

# Salariés, entreprises, territoires : tous mobilisés pour vos déplacements

Du Plan de Déplacements Entreprise (PDE)  
au Plan de Déplacements Inter-Entreprises  
(PDIE) : des outils au service de l'amélioration  
des déplacements des salariés



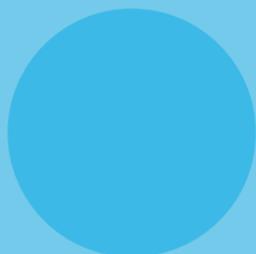
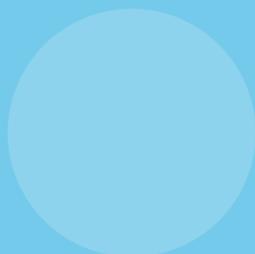




**Salariés, entreprises,  
territoires :**  
tous mobilisés  
pour vos déplacements

# Sommaire

■	<b>Propos introductifs</b> .....	p.4
■	<b>Conférence introductive</b> : Temporalités et mobilités, questions prospectives pour de nouveaux partenariats .....	p.10
■	<b>Pourquoi entreprendre une démarche de Plan de Déplacements Inter-Entreprises ?</b> .....	p.16
	• Quels intérêts pour une entreprise à s'engager dans une démarche PDIE ? .....	p.17
	• Quels sont les résultats ? Quelles actions avez-vous mené ou envisagé ? .....	p.19
	• Comment les pouvoirs publics se saisissent-ils de la question des déplacements domicile-travail ? .....	p.24
■	<b>La Démarche PDIE : Méthodes et Outils</b> .....	p.30
	• L'élaboration d'un diagnostic PDIE : une étape essentielle de la démarche .....	p.31
	• Le volet managérial du projet .....	p.32
■	<b>Le management de la mobilité, ailleurs en Europe</b> .....	p.36
■	<b>Comment articuler un PDIE sur des territoires urbains bien desservis par les transports en commun ?</b> .....	p.40
	• Les PDIE de centre ville avec les commerçants : les exemples du 7 <sup>ème</sup> arrondissement et de la Presqu'Île de Lyon .....	p.41
	• Un partenariat multidimensionnel entre le Sytral, les entreprises et les salariés pour la promotion des transports en commun .....	p.43
	• Partager une voiture, une utopie ? .....	p.45
■	<b>Des solutions modes doux</b> .....	p.48
	• Mieux gérer l'accès à partir des gares .....	p.49
	• Développer le vélo par le festif .....	p.49
	• Intégrer le vélo dans un PDE : l'exemple du CEA à Grenoble .....	p.50
■	<b>L'Innovation dans l'offre de services proposés</b> .....	p.52
	• L'offre covoiturage pour les salariés des zones économiques du Grand Lyon .....	p.53
	• La démarche Multitud' : Trouver la meilleure solution de transport sur la région urbaine de Lyon .....	p.55
■	<b>La nécessité de mettre en place des indicateurs pour évaluer la réussite de la démarche</b> .....	p.60



# Propos introductifs



## Propos introductifs



### **Michèle VULLIEN**

*Vice Présidente du pôle déplacements Grand Lyon – Administrateur au SYTRAL*

Initiée au départ par la question des temps et des rythmes du territoire, depuis 4 ans, le Grand Lyon encourage la mise en place de PDIE sur ses territoires économiques. Cela me semble être une très bonne chose, et ce pour plusieurs raisons :

Par le partenariat public/privé engagé : aujourd'hui il faut agir pour faire changer les pratiques et aucune institution publique ou privée ne peut le faire seule. Le point fort des démarches engagées sur le territoire du Grand Lyon est qu'elles fédèrent autour du même projet tous les acteurs institutionnels concernés, le Grand Lyon, l'ADEME, la Région Rhône Alpes, le Sytral et les acteurs privés, entreprises, en créant ainsi une dynamique de projet partenarial qui en assure sa pérennité.

Par l'innovation mise en place : si la question des PDE est traitée et déclinée sur de nombreux territoires, celle des PDIE l'est beaucoup moins et la force des expérimentations qui sont présentées aujourd'hui tient dans le **I** de Inter-entreprises. Mutualiser les moyens, les objectifs et les solutions pour une mobilité plus durable, telle est la véritable innovation ! Dans cette même veine, la démarche de covoiturage que lance le Grand Lyon avec le soutien de l'ADEME auprès des territoires d'entreprises est innovante : Un seul prestataire, la mutualisation du travail amont pour une déclinaison propre à chaque territoire. Tout le monde est gagnant : l'entreprise, les acteurs publics, le salarié... dans une démarche qui permet de réaliser des économies mais aussi de développer une nouvelle convivialité !

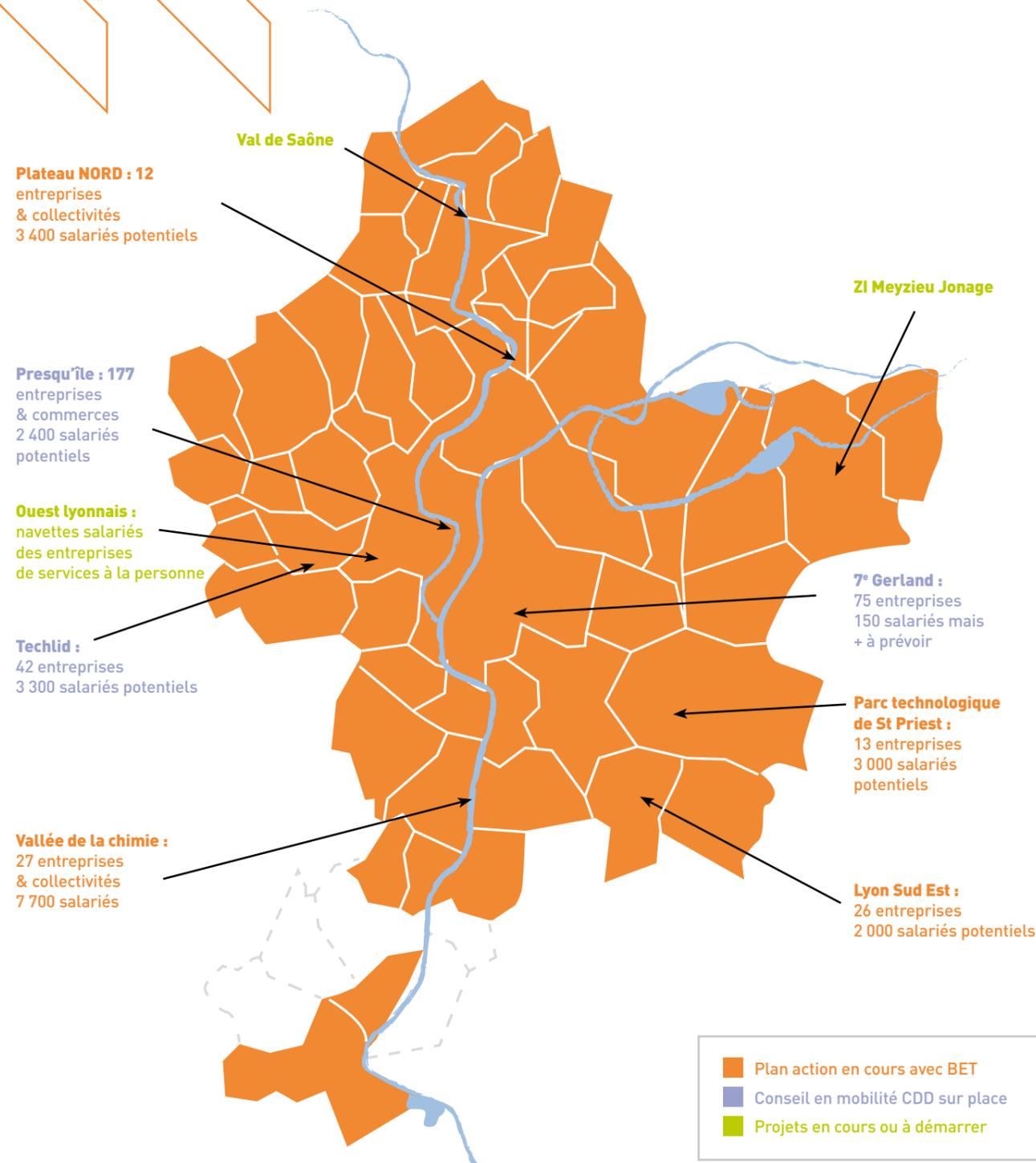
Enfin, les entreprises. Elles sont et seront encore de grands prescripteurs : de temps, de mobilité, d'emploi bien évidemment, sur les territoires et aucune innovation ne se fera sans elles !

Les employeurs ont beaucoup de choses à gagner à s'engager dans une démarche de « mobilité durable » : une image d'entreprises citoyenne, un meilleur accès à l'emploi, des économies foncières grâce au gain de places de parking, une utilisation plus rationnelle des voitures de fonction.

Aujourd'hui les démarches inter-entreprises engagées sur les différentes zones d'entreprises concernent plus de 370 entreprises, près de 20 000 salariés, les démarches PDE et PDA concerne environ 12 000 salariés. Si l'on ajoute à cela les démarches PDE des HCL, on arrive à plus de 50 000 salariés concernés qui, sous l'impulsion de telles démarches, peuvent faire évoluer leurs pratiques de trajets domicile-travail vers une réduction de l'auto-solisme. Ce n'est pas anodin en terme de diminution de trafic, et d'émissions de gaz à effet de serre.

Contraints par le contexte social, sociétal et environnemental, nous sommes à l'aube de grands changements de mobilité, mais cela ne peut se faire qu'avec tous les acteurs intéressés et la pluralité des intervenants de la journée en est le témoignage.

## Démarches PDIE : territoires concernés mars 2009



### Guy PALLUY

Conseiller Régional et membre de la commission Transports

Bernard SOULAGE, Vice Président en charge des Transports, me prie de vous demander de l'excuser pour son absence. J'ai un aveu à vous faire : je suis venu de Mornant en voiture, mais non sans difficultés !

Je vous rappelle que cette journée est organisée dans le cadre des 5èmes Assises Nationales du Développement Durable par le Grand Lyon, la Région Rhône-Alpes et l'ADEME. Le thème de ce colloque entre tout à fait dans le thème des Assises : si parler de la Région renvoie plus aux TER - la plus importante des compétences de la Région en matière de transport -, cela signifie aussi parler des autres modes de déplacement : notamment les modes doux et les déplacements inter entreprises. Aujourd'hui, on sait que le taux d'occupation des véhicules particuliers est de 1,1 personne en moyenne. Et comme on dit à la Région, « le covoiturage est mieux que le transport individuel ; le bus est mieux que le covoiturage ; le train est encore mieux que le bus ». Mais pour aller du transport individuel au train, il faut bien souvent passer par ces étapes et la Région y contribue. Autrefois, les entreprises se disputaient la main-d'œuvre et proposaient des transports collectifs aux salariés, notamment dans les secteurs ruraux ; peu à peu, ces déplacements collectifs se sont arrêtés et aujourd'hui, il faut faire appel à la puissance publique pour les remettre en route.

Durant la journée, nous aurons plusieurs interventions de la Région qui se succéderont : Anne CAMBON, responsable des modes doux avec une intervention sur « Mieux gérer l'accès à partir des gares » et Florence DUNOD qui suit la démarche Multitud' « Trouver la meilleure solution de transport sur la région urbaine de Lyon ».

Et à l'occasion de ce colloque et des Assises Nationales, un PDE régional sera signé en fin de matinée entre la Poste, qui a souhaité un PDE national, et la SNCF en présence du directeur régional de la Poste.



## Guy FABRE

Délégué régional - ADEME

Je suis ravi de partager l'introduction et aussi un temps avec la Région et le Grand Lyon, partenaires historiques dans une démarche d'accompagnement des plans de déplacement d'entreprises. Car le partenariat est essentiel, y compris pour accompagner et réussir ces déplacements alternatifs. C'est dans la pluralité de ces modes de transport qu'une démarche type PDE/PDIE réussit.

Les modes de déplacements ont leur propre histoire ; parfois le bon sens a permis de les choisir judicieusement. Autrefois synonyme de croissance et d'avancée technologique, l'automobile est aujourd'hui pointée du doigt. Le Grenelle de l'Environnement met en avant la place du transport, le secteur qui a le plus progressé, notamment dans son importance en terme d'émissions de gaz à effet de serre (un tiers est produit par les transports). Un Français sur dix est salarié direct ou indirect de l'acte de construire des véhicules, et dix fois plus de gens ont besoin d'un mode de déplacement : mais pas toujours celui de la voiture ! Tout développement économique, quel qu'il soit, sera confronté à des cruautés dans les choix à faire, entre des axes de relance et des axes qui s'inscrivent dans la durée en matière de développement et de changement climatique.

Les déplacements domicile-travail et professionnels restent majoritaires, mais ne sont pas forcément les plus importants : les déplacements personnels pèsent à plus de 40 %. Ce concept de départ est devenu en sept ans, non seulement une réalité, mais un poids dans les alternatives aux déplacements. Faire passer un concept à une réalité opérationnelle, c'est le prix du partenariat sans lequel il n'y a pas d'aboutissement.

En Rhône-Alpes, 60 PDE ont été accompagnés financièrement par l'ADEME et la Région. Une centaine l'ont été sans cet accompagnement financier. On le voit, il s'agit là d'une dynamique bien présente : le rôle précurseur que la Région se devait d'endosser en tant que pouvoir public va pouvoir être porté sur d'autres sujets. Ces PDE représentent plus de 6 000 entreprises, et plus de 70 000 salariés sont intéressés par les alternatives proposées. Les PDE sont de bons outils sous réserve qu'ils soient pilotés par une équipe projet avec une offre de service alternative attrayante et une expertise externe qui apporte le bon diagnostic. Dans ces conditions, le PDE peut être autonome. Les efforts doivent être portés sur les approches de zones d'activité (6 PDIE ont été signés sur le territoire du Grand Lyon et 4 sont en cours).

Nous ne sommes plus sur une dynamique mono-entreprise mais bien sur une dynamique de zone, avec des difficultés naturelles entre une entreprise et une collectivité. Tous les acteurs qui œuvrent sur le déplacement du territoire se doivent de travailler ensemble pour offrir des solutions alternatives : ce partenariat est essentiel pour réussir les PDE. L'ADEME, le Grand Lyon, et la Région œuvreront dans le même sens pour porter leurs efforts dans l'accompagnement de cette démarche.



# Conférence introductive

## Conférences introductives

### Temporalités et mobilités, questions prospectives pour de nouveaux partenariats



#### Édith HEURGON

Retraîtée RATP - conseillère en prospective

Retraîtée de la RATP, j'ai passé plus de 30 ans dans cette entreprise à travailler directement ou indirectement sur la mobilité. Aujourd'hui, dans ma mission actuelle de travail de prospective pour la Poste, je m'aperçois à quel point la mobilité est encore plus importante que ce que l'on peut imaginer en travaillant dans une entreprise de transport. Dans ma recherche, je me concentre sur les évolutions sociétales qui tournent autour d'une nouvelle carte du temps et d'un nouvel âge des territoires ; ces évolutions conduisent à une nouvelle dynamique territoriale. C'est ce que j'appelle le système B.I.P. : un système qui se décline non seulement autour de la mobilité des Personnes, mais aussi autour de la mobilité des Informations et des Biens. Ce système B.I.P. entraîne beaucoup de transformations et s'inscrit dans deux grands objectifs sociétaux : une ville accessible hospitalière et un développement plus durable.

Quels sont les facteurs de mobilité dans la société ?

#### Les évolutions sociétales

##### 1 Les Temps, les Territoires, les Mobilités

Pour les philosophes, les principales évolutions sociétales sont liées à l'apparition de nouvelles calendarités et des nouvelles cardinalités au sein desquelles les mobilités jouent un rôle crucial. Modes de vie ou contraintes, nous vivons dans un monde de cumul de crises qui crée des configurations nouvelles, au sens grec du terme, des relations à nous-mêmes, à autrui, à la connaissance et à la nature. Toutes ces relations posent des questions sociales, scientifiques, écologiques et économiques majeures. Le diagnostic est prospectiviste : il y a un désajustement extrêmement marqué entre des institutions qui peinent à se réformer - dans la mesure où elles vivent selon un mode très mécanique - et une société civile avec beaucoup de vitalité et d'initiatives - qui a malgré tout beaucoup de mal à les mettre en place. L'individualisme, accentué depuis la Révolution, n'est pas un individualisme de politique. Certains sociologues parlent plutôt d'un individualisme relationnel qui passe du « moi je » au « je nous ». A condition que le « je », sujet, existe en tant que tel et soit reconnu. Dès lors qu'on élabore des « nous », on peut penser à la communauté de devenir. Ces relations se transforment. Elles ne sont ni durables, ni porteuses d'engagement, ni syndicales, ni politiques ou autres. Ce sont des engagements plus nombreux mais plus faibles et plus éphémères. Mobiliser à la

fois tant de personnes et tant d'engagements relève d'un problème. En vérité, la gouvernance est toujours à peu près identique car on a beaucoup de mal à penser au multiple, au complexe et au partage.

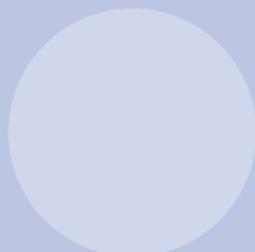
##### 2 Une nouvelle carte du temps

###### L'individualisation des trajectoires

L'augmentation de la durée de vie, la recomposition des familles, les nouvelles relations au travail dans une économie des services, la place croissante des loisirs et l'essor des nouvelles technologies constituent autant de facteurs qui structurent un nouveau contexte sociétal au sein duquel la vie quotidienne des personnes doit être appréhendée, non en la fragmentant en de multiples facettes, mais dans sa globalité. Il faut noter aussi l'apparition de nouveaux âges de la vie, avec notamment une longue jeunesse, mais aussi une longue vieillesse, qui remettent en cause la distinction ternaire de la vie (l'enfance, la vie active, la vieillesse). Ces nouveaux âges constituent des moments de passage, qu'il importe de reconnaître comme de vrais âges, et où il convient de favoriser des brassages de genres, de générations, de cultures.

###### Une désynchronisation des rythmes quotidiens

Ce nouveau contexte sociétal est à l'origine d'une désynchronisation des rythmes quotidiens (on ne



vit plus à l'heure de l'angélus !], dont les effets sont ambivalents. Pour ceux qui ont la chance de pouvoir en profiter, cela signifie plus de confort de vie et davantage d'autonomie. Mais, pour ceux qui doivent les subir, ils conduisent parfois à une dilution du lien social, voire à un accroissement des phénomènes de précarité et d'exclusion. Ils peuvent aussi être à l'origine de conflits d'usages et renforcer les risques d'inégalités.

### Une resynchronisation pour mieux vivre ensemble

Pour maintenir les liens, diverses formes de resynchronisation sont à l'œuvre dans la famille, dans l'entreprise ou la cité, avec pour objectif de concilier la vie professionnelle, la vie personnelle, la vie familiale et la ville citoyenne. Dans les entreprises, ces évolutions conduisent à prendre en compte le salarié non seulement dans son cadre de travail, mais d'accorder une importance accrue aux enjeux du « péri-travail ». Selon Eric Le Breton, le péri-travail impose de se préoccuper des transports, de la santé, de la famille de ses collaborateurs... Face à la pression de l'urgence, il s'agit donc de trouver « les bons temps » et d'inventer des formes de coopération et de régulation, plus proches des citoyens.



### 3 Un nouvel âge des territoires

Ce nouvel âge des territoires se développe au cœur de trois tensions : entre le local et le global, entre l'espace et le temps, entre la prise en compte des états et l'accompagnement des processus de changement. Le territoire, lieu traditionnel de pouvoir et de compétence, n'est pas ici considéré seulement comme un territoire administré. On l'entendra plutôt

dans une double acception. D'une part, comme un « territoire ressource » c'est-à-dire à la fois « territoire vécu » et « territoire productif ». D'autre part, comme « territoire projet », terrain d'initiatives, lieu de mobilisation des ressources et de partenariats, milieu innovateur pour la coopération. Une des questions fondamentales repose alors sur les modalités de qualification mutuelle entre le « territoire à vivre » et le « territoire à produire ».

### 4 Une nouvelle dynamique territoriale

La nouvelle carte du temps produit une nouvelle dynamique territoriale marquée par de nouveaux phénomènes :

#### La périurbanisation

Le processus d'urbanisation qui est à l'œuvre se traduit par une tendance dominante : la périurbanisation où, avec la croissance des mobilités, se combinent étalement spatial et étalement temporel. Cependant, on assiste aujourd'hui, à une grande différenciation des usages des territoires français et, en particulier, à un repeuplement et à une revitalisation des campagnes. Une « économie résidentielle » et une « économie présentielle » structurent une nouvelle géographie de l'accessibilité où « ce sont aujourd'hui les ménages qui, en déménageant, aménagent les territoires ». Se développent aussi des pratiques de multi-appartenance (on veut vivre dans plusieurs territoires et, même si on n'y vote pas, on souhaite être associé à leur développement).

#### La métropolisation des activités

Avec des villes qui veulent vivre 24h/24h et 7j/7, on s'impose une nouvelle gouvernance des territoires avec la question de l'articulation des échelles. L'idée d'une « interterritorialité », terme emprunté au géographe Martin VANIER, explique que, vis-à-vis de ces échelles, chacun veut à la fois maîtriser le niveau de son intimité et aussi intervenir au niveau de la planète.

### Les mobilités B.I.P. : Biens-Infos-Personnes

Si, hier, les rythmes étaient à peu près identiques, avec un mouvement ascendant bien balisé des modes de vie, de consommation, un compromis social

fondé sur la stabilité de l'emploi et de la résidence, aujourd'hui, du fait des techniques de transport/stockage et des processus de localisation/relocalisation, un nouveau système de mobilités BIP se met en place, où les temps et les espaces se dissocient faisant apparaître de nouvelles configurations de lieux et de mouvements.

Marquées par une gamme continue de mouvements avec des distances et des vitesses variées, ces transformations participent de la croissance économique, de l'élargissement des aires de marché et de recrutement, et de l'augmentation de l'étendue des territoires. Mais elles renforcent aussi les déséquilibres et les inégalités. Les enjeux des mobilités y prennent alors une importance et une signification nouvelles.

### Du transport aux mobilités et accessibilités

La mobilité se distingue du transport. Le transport pose des questions de modes, d'infrastructures. Le déplacement suggère des problèmes de motifs, de trajets, de relations entre la demande et l'offre. La mobilité qualifie une aptitude à changer dans la société, au niveau physique, social, culturel, affectif, cognitif. Vincent Kaufmann introduit le concept de « motilité », afin de lier le contexte urbain aux offres et aux usages. Par ce terme, il entend les déplacements qui, outre le changement de lieux, favorisent la création, l'apprentissage et la production. Mais le concept essentiel est celui d'accessibilité. Désignant les capacités d'accès des personnes aux services de la ville, l'accessibilité constitue une dimension centrale de l'intégration sociale.

### Diverses mobilités des personnes

- **Les mobilités quotidiennes** avec les évolutions considérables du système d'activité. Les Italiens parlent de mobilité zigzagante avec des ressources d'itinéraires tout au long du trajet qui se concrétisent par beaucoup moins d'heures creuses, une volonté de circuler et des besoins de mobilité nocturne...
- **Les mobilités événementielles.** Des flux considérables interviennent au niveau la culture, des fêtes....
- **Les mobilités de loisirs** qui se situent sur des

périodes plus longues (week-end, vacances...) et donnent davantage une économie résidentielle ou présentielle.

- **Les économies résidentielles** sont de plus en plus importantes. Les territoires français sont utilisés très différemment en fonction de leur localisation.
- **Les migrations** sont à prendre en compte en matière de prospective.
- **Les mobilités professionnelles** renvoient à la question du déplacement ou du transfert simple de son environnement pour s'installer ailleurs. Faut-il recréer un environnement ?

### La mobilité des informations et des biens

Contrairement aux flux de personnes, l'organisation logistique est extraterritoriale. Elle répond à des impératifs sectoriels et non en réponse à une organisation territoriale. Il y a donc un éclatement des lieux de production et de consommation et un mouvement de désaccouplage se dessine entre la croissance des activités et le transport. En outre, les circuits courts, le commerce équitable, le e-commerce changent de manière assez importante les équilibres.

Nous sommes cependant loin d'une économie dématérialisée. Selon une étude conduite par Jean-Pierre Orfeuill en Ile de France, les flux de marchandises représentent 39 %, auxquels il convient d'associer 30 % de déplacements professionnels, tandis que 31 % combinent flux de marchandises et déplacements professionnels. Selon la même étude, l'évolution des mouvements liés à l'activité économique parisienne montre une répartition équilibrée entre le productif et le « présentiel », c'est-à-dire entre les flux pour les entreprises et les flux liés aux consommations des personnes. Mais, selon la nature des déplacements, selon que l'on va livrer vers un commerce, intervenir en entreprise ou se déplacer pour faire un achat, on n'attend pas la même chose du transport. Dans un cas, on veut de la régularité, dans l'autre, de la rapidité, dans d'autres cas encore, du confort, de l'ergonomie, de la ponctualité.

On assiste à une généralisation des TIC dans une économie de la connaissance où la circulation des idées prime sur la circulation des produits. Le numérique permet d'augmenter, d'une certaine façon,

les territoires. De ce fait, un enjeu existe pour les territoires ruraux qui n'ont pas de métropole, de développer, grâce au numérique, des fonctions métropolitaines supérieures, sous la forme, par exemple, d'un patrimoine immatériel collectif. Il faut aussi noter les développements des systèmes d'information géographique, avec l'utilisation de cartographies, faisant advenir, avec la géomatique, une nouvelle géographie. En ce qui concerne la mobilité des personnes, les nouvelles technologies peuvent jouer des rôles variés, passant de simples outils à des supports essentiels. Elles peuvent aussi concourir à la participation des citoyens capables eux-mêmes, d'indiquer l'état de la ville et de certains événements, et de ce fait de s'impliquer dans la régulation de l'ensemble.

### Du transport à la suite...

La mobilité ne se résume donc pas uniquement dans les transports mais dans la suite des services urbains, des services d'information, des services d'espace. L'enjeu, c'est de servir la mobilité urbaine des personnes. Pour reprendre l'expression de Georges AMAR, responsable de la prospective à la RATP : « il faut faciliter la mobilité par un service public d'accessibilité, accorder un rôle central à l'information et accorder autant d'intérêt aux espaces de transport qu'aux transports et à l'environnement urbain ».

### ...Où les innovations jouent un rôle majeur

Il convient de jouer à fond sur l'effet « boule de neige » que peuvent susciter des grappes d'innovation tous azimuts.

- **des innovations dans les transports collectifs sur la base d'informations** : qu'il s'agisse d'enrichir le temps de transport (iDTGV), de partager les véhicules, de développer les mobilités douces, d'offrir des services aux piétons (pedibus),
- **des innovations dans les services à la mobilité**, dans la mesure où la plus-value est dans le service et que les éléments importants sont l'accès et l'accueil dans l'espace urbain. Aux produits eux-mêmes, ces services complets doivent associer des prestations qui les valorisent, de la promotion à l'information,

- **des innovations dans un urbanisme temporel** capable d'intégrer les dimensions temporelles dans l'aménagement, l'urbanisme et les transports, pour maîtriser l'étalement urbain, hiérarchiser les offres et différencier les services, réduire les inégalités face à la mobilité,
- **des innovations pour développer une Intelligence collective des mobilités**, visant à libérer et partager les données, favoriser les apprentissages, accueillir et reconnaître la participation des citoyens, fédérer les acteurs de la mobilité urbaine.

### Pour une ville accessible et hospitalière

Il faut partager une certaine vision de la ville avec un bon niveau d'urbanité aux différentes échelles. Et l'urbanité ne signifie pas la densité. Il convient d'inventer une alternative à la ville historique et à la ville émergente avec pour objectif de concilier mixité des usages, fluidité des espaces, densité urbaine et écologie, notamment dans les banlieues qui sont le lieu des échanges, du métissage et de la modernité. C'est de la densité avec plus de diversité et plus de qualité. Ceci implique de nouvelles relations entre les entreprises et les territoires. Hier, les entreprises étaient considérées comme l'acteur central. Aujourd'hui, on dit que ce sont les territoires qui n'ont pas joué le rôle principal. Ils ne sont plus support de production, mais terrains d'initiatives et espaces de projets.

### Pour un développement durable

Le développement durable peut être un nouvel art de vivre ensemble, dès lors que l'on sort de la vision étroite des trois piliers (économique, social et environnemental) pour :

- **poser la question éthique** dans une perspective de durabilité,
- **sortir la question écologique du risque et de la culpabilisation** pour envisager, selon une démarche positive, la construction de futurs souhaitables,
- **appréhender la question sociale dans ses tensions** en instaurant un droit à la mobilité,

- **réhabiliter le politique dans sa dimension anthropologique** et mettre le Développement Durable au centre de toutes les politiques,
- **mettre en place une gouvernance démocratique** (permettant de passer du pouvoir à la responsabilité partagée) en lien avec une démarche partenariale et participative.

Dans cette nouvelle perspective, il est possible d'envisager une transformation des comportements (Jean-Baptiste de Foucauld évoque « une abondance frugale et solidaire ») susceptible de fonder un nouvel art de vivre ensemble...



# Pourquoi entreprendre...

## ...une démarche de Plan de Déplacements Inter-Entreprises (PDIE) ?



# Pourquoi entreprendre une démarche de Plan de Déplacements Inter-Entreprises (PDIE) ?

## Quels intérêts pour une entreprise à s'engager dans une démarche PDIE ?

### Jean-Marie GUIDEZ Animateur

Avant de donner la parole aux intervenants, j'ai envie de poser la question de la raison d'un PDIE. Il semble que la notion de mobilité change beaucoup dans les entreprises. Les PDE et les PDIE marchent si bien qu'on pourrait se demander pourquoi ils n'ont pas été mis en place plutôt. Les PDE et les PDIE demandent beaucoup d'énergie. Ils reposent sur des principes simples et fondamentaux et sont victimes de leurs succès. Par conséquent, la question de leur mise en place et de leur pérennisation se pose. Lors de la journée d'hier organisée à Grenoble à propos des PDE - PDIE quatre **P** sont ressortis :

> La **P**édagogie - Le **P**ragmatisme - Le **P**artenariat - La **P**érennité

Des questions se posent également sur la problématique de la gouvernance : quels sont les moyens à mettre en place au niveau institutionnel des agglomérations ? Qui va s'en occuper ? Quel est le rôle du SYTRAL, de la Région, du Département ?

### Qu'en pensent les salariés ? Comment se déplacent-ils pour aller sur leurs lieux de travail ? Réalisation d'un film micro-trottoir

La ville a beaucoup évolué, en quelques années, dans ses rythmes et ses pratiques. De nouvelles problématiques apparaissent : pollution, changement climatique, augmentation du prix des carburants, congestion urbaine. Elle interpelle les acteurs du territoire. Depuis peu, collectivités territoriales et entreprises s'engagent en faveur d'une mobilité plus durable. Quel que soit le mode de transport choisi, les salariés ont des attentes sur leur mode de déplacement. Quelles sont les diverses motivations qui conduisent à se lancer dans une telle démarche : dépenses de stationnement ; problèmes de Gestion des Ressources Humaines ; outils de dialogue social ; démarche environnementale ?...

> Retrouvez le film sur <http://www.espacedestemps.grandlyon.com/Experimenter/mobilite.htm>

Un PDIE est un ensemble de mesures visant à faciliter et rationaliser les déplacements vers et sur une zone d'entreprises en incitant salariés, clients et fournisseurs à utiliser d'autres moyens de transport que la voiture individuelle : covoiturage, transport en commun, vélo, marche à pied, pool de véhicules mutualisé... Certaines des actions sont communes à toute la zone d'activités, d'autres plus spécifiques à chaque entité.

Le diagnostic débouche sur un plan d'actions avec la mise en œuvre de différentes actions

- l'encouragement à utiliser les transports en commun par une réduction de l'abonnement TCL
- l'organisation du covoiturage sur l'ensemble de la zone d'activités
- la gestion rationnelle du stationnement
- la promotion des modes doux (vélo, marche à pied)
- l'aménagement des horaires de travail et l'incitation au télétravail

# Pourquoi entreprendre une démarche de Plan de Déplacements Inter-Entreprises (PDIE) ?



## Jean-Marc SAUNIER

Directeur - Auchan Caluire, Président de l'Association Perica des Entreprises sur le plateau Nord.

L'origine associative du PDIE est simple. Le projet remonte à la création de la ligne C2, qui a beaucoup inquiété les chefs d'entreprises du fait de l'incertitude de son déroulement. À la suite du projet de refonte des lignes et des arrêts, l'association a voulu être acteur et s'engager. Le premier rôle a été un rôle de participation, sachant que la zone du plateau nord est une zone assez congestionnée au niveau du trafic automobile. D'autres objectifs se sont greffés. Un des intérêts majeurs a été de résoudre les difficultés de stationnement au niveau d'Auchan-supermarché. Chaque place de parking de salarié correspond à une place de parking de client, et se compte en chiffre d'affaires. Autre élément important sur le travail du PDIE : les salariés de la nouvelle génération sont sensibles au fait de travailler dans une entreprise moderne intégrant la notion du développement durable. J'ai pu constater que les jeunes générations sont extrêmement mobiles et sont prêtes à changer rapidement d'entreprise si celle-ci n'est pas en adéquation avec leurs valeurs. C'est plus qu'un souci de développement durable : il y a un souci de préservation de la planète, de travailler, de consommer et de se déplacer durablement. L'absence de plan de déplacement est un frein.



## Nicolas DUMOULIN

Directeur - Vie et Véranda

J'ai une PME de cinquante personnes, Vie et Véranda, implantée sur le sud de Lyon. Pour moi, il y a trois axes à prendre en compte :

- fidéliser le personnel : les difficultés pour se rendre sur le lieu de travail engendrent des difficultés pour l'entreprise à garder des compétences salariales.
- répondre à l'attente des clients : ils veulent des actions concrètes autour du développement durable - dont la mobilité.
- concrétiser les valeurs de l'entreprise sur le terrain.

Pour répondre aux conditions de bon déroulement du PDIE, lancé sous l'impulsion du Grand Lyon, de la Région et de l'ADEME, c'est aux entreprises de prendre le relais.

## Pierre-Henri BIGEARD

Directeur - Institut Français du Pétrole, Président de l'Association pour le Développement Durable de la Vallée de la Chimie

L'IFP a réalisé un bilan-carbone, à partir des réponses de 650 personnes interrogées sur le site de Lyon : 14 %

de CO2 sont émis en termes de déplacements, soit 3 250 tonnes par an. Ce sont des chiffres assez éloquentes pour déclencher une motivation à s'engager dans un PDIE.

L'accueil des stagiaires constitue une autre préoccupation : 150 stagiaires sont accueillis sur le site de Lyon. Leur sélection se fait, pour partie, sur leur capacité à pouvoir se déplacer jusqu'au site. Même problème dans le domaine de l'insertion des jeunes où l'entreprise s'est engagée : la mobilité a été un frein à la mise en place de ce plan.

## Michel DUPIN

Directeur - Renault Trucks Lyon

J'ai envie de vous parler des talents en entreprise. La démarche première de la société s'est reposée sur une volonté d'attirer et de retenir les talents : à tous niveaux, que ce soit celui des opératrices, des techniciens ou des cadres (5 300 personnes sur le site). Renault Trucks est un groupe international, nous sommes en concurrence avec les autres composantes du groupe implantées au Japon, en Inde, au Brésil, aux États-Unis ou en Suède et nous devons donc être les plus rapides pour trouver et retenir les talents. La pérennité de l'emploi est pour nous l'enjeu le plus important : la question de la fidélisation de l'emploi se pose. Mme HEURGON a parlé tout à l'heure de « management au delà du poste ». C'est vrai qu'il n'y a pas que l'activité au travail qui permette de fidéliser les salariés, mais aussi tout ce qui concourt à l'amélioration de l'environnement de travail. Dans cette exploration, nous avons mené des actions autour de la création d'une crèche inter entreprises et d'une conciergerie pour aider nos employés dans les actes de la vie courante. Nous avons mis en place des navettes internes, et maintenant, tout naturellement, nous développons des réflexions autour de la réalisation d'un PDE. Les relations avec l'ADEME et le Grand Lyon aidant, on parle maintenant de PDIE, parce que dans le périmètre il y a de grosses entreprises, et que c'est à cette échelle que la société veut raisonner. Seul regret, les liaisons mises en place avec le tramway T4 ne sont pas suffisantes. Aujourd'hui, nous avons tout un travail, a posteriori, sur les manques. D'où l'intérêt de l'outil PDIE.

## Jean-Claude MOLINA

Le Progrès

Le Progrès a été la première société à s'installer au confluent. Immédiatement, nous avons mis en place un PDE puis un PDIE. Il a fallu prendre très tôt de bonnes habitudes, faire connaissance avec les industriels et leur faire partager leur expérience sur place. En effet, les mêmes problématiques se posent à tous : la mise en place d'un PDIE est une bonne façon de mutualiser les moyens et les coûts en matière de déplacements professionnels. Par exemple nous partageons un parc de véhicules mutualisé avec le groupe EIFFAGE, en cours d'installation. Notre réflexion ne s'arrête pas là : elle se poursuit dans la même optique de mise en commun, grâce aux moyens de liaison avec les réseaux Intranet : nous avons mis en place un système de covoiturage, une restauration inter entreprises (ces dispositions concourent à réduire les déplacements, donc à diminuer le taux d'accidentologie). Dans le même esprit, on a organisé un traitement commun des déchets, avec des ramassages mutualisés qui conduisent à de meilleurs coûts et à un trafic de camions en baisse... Le dialogue se poursuit avec les pouvoirs publics pour faire continuer la navette de la Presqu'île jusqu'au site.

## Quels sont les résultats ? Quelles actions avez-vous menées ou envisagées ?

## Jean-Marc SAUNIER

Directeur - Auchan Caluire, Président de l'Association Perica des Entreprises sur le plateau Nord.

Au niveau de PERICA, l'action la plus visible a été la mise en place d'une borne d'informations multimodales, un support papier-carton basique qui contient des rubriques sur les transports en commun. Les salariés n'utilisent pas forcément les lignes de transport à proximité des entreprises. À partir de là, l'animation d'un

# Pourquoi entreprendre une démarche de Plan de Déplacements Inter-Entreprises (PDIE) ?



PDIE, appuyée par un référent, a été le maître mot. Pour le SYTRAL, la deuxième réalisation concrète a été de travailler sur le réseau de transports en commun dans la zone du plateau Nord. À ce titre, une ligne spécifique alimentant Caluire et Rillieux a été améliorée. De façon pratique, PERICA a réalisé pour chaque entreprise une petite plaquette personnalisée contenant les lignes de desserte et les principales informations en termes de début et de fin de trafic. Des projets de signature de convention sont également en cours avec le SYTRAL. PERICA suit de très près l'outil covoiturage développé par le Grand Lyon.

## Nicolas DUMOULIN

*Directeur - Vie et Véranda*

Des enquêtes et des audits ont été réalisés en 2008 sur le secteur de la vallée de la Chimie. Grâce au Grand Lyon, une action de covoiturage va être mise en place en 2009. Un deuxième axe de travail va aboutir au printemps 2009 sur les modes de déplacement doux, vélo - notamment le vélo à assistance électrique - afin d'aider les salariés qui ont un trajet relativement court à mieux se déplacer. A l'automne, l'action se dirigera, toujours avec l'aide du SYTRAL, sur la desserte associée avec l'arrivée du tramway. Dans un premier temps, il s'agira de relayer l'offre du SYTRAL auprès des salariés puis de l'améliorer. Enfin la dernière action sur 2009 consistera à mutualiser les moyens de déplacement et de parking grâce à des entreprises plus importantes que Vie et Véranda. Une des actions concrètes de la société en 2008 a été de participer à un challenge vélo inter-entreprise en mai 2008. Sur cinquante salariés, quinze d'entre eux ont participé.

## Pierre-Henri BIGEARD

*Directeur - Institut Français du Pétrole,  
Président de l'Association pour le Développement  
Durable de la Vallée de la Chimie*

Nous sommes de notre côté dans une période de travail particulièrement dynamique avec le cabinet Altermodal. La question, qui reste entière, est de savoir comment maintenir cette dynamique au travers d'un projet d'animation. Nous avons engagé une réflexion sur la mutualisation des véhicules au niveau de la vallée de la chimie pour résoudre les problématiques communes de petits déplacements quotidiens. Tous ces projets sont à lancer. Néanmoins, des porteurs sont indispensables pour instruire et porter ces projets. C'est la mobilisation des entreprises qui va permettre la réussite de ces actions ou de cette transformation pour un codéveloppement durable des entreprises et des territoires.



## Michel DUPIN

*Directeur - Renault Trucks Lyon*

Notre action la plus visible est la mise en place de navettes internes sur le site. Les navettes sont également connectées avec les points modaux du transport local ; sans oublier le site de covoiturage en cours de démarrage. La société doit maintenant créer des réseaux inter entreprises avec les sociétés environnantes pour rassembler tous les éléments et alimenter l'étude du SYTRAL. Mais pour ces services, Renault Trucks s'adresse à des sociétés dont c'est le cœur de compétence. Ce n'est pas à Renault Trucks d'assumer l'organisation de ceux-ci.

## Michèle VULLIEN

*Vice Présidente du pôle déplacements Grand Lyon - administrateur au SYTRAL*

Quand j'ai commencé à siéger, il y a treize ans, parler de développement durable n'était pas pris au sérieux. Aujourd'hui, avec l'importance de l'enjeu, on s'aperçoit que ce qui paraissait insolite au départ devient très prenant dans le quotidien. J'ai apprécié entendre qu'il fallait garder les talents des nouvelles générations. C'est vrai qu'elles sont plus inquiètes que les précédentes qui se sont lancées dans une liberté irréfléchie, après guerre. Ce sont ces générations qui ont « arraché » les rails des tramways, les voies des trains. Il faut donc corriger tout cela. Le SYTRAL représente l'autorité organisatrice des transports urbains. À ce titre, il a cette prise de conscience et réfléchit fortement. Néanmoins, la question va se poser en matière de financement des transports publics et de l'ensemble des transports. Comment les déficits vont-ils être partagés ?

## Jean-Claude MOLINA

*Le Progrès*

La problématique du Progrès pour 2009 est différente de celle des autres intervenants, dans la mesure où la zone d'implantation de la société est en plein essor et en pleine construction. Notre enjeu pour l'année à venir est de pousser les pouvoirs publics à amener les dessertes sur cette zone, afin de sécuriser les personnes. En attendant la fin de l'aménagement de la zone, les pouvoirs publics laissent à disposition des parkings provisoires. Il reste donc un an pour faire changer les mentalités dans les moyens de déplacement des journalistes. La chose n'est ni simple, ni évidente même pour des gens qui devraient être au fait de ces projets.

## Guy PALLUY

*Conseiller Régional*

Hier, j'ai assisté à la journée de Grenoble. Lors de l'introduction, il a été montré que 97 % des gens connaissent le développement durable - contre deux tiers lors des Assises précédentes. J'ai été interpellé notamment par l'intervention sur le nouveau comportement des jeunes. On dit que les comportements sociologiques changent à chaque génération, soit tous les vingt-cinq ans. La génération précédente, celle des cinquante ans d'aujourd'hui, réfléchissait surtout en terme de voitures quand les distances domicile-travail étaient éloignées. Les jeunes d'aujourd'hui sont dans un autre état d'esprit : les 25-35 ans désertent le périurbain et on se demande s'ils veulent reproduire le modèle de leurs parents. La volonté des dirigeants et la forme idéologique n'est pas suffisante pour la mise en place effective des PDE et PDIE. L'intérêt subsiste dans la mise en place d'actions concrètes à destination du personnel. Dans ce cadre, il est important de dire que les collectivités locales et la Région sont présentes dans l'accompagnement des projets, avec 280 000 euros consacrés à ce sujet. La phase des diagnostics passée, il sera plus facile de faire un bilan l'année prochaine quand les actions auront abouti. Je suis conseiller régional, je peux vous affirmer que la question des déplacements a été au cœur d'un débat important, avec l'emplacement du siège de la Région Rhône-Alpes. Le siège n'est pas dans la ville, beaucoup de déplacements se font en voiture. Par exemple, personne n'aurait imaginé faire ce genre de colloque sur un plan de déplacement d'un lieu aussi excentré ! L'orientation suivie n'est plus de faire la parité entre le nombre de places de stationnement et le nombre de personnes qui travaillent, mais bien de réfléchir à d'autres modes de déplacements. A ce titre-là, la Région est presque une entreprise comme les autres.

## Michèle VULLIEN

*Vice Présidente du pôle déplacements Grand Lyon - administrateur au SYTRAL*

La discussion se poursuit. La mise en place du PLU du Grand Lyon a engagé un fort débat sur les ratios des places de stationnement. L'emplacement du nouveau siège de la Région a suscité beaucoup de désaccords. Le président du Grand Lyon a tranché en diminuant le nombre de places de stationnement. Pourtant, nombreuses étaient les personnes pour dire encore qu'il en fallait encore plus ! Je trouve qu'affirmer qu'il faut davantage de stationnements pour faire vendre les programmes relève d'une vision passéiste. Le temps des citoyens

# Pourquoi entreprendre une démarche de Plan de Déplacements Inter-Entreprises (PDIE) ?



n'est pas le temps des collectivités, ni le temps des projets. Les citoyens sont beaucoup plus en avance que les politiques. Le problème du vaisseau qui ne bouge pas à la même vitesse que les citoyens s'explique par le fait qu'il y a un décalage entre la conception et la mise en œuvre d'un projet.

## Jean-Claude MOLINA

*Le Progrès*

La problématique du Progrès pour 2009 est différente de celle des autres intervenants, dans la mesure où la zone d'implantation de la société est en plein essor et en pleine construction. Notre enjeu pour l'année à venir est de pousser les pouvoirs publics à amener les dessertes sur cette zone, afin de sécuriser les personnes. En attendant la fin de l'aménagement de la zone, les pouvoirs publics laissent à disposition des parkings provisoires. Il reste donc un an pour faire changer les mentalités dans les moyens de déplacement des journalistes. La chose n'est ni simple, ni évidente même pour des gens qui devraient être au fait de ces projets.

## Guy PALLUY

*Conseiller Régional*

Hier, j'ai assisté à la journée de Grenoble. Lors de l'introduction, il a été montré que 97 % des gens connaissent le développement durable - contre deux tiers lors des Assises précédentes. J'ai été interpellé notamment par l'intervention sur le nouveau comportement des jeunes. On dit que les comportements sociologiques changent à chaque génération, soit tous les vingt-cinq ans. La génération précédente, celle des cinquante ans d'aujourd'hui, réfléchissait surtout en terme de voitures quand les distances domicile-travail étaient éloignées. Les jeunes d'aujourd'hui sont dans un autre état d'esprit : les 25-35 ans désertent le périurbain et on se demande s'ils veulent reproduire le modèle de leurs parents. La volonté des dirigeants et la forme idéologique n'est pas suffisante pour la mise en place effective des PDE et PDIE. L'intérêt subsiste dans la mise en place d'actions concrètes à destination du personnel. Dans ce cadre, il est important de dire que les collectivités locales et la Région sont présentes dans l'accompagnement des projets, avec 280 000 euros consacrés à ce sujet. La phase des diagnostics passée, il sera plus facile de faire un bilan l'année prochaine quand les actions auront abouti. Je suis conseiller régional, je peux vous affirmer que la question des déplacements a été au cœur d'un débat important, avec l'emplacement du siège de la Région Rhône-Alpes. Le siège n'est pas dans la ville, beaucoup de déplacements se font en voiture. Par exemple, personne n'aurait imaginé faire ce genre de colloque sur un plan de déplacement d'un lieu aussi excentré ! L'orientation suivie n'est plus de faire la parité entre le nombre de places de stationnement et le nombre de personnes qui travaillent, mais bien de réfléchir à d'autres modes de déplacements. A ce titre-là, la Région est presque une entreprise comme les autres.

## Michèle VULLIEN

*Vice Présidente du pôle déplacements*

*Grand Lyon - administrateur au SYTRAL*

La discussion se poursuit. La mise en place du PLU du Grand Lyon a engagé un fort débat sur les ratios des places de stationnement. L'emplacement du nouveau siège de la Région a suscité beaucoup de désaccords. Le président du Grand Lyon a tranché en diminuant le nombre de places de stationnement. Pourtant, nombreuses étaient les personnes pour dire encore qu'il en fallait encore plus ! Je trouve qu'affirmer qu'il faut davantage



de stationnements pour faire vendre les programmes relève d'une vision passiste. Le temps des citoyens n'est pas le temps des collectivités, ni le temps des projets. Les citoyens sont beaucoup plus en avance que les politiques. Le problème du vaisseau qui ne bouge pas à la même vitesse que les citoyens s'explique par le fait qu'il y a un décalage entre la conception et la mise en œuvre d'un projet.

## Interventions du public

### Jean-Charles COLAS

*Conseiller Régional, membre de la commission Transports*

En tant que Conseiller régional, je peux apporter quelques remarques, en complément, sur le déménagement de la Région. Il faut savoir que près de 1 500 postes sont créés par le siège de la Région et il y aura quelques 150 places de parking. Mme VULLIEN en a parlé, et je le confirme, beaucoup de discussions ont eu lieu sur le nombre de niveaux des parkings souterrains : sur les sept demandés, deux ont été réalisés. C'est vrai que le niveau de développement du transport collectif est relativement correct, mais un vrai problème subsiste au niveau périurbain et rural autour du Grand Lyon, avec des zones d'activité parfois non desservies par le réseau de transport en commun. D'un point de vue d' élu, je pense qu'il est nécessaire que les élus apprennent justement à regarder ce qui se passe à l'étranger et à changer de culture. On a évoqué la question sur les talents des jeunes salariés ; mais on oublie de prendre en considération la motivation des entreprises à mieux les rémunérer. Par exemple un jeune salarié recruté à Auchan n'a pas un salaire élevé, surtout en début de carrière. Les frais de transport sont difficiles à budgéter de cette façon. Les jeunes salariés cherchent des entreprises bénéficiant de lignes de transports collectifs - en tout cas des modes de déplacement moins coûteux. Il s'agit d'un élément important dans le recrutement des jeunes salariés.

### Guy DAVID

*Maire de St Germain au Mont d'Or*

Pour préciser le débat sur les générations. Il faut rappeler que la France s'est retrouvée dans un vrai paradoxe par rapport à d'autres pays. Les grandes politiques des années 1960 ont conduit, en termes de mentalité sociale, à la prééminence de la voiture. Donc il ne faut pas séparer le comportement et la prise de conscience des individus de la situation économique, politique et sociale d'un pays. Si on sépare les genres, cela revient à faire de l'idéologie pure. Or, les salariés, les citoyens ne sont pas de purs esprits. À une échelle plus globale, vu le contexte de l'industrie automobile en France (10 % de salariés directs ou indirects), il faut absolument que les réflexions tiennent compte de l'association de l'industrie automobile à l'évolution des comportements, des mentalités et des productions. Et cette association passe par la réflexion de la rentabilité des productions, par la réflexion conjointe du lien entre l'emploi et l'environnement. Le développement durable au cœur des politiques est la seule solution économique et sociale pour en sortir.

Dans les trois piliers du développement durable, la culture est absente. Si l'on veut sortir de l'économie primaire auquel conduit la religion du développement durable, il faut passer par la culture. Elle est le lien, la relation, l'épanouissement et aussi l'enjeu à venir. Sans l'insertion de la culture dans les préoccupations, il n'y aura pas de vrai développement durable.

En tant que maire d'une petite commune périurbaine, parler de PDE ou de PDIE n'est pas suffisant : il faut parler de plan de déplacement territorial. Plus on s'éloigne des centres urbains, plus l'enjeu est important car plus complexe et plus le partenariat est important dans l'association des partenaires.

### Fabienne BARDIN

*Chambre de Commerce et d'Industrie de Grenoble*

Je m'adresse aux chefs d'entreprises présents. Un PDE doit vivre et être animé pour être impulsé et atteindre



ses objectifs. Par conséquent la question des moyens humains et financiers donnés se pose. Allez-vous mutualiser votre projet ou faire appel à des interventions extérieures ?

## Pierre-Henri BIGEARD

Directeur - IFP

Nous réfléchissons à cette question avec l'aide du Grand Lyon. Au cours de l'année 2009, il faut arriver à créer un poste mutualisé entre trois associations d'entreprises, pour l'animation des PDIE.

## Jean-Marc SAUNIER

Directeur - Auchan Caluire

C'est indéniable qu'une animation doit être portée par une compétence, pilotée par un maître d'ouvrage, mais elle doit aussi trouver un équilibre financier. À propos des 4 « P » que vous avez évoqués tout à l'heure, j'en rajouterais volontiers un cinquième : celui du Partage. Pourquoi ?

Parce que l'animation sur le Grand Lyon relève d'un portage politique. Il faut que les entreprises soient autour de ce que pourrait être un futur comité de pilotage, un lieu d'animation collégiale sur l'ensemble des PDIE. Il est important que les PDIE sur le Grand Lyon puissent avoir une pérennité sur une durée donnée pour devenir des PDIE d'animation, de retour d'expérience, de portage d'informations et d'animation d'outils partagés. Personnellement, je suis prêt à m'engager dans ce scénario de comité de pilotage.

## Nicolas DUMOULIN

Directeur - Vie et Véranda



Je répondrai à la question des évaluations et des changements de comportement. Nous avons un objectif actuel, chiffré de passer de 2 ou 3 % de salariés pratiquant le covoiturage à 10 %. C'est le pôle d'animation, au travers d'une enquête, qui sera chargé de mesurer les résultats. La mesure, par questionnaire par exemple, sera une nouvelle occasion d'obtenir l'avis des salariés sur l'évolution de leurs déplacements domicile-travail.

## Comment les pouvoirs publics se saisissent-ils de la question des déplacements domicile-travail ?

### Jean Marie GUIDEZ,

Animateur

Quelles sont les motivations qui poussent les institutions à soutenir les projets de mobilité durable ? Les politiques nationales sont exigeantes et connues : en terme de sécurité routière, de réduction des gaz à effet de serre, de compétitivité et de rayonnement des territoires, d'incitation à une démarche partenariale... le tout dans un objectif de dynamisation de l'emploi... Comment les pouvoirs publics répondent-ils à ces demandes ? Je pose donc ma première question à tous les intervenants : quel intérêt avez-vous à soutenir les projets de PDIE ?

## Christophe LAVILLE

Conseil Antenne BTP, CRAM

Je vais répondre avec des chiffres : ceux de la prise en charge du risque professionnel dans le cadre du travail et dans le cadre du trajet domicile-travail. Rhône-Alpes est composée de deux millions de salariés et deux cent cinquante mille entreprises. Pour la CRAM, cela implique trois enjeux :

- des enjeux humains, avec 1 000 décès - tous accidents du travail confondus -, dont 500 dus au déplacements des salariés liés à une mission intérieure de travail et dans le cadre du déplacement domicile-travail. On déclare en Rhône Alpes 1 500 arrêts de travail par an dans le cadre du trajet domicile-travail avec arrêts de travail et 1 000 arrêts de travail ayant entraîné une incapacité permanente d'une durée moyenne de 71 jours.
- des enjeux juridiques, entraînés par les modifications d'habitude dans les déplacements domicile-travail. Les accidents dus aux circuits déviés ont des conséquences judiciaires sur les prises en charge ou non par la Sécurité Sociale.
- des enjeux financiers. Le risque accident du travail représente 11 milliards d'euros à l'échelle nationale. Le coup d'un accident mortel représente plus de 400 000 euros. Avec une incapacité permanente, il représente 74 000 euros. La prise en charge se fait au titre des cotisations Accidents du Travail - Maladies Professionnelles (ATMP) des entreprises. Dans la cotisation que paient les entreprises au titre des risques professionnels, la part liée au risque trajet est forfaitaire au taux de 0,27 %. Toutefois si on affecte l'ensemble des charges qui sont appliquées à ce taux, on arrive à 1 % de la masse salariale versé au titre des accidents de trajet. Il existe un dispositif qui permet de solliciter une minoration de ce taux en fonction des efforts accomplis par l'entreprise en matière de prévention du risque trajet.

Pour les entreprises dont l'effectif est inférieur à 200 la CRAM peut accompagner une politique d'investissements dans le domaine de l'amélioration des conditions de travail et de sécurité. La prévention des risques liés aux déplacements a toute sa place dans ce dispositif. Dans un cadre négocié et formalisé par un contrat dit de prévention, la CRAM participe financièrement à ces investissements.

La Commission nationale des accidents du travail et des maladies professionnelles a adopté en 2004 un texte d'orientation sur la prévention des risques liés aux déplacements. Ce texte propose aux entreprises un certain nombre de pistes d'actions pour permettre l'évitement ou la réduction de ce risque.

## Franck GAUTHIER

Directeur développement durable - GFC Construction

GFC est une entreprise de B.T.P. Avec une cinquantaine de chantiers réalisée dans le quart Sud-Est de la France, les salariés se déplacent en permanence tout au long de l'année. Dans les territoires éloignés, la voiture s'impose comme mode de déplacement pour les salariés. Par contre, les chantiers de centre-ville posent problème du fait de la circulation et du stationnement payant. Nous nous sommes interrogés sur le déplacement de nos salariés et nous avons mis en place d'un PDE de chantier sur le chantier de la tour Oxygène. Une enquête de domiciliation des équipes et des réseaux de transport a permis de faciliter les modes de transports doux. Aujourd'hui, 76 % des ouvriers utilisent les transports en commun, 18 % utilisent le vélo ou pratiquent la marche à pied. Le principe du covoiturage existe également dans le BTP mais pour les équipes qui ont des horaires fixes.

L'estimation de la CRAM sur les incitations financières liées à la prévention des risques d'accidents de trajet représente pour notre entreprise une participation potentielle non négligeable de 8 000 euros. Au-delà de cette aide, en raison des nombreux déplacements sur les chantiers, les conventions collectives du bâtiment octroient des aides au déplacement, en matière de transport, de trajet et de repas pour tous les salariés. La stimulation des transports doux par des aides financières conduit au dépassement des seuils d'exonération de charge. Ces aides basculent alors en avantage en nature et entraînent des cotisations salariales supplé-

# Pourquoi entreprendre une démarche de Plan de Déplacements Inter-Entreprises (PDIE) ?



mentaires pour les salariés et l'employeur puis une hausse des impôts sur le revenu des salariés. La question des aides financières aux salariés reste donc entière pour un secteur d'activité où les salariés se déplacent en permanence.

## Mathias COPY

ADEME

Pour resituer l'action de l'ADEME, il faut savoir qu'elle participe financièrement à hauteur de 50 % à la prise en charge des études externalisées, réalisées par des cabinets spécialistes sur la question des PDIE. Nous considérons qu'un appui extérieur est précieux, du fait de l'expérience de la démarche, du message à faire passer, de la cartographie des plans de déplacements et de la culture d'évaluation qui commence à s'en dégager. L'ADEME participera aussi à hauteur de 30 % sur le financement de postes spécifiques en entreprise où la volonté de portage est très forte. Elle participe techniquement avec des moyens humains au comité de pilotage. Plus globalement, l'ADEME participe à la structuration du message marketing via les salariés, afin de les convaincre des possibilités de solutions alternatives à la voiture. Les autorités organisatrices de transport pourraient structurer un message marketing aussi fort que ceux des constructeurs automobiles. Dans ce sens, les bureaux d'étude ont toute l'expérience nécessaire pour structurer un message issu du marketing permettant de convaincre les salariés à l'utilisation des transports en commun.

L'évaluation des PDE a démarré, au plan national, en 2005. Elle a été réactualisée en 2008 par un cabinet spécialiste. La difficulté principale rencontrée dans l'évaluation de ces démarches repose sur la compétence des parties et sur une présence dans la durée. Sur 175 démarches évaluées en 2005, seulement 2 étaient en mesure de présenter des résultats tangibles. L'évaluation est un long chantier, souvent compliqué par toute une série de paramètres changeants au sein de l'entreprise (embauches nouvelles, déménagement des entreprises, emploi à temps partiel, etc). Le taux de réponse dans les sondages effectués auprès des salariés via des questionnaires est au mieux à 70 % de retour, avec une moyenne de 50 % - voire 30 %.

## Françoise SEURROT

GMF Assureur

GMF est un groupe qui fait partie de l'économie sociale. À ce titre, la démarche citoyenne est pour nous un moteur dans l'écoute des assurés et dans les changements de la société - donc dans ce qui nous intéresse aujourd'hui : la modification des habitudes d'utilisation des modes de transport. Les sociétaires GMF qui utilisent les transports en commun roulent moins, polluent moins et se trouvent moins exposés aux risques et à la sinistralité. En mars 2008, la GMF a mis en place le contrat Auto-Pass, dans lequel il est proposé aux assurés en mesure de produire un justificatif d'abonnement annuel aux transports en commun, une réduction de 10 % sur leur contrat automobile. La retombée est intéressante même si seulement 64 agglomérations proposent des abonnements annuels de transport en commun. Il serait intéressant pour encourager la multimodalité d'étendre ce type d'abonnements.

## Alain BLUM

Grand Lyon - chargé de mission Insertion

### L'accès à la mobilité est-il un gage d'accès à l'emploi ?

En termes de freins dans l'accès à l'emploi, la mobilité est une question majeure. Le 17 octobre 2008, le Grand Lyon a organisé une demi-journée autour de la mobilité, de l'insertion et de l'emploi. Une enquête, portant sur 1 000 personnes bénéficiant des minima sociaux, réalisée dans le cadre des Grenelle de l'Insertion, a démontré que les moyens de transport étaient le facteur le plus important devant la formation pour favoriser l'accès à l'emploi.

Si l'agglomération lyonnaise est bien pourvue en matière de réseau de transport, des inégalités subsistent

dans la capacité à se déplacer. 82 % des habitants sont titulaires du permis de conduire sur l'agglomération. Sur les 65 quartiers relevant de la cohésion sociale, le taux passe à 40 %, et sur les publics très éloignés de l'emploi qui relèvent des PLIE, le taux descend à 20 %. Il y a donc des écarts très forts en matière d'obtention du permis de conduire. Aujourd'hui, le paradoxe est à gérer. Le développement des modes doux rentre dans une volonté logique ; dans le même temps, l'absence de permis de conduire est un frein à l'accès à l'entretien d'embauche et à l'emploi.

Néanmoins, le Grand Lyon agit. Avec l'État, la Région, le Département, le PLIE Uni-Est, il met en place, depuis 2003, un certain nombre d'actions qui peuvent améliorer l'employabilité par rapport aux publics éloignés de l'emploi et propose des moyens de transports susceptibles de pourvoir des emplois. Un travail commun avec le SYTRAL, avec l'aide des fonds politiques de ville, a permis la mise en place de desserte de périphérie à périphérie. Une autre action a favorisé la location du deux-roues ; une autre encore a favorisé l'offre de service de transport à la demande - le transport micro-collectif - pour le personnel qui travaille sur des contrats de travail de courte durée. Ce système de transport à la demande innovant et expérimental a évolué, depuis le 1er janvier 2008, avec un opérateur unique d'agglomération équipé d'un logiciel de transport et d'un numéro vert. Ce système d'offre complémentaire pourrait devenir pérenne par rapport à la fragmentation des contrats de travail. Environ 1 000 salariés - l'équivalent de 100 000 heures de travail ! - en ont bénéficié depuis. Actuellement, le Grand Lyon avec ses partenaires s'emploie à augmenter le nombre de publics transportés via les personnes en période d'essai dans les entreprises sans permis de conduire ou moyen de locomotion. Un partenariat avec l'ANPE est envisagé.



Copyright Jacques Leone - Grand Lyon

### Les perspectives d'ici 2010

- Structurer l'ensemble des acteurs impliqués dans la mobilité de l'emploi. La mobilité ne se réduit pas uniquement à un frein physique, mais elle se retrouve aussi autour de problèmes psychiques.
- Mettre en place un suivi dans les dispositifs afin de travailler sur l'ensemble des aspects de la mobilité.
- Créer sur l'agglomération une agence de mobilité d'insertion : un lieu fédérateur pour les acteurs, dans le traitement des problèmes de mobilité dans l'accès à l'emploi.

Ces perspectives nécessitent que l'ensemble des partenaires soit incitatif sur le plan politique, de façon à pouvoir amener les pouvoirs politiques et l'autorité transport à être partie prenante sur l'ensemble des problèmes de mobilité au quotidien particulièrement des problèmes de mobilité liés à l'emploi. Elles nécessitent aussi un travail de décloisonnement entre la culture des ingénieurs des acteurs du transport et la culture sociale des acteurs de la mobilité.

## Interventions du public

### Olivier MARTEL

Mission Education au Développement durable - Grand Lyon

La mission développement durable du Grand Lyon s'intéresse aux sources de motivation dans le changement des comportements. Beaucoup d'initiatives se développent avec un certain engouement, mais on s'aperçoit qu'entre innovation et changement de comportement, il y a des divergences. Le changement porte sur un temps statique mais pas dynamique. Édith HEURGON a parlé tout à l'heure du panorama des probabilités et des enjeux et de la typologie des sources de motivation dans les changements de comportements : je me de-

# Pourquoi entreprendre une démarche de Plan de Déplacements Inter-Entreprises (PDIE) ?



mande ce qui fait la bascule en terme de changement et a fortiori ce qui en donne la pérennité. Quelque chose me frappe également : dans les études menées sur la mobilité, il est très rare qu'on identifie des facteurs de psychologie sociale. Le travail sur la motivation est déficitaire actuellement.

## Edith HEURGON

*Conseillère en prospective*

C'est vrai qu'il faut se situer à des moments-clés (déménagement, emploi...) pour obtenir des évolutions dans les comportements. À partir de ce moment-là, on peut reconfigurer l'ensemble de ses déplacements et avoir un changement durable, parce que l'écoute est plus développée.

## Michèle VULLIEN

*Vice Présidente du pôle déplacements Grand Lyon - administrateur au SYTRAL*

Nous sommes aujourd'hui en pleine dualité : en même temps que ce colloque, un sommet spécial a lieu, sur le thème « comment sauver les constructeurs automobiles ». Je me suis personnellement rapprochée de différents élus, sénateurs et députés, pour leur soumettre l'idée d'un prélèvement sur tous les budgets publicitaires des automobiles, à la télévision, à la radio ou dans la presse écrite.

## Mathias COPY

*ADEME*

Si vous le permettez, je souhaiterais recentrer le débat sur l'utilisation rationnelle de la voiture et l'importance qu'elle prend dans les foyers. Les chiffres sont éloquentes : on est passé de 800 véhicules dans le monde en 1900 à 1 milliard en 2008.

## Jean Louis

*INSA Lyon*

Parfois on se demande si les plans de déplacement ne sont pas seulement des pansements que l'on cherche à développer avec des jeux parfois négatifs. Pour aller vers un devenir souhaitable, il y a des outils politiques, comme les plans de déplacement urbains. Reste à se demander si ces outils sont en cohérence avec le projet de contournement autoroutier de l'agglomération lyonnaise.

## Mathias COPY

*ADEME*

À mon sens, les PDE relèvent plutôt du curatif. Toutefois des PDE préventifs existent : le déménagement du Progrès en est un bon exemple, tout comme l'implantation du siège de la Région.

## Lucie VERCHÈRE

*Chargée de mission Espace des temps - Grand Lyon*

Je préfère le terme d'« expérimentation » à celui de « pansement ». Le Grand Lyon soutient politiquement 8 territoires d'entreprises, soit 372 entreprises. En quatre ans, plus de 20 000 salariés sont concernés - 40 000 si l'on inclut les HCL. L'opération covoiturage, qui sera présentée plus loin, est aussi un pari, un challenge. L'expérimentation est un stade incontournable de la réussite : il faut lui donner les moyens de réussir, comme le travail mené avec les territoires.

## Franck GAUTHIER

*Directeur développement durable - GFC Construction*

Je pense que les PDE s'inscrivent, c'est vrai, dans une politique globale où d'autres actions sont menées en parallèle. Mais les PDE contribuent, à un moment ou à un autre, à sensibiliser les salariés aux changements de comportement.

## Christophe LAVILLE

*CRAM*

Et la proximité avec les entreprises permet de mener un travail en interne sur l'organisation du travail. Le but est de limiter les déplacements dans le cadre de leur travail, comme dans les entreprises de BTP.

## Danielle VULLIER

*CERTU*

Le problème du stationnement sur le lieu de travail est déterminant. J'en appelle aux chefs d'entreprises pour être vigilants sur le degré de résistance des salariés. Il est fondamental de mener le projet de façon argumentaire. La question du stationnement des salariés en entreprise est un point sensible et difficile : la soulever nécessite un certain courage.

## Un chef d'entreprise

Oui, la problématique du parking est un sujet compliqué, difficile à remettre en question. Supprimer des places de stationnement peut être interprété comme une façon de supprimer les aides financières, quelquefois octroyées aux salariés, pour se rendre sur leur lieu de travail. Le covoiturage est plus facile à aborder, dans la mesure où il est bien expliqué et acceptable dans son rythme. Un covoiturage par semaine diminue de 20 % le trafic en Rhône-Alpes.



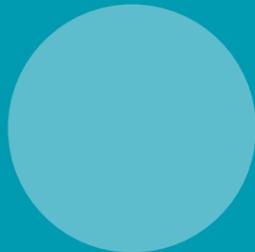
## Willy PLAZZY

*Conseiller communautaire*

En tant que conseiller communautaire, je m'intéresse à l'aménagement du territoire. Dans les années 60-65, Lyon a délocalisé l'essentiel de ses industries du centre-ville vers la périphérie. Ce déplacement industriel a entraîné un déplacement humain sur le plan du travail et de l'habitat. Pour accompagner cette réalité, des lignes de ramassage se sont mises en place. Des modifications se sont opérées dans le mode de vie et les horaires des salariés. Dans les années 1975, les ramassages en entreprise ont pratiquement disparu. Les salariés se sont trouvés sans solution, dans l'obligation d'utiliser des modes de transport individuel. Le contournement autoroutier et ferroviaire renverra à la problématique de la liaison du point de travail au domicile. Ne faudrait-il pas anticiper sur les moyens à mettre en place ?

# La Démarche PDIE :

## Méthodes et Outils



# La Démarche PDIE : Méthodes et Outils



## Jean-Marie GUIDEZ

Animateur

Après avoir évoqué ensemble le contexte, le faisceau de motivations qui conduisent à mettre en place un PDIE, nous allons avancer dans la démarche de la conduite de projets et de la méthodologie nécessaire, socle à des actions cohérentes.

### Elaboration d'un diagnostic PDIE : une étape essentielle de la démarche.

## Nicolas MERCAT

Cabinet Altermodal

Il faut avant tout comprendre les enjeux de l'entreprise pour savoir sur quel levier le plan de diagnostic de déplacement va être mené. Un diagnostic comprend deux volets : le volet technique et managérial. Dans la première partie de cette conférence, je tracerai les points techniques à soulever lors de l'élaboration d'un diagnostic du plan de déplacement.

### Le volet technique du diagnostic

#### 1. Les enjeux et les motivations

##### ■ Pour les salariés, ils sont de plusieurs ordres :

- Le budget : dans les premières années de mise en place, les PDE de centre ville étaient nombreux. Sur les couronnes périphériques, peu problématiques en matière de stationnement, le budget est un enjeu important. Certains budgets incluant des zones d'activité peuvent atteindre les 3 000 euros voir jusqu'à 5 000 euros par an,
- La sécurité,
- La santé : des études menées par l'OMS montrent que 30 minutes d'activité par jour représentent 500 à 1 000 euros d'économie de dépenses de sécurité sociale par an et par salarié.

##### ■ Pour les entreprises :

- L'accessibilité,
- La fidélisation du personnel,
- L'espace et les possibilités de développement : Avec des salariés en forme, moins stressés et moins fatigués. Cela concerne plutôt les entreprises de centre ville et la catégorie des salariés de 30-45 ans qui habite le plus loin,
- Un Projet collectif  
Projet favorable sur le plan environnemental.  
L'importance des démarches de développe-

ment durable et d'ISO 14001 se traduit par une mobilisation d'un certain nombre d'entreprises.

■ **Pour les collectivités**, les enjeux et les motivations entrent en compte dans toutes les problématiques de transport et de déplacement.

#### 2. Les aspects techniques

**Le diagnostic de l'accessibilité** est articulé avec les éléments suivants :

- Le diagnostic routier et la prise en compte des contraintes de congestion,
- Le diagnostic de stationnement. Une place de stationnement représente 25 m<sup>2</sup> et s'avère peu utile en matière de chiffre d'affaire,
- Les types de réseau,
- Les transports en commun,
- La fréquence, l'amplitude et le temps de trajet,
- L'accessibilité ferroviaire et les lignes express par rapport à l'accessibilité en voiture,
- La géolocalisation des salariés par entreprise avec une typologie horaire,
- Croisement de la géolocalisation avec les lignes de transport,
- Croisement de la géolocalisation avec les modes doux selon trois zones de travail (zone de 1,5 km en marche à pied - zone du vélo à moins de 5 km avec un dénivelé inférieur à 25% - zone du vélo à assistance électrique de 7-8 km sans

contrainte de relief),

- Accessibilité lointaine des salariés : Un tiers des salariés couvre généralement deux tiers des kilomètres parcourus dans un plan de déplacement,
- Les bassins de covoiturage vont déterminer les grands pôles dessinés par les infrastructures,
- Les horaires avec l'importance des rythmes familiaux pour caler les potentialités.

### 3. Les aspects comportements sont abordés au travers de :

- l'enquête auprès du salarié, qui détermine les contraintes de la famille,



- les comportements de déplacements avec les capacités à changer,
- l'enquête menée sur deux supports, papier et internet, vise 30 à 50 % de taux de retour. Le redressement est un point déterminant dans la qualité de redressement. En fonction de points constatés sur le terrain, l'enquête sera redressée en fonction de la réalité des observations. On observe dans les zones périphériques un taux d'accès seul à sa voiture de l'ordre de 90 à 95 %,
- l'évaluation économique avec les coûts pour l'entreprise, le salariés, les indemnités de versement aux transports, les coûts de stationnement (valeur ajoutée non créée), les coûts d'infrastructure pour les collectivités,
- l'indicateur de coût moyen annuel pour un salarié

### Le volet managérial du projet

#### Jean Marie GUIDEZ

Animateur

Pour illustrer, nous allons donner la parole à deux acteurs du PDIE de la Vallée de la Chimie, afin de voir comment le volet managérial a été conduit sur ce territoire.

est important pour cadrer la qualité d'accessibilité à une zone. L'accessibilité en zone représente en moyenne une somme de 4 000 euros par an et par salarié. Une zone d'activité de 5 000 salariés sur 20 ans à 4 000 euros en moyenne représente globalement 400 millions d'euros. Par rapport au coût du mètre carré et du foncier, c'est une véritable contrainte. Dans l'aménagement du territoire, les coûts globaux ne sont pas suffisamment pris en compte.

### 4. Mobilisation en phase diagnostic

- Réaliser un pré-diagnostic auprès des entreprises pour comprendre ses enjeux et motivations,
- L'intérêt de la société en amont et le futur animateur du plan de déplacement pour accompagner le bureau d'études.

### Le volet managérial du diagnostic

#### Le cadrage de l'organisation des groupes de travail salariés ou encadrement

Il est fondamental de bien travailler le management de projet avec un groupe technique, un groupe de pilotage et deux groupes de travail. Le groupe de travail salariés et un groupe de travail DRH plus dans le détail du pronostic individuel des entreprises.

#### La sensibilisation de l'encadrement intermédiaire

Un PDIE n'est pas un PDE. Pour atteindre les salariés, travailler avec l'encadrement intermédiaire est une solution d'approche importante.

#### L'information et la communication auprès des salariés

L'affiche, le journal interne, les points infos et l'informatique sont les supports classiques de l'information. De façon plus poussée, des stands de rencontre et des petits-déjeuners sont mis en place avec un diaporama utilisé comme moyen de communication intermédiaire auprès de l'encadrement.

#### Pierre GREAU

Développeur économique Vallée de la Chimie - Grand Lyon

Après l'aspect technique, Je vais développer le volet managérial du projet.

#### D'abord, il s'agit d'un projet collectif et partagé

Sensibiliser aux objectifs du projet est un enjeu d'un point de vue managérial. Il s'agit d'une responsabilité partagée par un certain nombre d'acteurs sur un territoire dont on parle de démarches inter entreprises. Dans ce sens, l'implication des entreprises, des collectivités, des AOT, de l'ADEME dans le PDIE est très importante. Cette implication ne doit pas se faire avec, mais ensemble. Parler de PDE est différent de PDIE, car on est dans une approche territoriale, circonscrite géographiquement avec un certain nombre d'établissements. Le PDIE va entrer dans une réflexion d'amélioration de la sensibilité des salariés au travail, de mutualisation de la flotte de véhicules et d'optimisation des déplacements professionnels.

Le portage partagé est l'objectif des territoires. Un effet d'entraînement sur le territoire est nécessaire pour obtenir de la crédibilité vis-à-vis des salariés, des instances, des collectivités et des partenaires publics. Il est important sur un territoire de définir le bon dénominateur commun en termes de cohérence et d'homogénéité, pour bien définir les acteurs clé à impliquer. En termes de desserte, on ne peut pas mettre dans une démarche un bassin sans cohésion. Trouver les outils de gouvernance dans un projet collectif et partagé est important dans la réflexion.

L'implication humaine et financière dans la démarche volontaire de PDIE est une implication difficile à trouver dans un premier temps, faute de référent mobilité dans l'entreprise. Un des enjeux du PDIE est de trouver une bonne implication managériale assortie d'un référent volontaire, compétent et bien identifié. Pour réussir, il faudra que la démarche soit appuyée par un bon accompagnement. Pour que le projet soit réalisable, il doit s'accompagner d'objectifs quantifiables et évaluables dans la discussion avec les autorités organisatrices des transports et les collectivités à tous les niveaux.

#### Ensuite, la participation de l'entreprise

L'entreprise s'engage dans la démarche inter-entreprise à l'échelle de la gouvernance de projet, au sein de l'association d'entreprises qui va contractualiser la démarche avec les structures porteuses de financement. La mobilisation et la pérennité de ces instances de gouvernance sont un enjeu important en raison de la rotation importante des responsables. Au sein des groupes de réflexion de RH, la mobilisation doit se traduire dans des groupes de travail et dans des actions de communication interne dans les entreprises. L'application de la démarche se fait à trois niveaux dans un établissement : - les instances décisionnelles - le référent technique - la communication interne.

#### Denis MELLET

Chargé de mission - JTKET Europe

JTKET Europe a adhéré à l'Association dans la démarche PDIE après la validation du bilan-carbone qui décelait que les trajets doux domicile-travail étaient de l'ordre de 12 %. Pour la petite histoire, des cars de ramassage étaient empruntés par 30 personnes sur les 1 500 salariés que compte la société ! Par rapport aux aides reçues par la CRAM, le service coûte six fois plus cher. Le coût par salarié est phénoménal.

Les groupes de travail précités sont en mesure d'étudier le plan d'action initial pour faire ressortir les points de blocage. Dans le projet PDIE-covoiturage, la garantie de retour le soir au domicile, qui apparaît comme le point le plus important, a bien été travaillée. Pour garantir la réussite du covoiturage, il faut bien expliquer que covoiturer ne signifie pas covoiturer tous les jours et avec la même personne. La solution du covoiturage, une fois par semaine et avec des personnes différentes permet d'appréhender différemment la question. Les salariés n'ont pas placé en priorité la demande d'une place de parking réservée sur le site, de façon à ne pas perdre la prime de transport en cas de covoiturage.

La DRH met à disposition du temps humain, par délégation de personnes aux réunions de travail de l'association, et du temps financier, en raison de son adhésion. Cette implication permet un travail de fond sur le covoiturage. JTKET Europe, certifiée ISO 14001, a intégré les questions de covoiturage et de transport motorisé



dans le programme de management environnemental, consultable en interne sur le site. Suite au bilan-carbone qui oblige les entreprises à réduire leur émission de CO2 d'ici à 2012, JTKET revoit sa flotte de véhicules et ses temps d'utilisation. Des points de détail sont à l'étude pour utiliser le parc le plus intelligemment possible.

Le résultat du diagnostic sera communiqué en interne. Les salariés seront sensibilisés aux gains personnels qui résulteront d'un changement de comportement. L'information sera aussi véhiculée lors des réunions mensuelles.



## Pierre GREAU

*Développeur économique - Grand Lyon*

Du fait du caractère novateur de ce projet, le Grand Lyon n'a pas de structure qui permette de l'encadrer concrètement. Les outils sont entièrement à créer pour mettre en œuvre les ambitions sur les différents territoires. Pour pérenniser le projet, le Grand Lyon va passer du stade de PDIE à un stade d'émergence, d'innovation et de nécessité de structuration indispensable pour obtenir des moyens financiers nécessaires à la lisibilité des territoires. Il doit se structurer et se doter d'outils de pilotage et d'évaluation.

## Interventions du public

### Gilles DESFORGES

*Conseiller délégué transport-économie d'énergie à Brignais*

La tarification est un des freins au développement du transport en commun. Le ticket unique semble être un bon moyen. Il n'apparaît pas dans les études PDE-PDIE ; cette solution peut-elle être envisagée sur les réseaux existants et sur les futurs réseaux ?

Un intervenant du public

Un document du SYTRAL reprend les différentes formules tarifaires, mais il ne fait pas apparaître la tarification combinée mise en place depuis un an et demi par la Région et le SYTRAL. Pourtant, la tarification combinée est un début de tarification unique.

### Michèle VULLIEN

*Vice Présidente du pôle déplacements Grand Lyon - administrateur au SYTRAL*

Je reviens sur la question fondamentale posée par Gilles DESFORGES. La tarification unique, à l'ordre du jour depuis déjà quelques années, n'est pas encore réglée. La Région Urbaine de Lyon (RUL) a engagé un travail concret sur la tarification au niveau de son périmètre d'actions. Toutes les autorités organisatrices ne fonctionnent pas de la même façon et les tarifications sont différentes (tarif de zone, tarif au kilomètre, ou les deux à la fois dans certains secteurs). Un protocole d'accord est signé entre différentes autorités organisatrices dont la Région et le SYTRAL.

Le gros problème provient des financements et du partage des déficits. En transport urbain, chaque kilomètre aggrave le déficit. Le maillage du réseau qui développe l'offre et incite les citoyens à prendre le transport continue à creuser le déficit. La tarification relève d'un vrai choix politique : un vrai choix entre le transport in-

terurbain ou multimodal. Si intellectuellement, tout le monde est d'accord, la question financière reste entière et devient un frein dans le choix du financeur.

## Magitte CHICHEREAU

*Conseillère Régionale*

Je suis surprise de la peur engendrée par la suppression de la prime de transport dans le cas d'un covoiturage. La prime de transport ne pourrait-elle pas être valorisée pour ceux qui utiliseraient ce mode de déplacement ? Ne pourrait-elle pas être en partie financée par le gain réalisé sur le foncier ?



## Nicolas MERCAT

*Cabinet Altermodal*

La prime de transport est figée depuis juillet 2006, et elle est déjà extrêmement élevée. Elle ne peut pas, légalement, être plus forte. Tous les mois, le CE demande sa revalorisation du fait de son blocage.

La prime de transport est assez courante dans les entreprises des zones d'activités périphériques ; elle a été mise en place lors de l'accompagnement du déménagement de la Région - mal vécu au départ. Aujourd'hui, c'est un vrai handicap, et très difficile à gérer sur le plan des ressources humaines et sur le plan syndical. Il faudrait raisonner à budget constant de façon à réallouer la prime différemment selon les modes.

Beaucoup de zones d'activités ont une quinzaine d'années de pratique. Le stationnement devient un handicap dans le changement. Dans des zones d'activités anciennes rattrapées par l'urbanisation, notamment quelques zones commerciales, l'enjeu du stationnement devient majeur. C'est qu'il y a un enjeu économique important : la location de places de stationnement pour les salariés est un élément d'avantage en nature soumis à cotisation qui est rarement appliquée par les entreprises.

La tarification pourrait être expérimentée par le biais des abonnements annuels. C'est un système plus facile à gérer, car il ne reprend pas la grille tarifaire. Le décret du 31 décembre 2008, présenté en fin de document, qui oblige les entreprises à prendre en charge 50 % des abonnements, pourrait proposer des formules d'abonnement qui permettraient un relatif équilibre entre les différentes autorités organisatrices sur les coûts à prendre en charge. L'abonnement annuel est une piste qui permet d'avancer concrètement sans attendre un accord sur l'ensemble de la grille tarifaire.



# Le management de la mobilité, ailleurs en Europe

## ailleurs en Europe



## Le management de la mobilité, ailleurs en Europe



### Muriel MARIOTTO

Chargée de projet - CERTU

Je vais développer le P du Panorama des bonnes pratiques en-dehors de la France. Le concept des plans de déplacement entreprises, inter entreprises, d'établissements pour des territoires plus accessibles, plus attractifs, plus compétitifs est apparu il y a une quinzaine d'années. Pour revenir sur le concept du ramassage des salariés des années soixante-dix qui a été mis en exergue durant la matinée, c'était du temps où les contraintes étaient différentes. Aujourd'hui, parler des mesures PDE/PDIE, c'est plus que de la mise à disposition d'un bus de ramassage. Les enjeux sont multiples. Le labelling de la nouvelle réglementation rend l'approche nouvelle. Il y a des dynamiques sous-jacentes, celles de l'aménagement des territoires dont il a été question durant la matinée. Alors que les distances parcourues pour le domicile-travail ne cessent d'augmenter en moyenne si on regarde à l'échelle du dernier demi-siècle, il y a un nécessaire besoin croissant d'offre en infrastructures et services de transport. Les deux phénomènes sont concomitants et s'autoalimentent. Ainsi, les coûts économiques, sociaux et environnementaux explosent avec une saturation des réseaux, une perte de l'accessibilité et de la compétitivité de l'ensemble des territoires. Les enjeux sont donc de taille, et ce challenge collectif ne pourra pas être résolu par les seuls progrès technologiques.

Un bref rappel de l'évolution réglementaire française sur le thème des déplacements est alors réalisé. La L.O.T.I. a instauré le droit au transport. Le législateur a rendu obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants les plans de déplacements urbains avec la L.A.U.R.E., et la loi S.R.U. a renforcé l'orientation qui vise la diminution de la circulation automobile : la notion de « maîtrise des déplacements », de réorientation de la demande en déplacements, de conseil en mobilité et du management de la mobilité incluant les outils tels que les plans déplacement entreprise ont été introduit à cette occasion. Enfin, le Grenelle de l'environnement a souligné que les solutions techniques ne suffiraient pas pour réduire de 20 % d'ici 2020, et les diviser par 4 d'ici à 2050, les émissions de CO2 liées au transport. Ainsi, il faut manager cette mobilité, rationaliser la demande en déplacement et la réorienter vers autre chose que de la « bagnoles » pour rendre plus optimale l'usage des infrastructures.

### Un même constat d'urgence

On assiste à un bilan partagé par les pays industrialisés, marqués par une trop grande dépendance des modes de déplacement à la ressource pétrolière. Ce matin a été rappelé plusieurs fois que la motivation d'agir sur le levier des déplacements provenait du constat que dans les bilans carbone des entreprises, les déplacements avaient une contribution majeure. Cette observation est valable en France, mais aussi pour les pays ayant suivi le même développement en faveur de la voiture particulière. Issue d'une étude européenne, le graphe montré met en évidence le retard pris pour agir sur le secteur des transports, ce qui dit de manière positive laisse présager d'une grande marge de manœuvre ! Toutefois, derrière ce constat partagé, on peut identifier des pratiques légèrement contrastées entre les pays. Ainsi, différences il peut y avoir si l'on considère l'urbanisation des territoires, ou l'équipement automobile des ménages, ou encore les répartitions modales. Les organisations des déplacements et les politiques d'aménagement sont différentes. Mais,

au final, le constat est identique : il faut agir avec les outils qui sont les nôtres et selon le contexte lié à chaque territoire et aux politiques mises en place.

### Les stratégies de management et de la mobilité

Les pratiques de déplacements d'un territoire à l'autre sont différentes parce que les politiques d'aménagement du territoire et de déplacements sont différentes. Cela se décline notamment concernant les démarches PDE/PDIE.

- Les Pays-Bas ont mis en place une politique depuis les années 90 de soutien au conseil à la mobilité passant par des subventions. Cette démarche nationale n'a pas marché immédiatement, il a fallu accompagner la carotte (le développement des offres alternatives) par le bâton (restriction de la voiture). Le système a été affiné par exemple en rendant obligatoire la mise en place de PDE si une entreprise souhaite prétendre à la demande d'un permis de construire. Le résultat a été le développement des démarches PDE qui à ce jour sont en

# Le management de la mobilité, ailleurs en Europe

nombre, mais pas forcément très efficaces. Les mesures, c'est à dire leur mise en place réelle et leur suivi, sont souvent peu performantes.

- En Allemagne, l'approche n'est pas nationale. Elle émerge du local et se fait par le consensus. Le métier de conseil en mobilité est également développé, mais les démarches PDE sont bien moins nombreuses car la planification intégrée (urbanisme et déplacements) y est mieux menée, ce qui rend les pansements que constituent les PDE moins nécessaires.
- Au Royaume-Uni, de manière nationale, des subventions sont débloquées auprès de chacune des collectivités pour développer le métier de conseiller en mobilité. Des plans de mobilité sont obligatoires pour les écoles. Le pays est en train de se mettre en ordre de marche avec un fort pilotage du Ministère des Transports sur ce volet du management de la mobilité.

En France, le métier de conseiller en mobilité se développe petit à petit. Dans les villes à PDU obligatoire, le conseil en mobilité devrait être mis en place. Reste à vérifier que sur le terrain, les choses changent. Certaines régions ont opté pour des obligations de mises en place de PDE selon certains critères. Convaincues par l'approche gagnant-gagnant, ou obligées par la loi, ou encore sous couvert de l'alibi d'une démarche exemplaire, les entreprises françaises s'engagent de plus en plus dans la mise en place des démarches PDE/PDIE. Reste que cet outil est pertinent car il contient les germes de solutions curatives à des problèmes qui auraient pu être toutefois anticipés. Ce rapide balayage a démontré des politiques variées, des mentalités et des comportements différents. Faut-il donc préparer ou réparer ? Le PDE servirait-il à gommer pour faire office de pansement ? Si les politiques avaient préparé le terrain en amont, le PDE aurait-il été un outil nécessaire ?

La question de la gouvernance et des coûts de production en découle naturellement. Dans la gouvernance réside l'enjeu phare des démarches PDE/PDIE. En effet, ces démarches constituent l'outil de dialogue qui met l'ensemble des parties prenantes légitimes sur les questions de déplacements autour de la table. Un début de réponse à la question qui pose le pourquoi d'une si faible conception intégrée de nos aménagements et services à la mobilité des salariés.

Il existe de très bons exemples de plans de déplacement. La société St MICROELECTRONICS de Grenoble a reçu le prix européen 2008 des PDE et des PDIE. Les candidatures n'étaient pas représentatives de tous les pays, car ce fut sa première édition. Néanmoins, les chiffres sont éloquentes de l'efficacité de l'outil « PDE ». Même si l'outil est un pansement, il s'avère être un réel levier de changement : En six ans, ST MICROELECTRONICS a multiplié par trois la diminution de ses émissions de CO2 liées aux déplacements de ses salariés et visiteurs. Aujourd'hui, les rapports sont inversés. Les salariés de ST Micro viennent en majorité à leur travail en modes alternatifs à la voiture solo (+ 30 pts de report modal).

## Les bons exemples de portages politiques

Le prix européen du PDE met également à l'honneur le portage par les collectivités de ces démarches PDE. Une catégorie collectivité territoriale a été mise en place pour valoriser et à promouvoir le portage de la culture PDE. Et Encore un cocorico ! Le prix a été décerné à la MÉTRO et à la CCI de Grenoble pour leur démarche PDE PRO.

## Le projet européen CO<sub>2</sub>MMERCE

Pour pérenniser ces exemples, des initiatives européennes sont mises en place : c'est le cas du projet européen appelé « co<sub>2</sub>mmerce » débuté l'an dernier et dans le cadre duquel un guide a été réalisé. Ce projet a pour objectif la réalisation d'une étude de benchmarking pour mieux comprendre quels sont les standards sur lesquels on peut s'appuyer. Tout cela est mené dans le souci de transférer et diffuser les pratiques de PDE. Concernant l'étude de benchmarking, ces PDE ont été analysés issus d'une dizaine de pays européens. Les résultats du rapport intermédiaire donnent une compréhension de la motivation des entreprises à se lancer dans des démarches PDE. Il semblerait que dans la majorité des cas, ce soit des enjeux de stationnement, de congestion, d'accessibilité et de sensibilité de l'environnement qui aient déclenché l'implication dans une démarche PDE.

Le benchmarking a aussi permis d'analyser les méthodes mises en place pour réaliser les PDE. De manière quasi systématique, les démarches posent des diagnostics sur les modes de déplacements des

salariés pour le domicile-travail et les déplacements professionnels, avant d'envisager les mesures à mettre en œuvre.



Un autre aspect a donné lieu à des comparaisons, il s'agit de celui de la formulation des objectifs que se donnent les entreprises dans le cadre de leur PDE. Ces objectifs concernent bien évidemment les problèmes liés aux transports, mais aussi peuvent être économiques, ou environnementaux et plus rarement sociaux. L'étude met l'accent sur l'absence quasi récurrente d'objectifs chiffrés. La France ne serait donc pas isolée dans cette pratique de la non formalisation de « combien on souhaite voir diminuer la part modale de la voiture particulière. » La peur de ne pas atteindre son objectif prévaut certainement dans cette tendance à la seule formulation de vœux pieux non quantifiés, toutefois, cela constitue un réel frein à la mise en place du dispositif de suivi de la démarche.

Concernant les mesures mises en place, les plus populaires s'attachent à la promotion du vélo et des transports en commun (parcs à vélo, douches, vélos de service, infos sur l'offre vélo... & remboursement partiel des abonnements TC, vanpooling, informations sur les itinéraires et offres, modification de l'offre...). Les PDE français sont dans la mouvance, sauf pour ce qui concerne la mise en place de mesures incitatives (incitations indemnitaires et fiscales en faveur des modes doux) et les solutions de flexibilité organisationnelle (télétravail principalement). Par rapport au suivi et à l'évaluation, du fait de l'absence d'objectifs quantitatifs, il est difficile de mener de manière rigoureuse les bilans.

L'étude benchmarking montre tout le travail qu'il reste à faire, notamment sur l'analyse des barrières à la mise en place d'alternatives réelles à l'automobile.

Pour mettre en place des standards communs, le travail d'harmonisation des pratiques est conséquent. La Belgique et le Royaume-Uni sont de bons exemples de mise en place de normes de PDE. Pour aller dans le sens de la diffusion des savoir-faire sur ces démarches PDE/PDIE, il va falloir s'attacher au préalable à promouvoir la mise en place d'objectifs quantifiés et de mise en œuvre réelle d'un système de suivi et d'évaluation.

Enfin, la conférence européenne sur le management de la mobilité se tiendra à la mi mai à San Sebastian en Espagne et mettra à l'honneur les analyses coûts/avantages des mesures, ainsi que leur évaluation.

> Pour en savoir plus : [www.ecomm2009.eu](http://www.ecomm2009.eu)

> Pour en savoir plus :

[www.plan-deplacements.fr](http://www.plan-deplacements.fr)

[www.epomm.org](http://www.epomm.org)

[www.commerce-eu.org](http://www.commerce-eu.org)

# Comment articuler un PDIE...

...sur des territoires urbains bien desservis par les transports en commun ?



## Comment articuler un PDIE

sur des territoires urbains bien desservis par les transports en commun ?

**Les PDIE de centre ville avec les commerçants : les exemples du 7<sup>ème</sup> arrondissement et de la Presqu'île de Lyon**



**Fabien DELORME**

Directeur - Association Tendance Presqu'île

Tendance Presqu'île est une association un peu particulière, puisqu'elle est à la fois publique et privée. Les adhérents de l'association sont issus des collectivités comme le Grand Lyon, la Ville de Lyon, la Chambre de Commerce et la Chambre des Métiers. Ils pilotent la structure au travers du Conseil d'administration. L'association regroupe également des entreprises et des grands sièges de banques. On retrouve aussi des agents immobiliers, des avocats et des entreprises de services. La Presqu'île de Lyon étant fortement commerciale, 180 entreprises commerciales, dont 150 indépendants, ont rejoint l'association.

Le projet de PDIE a été conçu sur deux années. Il a été un peu long, dans la mesure où il fallait réunir ce partenariat autour de la table. Dès 2005, le projet a été inscrit dans un appel à projet auprès de l'État porteur de financements. En 2006, un comité de pilotage s'est constitué avec, à la fois la Région Rhône-Alpes, le Grand Lyon, l'ADEME, la Ville de Lyon, la Chambre de Commerce et des structures comme « la voiture autrement » et « cyclopolitain ». Le SYTRAL et Lyon Parc Auto sont également dans l'association Tendance Presqu'île. Ce partenariat a permis de construire un projet, cofinancé par l'ensemble de ces partenaires et appuyé par le recrutement d'un conseiller en mobilité spécialisé dans les déplacements urbains. Dans une première phase de diagnostic, les partenaires associés se sont penchés sur le territoire de la Presqu'île de Lyon, un territoire très bien desservi par les transports en commun.

La Presqu'île connaissait déjà de très fortes contraintes de stationnement pour les gens qui y travaillent. La première étape du projet a défini les comportements de mobilité de façon très précise afin d'avoir une vision de l'état actuel des choses et des marges de progression. Une enquête réalisée auprès des entreprises de la Presqu'île s'est appuyée sur 1 200 questionnaires administrés à des salariés et une centaine à des chefs d'entreprise. L'enquête a permis d'avoir une vision extrêmement précise des pratiques de déplacement de chaque salarié et de ses contraintes. Le plan d'actions élaboré se donne un délai d'un an pour proposer des actions construites

pour les entreprises afin de les intégrer dans le dispositif.

Seulement 30 % des gens qui travaillent sur la Presqu'île viennent en voiture. Il s'agit d'un territoire déjà exceptionnel. Les marges de manœuvres ne sont certes pas aussi grandes que pour des territoires périphériques mais l'enjeu est de faire en sorte que ces 30% puissent changer occasionnellement de mode de transport. Le discours est adapté aux commerçants : il ne s'agit pas de leur demander de laisser leur voiture chez eux pour ne venir qu'en transport en commun, mais de prendre un autre moyen de transport au moins une fois par semaine pour améliorer la situation. L'enquête a révélé que 53 % des commerçants interrogés sont prêts à changer de mode de transport au moins une fois par semaine

Il faut cependant rester prudent, car l'enquête a aussi révélé que ceux qui utilisent, aujourd'hui, les transports en commun sont prêts à retourner à la voiture. Il est nécessaire de fidéliser les gens qui utilisent les transports en commun sur une mobilité douce. On est un peu dans du marketing territorial. Il est important de valoriser le territoire de la Presqu'île et le conforter dans son avance et l'utilisation des mobilités douces.

La réalisation d'un diagnostic et l'animation territoriale ont été confiées à une chargée de projet coachée par le bureau d'étude EFFIA. C'est un pôle de ressources pour l'association qui n'est pas forcée-

# Comment articuler un PDIE sur des territoires urbains bien desservis par les transports en commun ?

ment spécialiste de ces questions et qui assure un soutien méthodologique au projet.

Le PDIE bénéficie d'un financement annuel de 120 000 euros, divisé en trois postes : le poste du chargé de projet, le poste du cabinet d'étude et un poste de communication. La Région Rhône-Alpes est le principal financeur en participant à hauteur

de 50 000 euros. Le Grand Lyon finance le projet à hauteur de 15 000 euros. L'État apporte un soutien important et l'ADEME est également très présente. La Chambre de Commerce apporte son soutien financier et les entreprises de la Presqu'île apportent leur participation via les fonds donnés à l'Association. Le financement est multipartites, collectivités locales, entreprises, État.



## Patrice IOCHEM

Chargé de mission - ADC7

Je suis chargé de mission sur le 7ème arrondissement dans le cadre de l'Association de Développement du Commerce de Lyon 7e arrondissement (ADC7). L'ADC7 s'adresse aux entreprises de moins de vingt salariés. La plupart de ces entreprises n'était jusqu'à présent pas concernée. La démarche a donc porté aussi bien sur les commerçants, les artisans, les professions libérales et les petites entreprises. L'objectif consistant à s'appuyer sur l'ensemble des activités économiques du territoire pour obtenir des résultats fiables.



Le fonctionnement est différent de l'association Tendance Presqu'île, puisque la démarche a été initiée par le secteur privé des commerçants. Les financements ont d'abord été des financements privés. Plus tard le Grand Lyon s'est impliqué. Notre approche est donc différente de celle de la presqu'île de Lyon. Le 7ème arrondissement est un territoire très bien desservi par les transports en commun. Autolib' est présent, toutes les offres sont là. Le covoiturage sera pourvu en 2009-2010 par le Grand Lyon. La cible porte sur environ 8 000 salariés et 3 000 entreprises. Les études préalables ont montré que 1 700 salariés se disent susceptibles d'abandonner leur véhicule au profit d'un mode de déplacement alternatif. La cible de l'ADC7 étant les petites entreprises.

Les financements proviennent à 80 % du secteur privé et d'une participation du Grand Lyon. La Région va financer une partie de la communication à travers un appel à projet. Des conventions sont ensuite mises en place avec chacune des entreprises. En raison de l'importance du territoire, l'association mobilise deux personnes dont moi-même, plus spécialisé dans le développement économique. Un peu plus d'une centaine de salariés a participé à la démarche sur la première année. Une présence continue est indispensable pour faire

face aux départs ou aux arrivées de salariés dans les entreprises, pour renouveler les cartes de transports en commun lorsqu'elles arrivent à échéance.

Faute de moyens économiques relativement importants, l'association a répondu à un certain nombre de projets pour que d'autres territoires se servent de son exemple. Ce sont des projets spécifiques au commerce qui ont permis à l'association d'être primée au niveau national avec « le prix du commerce » et par la Région avec le « prix du développement durable ». L'association a également reçu le prix « Initiative Région » de la Banque Populaire.

Les résultats sont là : l'association a entrepris un travail de sensibilisation. Elle s'est fixé un seuil de 100 et 150 salariés par an à faire entrer dans le dispositif. Le travail mené par l'association est un travail entièrement bénévole puisque les financements sont privés. Néanmoins, chaque entreprise paie la part de son salarié dans le dispositif, soit 22,50 euros par salarié. La première année, 300 entreprises ont été sensibilisées. Les résultats n'ont pas été immédiats en raison d'un dialogue social parfois long à instaurer dans les entreprises. Les entreprises et les salariés doivent prendre le temps de l'information et le dispositif est parfois lourd pour des petites structures.

Au cours de la première année, sur les 104 salariés qui ont participé au dispositif, un peu plus de 16 % a abandonné l'usage de la voiture pour aller travailler, soit 7 voitures en moins. Et c'est au final 47 % des salariés qui se sont fidélisés au transport en commun.

## Un partenariat multidimensionnel entre le Sytral, les entreprises et les salariés pour la promotion des transports en commun

### Laurence BARBERIA

Chargée de mission PDE - SYTRAL

#### Le SYTRAL dans les PDE et PDIE, intervient à deux niveaux :

- Les démarches PDIE portées par les associations d'entreprises et accompagnées par le Grand Lyon, permettent de cibler le périmètre sur lequel s'applique l'étude et de mieux connaître les entreprises, au départ, moteur dans la démarche. Ce sont des éléments qui permettent au SYTRAL d'expliquer la manière de faire évoluer l'offre de transport. Les entreprises sont souvent dans l'immédiateté - le temps des entreprises n'étant pas le temps des administrations... Il est donc important pour le SYTRAL d'expliquer comment s'articulent les décisions dont chacune fait l'objet d'une étude puis d'une validation politique avant de pouvoir être mise en application.
- Une fois le diagnostic terminé, le SYTRAL l'étudie. Le diagnostic fait remonter de larges attentes par rapport au réseau des transports collectifs. Ce sont des attentes parfois méconnues, en raison d'outils plutôt macro économiques. L'étude du diagnostic est donc remise au délégataire du SYTRAL, KEOLIS Lyon, qui exploite le réseau TCL pour son compte. Les demandes étudiées au cas par cas peuvent donner lieu à des propositions d'adaptation du réseau de transport au regard des moyens financiers alloués.

Parallèlement à cela, un processus de conventionnement avec les entreprises a été mis en place. Ce processus prévoit, soit un conventionnement directement avec l'entreprise, soit un conventionnement via une association d'entreprises comme l'association du 7ème qui s'est fait le relais auprès des petites structures. La diminution de conventions permet une meilleure gestion.

#### Ces conventions traitent trois domaines d'intervention :

- Tarification des transports en commun. Les conventions appliquent une réduction tarifaire pour les salariés qui font partie de l'entreprise signataire de la convention. Les entreprises bénéficient d'une réduction

# Comment articuler un PDIE

## sur des territoires urbains bien desservis par les transports en commun ?

de 25 ou plutôt 50 % - conformément aux termes du décret qui vient de sortir -, directement reportée aux salariés. Le SYTRAL accorde une réduction sur les abonnements et le complément de la réduction tarifaire est financé par les employeurs. Le SYTRAL investit 500 000 euros par an au titre de la réduction des abonnements. Actuellement, 13 000 abonnés sont concernés sur un volume de 45 000 personnes. Ce sont donc 27 % de personnes sur les entreprises qui détiennent une convention et qui sont entrés dans le dispositif d'abonnement TCL.

- Vente à distance des abonnements. Les salariés n'ont pas à faire de démarche individuelle d'abonnement. La personne référente de l'entreprise centralise les demandes. Les abonnements sont ensuite créés à distance et les cartes envoyées sur le lieu de travail. Les déplacements sont limités et génèrent un avantage pour les salariés mais aussi pour les collectivités qui évitent l'affluence dans les agences commerciales. Ce moyen est indispensable dans le contrôle des entreprises signataires, puisque chaque demandeur d'abonnement remplit un formulaire visé par l'employeur avant d'être retourné au service commercial TCL. Ce système fonctionne aussi bien pour les créations que pour les résiliations. Dans ce sens, il permet une gestion simple du dispositif. L'employeur règle sa participation financière par facture trimestrielle au prorata du nombre d'abonnements souscrits. En parallèle de l'abonnement personnalisé, une carte d'abonnement anonyme a été créée. Son objectif est de remplacer les véhicules de service. La carte, au logo de l'entreprise, fonctionne sur un système de réservation entreprise en interne pour les déplacements effectués sur l'agglomération lyonnaise quand ces derniers peuvent être faits de manière simple avec des transports collectifs.



Copyright Jacques Leone - Grand Lyon

- Mise à disposition d'informations sur la desserte de leur établissement auprès des salariés. Le réseau de transport en commun doit jouer un rôle de présence plus fort dans les territoires dans le mode de diffusion de l'information.

Au démarrage de la convention, le service commercial du réseau TCL met en place des points d'animation et d'informations pour les entreprises conventionnées PDE. Les questions portent principalement sur le fonctionnement du réseau dans sa globalité. Les plans de réseau et les fiches horaires sont envoyés directement aux entreprises : elle joue là un rôle prépondérant dans la transmission de l'information jusqu'aux salariés. Le SYTRAL a réalisé une brochure spécifique sur le PDIE de PERICA avec un plan de zone pour la localisation des entreprises. À titre expérimental, le SYTRAL a aussi mis en place une fiche descriptive sur l'offre de transport propre à l'entreprise.

Point clé de l'intervention : l'adaptation de l'offre de transport des lignes spécifiques, de desserte de zones industrielles, qui desservent des zones d'emplois à forte densité. Les échanges avec les entreprises ou avec les associations d'entreprises permettent de définir les horaires à mettre en place et répondre aux besoins des employés.



Copyright Jacques Leone - Grand Lyon

L'évolution des rythmes de vie a conduit progressivement à un travail de simplification des horaires et notamment la suppression des horaires en petites vacances scolaires. Beaucoup de salariés ne partent pas en vacances scolaires ou ne prennent pas de vacances du tout.

Le SYTRAL a également travaillé, entre autres, avec la Poste, les Hospices Civils de Lyon et l'hypermarché AUCHAN sur les adaptations d'horaires - notamment en fin de journée. La fermeture d'un centre commercial à 22 heures n'est pas compatible avec le passage d'un dernier bus à 21 heures 45 ! En milieu hospitalier, les sorties décalées occasionnent peu d'offres de transport et posent problème au personnel. Ces adaptations se nourrissent profondément des diagnostics de PDIE.

Pour terminer, voici un petit bilan des démarches PDE engagées depuis 2003. Côté PDIE, la seule convention signée est celle avec l'association du 7ème. Aujourd'hui, plus d'une centaine de conventions PDE sont signées sur le Grand Lyon. Elles représentent 13 000 salariés abonnés qui bénéficient d'une réduction de 25 % ou 50 % sur l'abonnement de transport en commun. Le PDE a permis de fidéliser les clients TCL qui circulaient pour un grand nombre d'entre eux avec le ticket ou le carnet de tickets. Les RTT ont modifié les rythmes. Parmi ces 13 000 salariés, 20 % sont des nouveaux clients TCL qui ne prenaient, jusque là, jamais le réseau pour se rendre sur leur lieu de travail. C'est un indicateur très significatif, tout comme le taux de report modal de la voiture vers le réseau TCL. Les personnes qui venaient au travail en voiture et qui aujourd'hui sont abonnées TCL représentent 11 % des 13 000 personnes du dispositif. Il y a donc tout intérêt à poursuivre ces démarches.

Suite à la publication du décret du 30 décembre 2008 portant sur la prise en charge des frais de transport, les élus du SYTRAL ont approuvé dans leur séance du 12 mars 2009 les éléments suivants :

- Maintien du soutien aux employeurs de l'agglomération lyonnaise à travers le conventionnement PDE
- Maintien de la participation financière aux abonnements annuels dans le cadre des PDE
- Suppression de la tarification « city pass PDE 25 % »
- Possibilité de procéder au remboursement des frais de transport sur le bulletin de paye
- Adaptation de la tarification « city pass PDE 50 % » afin que l'employeur participe bien à hauteur de 50 % du coût de l'abonnement pour le salarié

## Partager une voiture, une utopie ?

**Corinne COTTIER**

*Autolib' - Lyon Parc Auto*

Lyon Parc Auto est une société d'économie mixte dont les actionnaires sont à 62 % des collectivités, le Grand Lyon, la Ville de Lyon, le Conseil Général et à 20 % la Caisse de Dépôts et Consignations. Pour le reste, elle est composée de la CCI, des banques et quelques assurances. Le développement d'Autolib' en 2008 s'est fait sur les fonds propres de l'entreprise, même si les actionnaires sont des collectivités. Depuis un an, Lyon Parc Auto gère le service Autolib', qui est le service d'autopartage de l'agglomération lyonnaise. Lyon Parc Auto se positionne depuis longtemps comme un acteur de la mobilité durable et dans ce sens a réfléchi à ce type de service. Il était partenaire notamment de l'association La Voiture Autrement qui avait ouvert le même service en 2003 à Lyon. L'association a été confrontée à une problématique financière de développement. Il était difficile de faire croître le parc de véhicules au regard de la demande. En 2007, les deux structures ont trouvé un terrain d'entente pour transférer l'activité à Lyon Parc Auto.

## Qu'est-ce qu'Autolib' ?

**Il s'agit d'un service de location de voitures de très courte durée, allant de la demi-heure à quelques heures - voire quelques jours.**

Les véhicules sont disponibles 7j/7 24h/24. L'abonné, qu'il s'agisse d'un particulier ou d'un professionnel, effectue une seule démarche administrative en s'abonnant au service. Les réservations se font par téléphone ou par Internet. Le véhicule peut être récupéré directement en station grâce à une carte d'abonné et à des codes personnalisés. Ce service est très simple et remplace la voiture personnelle à l'exception de sa gestion par un service.

L'abonnement comprend l'assurance, l'entretien et le carburant. C'est un service différent de la location classique, sans démarche administrative à effectuer à chaque réservation et sans contrainte d'horaires. La facturation détaillée est ajustée au plus près de ce qu'a consommé l'utilisateur. À Lyon, l'abonnement mensuel est de 12,60 euros ; pour chaque réservation, ce sont les heures utilisées et les kilomètres parcourus qui sont facturés. Il ne s'agit pas d'un tarif forfaitaire. Le service est différent du covoiturage ou de la location classique - confusions les plus fréquentes. Un sondage réalisé auprès de publics parisiens a révélé que seulement 8 % des personnes interrogées étaient capables de dire ce qu'était précisément l'auto-partage.

Ce service s'adapte autant aux particuliers qu'aux professionnels.



## Les avantages d'Autolib'

Dans le contexte du développement durable, ce service est accessible au plus grand nombre. Pour accéder à ce service, on verse un dépôt de garantie qui est de quelques centaines d'euros. A Lyon, il s'élève

de 150 à 300 euros pour disposer à l'un des véhicules de la flotte (70 véhicules).

L'autopartage permet de réaliser des économies pour toutes les catégories d'utilisateurs. Au fil du temps, les particuliers sont moins consommateurs de kilomètres, puisqu'ils n'ont plus la voiture en bas de chez eux.

Ce service s'adapte à des villes de 80 à 100 000 habitants jusqu'à des agglomérations comme Lyon et Paris. On considère qu'un véhicule en autopartage remplace 6 à 8 véhicules privés. De fait, on gagne de la place surtout sur voirie. Le choix des véhicules crée un effet environnemental sur la pollution (LPA a fait le choix de véhicules hybrides et de véhicules présentant un faible taux d'émission de CO2 pour la flotte Autolib' en attendant des technologies en cours plus respectueuses de l'environnement et adaptées à l'auto-partage).

## L'Autolib', un outil pour les PDE et PDIE

Ce service ne répond pas aux trajets et aux besoins en matière de déplacement domicile-travail mais constitue un outil pour les déplacements professionnels. L'autopartage peut s'utiliser en tant que tel ou en complément d'une flotte de véhicules existante (en cas de surcapacité d'utilisation). L'auto-partage est une réponse aux besoins de la ville en complément de leurs pools de véhicules mutualisés. La Ville de Lyon s'est, par exemple, inscrite au service Autolib' l'automne dernier.

Une quantification et une qualification des besoins sont nécessaires dans l'utilisation de ce service, que ce soit au niveau de l'entreprise, du salarié ou du gestionnaire du service.

La communication et l'accompagnement des salariés sont des facteurs importants pour garantir le succès du service. Il est indispensable d'expliquer le principe de fonctionnement pour que chacun puisse se l'approprier et que les changements de comportements s'opèrent progressivement.

## Les avantages d'Autolib' dans un PDE

En terme économique, l'autopartage réduit la taille d'une flotte de véhicules. En matière d'infrastructures, dans les nouveaux quartiers, il est important de

se poser la question des besoins en matière de déplacement et de dimensionner des stations d'auto-partage avant de construire des parkings qui vont coûter très chers et qui ne seront pas nécessairement utiles et utilisés.

La flexibilité du système est assurée par le bon suivi des consommations via une facturation détaillée. L'autopartage ne va pas répondre à lui tout seul aux problématiques de déplacement. C'est une solution complémentaire aux autres modes de transport.

En France, une dizaine de villes en France disposent d'un service d'auto-partage. Le nombre d'abonnés a doublé en 2008 à Lyon. On compte actuellement 850 conducteurs. De 8 stations, on est passé à 22, et le parc de véhicules a été triplé.

Dans le cadre des PDE et PDIE, LPA s'implique dans toutes les démarches et les groupes de travail

pour étudier au mieux les possibilités de développement du service. Toutefois, une implantation dans les zones périurbaines n'est pas envisagée pour le moment car le système est plus complexe, bien que prévu dans les perspectives de développement en 2009 - 2010. La difficulté est celle de la rentabilisation du service. LPA prévoit deux à trois ans de déficit avant un retour à l'équilibre et avant que le système ne s'autofinance et assure son développement. Au-delà du périurbain, les utilisations doivent être suffisantes pour rentabiliser le service.

L'auto-partage s'intègre dans un marché en pleine effervescence. Il y a dix ans, le projet n'était pas pris au sérieux ; aujourd'hui, tout le monde s'empare du secteur. Des gestionnaires de parcs ont ouvert un service. D'autres loueurs et des opérateurs de transport arrivent sur le secteur de l'auto-partage... Les choses risquent de bouger à court terme. Les perspectives de développement sont importantes en France sur ce secteur.

## Mathias COPY

ADEME

Je répète ce que je disais tout à l'heure : la voiture n'est pas un problème en ville. Le problème, c'est la prééminence qu'on lui a accordée. L'auto-partage est une solution qui vise à diminuer l'empreinte de la voiture. L'ADEME suit toutes les collectivités qui veulent étudier les diagnostics de flotte de véhicules. C'est le cas du Grand Lyon, qui a fait une étude de diagnostic sur sa flotte de véhicules avant d'étudier la possibilité de la réduire. En 2009, l'ADEME continuera d'appuyer les collectivités qui passeront par une étude de mobilité et diagnostic de flotte.



# Des Solutions modes doux



## Des Solutions modes doux



### Mieux gérer l'accès à partir des gares

#### Anne CAMBON

Chargée de mission modes doux - Direction des transports de la Région Rhône-Alpes

La Région travaille à permettre et faciliter le vélo. Il est intéressant de combiner l'usage du TER et du vélo dans le cadre d'un PDE - PDIE. Le vélo ne permet pas de déplacements sur de grandes distances. On évalue une distance moyenne de 5 kilomètres pour les déplacements en vélo.

Depuis quelques mois, la Région travaille sur deux axes. Elle développe le matériel de stationnement sécurisé pour le vélo en gare. Elle travaille aussi sur le service : l'idée étant d'intégrer le vélo dans la chaîne des déplacements de façon à se rendre à la gare en vélo, le laisser en toute sécurité et ensuite prendre le train. La Région déploie du matériel sur un peu plus de 200 gares en Rhône-Alpes.

Le matériel de stationnement vélo déployé est de 2 types :

- 170 consignes individuelles - des casiers à vélo - situées dans des petites gares.
- consignes collectives dans de plus grandes gares sous formes d'abris pouvant accueillir une cinquantaine de vélos.

Dans un premier temps l'objectif est de rassurer les usagers, d'offrir de bonnes conditions d'utilisation et de conforter les cyclistes convaincus qui se déplacent déjà en vélo jusqu'aux gares. L'objectif est aussi de convaincre les nouveaux usagers. La Région se situe bien sur un produit d'appel pour essayer de développer le vélo et les modes doux, de manière plus générale.

- Les consignes individuelles sont des produits simples, standardisés et surtout très solides. Elles sont accessibles sans réservation. Un cadenas ou un antivol suffit pour accéder à la consigne. L'installation des consignes individuelles est en cours et s'achèvera courant 2009.
- Les consignes collectives fonctionneront avec un système de réservation. Leur mise en place débutera au printemps 2009

La Région va mettre en place un système d'information/réservation accessible à tous les usagers depuis Internet, par téléphone et en gare.

### Développer le vélo par le festif

#### Marlène FESQUET

Association Pignon sur Rue

Pignons sur Rue, c'est la maison du vélo et des modes doux de l'agglomération lyonnaise. L'association fédère plusieurs associations dont le but est de promouvoir le vélo de différentes façons. Elle s'articule avec différents services : un centre de documentation unique en France, un atelier de réparation, une vélo-école, un travail sur les plans de déplacement domicile-école. L'activité de promotion se fait sous forme d'événements tout au long de l'année (bourses aux vélos, rencontres, projections, forum du voyage à vélo...)

Le but de l'association, c'est de faire la promotion du vélo, d'encourager ceux qui font du vélo et surtout mettre au vélo ceux qui n'en font pas. L'association organise une journée annuelle événementielle - le challenge vélo inter entreprise - pour montrer que le vélo, c'est possible, économique et convivial. Une vingtaine d'entreprises novices ont participé à la première édition. Cette première a déclenché une dynamique, une réflexion et un changement d'habitudes dans les modes de déplacement.

En 2008, l'expérience a été reconduite. À la suite de ce challenge, une table ronde a été organisée sur la place du vélo dans les PDE. L'enjeu du challenge est de mettre au défi les entreprises, de les inciter à essayer - le meilleur moyen d'être convaincu et de continuer ! Un référent vélo est nommé consciencieusement dans chaque entreprise participante, il est chargé de calculer le nombre de personnes qui est venue à vélo.

L'évènement a été copié sur l'ADTC à Grenoble qui organise depuis cinq ans le challenge. La dernière édition regroupait 78 établissements dont 33 000 salariés participants représentant une part modale de 7 %.

L'association Pignons sur Rue a organisé deux éditions. La dernière, en 2008, regroupait 59 participants, entreprises et administrations. La part modale a atteint 6 % malgré la pluie ; pour comparaison, la part modale du vélo dans l'agglomération est de 2 %. La journée a sensibilisé 15 000 salariés. L'association envisage d'organiser une troisième édition - prévue le 4 juin 2009 - pour coupler l'évènement avec la fête européenne du vélo.



## Intégrer le vélo dans un PDE : l'exemple du CEA à Grenoble

**Gérard GIBON**

CEA Grenoble

Le CEA représente 15 000 personnes. Le site de Grenoble, d'une superficie de 70 hectares, emploie 4 000 personnes dont 3 000 salariés. Deux activités se dégagent, la micro nanotechnologie et la biotechnologie. Ces activités se situent dans la structuration de la recherche en France avec des entreprises, MINATEC, PACLA dans le domaine de l'énergie et des combustibles, INES à Chambéry dans le secteur du solaire, Nano BIO et des pôles de compétitivité qui correspondent à ces activités.

Je vais présenter très rapidement la démarche vélo du CEA Grenoble inscrite dans un PDE. Le PDE du site de Grenoble s'appelle « ACCES Cible ». Le Pôle MINATEC, d'une superficie de 44 000 m<sup>2</sup>, a été construit avec le financement des collectivités et avec la volonté de l'inscrire dans une démarche de développement durable. Ce PDE relève d'un accord cadre signé avec l'ADEME et la Région. Dans sa démarche PDE, le CEA Grenoble a voulu associer, dans un groupe de travail, toutes les sociétés et organismes de la Presqu'île - soit 12 000 salariés représentant 10 % du versement transport au SMTC.

Avec l'augmentation de personnel amené par le CEA sur la Presqu'île - soit 2 000 personnes -, l'idée était de dire qu'à minima il fallait garder le même nombre de voitures. Cela signifiait passer en cinq ans de 70 à 50 % de voitures et réduire les déplacements sur le site fermé. Avec le nombre important de parkings libérés, une réserve foncière a été développée. En termes d'aménagement, la volonté a été de réaliser un pôle piétonnier, sans préoccupation d'aménagement pour les voitures, de façon à amener le personnel à se déplacer sur le site à pied, en vélo ou en navette.

La démarche vélo comporte deux approches : l'approche domicile-travail et l'approche déplacements internes. Les places réservées dans le parc vélo de la gare donnent de la sécurité aux salariés. Le CEA propose un service gratuit d'entretien pour les personnels. Les vélos, choisis à partir d'un modèle très simple, opérationnel et maintenable, ont été achetés par chaque unité utilisatrice. L'entretien et la maintenance sont assurés par une gestion centralisée, de façon à ce que les salariés soient assurés d'un matériel en état de marche.

L'animation continue est un point important pour la réussite de la démarche vélo et du PDE plus globalement. Dans cet objectif, le CEA a travaillé avec l'ADTC qui propose des découvertes de vélos en ville et structures associatives qui assurent des opérations entretien-vélo. Le CEA participe aussi à l'animation métro. Sur les 4 000 cyclistes, le personnel du CEA représentait 600 personnes en 2008, avec une part modale de 23 %. L'aug-

mentation du taux d'accidentologie liée au développement du vélo n'a pas été un frein. Pour pallier ces problèmes, une démarche d'accompagnement sur les aspects de sécurité est en cours.

La communication s'est développée avec un service communication interne. Avec le mode Intranet, le PDE est devenu accessible au même titre que d'autres programmes. C'est une véritable stratégie d'entreprise. La communication externe se fait dans différents journaux. Les résultats obtenus sont imputés à la mise en place de réelles mesures. Chaque année, en octobre, les parts modales sont mesurées. Les effectifs ont augmenté de 16 %, avec 700 personnes embauchées. Pendant la même période, le nombre de voitures sur le site a été réduit de 18 %.

Le PDE se met aussi en place avec des abris à vélo. Aujourd'hui, on dénombre plus de 550 vélos de services et plus 500 de vélos qui rentrent sur le site, soit quelques 1 000 vélos et un espace piétonnier de 20 hectares. Dans ce projet, les gens qui utilisent le vélo sur le site ont perpétué leur changement en urbain. Le vélo relève de l'aspect mentalité et d'un travail collectif avec tous les partenaires. Le bureau d'étude Altermodal a été l'accompagnateur dans ce projet. Le PDE va entrer en partenariat renforcé avec une vraie gouvernance, une intégration urbaine élargie avec le projet urbain de la ville de Grenoble : GIANT. Les superficies vont être multipliées par trois, pour passer de 550 000 m<sup>2</sup> à 1 500 000 m<sup>2</sup> et de nouvelles infrastructures vont voir le jour. A terme, le site de la Presqu'île va devenir un site piétonnier de 120 hectares. Aucun salarié ne pourra entrer en voiture sur le site. Les parkings seront extérieurs. Les prévisions d'objectif de la part modale sont de 25 % afin que le réseau fonctionne. A terme, l'objectif d'un site « neutral-carbon », avec une centrale solaire de 3 MW, permettra de faire la démonstration de transports innovants et propres en matière de véhicules électriques.

On a augmenté la part modale, de 8 à 13 % du vélo. La réappropriation sur le site et l'embauche de 700 personnes a permis un rajeunissement et un travail d'accueil. L'objectif est de renforcer les actions de manière à maintenir une dynamique de développement de ce mode de transport, notamment avec le vélo à assistance électrique.

Il n'y a pas d'obligation proprement dite à porter le casque sur le site, juste des recommandations à le mettre. Sur le site, aucun accident n'a été déploré. La question se pose plutôt en milieu urbain.



# L'Innovation...

...dans  
l'offre  
de services  
proposés



## L'Innovation dans l'offre de services proposés

### L'offre covoiturage pour les salariés des zones économiques du Grand Lyon

« Au quotidien, la solution pour se rendre au travail c'est peut-être de partager les frais avec ses collègues, ses amis ou ses voisins avec le covoiturage. Afin de faciliter le déplacement des salariés, certaines entreprises ont mis en place un plan de déplacement entreprise qui vise à favoriser l'utilisation des moyens de transport alternatifs aux véhicules individuels.

Le covoiturage est un service de plus mis à la disposition des employés. Le souci des salariés, c'est de pouvoir compter sur quelqu'un. Le bénéfice du covoiturage se traduit par moins de stress, une meilleure qualité de vie, moins de problèmes de stationnement et un meilleur climat social dans leur entreprise. En parler, c'est déjà avancer. »



#### Lucie VERCHÈRE

Chargée de mission Espace des temps - Grand Lyon

Pour pouvoir vous présenter la démarche sur l'organisation du covoiturage à l'échelle du Grand Lyon, je vais repartir de la carte des territoires, présentée page 6, sur lesquels on intervient. « On », c'est-à-dire le Grand Lyon, l'ADEME et la Région Rhône Alpes. Les PDIE sont animés sur de multiples territoires à destination de grosses entreprises, des PME et des TPE. Ces territoires sont à la fois des territoires urbains de centre-ville et des territoires périurbains moins desservis en offre TC.

Il est parfois difficile de convaincre les entreprises de l'intérêt d'un diagnostic menant à la mise en place d'un PDIE. Cependant, la démarche est essentielle. Le souci est souvent le décalage entre le temps de réactions des institutions et l'envie pressante des entreprises à bénéficier des mesures du plan d'action. Le Grand Lyon a compris l'urgence d'une réponse concrète des actions à mettre en place et de l'orchestration d'un outil covoiturage.

Pour éviter que chaque territoire parte avec son propre outil - générant un éclatement de l'offre et de la demande, le Grand Lyon a décidé d'impulser la démarche covoiturage avec un prestataire unique, La Roue Verte, qui organisera le covoiturage sur l'ensemble des zones d'entreprises. Ce système permet de mutualiser les trajets d'utilisateurs du covoiturage et de mutualiser les coûts et les savoir-faire sur l'ensemble du territoire. Ce marché géré par le Grand Lyon porte sur trois ans, avec une réelle volonté d'inciter la démarche covoiturage.

Le dispositif covoiturage a été traité, non seulement, en tant qu'outil, mais dans sa globalité, avec une animation sur les territoires, ce qui est un élément de réussite indispensable. Le pari sur le nombre d'utilisateurs en fin d'année est un challenge incontournable.

#### Marie MARTESE

Directrice - La Roue Verte

Le projet covoiturage pour les entreprises du PDIE est très vaste. Le Grand Lyon a voulu mettre en place le maximum pour que cela fonctionne. Le projet comporte à la fois des outils mis à disposition des covoitureurs, des supports de communication mis à disposition des entreprises, il intègre des mairies du territoire et des salariés dans la connaissance du dispositif. Il est prévu aussi un accompagnement des entreprises tout au long de l'année, avec l'intervention d'animateurs professionnels sur place via des permanences ouvertes au dialogue. L'objectif est de lever un certain nombre de freins pour la mise en place du covoiturage. Au terme de la première année, une enquête sera réalisée afin d'évaluer l'efficacité du système.

Les objectifs sont clairs : En France, seulement 3 % de la population pratique le covoiturage : l'objectif est

d'arriver à 10 % de covoiturage régulier au terme de deux années de mise en place du dispositif. Avec, pour chacun des territoires, une diminution des émissions de CO2 et de pollution, une diminution des encombrements, une diminution des problèmes de parking, un gain de pouvoir d'achat pour les salariés.

## Un site pour chaque territoire, pour chaque zone d'activités.

Un système de covoiturage commun est découpé en plusieurs sites, de façon à personnaliser et inscrire le système dans un système maison. L'objectif est de réaliser une charte graphique territoire comme le territoire vallée de la chimie.

La solution est entièrement géocalisée. Elle est capable de repérer les voisins qui font le même trajet et rapprocher en priorité ceux qui sont proches géographiquement (à cinquante mètres près) et qui font les mêmes horaires.

Un système d'alerte prévient les personnes inscrites dès qu'une personne fait le même trajet grâce aux SMS ou aux e-mails. L'anonymat est privilégié dans cette solution, surtout à cause de la crainte de perdre les primes de transport.

## Une centrale téléphonique

Ce dispositif s'adresse à ceux qui désirent s'inscrire par Internet. Les personnes ont accès aux renseignements sur le covoiturage et bénéficient de l'assistance-retour avec des horaires larges allant de 8 heures à 21 heures en semaine et le samedi matin.

## La communication

Des supports de communication sont mis en place pour donner l'information aux salariés. Des livrets permettent aussi d'assurer la formation des référents entreprise, le dialogue avec les salariés et lever les freins s'il y a des réticences. Les animations entreprises sont assurées par des professionnels.

Le but était de dédramatiser la situation avec des affiches ludiques, dans le style « typo seventies » avec des dessins enfantins pour atténuer l'aspect répressif contraignant du covoiturage. Un document explicatif sera remis aux salariés pour les premières démarches à effectuer. Le but du jeu est d'amener les salariés à utiliser le covoiturage une seule fois par semaine. Si le covoiturage est bien vécu et éprouvé,

les salariés seront amenés à le pratiquer plus souvent. Le covoiturage une fois par semaine, à plus de 2 par voiture, représente 20 % de voitures en moins sur la route.

## La garantie retour

C'est le principe de l'assurance retour. Le salarié compose le numéro d'assistance qui lui a été communiqué. En cas d'abandon d'un covoitureur, une solution alternative sera recherchée, soit en appelant d'autres covoitureurs, soit en se dirigeant vers les transports en commun. La solution extrême du taxi peut être cofinancée par le Grand Lyon à hauteur de 10 euros. Au terme de six mois, l'efficacité du service sera mesurée grâce à une première évaluation. Le financement du Grand Lyon évoluera au fil du temps grâce aux partenariats privés et publics et la prise en charge partielle de la communication par les entreprises.

Une charte est signée au départ par les covoitureurs. Ceux qui ont, néanmoins, des réserves, sont incités à rencontrer leurs covoitureurs avant le premier déplacement (vérification des assurances, permis de conduire).

Le véhicule doit être obligatoirement assuré. Les personnes physiques qui empruntent la voiture sont assurées par l'assurance responsabilité civile du véhicule. En ce qui concerne les impôts, on ne déclare rien au niveau de l'abattement forfaitaire. Si on choisit la solution des frais réels, le conducteur doit déclarer les sommes versées par le covoitureur. Par contre, le covoitureur ne peut pas déclarer les sommes perçues. Sur de longues distances, l'abattement forfaitaire est plus intéressant.



## Un participant

Est-ce que ce système est capable de gérer, je ne sais si le terme est juste, le multi covoiturage (je prends une personne sur mon trajet et peut être que l'on peut trouver un kilomètre plus tard une autre personne, pour remplir la voiture) ?

### Marie MARTESE

Directrice - La Roue Verte

Le site est en effet en mesure de communiquer les personnes à proximité, ceux qui sont sur le trajet et ceux qui sont plus loin. Le réseau de covoiturage est un système assez large incluant une vingtaine de sites. Par défaut, les salariés de la vallée de la chimie ne verront que ceux de leur site. Si les possibilités sur la vallée de la chimie sont épuisées, il y a la solution de faire des choix sur d'autres sites ; ces choix seront signalés et relèveront du choix individuel.

Il est aussi possible d'étudier la faisabilité de prêt de véhicules sociétés aux salariés pour les entreprises ayant une flotte, dans le cadre de la garantie de retour. En cas de covoiturage, la prime de covoiturage peut être maintenue s'il y a engagement des personnes concernées. Dans le cas de convention avec le SYTRAL et la prise d'un abonnement TCL, pris en charge par moitié par l'employeur, la prime s'efface. L'employeur ne peut pas participer à la fois en prime transport véhicule et à la fois en prime transport TCL.

### Lucie VERCHÈRE

Chargée de mission à l'espace des temps - Grand Lyon

À terme, les entreprises participeront au projet car le Grand Lyon ne pourra pas investir indéfiniment. La grosse part du marché se définit dans une animation de terrain très incitative la première année. Ensuite, un partenariat avec les entreprises définira la prise en charge d'une partie de l'animation, de la communication ou des objets publicitaires qui seront mis en place sur les lieux d'entreprises. Pour les territoires plus urbains, l'idée est de favoriser le covoiturage jusqu'à un pôle d'interconnexion pour rebondir sur un autre mode de déplacement (tramway, métro).

## La démarche Multitud' : Trouver la meilleure solution de transport sur la région urbaine de Lyon.

### Florence DUNOD

Chargée d'études projet Multitud' - Région Rhône-Alpes

La démarche a démarré en 2000 au sein de la Région Urbaine de Lyon (association co-présidée par la Région et le Grand Lyon, à laquelle participent de nombreuses autres autorités organisatrices de transports). Des réflexions ont été engagées pour développer l'usage des transports et favoriser le report modal. Les réflexions ont porté sur la mise en place d'une tarification multimodale, et d'une information aux voyageurs, avec la volonté de créer une centrale de mobilité (ou une centrale d'informations multimodales). Il s'agit d'un outil qui informe le grand public sur les transports et notamment lors de trajets multimodaux entraînant une succession de modes, véritable frein pour les voyageurs.

Le partenariat regroupe 12 autorités organisatrices de transports qui convergent vers la meilleure information multimodale : La région Rhône Alpes, les départements de l'Ain, de l'Isère, de la Loire et du Rhône ainsi que les agglomérations de Lyon, de Saint Etienne, de Roanne, de Vienne, de Villefranche, de Bourg en Bresse et du Nord Isère. Avant d'aboutir, une période de maturation a été nécessaire pour la mise en place des systèmes d'information multimodaux. En 2002, le schéma de finalisation s'est dessiné avec l'idée que la démarche serait longue et coûteuse, tout en sachant qu'il y aurait des étapes intermédiaires pour concrétiser le projet et mettre en place le partenariat.



Les premiers outils ont été créés en 2003 par un site Internet portail : [www.multitud.org](http://www.multitud.org) et une carte papier dont la diffusion s'est améliorée au fil des années et des partenariats. C'est là que le nom Multitud' a été créé, ainsi qu'une identité visuelle. Tout cela a contribué à fédérer les autorités organisatrices de transport et donner un sentiment d'appartenance à un réseau. Pour les élus et les techniciens, l'étape n'était pas suffisante. Il fallait passer à la vitesse supérieure pour obtenir un outil plus pragmatique et notamment un calculateur d'itinéraires d'adresse à adresse. La mise en œuvre du projet REAL en 2005 a boostée l'évolution de Multitud'.

Le passage de relais s'est fait entre la Région urbaine de Lyon et la Région. Celle-ci a pris le portage du projet pour le compte des 11 autres autorités organisatrices et en lien avec elles. L'organisation est définie dans une convention précisant les modalités financières, les droits et les obligations de chacun. La clé de répartition a été définie ainsi : un tiers à charge de la Région, un tiers à charge des départements, un tiers à charge des agglomérations. Le budget de la phase pré-étude, réalisation et exploitation s'élève à 1 340 000 euros sur cinq ans. La phase de définition en 2007 a permis de définir plus précisément les besoins.

La phase de réalisation a débuté en janvier 2008 avec le prestataire retenu CityWay (filiale de Véolia Transports). Les autorités organisatrices fournissent un travail considérable tant sur la définition de l'outil que sur son alimentation. En effet, elles fournissent les données horaires, la géo localisation des points d'arrêt sans laquelle il est impossible de faire un calcul d'adresse à adresse. Elles gèrent également le traitement des correspondances et des nombreux points de réglages qui nécessitent une bonne connaissance des réseaux.

## Présentation du site [www.multitud.org](http://www.multitud.org) en ligne à partir de début mars 2009

Toute l'ergonomie a été retravaillée pour le rendre le plus accessible possible aux personnes déficientes visuelles.

- La partie trajet-itinéraire a été mise en avant du fait de son attente côté voyageurs. Le périmètre représenté est toujours rappelé en raison du périmètre particulier de la région urbaine de Lyon.
- La page d'accueil rend accessible les liens vers les infos pratiques sur les réseaux. Chaque réseau est constitué de plusieurs pages résumant son activité et ses liens utiles.
- En parallèle aux modes de transports collectifs, le vélo, le covoiturage, l'auto-partage et la marche à pied ont été mis en avant.
- Le système d'actualités et d'informations sur les perturbations est mis en avant. L'information intégrée dans le calculateur d'itinéraires est une information théorique. Elle est identique à l'information des fiches horaires et ne tient pas compte des perturbations en cours car il s'agit d'une information beaucoup plus difficile à obtenir. Par contre, les perturbations listées seront présentes dans la feuille de route. Elles complètent l'information théorique de recherche d'itinéraires.

Les tarifs multimodaux et l'information sont des points importants de la multimodalité. La demande de nombreux voyageurs porte sur un tarif unique en région urbaine. D'ores et déjà, le site regroupe l'information sur les modes de transport et présente les principaux tarifs. En un seul clic, on peut retrouver les tarifs multimodaux existants et les points de vente associés.



L'accessibilité des réseaux est un sujet important à la fois pour les personnes à mobilité réduite et les autorités organisatrices. Le nombre insuffisant de points d'arrêts et de modes de transports accessibles actuellement n'a pas permis d'intégrer tous les réseaux dans le calculateur d'itinéraires. Le choix s'est porté sur des modalités d'accès détaillées pour chaque réseau. Tous les réseaux de transport ont participé à la mise en place de l'outil afin que

chacun puisse trouver rapidement l'information. On peut obtenir des propositions d'itinéraires, tous modes de transport confondus. En complément, il peut être proposé des itinéraires à suivre en marche à pied, en vélo ou en voiture selon le lieu de départ. La proposition de se rabattre sur un point de transport a été privilégiée à la proposition du trajet en voiture de bout en bout.

Le site Multitud' pourra être utilisé par toutes les entreprises qui souhaitent transmettre un premier niveau d'informations à leurs salariés dans l'explo-

tation des trajets. À partir de ces données, un nouvel outil d'analyse pour les PDE-PDA et PDIE pourrait être développé en complément. Il permettrait de calculer rapidement les temps de parcours en voiture, à pied ou en vélo pour chacun des salariés via un fichier salariés.

Cet outil, qui n'a pas encore fait l'objet de demandes ni de discussions, peut se révéler être un outil complémentaire précieux en partenariat avec les centrales de mobilité pour aller plus loin dans la démarche PDE et PDIE.

## Un participant

La fonction PDE/PDIE représente un travail phénoménal dans la reprise des fiches individuelles et dans le cadre d'actions post-PDE. Mais où en est la réflexion sur la mise en place d'un outil, en direction des entreprises engagées dans un PDE, de façon à sortir des analyses individuelles ?

## Florence DUNOD

Chargée d'études projet Multitud' - Région Rhône-Alpes

Il n'y a pas eu de démarrage dans les discussions ou demandes avec les partenaires du projet. Le projet est à considérer comme un possible, mais pas comme une certitude et encore moins avec un effet de réalisation. L'outil actuel doit d'abord être correctement développé et utilisé. Priorité sera donnée à d'autres projets en cours.

## Gérard GIBON

CEA Grenoble

À Grenoble, la GMCD (gestion multimodale et centralisée des déplacements) effectue à peu près les mêmes opérations. Le CEA attend impatiemment cet outil informatique, malgré les mises au point à faire. Elle a commencé à travailler avec Altermodal pour traiter informatiquement le fichier du personnel. Les problèmes rencontrés ont permis de développer d'autres formules. Il apparaît important pour les entreprises de demander à la collectivité de mettre en place le développement informatique du réseau entreprise. Cet outil est précieux dans l'amélioration des modes de transport. La base de données est-elle remise à jour ?

## Florence DUNOD

Chargée d'études projet Multitud' - Région Rhône-Alpes

Malgré la phase de mise en fonctionnement et les petits réglages restant à faire, des mises à jour se font régulièrement. Certains réseaux, c'est le cas des TCL, effectuent des mises à jour hebdomadaires conformément au calendrier mis en place. Les autres réseaux fonctionnent avec des mises à jour mensuelles. Ce procédé garantit la fraîcheur des données. Il est vrai que les efforts consentis sont essentiels pour la réussite du projet. Au-delà de la constitution initiale du référentiel, il est nécessaire que toutes les autorités organisatrices et leurs exploitants associés puissent rester partie prenante et motivés pour bien mettre à jour leurs données et leurs nouveaux points d'arrêt, au risque de produire a contrario des résultats insatisfaisants.

## Comment se fait le calcul d'itinéraire ?

Le référentiel ne fera pas état d'itinéraires de marche à pied ou de vélo. Le choix s'est fait en raison du risque de concurrence que le vélo peut apporter aux transports collectifs. L'objectif des autorités organisatrices de

transports, financeurs du projet, est de développer en priorité l'information sur les transports collectifs. L'information vélo et marche à pied est donnée en rabattement vers un autre mode de transport.

### **Céline MEUNIER**

*ARENE Ile de France*

Je trouve que le nom donné au calculateur d'itinéraires ne correspond pas. L'information relève plus de la sensibilisation que de l'information d'itinéraires multimodale, qui devrait regrouper les informations sur tous les types de transport.

### **Gérard GIBON**

*CEA Grenoble*

L'outil GMCD en place sur Grenoble est un outil très clair avec une gestion multimodale et un calcul d'itinéraires qui fait référence à tous les modes de transport. Apparemment, votre référentiel prévoit des calculs d'itinéraires vélo uniquement en termes de rabattement ; je ne comprends pas comment vous donnez des temps de parcours.

### **Florence DUNOD**

*Chargée d'études projet Multitud' - Région Rhône-Alpes*

L'outil Multitud' serait en mesure de donner des parcours marche à pied-vélo-voiture, mais les autorités organisatrices ont fait le choix de ne pas ouvrir cette fonction. L'information donnée sur la voiture est une information de temps théorique qui ne prévoit pas l'information de bout en bout voiture. Il n'y a pas de comparatif voiture-transports collectifs. La voiture et les autres modes, vélo-marche à pied, interviennent en complément des transports collectifs. Le système est différent de celui de la GMCD, créée dans un objectif de gestion des circulations en temps de crise.



# La nécessité...

...de mettre en place des indicateurs pour évaluer la réussite de la démarche



## La nécessité de mettre en place des indicateurs pour évaluer la réussite de la démarche



**Mathias COPY**

ADEME

En 2005, une démarche a passé au crible 247 projets et a identifié 58 véritables plans de déplacement au sens de la méthodologie ADEME, c'est-à-dire selon un diagnostic social, cartographique avec des mesures concrètes dans un plan d'actions. Voici les dix enseignements de l'étude :

- On observe une grande disparité régionale : la Région Rhône-Alpes se positionne dans 23 démarches sur 158 recensées.
- 50 % des démarches de plan de déplacement concernent les entreprises, 25 % les administrations et 25 % les collectivités.
- Les démarches individuelles de PDE représentent 75 % des démarches.
- Dans plus de 85 % des cas, les PDE ne concernent que les salariés sur des déplacements domicile/travail, soit seulement 15 % pour les déplacements professionnels.
- Les motivations sont essentiellement liées à une reconquête du foncier via la récupération de places de parking, pour éviter d'avoir à déménager et délocaliser une entreprise.
- La priorité est donnée aux actions légères : vélo et covoiturage.
- Une prise en charge d'abonnement de transports en commun.
- L'efficacité environnementale est variable. Elle représente 10 à 15 % de progression de part modale en termes de véhicules particuliers et véhicules transports collectifs. La progression est insatisfaisante pour les très gros PDE. Neuf PDE sur dix se situent en zone d'influence de plans de déplacement urbain. L'ADEME apportera une aide, en 2009, à toutes les collectivités qui se lanceront dans ces plans de déplacement urbains volontaires ou des schémas directeurs mode doux. Leur nombre s'avère insuffisant en Rhône-Alpes pour l'instant.
- On observe une corrélation entre les zones urbaines denses et les PDE. Le PDE se révèle être un outil de dialogue social surtout en zone urbaine dense.
- Il n'existe pas de modèle unique ou standard en matière de PDE. Les démarches se font au cas par cas. Aucun plan de déplacement ne ressemble à un autre.

Les démarches en matière d'amélioration d'accès aux transports en commun et l'organisation du travail sont un peu les parents pauvres des plans d'actions. Les services mutualisés – crèches / restauration – sont également en marge.

### Les résultats

La courbe de progression des conventions est en hausse. La courbe du taux de fréquentation des parkings souterrains, quant à elle, est en baisse avec une moyenne de 12 % de fréquentation sur certains parcs de centre-ville (Hôtel de Ville ou Part-Dieu). Un point positif en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre : si on fait une projection sur les 12 000 salariés qui entrent dans le dispositif des conventions PDE dans l'agglomération, dont 14 % de nouveaux pratiquants TC, on arrive à une tonne cinq de CO2 évitée. Ce chiffre est certainement à affiner sur la calculatrice éco-déplacement introduite dans le cahier des charges 2008-2009 des PDIE.

En 1998, la carte de compilation des cartes recense 3 PDE essentiellement dans le sud de la France. En 1999, le premier PDE est mis en place dans le département de l'Isère. En 2000, c'est au tour de l'Île de France. En 2002, les PDE se généralisent dans les départements de la Loire-Atlantique et du Nord Pas de Calais. En 2003, les zones les plus développées, denses en offre de transports collectifs, habitat et entreprises prédominent. En 2004, les départements de la Loire et de la Haute Loire proposent aussi des démarches PDE.

EIDE est un logiciel Extranet (<http://eide.plan-deplacements.fr>) accessible depuis déjà quelques temps. Il mérite d'être affiné à des fins plus efficaces et conviviales. Il s'adresse aux chefs de projet

PDE qui le pilotent. Ce site permet d'intégrer, à l'aide d'une calculatrice éco-déplacements, des données de base avec Internet et un fichier Excel que l'on peut extraire pour consolider les données et les travailler en interne.

EIDE permet de rentrer des informations et des données basiques relatives aux salariés de l'entreprise, au chiffre d'affaires, aux nombres de jours travaillés, par exemple. Le logiciel permet aussi de rentrer des données relatives au plan de déplacement avec des critères de dates de lancement, de premières mesures de mise en action, de budget d'investissement et de fonctionnement consacrés à cette démarche. D'autres données sont traitées : nombre de salariés utilisant leur voiture dans le trajet domicile/travail ; la distance moyenne (par défaut 15 km) ; le covoiturage, les transports en commun, la moto, le cyclomoteur et tous les modes de transports existants.

### Les données générales

La publication est possible sous deux formes :

- résultats détaillés : des indicateurs renseignent sur la qualité de l'air en termes d'émissions d'azote, de composants volatiles, de particules et de quantification équivalente CO2 pour les émissions de gaz à effet de serre. Les coûts externes liés à la pollution atmosphérique et aux effets de serre sont comptabilisés. Un certain nombre d'assureurs de grandes compagnies d'assurance mondiales s'intéressent aux coûts externes du réchauffement climatique. Le logiciel traite aussi les données en matière d'espace de stationnement en m<sup>2</sup>.
- résultats par mode : les résultats sont donnés en fonction du mode de transport utilisé (voitures particulières, covoiturage...).

Chaque porteur de PDE est à même de compléter les données afin de s'engager dans une véritable démarche. Ces données sont nécessaires dans le travail et la redéfinition de la méthodologie.

L'accès est possible sur le WEB par intermittence sur le site [www.plan-deplacement.fr](http://www.plan-deplacement.fr) de l'ADEME.



L'outil est réservé à ceux qui portent des projets PDE et qui ont demandé un avis technique à l'ADEME. La relation ADEME se fait avec la consultante en charge du développement. Jusqu'à présent, sa gratuité est assurée. Le site est une boîte à outils et de données pour les collectivités et les entreprises. On peut y trouver des cahiers des charges types, des retours d'expériences, des informations sur la semaine de la mobilité...



# Conclusion

## **Michèle VULLIEN**

*Vice Présidente du pôle déplacements Grand Lyon - administrateur au SYTRAL*

Je crois qu'on peut remercier les participants de leur fidélité, remercier les organisateurs. J'ai beaucoup apprécié les intermèdes humoristiques et porteurs d'enseignements. La multi-modalité est certainement le maître mot à retenir dans la journée, car tous les modes de transport se sont invités au colloque.

Ce matin vous nous avez dit qu'un tiers des gaz effet de serre était produit par les transports, donc c'est un gros sujet, un vrai sujet de société. On a des mobilités zigzagantes, l'espace des temps et le péri-travail auquel les femmes sont sensibles dans la déclinaison des gestes quotidiens : la crèche, l'école, le transport, les actes de santé et d'achat en sont la preuve.

Il y a des phrases qui me semblaient très symboliques : « jouons à fonds sur les innovations » ; quand les chefs d'entreprise se sont exprimés, je pensais que les vieux schémas devaient s'agenouiller devant les jeunes talents. L'innovation dans l'invention, elle s'illustre avec Multitud' et le site EIDE, elle regroupe toute la puissance publique et toutes les autorités organisatrices dans l'effort d'une société nouvelle porteuse de besoins nouveaux.

À la pédagogie, au pragmatisme, au partenariat et à la pérennité, je rajoute le portage politique puisqu'il va constituer le levier des finances. On a peu évoqué ce sujet polémique qui demande pourtant réflexion, car en filigrane des millions d'euros sont en jeu. Comment financer les projets ? Qui paie ? Comment les partages se font-ils ? Les entreprises sont modernes, actrices du développement durable dans un partage de valeurs, dans un air de renouveau, dans le vécu et dans la prise de responsabilités. Les esprits s'ouvrent, les PDIE sont matures.

Si l'on a quelque chose à retenir de cette journée, c'est l'ouverture et l'évolution des esprits. J'ai noté aussi que l'ADEME était prêt à financer à hauteur de 50 % l'intervention des animateurs si le portage devient solide. Vous allez donc avoir du portage ! Même si le taux descend à 30 %.

Nous avons découvert ou confirmé que l'on peut améliorer les taux d'accidents de trajet grâce à la mise en place des PDE et PDIE. L'idée des PDE de chantier est quelque chose d'innovant, à retenir. Malgré toutes les bonnes pratiques, la loi et la réglementation demeurent pesantes (loi SRU, PDU, Grenelle 4). Un encadrement législatif est cependant nécessaire pour la bonne marche des PDE-PDIE.

La nécessité du conseil en mobilité et la nécessité d'une animation continue, permanente, avant et après la mise en place des PDE-PDIE, est primordiale, comme en témoigne l'expérience menée par le Grand Lyon au niveau du portage technique et politique.

J'ai trouvé ce colloque enrichissant, à un très bon niveau. On était dans du concret et c'est vers cela qu'on doit tendre : garder les deux pieds sur terre, avoir de la vision, faire de la prospective et rester ancré dans le territoire pour comprendre les souhaits des entreprises, des salariés et du monde environnant. Vous avez tous aidé à cette compréhension aujourd'hui et je vous en remercie.



En Rhône-Alpes, 33 % des déplacements ont un motif professionnel, dont 1 sur 2 est réalisé en autosoliste. Pour 98 % des salariés de la Région le stationnement est gratuit sur le lieu de travail. En ville 1 trajet sur 2 en voiture fait moins de 3 kms (sources ADEME). Dans ce contexte, repenser la question des déplacements des salariés et des entreprises devient une évidence.

Initiée au départ par la question de l'évolution des rythmes des territoires, le Grand Lyon encourage depuis 4 ans, la mise en place de Plans de Déplacements Inter-Entreprises (PDIE) sur ses zones d'activité économique.

En concertation avec d'autres acteurs publics (ADEME, Région Rhône-Alpes, Sytral) et privés, les entreprises, de nombreuses zones d'activités sont engagées dans de telles démarches innovantes et partenariales.

Si le thème des PDE est plus souvent abordé, l'accent est moins porté sur les Plans de Déplacements Inter-Entreprises, la littérature moindre, d'où l'idée de recueillir dans ce document les outils, méthodes et bonnes pratiques développées sur le territoire du Grand Lyon et présentées lors d'une journée de colloque, en janvier 2009, dans le cadre des Assises Nationales du Développement Durable. Des chefs d'entreprises expriment leurs engagements, les acteurs publics et privés témoignent des actions concrètes mises en place sur les territoires, avec un même objectif pour tous : soutenir une mobilité plus durable.