CNFPT

CONCOURS INTERNE D'INGÉNIEUR EN CHEF TERRITORIAL

SESSION 2010

Analyse d'un document

Option : Logistique et maintenance

EPREUVE N° 5

Durée : 4 h
Coefficient : 4

SUJET :

Votre collectivité a fait du développement durable un axe majeur de sa politique pour le mandat en cours. A ce titre, les élus souhaitent mettre en place un plan de déplacement d'établissements.

En tant qu'ingénieur en chef, Directeur général adjoint en charge du patrimoine et de la logistique, vous êtes désigné(e) comme chef de projet pour la mise en place de ce projet pour la collectivité. En effet, vos directions sont concernées à plus d'un titre. Le premier concerne la flotte automobile de la collectivité, le deuxième le patrimoine dédié aux services et le troisième les transports en commun.

QUESTION 1

Avant de lancer l'opération « plan déplacement établissement », le Président de la Communauté d'agglomération vous demande de lui faire une analyse critique du dossier technique que vous trouverez en annexe. Votre analyse s'appuiera sur les recommandations de l'ADEME en matière d'élaboration d'un Plan de déplacement d'établissement.

QUESTION 2

A partir des éléments trouvés en annexe et complétés de vos connaissances personnelles sur cette thématique, vous ferez des propositions concrètes aux élus pour la mise en place d'un conseil en mobilité pour votre collectivité qui devra privilégier la mobilité durable.

Vous mettrez l'accent sur les acteurs internes et externes qu'il convient d'intégrer à cette démarche et sur le mode de gestion que vous comptez mettre en place pour tenir les objectifs définis.

Dans un second temps vous ferez des propositions concrètes à partir d'axes de travail dont vous définirez le contenu et qui concerneront plus particulièrement les domaines dont vous avez la responsabilité.

Vous argumenterez vos propositions en tenant compte des faisabilités techniques, juridiques et financières et des partenariats que la collectivité pourrait nouer.

Barème de notation :

- **Compte rendu critique de l'analyse : 8 points**
- **Orientations prospectives : 10 points**
- **Lisibilité et cohérence du document : 2 points**

DOCUMENTS JOINTS

Document n° 1	Plan de Déplacement d'Etablissement Méthodologie	Page 3
Document n° 2	Plan de Déplacement d'Etablissement Stratégie (la page 34 du document n'est pas jointe)	Page 20
Document n° 3	Plan de déplacements entreprise Document ADEME	Page 60
Document n° 4	Qu'est-ce qu'un PDE ? Observatoire Régional des Transports de Picardie Septembre 2006	Page 68
Document n° 5	Le management de la mobilité en France : état de l'art des conseils en mobilité – Rapport final (EXTRAITS) ADEME – mars 2010	Page 70
Document n° 6	« Chambéry métropole lance à son tour son plan de déplacements entreprise » La Gazette des Communes – 13 mai 2008	Page 80

NOTA :

- 2 points seront retirés au total de la note sur 20 si la copie contient plus de 10 fautes d'orthographe ou de syntaxe.
- **Les candidats ne doivent porter aucun signe distinctif sur les copies** : pas de signature (signature à apposer uniquement dans le coin gommé de la copie à rabattre) ou nom, grade, même fictifs. Seuls la date du concours et le destinataire, (celui-ci est clairement identifié dans l'énoncé du sujet) sont à porter sur la copie.
- Les épreuves sont d'une durée limitée. Aucun brouillon ne sera accepté, la gestion du temps faisant partie intégrante des épreuves.
- Lorsque les renvois et annotations en bas d'une page ou à la fin d'un document ne sont pas joints au sujet, c'est qu'ils ne sont pas indispensables.

DOCUMENT n° 1

Plan de Déplacement d'Etablissement

Méthodologie

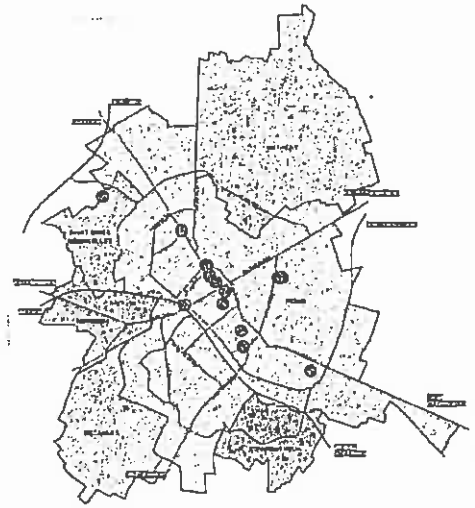
Cadre de l'étude

Contexte

Méthodologie

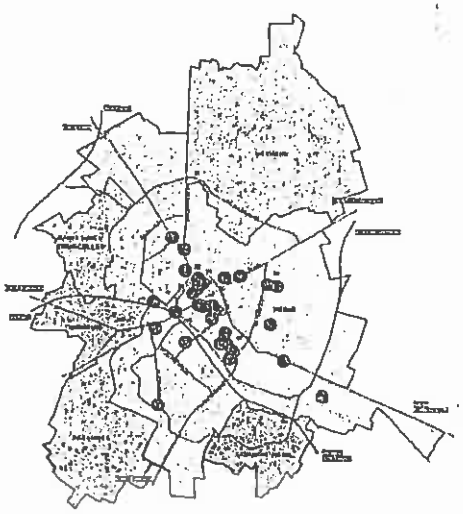
Planning

- Chaque jour en moyenne :



2 000 agents se rendent sur les 200 sites de la Ville

Et 400 agents sur les 14 sites de la Métropole



Or en France, 3 déplacements domicile-travail sur 4 sont effectués en voiture

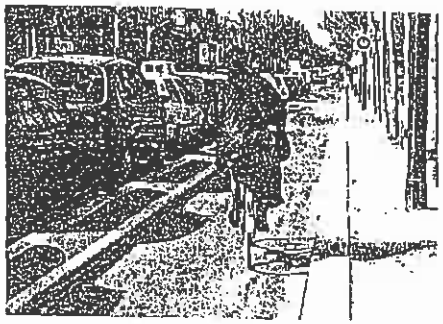
Un double objectif

- Dresser un état des lieux des déplacements pour se rendre sur les principaux sites de la Métropole et de la Ville

- Émettre des propositions pour de nouvelles pratiques de déplacements qui permettront a la Ville et à 2 400 agents de réaliser des économies.







Contexte

Méthodologie

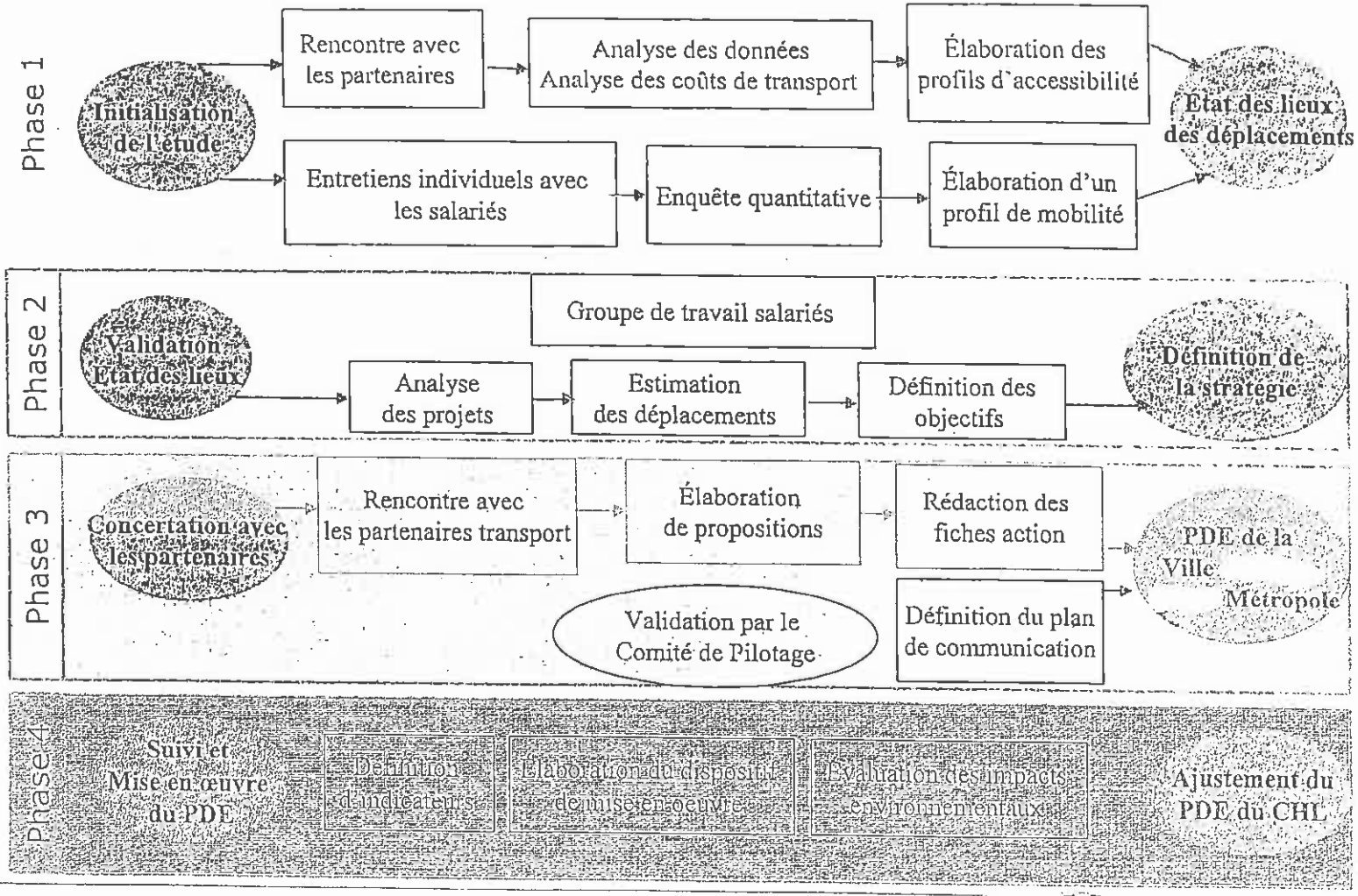
Planning

Schéma général de l'étude

Contexte

Méthodologie

Planning



Phase 1 – État des lieux

Contexte

Objectif – PROFIL D'ACCESSIBILITE

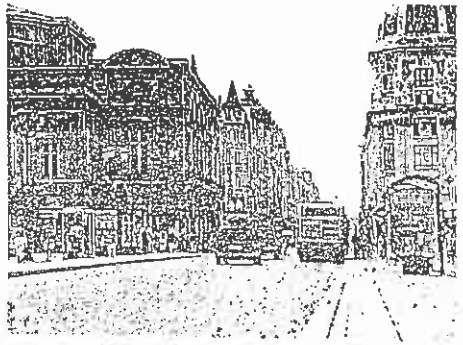
Déterminer les atouts / faiblesses de l'accessibilité des 10 principaux sites / groupement de sites

Méthodologie

Principe

Analyse des données existantes - missions terrain

- Analyse urbaine
  - *Descriptif de la zone d'étude*



- Analyse des déplacements
  - *Analyse des déplacements motorisés*
  - *Des conditions de déplacement des modes doux*
  - *De la desserte en transports en commun*
  - *De l'accès aux PMR*

Planning

Phase 1 – État des lieux

Contexte

Objectif – PROFIL D'ACCESSIBILITE

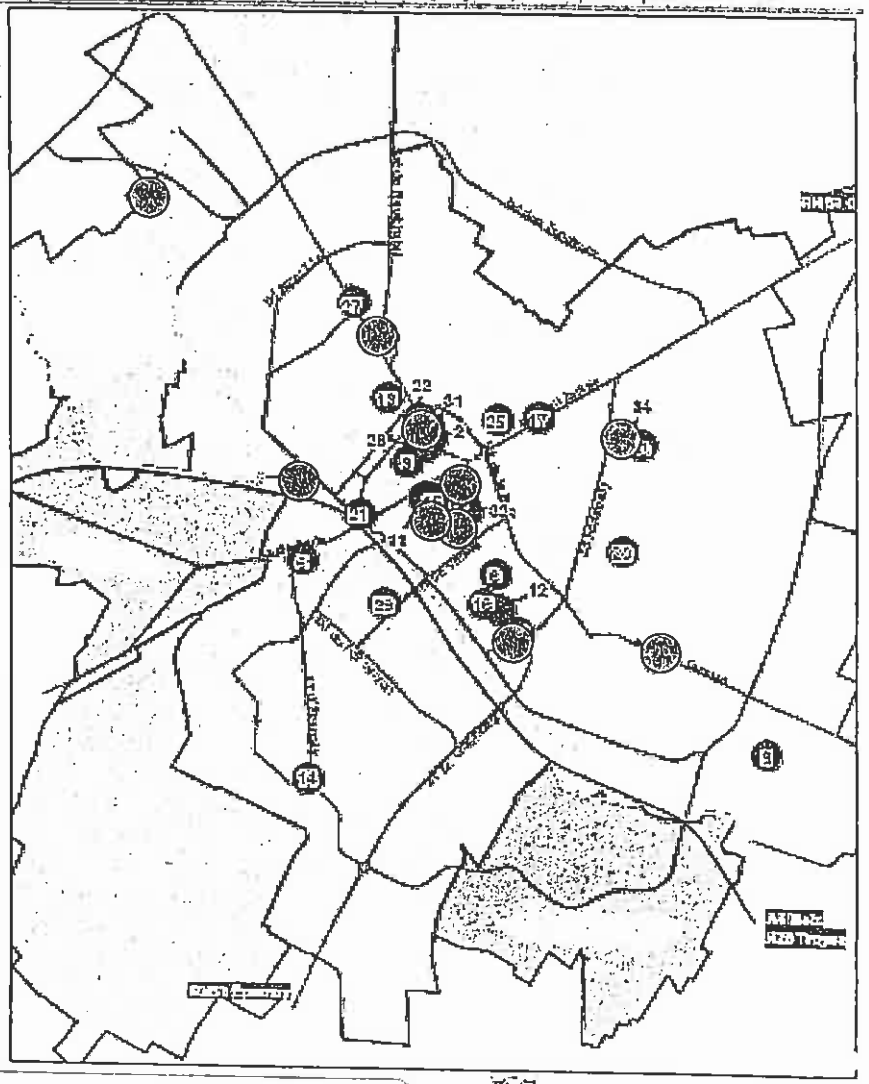
Déterminer les atouts / faiblesses de l'accessibilité des 10 principaux sites / groupement de sites

Méthodologie

1. Secteur Hôtel de Ville
2. Rue Vauthier
3. Rue des Fuseliers
4. Rue Desteuque
5. Avenue de Laon
6. Rue du Bois d'Amour

Planning

7. Bd Dieu-Lumière
8. Esplanade R.Garros
9. Rue Arthur Décès
10. Chemin des Temples



Contexte

Méthodologie

Planning

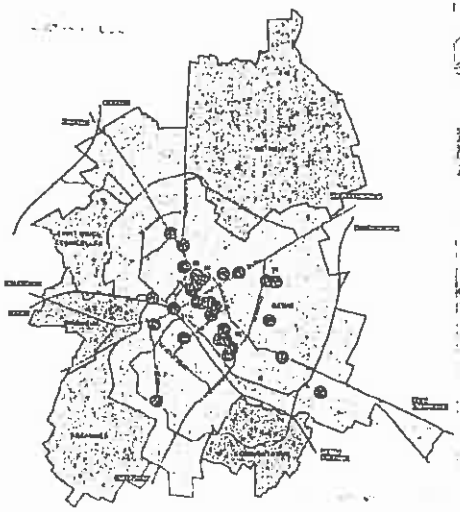
Phase 1 – État des lieux

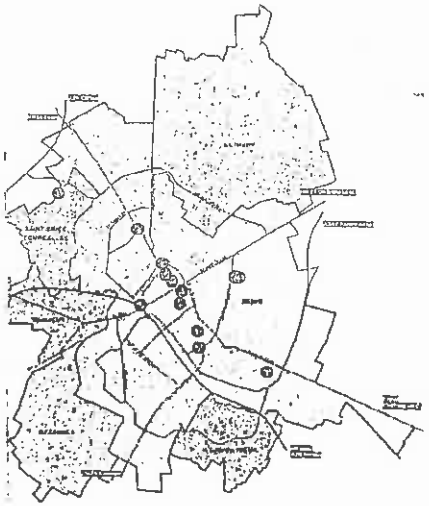
- Analyse des déplacements – le stationnement *(suite)*

Relevé de l'occupation un jour de semaine des places de stationnement réservées aux agents
(2 passages : 10h, 15h)

10 sites principaux parmi :

- 14 sites Métropole
- 34 sites de la Ville





Phase 1 – État des lieux

- Analyse des déplacements *(suite)*

Objectif -PROFIL DE MOBILITE

Connaître l'origine des usagers, leur mode de déplacement, leurs heures de départ et d'arrivée, leurs attentes et opinions.

Principes

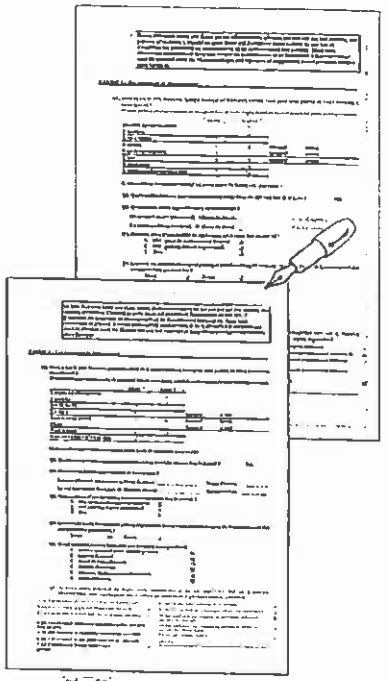
- <u>Enquête qualitative</u>

  +/- 100 questionnaires diffusés auprès des chefs de service

- <u>Enquête quantitative auprès des salariés</u>

  questionnaires auto-administrés via les référents

Échantillon 2 400 salariés



Phase 1 – État des lieux

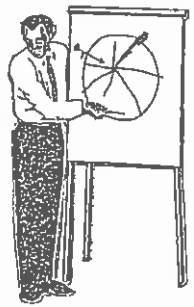
- Analyse des coûts de déplacements

Objectif
Connaître son budget transport pour comparer les coûts en amont et en aval de la mise en place du PDE.

Principes
Accompagnement pour déterminer les différents postes du budget transport

Domaines	Poste Plan Comptable	Indications	Coûts	
			Avant le PDE	Estimation après le PDE
Versement transport	633	Obligatoire.		
Stationnement Location par place Achat par place Surveillance Entretien ..	 613 681 611 615	Les coûts varient selon les coûts fonciers. A titre indicatif, toutes dépenses confondues : 3049€ par place en surface et entre 15000€ et 23000€ par place en souterrain.		
Déplacements d'affaires Location véhicule Indemnité km Hôtel et alimentation Carburant Temps improductif Location de salles ..		Indemnités dans le cas où le salarié utilise sa voiture personnelle. Ex :temps passé à conduire.		
Véhicules de service ou de fonction Carburant Maintenance Assurance ..	 616			
Primes et indemnités km	641			
Accidents du travail Invalidité cotisation	645	Frais assurance, avocats, salaires personnel remplacement, gestion ..		
Transport collectif entre établissements Indemnités de transport TC	624 641			

Phase 2 – Définition de la stratégie



Contexte

Objectif

Formaliser les objectifs du PDE

Principe

- Créer une situation de référence, analyse des projets :

Méthodologie

Propres à la Ville	Autres projets
- délocalisations - création de nouveaux services - ...	- voirie - transports en commun - stationnement - ...

Planning

- Organiser 3 groupes (de créativité) de travail réunissant les salariés

Phase 3 – Élaboration du PDE

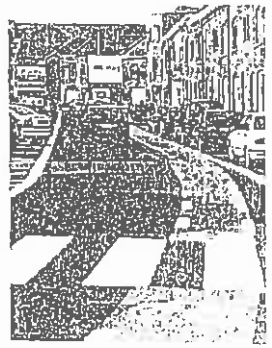
Objectif

Les actions doivent permettre un report modal vers des modes moins consommateurs d'énergie et d'espace

Principe

Réalisation de fiches actions détaillant le contexte, les objectifs poursuivis, la description de l'action, les conditions de mise en œuvre, les mesures d'accompagnement ...

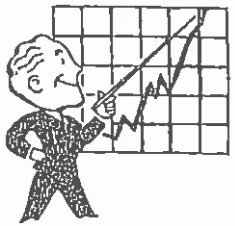
- Propositions opérationnelles d'actions
  - amélioration du service de transports en commun
  - aménagements modes doux adaptés
  - ... etc.



Phase 4 – Suivi et évaluation

Objectif

Ajuster les actions du PDE en fonction des premiers retours d'expérience



Principe

Élaboration d'un tableau de bord qui définit des indicateurs de suivi pour mesurer :

- l'évolution de la part de chaque mode de déplacement
- l'impact environnemental du PDE
- l'évolution du budget transport de Métropole et de la Ville

Phase 5 – Plan de communication

Contexte

Méthodologie

Planning

Objectif

Appropriation du PDE par les salariés

Principe

- Proposition d'un plan de communication:
  1- Phasage du plan
  2- Vulgarisation de l'information
  3- Conjugaison des moyens à disposition

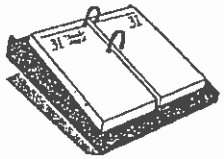
PDE

- Phase 1 – lancement : réunion d'information + actions complémentaires

- Phase 1 – résultats : réunion, document de synthèse

- Phase 3 – propositions : réunions (responsables/salariés), document de synthèse, conférence de presse

Délais



Contexte

Méthodologie

Planning

- 15 mois
- réunion de présentation
- rendu d'un rapport de synthèse
- période de validation

décembre — mars 2007

Phase 1 : Diagnostic – État des lieux

mai — juillet

Phase 2 : Définition de la stratégie

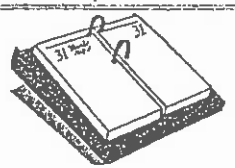
sept. — octobre

Phase 3 : Proposition d'actions

nov. — déc.

Phase 4: Suivi et évaluation

Réunions



Contexte

Méthodologie

Planning

	Comité de pilotage	Comité technique	Concertation
Phase 1	2 réunions	2 réunions	3 réunions 5 entretiens
Phase 2	1 réunion	2 réunions	3 réunions
Phase 3	1 réunion	2 réunions	
Phase 4	1 réunion	3 réunions	

Les émissions de CO_2 selon les modes de transport

Mode de transports	Emission en gramme de CO_2 par passager et par km
En ville	
Vélo, marche, roller	0
Tramway	20
Bus	80
Voiture en ville (personne seule)	310
Grandes distances	
Train	25
Avion	140

DOCUMENT n° 2

Plan de Déplacement d'Etablissement

Stratégie

Préambule

- Missions :

Phase 1 – État des lieux et diagnostic

Phase 2 – Définition de la stratégie

Phase 3 – Propositions d'actions

Phase 4 – Mise en place d'indicateurs

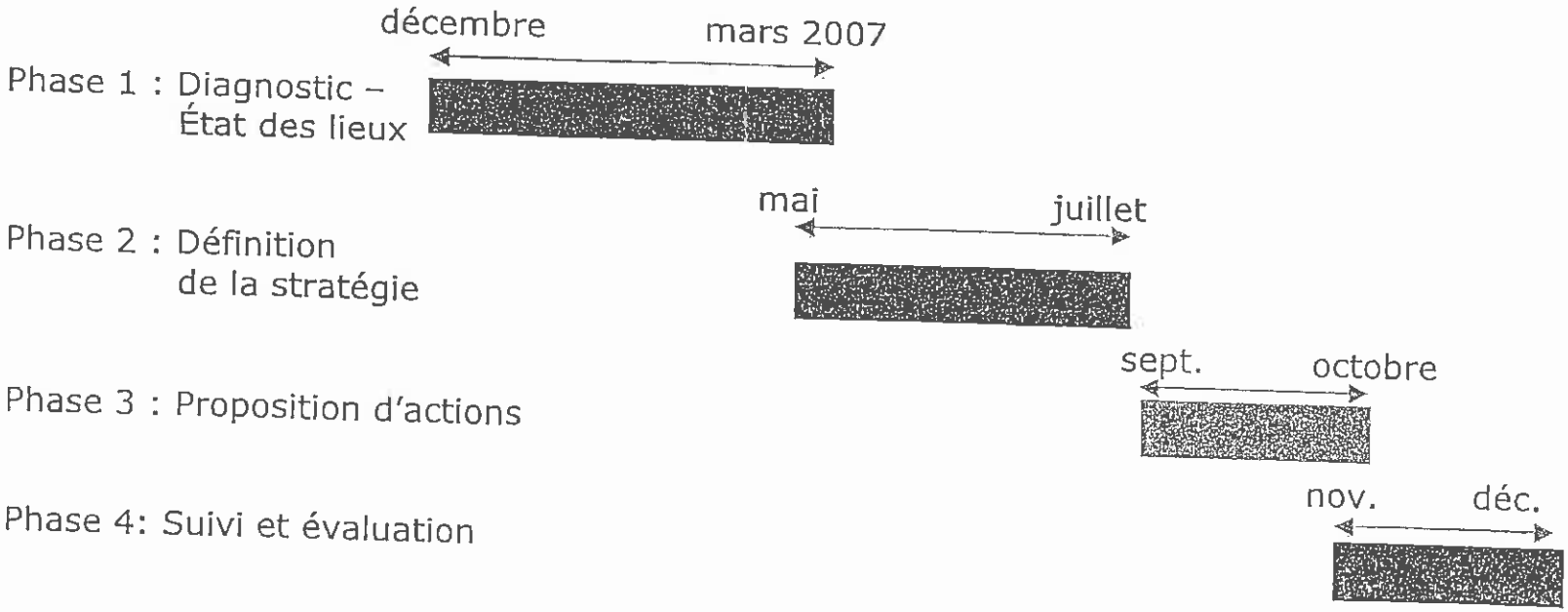
- Objectifs de la phase 2 :

Définir la stratégie politique et le cadre du plan opérationnel du PDE

Prioriser les actions à mettre en œuvre

Préparer la communication sur la mise en œuvre du PDE

Rappel du planning de l'étude



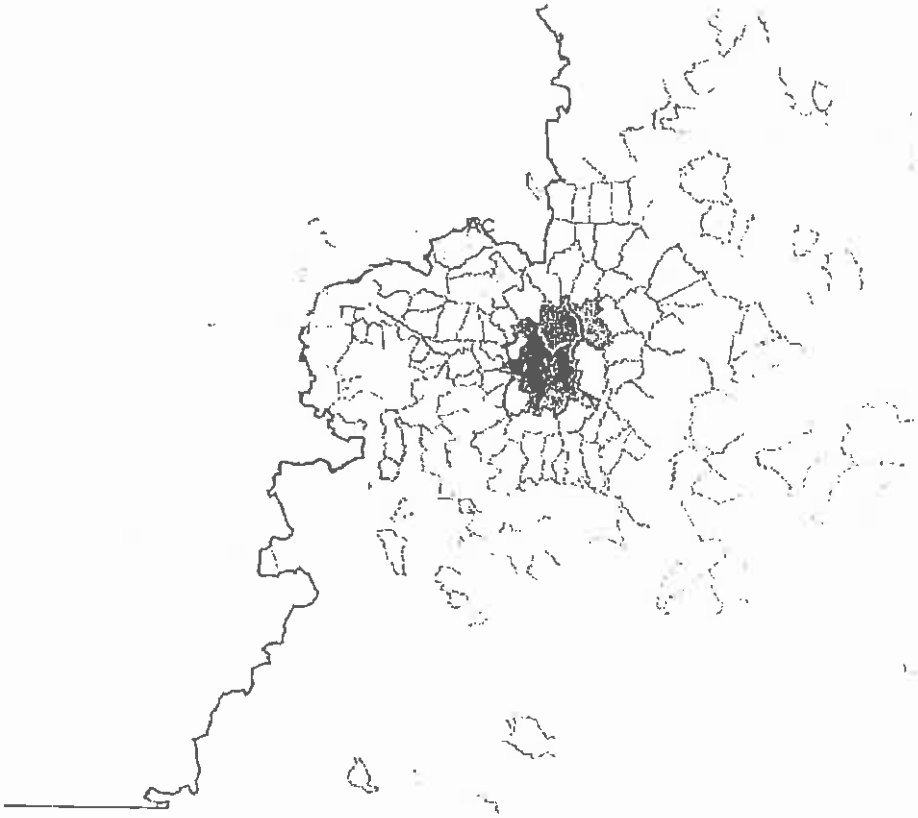
Méthode de travail

- Identification des principaux enseignements du diagnostic
- Prise en compte des projets de la Ville et de Métropole
- Identification des enjeux forts ⇒ les axes du PDE
- Organisation de groupes de travail avec les agents
- Synthèse et validation par le comité de pilotage

Rappel des principaux résultats du diagnostic

- 2500 agents répartis sur un grand nombre de sites

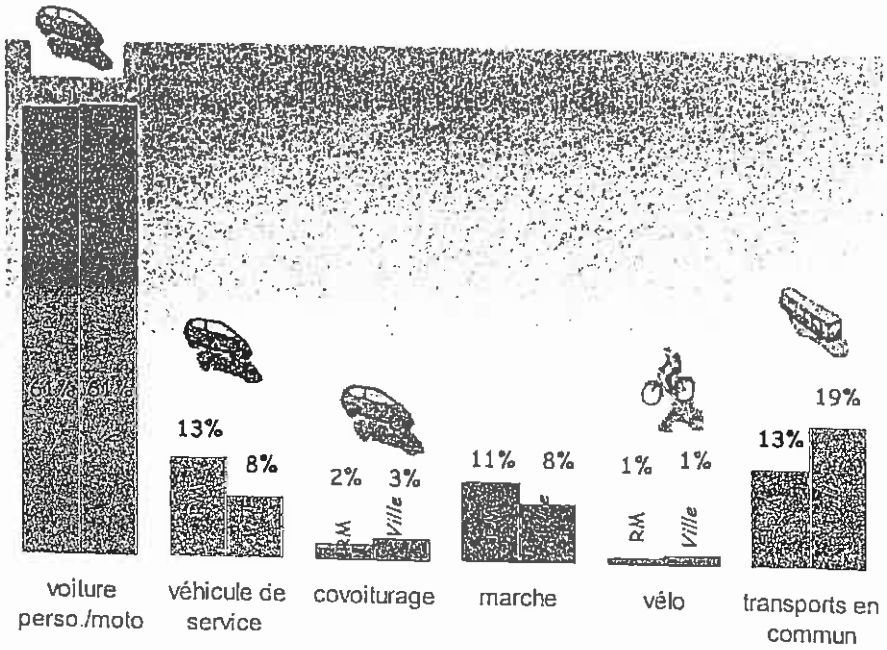
- 70% des agents habitent dans Métropole



Rappel des principaux résultats du diagnostic

- Un usage massif de la voiture sur les déplacements domicile – travail :

- Voiture personnelle	61%
- Véhicule de service	10%
- Marche	10%
- TC	15%
- Covoiturage	3%
- Vélo	1%



Rappel des principaux résultats du diagnostic

- Les déplacements professionnels :

30% à 40% des salariés se déplacent plus d'une fois par semaine

Les salariés sont répartis sur une 100 aine de site

Comment? Majorité en voiture de service

Où? Essentiellement dans l'agglomération rémoise

1 agent sur 3 est prêt à utiliser d'autres modes

850 000 €/an de dépenses pour le Parc automobile

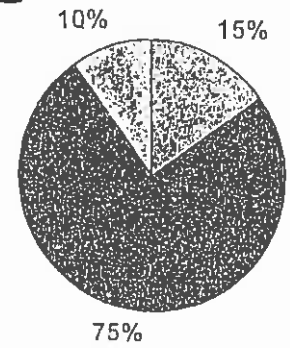
Rappel des principaux résultats du diagnostic

- Budget transport :

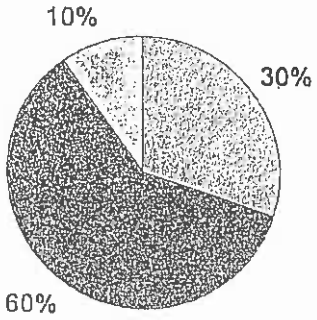
	Ville	Métropole
Versement transport	730000	153000
Véhicules de service	467000	384000
Stationnement	?	?
Déplacements professionnels	?	?
Accidents de trajet	263400	5600
Indemnité TC	39000	8000
Total	1499400	550600
Nbre d'agents	2062	491
Budget / agent	727	1121

Rappel des principaux résultats du diagnostic

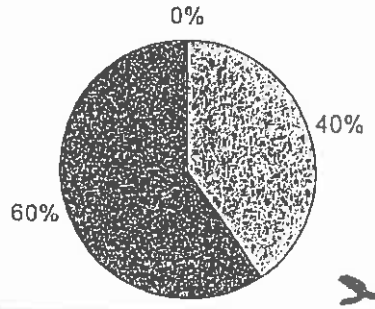
- Vélo : près de 15% de salariés favorables



- Transports en commun : 30% en moyenne de salariés favorables



- Covoiturage : 40% de salariés favorables



Identification des projets à intégrer

- Extension du stationnement payant en zone verte à l'ensemble du centre-ville (horizon 2010)
- Mise en service de la 1ère ligne de tramway et aménagement de 3 P+R (horizon 2010)
- Autres projets s'inscrivant dans le cadre de la mise en œuvre du PDU :
  - Haltes TER
  - Développement de l'offre bus de rocade et amélioration de la qualité de service des TC urbains
  - Développement du réseau cyclable et du stationnement vélo
- *Projets relatifs à l'organisation des services de la Ville et de Métropole ?*

Identification des axes du PDE

- Axes liés à l'adhésion des agents à la démarche PDE
- Axes liés à l'organisation des déplacements
- Axes liés à l'organisation du travail

Axes liés à l'adhésion des agents

- Réduire le budget transport des agents
- Réduire les temps de trajet et le stress

Axes liés à l'organisation des déplacements

- Développer le vélo et la marche
  - Amélioration de l'accessibilité des sites
  - Aménagement des sites pour accueillir les utilisateurs et leur vélo
  - Développement de l'utilisation du vélo pour les déplacements professionnels

Axes liés à l'organisation des déplacements

- Renforcer les transports en commun
  - Tarification
  - Desserte des différents sites
  - Parkings relais
  - Utilisation des transports en commun pour les déplacements professionnels

- Mieux utiliser la voiture
  - Covoiturage et stationnement
  - Meilleure gestion des véhicules de service
  - Développement des véhicules propres

Axes liés à l'organisation du travail

- Réfléchir sur les possibilités de regroupements des sites
- Réfléchir sur l'adéquation des horaires de travail et des dessertes des transports en commun
- Réfléchir sur les habitudes des agents le midi

Organisation des groupes de travail

- 3 groupes de travail : *développer le vélo et la marche*
  renforcer les transports en commun
  utiliser la voiture à bon escient
- Les groupes sont organisés selon l'axe « organisation des déplacements », mais la réflexion a également porté sur les axes « organisation du travail » et « adhésion des agents »
- 3 réunions de travail ont eu lieu les 12 et 13 juin
- Objectifs : *affiner les résultats issus du diagnostic*
  mieux cerner les attentes des agents
  définir précisément les freins et leviers
  favoriser l'appropriation de la démarche

Constitution des groupes de travail

- 8 à 10 agents volontaires, répartis sur les différents sites de Métropole et de la Ville
- Participation des représentants des organisations syndicales
- Participation d'un « groupe technique » pour chaque thème, regroupant :

l'ADEME

l'Agence d'urbanisme

un spécialiste du thème

un représentant de Métropole

un représentant du bureau d'études

Déroulement d'un groupe de travail

Durée = 3 heures

1. Présentation de la démarche de PDE et des objectifs des groupes de travail
2. Présentation des principaux enseignements du diagnostic
3. Questions / réactions des agents par rapport au diagnotic
4. Débat entre les participants
5. Identifications des principaux freins / leviers
6. Synthèse et définition des actions prioritaires

Principaux enseignements des groupes de travail

- Des agents motivés et constructifs
- La réduction du budget transport n'est pas la seule source de motivation : - de stress, - de pb de stationnement,...
- De nouvelles habitudes envisageables pour les déplacements domicile-travail et pour les déplacements professionnels...
- ... mais des conditions qui doivent être soulignées :

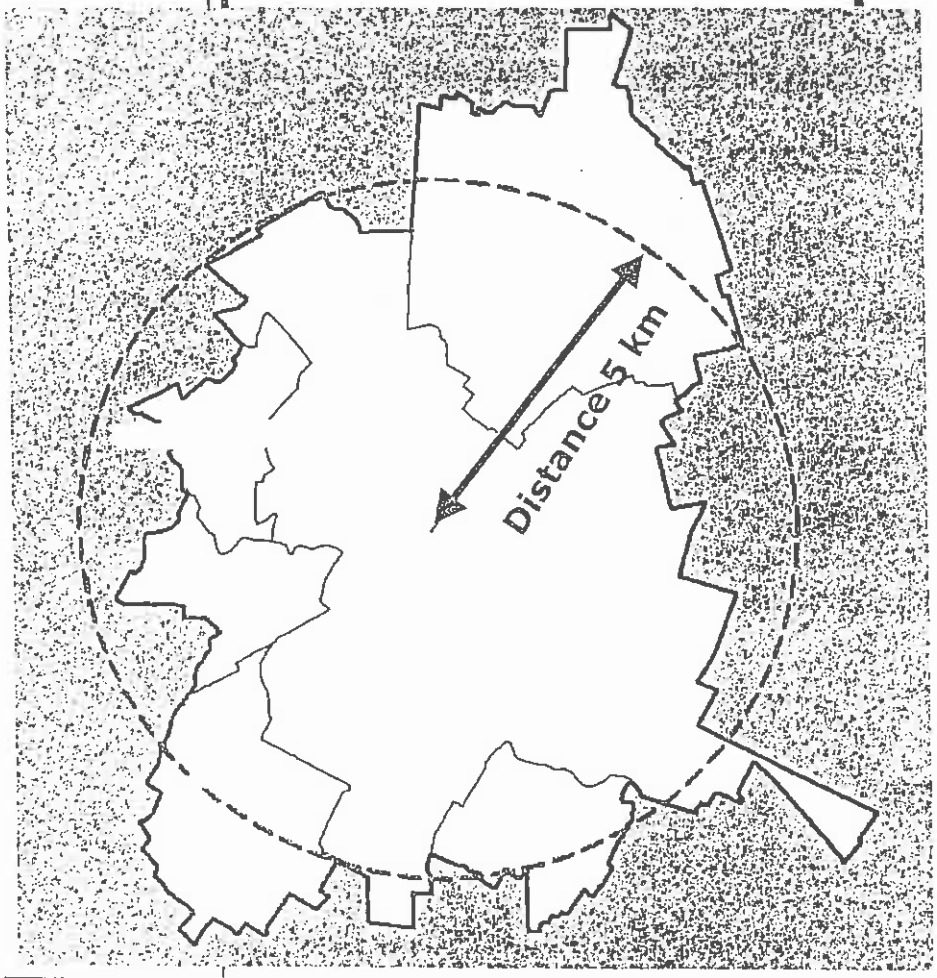
  - « la Direction doit montrer l'exemple »

  - réflexion nécessaire sur l'usage des véhicules de services (« généraliser le fonctionnement en pool »)

  - « il est nécessaire de développer des mesures incitatives, mais également une campagne de communication efficace »

- L'éclatement des services est ressenti comme une contrainte forte

Marche et vélo : quelques chiffres...



Enquête : 20% à 30% de salariés favorables

↓

Près de 1800 salariés résident Métropole (5 km)

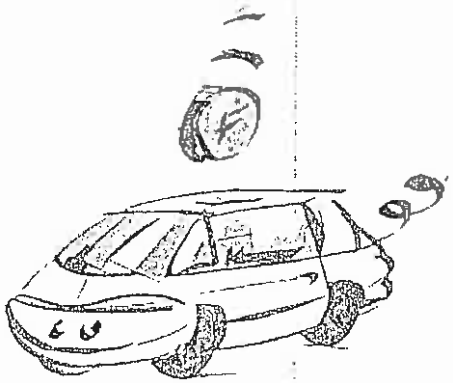
↓

Potentiel d'environ 400 salariés (maximum)

Marche et vélo : quelques chiffres...

→ Utiliser sa voiture coûte **400 ∈ /an** **470 ∈ /an** 350 kg de Co2

→ Utiliser son vélo **70 ∈ /an max** **70 ∈ /an max** 3.5 kg de Co2



Bilan du groupe n°1 : marche et vélo

Les principaux freins :

- Infrastructures : *état des chaussées*
  manque d'aménagements des itinéraires vélo
  sécurité des cheminements piétons
- Difficultés de stationnement vélo
- Circulation automobile / insécurité / incivilité
- Manque d'information
- Pollution
- (distances domicile-travail)

Bilan du groupe n°1 : marche et vélo

Les principaux leviers :

- Amélioration des itinéraires : *pistes / bandes / zones 30*
  couloirs bus
  contre-sens cyclables
- Mise en place d'une flotte de vélos de service
- Proposer une aide financière ou technique : *indemnité*
  révision vélo

Bilan du groupe n°1 : marche et vélo

Les principaux leviers (suite) :

- Communiquer sur les atouts du vélo : *liberté, rapidité*
  bon pour la santé
  moins de stress
- Difficultés de stationnement VP en centre-ville
- Autres leviers : *développer la culture vélo*
  faciliter le déjeuner au lieu de travail

Bilan du groupe n°1 : marche et vélo

Les actions à mettre en œuvre :

- Améliorer le stationnement vélo et le « confort » des cyclistes (douches, vestiaires) — court terme
- Créer une flotte de vélos de service — court terme
- Lancer une campagne de communication — court terme
- Proposer des mesures incitatives complémentaires (aide technique et / ou financière) — court terme
- Améliorer les itinéraires cyclistes et piétons — court terme à long terme

Transports en commun : quelques chiffres...

Une grande part des salariés réside dans l'agglomération

Enquête : 25% à 37% de salariés favorables

↓

Près de 1900 salariés résident dans des communes desservies par les TUR ou le TER

↓

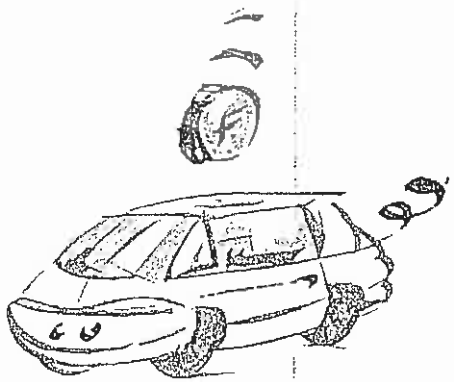
Potentiel d'environ 600 salariés (maximum)

Transports en commun : quelques chiffres...

(28 Km) centre ville (6 km)

→ Utiliser sa voiture coûte **3700 ∈ /an** Voiture **790 ∈ /an**

→ Utiliser les TC **690 ∈ /an** TC **300 ∈ /an**





Bilan du groupe n°2 : transports en commun

Les principaux freins :

- Absence de desserte TC
- *Pour le TER :* compatibilité des horaires TER avec les heures de travail, problème des correspondances à la gare, tarifs en hausse, risques de grèves
- *Pour les TU :* problème de régularité et de fréquence, problème des correspondances
- Eclatement des services
- Stationnement libre (gratuit) à proximité de certains sites

Bilan du groupe n°2 : transports en commun

Les principaux leviers :

- Exemplarité de la Direction : cas des véhicules de service
- Développer les possibilités de stationnement en P+R et étendre le stationnement payant au centre-ville
- Réduire le coût des déplacements TC :

  remboursement des abonnements au-delà de 50%

  cas du remboursement des titres de transport (aller simple)

  gratuité des TC pour les déplacements professionnels
- Aménager les horaires de travail (compatibilité TER)

Bilan du groupe n°2 : transports en commun

Les principaux leviers (suite) :

- Faciliter le déjeuner au lieu de travail
- Profiter de la mise en place d'un nouveau réseau TC avec tramway, P+R, voies bus, lignes de bus restructurées,…
- Multiplier l'information sur l'offre TC : horaires, plans, tarifs, fiches d'accessibilité,…
- Mettre en place une desserte spécifique entre le lieu de travail et le lieu de résidence ou des P+R

Bilan du groupe n°2 : transports en commun

Les actions à mettre en œuvre :

- Mettre à disposition des agents un système d'information, voire un conseil en mobilité — court terme
- Augmenter le taux de remboursement de l'abonnement TC — court terme
- Assurer la gratuité des TC pour les déplacements professionnels — court terme

Bilan du groupe n°2 : transports en commun

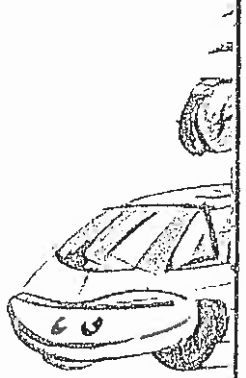
Les actions à mettre en œuvre :

- Développer les possibilités de déjeuner sur le lieu de travail le midi
  court et moyen terme
- Aménager des P+R au sein de l'agglomération
  court terme à long terme
- Améliorer l'accessibilité, l'image et la qualité de service du réseau TC
  court terme à long terme
- Etudier les possibilités de regroupements des services
  court terme à long terme

Voiture et covoiturage : quelques chiffres...

→ Utiliser sa voiture coûte **3700 ∈ /an**

→ Faire du covoiturage **1850 ∈ /an**



Enquête : 40% salariés favorables

↓

2370 salariés résident dans des communes où il y a au moins 2 salariés de la Ville ou de Métropole

↓

Potentiel d'environ 950 salariés (maximum)

Bilan du groupe n°3 : voiture et covoiturage

Les principaux freins (covoiturage) :

- Diversité des horaires de travail
- Contraintes personnelles et professionnelles
- Eclatement des services
- Problèmes d'assurances
- Quelle garantie de retour ?

Bilan du groupe n°3 : voiture et covoiturage

Les principaux leviers (covoiturage) :

- Réduction du budget transport
- Proposer des facilités de stationnement
- Mettre en relation les agents
- Utiliser les véhicules de service pour le covoiturage
- Proposer des possibilités de stationnement en P+R

Bilan du groupe n°3 : voiture et covoiturage

Les principaux freins (véhicules de service en pool) :

- Les véhicules de service sont affectés à un poste
- Appropriation des véhicules de service, habitudes ancrées
- Cas des déplacements professionnels depuis le lieu de résidence

Les principaux leviers (véhicules de service en pool) :

- Le covoiturage professionnel est déjà pratiqué
- Sous-utilisation de certains véhicules de service
- Economies budgétaires
- Mettre en place des règles claires et communes

Bilan du groupe n°3 : voiture et covoiturage

Les actions à mettre en œuvre :

- Réserver des places de stationnement pour les covoitureurs — court terme
- Autoriser les aménagements d'horaires pour les covoitureurs (à étudier au cas par cas) — court terme
- Élaborer un système de mise en relation des covoitureurs et assurer une garantie de retour — court et moyen terme
- Généraliser le fonctionnement en pool des véhicules de services — court et moyen terme
- Réserver les véhicules de service aux agents qui font du covoiturage — court et moyen terme

Bilan du groupe n°3 : voiture et covoiturage

Les autres actions évoquées :

- Sensibiliser l'encadrement et s'assurer de son exemplarité
- Supprimer les aides au financement du stationnement payant sur le lieu de travail (abonnements dans les parkings)
- Equiper le parc de véhicules de service respectueux de l'environnement
- Profiter des économies faites sur les véhicules de service pour développer des mesures incitatives en faveur des modes alternatifs. *Par exemple : réduire fortement le parc de véhicules de service et rembourser 100% de l'abonnement TC (usage domicile-travail et professionnel)*

Bilan du groupe n°3 : voiture et covoiturage

Les autres actions évoquées (suite) :

- Rembourser l'abonnement au service « Info trafic » (10 euros / an)
- Promouvoir les TC et le vélo lors de l'accueil des nouveaux agents
- Organiser des journées d'information sur la sécurité routière et le civisme
- Mettre en place un système de location de vélo

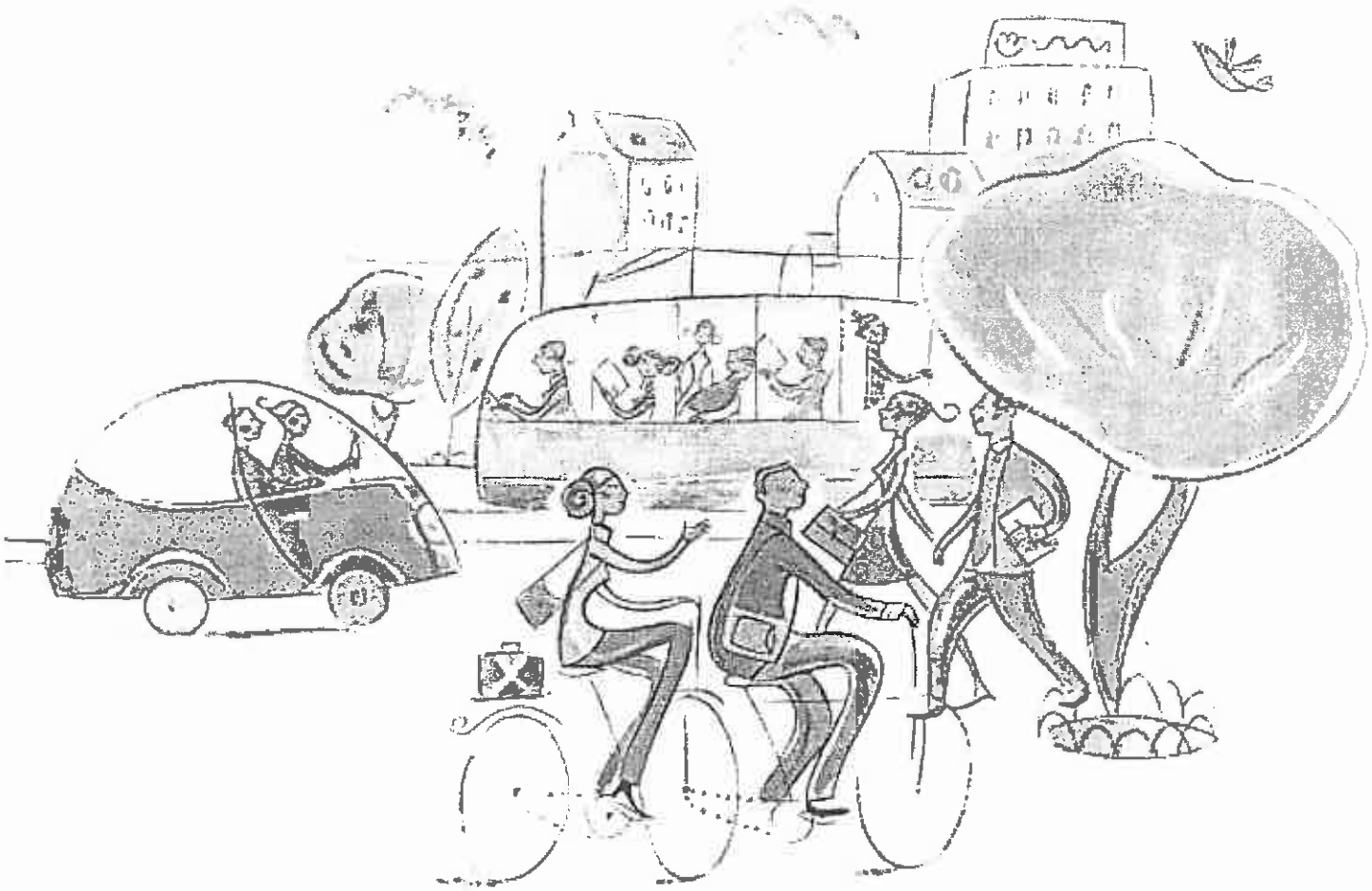
Conclusion

- Quelles mesures commencer à mettre en place ?
- A quelle échéance ?
- Comment préparer la communication autour des premières actions du PDE mises en œuvre ?

DOCUMENT n° 3

Plan de déplacements entreprise

un nouveau défi pour l'entreprise



CONNAÎTRE POUR AGIR

ADEME

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



un défi !

Grâce au Plan de déplacements entreprise (PDE), les entreprises vont pouvoir mieux gérer leurs déplacements et proposer à leur salariés d'autres moyens de transport que la voiture individuelle.

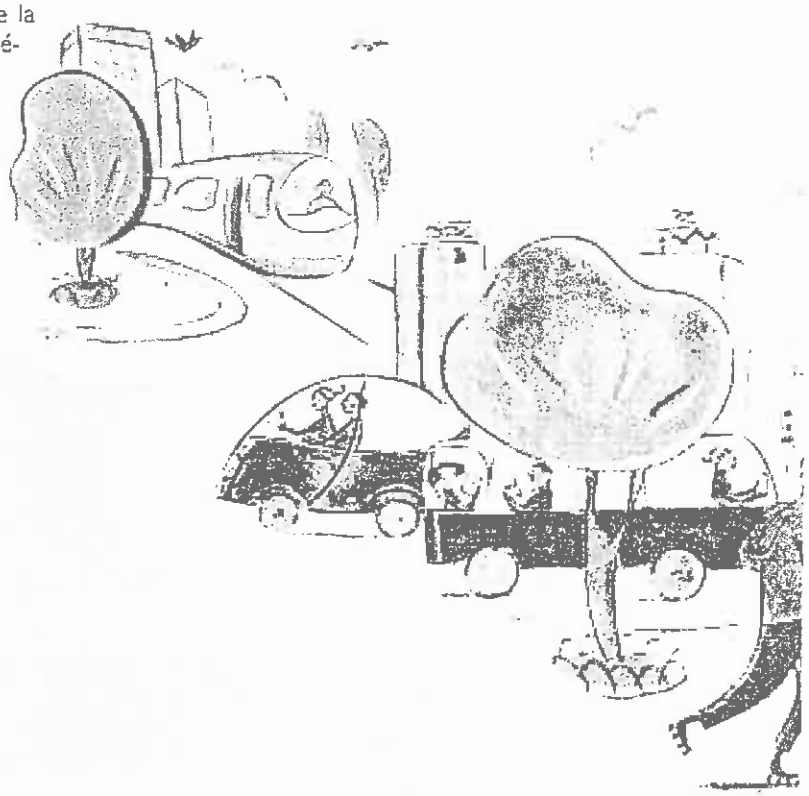
- Le PDE est une démarche d'analyse globale de tous les déplacements d'une entreprise. Il aboutit à la mise en place d'un plan de mobilité. Sont ainsi privilégiées toutes les solutions de transport capables de limiter l'utilisation de la voiture individuelle :
  - la marche à pied,
  - le vélo,
  - les transports en commun,
  - le co-voiturage,
  - les véhicules propres,
  - ...

- Le PDE s'intéresse aux déplacements des salariés, des fournisseurs, des clients et des visiteurs de l'entreprise. Mais il est possible de commencer par les déplacements des salariés et ensuite d'étendre la démarche aux autres intéressés pour procéder par étapes. Le PDE est une démarche avant tout pragmatique qui concilie les enjeux environnementaux, les besoins des entreprises et ceux des salariés.

"8 fois sur 10, recruter une personne, c'est aussi embaucher sa voiture... !"

- Les transports représentent en France 35% du dioxyde de carbone (CO_2), principal gaz à effet de serre. Les entreprises ont un rôle important à jouer pour participer à la réduction de ces émissions en aménageant leurs déplacements notamment dans le cadre des Plans de Déplacements Urbains (PDU)[1].

- A ce jour près de 250 entreprises se sont lancées dans la démarche de PDE. Leur nombre devrait atteindre 500 dans les années à venir (objectif du Plan Climat)



66% des émissions de gaz à effet de serre de l'ensemble des magasins IKEA dans le monde proviennent des déplacements en voiture de la clientèle. D'autres solutions (tramway, bus, livraison à domicile) sont envisagées par certains sites du Groupe.

Les 4 mots clés d'un plan de déplacements

1 ▪ Productivité

Les salariés effectuent la majorité de leurs déplacements pour des raisons professionnelles. Organiser de manière rationnelle les déplacements a un double effet positif : la réduction des coûts et l'augmentation de la productivité de l'entreprise.

L'optimisation des déplacements permet une meilleure productivité !

28% des déplacements effectués à Nice, Marseille et Toulon sont d'origine professionnelle.

2 ▪ Mobilité

Maîtriser ses déplacements permet de réduire sa consommation d'énergie. Des déplacements mieux étudiés, c'est aussi une plus grande mobilité apportée aux salariés en mettant à leur disposition un plus grand choix de solutions de transport et une plus grande flexibilité horaire.

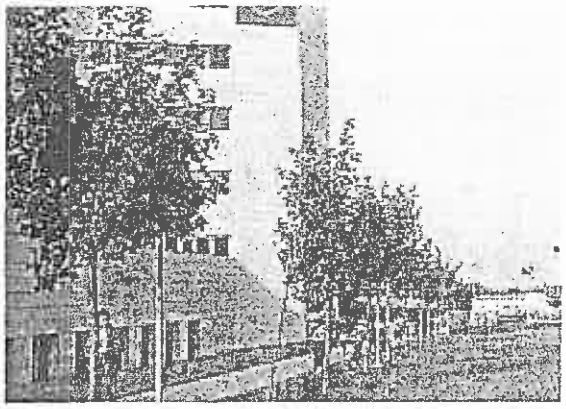
La maîtrise des déplacements est source d'économie et de qualité de vie !

3 ▪ Dialogue Social

L'aménagement-réduction du temps de travail implique une réflexion sur le temps de transport. La réduction de ce dernier pourrait permettre à chaque salarié de bénéficier de plus de temps et d'argent au profit de sa vie personnelle.

Le PDE permet de dynamiser la culture de l'entreprise autour d'un projet fédérateur !

11,4 millions de déplacements journaliers sont effectués dans un cadre professionnel en Ile-de-France.



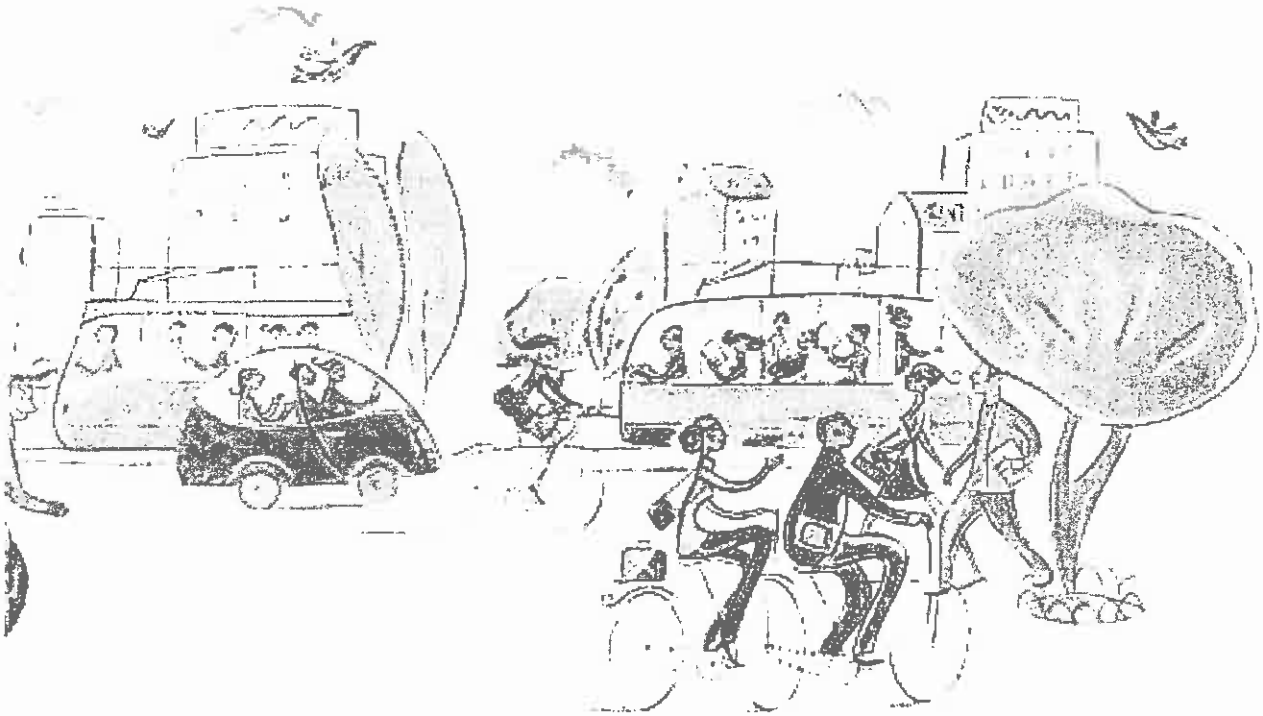
4 ▪ Budget

Le budget transport est difficile à évaluer dans une entreprise car il est intégré à ses coûts globaux. Par ailleurs, les coûts des trajets domicile-travail ont une incidence directe sur les revenus des salariés.

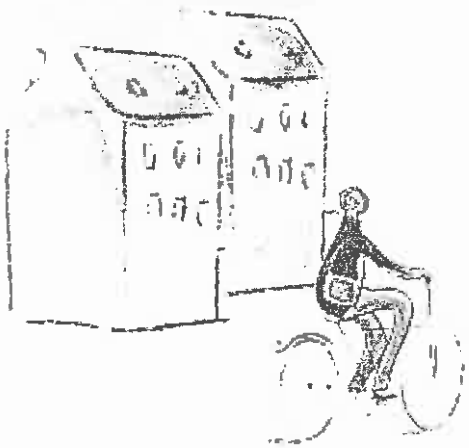
Le PDE est une occasion d'évaluer avec précision les coûts de transport pour l'entreprise et ses salariés.

3 actifs sur 5 travaillent hors de leur commune de résidence et la distance moyenne domicile-travail est de 15 km, soit à peu près 1 heure de transport par jour !

(*) PDU : Plans de Déplacements Urbains obligatoires dans les villes de plus de 100 000 habitants ils planifient les transports de personnes et de marchandises en ville



Des avantages pour tous !



La démarche du Plan de déplacements entreprise s'inscrit dans une logique de développement durable[2]. L'entreprise, les salariés comme la collectivité dans son ensemble, en tirent les bénéfices. Chacun y trouve son compte dans cette réflexion partagée.

Des avantages pour les salariés

- Réduire les frais occasionnés par les déplacements domicile - travail.
- Diminuer le stress et la perte de temps par un plus grand confort des déplacements.
- Avoir un choix plus large et sans contraintes de son mode de déplacement.
- Accéder à son lieu de travail sans être tributaire des restrictions de circulation ou de difficultés d'approvisionnement en carburant (notamment grâce au co-voiturage).
- Participer à un projet fédérateur et convivial dans l'entreprise et s'y sentir mieux intégré.
- Se maintenir en meilleure forme physiquement.
- Valoriser son temps de déplacement.
- Participer individuellement à une action citoyenne destinée à relever le défi du développement durable et se sentir ainsi citoyen du monde.

900 € : c'est le prix moyen annuel de location d'une place de stationnement que doit payer une entreprise en centre ville.

57 % des accidents du travail sont des accidents mortels dus à la circulation.

Des avantages pour l'entreprise

Grâce à son PDE, l'entreprise va pouvoir :

- Diminuer et optimiser l'ensemble des coûts liés aux transports et donc les charges inhérentes aux déplacements et au stationnement (rationalisation du bilan carbone)[3].
- Améliorer l'accessibilité du site pour ses salariés, mais également pour ses clients, ses fournisseurs et ses visiteurs.
- Valoriser "l'image" de l'entreprise auprès de ses publics grâce à un engagement dans une démarche citoyenne et responsable.
- Renforcer le dialogue social entre la direction, les collaborateurs, les fournisseurs, les clients…
- Développer l'esprit d'équipe et la culture d'entreprise à la lumière d'un engagement commun.
- Affirmer son projet de management environnemental[4] (démarche qualité…).
- Anticiper une réglementation des déplacements promise au durcissement (circulation alternée, zones de circulation réduite, péage urbain…), susceptible d'affecter le bon fonctionnement de l'entreprise.

2 mois : c'est la durée moyenne d'arrêt de travail pour un accident lié à un déplacement.

Des avantages pour la collectivité

La collectivité territoriale va, elle aussi, largement bénéficier des effets du PDE. Elle va pouvoir :

Dans le cadre de son PDE, la ville d'Echirolles (38) a incité 900 agents à se déplacer à vélo, en mettant en place... des vélos de fonction !

- Mieux intégrer les entreprises dans les politiques des collectivités locales (PDU, SCoT[5]...).
- Soutenir l'économie locale.
- Réduire la congestion du trafic urbain et ses nuisances (y compris le bruit).
- Participer à l'amélioration de la sécurité routière et donc à la réduction des accidents de la route.
- Récupérer des espaces publics, notamment en diminuant le stationnement sur la voie publique.
- Rendre la ville plus agréable et améliorer sa qualité de vie en limitant la pollution atmosphérique et des pics de pollution locaux.
- Réduire la dépendance énergétique, en limitant la consommation de combustibles fossiles.
- Limiter les émissions de gaz à effet de serre et lutter contre le changement climatique.
- Mieux répondre aux préoccupations quotidiennes de ses citoyens.

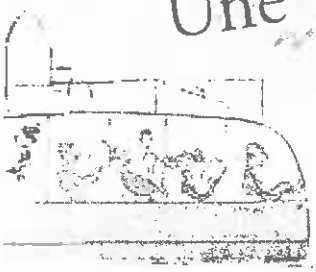
Le saviez-vous ?

- 3 milliards d'euros, c'est le coût des impacts sur la santé de la pollution atmosphérique générée par les transports.
- 6 100 euros : c'est le budget dans une entreprise pour une voiture particulière.
- Un automobiliste qui habite à 20 kilomètres de son lieu de travail dépense 3 000 €/an pour aller travailler.
- 1 500 à 2 500 € : c'est le prix d'investissement pour une place de parking en surface (25 m², hors investissement foncier).
- Le coût au km d'une voiture particulière se situe entre 30 et 40 centimes d'euros.
- Dans l'agglomération grenobloise, la vitesse moyenne des véhicules est inférieure à 14 km/h.



Développement durable : c'est un développement qui concilie l'économie, le social et l'environnement pour un avenir durable.
Bilan carbone : méthode qui permet de mesurer les émissions de gaz à effet de serre engendrés par une entreprise, une activité administrative ou associative en vue de réduire ses émissions polluantes.
Management environnemental : démarche volontaire s'appuyant sur un état des lieux pour connaître la situation environnementale de son entreprise en vue de mettre en place un système de gestion interne.
SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale : il remplace le schéma directeur et met en cohérence l'ensemble des politiques d'urbanisme et d'équipement.

Une méthodologie du diagnostic... à la mise en œuvre



Faire le point sur le budget, réaliser une enquête, définir les objectifs et les résultats attendus, mettre en place l'organisation... La mise en œuvre du PDE doit se faire selon une méthodologie précise.

- **Déterminer le budget transport de l'entreprise...**
  Le PDE va déterminer : les coûts fixes (versement transports, location de parking...), les coûts variables (indemnités kilométriques, consommation des véhicules de la société, péages, remboursement des abonnements de transport) et les investissements (stationnement, infrastructures...).

- **Le budget transport des collaborateurs...**
  Pour cela, il devra évaluer les coûts des déplacements domicile-travail selon le mode de transport utilisé : transports en commun, voiture particulière, vélo, marche...

- **Et l'accessibilité aux sites de l'entreprise**
  Une étude des différents modes d'accès, leurs conditions et les temps de parcours sera réalisée, mais aussi l'identification des points noirs du trafic et l'établissement des capacités de stationnement sur sites

Définir les objectifs et les résultats attendus en identifiant les problèmes et les priorités.

- **Constituer l'équipe de travail**
  Elle peut réunir un groupe de pilotage, des éventuels consultants et les partenaires (l'ADEME, l'AOTU Autorités Organisatrices des Transports Urbains, les collectivités...) déterminant le mode de fonctionnement du process.

- **Etudier les mesures réalisables**
  Le Plan permettra de formaliser les résultats et de dégager les principales pistes d'action, de déterminer les mesures les plus efficaces et d'évaluer leur faisabilité. Il consistera aussi à réaliser une trame d'action et à établir un plan d'information et de communication.

- **Lancer la concertation et valider le plan**
  Une étape importante pour sensibiliser le personnel aux problématiques du PDE est la présentation du projet à l'ensemble des collaborateurs pour qu'ils se l'approprient et valident les priorités des mesures à prendre.

La mise en œuvre du Plan

Elle va passer par le choix d'un animateur PDE et d'un correspondant transport motivé dont le rôle sera de faire vivre le Plan. La réussite de l'initiative sera liée à la qualité de l'accompagnement et des actions de sensibilisation.

L'efficacité et la pérennité de la démarche vont dépendre du bon respect des processus et du calendrier annoncés mais aussi de la capacité de l'entreprise à maintenir l'élan qu'elle aura suscité.

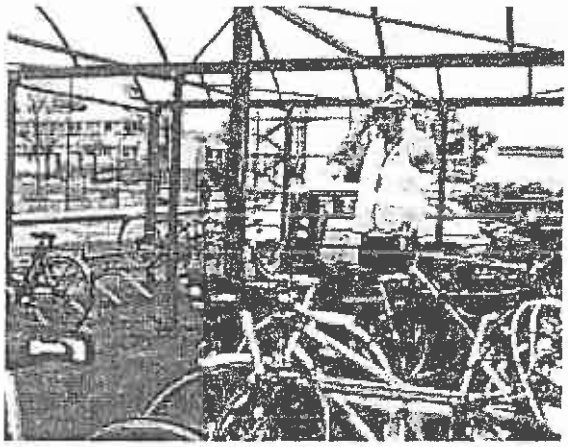
Exemples à suivre !

- A Besançon, un PDE a réuni : la municipalité, le Conseil général du Doubs, la Préfecture et le Tribunal administratif, les services fiscaux et la Direction régionale des affaires culturelles.
- La compagnie Nestlé a lancé sa campagne "l'éco-voiturage" lors de son déménagement à Noisiel (77).
- Réduire de 50 % en 5 ans les accidents du travail liés à la sécurité routière, c'est l'objectif de l'opération "50 Cinq" menée par la Sécurité routière des entreprises dans 6 bassins d'emploi.



Quelles mesures mettre en œuvre ?

Le plan d'actions de transport, réalisé en interne ou par des consultants spécialisés, consiste à mettre en place un ensemble de mesures variées.



1 ▪ Encourager les transports publics

Adapter l'offre existante aux besoins de l'entreprise, informer, organiser l'achat des titres, participer financièrement aux abonnements, créer une navette d'entreprise…

Avantages : réduction des besoins de stationnement et augmentation du pouvoir d'achat du personnel.

France Telecom a créé des "e-bureaux" pour les collaborateurs "nomades" entre ses différents sites en Rhône-Alpes.

2 ▪ Inciter au co-voiturage

Établir un fichier d'offres et de demandes, développer un service de mise en relation (site intranet), réserver des places de stationnement aux co-voitureurs. "Assurer le retour".

Avantages : renforcement de la culture d'entreprise, maîtrise du nombre total de véhicules, de ceux des collaborateurs et des coûts inhérents.

3 ▪ Aménager l'organisation du travail

Organiser le télétravail et les téléréunions, aménager les horaires.

Avantages : réduction des déplacements et des missions, des besoins en locaux.

4 ▪ Organiser et limiter le stationnement

Offrir une allocation transport à l'ensemble du personnel qui ne stationne pas sur le site de l'entreprise, réorganiser la gestion du parc de stationnement (véhicules de services partagés, espace client).

Avantages : optimisation de la gestion du parc de stationnement.

5 ▪ Favoriser l'auto-partage

Utiliser une société d'auto-partage pour des déplacements professionnels, participer aux frais de transport, développer une relation privilégiée avec une compagnie de taxis.

La ville de La Rochelle a créé un parking relais à destination des commerçants du centre ville et un abonnement préférentiel domicile-travail.

Avantages : limitation du nombre de véhicules et de places de stationnement.

6 ▪ Encourager l'habitat de proximité

Aider à l'acquisition ou à la location de logements par le 1% logement, informer sur les logements disponibles à proximité ou dans une zone bien desservie par les transports.

Avantages : réduction des temps de trajet et amélioration de la qualité des déplacements domicile-travail et des conditions de travail.

7 ▪ Promouvoir les modes de transport doux

Mettre en avant les avantages du vélo et de la marche, faciliter et sécuriser le stationnement des vélos, aménager vestiaire et douches, aider à l'acquisition de vélos, développer des accès privilégiés.

Avantages : faible coût des mesures, amélioration de la santé des collaborateurs.

Le suivi et l'évaluation

Le suivi du PDE est capital pour en assurer l'efficacité et vérifier l'adéquation entre les mesures prises et les résultats attendus.

Différents acteurs institutionnels proposent des aides techniques et financières.



L'ADEME a développé, dans le guide "Réaliser un PDE"[6] une méthodologie d'évaluation, à partir des volumes de déplacements de l'entreprise. Cette méthode permet de suivre : les répartitions modales, les consommations d'énergie, les émissions de gaz à effet de serre, les économies de carburant, les coûts externes pour la collectivité (pollution, bruit...)

Qui peut soutenir la démarche PDE d'une entreprise ?

- La Délégation régionale de l'ADEME apporte un soutien technique et financier.
- La Chambre de Commerce et d'Industrie joue un rôle de conseil et d'animation et peut aider au regroupement pour des PDE interentreprises.
- Le Conseil en mobilité[7] ou l'AOTU (agglomérations, communes) peuvent faciliter les aménagements et l'amélioration de la desserte.
- Les Communes, les Conseils régionaux et généraux.

Des aides financières...

Dans le cadre du Programme National d'Amélioration de l'Efficacité Energétique et du Plan Climat, l'ADEME prévoit un accompagnement financier concernant :

- les études d'aides à la décision : le taux d'aide est de 50 % sur une assiette soumise à conditions et limitée à 75 000 €.
- les opérations exemplaires : le taux d'aide est de 20 % sur une assiette plafonnée à 300 000 €.

Les Délégations régionales sont habilitées à préciser les modalités d'accompagnement. Les aides sont attribuées en priorité, aux établissements de plus de 300 salariés.

En PACA, dans le cadre du contrat de plan, l'ADEME et le Conseil régional peuvent aider les entreprises jusqu'à 70 % pour réaliser leur diagnostic !

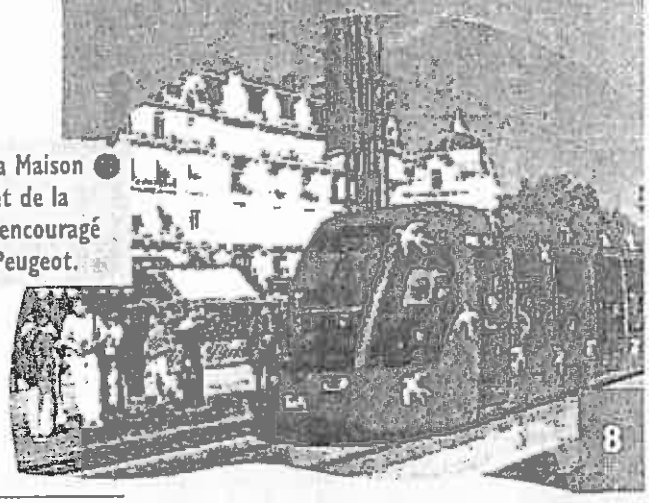
Conditions requises :

- suivre un cahier des charges général fixé par l'ADEME, pouvant être adapté à chaque entreprise.
- réaliser une évaluation environnementale et un suivi du PDE.
- le plan de déplacements entreprise ne concerne que les déplacements des collaborateurs et clients.

Le Conseil en mobilité fournit l'information sur l'offre alternative à la voiture particulière, accompagne les lieux d'activité et fait émerger des solutions en fédérant les partenaires techniques de l'agglomération.

Le saviez-vous ?

- En 2004, 450 salariés de Disneyland (77) co-voiturent régulièrement dans l'objectif d'atteindre 600 en 2005.
- Nantes métropole, en complément à son soutien technique et financier aux études, offre une réduction de 15 % sur l'abonnement "pass-partout".
- La CCI Grenoble a mis en place un "club des responsables déplacements", via son site "Grenoble Ecobiz".
- Le PDE de ST-Microelectronics (38) a permis, en un an, à 15 % des salariés d'abandonner leur voiture, réduisant de 29,7 % les consommations et économisant à la collectivité 92 000 €/an.



A Belfort, la Maison du temps et de la mobilité a encouragé le PDE de Peugeot.

[6] Voir le Bon de Commande en dernière page.
[7] Le Conseil en mobilité rendu obligatoire par la loi Solidarité et Renouvellement urbain est un service mis en place par les collectivités locales pour les entreprises et les particuliers qui souhaitent améliorer leurs déplacements.

DOCUMENT n° 4

Observatoire Régional des Transports de Picardie

Qu'est-ce qu'un PDE ?

Chaque jour, près de 455 000 Picards se déplacent pour rejoindre leur lieu de travail.

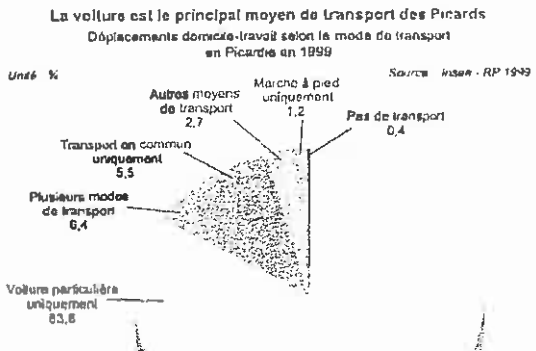
La Picardie est l'une des régions dans laquelle :

- les actifs se déplacent le plus,
- les trajets domicile-travail sont les plus longs,
- les trajets se font en grande majorité exclusivement en voiture.

(source INSEE Picardie 2002, relais n°103 - 2002)

Le saviez-vous ?

- La construction d'une place de stationnement en surface coûte environ 3 050 €, et que l'attribution d'une place de stationnement à un salarié n'est pas considérée comme un avantage en nature.
- La distance moyenne en Picardie des trajets domicile-travail est de 21 km. Pour effectuer cette distance, un salarié dépense environ 1 700 € / an lorsqu'il utilise sa voiture !
- Les accidents de trajet (domicile-travail) sont la première cause d'accidents du travail mortels !
- A Grenoble, l'adoption d'un PDE a permis en une année d'obtenir les résultats suivants : 300 salariés viennent autrement que seuls en voiture à leur travail, ce qui représente pour cette entreprise une économie de 16 500m² de places de parking soit 900 K€.



Les trajets domicile-travail, **premier motif de déplacements des picards !**

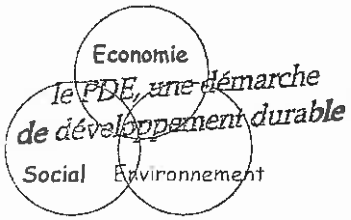
Qu'est ce qu'un PDE ?

La loi dit : Art 28-1 de la loi n°82-1153 LAURE du 30/12/96

« les orientations du plan de déplacement urbain portent sur l'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à favoriser le transport de leur personnel notamment par l'utilisation des transports en commun et du covoiturage. »

En zone urbaine, le PDE est souvent fait en connexion avec le Plan de Déplacements Urbains (PDU) qui est établi à l'échelle de l'agglomération pour diminuer le trafic automobile, développer les transports collectifs et organiser le stationnement.
La loi « Solidarité et Renouvellement Urbain » en 2000 a également inscrit le PDE comme un outil qui participe à l'optimisation des déplacements, à l'échelle de l'entreprise voire d'une zone d'activité.
Le PDE amène les entreprises ou administrations à analyser leurs déplacements pour mettre en place un ensemble de mesures qui visent à réduire l'usage de la voiture, par une meilleure gestion des déplacements des salariés, des clients et des visiteurs.

Quels sont les enjeux liés à la démarche de PDE ?



Un PDE permet à une entreprise de concilier à la fois :

- les besoins de l'entreprise (résoudre un problème d'extension en limitant les places de parking, faire des économies sur son budget transport...),
- les besoins des salariés, clients et visiteurs (des trajets plus confortables, économiques, des conditions de travail améliorées...),
- mais également les enjeux environnementaux (liés à son activité, pour l'amélioration du cadre de vie environnant, servir d'exemple...).

Quels sont les avantages d'un PDE ?

1- Pour l'entreprise

A : Personne n'a de problèmes ! Tout le monde vient en voiture !
B : Ici on a pas de problèmes de stationnement, il y a autant de places de parking que de salariés !

C : Oui mais combien cela coûte t'il en entretien ?

Réduire le budget transport et optimiser la gestion des déplacements professionnels.

Participer à l'amélioration des conditions de travail des salariés.

Fédérer les salariés et la direction autour d'un projet d'entreprise.

S'inscrire dans une démarche de management environnemental.

Développer une image écologique et citoyenne.

Offrir un choix plus large de modes d'accès à ses clients et visiteurs, et élargir son champ de recrutement.

2- Pour les employés

J'ai un arrêt de bus près de chez moi mais je ne me suis jamais renseigné.

Venir en transports en commun au travail peu coûter 7 fois moins cher qu'en voiture.

A Amiens l'abonnement à l'année coûte 235 € pour un nombre de voyages illimité.
Pour Beauvais, le titre mensuel pour les 25-60 ans revient à 16 €.
Enfin, à Compiègne les transports en commun sont gratuits !

Economiser sur les dépenses en déplacements.

Avoir un choix plus large de modes de déplacement.

Faire un geste citoyen.

Participer à un projet fédérateur.

Réduire le risque d'accidents routiers.

Améliorer la qualité de vie, plus saine grâce notamment à la pratique d'une activité physique régulière.

3- Pour la collectivité et le territoire

Un petit plus des PDE : faire connaître et rendre encore plus attractif le réseau de transports en commun et les aménagements piétons ou cyclables !

Réduire les nuisances liées à l'utilisation massive de l'automobile (congestion, pollution, bruit, accidents de la route).

Intégrer les entreprises dans les politiques des collectivités locales.

Contribuer à rendre le territoire attractif et améliorer son cadre de vie.

Quelques exemples de mesures concrètes

A ce jour près de 300 établissements publics et privés se sont lancés dans une démarche PDE en France.

L'université Catholique de Lille et ses établissements emploient 1 000 salariés permanents, 2 500 enseignants vacataires et reçoivent 12 000 étudiants sans compter les visiteurs.
Dans ce premier Plan de déplacements Université, l'objectif principal est d'inciter les étudiants et le personnel à venir en vélo. Pour cela un parc de 200 vélos va être ouvert à la rentrée 2006 pour des locations au mois ou à l'année.
Source : www.alliance-asso.org

Informer sur les différents modes de déplacements

Etablir un plan d'accessibilité multimodal, le distribuer et l'afficher.

Encourager financièrement

Participer à l'achat de certains abonnements de transport en commun.

Proposer des prêts de vélo.

Offrir pour essai, un abonnement mensuel de transport en commun ...

Aménager et améliorer les services existants

Travailler avec les compagnies de transport pour améliorer la desserte.

Mettre en place un système de covoiturage.

Réorganiser son stationnement, en incluant les vélos et les personnes à mobilité réduite.

Etablir des solutions complémentaires

Distribuer des « kits sécurité », créer des emplacements de stationnement vélo couverts, des douches et des vestiaires.

70

DOCUMENT n° 5

EXTRAITS

ADEME

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

Le management de la mobilité en France : Etat de l'art des Conseils en mobilité

RAPPORT FINAL

MARS 2010

4. SYNTHÈSE DES ENSEIGNEMENTS CERTU (livrable étape 2)

4.1. Historique

La notion de « Conseil en mobilité » a été introduite par la loi n°2000-1208 relative à la solidarité et au renouvellement urbain (SRU) du 31 décembre 2000, qui a elle-même créée l'article 27-1 de la loi n°82-1153 d'orientation des transports intérieurs (LOTI), à savoir :

« *L'autorité compétente pour l'organisation des transports publics dans les périmètres de transports urbains inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants ou recoupant celles-ci [...] met en place un service de* ***conseil en mobilité*** *à l'intention des employeurs et des gestionnaires d'activités générant des flux de déplacements importants* ».

Cette disposition a été introduite dans le dispositif légal pour favoriser des pratiques durables de mobilité et accompagner les prescriptions des plans de déplacements urbains (PDU) définies dans l'article 28-1 de la LOTI, notamment énoncées dans les paragraphes suivants de l'article 28-1 :

1° *la diminution du trafic automobile ;*

2° *le développement des transports collectifs [...] de la marche et du vélo ;*

6° *l'encouragement pour les entreprises et collectivités publiques à établir un plan de mobilité (PDE) et à favoriser le transport de leur personnel, notamment par l'utilisation des transports en commun et du covoiturage.*

Cette notion de Conseil en mobilité, complètement nouvelle en France en 2000, s'est construite à partir de pratiques développées précédemment dans certains pays européens - par exemple les centrales de mobilité en Allemagne qui réalisent du conseil en mobilité - qui ont conduit à des définitions établies en 1999 via le projet européen MOSAIC-MOMENTUM, telles que *Mobility centre, Mobility manager, Mobility consultant, Mobility advice, Mobility consulting, Mobility awareness, ...*

Afin de mener à bien l'état de l'art des services et actions de conseil en mobilité en France, nous nous baserons sur un ensemble de travaux exploratoires du concept et de sa déclinaison qui ont donné lieu à quelques publications en français, en particulier celles-ci :

- ARENE Ile-de-France. « **Agences locales de mobilité** : diagnostic et perspectives de développement ».
  Paris, ARENE IdF, octobre 2008, 77p.
- ARENE Ile-de-France. « Mémento sur les **services de mobilité** »
  Paris, ARENE IdF, octobre 2008, 27p
- ARENE Ile-de-France. « **Quels missions et métiers pour** le conseil en **mobilité** ? »
  Paris, ARENE IdF, 2005, plaquette 6 p.
- ADEME. « **Évaluation nationale des PDE 2005** » ; étude réalisée par MHC Conseil
  Valbonne, ADEME, juillet 2005
- Certu. « **Conseil en mobilité : une nouvelle mission, un nouveau métier** - Comment encourager les plans de déplacements pour les lieux d'activités »
  Lyon, Certu, Novembre 2003, 300p.

4.2. Définition

L'introduction du concept de Conseil en mobilité (CeM) dans la LOTI n'a pas fait à ce jour l'objet d'un texte réglementaire ni d'une saisie de la commission spécialisée de terminologie et de néologie du ministère de l'Écologie, du développement durable et de l'aménagement du territoire (MEDDAT).

Cependant, deux définitions techniques ont été publiées : l'une en 2003 par le Certu dans son guide « Conseil en mobilité », l'autre en 2008 par l'ARENE Ile-de-France.

4.2.1. Définition du CeM par le Certu (2003)

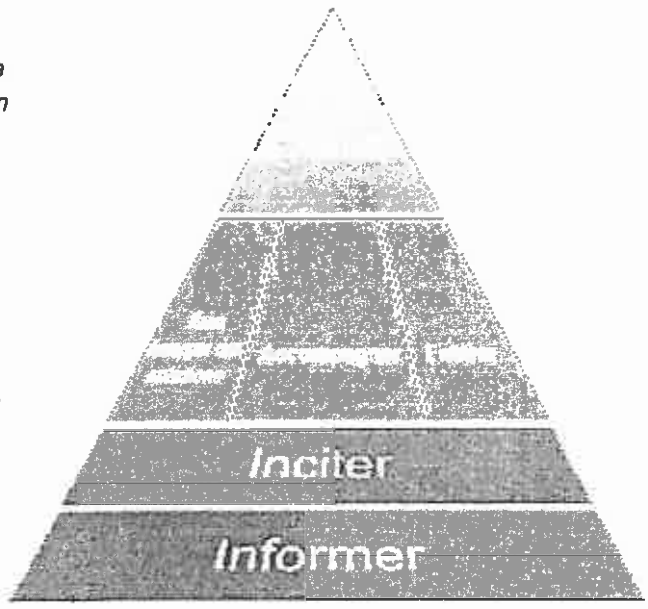
« Le Conseil en Mobilité consiste à aider les acteurs de la mobilité quotidienne à réduire leur utilisation quotidienne de l'automobile. Il s'adresse aux employeurs publics et privés, aux administrations, aux commerces, aux établissements d'enseignements, de soins, de loisirs... Il s'adresse également à chacun d'entre nous qui sommes tour à tour salariés, élèves, parents, touristes, clients...

Le service de conseil en mobilité fournit l'information sur l'offre alternative à l'usage individuel de la voiture. Il fait la promotion de la démarche de Plan de Déplacements (PDE) auprès des gestionnaires de lieux d'activités dont les employeurs. Il les accompagne dans leur démarche par une assistance méthodologique. Il fait émerger des solutions en fédérant les partenaires techniques de l'agglomération. Il anime un réseau d'échange des démarches en cours. Enfin, il évalue les résultats de son action.

Les missions d'information, de promotion et d'évaluation constituent, selon l'article 27-1 de la LOTI, le socle minimal du conseil en mobilité.

Cependant, l'accompagnement méthodologique, le travail partenarial et l'animation de réseau permettent une meilleure crédibilité du conseil en mobilité auprès des partenaires techniques et des gestionnaires des lieux d'activités. »

Dans la définition des 6 degrés d'intervention du service de CeM, le Certu privilégie la cible des gestionnaires de lieux d'activités, dont les employeurs.



Les 6 degrés d'intervention du service de conseil en mobilité (source : Certu)

4.2.2. Définition du CeM par l'ARENE Île-de-France (2008)

« Le conseil en mobilité a pour but d'encourager les différents acteurs (particuliers, entreprises, établissements d'enseignement, collectivité) à rationaliser leurs pratiques et choix modaux en fonction de critères socio-économiques (santé, budget, gestion du temps…) et environnementaux (impacts sur l'air, le bruit, la consommation d'énergie et d'espace…).

Le conseil intervient en s'appuyant sur des méthodes d'interventions participatives :

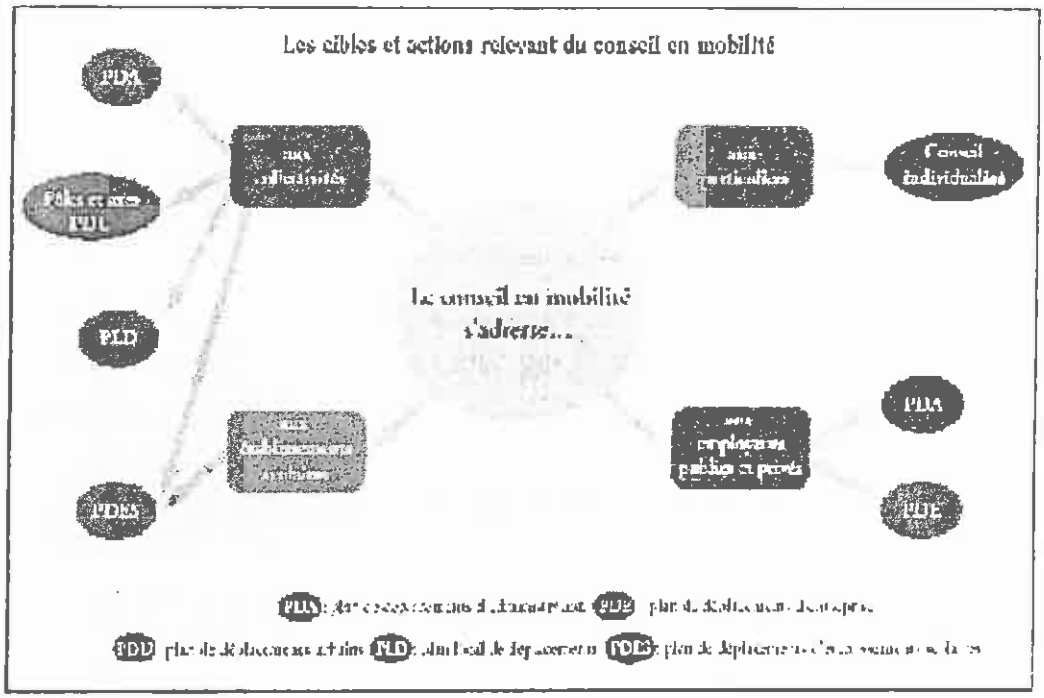
-pour les employeurs publics et privé : le plan de déplacements d'entreprise/d'administration…

-pour les établissements scolaires : le plan de déplacements d'école, de collège…

-pour les particuliers : les conseils personnalisés.

Un conseiller en mobilité peut, également, assurer une mission de suivi et d'évaluation d'actions mises en place sur un territoire pour en tirer des enseignements et réorienter les politiques urbaines dont celle des déplacements.

Le conseiller en mobilité peut être employé par une collectivité pour le développement des PDE sur son territoire ou par une association gérant une agence locale de mobilité par exemple. »



Cette définition élargit le rôle du conseil en mobilité à l'ensemble des actions d'encouragement au management de la mobilité pour tous les types d'usagers ; cet élargissement est le fruit du « mûrissement » au fil du temps du concept établi en premier lieu par le Certu, afin d'englober l'ensemble des actions dont celles liées à l'écomobilité scolaire et au retour vers l'emploi.

4.2.3. Définition d'une centrale de Mobilité

Une « Centrale de Mobilité » - ou « centre de mobilité » ou « agence de mobilité » - est un lieu d'information, physique et/ou virtuel, destiné à répondre à la demande des usagers des transports à l'échelle d'une agglomération et au-delà.

Les principes de fonctionnement de la centrale de mobilité sont :

-une information sur tous les modes de transports pour tous les types de trajets ;

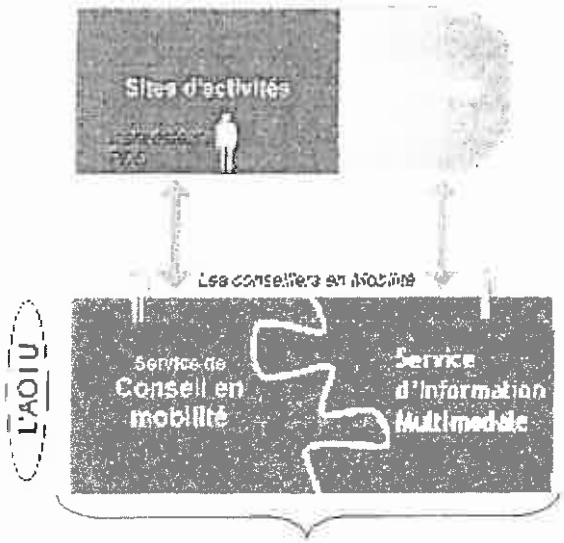
-la mise en œuvre de services associés et personnalisés pour faciliter les déplacements de l'usager ;

-l'observation des déplacements par l'analyse des données, afin d'adapter les services à la demande exprimée et au potentiel recensé.

À travers ce fonctionnement, la centrale de mobilité a donc pour vocation de faciliter l'accès à une mobilité durable pour tous et à faire changer les pratiques de mobilité vers une réduction de l'usage de la voiture-solo au profit des modes alternatifs.

Généralement, les services délivrés au sein d'une centrale de mobilité s'articulent de la façon suivante :

- les actions de CeM auprès des lieux d'activités, des individus et des acteurs ;
- les actions liées à l'information multimodale et aux services de déplacements.



Services regroupés dans la Centrale de Mobilité

Du fait de la complémentarité entre le service de conseil en mobilité et le service d'information multimodale, le Certu préconise que ces deux services soient intégrés dans une centrale de mobilité.

Le CeM s'adresse à la fois aux employeurs qui souhaitent mettre en place un PDE, aux individus pour l'accompagnement dans leurs déplacements et aux acteurs institutionnels ou sociaux dans le cadre de leur politique de déplacements ou d'accompagnement.

Synergie entre Conseil en mobilité et Information multimodale - Source : Certu

Le tableau ci-dessous récapitule l'ensemble des actions qui peuvent être mise en place dans une centrale de mobilité.

	Centrale de mobilité	
	Service de Conseil en mobilité	**Service d'information multimodale et déplacements**
Individus (habitants, touristes, ...)	-Sensibilisation au management de la mobilité et pédagogie -Conseil personnalisé sur le choix modal -Accompagnement à une mobilité autonome -Interface avec les autorités organisatrices et les opérateurs	-Information multimodale sur les itinéraires, tarifs, horaires, conditions d'accès -Vente de titres de transport et abonnements -Covoiturage / Autopartage -Vélostation -Formations
Employeurs et autres gestionnaires de lieux d'activités	-Sensibilisation au management de la mobilité et pédagogie -Conseil et accompagnement à la démarche PDE / PDES -Interface avec les autorités organisatrices et les opérateurs -Animation d'un Club mobilité	-Information sur les modes alternatifs et la démarche PDE -Vente de titres de transport et abonnements -Covoiturage / Autopartage -Flotte de vélos de service -Formations
Acteurs institutionnels (collectivités territoriales) **et sociaux** (emploi, insertion)	-Conseil à la définition et suivi de l'application de la politique de déplacements (PDU) -Observatoire de la mobilité -Suivi de la demande et interface usagers / opérateurs / autorités organisatrices	-Information/Expertise sur les nouveaux services de mobilité -Covoiturage et transport solidaire -Autopartage -Prêt ou location de vélos -Aide à l'obtention du permis

Principale source : ARENE Ile-de-France

4.3. Organisation du service de Conseil en Mobilité

4.3.1. Les acteurs

Comme on l'a vu dans le chapitre 1, la mission de CeM au sens de la LOTI - c'est à dire à destination des employeurs et autres gestionnaires de lieux d'activités générant des déplacements importants - et dans les agglomérations à PDU obligatoire (>100 000 habitants) est du ressort de l'Autorité Organisatrice des Transports Urbains (AOTU). Dans ce cas, le service de CeM peut être :

géré directement par l'AOTU seule, sans partenariat institutionnel ;
géré directement par l'AOTU, accompagnée d'un partenariat institutionnel ;
géré à travers une coopération entre plusieurs AOT : AOTU, Conseil Général, Conseil Régional, Syndicat Mixte des transports ;
délégué à une autre structure dans le cadre d'une délégation de service public (DSP), d'un marché public ou d'une convention de partenariat.

Dans les autres cas de CeM - dans des agglomérations < 100 000 habitants sans PDU volontaire, sur d'autres territoires géographiques ou bien à destination d'autres usagers tels que les habitants, les touristes, ... - aucun cadre légal et réglementaire n'impose le CeM.

Qu'il s'agisse d'une carence de l'AOTU dans une agglomération à PDU ou bien d'une action de CeM dans tous les autres cas énumérés ci-dessus, tout acteur institutionnel ou non peut mettre en place une action de CeM. En dehors de l'AOTU, les acteurs naturels du CeM peuvent être :

- -les autres AOT : régions, départements, pays, communes ;
- -les chambres consulaires : chambres de commerce et d'industrie (CCI), chambres des métiers ;
- -les managers de centre-ville et managers de zones d'activités ;
- -les opérateurs de services transport : transporteurs, gestionnaires de parcs de stationnement ;
- -les agences telles que les délégations régionales de l'ADEME, les agences du Réseau des Agences Régionales de l'Energie et de l'Environnement (Rare), les agences locales de l'Energie (ALE) ;
- -les opérateurs immobiliers ;
- -les représentants d'usagers : association d'usagers, de parents d'élèves, conseils de quartier, comité d'entreprises, ...
- -les prestataires professionnels de la mobilité : bureaux d'études et consultants, associations spécialisées.

4.3.2. Base d'information issue de l'évaluation des politiques de PDE

L'évaluation 2005 des politiques de PDE en France a mis en exergue l'importance du rôle des Conseils en mobilité dans l'accompagnement et l'efficacité des démarches de PDE.

Les conclusions de l'évaluation avaient également mis en lumière, le fait que la forme et le portage des CeM recensés étaient très diversifiés et qu'un état de l'art des actions de CeM était nécessaire pour bien connaître les pratiques, les structures et moyens mis en œuvre et en tirer des enseignements.

Au cours de cette étude, l'ADEME avait estimé qu'une quinzaine d'agglomérations disposait d'une structure qui réalise du CeM, sans que ce soit d'ailleurs un service dédié à part entière à cette activité.

En 2005, on trouvait parmi ces agglomérations : Grenoble, Nantes, Rennes, Paris, Lille, Toulouse, Chambéry, Bordeaux, La Rochelle, Strasbourg, Orléans et St Etienne.

L'analyse de cette évaluation de 2005 soulignait que la nécessité pour l'AOTU d'une agglomération à PDU de mettre en place son service de CeM conformément à la LOTI conduisait à la possibilité de création d'un ou plusieurs postes de « Conseiller en mobilité » pour réaliser cette mission.

Cependant, le manque de clarté sur la définition de ce qu'est le CeM et l'absence de précision dans la loi sur les missions et les modalités de fonctionnement du service de CeM, une grande majorité des AOTU n'a pas su développer leur mission de CeM. En effet, la méconnaissance du concept de management de la mobilité et des enjeux du CeM conjugué au manque de moyens et de compétences spécifiques pour cette mission est à l'origine de cette fréquente carence d'un service dédié.

Pour illustrer cette analyse, citons l'exemple d'une AOTU d'une grande agglomération qui considérait à l'époque qu'en répondant au téléphone aux demandes des usagers concernant leurs difficultés liées à leurs déplacements, elle faisait du conseil en mobilité...

Même si - comme on l'a vu précédemment - un large panel d'acteurs peuvent développer une action ou un service de CeM, c'est en tout premier lieu au niveau de l'AOTU que la mission de CeM doit être définie pour les agglomérations à PDU.

C'est ainsi que l'étude du PDU - ou sa mise en conformité avec la loi SRU - constitue pour l'AOTU une opportunité pour définir la mission de conseil en mobilité et mettre en place le service. Or, mi 2004, seules 50 AOTU sur 72 à PDU obligatoire avait effectivement défini et approuvé leur plan de déplacements urbain.

Sur l'ensemble du territoire, l'évaluation nationale des PDE a permis d'identifier 14 actions ou services de conseil en mobilité en 2005.

Cette évaluation a montré la diversité du type de portage du CeM :
-directement par l'AOTU en régie à La Rochelle, Nantes, Lyon, Rennes, Saint-Etienne ;
-en partenariat avec l'opérateur de TC à Orléans, Paris, Montpellier ;
-en partenariat avec la CCI à Grenoble, Bordeaux ;
-confié à une association professionnelle à Chambéry ;
-à l'initiative propre d'un acteur local sans partenariat avec l'AOTU à Toulouse et à Lille.

Liste des conseils en mobilité identifiés en 2005 :

Département	PDU	Porteur du CeM
17	La Rochelle	Communauté d'agglomération de La Rochelle (AOTU)
25	Besançon	Actions Ponctuelles de l'ADEME en partenariat avec la Ville
31	Toulouse	ARPE (Agence Régionale de l'Environnement)
33	Bordeaux	CCI en partenariat avec la CUB (AOTU)
35	Rennes	Rennes Métropole
38	Grenoble	OTU) & la Metro (Communauté d'agglo)
42	Saint Etienne	Agence d'urbanisme et DDE en partenariat avec l'AOTU
44	Nantes	Communauté Urbaine de Nantes (AOTU)
45	Orléans	SEMTAO (Opérateur de Transport)
59	Lille	Transpôle (Opérateur de Transport)
67	Strasbourg	Porté par la CUS
69	Lyon	SYTRAL (AOTU)
73	Chambéry	Agence Ecomobilité (association) pour le compte de Chambéry Métropole
75	Paris Ile-de-France	EM-Services (GIE RATP + CCIP)

(Source : MHC Conseil)

4.3.3 Rôle du service de conseil en mobilité

L'évaluation 2005 a montré que le rôle du conseil en mobilité en matière de développement de PDE sur le territoire pouvait être conséquent ; plus généralement, on a pu en déduire que le développement des démarches PDE était étroitement corrélée avec une action de CeM. Par exemple, dans l'agglomération nantaise, depuis la création de son service de Conseil en mobilité intitulé « Mission des mobilités », l'AOTU Nantes Métropole s'est lancée dans une politique volontariste de promotion des démarches PDE qui aboutissait dès la première année à la mise en œuvre d'une quinzaine de PDE. Il en va de même à Grenoble, Rennes ou Chambéry où le service dédié au CeM comptait déjà en 2005 parmi les agglomérations les plus porteuses de démarches PDE.

Cependant, d'autres acteurs que ceux cités précédemment sont en mesure de jouer également un rôle important dans le domaine du conseil en mobilité :

-**les Bureaux des temps** (baptisés également agence, maison, espace des temps) :
Ce sont avant tout des lieux de dialogue, de médiation et de concertation sur l'harmonisation des temps urbains au niveau local. En réunissant les différents acteurs concernés, qui ne se rencontraient pas forcément auparavant, les bureaux des temps permettent d'envisager le problème des nouveaux rythmes de vie privée et professionnelle et des besoins de mobilité qu'ils engendrent (ex. de l'agence des temps à Poitiers, la maison des temps et de la mobilité à Belfort, l'Espace des Temps du Grand Lyon, de Paris ou de Lille et aussi l'expérience du Conseil général de la Gironde).

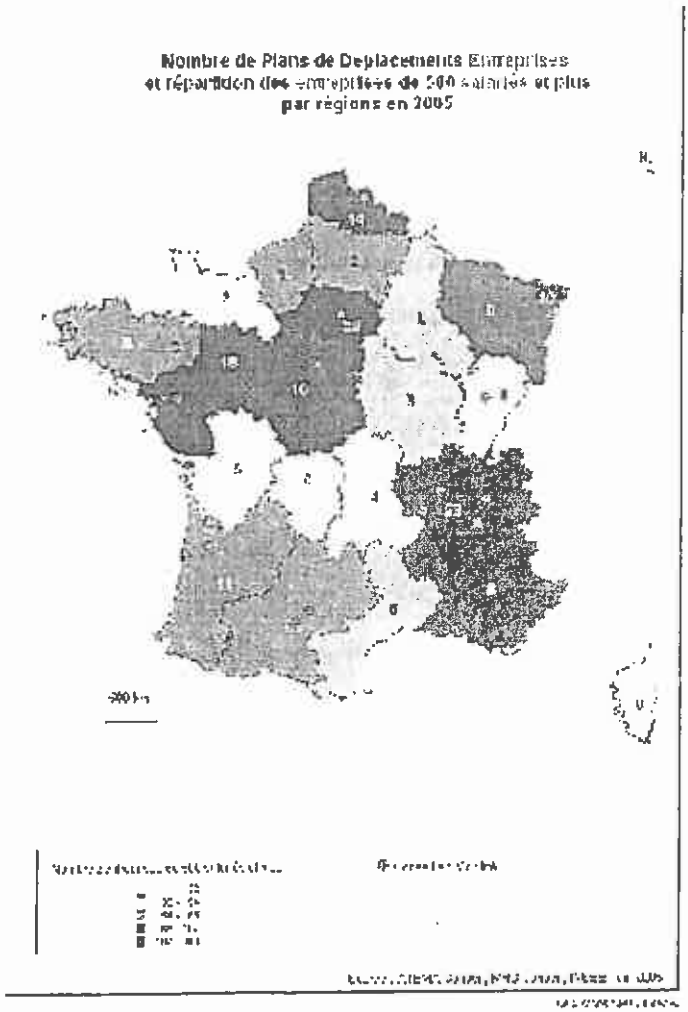
-les Agences d'Urbanisme :

Fédérées au niveau national par la Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme (FNAU) qui s'investit particulièrement dans le domaine des déplacements, les agences constituent le vivier le plus complet d'informations économiques démographiques et géographiques nécessaires à la conduite des études urbaines. Certaines se sont même proposées d'évoluer radicalement vers les déplacements comme par exemple l'Agence des déplacements des Alpes Maritimes (ADAM) qui constitue de fait par son action le CeM opérationnel du département, sans avoir pour autant de délégation de la mission par les AOT.

-le cas particulier des opérateurs de transports publics :

Le portage de la mission de CeM par un opérateur de transport peut poser question dans la logique de promotion des PDE. En effet, le PDE, par définition, doit relever d'une approche globale et multimodale de la problématique des déplacements et ne pas se focaliser uniquement sur les transports collectifs.

Or, la raison d'être des opérateurs de transports publics reste la gestion du réseau de TC et la vente des titres de transports publics. Par exemple, des diagnostics PDE réalisés dans le cadre de prestations d'opérateurs de TC ont pu dans le passé se limiter bien souvent à de simples études d'accessibilité, pas toujours prolongées par un travail d'implication des salariés, pourtant indispensable pour mettre en place un véritable processus de changement d'habitudes de déplacements.



Carte : Les CeM identifiés dans le cadre de l'étude nationale des PDE de 2005

(Source : MHC Conseil)

La Gazette des Communes

Date de parution: 13.05.2008

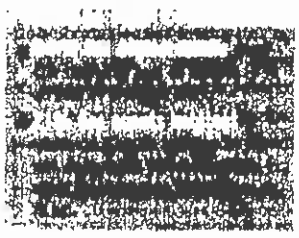
Chambéry métropole lance à son tour son plan de déplacements entreprise

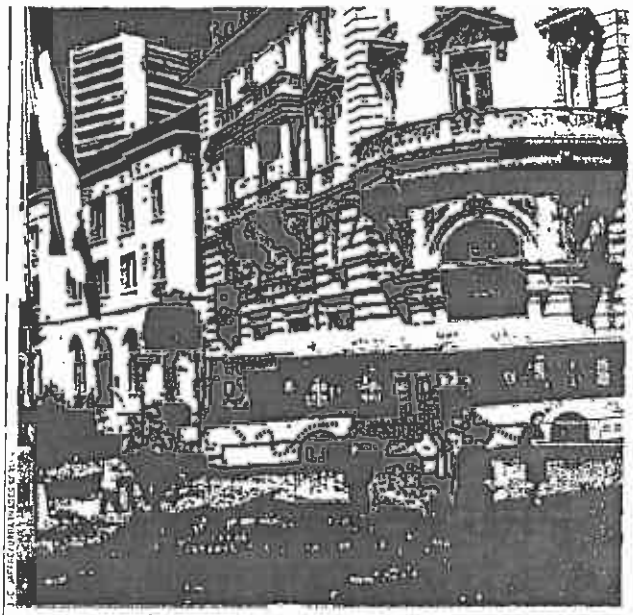
Depuis 2002, la communauté d'agglomération accompagne les entreprises et les administrations dans la création de leur plan de déplacements entreprise (PDE). Elle rejoint les 22 PDE existants concernant quelque 10 000 salariés.

Prévu par le plan des déplacements urbains et l'agenda 21 de l'agglomération, le plan des déplacements d'entreprise (PDE) de Chambéry métropole a été adopté par les élus en février. «Nous sommes allés très vite car nous avons bénéficié de la collaboration de l'agence Ecomobilité et de l'expérience d'une dizaine de collectivités dans la mise en place des PDE», explique Anne-Cécile Fouvet, chargée de mission développement durable et du projet PDE de Chambéry métropole.

1 Méthode: mobilisation générale

Le PDE est lancé ce mois-ci auprès des 400 agents, répartis sur quatre sites, après une période qui aura nécessité moins de huit mois de préparation. La démarche PDE a débuté en juillet 2007 avec un comité de pilotage composé d'un élu, du DGS et d'un agent des quatre directions (transports, RH, communication et développement durable). Après une étape d'information générale, une enquête sur les habitudes de déplacement et les attentes des agents a été réalisée en octobre et novembre 2007 dans les services et sur l'intranet. L'enquête a recueilli un taux de réponse élevé (54,5 %), notamment grâce aux rendez-vous organisés par les chefs de service pour remplir, en vingt minutes, le questionnaire simplifié. Neuf «personnes relais» se sont ensuite portées volontaires pour appuyer le projet dans les neuf services. Le mois de décembre a été consacré à la rédaction du plan d'actions, dont les grandes lignes ont été présentées aux agents en janvier lors des vœux du président au personnel, par affichage et sur l'intranet de la collectivité. Présenté au comité technique paritaire et validé par le conseil communautaire le 14 février, le PDE a donné lieu à une convention entre Chambéry métropole, l'agence Ecomobilité et le réseau Stac (service des transports de l'agglomération chambérienne).





Des aides financières pour les abonnements dans les transports, la location ou l'achat de deux-roues, sont mises en place dans le cadre du PDE.

2 Résultats: enquête en guise de bilan

Selon une enquête réalisée auprès des agents *(lire les chiffres clés)*, la voiture est privilégiée car les distances sont courtes, les conditions de circulation peu problématiques et le stationnement assez facile près du lieu de travail. Dans les conditions actuelles à Chambéry, peut-être plus qu'ailleurs, changer les habitudes s'apparente à un véritable défi. En outre, utiliser les transports en commun semble difficile dans certains cas. Ainsi, sur des sites comme le centre technique municipal (CTM), la moitié des agents commencent avant 7 heures, c'est-à-dire avant la desserte par les bus. D'après les résultats de l'enquête, le potentiel de report modal s'articule autour de trois solutions alternatives: les transports en commun pour les agents ayant des horaires administratifs sur trois sites (12 % prennent le bus de temps en temps, une seule personne est abonnée au Stac); le vélo qui intéresse 29 % des agents sur un trajet de moins de 5 km; le covoiturage qui semble séduire beaucoup de salariés, mais qui est (encore?) freiné par des contraintes d'organisation.

3 Budget: incitations financières

Destiné à favoriser l'évolution des comportements, le plan d'actions de Chambéry métropole comprend dix incitations financières pour un coût de 9500 euros. Les plus classiques portent sur l'abonnement annuel pour les bus pris en charge à 50 % par la collectivité et le Stac, 124 euros par an restant à la charge de l'agent. Il en est de même pour les abonnements aux trains et aux cars interurbains aidés à 50 %, avec un plafond à 124 euros. Six aides concernent la location ou l'achat de vélos, de deux-roues et de vélos électriques.

Plus original, Chambéry métropole finance à 50 % (avec un plafond à 124 euros) l'achat d'un vélo personnel. Sont aussi pris en compte les déplacements professionnels, dont 94 % s'effectuent en voiture et près de la moitié sans transport de matériel. La collectivité encourage aussi les changements de transport, notamment au profit des deux-roues puisqu'elle a commencé à créer une mini-flotte électrique à la disposition des agents.

Claude Ferrero