

Membre
de la communauté



Membres APCC :



alternative
carbone
DONNER DU SENS À VOS ACTIONS



RENCONTRES REGIONALES DE LA MOBILITE AU TRAVAIL

NANCY

13 Février 2020

8h30 - 13h00

Accompagner vos collaborateurs dans leurs déplacements, quelles solutions et bénéfices pour une mobilité durable ?

RESTITUTION



Lieu :

Restaurant de l'hippodrome
4 Avenue de la Forêt de Haye, 54500
Vandœuvre-lès-Nancy

contact@apc-climat.fr

www.apc-climat.fr

Sommaire :

<u>Sommaire :.....</u>	<u>2</u>
<u>Introduction</u>	<u>3</u>
<u>Programme de la demi-journée.....</u>	<u>7</u>
<u>Table 1 : Quels Facteurs clés de succès pour le covoiturage domicile-travail ?.....</u>	<u>8</u>
<u>Table 2 : Entreprise et collectivité publique : quel partenariat pour un plan de mobilité employeur efficace ?</u>	<u>13</u>
<u>Table 3 ; Déplacements professionnels : comment les réduire et les organiser ?.....</u>	<u>18</u>
<u>Table 4 : Changer les comportements de mobilité au travail : comment s'y prendre?.....</u>	<u>26</u>
<u>Qu'est-ce que l'APCC ?.....</u>	<u>40</u>

Ce document est à la fois le support préparatoire et le support de restitution de l'événement. Sur ce document vous trouverez pour chaque atelier :

- Les éléments théoriques, chiffres, constats, introduction au sujet.
- Les éléments du retour d'expérience présentés sur l'atelier.
- La prise de note de la synthèse des échanges qui ont eu lieu.
- Des liens vers des ressources locales et nationales sur le sujet.

Merci à tous d'avoir participé et contribué à la richesse des ateliers !



Introduction

Aujourd'hui, un Français émet, en moyenne 9 tonnes de CO2 par an. Nos déplacements qu'ils aient lieu dans le cadre du travail ou des loisirs et dont les distances ne cessent de s'allonger contribuent tous, plus ou moins, à accentuer le dérèglement du climat qui nous affecte déjà.

Quelques chiffres :

En 2017, les transports sont responsables de 30% des émissions de GES en France.

En 2015, la route représente plus de 80 % des consommations du transport routier, suivi de l'aérien (15 %), du ferroviaire (~2 %) et de la navigation intérieure (0,4 %).

Les voitures représentent plus de 61 % des consommations de ce secteur, devant les véhicules utilitaires légers (20 %), les camions (14 %), les bus et autocars (4 %) et les deux-roues (1,5 %).

La longueur totale des réseaux routier et ferroviaire est quasi stable, celle des tramways est en expansion dans les grandes villes.

Entre 2007 et 2017, le parc des métros, RER et tramways a augmenté de 24 % en France, porté par l'expansion du réseau de tramways et le parc de matériel ferroviaire s'est accru en moyenne de 2,4 % par an, alors que dans le même temps le parc de wagons de marchandises a diminué de 1,6 % par an en moyenne.

Depuis 1997, la longueur totale du réseau routier (hors DOM) s'est accrue de 12,6 %, celle des autoroutes de 31,1 % et celle des routes communales de 20,9 %.

Sources :

- ADEME - Chiffres clés - Mis à jour le 09/04/2018 <https://www.ademe.fr/expertises/mobilite-transport/chiffres-cles-observations/chiffres-cles>
- MTES - Chiffres clés du transport - Édition 2019 <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/chiffres-cles-du-transport-edition-2019>

La Stratégie Nationale Bas-Carbone :

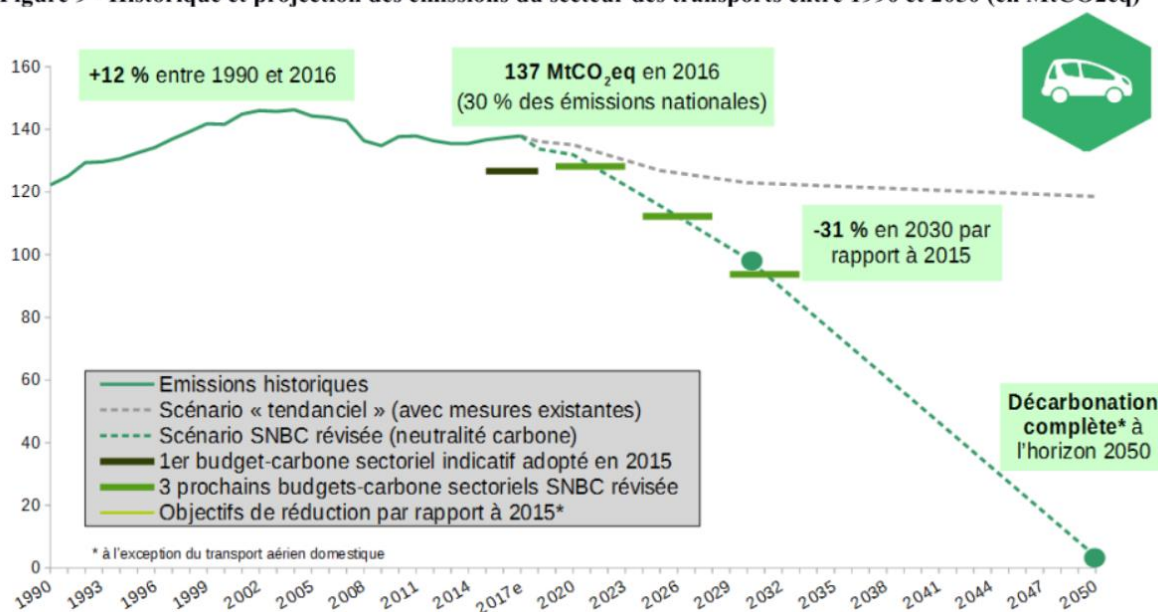
En signant l'[Accord de Paris](#), les pays se sont engagés à limiter l'augmentation de la température moyenne à 2°C, et si possible 1,5°C. Pour cela, ils se sont engagés, conformément aux recommandations du [GIEC](#), à atteindre la neutralité carbone au cours de la deuxième moitié du 21ème siècle au niveau mondial. Les pays développés sont appelés à atteindre la neutralité le plus rapidement possible. La France s'est engagée, avec la première Stratégie Nationale Bas-

Carbone adoptée en 2015, à réduire de 75 % ses émissions GES à l'horizon 2050 par rapport à 1990 (le Facteur 4).

Le Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire a rendu public le 6 décembre 2018 le projet de Stratégie nationale bas-carbone (SNBC) révisée. Elle dessine le chemin de la transition écologique et solidaire vers la neutralité carbone en 2050. Ce principe de neutralité carbone impose de ne pas émettre plus de gaz à effet de serre que notre territoire peut en absorber via notamment les forêts ou les sols. Ce projet sera transmis à l'Autorité environnementale et fera l'objet d'une consultation publique. Son adoption est prévue au deuxième trimestre 2019.

Concernant le secteur des transports, les émissions de gaz à effet de serre doivent baisser de 31% en 2030 par rapport à 2015 et atteindre la décarbonation complète en 2050

Figure 9 - Historique et projection des émissions du secteur des transports entre 1990 et 2050 (en MtCO₂eq)



Deux des principaux leviers d'actions identifiés par le projet de la SNBC révisée sont les suivants :

- Maîtriser la croissance de la demande pour le transport de voyageurs et de marchandises notamment en favorisant le télétravail, le covoiturage et les circuits courts. Cela passe par une optimisation de l'utilisation des véhicules.
- Engager un report modal vers les modes de transport les plus économes en énergie et les moins émetteurs comme le train ou les transports en commun et soutenir les modes actifs, comme le vélo (avec un objectif de 12 % de part modale en 2030), qui peuvent également améliorer la santé par la pratique d'une activité physique régulière.

Source :

- MTES - Stratégie Nationale Bas Carbone - <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/strategie-nationale-bas-carbone-snbc>

Sans changements importants dès à présent, nous aggravons chaque jour un peu plus les conditions de vies des générations futures et si chacun de nous ne cherche pas à limiter très sensiblement les déplacements n'ayant pas la meilleure efficacité énergétique, les objectifs nationaux visant à limiter le changement climatique et les impacts induits sur la santé et notre environnement ne pourront être tenus.

Les enjeux climatiques nécessitent des actions urgentes et significatives, avec la mobilisation de chacun d'entre nous et dans tous les aspects de nos vies.

Le Plan De Mobilité


Ces Rencontres Régionales de la Mobilité au travail s'intéressent particulièrement aux déplacements des collaborateurs. L'outil phare de l'employeur dans ces questionnements est le Plan de Mobilité.

La loi d'orientation des mobilités, promulguée le 24 décembre 2019, porte une attention particulière sur la mobilité au travail à travers une obligation à évoquer ce sujet dans le cadre des instances (NAO) dans toute structure de plus de 50 salariés.

Des déplacements domicile-travail plus propres et au cœur du dialogue social. La question des déplacements des travailleurs sera donc désormais inscrite comme un des thèmes des négociations obligatoires à mener dans les entreprises de plus de 50 salariés. Des accords devront être trouvés sur la manière dont les employeurs s'engagent pour faciliter les trajets de leurs salariés : aménagements d'horaire ou d'équipe, télétravail, facilitation de l'usage du vélo ou du covoiturage, prise en charge d'une partie des frais... Cet accompagnement pourra prendre la forme d'un titre-mobilité, sur le modèle du ticket restaurant.

La création du forfait mobilité durable : jusqu'à 400€/an pour aller au travail en covoiturage ou en vélo. Tous les employeurs privés et publics pourront contribuer aux frais de déplacement domicile-travail en covoiturage ou en vélo de leurs salariés, ainsi qu'avec d'autres services de mobilité partagés. Ce forfait pourra s'élever jusqu'à 400 €/an en franchise d'impôt et de cotisations sociales. Il remplacera l'indemnité kilométrique vélo mise en place jusqu'à ce jour, mais dont la mise en œuvre est restée limitée car trop complexe. Ce forfait répond à une demande des employeurs de disposer d'un outil souple pour soutenir ces modes vertueux. L'État généralisera la mise en place du forfait mobilité durable pour le vélo et le covoiturage pour tous ses agents d'ici 2020, à hauteur de 200 €/an. Ce forfait sera cumulable avec la participation de l'employeur à l'abonnement de transport en commun, dans une limite de 400 €/an.

https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/lom_mesures_cles_2019_v2.pdf



Au-delà de l'obligation légale, les intérêts que représentent la réalisation d'un plan de mobilité sont nombreux et cumulables, ce peut être la réduction des coûts et/ou de l'empreinte environnementale, les gains d'image, une attractivité accrue, une évolution des modes de travail et du bien-être salarié, une diminution de l'absentéisme et du turnover, un enjeu territorial, un enjeu social, une aide à la décision en cas de déménagement, un atout dans le cadre d'une certification, un enjeu de sécurité routière et de santé publique...

L'objectif des rencontres régionales de la mobilité au travail est d'accompagner les employeurs publics et privés pour qu'ils agissent sur les déplacements quotidiens pour une mobilité plus inclusive et soutenable tant d'un point de vue écologique qu'économique.

Les ateliers proposés sont ainsi l'occasion de partager des retours d'expériences et d'échanger sur les meilleures pratiques de mobilité, pour convaincre et impulser le passage à l'action.

Ressources

- Webconf APCC : Loi d'orientation des mobilités : quelles obligations et quelles opportunités pour les employeurs ? : http://apc-climat.fr/portfolio_page/webconf-apcc-loi-orientation-mobilite-obligations-opportunités-employeurs/
- Infographie ADEME La mobilité de demain ? : <http://multimedia.ademe.fr/infographies/infographie-la-mobilite-ademe/>
- Infographie ADEME Comment se déplacer autrement et moins cher ? : <https://www.ademe.fr/comment-deplacer-autrement-moins-cher>
- Témoignages de mobilité Bougez autrement : <https://www.ademe.fr/particuliers-eco-citoyens/deplacements/dossier/deplacer-autrement/temoignages-mobilite>

Programme de la demi-journée

- 08h30 - Accueil café
- 09h00 - Introduction
- 09h15 – Première session d’ateliers 1 & 2
- 10h45 - Pause
- 11h00 - Deuxième session d’ateliers 3 & 4
- 12h30 – Restitution des échanges
- 13h00 – Buffet de clôture

Liste des ateliers	Animé par :	Avec le retour d’expérience de :
1. Quels facteurs clés de succès pour le covoiturage domicile-travail ?	Charles Thouny , Alternative Carbone	Mathieu GARDIN, Co-Fondateur et CEO, Oxycar
2. Entreprise et collectivité publique, quel partenariat pour un plan de mobilité employeur efficace ?	Jean-Pierre Behaxeteguy , ADEME	Nicolas BAUER, chargé de mission, SCALEN
3. Déplacements professionnels : comment les réduire et les organiser ?	Peggy Nouvel, AxeSIG	Laëtitia BARBARET, Chef de projet du village Laposte de Strasbourg et responsable solutions, environnement de travail Grand Est , Laposte
4. Changer les comportements de mobilité au travail : comment s’y prendre ?	Laure Pellissier, Inddigo	Damien TORCHETTI, responsable RSE et DD, Crédit Agricole Franche Comté

Table 1 : Quels Facteurs clés de succès pour le covoiturage domicile-travail ?

Animateur : Charles Thouny, Alternative Carbone,
c.thouny@alternativecarbone.fr



Constat

La fin du XXème siècle a été marquée par une mutation de la mobilité des Français. La dispersion de l'habitat et des activités est allée de paire avec l'usage généralisé de la voiture amenant à l'allongement des distances domicile-travail. L'utilisation massive de ce mode de déplacement n'a pas été sans conséquence. Il a entraîné de nombreux problèmes de congestion aux abords et dans les agglomérations ainsi qu'une dégradation de la qualité de l'air dans les zones urbaines à cause des polluants rejetés.

Le record d'embouteillage a été battu en juin 2018 en Île-de-France lors d'une journée banale (ni d'intempéries, ni de grèves). 588 kilomètres de bouchon ont été observés, soit la distance Paris-Brest. Et parmi elles, selon l'enquête nationale transport déplacement de 2008, 80% des voitures ne transportent qu'une seule personne.


En région Grand-Est, les procédures d'alerte ou d'information à cause d'un pic de pollution ont été déclenchées 33 fois au cours de 2019.

En 2016, la valeur limite fixée par la norme pour l'ozone a été dépassée dans 26 agglomérations. Ces particules ont un impact direct sur notre santé, en effet, la pollution de l'air est la troisième cause de mortalité évitable avec près de 48 000 décès par an (derrière l'alcool et le tabac).

Le secteur des transports est le premier responsable des émissions de GES en France avec près de 29% des émissions et 70% d'entre eux seraient liés à la mobilité quotidienne, largement dominée par la voiture (70% des trajets).

Et enfin d'un point de vue individuel, l'utilisation d'une voiture particulière représente un coût important pour chacun. Les transports sont la première source de dépense des ménages. Le budget moyen d'une voiture particulière en France s'élève à 6 100 € selon l'ADEME. Il comprend l'entretien du véhicule, l'assurance, le carburant et son amortissement.

Depuis plusieurs années, la collectivité cherche à réduire les conséquences des déplacements sur l'environnement et les hommes. A court terme, la solution est de miser sur les modes transports alternatifs à la voiture individuelle et le changement des pratiques. Le covoiturage est l'une des préconisations et à l'avantage de pouvoir être mis en place dans les situations où les transports en commun et les modes actifs (vélo, marche) ne peuvent fonctionner (zones périurbaines et rurales, lieux de résidence trop éloignés, pas de ligne de transport en commun ...).



Le covoiturage existe de manière informelle depuis très longtemps. Lors de la crise pétrolière de 1973, il a pris aux États-Unis une envergure tout autre. De nombreuses associations de promotion sont créées et parallèlement les collectivités ont accompagné le mouvement avec la mise en place de voies réservées aux véhicules transportant plusieurs personnes (High Occupancy Vehicles lanes). En France, les premières traces de covoiturage remontent à l'association Allostop au cours des années 1960. Un standard téléphonique pouvait être appelé par les abonnés, il se chargeait ensuite de constituer les équipages. Les collectivités se sont saisies plus tardivement de la question du covoiturage.

Au tournant des années 2000, quelques sites internet émergent afin d'offrir une plateforme de mise en relation aux automobilistes et passagers. L'exemple le plus parlant est BlaBlaCar, née en 2006 et leader dans le covoiturage en France aujourd'hui. A ce moment, le covoiturage organisé est majoritairement bâti pour les longues distances et les déplacements occasionnels. Plusieurs tentatives se sont succédé pour calquer ce modèle de covoiturage aux déplacements domicile-travail. Certains opérateurs du covoiturage se tournent alors vers les entreprises et les collectivités leur proposant des pages internet de mise en relation pour leurs salariés ou habitants. Cependant, elles fonctionnaient en communauté fermée et peinaient à obtenir assez de monde pour assurer un service confortable et régulier.

Depuis les années 2010, tant du côté des organisations publiques ou privées et de l'État de nouvelles propositions tentent de mettre au point le modèle du covoiturage quotidien. Ainsi de nouveaux services testent un modèle de mise en relation basé sur les smartphones, l'actualisation en temps réel et une communauté ouverte. Depuis 2015, la loi de transition énergétique pour la croissance verte (TECV) oblige les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) à construire un Schéma de développement des aires de covoiturage afin de faciliter la création et la rencontre d'équipage ainsi que pour encourager la pratique. La loi d'orientation des mobilités (LOM) poursuit le chantier de renouveau des usages de la voiture et devrait proposer un forfait mobilité durable permettant de verser une incitation financière aux salariés pratiquant le covoiturage.

Au-delà de la question financière, des appréhensions empêchent encore de nombreuses personnes de se lancer dans le covoiturage. Il convient donc de trouver les moyens pour dépasser ces appréhensions.

Comment profiter du climat d'aide au développement du covoiturage pour l'implanter dans son organisation ? Quels systèmes peut-on utiliser et comment réussir à faire adopter cette pratique aux collaborateurs de son organisation ?

REX :



Mathieu GARDIN, Co-Fondateur et CEO, Oxycar

<https://www.oxy-car.com/>

Animation d'un défi covoiturage en territoire rurale à l'aide de l'application OXYCAR.

L'Association du pays des 7 rivières (doubs) a souhaité déployer une démarche de covoiturage sur son pays auprès de plusieurs employeurs. Le format défi a été décidé pour favoriser une démarche de groupe, créer de l'émulation et donner le prétexte d'essayer. (démarche comparable à celle du challenge au boulot à vélo). voici les ingrédients mis en oeuvre pour animer ce défi :

- Une première réunion d'information a été organisée auprès des employeurs intéressés pour le présenter la démarche
- Une communauté d'ambassadeur a été créée et formée pour diffuser le défi dans les organisations
- Le lancement du défi a été marqué par une tournée d'animations dans les entreprises pour mobiliser/motiver les participants.
- Pour permettre la mise en relation des personnes, l'Application OXYCAR a été déployée. Chaque covoiturage réalisé dans le cadre du défi a été tracé dans l'application ce qui a permis d'établir les résultats.
- Une communication à mis parcours (après une semaine de défi) a permis aux organisations de se positionner.
- La clôture a été célébrée par un événement de remise de prix (visites, activités et produits du territoire).

Bilan

- 235 employés touchés dans 7 organisations
(4% seulement de covoiturages inter-entreprise)
- 1 personne sur 4 a covoituré pendant le défi
(57 participants au défi, 254 trajets covoiturés)
- Part modale du covoiturage de 9% pendant le défi (contre 3% habituellement en France)
- 10 voitures en moins sur la route chaque jour (Environ 3000km évités)

Prise de notes / Synthèse des échanges

Principaux freins identifiés :


- Habitudes difficiles à modifier
- Freins individuels : perte de liberté, organisation personnelle, devoir respecter un horaire fixe, devoir faire un détour, risque de défaillance du covoitureur conducteur
- Manque d'infos sur le cadre dans lequel s'opère le covoiturage (par ex. : les conséquences en matière d'assurance en cas d'accident de la route en situation de covoiturage)
- Véhicules de fonction qui incitent à utiliser sa voiture (seul le plus souvent)
- Concurrences entre les plateformes de covoiturage
- Difficulté à identifier des covoitureurs

Conseils

- Doser les leviers :
 - Incitatifs : par ex. les économies financières réalisées en partageant son véhicule + forfait mobilité durable
 - Contraignants : réduction de l'offre de stationnement pour les autosolistes, au profit de places garanties pour les covoitureurs
 - La motivation citoyenne / environnementale est en générale secondaire dans les motivations (ce qui est regrettable)
- Accompagner le changement dans la durée, les changements s'opèrent lentement en général
- Animer la démarche en s'appuyant sur des témoignages de covoitureurs, des ambassadeurs mobilité, des animations ludiques, des formats courts...
- Ne pas faire culpabiliser, chercher plutôt à faire essayer les alternatives
- Placer l'équité entre salariés au cœur du projet
- Introduire de la contrainte, par ex sur le stationnement

Quelques solutions mises en œuvre par les participants :

- Organisation d'un défi covoiturage : sur une durée de 2 semaines, en format inter-entreprises. Formation d'ambassadeurs pour relayer l'animation sur le terrain, interventions courtes pour présenter la démarche, communication régulière pendant le défi. Récompenses : produits locaux, du terroir. Résultat : X3 du nombre de covoitureurs.
- Organisation de cafés-covoiturage par zones géographiques, création de lien entre les participants, solution complémentaire aux applis. Résultat : la plupart des salariés trouvent une offre de covoiturage.

- 
- Partage des places de stationnement entre les salariés qui télétravaillent (optimisation de l'espace). Résultat : ratio de 3 entre les places et le nombre de salariés.
 - Accorder des places de stationnement aux covoitureurs, accessibles via QR codes fournis par les applications covoiturage.
 - Organiser les équipes de travail en production selon les opportunités de covoiturage.
 - Réalisation d'un diagnostic covoiturage avec présentation d'une carte des potentiels pour visualiser les trajets réalisés (en format vidéo).

Ressources :

- Dossier Covoiturage : <https://www.ademe.fr/developpement-covoiturage-regulier-courte-moyenne-distance>
- Développement du covoiturage régulier de courte et moyenne distance - Guide méthodologique et Synthèse : <https://www.ademe.fr/collectivites-secteur-public/integrer-lenvironnement-domaines-dintervention/mobilite-transports/dossier/faciliter-usages-partages-voiture/covoiturage>
- Covoiturage courte-distance : 20 expériences exemplaires : <http://www.auvergnerhonealpes-ee.fr/fr/publications/publications-2016-2019.html#MOBILITE>

Table 2 : Entreprise et collectivité publique : quel partenariat pour un plan de mobilité employeur efficace ?

Jean-Pierre Behaxeteguy, DR ADEME Grand Est
jean-pierre.behaxeteguy@ademe.fr



Constat

Un plan de mobilité employeur (PDME) est un ensemble de mesures visant à optimiser les déplacements liés à l'activité d'un établissement (ou groupe d'établissements) en favorisant l'usage des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle.

Avec la Loi d'Orientation des Mobilités du 24/12/2019, l'obligation de réaliser un PDME pour les entreprises de plus de 100 travailleurs sur un même site a été modifiée ainsi :

Pour les employeurs (privés ou publics) ayant un site de plus de 50 salariés :

- obligation de mettre le sujet de la mobilité dans les négociations annuelle obligatoires (NAO) avec les représentants du personnel (organisations syndicales, etc.) à l'élaboration d'un Plan de Mobilité.
- Contenu des négociations : tous les sujets touchant la mobilité des salariés (report modal, coût des transports, etc.).
- Si échec des négociations, réalisation d'un PDME qui doit être remis à l'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM).

Au-delà de cette obligation légale, toute entreprise a un intérêt à promouvoir une meilleure organisation des déplacements engendrés par son activité.

Les déplacements liés aux activités professionnelles concernent les trajets domicile/travail, mais aussi le transport de marchandises, les déplacements professionnels des collaborateurs, des clients, des visiteurs, des partenaires, des fournisseurs...

Le PDME est un vrai projet d'entreprise, qui peut s'inscrire dans une démarche qualité ou dans un système de management environnemental.

Sa mise en œuvre est encouragée par les autorités publiques, car il présente de nombreux avantages pour les entreprises, les salariés et la collectivité.

Les collectivités locales ont tout intérêt à favoriser le déploiement et le succès des plans de mobilité, puisque ces derniers contribuent à **optimiser les déplacements sur le territoire et à atteindre les objectifs fixés dans les différents documents de planification** urbaine et stratégique que sont les Plans de Déplacements Urbains (PDU), les Plans Climat Air Energie Territoriaux

(PCAET) et les Schémas Régionaux d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET). Dans ce sens, elles sont parfois à l'initiative des plans de mobilité.

Autres considérations plus terre à terre :

- une personne en insertion sur deux a déjà refusé un travail ou une formation pour des problèmes de mobilité,
- 1 Français sur 4 a déjà refusé un emploi faute de solution pour s'y rendre

Les collectivités ont donc tout intérêt à travailler sur la mobilité des salariés pour la santé économique de son territoire.

Alors quels partenariats engager entre public/privé pour élaborer des plans de mobilité efficace? Sur quel périmètre, entre quels acteurs et quelles stratégies adopter?

Nous vous proposons ce retour d'expérience sur la Métropole du Grand Nancy.


REX :



Nicolas BAUER, chargé de mission – SCALEN

Depuis 10 ans, la Métropole du Grand Nancy et les entreprises de l'agglomération nancéiennes se sont organisées autour des démarches de Plan de Déplacements interentreprises.

Tout a commencé avec le PDIE du Technopôle de Brabois, le plus grand de France à l'époque de son lancement. Sur cette démarche, l'engagement des entreprises et celui des collectivités concernées a été réalisé à partir de deux documents distincts. D'une part, la signature d'un protocole d'engagement pour les entreprises. Ce document présente les objectifs du PDIE, son fonctionnement (Comité de Pilotage, commissions de travail) et les engagements des entreprises et de l'association d'entreprises qui porte la démarche. D'autre part, une convention signée par la Métropole, les communes concernées et l'association d'entreprises qui précise la volonté des acteurs à soutenir la démarche. Ce soutien ne s'effectue pas au travers d'une subvention mais dans la prise en charge de certains travaux en fonction des actions choisies par le PDIE. Quand il a été décidé, par exemple, de mettre en place des déposes minute covoiturage ou de réaliser le Technostop (stop organisé pour se déplacer sur le site) le PDIE a financé la communication, la promotion et l'organisation des services et la Métropole a pris en charge la réalisation des places. Sur les 6 premières années d'actions, la Métropole a dépensé 120 000 € et le budget du PDIE par la cotisation des entreprises a été de 200 000 €. Ce fonctionnement parfaitement huilé perdure à l'heure actuelle et a été développé sur d'autres parcs d'activités de la Métropole. Dans tous les cas, il est important de conserver un équilibre entre ce qui est demandé à la collectivité et ce qui est pris en charge par les entreprises. C'est un PDIE, donc un projet porté par des entreprises et pour



leurs salariés, cependant, certaines thématiques travaillées sont du ressort de la collectivité avec des budgets qui en dépendent.

Le PDIE du Technopôle, fort de son succès a donc été le déclencheur pour quatre autres PDIE portés par des associations d'entreprises sur des parcs d'activités. Le fonctionnement peut varier légèrement mais le principe de base est le même. Les entreprises cotisent pour établir un budget du PDIE et mettre en place des actions, la Métropole intervenant sur la réalisation de travaux plus conséquents. Le premier concerne Rives de Meurthe, lancé il y a 6 ans. L'engagement des entreprises passe par la signature d'une charte. Trois autres PDIE ont été lancés en 2019 avec à chaque fois la signature d'une charte ou d'un protocole d'engagement et un accompagnement de la Métropole et des communes. Il s'agit de Porte Sud, de Saint Jacques Activités et de la Grande Sapinière.

Un élément important dans le bon fonctionnement des PDIE concerne l'animation et le relais en interne dans les collectivités. L'animateur et coordinateur des PDIE est salarié de Scalen (agence d'urbanisme) et assure le lien et le suivi des relations avec les collectivités concernées dont la Métropole. Il anime les réunions et s'assure de la mise en place et du suivi des actions. Un référent PDIE, agent de la Métropole, participe aux différentes commissions de chaque PDIE et fait le lien en interne avec les services concernés par les différentes actions. Du côté des communes concernées, un référent est également chargé de suivre le ou les PDIE qui les concerne.

Prise de notes / Synthèse des échanges

Constats Freins sur le sujet


Interrogations sur la capacité à faire travailler ensemble des entreprises ayant des statuts, des modes de fonctionnement et des contraintes différentes au sein d'une association pour porter le PDIE.

Une administration ne peut pas être membre d'une association. Par contre, elle peut passer une convention de partenariat avec l'association et signer la charte d'engagement du PDIE.

La dynamique d'un PDIE au sein d'une entreprise est souvent liée à la présence de la personne qui a lancé la démarche. Nécessité d'un engagement fort de la direction des entreprises pour maintenir la dynamique en cas de départ de cette personne.

L'incitation des salariés à utiliser le vélo pour les déplacements domicile-travail ou professionnels peut se heurter à l'absence d'itinéraires cyclables sécurisés, ainsi que d'aménagements sécurisés pour le stationnement des vélos.

Solutions REX qui ont marché



Le regroupement des entreprises au sein d'une association PDIE facilite les échanges entre les entreprises et avec la collectivité, aide à faire émerger des démarches collectives et à mettre en place des budgets pour la réalisation d'actions (cas sur Nancy des PDIE Brabois et Rives de Meurthe).

Sur Nancy, les entreprises ont élaboré un protocole d'engagement avec la métropole, notamment financier et en temps passé pour faire vivre la démarche. La collectivité s'engage à soutenir la démarche, notamment en réalisant des travaux en fonction des besoins.

Sur Nancy, l'installation d'un Vélostan Park à un arrêt du tram sur le plateau de Brabois a permis de développer significativement une pratique intermodale tram-vélo pour desservir les entreprises du plateau depuis cet arrêt. La métropole a mis en place le stationnement vélo et l'association PDIE a acheté les vélos.

Expérimentation au covoiturage en cours sur Brabois avec Blabla Lines, l'approche retenue s'appuyant sur des logiques de ligne en covoiturage dynamique, avec des détours de 400m maximum. Les premiers résultats sont encourageants.

Préconisations ? Solutions imaginées ensemble

Fédérer les démarches PDIE en cours au sein d'une même collectivité pour :

- ✓ Partager les retours d'expérience sur les actions menées,
- ✓ Mener des réflexions / actions conjointes sur des sujets dépassant les compétences de la collectivité (prise en compte des déplacements périurbains et interurbains par exemple).

Travailler sur l'étalement des horaires des salariés.

Ce qui a suscité le plus de débat, d'émotions, de curiosité


Quel accompagnement pour une entreprise souhaitant s'engager dans une démarche d'un plan de mobilité ?

- ✓ En priorité, vérifier l'existence d'une démarche de PDIE. L'adhésion à l'association permet de s'appuyer sur son expérience et sur ses ressources pour lancer la démarche.
- ✓ Se renseigner sur les ressources disponibles : certaines collectivités financent les diagnostics, des exemples de questionnaires pour la réalisation des diagnostics sont disponibles en ligne (site ADEME).
- ✓ Se faire aider par un bureau d'étude. Le coût dépendra fortement du type d'accompagnement souhaité, l'aide à l'animation de la démarche étant la plus coûteuse.

La LOM prévoit que des plans de mobilité doivent être réalisés pour toutes les entités de plus de 50 salariés. Cette contrainte inquiète pour les entreprises installées dans des territoires où il n'y a pas de démarche collective de type PDIE.

Un point a-t-il focalisé plus particulièrement l'attention ?

Echanges sur l'assurance des vélos personnels utilisés pour les déplacements domicile-travail ou professionnels. Aujourd'hui, il n'y a pas d'obligation à souscrire à une assurance spécifique pour



un vélo. Si le salarié est couvert en cas d'accident sur ces déplacements, qu'en est-il du vélo ? Il convient d'interroger la jurisprudence actuelle. Une solution pour les déplacements professionnels pourrait être d'inciter les entreprises à constituer une flotte de vélos que les salariés utiliseront.

Ressources régionales :

- Espace Pro du réseau FLUO : <https://www.fluo.eu/fr/espace-pro/75>

Ressources nationales :

- Dossier Plan De Mobilité : <https://www.ademe.fr/entreprises-monde-agricole/reduire-impacts/optimiser-mobilite-salaries/dossier/plan-mobilite/plan-mobilite-quest-cest>
- Infographie - Qu'est-ce qu'un plan de mobilité ? <https://www.ademe.fr/plans-mobilite>
- Gagner en performance et réussir le passage à l'écomobilité pour les décideurs publics et privés : <https://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/passage-ecomobilite-010516-030718.pdf>

Table 3 ; Déplacements professionnels : comment les réduire et les organiser ?

Peggy Nouvel, AXESIG, peggy.nouvel@axesig.fr



Constat

Pour rappel, un déplacement professionnel a lieu dès lors qu'un salarié exerce temporairement une activité professionnelle en dehors de son domicile et de son lieu de travail habituel.

Ces déplacements englobent par exemple les visites chez les clients ou fournisseurs, les réunions à l'extérieur, les congrès ou séminaires, etc.

D'après une étude récente (réalisée par le loueur Athlon en octobre 2019) menée auprès de 500 entreprises :

- Le nombre d'établissements qui ont des déplacements professionnels augmente
- Mais la part des salariés amenés à se déplacer diminue
- La voiture de fonction/service est le mode le plus utilisé (68%), devant la voiture personnelle (58%) et le train (56%).

Les déplacements professionnels peuvent représenter un coût important pour l'employeur qui doit engager des dépenses pour son parc de véhicules (entretien, assurance, carburant, etc.) mais également pour les déplacements (frais de transport, repas, hébergement, etc.).

De plus en plus d'établissements cherchent aujourd'hui à optimiser ce type de déplacements, notamment en mettant en place un Plan de Mobilité.

Dans ce cadre, plusieurs actions peuvent être mises en œuvre :

- Mettre en place une flotte de vélos à assistance électrique
- Mutualiser l'utilisation des véhicules avec un service d'auto-partage
- Remplacer les véhicules de plus de 5 ans par des véhicules hybrides ou électriques
- Réaliser des formations à l'éco-conduite afin de diminuer les consommations de carburants
- Inciter les salariés à utiliser les nouvelles technologies de communication (visio, audio, etc.) et donc les équiper
- Mettre en place une politique déplacements et une sensibilisation

D'après les résultats de l'étude d'octobre 2019, 70% des dirigeants ont déclaré s'impliquer pour réduire et/ou faciliter les déplacements professionnels, avec comme principale action, l'équipement des salariés en outils informatiques.

Concernant la flotte de véhicules, la Loi d'Orientation des mobilités (LOM) fixe des objectifs de renouvellement en véhicules à faible émissions pour les entreprises gérant un parc de plus de 100 véhicules légers.

REX :



LA POSTE

Village La Poste de Strasbourg - Laëtitia BARBARET

Les déplacements professionnels sont intégrés dans le PDE du village La Poste de Strasbourg, situé sur le site de la Fonderie et qui regroupe 250 postiers. Il s'agit d'un déménagement vers un nouveau site, qui regroupe 6 branches du groupe.

Le stationnement sur ce site représente un enjeu fort car il dispose de 43 places, contre une centaine sur l'ancien site. Or la flotte de véhicules est constituée de 104 véhicules utilisés par les 6 directions.


Ce PDE propose 5 thématiques d'actions :

- Favoriser le travail en mobilité
- Favoriser les modes doux
- Optimiser l'usage des transports en commun
- Optimiser les déplacements motorisés
- Optimix

Plusieurs actions concernent directement les déplacements professionnels :

- Favoriser le travail en mobilité et les réunions à distance
- Accompagner aux changements sur les nouveaux outils collaboratifs tels que Skype, teams, etc.
- Communiquer et animer autour de la pratique du vélo
- Mettre à disposition une flotte de vélos à assistance électrique
- Mettre à disposition des titres de transports en commun pour les déplacements professionnels
- Réviser la politique véhicules
- Mutualiser les véhicules de pool des directions composant le Village
- Communiquer sur le « Crédit Mobilité » auprès des possesseurs de véhicules de fonction
- Proposer des cartes d'abonnement d'autopartage

En 2020, un projet d'autopartage va voir le jour au Village : aujourd'hui, chacune des directions gère sa flotte en autonomie. A terme, 95 véhicules seront mutualisés entre les 6 directions, ce qui impliquera une nouvelle gestion mais certainement aussi de nouveaux usages.



La Poste doit également gérer la logistique urbaine, qui constitue l'un des enjeux forts de la ville de Strasbourg car il existe de réelles contraintes de circulation dans l'ellipse insulaire de Strasbourg. La flotte est composée de 149 véhicules dont 67% en mode doux, comme : le GNV, Staby, Quadéos ? Kangoo électriques, Triporteurs et vélos cargos.

Prise de notes / Synthèse des échanges

Constats Freins sur le sujet

Déplacements professionnels, ont lieu dans le cadre de la mission des salariés.

De plus en plus d'entreprises sont amenées à se déplacer et à devoir trouver des solutions pour des enjeux environnementaux, sociaux et économiques. Comment optimiser des flottes de véhicules ?

Solutions REX qui ont marché : Présentation du PDIE du village la poste

Le village la poste est un lieu réunissant toutes les branches de la poste : arrêter de travailler en cheminée pour améliorer la fluidité. Salles connectées, bureaux partagés (et pas *open-space*), espace de convivialité) 6 en France, dont Strasbourg (le premier) puis Nancy.

A Strasbourg, 200 collaborateurs venaient en voiture perso. Depuis 1 an, les différentes structures ont déménagé dans un site unique pour lequel l'offre de stationnement est extrêmement réduite

Le groupe a fait un PDE, englobant déplacements pros et perso. L'objectif était d'apporter toutes les solutions possibles pour les collaborateurs. Ci-après quelques retours sur les actions engagées

Modes doux :

- Augmentation du parc de vélos
- Développement du VAE avec une aide financière à l'achat de 200€
- Mise à dispo d'une flotte de VAE de l'entreprise,
- Amélioration du parking vélo, et création de parkings couverts avec des toits végétalisés.
- Solution de réparation de vélo (atelier de réparation mobile). Le groupe travaillent avec les associations strasbourgeoises
- Participation aux actions organisées par la collectivité (au boulot à vélo) et sensibilisation à l'appui managérial pour ces actions.

Transports collectifs

Forfaits autour de la carte « Badgeo ».

Font intervenir les partenaires (TC, autopartage...) sur site pour que les collaborateurs connaissent les solutions.

Déplacements motorisés / autopartage

Il a fallu redéployer les 104 véhicules déployés sur des parkings de la ville,

Au début, le groupe La poste avait identifié un espace de stationnement sur un parking à 800m du nouveau site. Les collaborateurs trouvaient que c'était trop loin.

Le groupe a travaillé avec la ville pour avoir un parking plus près, mais ce dernier ne comportait que 50 places.

Pour que cela soit équitable, il a été demandé aux des 6 branches de répartir ces 50 places au sein de leur équipe. Cela a été réalisé via les forums et écoutes collectives.

La responsable du PDM travaille avec toutes les branches pour mutualiser la flotte et la réduire. Une solution d'autopartage des véhicules (de services et de fonction) est en déploiement sur la flotte existante pour un usage réservé au personnel du site. Un boîtier dans les véhicules sera implanté pour le connecter, et l'utilisateur pourra ainsi la réserver directement sur son smartphone. Quelques ajustements techniques sont à réaliser, car les parkings de la ville n'ont pas de Wifi, ce qui pose des problèmes de connexion au boîtier du véhicule.

Pour le moment, la mesure est encore difficile à accepter par les salariés concernés. Quelques réticences de la part des managers, même si les enjeux financiers liés à la flotte d'entreprise sont partagés. A Strasbourg, le cout d'une place de parking est de 1300€/an
Ils sont en phase d'écoute mais pas encore fait.

A paris, la solution a été faite sur les véhicules dédiés du groupe La Poste, mais ouverte les soirs et week-end aux véhicules parisiens (surtout pour les agents)

Covoiturage

Pour le moment, la solution est juridiquement en standby, mais en cours de déploiement. Le groupe a travaillé avec l'Eurométropole de Strasbourg pour se greffer à la solution Optimix, mais s'est heurté avec la RGPD et au partage des données personnelles des collaborateurs.

Livraisons

La circulation est interdite dans le centre-ville de Strasbourg :

- Des 10h30 pour les véhicules diésels
- A partir de 11h30 pour tous les autres véhicules

De fait ,77% de la flotte en modes doux

Le groupe a acheté et loué beaucoup de triporteurs, vélo cargos et quadriporteurs. Ces nouveaux vélos sont très appréciés par les collaborateurs.

Incitations / changement de comportement

Beaucoup de forum et de laboratoire sur la mobilité. Partage d'expérience. Si on ne communique pas sur ces modes, cela retombe rapidement.

Dans les laboratoires, on partage entre utilisateurs et novices. Dans les forums, on encourage au test.

Les managers communiquent un peu sur le crédit mobilité et sur le forfait mobilité qui va arriver mais pour le moment, restent prudents car rien n'est mis en place.

Le manque de place de parking par la collectivité est un formidable outil pour faciliter les changements de comportement.

Management

L'important est que les patrons soient acteurs des solutions proposées et soit exemplaires.

Par exemple, dans l'enceinte du bâtiment, les patrons ont leur place de parking attitrée mais sont incités à « co-partager » leur place avec des collaborateurs qui en auraient besoin (accepter de laisser leur place quand ils ne sont pas là sur une journée entière). A l'heure actuelle, 5 des 6 managers jouent effectivement le jeu.

Comment cette portée managériale est-elle organisée ? Travaillent avec les assistantes des patrons qui se chargent de faire le relai entre le salarié et la place. Dans la réalité, c'est relativement bien utilisé et certains salariés se garent même sans demander. Travaillent via badges et plaques d'immatriculation.

Autre point de difficulté sur les managers ; les véhicules de fonction. Difficile encore de faire disparaître cet avantage pour les managers.

Accidents : Pôle emploi a réfléchi à mettre en place une flotte de vélo pour les déplacements professionnels et a été confronté à un problème d'assurance.


A la poste, la question est la même que pour les véhicules. Document individuel à remplir

Animation : défi au boulot à vélo

Communication portée par le village La Poste, dont un directeur

- *Push mails* destinés à tout le monde
- Affichage
- Café village
- Témoignage d'anciens participants

Chaque branche est portée par un collaborateur qui va faire l'animation. La communication met en avant l'évènement auprès des directeurs sous l'angle esprit d'équipe. C'est totalement libre, mais chaque année, on observe une progression de 5 à 10% des collaborateurs qui s'inscrivent. Aujourd'hui sur les 250 collaborateurs, une vingtaine de personnes étaient inscrites. (Au



département de la Moselle, on observe une stagnation des 20 mêmes collaborateurs qui participent d'année en année, le recrutement de nouveaux challengers est un point dur du dispositif). Le défi se passe pendant la semaine du développement durable, avec un portage global.

Réduction des déplacements pro (télétravail et visioconférence) :

Le groupe favorise le télétravail, et accompagne le développement des outils collaboratifs. Les collaborateurs sont invités à utiliser les outils digitaux (Visio, Skype, Teams...). Chaque collaborateur est équipé d'un casque. En moyenne, sur un an, les collaborateurs prennent une journée sur les deux qu'ils ont la possibilité de prendre. Mais ils aiment venir au village.

Les retours d'expérience des usagers sont divers :

- CNFPT : attention à la visioconférence. En retour d'expérience, cela a amené à multiplier le nombre de réunions, mais pas à diminuer les déplacements
- La poste : l'objectif est depuis janvier de tenir le nombre de réunion en même temps que de les passer en dématérialisés
- Grand est / ADEME : Réduction sensible du nombre de réunion sur site observée
- Inddigo : Diminution des déplacements, mais augmentation forte du nombre de réunion. Cependant les réunions supplémentaires sont également liées à une mutation de l'organisation du travail, plus collaborative.

Contrainte de la salle de visio-conférence, il faut réserver la salle, plus dur. Les outils individuels sont plus utilisés. De plus, pour le télétravail, c'est plus facile de s'y connecter.

Incitation

Comment rémunérer les gens qui viennent de façon écologique.


Avant, il y avait l'IKV (limite de 200€), maintenant le forfait mobilité. Mais rien n'est obligatoire.

Coworking : réfléchissent à une ouverture du village au coworking. L'Eurométropole a proposé au village de les référencer dans une carte de tiers lieu qu'ils diffuseraient aux entreprises participantes.

- CNFPT : max 30% de l'effectif en télétravail. Largement utilisé. Il faut postuler chaque année. Les critères d'attribution sont en fonction de la distance domicile travail.

Préconisations ? Solutions imaginées ensemble (échanges et retours partagés de la table)

VNF : 3 vélos en libre-service services sur 3 sites, mais flotte de véhicules dont électrique plus importante, et les gens préfèrent toujours le véhicule électrique plutôt que le vélo



Alternative carbone : le diable est dans les détails. L'expérience utilisateur était très mauvaise (accès, sacoches, location du vélo, entretien du parc). Action, sorti la flotte dans le cadre du challenge (6 vélos dans la flotte pour un bâtiment de 100 personnes)

Optimisation de la flotte

VNF : Sur les 16 véhicules à disposition sur le siège, 1/3 sert plus de 10000 véhicules par an. Le reste est peu utilisé. Tous les chefs de service ont un véhicule de fonction

CNFPT : très vigilant : sur les 16 véhicules de services (8 + 8 répartis sur deux sites) sont passés à 8 (7+3) + 1 vélo électrique. Mais beaucoup de sites d'interventions sont accessibles en train. Des vélos mis à disposition des fonctionnaires en formations (stagiaires). Ces vélos sont très faciles d'accès, en libre-service, une clé étant disponible à l'accueil.

La poste : pour l'instant, le choix est laissé à tous les salariés de prendre véhicule ou vélo. Les vélos sont encore surtout empruntés par les salariés ayant « la fibre RSE »


Sur les 104 véhicules (contrat avec ALD pour la mise à dispo des véhicules), jamais de retour sur les km parcourus des agences de location. Le renouvellement du contrat peut être l'occasion de revoir les critères. D'autant plus que la rémunération peut être liée au nombre de véhicules à gérer.

Acheter ou louer un vélo ? Louer : période de déduction de charge sur 3 ans.

Principal problème sur les flottes : maintenance

Les déplacements pros dans la Région grand Est :

- Autopartage : des cartes non nominatives sont fournies à chaque service
- TER : idem. Par exemple le trajet Metz Strasbourg emprunté quotidiennement par une vingtaine de personnes. En tant qu'AOM, la région a des tarifs forcément avantageux avec la SNCF
- Covoiturage : le logiciel de réservation de véhicule pourrait être un vecteur d'encouragement au covoiturage : il recense déjà l'heure de départ, lieu de destination, etc. ; il pourrait ainsi suggérer des covoitages potentiels lors de la demande de réservation, pour éviter que deux agents prennent deux voitures pour se rendre au même endroit.
- Organisation des réunions Interdiction des réunions avant 10h et après 16h.
Communication sur le risque routier. Communication orientée principalement sur la qualité de vie au travail.



Pôle emploi : Mise en place d'une note de déplacement pour les déplacements pros avec une hiérarchisation des modes : TC *sinon*, véhicule de service, *sinon* véhicule de location, *sinon* véhicule personnel.

La note est bien connue des collaborateurs. Différents supports de communication existent pour rappeler ces dispositions.

La poste : Idem, note sort une fois par an.

Ce qui a suscité le plus de débat et d'émotions de curiosité

- Le rôle du management
 - Comme vecteur de communication et de fédération des salariés
 - Comme enjeu d'exemplarité
- Enjeu de la pression du stationnement, accès livraison
- Connaissance de la flotte de véhicules

Un point a-t-il focalisé plus particulièrement l'attention

- Télétravail
- Flotte de véhicules
- Importance du management : animation / exemplarité

Ressources :

- Site du Ministère de la Transition Écologique et Solidaire sur le Management de la mobilité : <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/management-mobilite>
- Ressources du CEREMA : <https://www.cerema.fr/fr/activites/mobilite-transport/planification-gouvernance-organisation-mobilites/maitrise-demande-mobilite>
- Flotte Auto - Résultats de l'étude menée en octobre 2019
<https://www.flotauto.com/mobilite-durable-deplacements-professionnels-20200124.html>
- ADEME : <https://www.ademe.fr/particuliers-eco-citoyens/bureau/repenser-deplacements>

Table 4 : Changer les comportements de mobilité au travail : comment s'y prendre?

Laure Pellissier, Inddigo
l.pellissier@inddigo.com



Constat

Les questions de mobilité et de climat ne peuvent plus être déconnectées des questions relatives à la qualité de l'Air et des incidences sur la santé. Dans le cadre des approches R.S.E de plus en plus adoptées notamment par les grandes entreprises, ces problématiques sont lacunaires.

Dans un Plan de Mobilité, il y a deux types d'actions : d'une part, les actions en faveur du développement des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle, et d'autre part, les actions d'accompagnement aux changements de comportement.

Lorsque l'on cherche à développer la pratique des modes de déplacements alternatifs, on pense de suite à des solutions d'infrastructures ou de services : créer un parking vélo, mettre en place une navette pour ses salariés, mettre en place une plateforme de covoiturage... ces actions sont certes essentielles mais insuffisantes, voir non efficaces si elles ne s'accompagnent pas d'actions d'information, de communication, de promotion et d'accompagnement. Ces actions moins visibles passent souvent au second plan, elles sont pourtant indispensables pour parvenir à un report modal significatif et durable.

L'accompagnement au changement peut se faire de façon individuelle "marketing individualisé" ou collective "challenge, groupe de travail" mais dans tous les cas, il se fait étape par étape :

- Permettre les conditions à la remise en question de l'autosoliste,
- Informer et conseiller le salarié/l'agent qui s'interroge sur ses déplacements,
- Accompagner le salarié/l'agent qui veut expérimenter de nouveaux modes de déplacements,
- Conforter le salarié/l'agent dans ses choix.

L'accompagnement aux changements vous semble-t-il pertinent dans votre structure ? Comment la mettre en œuvre ? Quels sont les freins à lever ?

PROFILS DES SALARIES FACE AU CHANGEMENT DE COMPORTEMENT

Des tests gratuits : prêt de VAE, tickets de transports gratuits...
Des accompagnements personnalisés ou en groupe
Des speed dating covoiturage
...



Accompagner

le salarié qui expérimente
pour pérenniser ses choix



Conforter

le salarié alternatif convaincu

Un kit sécurité vélo
Le forfait mobilités durables
Des challenges
...

Des affiches
Des enquêtes
Des stands
Des événements
...



Remettre en question

l'Autosoliste convaincu
pour réfléchir à ses habitudes de mobilité



Inform

le salarié qui s'interroge
pour expérimenter

Un conseil individualisé
Des séances collectives
...



REX :

Damien TORCHETTI, responsable RSE et DD
Crédit Agricole Franche Comté

(Absent - témoignage relaté par Laure Pellissier, Inddigo)



Plan de déplacements Entreprise

2020



Information 16/01/2020

Sommaire

1^{ère} partie

1. Contexte / Enjeux
2. Bilan PDE lancé en 2017
3. Synthèse enquête collaborateurs 2019

2^{ème} partie

1. Nouveau PDE 2020
2. Rétroplanning



Contexte / Enjeux

Contexte Réglementaire

- 1^{er} janvier 2018: Obligation de mettre en place un plan de déplacements pour les entreprises urbaines de plus de 100 salariés pour répondre à la Loi de Transition Énergétique en matière de plan de déplacements
- 19 novembre 2019 : Projet de Loi d'Orientation des Mobilités adopté au Parlement. Mise en application dès 2020 (*annexe*)

Contexte CAFC

- Partenariat signé le 25 juin 2017 avec le Maire de Besançon et la CAGB pour le lancement d'un PDE
- Rénovation du siège social et locaux de repli
- Exemplarité vis-à-vis du territoire (31% sur GBM et 8 % de mise en conformité en France)
- Fort du succès du premier PDE et le retour en février 2020 sur Cusenier : opportunité de relancer un nouveau PDE

6 grands enjeux du premier PDE

- Pérenniser et augmenter la pratique des transports en commun
- Communiquer, inciter au covoiturage
- Valoriser la pratique des modes alternatifs à la voiture
- Clarifier les règles de stationnement
- Remonter vers la CAGB les problématiques rencontrées sur la complémentarité des modes
- Manager, processor, suivre le PDE

Bilan depuis 2017 à aujourd'hui

Prise en charge à hauteur de 200 euros : trottinette et vélo électrique

Prise en charge des transports en commun : 65% en 2018 et 70% en 2019

2 réunions organisées en relation des collaborateurs susceptibles de covoiturer :

9 commissions PDE qui a permis d'attribuer :

4 ateliers de réparation de vélos ont été proposés en 2018 et 2019

2 réunions/stand Ginko organisées à l'auditorium en 2018 et 2019

76 collaborateurs

Une évolution de de 12,5% sur les TC

24 covoiturés recensés

199 places de stationnement

Participation de 10 collaborateurs

Plus 90 collaborateurs sur chaque réunion



Interview Alternatives économiques

Un PDE mis en avant au niveau régional et national



12 sept 2019
Participation à la réunion
Elus du Département des Mobilités



29 nov 2019
Présentation de notre PDE
à Micropolis lors des Master Class ECM
sur la transition écologique

LE PDE du CAFC est une référence en la matière, valorisé par la CAGB dans de nombreuses instances et réunions

Synthèse de l'enquête 2019

(résultats de l'enquête sous [V/Commun/PDE/Résultatsenquete](#))

- Depuis le lancement du PDE, 27% collaborateurs ont changé leurs habitudes de déplacement dont 50% liés aux offres proposées
- Globalement l'aide à l'acquisition d'un vélo/trottinette électrique a été appréciée et les collaborateurs souhaitent que cette aide soit renouvelée
- Une part modale de la voiture en baisse et un usage de modes alternatifs existant
- Plus de 33% des répondants devront se déplacer entre les deux sites soit plus de 70 collaborateurs
- Plus de 90% des répondants n'utilisent jamais voire rarement les vélos électriques de la CR
- Le mix restaurant/lieu de travail reste le type de restauration qui correspond le mieux aux collaborateurs



Synthèse verbatim collaborateur (annexes):

...Trouver des solutions pour le covoiturage

...Remettre en place l'offre Vélo/trottinette électrique

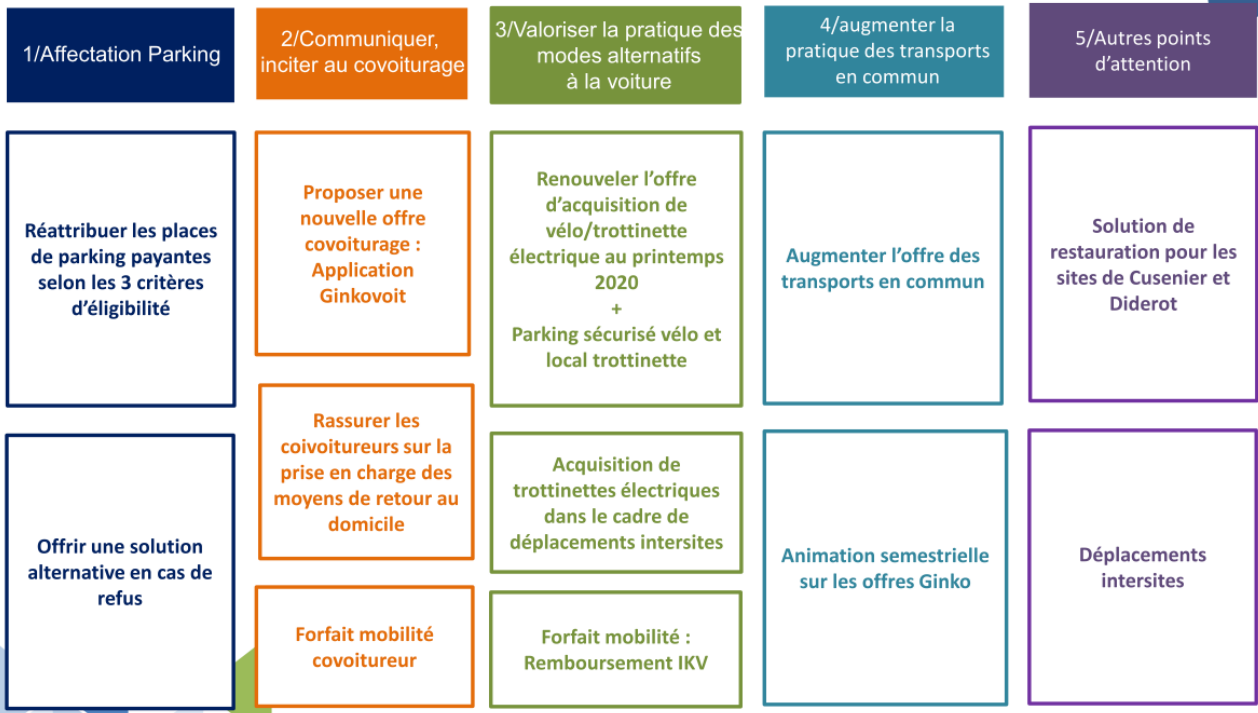
...Continuer l'offre de prise en charge des TC voir l'étendre sur la FC

...Ouvrir davantage le travail à distance

...Participation de l'employeur sur les places de parking des Beaux-Arts

Proposition PDE 2020

Actions PDE 2020



Places de parking

- Appliquer un « reset » sur l'affectation des places de parking (annoncé au lancement du PDE en 2017)
- Maintenir la facturation à hauteur de 30 euros sur Cusenier et y compris sur Diderot
- Appliquer les 3 critères d'éligibilité qui ont très bien fonctionnés (1-RQTH / 2-Fonction / 3-Covoiturage) Voir règles en annexe
- Commission PDE : éligibilité des places de parkings comprenant RH/RSE/DIL – CAGB – Représentant du personnel



Avantages :

- Équité vis-à-vis des collaborateurs
- Harmonisation des pratiques
- Tenir compte des changements de situation personnelle et des mobilités

Cartographie : OFFRE DES PLACES DISPO AU RETOUR

CUSENIER		ESPACE DIDEROT			
Beaux Arts	St Pierre	Extérieur Diderot	Quai Courrier Diderot	Sous-sol Diderot Bât A	Sous-sol Diderot Terrasse
98	5	49	4	13	7
103		73			
176 places					
Nombre de salarié s → 239			Nombre de salariés → 149		

PROJECTION 2020

CUSENIER		ESPACE DIDEROT	
Véhicules de service en libre service	3	10	
Véhicules de service affectés	7	0	
Véhicules Direction	11	2	
Collaborateurs avec places affectées en phase repli	104 dt 41 BA	24	
- 22 places		+ 37 places	

Critères d'éligibilité :

- RQTH
- Fonction
- Co-voiturage

Valoriser la pratique des modes alternatifs (marche, vélos électriques ou non, trottinettes)

Points validés:

- **Faciliter l'acquisition de vélos électriques/trottinettes par les salariés** (printemps 2020)
 - Renouveler l'aide à l'achat proposée aux salariés, dans la limite de 200€, pour l'acquisition d'un vélo ou d'une trottinette (électrique ou classique, neuf ou d'occasion) sur présentation d'un justificatif.

Conditions : Ne pas avoir bénéficié de l'offre en 2017, ni avoir un place de parking au Beaux-arts ou à Diderot.

390 collaborateurs

-76 remboursements trottinette/vélos en 2017

-176 places de parking à attribuer

= Potentiel de 138 collaborateurs (sans tenir compte des mobilités)

- **Forfait Mobilité dans le cadre de la Loi d'orientation des mobilités** : (30 collaborateurs concernés)
Indemnisation Kilométrique Vélo à hauteur de 0,25 € par kilomètre et dans la limite de 400 € par an

Déjà intégré dans l'outil SIRH

Pérenniser et augmenter la pratique TC

Points validés:

Proposition		Situation actuelle	Au 1 ^{er} fev 2020	2021	2022
	Tarifs bruts GINKO (au 30/08/2019)	Reste à charge pour le salarié avec prise en charge par l'employeur de <u>70%</u>	Reste à charge pour le salarié avec prise en charge par l'employeur de <u>75%</u>	Reste à charge pour le salarié avec prise en charge par l'employeur de <u>80%</u>	Reste à charge pour le salarié avec prise en charge par l'employeur de <u>80%</u>
Abonnement annuel *	440€/an	132€/an	110€/an	88€/an	88€/an
Soit un coût mensuel pour le salarié de...	36€/mois	11€/mois	9€/mois	7€/mois	7€/mois



Cet abonnement comprend l'abonnement gratuit au service vélocité, l'abonnement gratuit au service d'autopartage (Citiz), l'accès illimité aux parkings relais P+R et la gratuité des trajets effectués depuis les gares situées dans le Grand Besançon.

- **Coût pour la CR** en 2019 → 28 952 euros (94 collaborateurs)
en 2020 → 31 020 euros (même base)
en 2021 → 33 088 euros (même base)

Les solutions de restauration : Cusenier et Diderot

Diderot:

- **Maintien des Food trucks**
→ 149 collaborateurs au lieu des 349 actuellement
→ Interroger les Foodtrucks par rapport à leur rentabilité?
- **Des espaces détente améliorés pour la pause déjeuner avec une augmentation de la capacité d'accueil**
- **Offres de restauration existantes**
- 10 offres de restauration à moins de 10 minutes de Diderot
- 11 offres boulangeries/superettes/pizzerias à moins de 10 minutes de Diderot
- 2 offres de restauration collective (Mô Doubs et Cassotte)

Cusenier

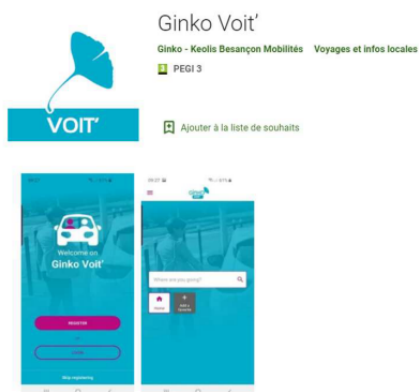
- **Offres de restauration existantes** : Centre ville à proximité
- **Nouvelle cafétéria pouvant accueillir une cinquantaine de collaborateurs avec une cuisine toute équipée**
(maintien des tickets restaurants pour le site de Cusenier)
- **Espace détente à chaque étage avec machine à café**

Déplacements intersites

Points validés:

- **Mise à disposition des tickets de tram/direction pour se déplacer entre les deux sites:**
Potentiel : 70 collaborateurs se déplacent au moins 1fois/semaine sur les deux sites (plus de 3000 déplacements/an)
Valider une première de dotation de 1000 tickets / Carte pass (1,30euros/ticket prix public) à répartir par Direction
- **Ajouter à la flotte de vélos électriques des trottinettes électriques** → Plus facile à utiliser.

Covoiturage: Application Ginkovoit



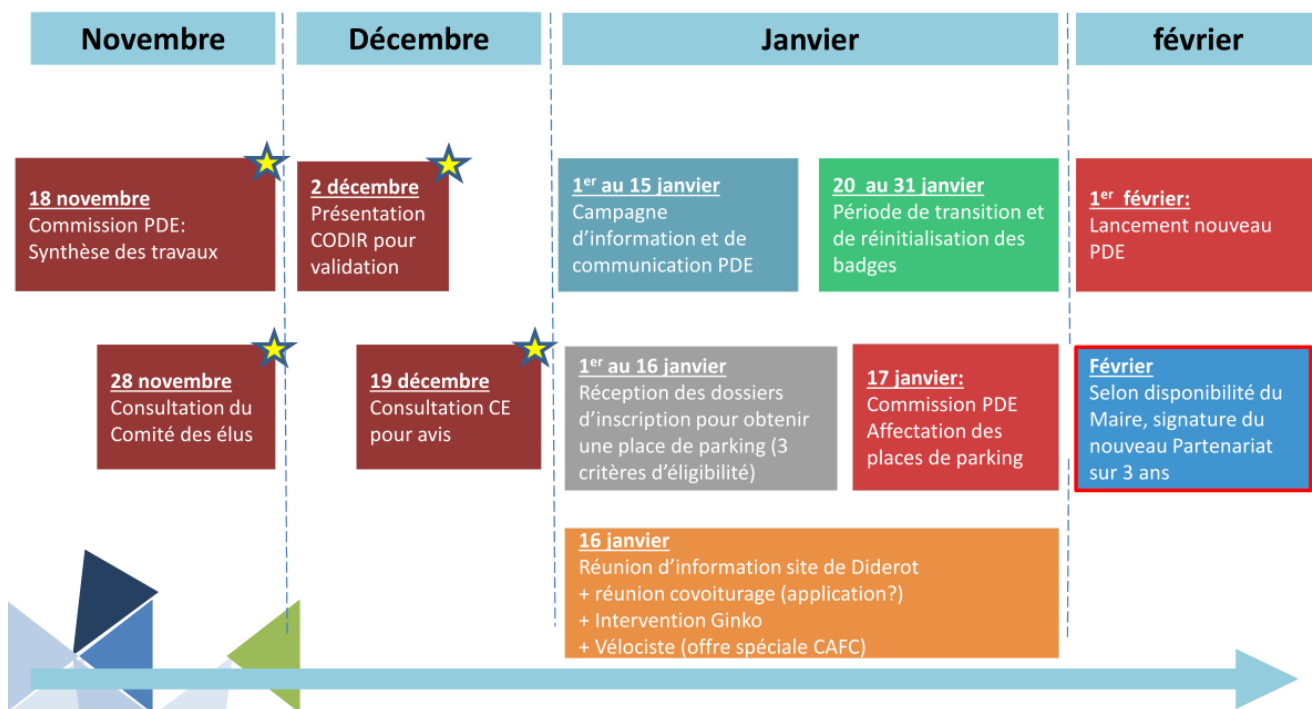
- **Idéal pour bouger dans BESANCON et sa périphérie, pour les trajets réguliers ou planifiés à l'avance, ou au dernier moment.** « Ginko Voit' » permet des trajets conviviaux entre conducteurs et passagers...
- **Conducteur :** Proposez votre trajet sur l'application « Ginko Voit' » pour trouver des passagers qui souhaitent faire le même trajet que vous.
- **Passager :** Avec « Ginko Voit' », trouvez un conducteur qui fait le même trajet que vous !

Points validés :

- **Pour rassurer les covoitureurs, remboursement, dans la limite de deux fois par an, du train/taxi en cas de désistement de la personne désignée, pour rentrer à son domicile.**

- **Forfait Mobilité dans le cadre de la Loi d'orientation des mobilités :**
Forfait de 400 euros par an/salarié (20 covoitureurs concernés)

Rétroplanning



Prise de notes / Synthèse des échanges

Constats Freins sur le sujet

L'utilisation de la voiture est un réflexe pour une majorité de salariés.

Il faut faire prendre conscience aux salariés que changer de comportement de mobilité ne signifie pas de renoncer totalement à la voiture. Le changement ne peut intervenir que certains jours dans la semaine.

Le changement de comportement de mobilité est une démarche qui peut prendre plus ou moins de temps selon les personnes. L'accompagnement dans la durée n'est pas forcément une démarche « naturelle » pour les entreprises.

Une modification significative de la desserte d'un site ou d'un secteur par les transports en commun est de nature à générer un fort retour vers la voiture pour les salariés qui avaient accepté de changer de mode.

Le regard des autres sur les pratiques de mobilité peut être un frein au changement de comportement.

Solutions REX qui ont marché

Les salariés ont besoin d'expérimenter les alternatives avant de franchir le pas du changement. Exemples d'actions envisageables :

- ✓ Permettre aux salariés d'essayer des vélos à assistance électrique (partenariats possibles avec des enseignes, location au sein de l'entreprise...),
- ✓ Offrir des abonnements TC pendant une période limitée (au moins un mois pour amorcer un changement).


Donner une aide à l'acquisition de vélos avec une contrepartie :

- ✓ S'engager à venir travailler en vélo,
- ✓ Témoigner lors d'animations ou d'événements particuliers (printemps du vélo par exemple),
- ✓ Se faire prendre en photo devant l'entreprise avec son vélo.

Informers en temps réel les salariés des prochains horaires de passage des transports en commun aux arrêts à proximité de l'entreprise. Cette action permet de rassurer les salariés et leur fait prendre conscience du niveau de desserte offert par le réseau de transport.

Préconisations ? solutions imaginées ensemble

Souvent, lors des animations menées, seuls les salariés « convaincus » y participent. Comment toucher les autres, ceux qui pourraient changer ? En organisant ces animations en parallèle



d'autres événements déjà planifiés et où tous les salariés doivent participer. Dans la mesure du possible, privilégier des animations ludiques et « surprenantes ».

Comment faire pour que la voiture ne soit plus un réflexe ? Identifier les personnes les plus susceptibles de changer de comportement et mettre en place un accompagnement individuel pour ces personnes dans la durée.

Ce qui a suscité le plus de débat et d'émotions de curiosité

On ne passe pas brutalement d'une situation d'autosoliste à un usager des mobilités actives. La transition s'inscrit dans une période qui peut être longue et variable selon les personnes. La progression n'est pas forcément linéaire, et est fortement dépendante du contexte personnel et professionnel.

Il ne faut pas culpabiliser les personnes qui au final ne modifient pas leur comportement de mobilité, ou qui reviennent en arrière.

On peut considérer que si une habitude est mise en œuvre pendant au moins deux ans, alors le changement est pérenne.


Covoiturage :

- ✓ Des études ont montré qu'il y a un seuil de 20km, à partir duquel l'impact coût et fatigue peut faire du covoiturage une alternative envisageable.
- ✓ Les expériences passées ont montré les limites des opérateurs à répondre aux freins habituels des usagers du fait du faible nombre d'inscrits sur leurs plateformes. L'expérience en cours sur Nancy avec Blabla Lines est encourageante, mais met en évidence un déséquilibre fort entre les inscrits conducteurs (plus nombreux) et passagers.
- ✓ La garantie de retour qui peut être mise en place dans les entreprises est intéressante car elle permet de rassurer les salariés. Toutefois, les retours d'expérience montre qu'elle est relativement peu sollicitée et revient donc peu chère à l'entreprise. Certains prestataires l'incluent directement dans leurs offres en passant des contrats avec des sociétés de taxis.
- ✓ Le forfait mobilité va inciter les covoitureurs a passé par des applications type smartphone pour obtenir l'indemnisation.

Si la contrainte de stationnement est le moteur du changement de comportement, une discussion doit s'instaurer dans l'entreprise sur la hiérarchisation entre les salariés concernant la légitimité à bénéficier d'une place de stationnement.

Ressources :


- Changer les comportements, faire évoluer les pratiques sociales vers plus de durabilité - L'apport des sciences humaines et sociales pour comprendre et agir : <https://www.ademe.fr/changer-comportements-faire-evoluer-pratiques-sociales-vers-plus-durabilite>
- Vidéo Changer les comportements pour un mode de vie plus durable : <https://www.youtube.com/watch?v=RAhEoxPf8f4>

- 
- Dossier - Ça s'est passé pendant la COP21 : <https://www.ademe.fr/expertises/changement-climatique-energie/conference-paris-climat-2015-cop21/dossier/ca-sest-passe-pendant-cop21/changer-comportements>

Autres listes de ressources

Ressources sur la mobilité douce (sujet non abordé en atelier à Nancy)

- Écomobilité : on accélère - Conseils aux particuliers : <https://www.ademe.fr/ecomobilite-accelere>
- Ressources - Privilégier les modes actifs de déplacement : <https://www.ademe.fr/collectivites-secteur-public/integrer-lenvironnement-domaines-dintervention/mobilite-transport/privilegier-modes-actifs-deplacement>
- Programme AVELO : <https://www.ademe.fr/expertises/mobilite-transport/passer-a-laction/dossier/programme-avelo/contexte-programme-avelo>
- Etude ADEME d'évaluation sur les services vélo : <https://www.ademe.fr/etude-devaluation-services-velos>
- et infographies sur les services vélo : https://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/infographies_par_service-services-velos_ademe_v2.pdf
- Guide du cycliste urbain de la FUB : <https://www.ademe.fr/guide-cycliste-urbain>
- Guide animation association vélo de la FUB : <https://www.fub.fr/fub/actualites/publication-guide-fub-creer-animer-association-pro-velo>
- Programme ALVEOLE pour les stationnements vélo : <https://www.fub.fr/alveole>
- Programme Vélogistique : <https://www.unionsportcycle.com/filieresport/industrie-et-commerce/2019-02-26/l-usc-va-aider-les-entreprises-adopter-une-logistique-durable>
- <https://www.rozo.fr/fr/actualites/velogistique-laureat-de-lappel-a-programmes/>
- Prime vélo à assistance électrique : <https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F34014>
- Cahier ressources ADEME Développer les modes actifs sur les territoires : <https://www.ademe.fr/developper-modes-actifs-territoires-etape-etape>
- Plaquelette Vélo et santé : tandem gagnant : <https://www.ademe.fr/velo-sante-tandem-gagnant>
- Etude ADEME sur les impacts des vélos en freefloating : <https://www.ademe.fr/etude-impacts-services-velos-free-floating-mobilites-actives>
- Etude ADEME/6T sur les trottinettes électriques en freefloating : <https://www.ademe.fr/usages-usagers-trottinettes-electriques-free-floating-france>
- Evaluation ADEME / INDDIGO sur l'IKV : <https://www.ademe.fr/evaluation-mise-oeuvre-experimentale-lindemnite-kilometrique-velo-evaluation-a-an>
- Forum de La Fabrique des Mobilités : Vélos et mobilités actives : <https://forum.fabmob.io/>
- Lauréats de l'Appel à Projets ADEME Vélos et territoires (dont 32 en Occitanie) : <https://www.francemobilites.fr/cartographie-laureats>



Ressources sur mobilité et emploi (sujet non abordé en atelier à Nancy)

- <https://www.mobiliteinclusive.com/>

Qu'est-ce que l'APCC ?

L'APCC, Association des Professionnels en Conseil Climat Énergie et Environnement est une association créée en 2010 à but non lucratif régie par la loi du 1er juillet 1901 et le décret du 16 août 1901.

L'association a pour objet de :

- Représenter les entreprises qui accompagnent et conseillent au quotidien les entreprises, collectivités et établissements publics sur les sujets liés à la transition énergétique*
- Inscrire ses membres dans une démarche d'échange et d'amélioration continue
- Informer, expliquer, donner des clés et diffuser les bonnes pratiques aux organisations sur les thématiques liées à la transition énergétique

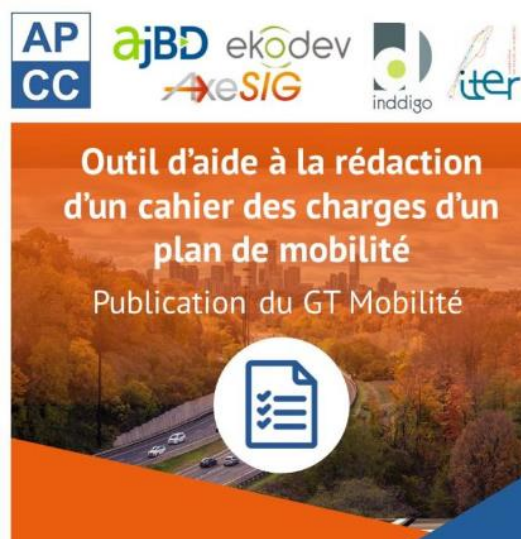
L'APCC participe activement aux politiques afin d'agir pour la transition vers une économie décarbonée et la préservation des ressources naturelles. Elle est consultée ou intervient dans le cadre des évolutions réglementaires et méthodologiques.

L'APCC dispose de groupes de travail, d'échange et de réflexion sur les enjeux prédominants du secteur, elle produit des livrables divers et variés tels que des notes de positionnement et participe à des travaux avec ses parties prenantes (ADEME, AMORCE, AFT...). Elle organise régulièrement des événements, présentiel et virtuel tout au long de l'année

Site APCC - page du GT mobilité - <http://apc-climat.fr/mobilite/>

Annuaire des membres de l'APCC pour trouver son prestataire : <http://apc-climat.fr/qui-sommes-nous/annuaire-des-membres/>

Outils d'aide à la rédaction d'un plan de mobilité : http://apc-climat.fr/portfolio_page/outil-daide-a-la-redaction-dun-cahier-des-charges-dun-plan-de-mobilite/





Membres APCC :



métropole
GrandNancy



SCALEN
AGENCE DE DÉVELOPPEMENT
DES TERRITOIRES
NANCY SUD LORRAINE

