 10.01% | 9.06% | 8.10% | 6.49% |
| Bus | 7.40% | 3.99% | 3.36% | 6.69% |
| Train | 7.09% | 6.89% | 2.66% | 3.42% |
| Telework* | 9.19% | 9.44% | 10.06% | 3.12% |
| Motorbike/Scooter | 1.09% | 1.11% | 1.10% | 1.34% |
| | n/a | n/a | n/a | 0.94% |
| Taxi/minicab | 0.52% | 0.45% | 0.26% | n/a |
| Other | 0.47% | 0.46% | 0.40% | 0.44% |

*Telework: the census collects details of all working persons (including sole traders). Such persons are not picked up in the TfW survey, which collects details of 'employees'. This probably accounts for the large differential between the census and the TfW results in this category.

Source : Cambridge County Council. Droits réservés ©

■ Retours d'expériences

Le PDIE de North Milton Road Employment Area (Cambridge, Royaume Uni)

Saturday 3rd October 2009 to Friday 9th October 2009

We are interested in the **longest** part of each journey only (by distance travelled)

Please tick **one box** per day

| | | | | |
|----------------------------------|-----------|----------------------|--|--------------------------------|
| Saturday 3 rd Oct | Walk | Public Bus | Drive on your own | Worked at another workplace |
| | Cycle | Company Staff Bus | Car share (either as a driver or a passenger) | |
| | Motorbike | Train | Worked at home | Not at work on this day |
| Sunday 4 th Oct | Walk | Public Bus | Drive on your own | Worked at another workplace |
| | Cycle | Company Staff Bus | Car share (either as a driver or a passenger) | |
| | Motorbike | Train | Worked at home | Not at work on this day |
| Monday 5 th Oct | Walk | Public Bus | Drive on your own | Worked at another workplace |
| | Cycle | Company Staff Bus | Car share (either as a driver or a passenger) | |
| | Motorbike | Train | Worked at home | Not at work on this day |
| Tuesday 6 th Oct | Walk | Public Bus | Drive on your own | Worked at another workplace |
| | Cycle | Company Staff Bus | Car share (either as a driver or a passenger) | |
| | Motorbike | Train | Worked at home | Not at work on this day |
| Wednesday 7 th Oct | Walk | Public Bus | Drive on your own | Worked at another workplace |
| | Cycle | Company Staff Bus | Car share (either as a driver or a passenger) | |
| | Motorbike | Train | Worked at home | Not at work on this day |
| Thursday 8 th Oct | Walk | Public Bus | Drive on your own | Worked at another workplace |
| | Cycle | Company Staff Bus | Car share (either as a driver or a passenger) | |
| | Motorbike | Train | Worked at home | Not at work on this day |
| Friday 9 th Oct | Walk | Public Bus | Drive on your own | Worked at another workplace |
| | Cycle | Company Staff Bus | Car share (either as a driver or a passenger) | |
| | Motorbike | Train | Worked at home | Not at work on this day |

Source : Cambridge County Council. Droits réservés ©

Le rôle de Travel for Work en tant que vecteur de développement de ces démarches a été reconnu comme un exemple de bonne pratique dans le cadre du programme national de 2004 « Smarter choices ». Le travail mené jusqu'à présent s'apparente à une série de préconisations pour la mise en œuvre de plans de mobilité, dont la clef de voûte est le recueil régulier des données qui permet à la fois d'assurer la pérennité

des démarches et de mieux programmer les actions en adéquation avec le diagnostic du moment.

Toutefois, la réalisation des enquêtes se voulant aisée, les questionnaires ne doivent demander que peu d'informations. Au mieux peut-on connaître le mode du déplacement le plus long en distance sur une journée, le tout décliné sur une semaine. Cette

campagne d'enquêtes est menée depuis 10 ans durant une semaine chaque mois d'octobre.

Travel for Work assure la promotion de cette campagne en fournissant des posters à afficher au sein des entreprises pour aider à mobiliser les employés. Pour 2004, 23 organisations ont pris part cette enquête, soit un recueil d'informations sur les habitudes de déplacements domicile - travail de 5 300 salariés.

B.5. Le projet européen Travel Plan Plus, catalyseur de la constitution du LTPN

C'est le **projet européen TRAVEL PLAN PLUS (November 2008 – April 2011)** qui a permis de aboutir la volonté de fonctionnement en réseau de ces plans de mobilité sur la zone de North Milton Road Employment Area. Un premier bilan pourrait être tiré au cours de l'année 2010.



Le projet européen permet le financement (associé à la manne de la procédure « Section 106 ») d'un poste de chargé de mission employé par la collectivité locale. Aucun financement n'a été requis auprès des entreprises du secteur. Les partenaires de cette démarche sont, outre les représentants siégeant à Travel for Work :

- **the East of England Development Agency (EEDA)**, dont l'une des missions est le développement de cette partie du pays du point de vue économique. Cette organisation a apporté du crédit au levier d'action qu'est le transport (et l'accessibilité) pour maintenir une bonne compétitivité des territoires, et ce par la mise en place de plans de mobilité ;
- **Cambridgeshire Horizons**, qui connaît des missions d'urbanisme et de développement du comté et qui souhaite montrer l'utilité des plans de mobilité

afin d'introduire la Section 106 dans la procédure d'attribution des permis de construire ;

- **the Highways Agency (HA)** : entité du ministère responsable auprès du secrétariat d'Etat aux transports, de l'établissement de la stratégie d'entretien et d'extension du réseau routier et du schéma stratégique à 10 ans de développement des transports nationaux. Ils ont développé une stratégie et méthodologie pour le développement des PDE.

Les entreprises voient dans ce projet la possibilité de :

- supporter leur démarche de plans de mobilité ;
- assurer une plus grande coordination et lancer une dynamique nouvelle sur la zone ;
- permettre la mise en service d'une ligne de bus pour desservir la station de train depuis la zone ;
- faciliter la mise en place d'un service d'auto-partage sur la zone ;
- promouvoir l'usage de la nouvelle ligne de bus à haut niveau de service ;
- valoriser leur image en la rendant plus « verte ».

Le comité de pilotage s'est réuni en septembre 2009, la démarche est enclenchée et la campagne d'enquêtes est en cours. 12 mesures ont été fixées par le programme d'actions, autour des priorités suivantes :

- la diffusion de l'information multimodale ;
- la mise en place d'une ligne de bus vers la gare ferroviaire de Cambridge ;
- l'amélioration de la Gare de Chesterton ;
- l'amélioration de la signalétique pour les transports en commun ;
- l'amélioration des aménagements pour les vélos (par exemple l'état des routes, la création de pistes cyclables, le fléchage au sol, etc.) ;

■ Retours d'expériences

Le PDIE de North Milton Road Employment Area (Cambridge, Royaume Uni)

- l'adaptation de la politique tarifaire des transports en commun (tarifs sociaux...);
- la promotion du covoiturage.

A termes, une fois validée l'opportunité de financement et d'organisation par le projet européen, il est indiqué que le Local Travel Plan Network devrait migrer vers un modèle d'association pour le management de la mobilité dans cette zone.

C. Des plans de mobilité à la restructuration du réseau de transports collectifs : le succès d'une démarche de Partenariat Public / Privé

S'il est difficile d'affirmer que la restructuration du réseau de transports publics, avec en fer de lance le **tandem Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) / train**, découle directement des démarches PDE, on constate toutefois qu'en contribuant à établir un dialogue efficace entre les acteurs économiques et les pouvoirs publics, **les plans de mobilité à grande échelle pèsent dans les décisions d'aménagement**. Le management de la mobilité peut s'orienter vers une planification plus partagée, la cohérence du territoire se voit renforcée lorsque les démarches PDE se structurent en de véritables PDIE. Le Local Travel Plan Network de North Milton Road Area en est un exemple.

L'histoire du **Guided busway** commence fin 2003, alors que cette opération était planifiée dans le Plan de déplacements de la ville. La dernière phase des travaux vient de s'achever, permettant de relier Saint-Ives à Cambridge en passant par la zone de Cambridge Science Park, en site propre,

sur voirie pour partie, en section gazonnée guidée pour une autre. La mise en service de cette ligne BHNS devrait être effective fin 2009, après quelques retards. Ce **bus guidé (sur rails) sera le plus long au monde avec un trajet de plus de 25 kilomètres**. La fréquence attendue, qui sera de plus ou moins 10 minutes, doit permettre à ce nouveau service de devenir la véritable colonne vertébrale de l'offre de transports collectifs qui connectera les principaux lieux d'emploi et de vie. De plus, ces aménagements intègrent une piste cyclable.

La démarche du Local Travel Plan Network vise à répondre au mieux aux attentes des salariés : promotion de l'offre d'une part et remontée des besoins pour orienter les aménagements d'autre part. Une approche gagnant-gagnant pour les salariés, les employeurs et les autorités responsables de transports.



Source : Cambridge County Council. Droits réservés ©

Le coût total du projet s'élève à 116.2 millions £ (125 millions d'euros) dont 92.5 millions £ (100 millions d'euros) sont subventionnés par l'Etat. Le reste du financement est supporté par le secteur privé et plus particulièrement par les promoteurs immobiliers.

En effet, le Royaume-Uni utilise depuis plusieurs années les possibilités offertes par le principe de taxation des plus-values foncières. Or dans la zone de Cambridgeshire, du fait de la dynamique qui caractérise le parc d'activités de Milton Road, le foncier ne cesse d'augmenter.

D. Enseignements

La mise en place d'un tel montage financier implique, de fait, la création de liens étroits entre les différentes collectivités territoriales et les acteurs économiques, qui se trouvent dès lors en position d'utilisateurs des aménagements mais également de co-décideurs.

De plus, la réglementation a permis à la collectivité territoriale d'imposer (Section 106 of the Town and Country Planning Act 1990) la mise en œuvre de démarches de plans de mobilité en tant que condition sine qua none d'obtention de permis de construire pour toute extension sur la zone. Le PDIE de North Milton Road Employment Area pourra en contrepartie bénéficier du soutien financier que prévoit le principe de la section 106 (financement du County Council pour agir sur l'impact de la génération de trafic créée par une nouvelle opération immobilière).

On peut donc considérer le PDIE de Milton Road comme un élargissement des multiples plans de déplacements déjà amorcés



de manière bilatérale entre autorités organisatrices des transports et représentants du monde économiques. A la faveur de ces échanges privilégiés est né un programme plus vaste de réflexion sur les déplacements dans le comté.

E. Pour en savoir plus

- Le département des transports au gouvernement, <http://www.dft.gov.uk>
- Site du Plan de déplacements inter-entreprises du comté de Cambridge : <http://www.tfw.org.uk/tpplus.php>
- Site du comté de Cambridge, page dédiée au Plan de déplacements urbains: http://www.cambridgeshire.gov.uk/environment/travelwise/Our_TfW_Plans.htm
- Site du plan de déplacement du Cambridge Science Park : <http://www.travelplanclubsters.co.uk/cambridgesciencepark/index.htm>
- Site du projet européen Travel Plan Plus : <http://www.travelplanplus.eu/>



Plus d'informations sur le programme européen Intelligent Energy sur : http://ec.europa.eu/energy/intelligent/index_en.htm

■ Annuaire d'expériences existantes ou en cours (non exhaustif)

- PDIE des territoires du Grand Lyon : www.espacedestemps.grandlyon.com
- PDIE de Lyon Centre ville : <http://tendancepresquile.blogspot.com/archive/2009/01/16/l-experience-du-pdie-presqu-ile-mise-en-avant-lors-des-assis.html>
- PDIE du 7^{ème} arrondissement de Lyon : http://www.i-citoyen.com/user/00000/1120/Plaquette_PDIE_juillet_2009.pdf
- PDIE du centre commercial CHAMNORD : <http://www.lenouveauchamnord.com/suivi.php>
- PDIE « Mobilac » Savoie Technolac : http://www.savoie-technolac.com/v2/technopole/vie-technopole/eco_voiturage.php
- PDIE des Industries de la Haute Vallée de l'Arc (GIHVA) : <http://www.gihva.com/docs/Actualites/docs/PowerpointPDIEmod22.pdf>
- PDIE Inovallée : <http://www.inovallee.com/>
- PDIE Sophia Antipolis : http://www.ademe.fr/paca/Pdf/op_mise_en_place_dun_pdie.pdf
- Guide Méthodologique des Plans de déplacements inter-entreprises (PDIE) Département du Bas-Rhin/Régional Alsace : http://www.strasbourg.cci.fr/photos/4426_Guide_PDIE_2008.pdf
- PDIE de Montrouge : http://www.ville-montrouge.fr/fileadmin/MEDIA/fichiers/pdf/Vie_economique/charte_promobilite_montrouge.pdf

En cours :

- PDIE de Vélizy : Porté par l'association d'entreprises Horizon employeur, ce PDIE, d'une durée de 5 ans, est le 1^{er} d'Ile-de-France à représenter plus de 30 000 salariés. Deux autres PDIE sont en réflexion sur Saint-Quentin-en-Yvelines.
- PDIE de l'agglomération Evry Centre Essonne : le PDIE de Clos aux Pois – Bois Chaland est lancé en Avril dernier et mené en partenariat avec les entreprises implantées sur ces parcs d'activités, la CCI, la CRAM et l'ADEME.
- PDIE des sites de Paluds, Aubagne et du parc d'activités de Gémenos : <http://www.les-paluds-aubagne.com/actus.asp?InNum=In00000226> , questionnaire pour les salariés lancé en septembre 2009.
- Des PDIE sont en cours d'élaboration sur les parcs d'activités d'Ingré Saint-Jean-de-la-Ruelle, de Saint-Jean-de-Braye/Semoy et d'Ormes/Saran. <http://loireteco.loiret.cci.fr>
- Les Plans de déplacements de Nantes Métropole : 201 plans de mobilités concernant 62186 salariés sont aujourd'hui mis en œuvre. 61 plans sont à l'étude. Plus d'informations sur le site : www.nantesmetropole.fr. Source : Communauté Urbaine de Nantes Métropole, mission des mobilités.

■ Bibliographie

- Cette bibliographie ne prétend pas à l'exhaustivité.
- *Réaliser un Plan de déplacements entreprises - Guide à destination des chefs de projet*. ADEME, 2004. A télécharger sur le site : www.ademe.fr/publications
- *Le covoiturage en France et en Europe, état des lieux et perspectives*. CERTU, 2008.
- *Etude sur les obstacles juridiques au développement des nouveaux services de transport*. CETE Nord-Picardie; Université de la Sorbonne ; OBLIN Maurice; HODINH Anne-Marie; MAMECHE Fouzia. CERTU, 2006.
- *Le Mémento des services de mobilité*. ARENE IDF. 2008.
<http://www.areneidf.org/medias/fichiers/Memento-services-mobilite-nov08.pdf>
- *Réussir son Plan de déplacements entreprises*. ARENE IDF, 2008. Guide méthodologique téléchargeable sur : <http://www.areneidf.org/medias/fichiers/promobilite-guide-pde.pdf>
- *L'autopartage en France et en Europe, Etat des lieux et perspectives*. CERTU, 2008.
[http://www.certu.fr/catalogue/p2130/AUTO-PARTAGE_\(%27\)_EN_FRANCE_ET_EN_EUROPE/product_info.html](http://www.certu.fr/catalogue/p2130/AUTO-PARTAGE_(%27)_EN_FRANCE_ET_EN_EUROPE/product_info.html)
- *Conseil en mobilité : une nouvelle mission, un nouveau métier, Comment encourager les Plans de déplacements vers les lieux d'activités*. CERTU. 2003
- *Comprendre et agir sur son territoire. (publication du Réseau des Agences Régionales pour l'Environnement) - Retour d'expériences et recommandations pour l'agenda 21 local* RARE, 2005. Guide téléchargeable sur : <http://www.rare.asso.fr/doc.htm>
- *Plan de déplacement entreprise. Boîte à outil*. Syndicat mixte de transport Essonne Centre (SMITEC), 2009.
- *Urbanisme commercial et politiques de déplacements : jalons pour un aménagement économique durable*. GART, 2007.

Outils

- Calcul du coût des déplacements avec la calculette éco-déplacements de l'ADEME : www.ademe.fr/calculette-eco-deplacements
- Comparaison de l'impact environnemental des déplacements selon les différents modes de transports possibles : www.ademe.fr/eco-deplacements
- EIDE : Outil d'évaluation et de suivi des PDE
Cet outil de l'ADEME permettra au chef de projet d'un PDE existant ou potentiel de dresser un bilan réel ou prévisionnel de la performance de son projet. À partir de quelques données sur les déplacements domicile-travail de ses salariés, il offre la possibilité d'évaluer les émissions de polluants et d'émissions de CO₂, le nombre de km parcourus... à l'échelle d'un individu ou de l'organisation. Un bilan comparatif permettra d'évaluer les gains ou les coûts en matière environnementale, monétaire et énergétique. Des calculs seront également proposés sur les déplacements professionnels et le parc de véhicules de service.
- Enquête sur les déplacements du personnel
Ce logiciel d'enquête sur les déplacements du personnel propose des formulaires d'enquêtes standards, la création d'une base de données des réponses du personnel, un « générateur de rapport » sur les résultats de l'enquête et un générateur de tableaux de travail reprenant tous les résultats. Ce logiciel est téléchargeable sur le site Internet européen Toolbox for Mobility Management Measures In Companies.
- Système d'aide à la décision
Après avoir rentré des données sur la société, la localisation, les déplacements des salariés, le logiciel propose un diagnostic des meilleures solutions à mettre en œuvre. Ce logiciel est téléchargeable sur le site Internet européen Toolbox for Mobility Management Measures In Companies.

■ Sitographie

Listes de sites de référence en matière de transports et d'environnement, utiles dans le cadre de la mise en place d'un PDIE. Cette sitographie ne prétend pas à l'exhaustivité.

En France :

Le Grenelle de l'environnement

<http://www.legrenelle-environnement.fr/>

Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer

www.developpement-durable.gouv.fr/

Ministère de l'Economie, de l'Industrie et de l'Emploi

<http://www.minefe.gouv.fr/>

Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques

<http://www.certu.fr>

Délégation interministérielle de la Sécurité routière

<http://www.securiteroutiere.equipement.gouv.fr/>

Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME)

<http://www.ademe.fr/> et <http://www.plan-deplacements.fr/>

Programme national de recherche et d'innovation dans les transports terrestres

<http://www.predit.prd.fr/>

Service Public de la diffusion du droit

<http://www.legifrance.gouv.fr/>

Syndicat professionnel des entreprises de transports publics

<http://www.utp.fr/>

Groupement des Autorités Responsables des Transports

<http://www.gart.org/>

Assemblée des Chambres Françaises de Commerce et d'Industrie

<http://www.acfci.cci.fr/>

Réseau Action Climat France

<http://www.rac-f.org/>

Réseau des agences régionales de l'énergie et de l'environnement

<http://www.rare.asso.fr/>

Club Innovation Transports des Collectivités

<http://www.innovations-transports.fr>

Association Orée - Entreprises, territoires et environnement

<http://www.oree.org>

Agence régionale de l'environnement et des nouvelles énergies (ARENE) <http://www.areneidf.org>,

http://www.areneidf.org/fr/Plans_de_mobilite_des_employes-187.html

Les sites utiles sur la prévention du risque routier

Organismes

Sécurité routière : <http://www.securiteroutiere.equipement.gouv.fr/>

Association PSRE : Promotion et Suivi de la Sécurité Routière en Entreprise
<http://www.asso-psre.com/>

INRS : Institut National de Recherche et de Sécurité pour la prévention des accidents du travail et des maladies professionnelles. <http://www.inrs.fr/>

CRAM et CNAMTS (Caisse Nationale d'Assurance Maladie des Travailleurs Salariés) :
http://www.legislation.cnnav.fr/doc_communs/lb_global/BNL-GLOB-L_B_CRAM.htm

Informations utiles pour la mise en place d'un plan de prévention des risques routiers

INRS :

Conduire est un acte de travail

http://www.inrs.fr/htm/conduire_est_un_acte_de_travail.html

Le risque routier, un risque professionnel à maîtriser

http://www.inrs.fr/htm/le_risque_routier_risque_professionnel_maitriser.html

Le risque routier en mission, guide d'évaluation des risques [http://www.inrs.fr/INRS-](http://www.inrs.fr/INRS-PUB/inrs01.nsf/inrs01_catalog_view_view/40841AA2CAC09278C12572120032198F/$FILE/visu.html?OpenElement)

[PUB/inrs01.nsf/inrs01_catalog_view_view/40841AA2CAC09278C12572120032198F/\\$FILE/visu.html?OpenElement](http://www.inrs.fr/INRS-PUB/inrs01.nsf/inrs01_catalog_view_view/40841AA2CAC09278C12572120032198F/$FILE/visu.html?OpenElement)

Les affiches INRS sur le risque routier [http://www.inrs.fr/inrs-pub/inrs01.nsf/IntranetObject-accesParReference/Breve%20Risque%20Routier%20Affiche/\\$FILE/Visu.html](http://www.inrs.fr/inrs-pub/inrs01.nsf/IntranetObject-accesParReference/Breve%20Risque%20Routier%20Affiche/$FILE/Visu.html)

CRAM :

Dossier thématique spécifique au risque routier

http://www.cramra.fr/entreprise/risquesprof/dossier_the_risque_routier/cadre_routier.htm

A l'étranger :

Portail de l'Union européenne : <http://www.europa.eu.int/>

Environnement : http://europa.eu/pol/env/index_fr.htm

Transports : http://europa.eu/pol/trans/index_fr.htm

COMMERCE (projet européen du programme Énergie Intelligente Europe) :
www.commerce-eu.org

Toolbox for Mobility Management Measures in Companies (Boîte à outils pour la gestion de la mobilité d'entreprise) :
www.mobilitymanagement.be

European Platform on Mobility Management
(Plate-forme européenne sur le management de la mobilité)
www.epomm.org

Institut Bruxellois pour la Gestion de l'Environnement
www.ibgebim.be

European mobility week
(Semaine européenne de la mobilité)
www.mobilityweek-europe.org

Journée internationale
« En ville, sans ma voiture ! »
www.22septembre.org

Organisation Mondiale de la Santé
www.who.int

The International Council for Local Environmental Initiatives
(Le Conseil International pour les initiatives environnementales locales)
www.iclei.org

United Nations Environment Programme (Programme des Nations Unies pour l'environnement)
www.unep.org

Mobility Jackpot (outil de management de la mobilité)
www.mobility-jackpot.ch

■ Mémento juridique et fiscal

Les plans de déplacements trouvent leur origine dans les années 1970 aux Etats-Unis. A la suite du «Clean Air Act», de nombreuses entreprises américaines ont engagé des mesures visant à réduire la part de l'usage de la voiture individuelle. Sous l'impulsion des Pays-Bas et de la Belgique, les PDE se sont répandus en Europe depuis une vingtaine d'années. En France, une réflexion sur les PDE a réellement été engagée au milieu des années 1990. Plusieurs centaines de PDE étaient recensés en France en 2007.

Les lois fondatrices des politiques de déplacements urbains

La loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI), n° 82-1153 du 30 décembre 1982

Fondatrice de la politique et de l'organisation des transports en France, la LOTI a été plusieurs fois modifiée afin d'intégrer de nouvelles préoccupations, notamment environnementales. Elle a introduit les Plans de déplacements urbains (PDU).

La loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE), n° 96-1236 du 30 décembre 1996

Elle a redéfini les objectifs des Plans de déplacements urbains (PDU) et les a rendus obligatoires pour toutes les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Au niveau de l'agglomération, le PDU constitue l'outil central de la politique de déplacements. Son objectif majeur est la maîtrise de la circulation en ville, notamment grâce à une amélioration de l'offre de transports en commun et une revalorisation des modes "doux" : le vélo et la marche. Parmi leurs prescriptions, les PDU portent sur "l'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à établir un plan de mobilité (ou déplacements) et à favoriser le transport de leur personnel, notamment par l'utilisation des transports en commun et le covoiturage" (article 28-1 de la LOTI modifié).

La loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains (SRU), n° 2000-1208 du 13 décembre 2000

Elle aborde la politique des transports urbains en renforçant la cohérence entre les politiques d'aménagement, de déplacements et de stationnement dans les Schémas de Cohérence Territoriale (SCOT), les PDU et les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU). Elle incite les collectivités

locales à être plus attentives aux besoins spécifiques des employeurs et gestionnaires d'activités (publics ou privés) en termes de déplacements de leurs personnels, clients ou visiteurs et ce, notamment, par la promotion de plans de mobilité et par une aide à la mise en place d'actions.

Dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, l'autorité publique responsable de l'organisation des transports doit :

établir un compte "déplacements" dont l'objet est de faire apparaître, pour les différentes pratiques de mobilité dans l'agglomération ou dans son aire urbaine, les coûts pour l'usager et ceux qui en résultent pour la collectivité ;
mettre en place un service d'information multimodale à l'intention des usagers ;
mettre en place un service de conseil en mobilité à l'intention des employeurs et des gestionnaires d'activités générant des flux de déplacements importants (article 27-1 de la LOTI modifié).

L'article 109 prévoit la possibilité de prise en charge par l'employeur de tout ou partie du prix des titres de transports publics de ses salariés pour leurs déplacements domicile-travail, en dehors de la zone de compétence des transports parisiens.

Le PDU - Plan de déplacements urbain

Depuis la Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) du 30 décembre 1996, le PDU est obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants. De plus, conformément à la Loi relative à la solidarité et au renouvellement urbain (SRU), le PDU s'inscrit dans la logique de réduction de l'utilisation de la voiture personnelle en ville pour contribuer notamment à la réduction de la pollution atmosphérique. Il vise à développer les transports collectifs et les modes de transport propres, à organiser le stationnement et à aménager la voirie. Des itinéraires cyclables devront être réalisés à l'occasion de réalisation ou de rénovation de voirie.

La LAURE donne au PDU six orientations précises :

- diminuer le trafic automobile ;
- développer les transports collectifs, la marche à pied et le vélo ;
- exploiter au mieux le réseau routier existant ;
- organiser le stationnement ;

- réduire les nuisances du transport des marchandises en ville ;
- inciter les employeurs à faciliter l'usage, pour leur personnel, des transports en commun et du covoiturage.

Les aspects fiscaux

La Loi relative à la participation des employeurs au financement des transports publics urbains, n° 82-684 du 4 août 1982

Cette loi dispose que les entreprises de la région parisienne doivent prendre en charge, au taux de 50%, le prix des titres d'abonnements souscrits par les salariés pour leurs déplacements effectués au moyen de transports publics de voyageurs, entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail (article 5). Cette participation est exonérée de charges sociales, seule la part supérieure à 50 % est soumise à cotisation si l'entreprise décide de rembourser plus de 50 % de l'abonnement

Le décret n° 2008-1501 du 30 décembre 2008 relatif au remboursement des frais de transport des salariés applique la prime transport aux entreprises de la France entière.

Les charges patronales et salariales

Concernant les charges sociales qui pourraient être dues par l'employeur au titre de cette participation à l'abonnement, le ministère chargé des Affaires sociales admet que, dans un souci d'harmonisation, les indemnités de transport public versées aux salariés de province soient exonérées dans les mêmes conditions que dans la région parisienne, c'est à- dire jusqu'à hauteur de 50 % du coût total réel et selon les modalités suivantes : l'assiette retenue est le tarif seconde classe de la SNCF ou des entreprises de transport public urbain ; un justificatif doit être présenté (attestation sur l'honneur ou titre de transport) ; les conditions d'éloignement doivent être respectées.

Cependant, les organisations locales de l'Union de recouvrement des cotisations de Sécurité sociale et d'allocations familiales (URSSAF) ont une interprétation parfois différente concernant le plafond de non-exonération de cette prise en charge par l'employeur : certaines URSSAF admettent l'exonération des indemnités dans la limite du coût de l'abonnement de transport en commun nécessaire aux déplacements. Pour couper court à ces interprétations, certaines entreprises versent directement à l'exploitant de transport public

urbain leur participation aux abonnements, ce qui leur permet de ne pas avoir à gérer d'indemnité sur les salaires.

Le versement transport

En France, le versement transport (VT) est un impôt assis sur la masse salariale des entreprises de plus de neuf salariés. Le produit, d'abord consacré au financement des transports publics (investissement et fonctionnement), est peu à peu affecté pour couvrir les dépenses d'exploitation. En 2008, il finançait à près de 70% le Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF), qui redistribue ensuite les recettes à la RATP et à la SNCF.

Le taux du versement transport est variable en fonction de la population du périmètre de transport urbain. Il est limité à 0,5 % pour les PTU de moins de 100 000 habitants, avec une majoration possible de 0,05 % lorsque l'autorité organisatrice est une Communauté de Communes, une Communauté d'Agglomération ou un communauté urbaine. Une autorité organisatrice peut porter son taux à 1,75 % si son réseau comporte un TCSP.

Dérogation : les employeurs qui dépassent le seuil de 9 salariés sont dispensés du versement transport pendant trois ans du paiement, puis bénéficient d'une réduction de 75 % la quatrième année, 50 % la cinquième année et 25 % la sixième année.

Prime transport

Nom donné au décret numéro 2008-1501 du 30 décembre 2008 relatif au remboursement des frais de transport des salariés.

La Loi de finances pour la sécurité sociale de 2009 a créé une prime transport qui inclut :

une prise en charge obligatoire par l'employeur d'une partie (50%) des titres d'abonnement au système de transport collectif (urbain et régional).
une prise en charge facultative et forfaitaire pour compenser l'augmentation des frais de carburants du salarié qui ne peut faire autrement que d'utiliser son véhicule particulier pour se rendre à son travail. Le forfait facultatif pour frais de carburants serait de 200 euros maximum.

Sont exclus de cette aide :

les salariés qui bénéficient d'un véhicule mis à leur disposition par leur employeur et dont les frais d'essence sont déjà pris en charge ;

les salariés qui n'ont aucun transport ou dont le transport est assuré gratuitement par l'employeur. Les salariés à temps partiel employés plus de 17h30 par semaine ont droit au même remboursement que les salariés à temps plein ; les salariés qui travaillent moins de 17 h 30 par semaine bénéficie d'une prise en charge « à due proportion du nombre d'heures travaillées ». Ces montants sont exonérés de charges fiscales et sociales.

L'avantage en nature

L'exonération de l'impôt pour l'employé qui perçoit une indemnité pour tout ou partie de son abonnement de transport public pour effectuer ses déplacements domicile/travail fait l'objet de discussions. Jusqu'à présent, cette exonération de l'impôt sur le revenu se limite à une indemnité de 3,51 € par mois.

La question de l'avantage en nature concerne tous les modes : en particulier, l'attribution d'une place de stationnement sur son lieu de travail est un avantage en nature à déclarer. (Source ADEME).

Fiscalité des voitures de fonction

La Loi de finance 2006 a révolutionné les barèmes de la taxe sur les véhicules de société (TVS). Pour les véhicules mis en service depuis le 1er janvier 2006, et que l'entreprise ne possédait pas avant cette date, la TVS est désormais calculée en fonction du niveau d'émission de CO₂ et non plus des chevaux fiscaux (CV).

Ce nouveau barème bouleverse considérablement les hiérarchies de coût des différents modèles. Sur certains modèles fortement pollués, tel que les 4x4, les puissantes berlines ou les sportives, la hausse de la TVS a pu atteindre jusqu'à 60 %. Au contraire, pour d'autres modèles moins pollués, comme par exemple les berlines diesel ou les petits monospaces, elle a parfois été divisée par deux.

Frais de transports domicile-travail: aide patronale

L'article 20 de la Loi de financement de la Sécurité sociale pour 2009 (n°2008-1330 du 17 décembre 2008 JO du 18 décembre 2008) instaure une prise en charge par l'employeur d'une partie des frais de transport engagés par les salariés au titre des trajets réalisés entre leur domicile et leur lieu de travail.

Cette aide peut, sous certaines conditions (décret n° 2008-1501 du 30 décembre 2008 JO du 31.12), être exonérée de cotisations sociales.

La prise en charge des frais de transports collectifs ou d'abonnement à un service public de location de vélos est obligatoire. Tous les employeurs, quelle que soit la localisation de l'entreprise, doivent désormais obligatoirement prendre en charge une partie du prix des titres d'abonnements souscrits par les salariés pour leurs déplacements entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail accomplis au moyen de transports publics de personnes ou de services publics de location de vélos. La prise en charge obligatoire de l'employeur est fixée à 50 % du coût de l'abonnement sur la base des tarifs de 2ème classe.

La participation de l'employeur, y compris la part facultative au-delà du seuil de 50 % sera exonérée de charges sociales dans la limite des frais réellement engagés.

La prise en charge des frais des salariés à temps partiel est identique à celle des salariés à temps complet, lorsque l'horaire de travail du salarié est au moins égal à la moitié de la durée légale hebdomadaire ou conventionnelle de travail.

(Source www.urssaf.fr)

Concernant les déplacements domicile-travail à vélo :

La circulaire ministérielle du 7 janvier 2003 stipule que peuvent être déduits de l'assiette des charges sociales, les indemnités ou primes pour bicyclette ou vélomoteur utilisés conformément à leur objet. Ainsi, il dépend à l'employeur de demander à son salarié effectuant ses déplacements domicile-travail à vélo de produire tous les justificatifs (factures ; etc.) lui permettant de déduire les dépenses réellement engagées de l'assiette de cotisations de Sécurité Sociale.

Lien vers la circulaire ministérielle DSS/SDFSS/5B/N2001/07 du 7 janvier 2003 : <http://www.securite-sociale.fr/textes/cotis/cotisations/fraisprofess/fraisprof.pdf>

La prise en compte des accidents de trajet / les ristournes sur la majoration M1

Chaque entreprise dispose d'un taux spécifique de cotisation pour les accidents du travail en fonction de son activité, cotisation à laquelle s'ajoute la majoration M1 en cas d'accident de trajet. Ce taux est fixé chaque année en fonction du coût global des accidents de trajet inscrits à un compte collectif national. La majoration M1 est égale au

rapport entre la fraction des dépenses prévisionnelles relative au risque « trajet » et la masse salariale prévisionnelle. En 2009, elle est fixée à 0,27%. Il est possible de s'adresser à la Caisse Régionale d'Assurance Maladie (CRAM) pour une demande de ristourne sur la cotisation forfaitaire trajet qui peut aller de 25 à 50 %, à condition de prouver qu'une réelle politique de prévention des risques est menée dans l'entreprise. Deux éléments peuvent permettre d'obtenir une ristourne : l'organisation par l'entreprise du transport de ses salariés ; la présence d'un restaurant d'entreprise ayant une forte fréquentation, ce qui limite le nombre de trajets.

Une ristourne ne pourra être accordée que si l'établissement demandeur assure déjà correctement la sécurité des déplacements à l'intérieur de ses propres murs.

D'autres facteurs sont pris en compte mais ne sont pas aussi déterminants : élaborer une démarche PDE dans un souci de faire baisser l'accidentologie des salariés ; prévoir le logement de ses salariés aux environs de l'entreprise ; créer un plan de formation à la sécurité routière, point essentiel dans le cadre de la mise en place de mesures favorisant le covoiturage (le covoiturage seul n'ouvre droit à aucune ristourne) ; réaliser des infrastructures améliorant la sécurité lors des déplacements : aménagement d'une sortie d'usine, raccordement à des pistes cyclables.

Covoiturage et accident de trajet

Les accidents qui surviennent lors d'un trajet effectué par des salariés qui covoiturent sont-ils considérés comme des accidents de trajet ou des accidents de mission ? En fonction de la réponse, les conséquences sont différentes pour l'employeur. En revanche, cela n'a pas d'incidence pour la personne accidentée qui dans tous les cas est prise en charge par la Sécurité sociale.

Alors que dans le cadre de la mission, la responsabilité pénale de l'employeur peut être engagée, l'entreprise ne peut pas être pénalisée : dans le cadre d'un accident de trajet la responsabilité de l'employeur n'est pas mise en cause.

Un accident du travail peut entraîner une hausse de la cotisation, voire le paiement de pénalités puisque la responsabilité de l'employeur est engagée.

Pour apprécier la nature d'un accident, la Caisse primaire d'assurance maladie (CPAM) s'intéresse à l'heure et à l'endroit où celui-ci a eu lieu. Un accident est lié au trajet s'il s'est produit suffisamment près du trajet habituel du salarié, c'est-à-dire le trajet le plus pratique pour se rendre du domicile au lieu de travail. Seuls les détours justifiés par des actes indispensables de la vie courante sont admis (dépose des enfants à l'école par exemple).

Un accident survenant à un salarié faisant un détour pour récupérer des collègues pour covoiturer risquerait donc d'être considéré comme un accident du travail.

Cependant, la loi portant diverses dispositions d'ordre social, éducatif et culturel, n° 2001-624 du 17 juillet 2001, prévoit, dans son article 27, que le trajet domicile/travail puisse ne pas être le plus direct : si le détour a été rendu nécessaire dans le cadre d'un covoiturage régulier, le salarié victime d'un accident dans ces conditions est protégé par la législation sur les accidents de trajet.

Afin que la responsabilité de l'employeur ne puisse pas être engagée, aucun lien de subordination ne doit être établi entre l'employeur et les salariés dans l'organisation de ce covoiturage. (Source ADEME, guide à destination des chefs de projets, Réaliser un plan de déplacements entreprise, 2004.)

Le télétravail

L'Assemblée Nationale a adopté le 9 juin 2009, en première lecture, un texte sur le télétravail qui doit faire l'objet de débats au Sénat en octobre 2009. Pour la première fois le code du travail va comporter, quand la loi sera définitivement adoptée, des éléments concernant le télétravail, sujet totalement ignoré jusqu'alors dans ce code. Ce texte de loi se caractérise :

sur la forme : il est très court et n'est qu'une partie d'une loi plus générale « pour faciliter le maintien et la création d'emplois » (3 articles sur 13). Visiblement pour les députés le télétravail n'est pas une révolution...

sur le fond : il reprend les grandes lignes de l'accord national interprofessionnel sur le télétravail (ANI télétravail) signé par les partenaires sociaux le 19 juillet 2005. Il envisage aussi une diffusion du télétravail dans l'administration, mais sans en définir les modalités.

Cette loi donnera enfin un statut juridique incontestable au télétravail permettant de rassurer les entreprises et les salariés voulant mettre en place ce type d'organisation du travail.

Financements

Des aides financières existent pour réaliser une étude et mettre en œuvre un PDIE, la démarche est le plus souvent encouragée et soutenue financièrement par les pouvoirs publics.

Les acteurs à solliciter sont essentiellement l'ADEME, la Région, la Commune (ou Communauté de Communes) et la CRAM.

La CRAM peut apporter un soutien financier sur certains projets exemplaires : un abattement est possible sur la cotisation « accident du trajet/ maladie professionnelle » (pour les entreprises de plus de 200 salariés) quand des efforts sont consentis en faveur de la diminution du risque routier, notamment dans le cadre de la mise en place d'un PDIE.

L'accompagnement financier de l'ADEME prévoit classiquement (base 2009) :

un soutien aux études d'aide à la décision, incluant éventuellement une assistance à maîtrise d'ouvrage (taux d'aide maximum de 50 % sur une assiette soumise à conditions et limitée à 75 000 euros)

un soutien aux opérations exemplaires, comprenant le management de projet (taux d'aide de 20 à 30 % sur une assiette plafonnée à 300 000 euros). Pour plus d'informations, consultez le site Internet de l'ADEME www.ademe.fr et entrez en relation avec votre direction régionale.

Concernant les aides de la Région :

Pour exemple, en Ile de France, la Région offre des subventions dans le cadre d'un dispositif nommé PRO'MOBILITE.

PRO'MOBILITE est une démarche partenariale à l'échelle de la région Ile-de-France visant à créer les conditions favorables au développement des Plans de déplacements entreprises. Elle regroupe les acteurs, publics et privés, œuvrant dans le domaine des déplacements, de l'environnement, du développement économique, ou encore de l'aménagement du territoire : la Région Ile-de-France, le STIF (Syndicat des Transports d'Ile-de-France), l'IAU-IdF, l'ARENE, l'ADEME, la Chambre Régionale de Commerce et d'Indus-

trie, des chambres de commerce et d'industrie franciliennes et le CERTU.

Les financements potentiels de la Région Ile de France grâce à ce dispositif sont les suivants :

pour une étude de PDIE : jusqu'à 50% des dépenses liées à l'étude, dans la limite de 75 000€ de dépenses ;

- pour la création d'un poste de chargé de mission/ conseiller mobilité : au maximum 50% des dépenses liées au salaire du chargé de mission sur 3 ans, dans la limite de 230 000€ de dépenses ;
- pour le financement des actions du PDIE : jusqu'à 40% de financement possible d'un plan d'actions global dans la limite de 300 000€ HT sur 3 ans (si un Plan Local de Déplacements existe) ;
- pour le financement des aménagements de la voirie : la participation est variable, le bénéficiaire est le gestionnaire de voirie.

(Source : dispositif Pro'Mobilité)

■ Glossaire

Agenda 21

L'Agenda 21 est un texte adopté par 173 gouvernements en 1992, lors du premier Sommet de la Terre à Rio. Ce texte a fixé les lignes de progrès que l'humanité devrait adopter au XXI^e siècle pour maintenir son développement économique et social dans un environnement vivable. Il regroupe un ensemble de mesures qui concernent notamment le changement climatique, la désertification, la déforestation, la perte de la biodiversité, la pollution des eaux, l'épuisement des sols, les conditions de travail dans les pays en développement? L'Agenda 21 a une déclinaison destinée aux collectivités territoriales : l'Agenda 21 local. Fondé sur la participation et le partenariat des acteurs privés et publics, c'est un processus de définition de stratégies de développement de territoires qui déclinent, au niveau local, les principes de développement durable. Certaines collectivités ont déjà intégré le développement durable dans leurs démarches. Elles sont aujourd'hui une centaine en France à s'être dotées d'Agendas 21 locaux.

AOT - Autorités Organisatrices de Transports

Les Collectivités territoriales sont chargées de la gestion des déplacements des personnes sur leur territoire. Communes, Communautés de Communes, Communautés d'Agglomérations, départements et Régions possèdent la compétence d'organisateur des transports publics.

Les AOT agissent pour le développement d'une mobilité durable qui allie activités et qualité de vie en ville. Grâce à des politiques de déplacements qui privilégient les transports publics et les modes respectueux de l'environnement. Elles proposent une alternative durable à l'automobile pour répondre aux besoins de déplacements.

Les autorités organisatrices départementales et régionales travaillent au rééquilibrage des territoires, au maintien d'un service public de qualité et à l'offre pour chacun d'une alternative à la voiture. Leur objectif : faciliter la vie des habitants grâce à des transports de villages à villes, et de villes à villes, dans un esprit de coordination.

Dans le cadre des PDE, les AOT sont soit promotrices des démarches en

déclinaison des orientations de leurs propres PDU, soit réceptrices des sollicitations des employeurs et de leurs salariés.

Autopartage

L'autopartage est un service de mise à disposition de voitures pour une courte durée (1 heure ou plus). L'inscription à ce service permet aux abonnés de réserver facilement un véhicule situé sur un parking à proximité de chez eux. La réservation et l'accès aux véhicules sont facilités par les nouvelles technologies. Les voitures sont ainsi disponibles 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7. L'autopartage répond à un vrai besoin puisque 70 % des trajets effectués par ce moyen ne pourraient pas être faits autrement qu'en voiture, la desserte en transports publics n'étant pas assez complète, la course en taxi et la location traditionnelle de voiture n'étant pas adaptée pour des trajets de moins d'une demi-journée.

La cible de l'autopartage est principalement une clientèle urbaine, les abonnés devant avoir la possibilité de se déplacer en transports publics ou par des modes doux (marche, vélo) pour accéder facilement aux véhicules. Les entreprises peuvent aussi recourir à ces services pour les déplacements de leurs employés (domicile-travail et professionnels), en économisant sur leur parc propre de véhicules (véhicules de service, de fonction, etc.). L'intérêt environnemental de l'autopartage est double. Il induit pour ses utilisateurs une diminution progressive du nombre de kilomètres parcourus en voiture et donc réduit la consommation d'énergie et les émissions de polluants. En outre, il permet de libérer de l'espace urbain utilisé auparavant pour le stationnement des véhicules.

Label autopartage

Le projet de Loi Grenelle II annonce un label dédié à l'autopartage, qui bénéficiera donc enfin d'une définition juridique claire : « la mise en commun au profit d'utilisateurs abonnés d'une flotte de véhicules de transports terrestres à moteur. Chaque abonné peut accéder à un véhicule sans conducteur pour le trajet de son choix et pour une durée limitée ». Un décret en conseil d'état fixera les conditions d'obtention du label, possiblement dès 2010.

Bus à Haut Niveau de Service (BHNS)

Cette notion désigne un bus ou un autocar circulant principalement en site propre, avec des aménagements (stations, priorités aux feux, information voyageur, etc.) se rapprochant de ceux d'un tramway.

Bus en site propre

La définition du site propre est donnée par le Code de l'urbanisme (Article R122-5 modifié puis Arrêté du 21 septembre 1993 relatif à la terminologie des transports) ; c'est une "emprise affectée exclusivement à l'exploitation de lignes de transport". Un bus en site propre est un bus qui emprunte une voie ou un espace qui lui est réservé. Il n'est pas nécessairement en site propre sur toute la longueur de la ligne, mais peut l'être seulement sur les portions les plus encombrées. En particulier les bus à haut niveau de service peuvent bénéficier d'un site propre.

Conseil en mobilité

La Loi SRU prévoit que dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, l'autorité publique responsable de l'organisation des transports doit mettre en place un service de conseil en mobilité à l'intention des employeurs et des gestionnaires d'activités générant des flux de déplacements importants (article 27-1 de la LOTI modifié).

L'objectif du conseil en mobilité est de promouvoir l'offre existante en informant les usagers sur tous les modes de transport d'une agglomération. Il vise à l'échelle de son territoire à :

- proposer des conseils sur la mobilité : PDE, écomobilité scolaire, particuliers, etc.
- suivre l'évolution de la mobilité des acteurs du territoire : Observatoire des déplacements des habitants, entreprises, acteurs publics, écoliers, etc.
- optimiser le potentiel de transport alternatif existant en promouvant les réseaux « TC » et « modes doux », et d'autres initiatives publiques ou privées (autopartage, covoiturage, livraisons à domicile, etc.);
- développer progressivement une offre de transport alternative et adaptée aux besoins locaux; suivre l'évolution de la mobilité à l'échelle d'un territoire.

Ainsi, le conseil en mobilité peut aussi : développer et gérer des services de mobilité adaptés au contexte local, pour le compte de l'AOTU ou en partenariat avec des initiatives privées : billettique et réservation TC, location et gardiennage de vélos (pôle vélos), autopartage, covoiturage, transport à la demande, navettes mener des actions de sensibilisation et de promotion des modes alternatifs répondre à un besoin local spécifique en développant des outils ou des services adaptés : charte, guide, plateforme d'échanges avec les entreprises (organisation de rencontres, interface et conseil en amont de démarches PDE, etc.), aide au retour à l'emploi par l'accès à la mobilité. (Cf. Bibliographie)

Covoiturage

Le covoiturage consiste à optimiser le transport en voiture particulière en diminuant le nombre de voitures en circulation pour un même déplacement. Il vise à mettre en relation des individus effectuant tout ou partie d'un même trajet et souhaitant partager un véhicule en tant que conducteur ou passager, en partageant les frais, au lieu de faire le déplacement seul. Dans le cadre d'un covoiturage, les trajets peuvent être de tous types: domicile-travail, domicile-étude, longue distance, loisirs...

Ecomobilité

L'écomobilité est l'étude puis la mise en place sur un territoire, des modes de transports les moins polluants (marche à pied, vélos, transports en commun, covoiturage, etc.). La voiture individuelle est, par conséquent, la dernière solution envisagée lorsque les autres modes ne sont pas utilisables.

EMAS - Eco Management and Audit Scheme

Le règlement EMAS également appelé Eco-Audit, est une norme européenne révisée en 2004. Il définit un système volontaire basé sur l'amélioration continue des performances environnementales. Le système de vérification européen, EMAS, reconnaît explicitement la norme ISO 14001 depuis sa seconde version, parue au JOCE le 24 avril 2001. EMAS prend en compte les aspects liés aux achats, aux pratiques des sous-traitants

et fournisseurs, aux activités de transports, aux produits et à leurs impacts sur la biodiversité. La grande différence avec ISO 14001 est que le règlement EMAS oblige l'entreprise qui s'y engage à mettre à la disposition des parties intéressées une déclaration environnementale.

GES - Gaz à effet de serre

Constituants gazeux de l'atmosphère, naturels ou artificiels, qui absorbent et réémettent le rayonnement infrarouge terrestre. Ils contribuent à maintenir la chaleur dans l'atmosphère terrestre. Les principaux gaz à effet de serre sont : la vapeur d'eau (H₂O), le dioxyde de carbone (CO₂), le méthane (CH₄), le protoxyde d'azote (N₂O), l'ozone (O₃), les gaz fluorés (HFC, PFC, SF₆), etc. La vapeur d'eau et l'ozone ne sont pas couverts par le Protocole de Kyoto car leur cycle de vie est trop court. On comptabilise généralement les GES en pouvoir de réchauffement global exprimé en équivalent CO₂ (CO₂e).

Intermodalité

C'est le fait d'utiliser plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement ; raccord ordonnancé de modes de transport différents, au cours d'un même déplacement, visant à offrir au voyageur un trajet sans rupture.

L'intermodalité induit la fluidité du déplacement et tout ce qui y concourt : interopérabilité, signalétique, billettique, accessibilité, information en temps réel, sécurité, confort.

Management environnemental

Il désigne les méthodes de gestion d'un organisme visant à prendre en compte l'impact environnemental de ses activités, à évaluer cet impact et à le réduire. Cette démarche peut être motivée par : respect des réglementations, amélioration de l'image de l'entreprise, amélioration des relations avec les riverains, économies, certification environnementale ou un écolabel. Les actions entreprises dans le cadre d'un système de management environnemental peuvent être : un écobilan des activités de l'organisme ; l'écoconception des produits ; la prévention de la pollution ; la diminution de la consommation des

ressources naturelles ; la diminution de la consommation d'énergie ; la réduction des déchets ; l'éducation à l'environnement ; la certification suivant les normes environnementales ; l'implication des fournisseurs et sous-traitants en les encourageant à adopter un système de management environnemental.

Dans une politique de management environnemental, l'évaluation est nécessaire pour déterminer si les objectifs fixés sont atteints et éventuellement envisager des actions correctrices.

Mode alternatif

Ce sont les modes de déplacements qui constituent une alternative à l'utilisation d'une voiture par un seul individu (le mode dit « autosolisme »).

Les modes alternatifs sont :

la marche à pied, le roller, et les deux roues non motorisés (vélo, trottinette, etc.) ;

les transports publics (bus, car, tram, train, métro, etc.), les taxis, le covoiturage, l'autopartage, le transport de personnel organisé par les employeurs (navettes, véhicules de services propres, etc.).

Multimodalité

Existence en un même lieu de plusieurs moyens de transport, sans qu'ils soient forcément combinés lors d'un même déplacement.

Normes ISO 14000

Les normes ISO 14000 désignent l'ensemble des normes qui concernent le management environnemental et s'adressent à toutes les organisations inscrites dans cette démarche. Elles visent à harmoniser l'approche des organisations en ce qui concerne la gestion environnementale. La plus connue est la norme ISO 14001 qui constitue le référentiel de base pour la certification.

Elle s'articule autour de 6 chapitres : les exigences générales (intentions de l'établissement en terme d'environnement) ; la politique environnementale (objectifs de l'entreprise) ; la planification (réalisation des actions planifiées pour satisfaire la politique environnementale) ; la mise en œuvre (surveillance de la

fonctionnalité du Système de Management Environnemental) ; les contrôles et les actions correctives (interprétation des résultats issus entre autre du mesurage) ; la revue de direction. Elle repose sur le principe d'amélioration continue de la performance environnementale par la maîtrise des impacts liés à l'activité de l'entreprise et sur le respect de la conformité réglementaire. Elle structure la démarche de mise en place d'un système de management environnemental, en assure la traçabilité et y apporte la crédibilité grâce à la certification par un organisme extérieur accrédité.

Report modal ou transfert modal

C'est le résultat du changement d'un mode de déplacement vers un autre. Le Plan de déplacements entreprise (PDE) peut permettre un transfert modal du véhicule individuel vers le transport public et les modes doux.

Responsabilité sociale des entreprises

Aujourd'hui, les entreprises peuvent difficilement évaluer leur performance sur leurs seuls résultats financiers. Elles sont amenées de plus en plus à prendre en compte le bilan social et environnemental de leurs actions. Dans ce cadre, nombreuses sont celles qui se sont engagées dans des pratiques de responsabilité sociale. Ces pratiques sont fondées sur des valeurs éthiques : le respect des employés, de la société civile et de l'environnement. Il s'agit de prendre en compte les attentes des diverses parties prenantes, d'identifier celles que l'entreprise veut et peut chercher à satisfaire, et de rendre publiquement compte des actions mises en œuvre dans ce but et des résultats obtenus. Cette démarche a séduit en particulier les entreprises européennes, qui y voient un net avantage concurrentiel.

Une démarche de responsabilité sociale permet en effet de :

- fidéliser les employés et les consommateurs ;
- obtenir à terme des coûts plus bas ;
- réduire les risques, notamment juridiques ;
- construire une nouvelle crédibilité auprès des investisseurs et du public.

Les actionnaires s'intéressent de près à ces évolutions. Une partie d'entre eux revendique une philosophie d'investissement qui consiste à pousser les entreprises à adopter un comportement responsable en utilisant les droits de vote liés aux actions et en présentant des résolutions. En France, la Loi NRE (Nouvelles Régulations Economiques), votée en 2001, oblige les entreprises cotées en bourse à prendre en compte dans leur rapport annuel « les conséquences sociales et environnementales de leur activité. »

Vélostation

Une vélostation est un service de promotion et d'accompagnement de la pratique de la bicyclette, qui comprend 3 offres complémentaires : la location de longue durée qui fidélise l'utilisateur et génère par conséquent un impact environnemental ; le gardiennage de vélos et des services connexes : vente de cartes, d'accessoires, petites réparations, informations. Installé en gare, le service permet notamment un transfert modal de la voiture vers le train+vélo pour les trajets de longues distances ; un service de location de courte durée concernant surtout les trajets utilitaires (33 % des locations) mais qui draine aussi une forte clientèle de loisirs. En outre il permet d'assurer une grande partie des recettes commerciales d'une vélostation.



Le Plan de déplacements inter-entreprises Un outil de management de la mobilité sur les zones d'activités

Lieux privilégiés de rencontre et de collaboration entre les acteurs économiques, **les zones d'activités** ont souvent été aménagées sans tenir réellement compte des problématiques d'**accessibilité** et de **mobilité des personnes**. Face à ce constat et dans un contexte de prise en compte croissante de l'**impact environnemental de ces zones sur leur territoire**, il est nécessaire de mobiliser les entreprises implantées sur ces espaces afin qu'elles engagent des **actions collectives**. Véritable outil du management de la mobilité des personnes, **le Plan de déplacements inter-entreprises (PDIE)** vise à **réduire et optimiser les déplacements**, tout en assurant **sécurité et confort aux usagers** de la zone d'activités.

Ce guide est le fruit des réflexions du **groupe de travail** animé par l'association **Orée** sur le management environnemental des parcs d'activités, réuni depuis le printemps 2009 sur le thème de la mobilité. Il a pu voir le jour grâce au **partenariat institué entre Orée et l'Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME)**. Il se veut **opérationnel** et vise à fournir des **éléments méthodologiques et des exemples caractéristiques** aux gestionnaires de parcs d'activités mais aussi aux responsables d'entreprises, afin de les orienter dans leur démarche de **management de la mobilité**.

Outre Orée et l'ADEME, plusieurs partenaires ont participé à la rédaction de cet ouvrage : l'Agence Régionale de l'Environnement et des Nouvelles Energies d'Ile-de-France, le Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques, l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la région Ile-de-France, l'Assemblée des Chambres Françaises de Commerce et d'Industrie, le Groupement des Autorités Responsables des Transports, les bureaux d'études **INDDIGO et Mobility+**.



Référence ADEME n° 6665

ISBN n° 978-2-35838-079-9

Imprimé en 1000 exemplaires sur papier recyclé avec encres végétales.

Crédits photos couverture :

VASCONI ASSOCIES ARCHITECTES, Fotolia, CEA Grenoble.

Création : L-103 Communication - Impression : Imprimerie Moutot

