



Plans de déplacements entreprises : bilan, prime transport et retours d'expériences

Mardi 28 février 2012

Marc Fontanès
Conseil en mobilité durable

Présentation

Présentation

- Etudes de sociologie urbaine et des organisations / sciences de l'information et de la communication
- Fondateur de Voiture & co en 1998
- Fondateur de Mobility+ en 2001
- Entrée dans le groupe SOS en 2007
- Co-auteur : *Les transports, la planète et le citoyen - 2010*



En 2012 : 1 + 1 = 360°

{auxilia}



10 ans au service du
développement durable -
30 experts - 400 clients -
5 expertises clés

{auxilia} fait partie de La Manufacture
Durable, pôle de conseil et de services en
développement durable du Groupe SOS

Exemple de références

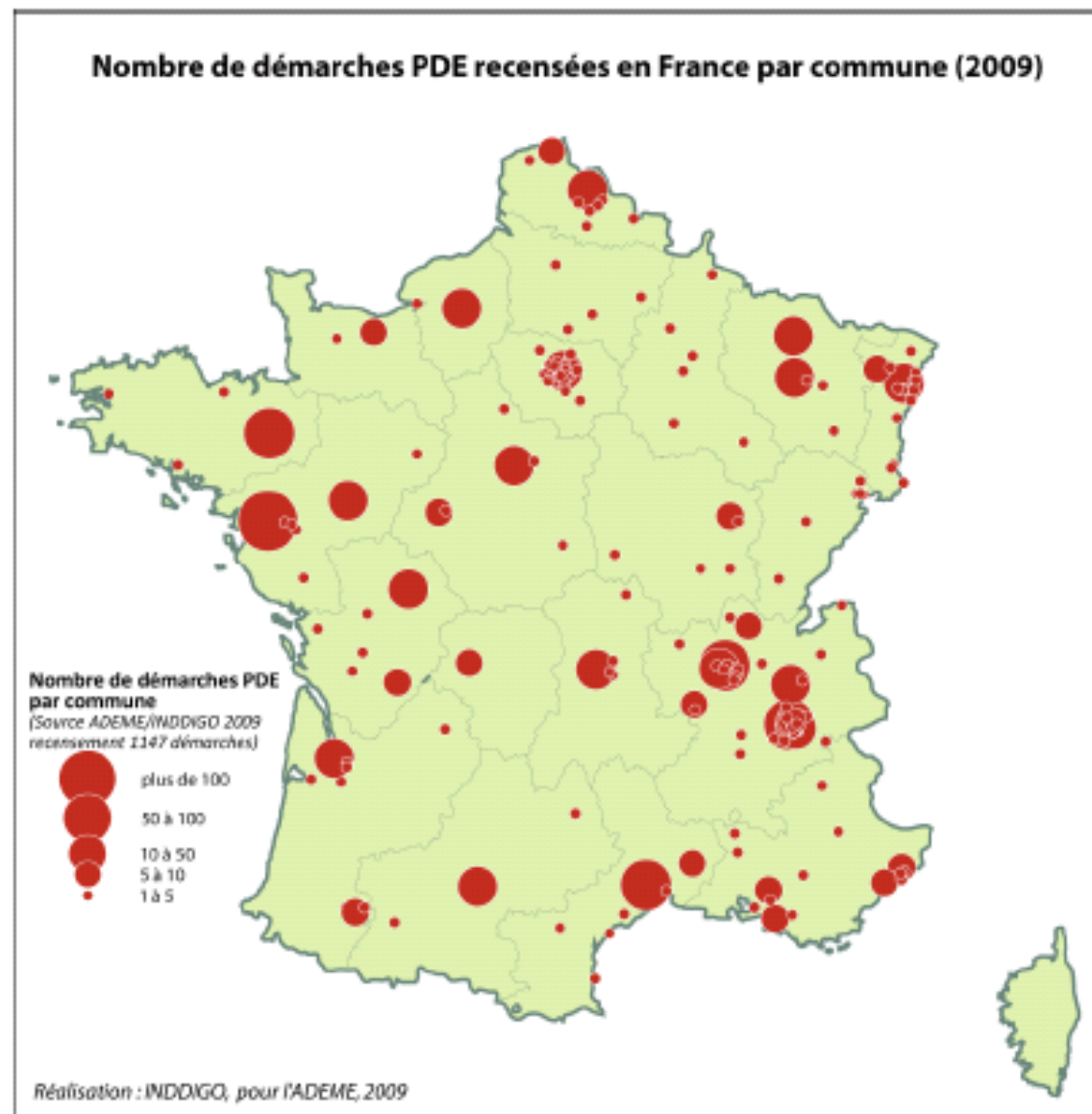


PDE : bilan

Synthèse étude nationale ADEME – Inddigo 2009

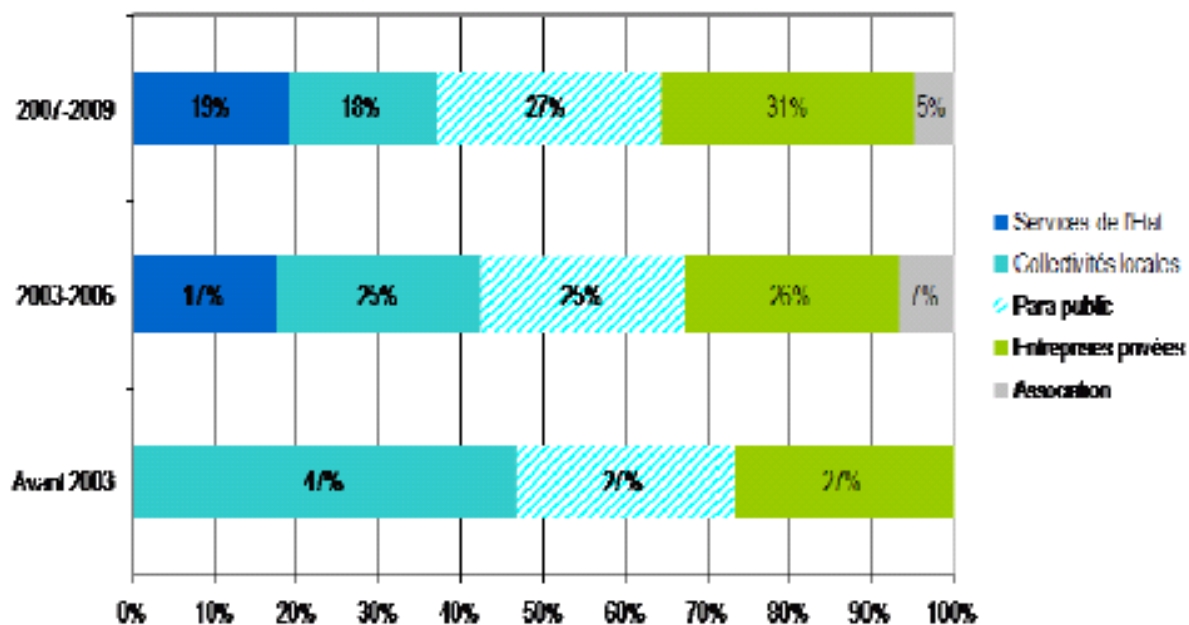
- 1 170 démarches en France (158 en 2005), touchant 1 million d'employés
- Près de 40% de structures > 500 salariés - 90% des effectifs
- Des démarches essentiellement urbaines
- D'importantes disparités régionales
- Potentiel de plus de 9 000 démarches cible par cible (gros employeurs, administrations dans une PTU, PME de 20 à 200 salariés, zones d'activités, PDE hors PTU)

Synthèse étude nationale ADEME – Inddigo 2009



Synthèse étude nationale ADEME – Inddigo 2009

- Une typologie d'établissements en évolution



- Encore peu de suivi : 22% seulement en 2009, la plupart sur quelques indicateurs (part modale par exemple), très peu sur les impacts environnementaux

Facteurs clés de succès : gouvernance et animation

- Motivation élevée de l'entreprise au plus haut niveau ; portage pour un PDIE
- Inscription du PDE dans les démarches environnementales, sociales, économiques de l'entreprise (santé-sécurité au travail, bilan carbone, certification, politique sociale, optimisation parc de véhicules, gestion du stationnement...)
- Animation efficace, communication et moyens humains (facteurs de « survie »)
- Des approches de plus en plus individualisées (marketing individuel)

Facteurs clés de succès : rôle des conseils et centrales en/de mobilité

- Sensibilisation amont des entreprises à la démarche / animation d' un réseau de correspondants et d' animateurs de terrain
- Gestion de services adaptés : animations VAE, bases de covoiturage, organisation d' événements, négociations avec les AOT, veille sur les aménagements urbains...

Facteurs clés de succès : contexte, réglementation

- Difficultés réelles d' accessibilité
- Ruptures d' habitudes (déménagement, restructuration...)
- Obligations administrations, PPA IDF et PPA PACA

Résultats 2009

Report modal moyen : 5,7 %

- PDE antérieurs à 2007 : 8,5 à 10%
- PDE les plus anciens ou dynamiques : jusqu' à 20% ou plus

Impact environnemental (exemples)

- Grenoble, 20 000 salariés, 14 Mkm/an économisés → 2 267 t CO₂
- 3 PDIE grand Lyon, 15 000 salariés, 18 Mkm, 2 245 t CO₂

Actions types

Thématiques principalement observées

Mesures structurelles : dessertes complémentaires, pistes et voies cyclables, continuités modes doux, aires de covoiturage ou points stops, services de proximité / conciergerie, plan de circulation / mobilité douce, signalétique...

Mesures mutualisées : covoiturage organisé, auto-partage, vélos en libre-service, navettes...

Mesures organisationnelles : politique de stationnement, aménagement des horaires, charte des déplacements professionnels, prévention du risque routier, télétravail, optimisation de la flotte de véhicules de services

Mesures incitatives : promotion de l'offre transports collectifs, des modes doux, du covoiturage, création d'une flotte de vélos, équipement visioconférence, aides financières individuelles, conseil personnalisé...

Mesures transversales : communication, démonstrations, événements, information...

Impact de la prime transport

Mesure « obligatoire » en Ile-de-France depuis 1982

→ Pas d'impact particulier sauf si prise en charge > 50%

Mesure appliquée depuis 2 ans environ sur les autres régions, par décrets pour les collectivités et la fonction publique hospitalière (arrivés tardivement)

→ Evaluation difficile car peu de recul

→ Quantitativement, la très grande majorité des PDE incluent la mesure dans leur programme d'action, avec effet d'aubaine

→ Qualitativement, environ 1 PDE sur 2 inclut une prise en charge supérieure, en général de 60 à 75%

→ Qualitativement, cette prise en charge a un effet levier automatique qui touche environ 5 à 10 % des salariés/agents sur les sites correctement desservis par les transports publics

3 thématiques « pauvres » ou à développer

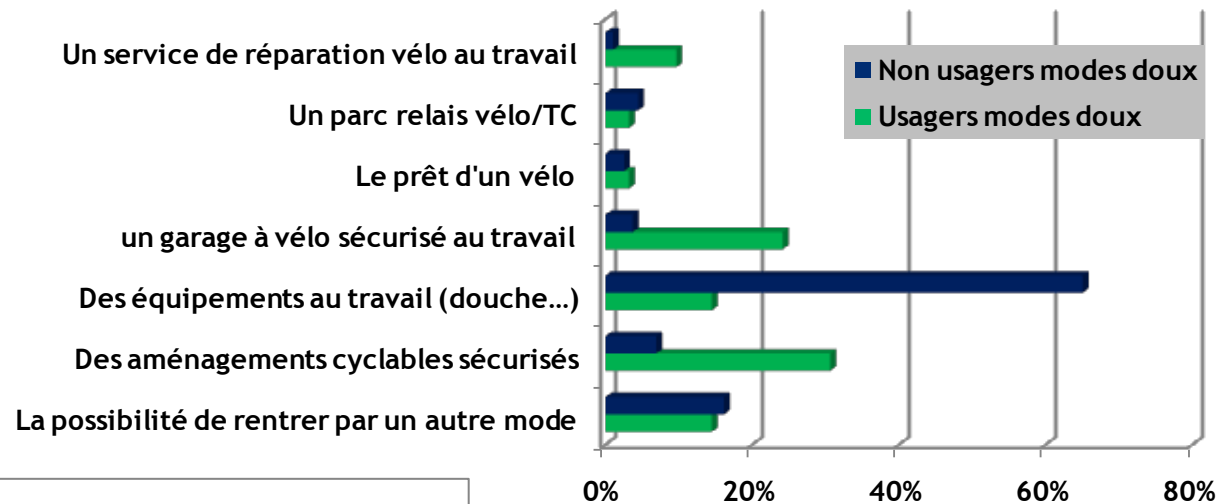
- La prévention des risques routiers
- Les déplacements professionnels
- L'insertion par la mobilité

Retours d'expérience

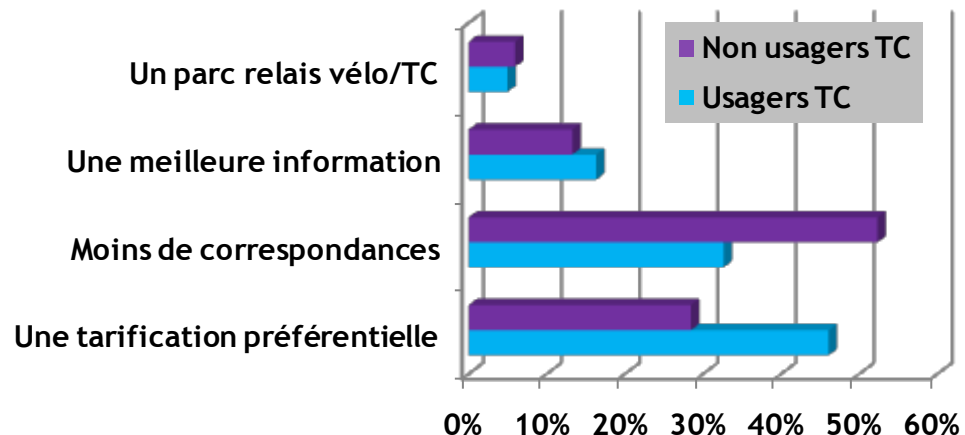
La difficile conduite du changement

REX
PDIE Technopole
Nancy Brabois

Incitations à la pratique des modes doux selon le mode principal



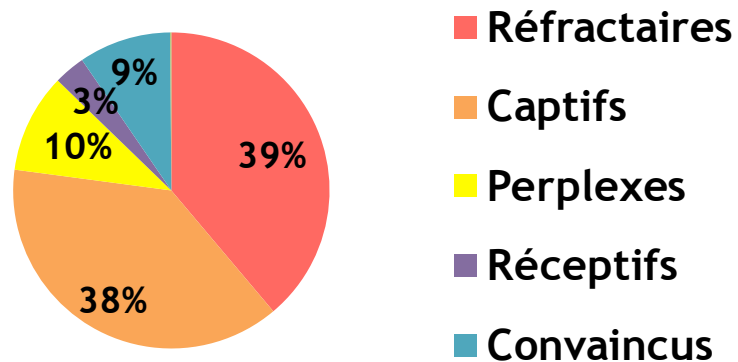
Incitations à l'usage des transports en commun selon le mode principal



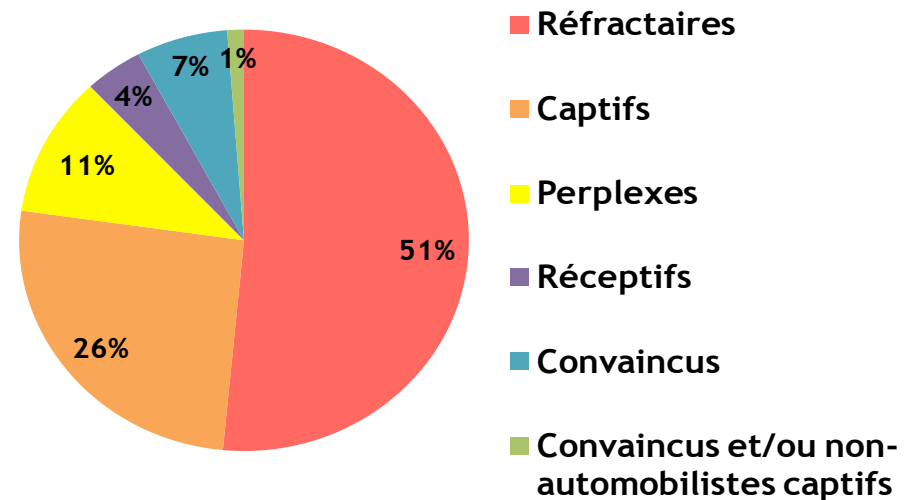
- **58%** déclarent connaître le remboursement de l'employeur
- **13%** déclarent bénéficier de ce remboursement

La difficile conduite du changement

Aptitude au changement des salariés automobilistes (n=1686)



Aptitude au changement des étudiants automobilistes (n=167)



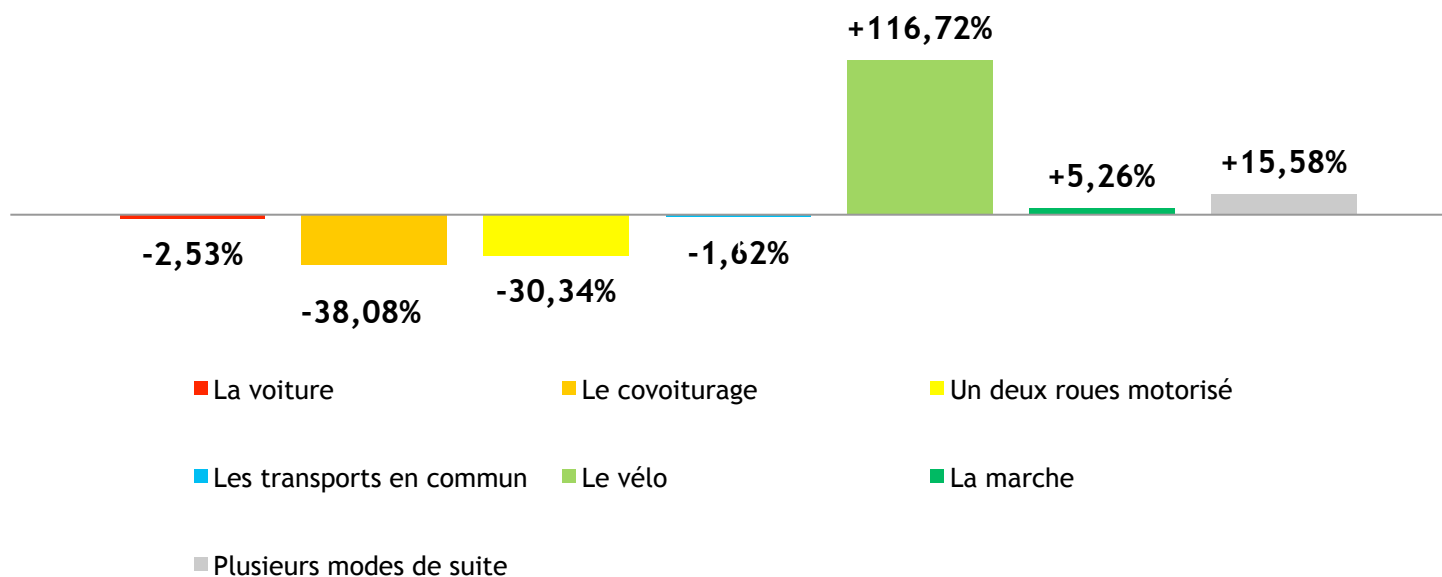
REX PDA Région PACA - Rappel des objectifs du PDA

- PDA pour les sites marseillais (1 500 agents), enquête 2010 après 18 mois
- Réduire la circulation automobile et les émissions de gaz à effet de serre (volet environnemental)
- Réduire le coût du transport pour les agents ainsi que le stress lié à la circulation automobile (volet social)
- Réduire les coûts des déplacements professionnels pour l'Institution (volet économique)
- Développer l'intermodalité en incitant les agents à se reporter vers d'autres modes de transports.

→ Un objectif de report modal pour 2014 de 11%

Choix des modes de déplacements domicile-travail et évolution

Evolution de la répartition modale des agents de la Région PACA sur la période 2008-2010 :



Les changements de comportements

Changements habitudes de déplacements des agents de la Région depuis 2008 :
16% au niveau des déplacements domicile-travail
8% au niveau des déplacements professionnels

Raisons des changements de comportements pour les déplacements domicile-travail :

- Transports en commun (meilleure connaissance du réseau, prolongement du métro et remboursement des titres de transport)
- Multimodalité (gains économiques et pratiques)
- Covoiturage
- Déménagement (en faveur ou pas des modes de déplacement alternatifs)

Raisons des changements de mode pour les déplacements professionnels :

- Choix des transports en commun plutôt que le véhicule personnel, du train plutôt que de l'avion
- Covoiturage avec des collègues
- Téléconférence et visioconférence dès que possible

6% des agents de la Région ont changé leurs comportements suite aux incitations et sensibilisations effectuées



REX PDIE AIRME

Zone d'activité industrielle, 5 000 emplois, 200 entreprises

Principales actions initiées après 1 an :

- **Création d'une rubrique PDIE site web** - Suivi, information, actions en cours
- **Diffusion de l'information aux salariés** - Affichage RIE, point écomobilité pour les salariés, animation du réseau de référents (infos techniques, juridiques, quizz, challenges...)
- **Travail sur l'offre alternative à la voiture** : création d'une aire de covoiturage, installation d'un abribus, développement d'une signalétique modes doux, création de deux pistes cyclables, 4 arceaux vélos au RIE...
- **Proposition de réductions** - Location / prêt de vélo et animations vélo en entreprises
- **Création de places covoitureurs** au RIE
- **Réalisation de diagnostics par entreprise** - 18 entreprises

REX PDIE AIRME

Principales actions initiées après 1 an :

- **Création d'un « scoring »** - Note de A à G en fonction du nombre d'automobilistes pondéré par 2 éléments : *volontarisme de l'entreprise de mener des actions dans l'année (30 actions identifiées) - type d'actions et nb d'actions / différence entre enquête 2010 et 2011*
- **Création d'un service de conseil en mobilité** : bilan individuel remis à 27 salariés (2 entreprises) ; informations tous modes (distance, durée, coût...) y compris covoiturage
- **Opération vélo** - 90 000€/an. 40 testeurs de vélos pliants, électriques, classiques... pendant 3 mois + 2 carroussels au tramway - 100% des entreprises dans un rayon de 7 min en vélo autour du tram concernées

Résultats après 1 an :

voiture : 79% (-3) / covoiturage : 4% (=) / TCL : 9% (+1) / vélo : (2%) +1 / marche : 2% (+1) → un PDIE qui avance, base -5% par an

REX PDE CHU Bordeaux

Le Centre Hospitalier Universitaire de Bordeaux en chiffres

- 7 sites dont 2 groupes hospitaliers situés en centre ville
- 14.000 agents qui viennent y travailler en continu (24h/24, 7j/7)
- 860 000 journées d'hospitalisation en 1 an
- 550 000 consultations externes par an
- 90% des hospitalisés proviennent de la région Aquitaine
- 45% de la Communauté Urbaine de Bordeaux

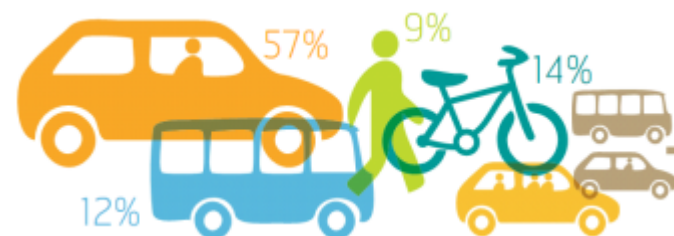


La genèse du PDA

Le constat

- Problèmes de stationnement sur les sites principaux mais insuffisant pour encourager à d'autres usages que la voiture
- Grande amplitude des horaires de travail
- Manque d'information et d'infrastructures concernant les transports doux
- Desserte en tramway et de bus avec des horaires fort peu adaptés
- 75 millions de km parcourus en voiture chaque année pour les seuls trajets domicile-travail
- 1 tiers du personnel habitant à moins de 4 km a recours à la voiture

Etat des lieux en 2009 (chiffres enquête)



Les modes de déplacements utilisés

	voiture seul(e)	covoiturage	2-roues motorisé	transports publics	marche à pied	vélo	plusieurs modes de suite
GH Saint-André	37%	2%	4%	27%	10%	12%	8%
GH Pellegrin	64%	2%	3%	12%	5%	9%	6%
DG	82%	2%	1%	6%	4%	4%	2%
GH Sud (Pessac)	89%	2%	1%	4%	1%	2%	1%
Lormont	93%	2%	-	2%	2%	-	2%



La distance moyenne parcourue quotidiennement par les automobilistes sur les trajets domicile-travail est de 20 kilomètres avec un temps de trajet moyen de 28 minutes.

Le plan d'action PDA

Axe 1

Insuffler et pérenniser une dynamique PDA

- Organiser la conduite générale du projet PDA et son évaluation. Les actions envisagées (communication, coordination, recherche de financements,...), accompagneront la mise en œuvre du projet dans la durée.

Axe 2

Améliorer structurellement les conditions et la sécurité des déplacements

- Aménager des accès piétons selon les arrivées des transports en commun
- Améliorer l'accueil et la sécurité des cyclistes, sur et à proximité des sites
- Proposer une adaptation des horaires et des conditions d'accès aux transports en commun
- Favoriser des lignes de transports plus directes, notamment vers le GH Sud

Axe 3

Faciliter et sécuriser les déplacements alternatifs domicile-travail

- Étudier la question de la participation de l'employeur CHU aux frais d'abonnement des transports en commun
- Encourager le covoiturage
- Sécuriser l'usage du vélo (remise de kits de sécurité, marquage...)

Axe 4

Faciliter et sécuriser les déplacements professionnels alternatifs

- Décentraliser les réunions et favoriser l'usage de la visioconférence
- Favoriser les transports en commun lors des déplacements professionnels
- Verdir la flotte de véhicules de service

Axe 5

Faciliter et sécuriser l'accueil et les déplacements internes sur les sites

- Renforcer la flotte de vélos de service et son usage
- Envisager la mise en place de navettes internes électriques
- Étudier l'aménagement piétons et vélos de chaque site (signalétique, accès en lien avec transports en commun, etc.)



Actions



Déploiement d' arceaux sur les sites pour le stationnement, partenariat avec l'association Vélocité

Actions



Conseil individuel par les agents pour les agents, promotion et sensibilisation (éco-conduite, prévention des risques, idées reçues...)

Actions



Information personnalisée sur les services de transports en commun existants (tarification préférentielle et financement partiel par le CHU du coût des abonnements TC, envoi test de tickets de tram aux agents)

Suivi et évaluation de la démarche sur 18 mois

Premiers résultats, mesurés à l'automne 2010

- **17 %** d'automobilistes en moins, soit plus de 1600 voitures ôtées des parkings et du trafic local
- Près de **650** cyclistes en plus - augmentation de 80% de la part modale du vélo
- Le nombre d'utilisateurs TC a doublé avec près de **2 700** usagers
- Réduction de près de **3000** tonnes d'émissions d'eqCO2 en 18 mois
- Près de **20 millions** de km reportés sur des modes alternatifs à la voiture individuelle sur 18 mois

Merci
de votre attention !

Marc Fontanès
mfontanes@mobilityplus.fr
06 72 76 54 95