

Membre  
de la communauté



Membres APCC :



## RENCONTRES REGIONALES DE LA MOBILITE AU TRAVAIL

# TOULOUSE

17 Décembre 2019

8h30 - 13h00

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

## RESTITUTION



**Lieu :**

Tisséo

7 Espl. Compans Caffarelli,

31000 Toulouse

[contact@apc-climat.fr](mailto:contact@apc-climat.fr)

[www.apc-climat.fr](http://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 2a : Marcher, pédaler pour se rendre au travail ?.....</u>	<u>13</u>
<u>Table 2b : Entreprise et collectivité publique : quel partenariat pour un plan de mobilité employeur efficace ?.....</u>	<u>21</u>
<u>Table 3 : Déplacements domicile-travail et déplacements professionnels : comment les réduire et les organiser ?.....</u>	<u>35</u>
<u>Table 4 : Changer les comportements de mobilité au travail : comment s'y prendre?.....</u>	<u>39</u>
<u>Table 5 : La mobilité comme opportunité pour accéder à l'emploi : comment s'y prendre ? .....</u>	<u>43</u>
<u>Qu'est-ce que l'APCC ?.....</u>	<u>46</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 :**

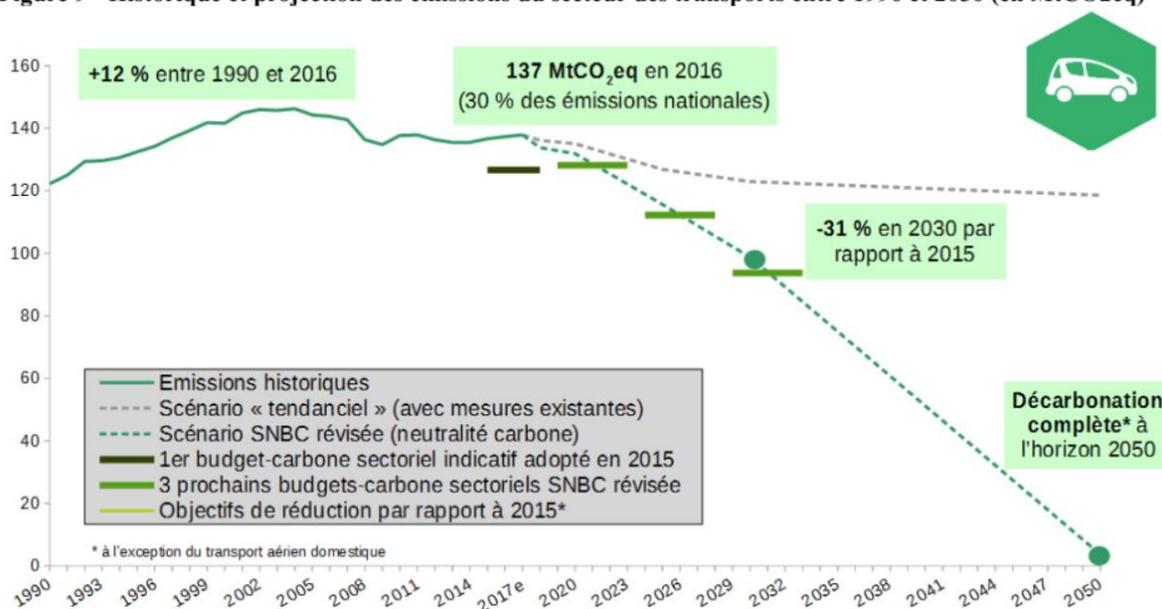
En signant l'[Accord de Paris](#), les pays se sont engagés à limiter l'augmentation de la température moyenne à 2°C, et si possible 1,5°C. Pour cela, ils se sont engagés, conformément aux recommandations du [GIEC](#), à atteindre la neutralité carbone au cours de la deuxième moitié du 21ème siècle au 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 MtCO<sub>2</sub>eq)**



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](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

- 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
- 09h30 – Première session d’ateliers 1, 2a, 3, 4
- 10h30 - Pause
- 10h45 - Deuxième session d’ateliers 1, 2b, 3, 4
- 11h45 – Restitution des échanges
- 12h45 – 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 ?	Marie-Régine Barrau, Tisséo Collectivités	Anne JULIA, Aéroport Toulouse Blagnac
2a. Marcher, pédaler pour se rendre au travail ?	Béatrice Arurault DR ADEME Occitanie	Thomas BERTHET, La Maison du Vélo & Patrick VAQUER, Airbus Operations S.A.S
2b. Entreprise et collectivité publique, quel partenariat pour un plan de mobilité employeur efficace ?	Céline Billard & Géraud Acquier, ITER	Alexandre CHEVILLON, Parc naturel régional des Grands Causses
3. Déplacements domicile-travail et déplacements professionnels : comment les réduire et les organiser ?	Julien Philipot, CEREMA & Valerie Vincent, TISSEO	Stéphane LHUILLERY & Claude CARBONNEAU, Thalès Alenia Space
4. Changer les comportements de mobilité au travail : comment s’y prendre ?	Clément MORA & Pierre- Luc Lauze, Inddigo	Lorène Campeggi, AKKA Technologies & Matthieu HAUVUY, Ecocert
5. La mobilité comme opportunité pour accéder à l’emploi : comment s’y prendre ? <i>(Suite au faible nombre d’inscrits, cette atelier n’a pas eu lieu mais voici il a été néanmoins préparé pour l’occasion)</i>	Céline Billard, ITER	Matthieu HAUUVUY, Ecocert

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

*Animatrice : Marie-Regine Barau, Tisséo [marie-regine.barrau@tisseo.fr](mailto:marie-regine.barrau@tisseo.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 a accru les besoins de déplacement. La voiture particulière a été le principal mode utilisé afin de compenser 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% ne transportent qu'une seule personne.

En Île-de-France, les procédures d'alerte ou d'information à cause d'un pic de pollution ont été déclenchées 14 fois au cours de 2018. Dans les autres agglomérations françaises, les pics de pollution sont moins nombreux, mais elles souffrent pour la plupart d'une pollution chronique, les critères de qualité de l'air sont dépassés chaque année. 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 deuxième 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.

Des associations et des entreprises ont émergé depuis le début des années 2000 pour proposer des sites Internet de covoiturage sur des courtes distances, notamment pour les trajets domicile-travail. On peut nommer : la Roue Verte, Covivo, Ecolutis, Greencove ... Cependant, lorsque les collectivités ou entreprises n'accompagnent pas les outils Internet de campagnes de communication et de promotion proactives et dynamiques, les résultats ne sont pas au rendez-vous.

A Toulouse, des expériences précoces de covoiturage ont eu lieu, notamment dans les années 1990 dans la vallée de la Lèze où une salariée des éditions Milan Presse organisait avec un téléphone et un fichier manuel du covoiturage quotidien entre des communes situées le long de la D820 et Toulouse. En 1995, les grèves de routiers ont permis au covoiturage mis en place dans la société Motorola de décoller. En 2002, la cité administrative testait un logiciel interne de covoiturage, puis en 2003 l'association de covoiturage Covoituval était créée. En 2008, cette dernière fut intégrée à l'offre de mobilité par Tisséo Collectivités puis est devenue covoiteo en 2019.

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 propose un forfait mobilité durable permettant de verser une incitation financière aux salariés pratiquant le covoiturage.

A Toulouse, Tisséo Collectivités a établi depuis 2010 de nombreuses actions afin de développer le covoiturage : plateforme Covoiteo mise à disposition des entreprises en démarche de plan de mobilité, implantation de spots covoiturage le long des axes de circulation et en connexion avec

les modes lourds de transports (métro, tram ou Lineo), étude avec ses partenaires d'un schéma directeur d'aires de covoiturage, expérimentation de covoiturage en zone peu dense avec l'application Klaxit, projet COMMUTE où les entreprises ont sélectionné l'application KAROS.

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

## REX :

Anne JULIA, Aéroport Toulouse Blagnac



Le projet COMMUTE est un projet de management collaboratif dont le pilote est Toulouse Métropole et les partenaires sont : TISSEO, SOPRA STERIA, AIRBUS, ATR, SAFRAN et Aéroport Toulouse Blagnac. Ses objectifs sont, dans la zone aéronautique et aéroportuaire à l'ouest de l'agglomération toulousaine, de fluidifier la circulation, de réduire les émissions de polluants, d'améliorer la qualité de vie et de proposer un modèle reproductible et pérenne.



Le secteur est en pleine croissance démographique et économique, la voiture représente 83% des déplacements en voiture solo pour la majorité, d'où une saturation proche de la paralysie à certaines périodes.

Le trajet domicile travail devient un thème central dans l'équilibre vie professionnelle vie privée. La pollution de l'air influencée est fortement par le trafic routier.

Le projet s'appuie sur 3 leviers, le levier professionnel avec de nouveaux modes de travail, le levier équipement avec parking de covoiturage, espaces de coworking, et le levier mobilité en favorisant l'usage des transports en commun, du vélo et du covoiturage.

Les entreprises, en partenariat avec la collectivité (Toulouse Métropole et Tisséo Collectivités) co-construisent ensemble un ensemble d'actions, qu'elles expérimentent et dont les résultats alimentent une plateforme digitale. L'objectif de cette plateforme est l'évaluation des actions afin d'obtenir un outil fiable d'aide à la décision en terme de mobilité.



Concernant le covoiturage, les entreprises ont élaboré conjointement un cahier des charges (ATB est le leader covoiturage) qui leur a permis de sélectionner un opérateur : une start up qui propose une application de covoiturage dynamique.

En septembre 2018, des animations d'ampleur ont eu lieu dans les entreprises, suivies de nombreuses inscriptions, en mai 2019 une campagne de recrutement d'ambassadeurs permet de témoigner auprès des collaborateurs des bénéfices du covoiturage, en juin 2019, un challenge covoiturage inter-entreprises génèrent 50 000 kms covoiturés.

#### **Les facteurs de succès :**

- Une bonne application sur mobile
- Une application intelligente et apprenante
- Apport d'une masse critique
- Animation Promotion autour du covoiturage
- Indicateurs de suivi précis pour mesurer et apprendre de l'usage
- Places parking réservés

#### **Quelques chiffres clés :**

Au bout d'un an de fonctionnement, le bilan est très positif : quelques chiffres :

- 3860 utilisateurs
- 83 000 covoiturages effectués
- 36 % des covoitureurs actifs font plus de 10 covoiturages par mois !
- Le réseau proposé par les covoitureurs mesurent plus de 54 000 km
- 86 tonnes de CO2 ont été économisées
- Certains covoitureurs ont abandonné la 2<sup>ème</sup> voiture du ménage

Sans oublier les bénéfices secondaires :

- Rencontres de voisins de collègues,
- Nouveau réseau
- Moins de stress quand passager versus conducteur
- Le temps passé dans les embouteillages n'est pas perçu de la même façon
- Economie financière

### Prise de notes / Synthèse des échanges

Le retour d'expérience a été très riche et intéressant.

Il démontre la pertinence pour les entreprises de se regrouper par bassin d'emploi, zone économique afin de créer une masse critique de proposition de trajets, à l'instar de ce qui est fait dans le projet COMMUTE.



Les échanges ont concerné la difficulté à faire passer les salariés à la pratique du covoiturage. Au-delà des actions de communication et d'animation indispensables, le bouche à oreille est un bon vecteur : créer un réseau d'ambassadeurs. Inventer de nouvelles formes de promotion et d'incitations.

Le levier stationnement semble pertinent en zone dense : la direction peut se laisser convaincre assez facilement de soutenir le covoiturage car il entraînera des économies de places de parking, côté salariés : avoir une place réservée aux covoitureurs est un incitatif puissant. En zone moins dense ou rurale, le passage à la pratique est encore plus difficile car il n'y a pas de congestion du trafic, ni de souci de parking. Cependant une expérience positive existe sur la zone aéroportuaire de Tarbes.

Le levier financement des trajets en covoiturage a été évoqué. Actuellement Klaxit et Karos et Bla Bla Line rémunèrent les conducteurs sans faire payer les passagers. Les entreprises ont également témoigné du fait que les solutions des opérateurs de covoiturage privés sont extrêmement chères et souhaiteraient un soutien financier de la part de la collectivité.

### Ressources régionales

- <https://www.lotocar.fr/>
- <https://covoiteo.info>
- <http://rezopouce.fr>

### Ressources nationales :

- 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 2a : Marcher, pédaler pour se rendre au travail ?

Béatrice Arurault DR ADEME Occitanie

[beatrice.arurault@ademe.fr](mailto:beatrice.arurault@ademe.fr)



### Constat

Développer la pratique des modes actifs, du vélo et de la marche pour les déplacements domicile - travail, mais également pour les déplacements professionnels, présente de nombreux bénéfices pour tous :

- **Pour vous, employeurs** : améliore la productivité grâce à une pratique sportive régulière de vos salariés/agents, facilite l'accès au site d'emploi pour tous que vos salariés/agents soient motorisés ou non (plus égalitaire), limite les problématiques de stationnement, enrichit votre politique interne en faveur du développement durable (RSE, ISO 14 001...), valorise votre image d'entreprise jeune et "in", etc.
- **Pour vos salariés / agents** : répond à leurs demandes croissantes, réduit la fatigue et le stress au travail par une pratique sportive régulière, améliore la ponctualité en milieu urbain, limite les dépenses liées aux déplacements, etc.
- **Pour la collectivité, l'intérêt général** : réduit la pollution atmosphérique, diminue le volume de pétrole consommé, limite le bruit dans l'environnement urbain, limite l'emprise de la voiture sur le foncier disponible, valorise l'offre de transports alternatifs, favorise le commerce local, etc.

Les Plans de Mobilité Employeurs ont donc tout à gagner à développer le vélo et la marche, d'autant plus que la plupart des actions à mettre en place sont facilement réalisables, pour des coûts réduits. De plus, les actions autour des modes actifs (journée tous à vélo, Allons-Y-A-Vélo, atelier de réparation, essai de vélos électriques...) sont souvent des actions conviviales, appréciées par les salariés/agents.

La LOM demande que la question des déplacements des travailleurs soit 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, notamment en facilitant l'usage du vélo.

Le forfait mobilité durable est créé, pouvant aller jusqu'à 400 €/an, pour aller au travail en vélo ou en covoiturage. Tous les employeurs privés et publics pourront ainsi contribuer aux frais de déplacement domicile-travail en vélo de leurs salariés. Ce forfait remplacera l'indemnité kilométrique vélo mise en place jusqu'à ce jour. L'État généralisera la mise en place du forfait mobilité durable pour tous ses agents d'ici 2020, à hauteur de 200 €/an.

La pratique des modes actifs présente de nombreux avantages, alors comment la développer davantage ? Quels sont les freins à lever ? Quelles sont les opportunités à saisir ? Quelles sont les actions à mener ?

## REX :

Intervenant : Patrick Vaquer, Airbus Opération SAS, Pilote de la Fiche vélo COMMUTE - PMIE (05 67 19 93 03)



Le projet COMMUTE est né de la volonté commune, entre acteurs publics et privés de concilier attractivité du territoire et mobilité, en facilitant notamment le recours aux modes de transport minimisant les incidences écologiques. Toulouse Métropole et ses partenaires, après un travail de co-construction, ont choisi de déployer un nouveau modèle de management collaboratif de la mobilité urbaine. COMMUTE associe, outre Toulouse Métropole, les principaux acteurs de la zone aéroportuaire /aéronautique de Toulouse Blagnac : Tisséo Collectivités, Airbus, ATR, l'aéroport Toulouse Blagnac, Safran, Sopra Steria, Afnor et le Club d'entreprises « Réussir ».



Dans le cadre de la mutualisation des Plans de Mobilité Inter-Entreprises développés au sein de ce Projet COMMUTE, les déplacements en modes doux constituent un mode essentiel à considérer. Chaque fois que les salariés utilisent le vélo comme mode de déplacement Domicile-Travail, cela contribue à diminuer l'emploi des véhicules motorisés et individuels autour de la plateforme aéroportuaire.

La fiche vélo COMMUTE est donc un élément clé du Plan de Mobilité Inter-Entreprises (PMIE) COMMUTE, et alimentera le Schéma Directeur Cyclable d'Agglomération en cours de finalisation par TISSEO Collectivités. Elle a pour vocation de cadrer les actions à engager sur le périmètre de la zone COMMUTE, afin de permettre :

- Organiser une réflexion collaborative visant à favoriser l'utilisation du vélo ;
- Décliner une série d'actions en faveur de l'usage du vélo ;
- Accompagner les politiques publiques de mobilités, telle que décrits dans le Projet Mobilités 2020.2025.2030 valant PDU, et les documents ou autres schémas afférents (PARM, SDCA, ...) ;
- Accompagner le développement économique de la plateforme aéroportuaire de l'agglomération toulousaine, par une meilleure accessibilité depuis les communes



limitrophes de la zone COMMUTE et les communes facilement cyclo-accessibles à moins de 10-15 Km autour de la plateforme aéronautique et aéroportuaire.

Les objectifs attendus sont de :

- Augmenter l'usage du vélo dans les déplacements liés au travail (trajets domicile-travail et professionnels) ;
- Développer et sécuriser les itinéraires cyclables ;
- Mieux accueillir les cyclistes dans les entreprises ( parkings, douches, itinéraires... ) ;
- Développer une offre de services autour du vélo (location, maintenance, formation, conseil, communication,...) ;
- Mieux assurer la cohérence entre les différents schémas des collectivités relatifs aux modes doux ;
- Intégrer les besoins de la zone aéroportuaire dans le SDCA en cours d'élaboration.

### **Les principaux enseignements relatifs au vélo des Enquêtes Mobilité :**

*Une forte progression de l'usage du vélo pour se rendre au travail*

- Une part modale qui varie de 4% à 14%
- Une évolution significative du vélo pour les 3 entreprises enquêtées en 2017 et 2019 (4 à 6 points)
- Une forte augmentation de la part modale vélo pour les salariés habitant Toulouse et qui dépasse les 20% pour Safran et ATR

*Un mode de déplacement qui monte en puissance*

- Le vélo est très utilisé comme mode occasionnel
- Un fort attrait pour le vélo pour les salariés souhaitant changer de mode
- Une pratique valorisée pour ses bienfaits sur la santé et sa dimension écologique par ceux qui utilisent le vélo, mais également comme alternative à la congestion

*Leviers et perspectives*

- Des attentes fortes pour le développement d'aménagements sécurisés
- Les salariés soulignent l'intérêt de plusieurs types d'actions : incitations financières, douches et vestiaires, retour assuré en cas d'impossibilité à vélo, ...

### **Les actions vélo :**

1. Recueillir les besoins des parties prenantes qui permettra, sur chaque commune de la zone : d'alimenter le PARM & le Schéma Directeur Cyclable d'Agglomération et définir les services nécessaires.

2. Sur le réseau cyclable actuel de la zone aéronautique et aéroportuaire : traiter les points noirs / faciliter la continuité du réseau cyclable / mise aux normes de l'existant.
3. Sur le réseau cyclable futur de la zone aéronautique et aéroportuaire : créer de nouveaux aménagements sur le réseau cyclable / faciliter la continuité du réseau cyclable.
4. Mettre en oeuvre un service de moyen de mobilité en libre-service en courte durée sur la zone aéroportuaire et aéroportuaire. >> Connexion des entrées de site, stations de TC structurantes, polarités urbaines.
5. Mise en oeuvre de formations cyclables et mises en selle, théoriques et pratique, à destinations des salariés.
6. Mise en oeuvre d'une structure itinérante en intersites : entretien courant et révision / informations et conseils / démonstration d'équipements et de matériels / location de moyens de mobilité de moyenne ou longue durée.
7. Développer pour le VAE un système d'aide à l'achat , de location LLD ou LOA au profit des salariés.
8. Définir et mettre en oeuvre un plan de communication visant à développer l'usage du vélo.
9. Etude d'impact sur les incitations financières, IKV, indemnités, Forfait Mobilités Durables...
10. Expérimentation d'une application pour smartphone qui supporte les services suivants : « Preuve du pédalage » pour le versement du Forfait Mobilité (respect RGDP) / données de fréquentations pour les entreprises partenaires / données de fréquentation d'itinéraires pour les collectivités territoriales.

#### **Les services vélos qui vont être déployés :**

- Déploiement de services de location vélos pour les communes de la périphérie dont les mobilités actives sont les plus développées
- Création d'un service de location longue durée de VAE à l'échelle des 114 communes (structures mobiles)
- Renforcement des services de « remise en selle » auprès des jeunes et des actifs

#### **Les aspects suivi et évaluation :**

Mise en place d'un observatoire des « mobilités cyclables » et d'un réseau de compteurs

Objectifs :

- Améliorer la connaissance des déplacements
- Évaluer le schéma directeur
- Communiquer et valoriser la pratique

Intervenant : Thomas Berthet, Responsable  
des services aux professionnels  
(05.61.71.09.91), La Maison du Vélo



Bon nombre d'employeurs restreignent leur soutien au développement du vélo de peur des accidents de trajet, et de l'accroissement des cotisations CARSAT associées.

1) Besoin d'objectiver ce risque (influence du nombre de cyclistes sur la sécurité de chacun, différenciation entre le risque vélo et le risque deux-roues, entre le risque urbain et le risque sur route, part des retraités parmi les cyclistes accidentés, etc) ...

Plus il y a de cyclistes, et moins le vélo est dangereux :

- Le vélo n'est pas directement dangereux (peu de décès sans tiers)
- 100 % de km à vélo dans une ville = seulement + 22 % d'accidents vélo

Vélo = 3 % des déplacements (en 2012 !), 5 % des tués (62 % sur usage loisir, 53% hors aggro), 6 % des blessés

A comparer aux deux-roues motorisés = 1,9 % du trafic motorisé , 23 % des tués, 28 % des blessés (ONISR 2018)

77 % des tués à vélo sont des hommes

41 % ont > 65 ans (20 % de la population)

... et l'influence des employeurs en la matière (le vélo se développe fortement, même sans soutien de l'employeur, mais sans « garde-fous »).

2) Ensemble des actes de prévention que peuvent adopter les employeurs, pour faire baisser les risques comme les cotisations :

- Formations en salle
- Formations en selle
- Formation des référents
- Révision des vélos (éclairage, freinage, adhérence, etc.)
- Stands d'information et de sensibilisation
- Distribution d'accessoires de sécurité
- Essais de vélos adaptés
- ...

## Prise de notes / Synthèse des échanges

### **Freins**

- La perception de l'accidentologie par le top management
- Une réticence à mettre de l'argent sur le vélo ou la marche (à mettre en parallèle à celui dépensé pour le stationnement automobile)
- Le stationnement automobile trop facile
- Le stationnement cyclable et les douches ne sont pas obligatoire dans le code du travail
- Peu d'idées d'actions pour encourager la marche à pied

### **Préconisations**

Vélo : Fédérer les cyclistes pour créer une culture vélo d'entreprises et favoriser un effet d'entraînement, les cyclistes réguliers accompagnant les néo-cyclistes

Marche :

- Communiquer sur les avantages et bienfaits de la marche
- Distribuer des goodies (parapluies)
- Permettre une garantie de retour (pluie, imprévus) en distribuant des titres de transports ou en facilitant le covoiturage
- Utiliser des outils tels que des focus groups ou diagnostics en marchant pour identifier les obstacles à la pratique de la marche (entrée mal aménagée, flaques, mobilier urbain...)

### **Ce qui a suscité le plus de débat**

Comment créer une dynamique vélo dans l'entreprise ?

- Avec une incitation financière (Indemnité kilométrique vélo, forfait mobilité durable, distribution d'accessoires vélo) : le suivi des déplacements peut être ludique et inciter à plus souvent prendre son vélo. Une application mobile pourrait augmenter cet aspect ludique et contribuer à fédérer les cyclistes encore plus.
- Au moyen d'un challenge tel que « Allons-y à vélo » (challenge organisé sur l'agglomération toulousaine par 2 pieds 2 roues et la Maison du Vélo) : l'effet ludique et l'organisation d'un évènement spécifique (avec pourquoi pas des animations) permet de parler de vélo, de sensibiliser et l'aspect challenge permet de fédérer et de donner envie d'essayer.

## Ressources régionales :

- La Maison du vélo à Toulouse : <https://www.maisonduvlotoulouse.com/>
- Plaquette CARSAT Vélo urbain : enjeu de sécurité routière : <https://www.carsat-mp.fr/files/live/sites/carsat-mp/files/PDF/Entreprises/ressources-documentaires/Velo-Urbain.pdf>
- Cluster régional Vélo Vallée : <https://www.agence-adocc.com/presse/dossier-de-presse-velo-vallee-premier-cluster-francais-lance-en-occitanie/>

## Ressources nationales :

- 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](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>
- Plaquette 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>

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

Céline Billard, ITER, [celine.billard@iternet.org](mailto:celine.billard@iternet.org)

Léo Rouxel, Ekodev, [lrouxel@ekodev.com](mailto:lrouxel@ekodev.com)



### Constat

Un plan de mobilité employeur 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.

Depuis le 1er janvier 2018, la loi de Transition Énergétique pour la Croissance Verte oblige toute entreprise située sur le périmètre d'un Plan de déplacements urbains (PDU) et regroupant plus de 100 travailleurs sur un même site, à l'élaboration d'un Plan de Mobilité.

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

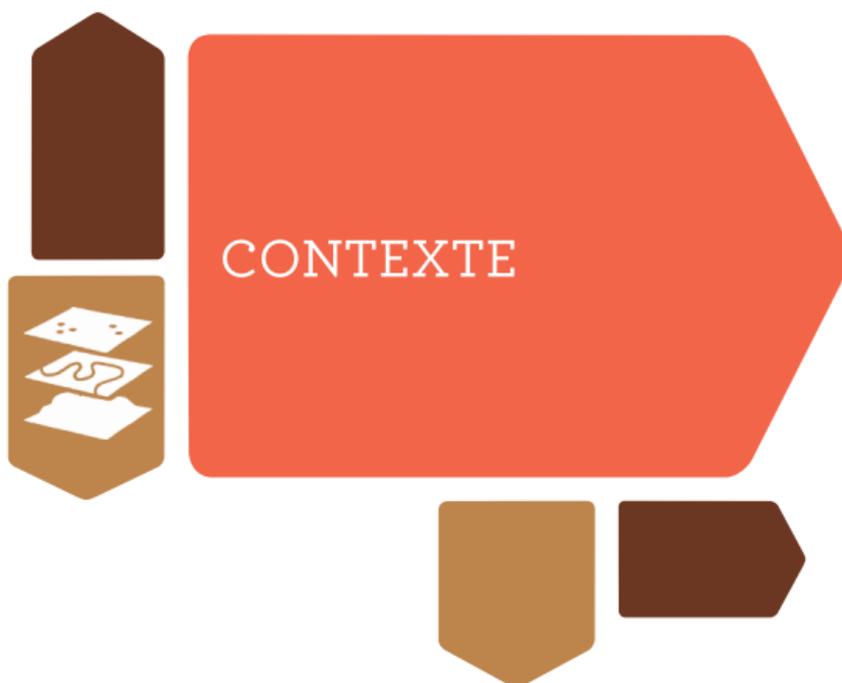
Sa mise en œuvre est encouragée par les autorités publiques, car il présente de nombreux avantages pour les entreprises, les salariés et la collectivité.

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.

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

REX :

Alexandre CHEVILLON, Parc naturel régional des Grands Causses



## LE TERRITOIRE DU PARC NATUREL



### ► Territoire rural peu dense

- 93 communes
- 71 500 hab.
- 328 000 ha

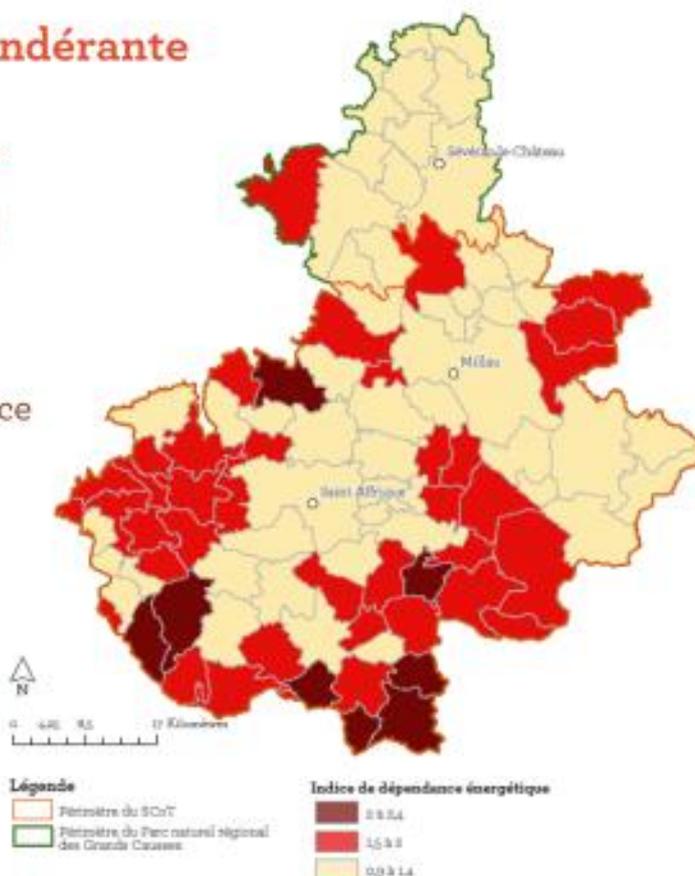


### ► Millau (23 000) et Saint-Affrique (9 000) : pôles urbains concentrant emplois, commerces et services

### ► Engagé dans une politique énergétique volontariste et ambitieuse depuis 2009

## Une place prépondérante de la voiture

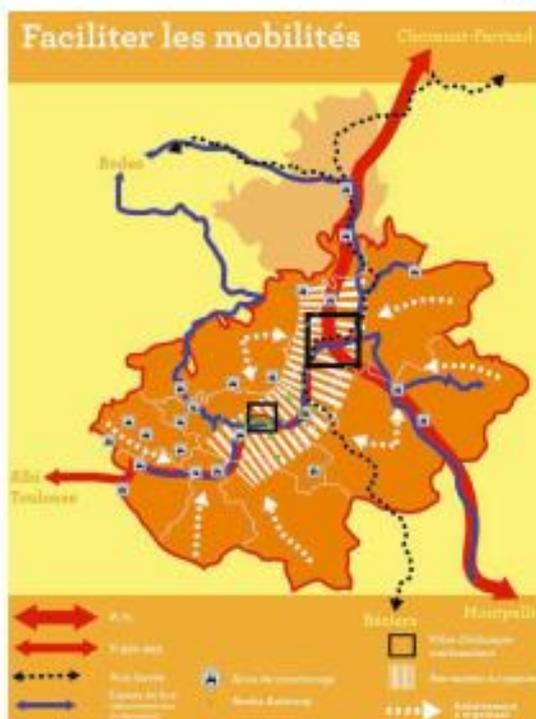
- Distance domicile / travail de 18 kms en moyenne
- 50 % des actifs travaillent hors communes de résidence (25% il y a 30 ans)
- 1,6 % des trajets réalisés en transport en commun
- 7 000 € en moyenne dans le budget des ménages



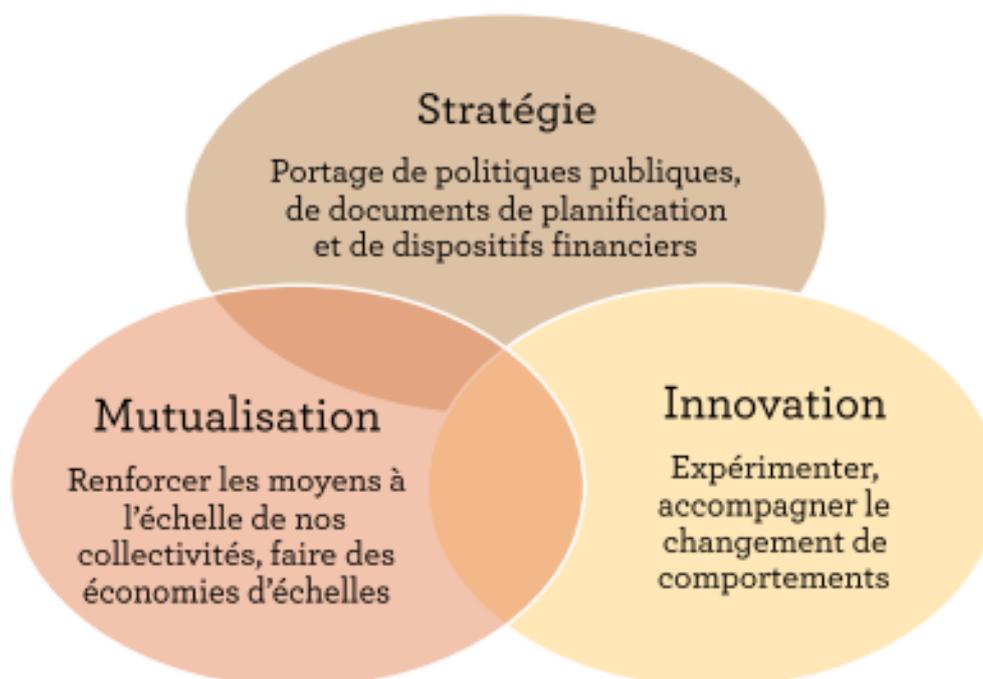
## LA STRATEGIE DU TERRITOIRE

### La stratégie en matière de mobilité :

- Cadencer les transports en communs là où c'est possible/viable
- Créer des pôles d'échanges multimodaux dans les deux plus grandes villes
- Mettre en place un bouquet de solutions alternatives pour les premiers et derniers kilomètres



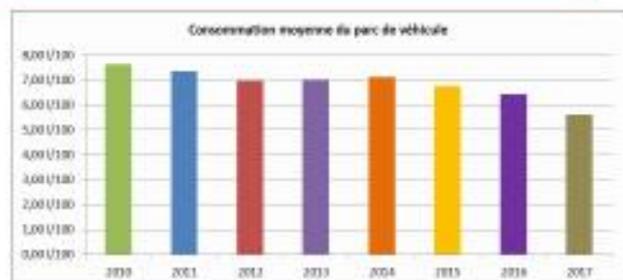
## LES MOYENS D' ACTIONS DU PARC



## QUELQUES SOLUTIONS MISES EN PLACE

### DES COLLECTIVITÉS EXEMPLAIRES

- ▶ Suivi des consommations de carburant et formation à l'éco-conduite des agents des collectivités
- ▶ Mise en place d'achats groupés pour les communes
  - 30 VAE
  - 5 véhicules élec. + 5 hybrides
- ▶ Mise en place du télétravail
- ▶ Développement de la visioconférence
- ▶ ....



## INTÉGRER LA MOBILITÉ DANS L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

- Définition d'un projet autour de l'avenir du train
- Accompagnement des 2 villes sur la création d'un pôle d'échange multimodal
- Accompagnement au développement de réseaux cyclables



## SOLUTIONS ALTERNATIVES

- Réalisation d'un schéma de déploiement d'aires de covoiturage (40 créées/aménagées)
- Mise en place d'un site internet de covoiturage entre 2010 et 2014 (arrêté depuis...)
- Mise en place d'un réseau d'autostop organisé
  - 160 arrêts sur le territoire
  - 250 personnes inscrites
  - Temps moyen d'attente constaté : 3 à 5 min suivant les axes



## SOLUTIONS ALTERNATIVES

### ► Prêts essais de vélos à assistances électriques aux habitants :

- Prêt gratuit, non renouvelable d'une semaine (450 prêts en 4 ans)
- Remise de bons de réduction à l'issue (1/3 des emprunteurs ayant acquis un VAE depuis)



### ► Mise en place de l'auto-partage

- Expérimentation lancée avec 3 voitures avec l'opérateur CITIZ
- Location en libre service 24/24
- Une centaine d'emprunts en 1 an pour 3 500 kms parcourus
- 35 inscrits



ENTREPRISES ET  
COLLECTIVITÉS

QUELS PARTENARIATS ?

## MISE EN PLACE DE PLANS DE DEPLACEMENTS INTER-ENTREPRISES

Plan de Déplacement Inter Entreprises :

- A l'échelle d'une zone d'emploi
- Rationaliser l'organisation des déplacements liés à l'activité de l'entreprise

Objectifs :

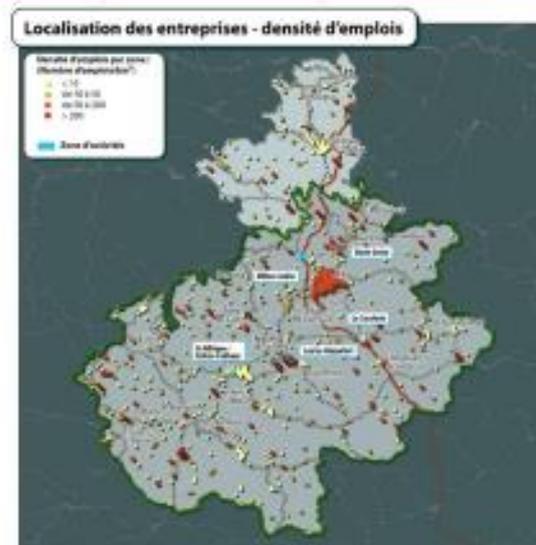
- Mutualiser les moyens entre entreprises
- Limiter le recours à la voiture individuelle
- Développer les offres alternatives : marche, vélo, transports en commun, covoiturage et autopartage
- Réduire les émissions de gaz à effet de serre
- Engendrer des économies financières



## MISE EN PLACE DE PLANS DE DEPLACEMENTS INTER-ENTREPRISES

► Etape 1 : Hiérarchiser les zones d'activité du territoire

- Analyser les pratiques, les besoins et l'offre (5 zones à l'étude)
- Evaluer l'intérêt des entreprises de chaque zone pour cette action
- Choisir les zones d'activité les plus pertinentes



## MISE EN PLACE DE PLANS DE DEPLACEMENTS INTER-ENTREPRISES

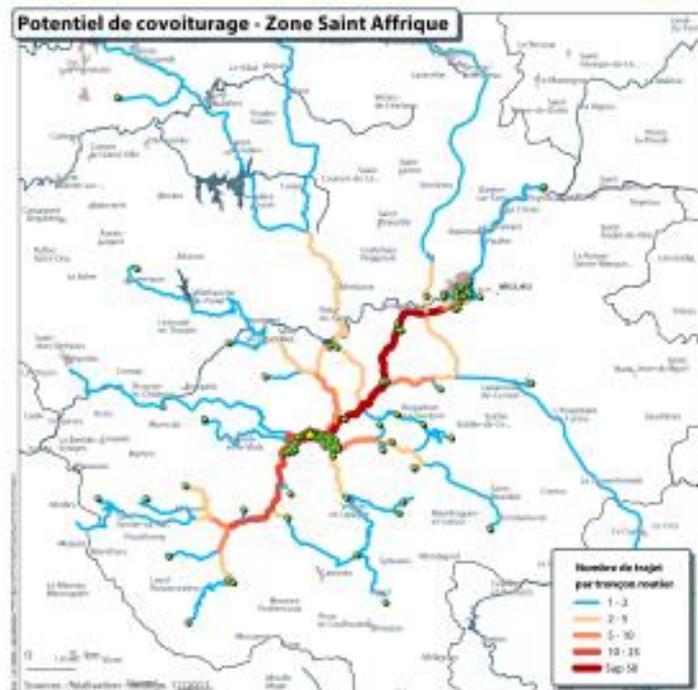
### Les 3 PDIE engagés

	FLUX Dom- Travail	OFFRE MOBILITE	EMPLOIS (Source : Areyon Exploites)	IMPLICATION ENTREPRISES
<b>MILLAU VIADUC</b>	1. MILLAU 2. CREISSELS	--	480	Faible
<b>LA CAVALERIE</b>	1. MILLAU	+	394 salariés + 600 légionnaires	Fort à moyen
<b>CAZOTTE BOURGUET CAZES</b>	1. St AFFRIQUE 2. VABRES 3. MILLAU	+++	581 salariés + 500 agents (lycée + Hospital)	Fort à moyen
<b>LAURAS ROQUEFORT</b>	1. St AFFRIQUE 2. MILLAU 3. ROQUEFORT	++	250	Moyen
<b>LA BORIE SECHE</b>	1. MILLAU 2. AGUESSAC 3. CREISSELS	-	248 (80 sur site)	Fort

## MISE EN PLACE DE PLANS DE DEPLACEMENTS INTER-ENTREPRISES

### Etape 2 : Construction des PDIE

- Diagnostic approfondi des mobilités des zones d'emplois
- Réalisation d'un programme d'action co-construits avec les salariés, entreprises et collectivités





## EXEMPLE DE PROGRAMME D' ACTIONS

### Le vélo

- **Créer des aménagements cyclables\***
- Aider les salariés dans leur pratique du VAE
- **Etudier le développement d'un service de vélos en libre service\***

### Actions transversales

- Ouvrir l' usage des véhicules de service à du covoiturage et de l'autopartage
- Mise en place du télétravail
- Adapter horaires afin de réduire les déplacements entre 12 et 14h

### Le covoiturage

- Campagne d'information
- Favoriser la mise en relation des personnes intéressées via l'adhésion à une plateforme type Rézo Pro
- **Proposer des aires de covoiturage plus confortables et identifiées\***

### Les transports collectifs

- Informer sur l'offre et les avantages
- Renforcer la desserte de l'entreprise

*\* actions réalisables à moyen/long terme*



ENTREPRISES ET  
COLLECTIVITÉS

EXEMPLE D' ACTIONS  
ENGAGÉES

## SENSIBILISATION ET MOBILISATION DES ENTREPRISES

- Organisation de sessions de formations à l'éco-conduite à l'échelle des zones d'activités pour les salariés des entreprises volontaires

- 12 entreprises participantes
- 120 salariés formés
- 15% d'économie en moyenne



- Organisation d'un défi mobilité au travail sur St-Affrique depuis 3 ans

- 45 participants (hôpital, collectivités)



## UN PARTENARIAT ENTREPRISE – COLLECTIVITE RÉUSSI

- Partenariat mis en place avec l'entreprise SEVIGNE TP autour de la mobilité (nouveaux carburants, autopartage, télétravail)



- Un véhicule électrique acquis par l'entreprise et optimisé :

1. Utilisation en journée par les salariés pour les déplacements professionnels
2. Mise à disposition des agents pour les trajets domicile travail, en covoiturage
3. Mise à disposition les soirées et les week-end aux habitants via le système d'autopartage CITIZ



## UNE APPLICATION POUR LE COVOITURAGE DOMICILE TRAVAIL

► Mise en place de Rézo Pro dès 2020 : application spécifique au covoiturage domicile / travail

- Même bassin d'activité mais entreprises ≠
- Gratuit pour les salariés
- Permet de proposer un trajet et de visualiser les déplacements similaires ou compatibles avec mise en relation automatique



## L'EXPÉRIMENTATION DE NOUVEAUX CARBURANTS

- Mise en place de filières innovantes autour des nouveaux carburants : hydrogène, biogncv en lien avec les industriels du bassin de Roquefort
- Objectif à terme : faire de la filière, la première AOP à énergie positive de France
- Actions à mettre en œuvre avec les industriels et les transporteurs :
  - Suivi des consommations de carburant et formation éco-conduite
  - Engagement dans la Charte Objectif CO<sub>2</sub> de l'ADEME
  - Renouvellement des camions



## Prise de notes / Synthèse des échanges

Le retour d'expérience du PNR des Grands Causses a permis de montrer l'efficacité d'un partenariat public privé par la mise en place dans un premier temps de nouvelles solutions de mobilité au sein même de la structure (éco-conduite, télétravail, choix du mode le plus approprié en fonction du trajet, etc.), puis sur la recherche de nouvelles alternatives modales à l'échelle du territoire (pôle d'échange, réflexion sur la ligne ferroviaire, mise en place d'auto-stop organisé...) et enfin en proposant aux employeurs du territoire des solutions à tester (VAE, autopartage avec Citiz) via, dans certains cas, un partenariat public/ privé, ou un accompagnement dans une démarche de plan de mobilité inter-établissement.

Le PNR des Grands Causses s'est donc positionné clairement pour impulser une réflexion sur la mobilité du quotidien à différentes échelles (sans que cela soit sa compétence) et en déclenchant des partenariats.

Plusieurs freins ont été identifiés suite à ces initiatives, certains d'ordre sociologique et technique et d'autres en lien avec le niveau d'implication des parties prenantes :

- une problématique comportementale au regard de solutions de mobilité proposées (autostop: solution dévalorisante, réservée aux personnes sans permis/ sans voiture), à des problèmes d'encadrement légal (juridique, assurance) et simplement à un problème "culturel", qui va au-delà de l'existence d'alternatives (attachement à la voiture).
- La mobilisation des établissements employeurs difficile, parfois trop en attente du "clé" en main sans réelle implication et investissement.

Il ressort des échanges autour de la table que les entreprises sont en **attente du soutien des collectivités** pour s'engager sur un plan de mobilité ou tout simplement mettre en œuvre des solutions d'éco-mobilité ou de réduction de la mobilité. L'initiative publique d'impulser une réflexion, voire d'être pilote, a d'autant plus de pertinence si celle-ci porte sur un bassin d'emploi. Cela permet de fédérer les établissements employeurs, de les accompagner dans une démarche collective (parfois plus aisée d'appropriation notamment lorsqu'il s'agit de petites structures). L'accompagnement public est gage de réussite.

Il ressort également qu'un **portage interne au sein de l'entreprise reste un élément essentiel**, car la démarche, qu'elle prenne la forme d'un plan de mobilité ou que ce soient des actions en faveur d'une évolution de la mobilité des collaborateurs, doit s'ancrer dans la stratégie de l'établissement. L'entreprise doit dédier des moyens pour s'impliquer dans le processus d'élaboration d'un plan de mobilité, et décider des moyens à dédier pour la mise en œuvre de solutions.

### Ressources régionales :

- <https://toulouse.citiz.coop/>
- <https://www.rezopouce.fr/>

### 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 domicile-travail et déplacements professionnels : comment les réduire et les organiser ?

Julien Philipot, CEREMA, [Julien.Philipot@cerema.fr](mailto:Julien.Philipot@cerema.fr)

Délégation Toulouse / Groupe Territoires Accessibilité déplacements



Valérie Vincent, TISSEO, [valerie.vincent@tisseo.fr](mailto:valerie.vincent@tisseo.fr)

### Constat

Pas de support écrit

### REX :



Stéphane LHUILLERY & Claude CARBONNEAU, Thalès Alenia Space

Conscient des problèmes de circulation sur l'agglomération de Toulouse, Thalès Alenia Space réalise depuis 2001 un travail de fond pour améliorer la mobilité de ses salariés et réduire les émissions de CO2 liées au transport. En effet, du fait de son implantation en zone industrielle en périphérie toulousaine, le site de Thalès se trouve éloigné de 4 km de la station de métro Basso-Cambo ou de la gare SNCF de Portet-Saint-Simon. Le Plan de déplacements entreprise (PDE) de Thalès a été engagé en 2001, afin de proposer aux salariés une alternative à l'autosolisme, c'est-à-dire le fait de circuler seul en voiture. La démarche PDE était encore peu développée à l'époque, ce qui fait de Thalès Alénia Space un précurseur dans ce domaine.

Le PDE de Thalès Alenia Space concerne aujourd'hui environ 3000 personnes et propose des mesures diverses comme le covoiturage, les transports en commun, les modes actifs (vélo et marche à pied), le télétravail, etc. Des actions d'animation et de sensibilisation sont menées par l'entreprise sur les thématiques de l'écomobilité avec des acteurs tels que la SNCF et Tisséo collectivités, l'autorité organisatrice de Mobilité (AOM) de l'agglomération toulousaine. Des référents-salariés sont chargés d'animer ce PDE au sein de groupe de travail.

On constate une réelle synergie autour du PDE entre le comité d'entreprise (ressources physiques pour animer) et la direction (poids de la société et des contacts), ce qui permet de mener des actions de terrain ainsi qu'auprès des Autorités Organisatrices de Mobilité (AOM). Les actions engagées sont d'ailleurs récompensées régulièrement (Prix Spécial du Jury décerné par les



Ministres des Transports de l'Union Européenne à l'occasion de L'International Transport Forum de Leipzig en Allemagne en mai 2008, Trophée Tisséo «OR» dans le cadre des Trophées Ecomobilité SMTC Tisséo en 2012).

La mise en oeuvre de ce Plan de déplacements entreprise (PDE) a nécessité la mise en place d'une nouvelle structure avec un chef de projet et des référents salariés pour chaque mode alternatif à la voiture individuelle identifié. L'utilisation des modes alternatifs a globalement augmenté grâce à quelques mesures phares :

- la mise en place d'une garantie dite « de retour » de covoiturage permettant d'assurer le remboursement des frais de taxi en cas d'indisponibilité du conducteur ;
- la création d'une nouvelle desserte du site par les autocars de la ville ainsi que la prise en charge de 50 % des frais d'abonnement des usagers (forfait annuel) ;
- l'installation de douches a permis à la pratique du vélo de décoller ;
- la création d'une initiative très novatrice, « les bus cyclistes », qui a permis une augmentation de 40 % en un an des salariés qui empruntent désormais le vélo pour se rendre au travail ;
- le télétravail avec une vingtaine de salariés qui testent ce mode de travail en travaillant 1 à 2 jours par semaine depuis leur domicile ;
- l'aménagement des plages d'accueil horaires (les salariés peuvent arriver entre 7h30 et 9h, et partir dès 16h) ;
- la communication transversale avec notamment la mise à disposition depuis février dernier d'un site Intranet dédié aux dispositions de ce PDE.

Stéphane LHUILLERY, chef du projet PDE, détaillera l'évolution exemplaire de l'usage des modes de déplacements des salariés de Thalès, et abordera les clés de réussite de cette démarche bénéficiant désormais de près de 20 années d'expérience.

### Prise de notes / Synthèse des échanges

TAS œuvre dans le domaine du spatial et accueille 3000 salariés répartis dans 15 bâtiments sur un périmètre situé sur la zone d'activités de Thibaud dans le sud ouest Toulousain .TAS est situé sur un territoire complexe à aménager et adresse la problématique du dernier km (à 4 km du pôle d'échange de Basso Cambo, de la gare TER de Portet et bientôt du Terminus TUS de l'Oncopole. Mais.... Des parts modales de rêve !

- 15% TC
- 12% Vélo
- 8% Covoiturage
- 8% Télétravail



TAS est un exemple d'exception et terme de plan de mobilité. Comment parvenir à un tel résultat ? Stéphane Lhuillery (SL), chef de projet plan de mobilité depuis 2001 nous dit tout.

### **Les acteurs et les rôles**

Tout d'abord, le portage : la direction générale est fortement impliquée depuis le lancement, et n'a jamais varié de cet objectif au fil des changements de responsables.

SL assume ce rôle de chef de projet depuis 20 ans et consacre 8% de son temps de travail à cette thématique. Il est assisté d'une alternante en communication qui y consacre 50% de son temps de travail soit une estimation globale de 20%.

SL s'appuie sur une équipe projet composée du CE et de la commission transport, tous ces membres étant bénévoles investis dans un cadre charté et consensuel.

SL insiste particulièrement sur le travail «en symbiose» en lien avec l'équipe projet. Les rôles et missions sont clairement déterminés. Deux événements sont organisés dans l'année sur la mobilité : un par le CE et la commission transport et l'autre par SL. Le rythme des rencontres n'est pas forcément régulier, et plutôt informel. A minima 2 réunions/an pour faire l'état des lieux et travailler sur les actions à mener.

SL se présente comme « facilitateur » auprès des aménageurs : faire remonter les besoins de TAS et des préconisations de solutions.

### **Les actions**

SL anime un site intranet co-financé par l'ADEME et une veille technologique locale hebdomadaire. SL dit être dans la « répétition » : communication, diffusion des infos mobilité. En 2001, 1500 salariés accueillis sur le site utilisaient la voiture solo à 80%. Aujourd'hui 3000 salariés utilisent la voiture solo à 48%, le parking n'a pas été redimensionné.

Très peu de déplacements pros, essentiellement des trajets vers l'aéroport. Aujourd'hui les taxis ne sont plus utilisés, une solution de locations de véhicules électrique leur a été substituée.

Chaque poste des collaborateurs est équipé pour la visio conférence.

Livret d'accueil pour les nouveaux arrivants.

### **En synthèse, solutions REX qui ont marché**

- Le soin apporté à la gouvernance
- La communication récurrente
- Le temps : 20 ans de pratique

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

- Mise en place d'un PMIE dans la zone ? SL a tenté, mais s'est heurté à la complexité de la gouvernance. Constat : les plans de mobilités de 1ere génération doivent être consolidés avant de passer au PMIE
- Temps alloué à la démarche
- Son déploiement
- Le budget alloué : 2000 euros/an hors investissement. 5000 euros/dotations CE
- Comptage des pratiques : pour le nombre de vélo, réalisé par les jardiniers du site (tous les jours), tenue d'un tableau quotidien.
- Stratégie covoiturage : adhérent covoiteo, système de covoiturage de Tisseo mais promotion également des autres solutions (Karos, Klaxit, Bla bla car) pour lesquelles l'abonnement est remboursé.
- Ou trouver des informations pour les aides de financement vélo notamment ? SL explique qu'il a obtenu des aides de l'ADEME pour des actions de communication ciblées, mais que pour le reste c'est assez nébuleux. Un participant de la table propose la ressource suivante : <https://aides-territoires.beta.gouv.fr/> : plateforme agréant les aides proposées par plusieurs opérateurs.
- <https://programme-alveole.com/> : non disponible pour les entreprises privées.

### 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>

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

Clément MORA & Pierre-Luc LAUZE, Inddigo

[c.mora@inddigo.com](mailto:c.mora@inddigo.com)

[pl.lauze@inddigo.com](mailto:pl.lauze@inddigo.com)



### Constat

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 aux changements 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 ?

## REX :

Lorène CAMPEGGI , AKKA



### **L'AMBASSADEUR DANS LA PRATIQUE**

L'ambassadeur Développement Durable est un collaborateur ayant un intérêt sur les thématiques environnementales et sociales. Ils ont pour rôle de promouvoir l'intérêt sur les thématiques du développement durable auprès de leurs collègues en les incitant à s'impliquer dans les actions AKKA ou participer aux évènements.

Nous sollicitons nos ambassadeurs pour avoir des retours sur des observations qu'ils ont pu faire (pas assez de contenants à déchets, tri mal réalisé à tel étage, ...) qui nous serviront à mener des actions d'amélioration.

Nous les sollicitons pour avoir des suggestions d'amélioration sur les thématiques du développement durable et pour promouvoir les actions réalisées par le service Prévention et Environnement.

### **COMMENT FONCTIONNE NOTRE RESEAU**

Basé sur le volontariat, nous recrutons les ambassadeurs lors d'un Welcome Event ou lors d'évènements que le service environnement organise, via une fiche de poste (voir ci-dessous).

Le temps alloué à cette mission d'ambassadeur est pris sur du temps de travail ou sur des créneaux informels (midi, pause-café).

Par an, nous organisons minimum 2 réunions de 30minutes pour avoir un temps d'échange avec eux. En complément, nous avons un groupe Yammer pour des échanges d'infos.

Notre réseau est constitué de différents niveaux hiérarchiques et couvre diverses zones géographiques du bâtiment pour nous permettre une étendue d'information.

### **EXEMPLE D' ACTIONS MENEES PAR LES AMBASSADEURS**

- Participation à nos sessions de créativité. Il s'agit d'une réunion d'1h animée par le service environnement dont le but est de réfléchir ensemble autour d'un sujet. Cette session nous a permis par exemple d'élaborer le programme de notre semaine du développement durable
- Contribution à la création de communications internes : ils aident le service à réaliser des consignes qui répondent aux besoins des collaborateurs (exemple affichage tri des déchets)
- Ils dynamisent le réseau social Yammer sur des sujets Développement Durable à travers des débats

- 
- Ils formalisent un témoignage tous les trimestres. Ce témoignage est intégré dans notre bulletin environnement et diffusé à l'ensemble des collaborateurs
  - Nous les sollicitons pour des remontées d'informations
  - Nous les sollicitons pour des suggestions d'améliorations
  - etc...

## Prise de notes / Synthèse des échanges

### **Constats / Freins sur le sujet :**

Le changement de comportements constitue un travail complexe. Dans l'ensemble au premier abord les freins apparaissent nombreux. Ils restent bien souvent des questions de ressenti mais aussi bien souvent des questions économiques (la problématique des frais réels pour les déductions d'impôts apparaît notamment être un critère)

Les principaux freins évoqués sont les manques d'infrastructures pour les modes alternatifs, la taille critique pour développer des solutions de covoiturages type application, les questions liées au confort, etc.

### **Solutions REX qui ont marché :**

Les groupes ont eu 2 exemples :

- AKKA Technologie a développé une action d'ambassadeurs développement durable sur la base du volontariat. Cet exemple très intéressant a permis de mettre en œuvre une vraie dynamique dans l'entreprise avec une soixante d'ambassadeurs qui proposent et mettent en œuvre des actions. Ils permettent d'avoir des vrais relais pour favoriser l'intérêt de tous au sein de l'entreprise.
- Ecocert a développé plusieurs actions pour favoriser les modes alternatifs en privilégiant les réunions via visio-conférence, en organisant des cafés covoiturage où se rencontrent des employés qui sont préalablement géolocalisés sur une carte, la mise à disposition de véhicule pour les derniers kilomètres entre la gare SNCF et les sites et les sites de l'entreprises.

### **Préconisations ? solutions imaginées ensemble**

L'accompagnement aux changements nécessite de proposer un panel d'actions très large permettant à tous de s'approprier l'action. Il s'agit aujourd'hui de ne pas imposer mais plutôt d'accompagner le changement par des mesures progressives, de l'information et de la sensibilisation.



A titre d'exemple, la proposition de « journées tests » (VAE, covoiturage, TC gratuit, vélos cargos...) apparaît comme un bon levier avant le « passage à l'acte » réel.

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

Les débats ont été très variés. Les thèmes qui sont revenus de façon récurrente sont :

- La difficulté du « changement », qui fait peur (applicable à de nombreux domaines)
- Sensibiliser et « donner envie » avec des arguments économiques
- Proposer des solutions variées et adaptées à chaque cas de figure/contraintes des salariés pour faire évoluer les pratiques
- Faire tester et ne pas imposer pour montrer que c'est possible
- Informer et communiquer sur l'existant avant de prévoir de grands investissements d'infrastructures ou de matériel : ces actions sont les moins coûteuses, les plus faciles à mettre en œuvre et souvent les plus efficaces pour un véritable report modal dans le temps

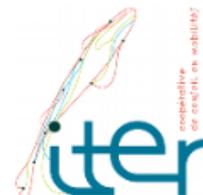
### Ressources :

- 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>

## Table 5 : La mobilité comme opportunité pour accéder à l'emploi : comment s'y prendre ?

Suite au faible nombre d'inscrits, cette atelier n'a pas eu lieu mais voici néanmoins ce qui a été préparé pour l'occasion

Céline Billard, ITER, [celine.billard@iternet.org](mailto:celine.billard@iternet.org)



### Constat

Pour les cadres, le temps d'accès à l'emploi est un facteur majeur de choix de l'employeur. De nombreux employeurs sont confrontés à des difficultés de recrutement ou de fidélisation du fait d'une implantation parfois peu opportune sur le plan des mobilités.

En milieu rural, où les capacités d'emploi sont encore plus tendues, le coût du déplacement apparaît rédhibitoire pour les personnes dont les salaires sont les moins élevés. Cette situation accentue les difficultés de recrutement, voire l'absentéisme.

On assiste à un foisonnement de solutions dans le domaine de l'accès à l'emploi :

- Des solutions facilitant l'accès à la mobilité pour les personnes en situation d'insertion ; dites de la "mobilité solidaire" : plateformes d'aides à la mobilité, d'accompagnement pour connaître et recourir aux solutions existantes, prêts de véhicules, apprendre à s'en servir et à les réparer à moindre coûts. Ces solutions sont confrontées au fait que la mobilité n'est souvent pas le seul frein à l'accès à l'emploi ou constitue une solution provisoire et non pérenne.
- En fonction de la nature des activités, les solutions s'avèrent être du sur mesure, à adapter à un contexte local, à une mobilité professionnelle particulière (forte fréquence de déplacement sur une même journée, de courte distance par exemple), à un public spécifique (fortement qualifié ou peu qualifié).
- Des solutions générées par les employeurs, seuls ou en groupement : organisation de navettes, de covoiturage au quotidien ou évoluant en fonction des chantiers et des nouveaux salariés, télétravail, aides au logement ... Ces solutions sont confrontées aux problèmes de gestion du changement à l'échelle des organisations comme des individus.

Au final, si chaque solution présente son domaine de compétence, aucune jusqu'à présent n'a fait preuve d'un impact massif sur la mobilité vers l'emploi, que ce soit pour les publics en situation d'insertion ou les publics fortement qualifiés.

Les solutions simples, basées sur la technique, sont-elles les seules à pouvoir répondre à cette problématique ? Quels types de coordination entre acteurs (employeurs d'un même secteur,

structures d'insertion, opérateurs publics et privés de mobilité, collectivité) peut changer la donne ?

## REX :

Matthieu HAUVUY, Ecocert



ECOCERT agit pour un monde durable au travers de 3 métiers : la certification, le conseil et la formation. Nous sommes présents dans le monde entier avec une trentaine de filiales et environ 1400 employés. Plus localement, le siège social est basé à L'Isle Jourdain avec 320 employés répartis sur 5 sites dans la commune.

Le constat :

- Zone rurale à 40 km de Toulouse
- 1 voie rapide / 1 gare multimodale
- Mal desservi : 3 km de la gare, 3 km de la voie rapide, paysage vallonné, foncier accessible (--> parkings), pas d'autre réseau de transport en commun.

Nos solutions :

Echelle d'ECOCERT = échelle de temps rapide

- Aménagement du parking de Lamothe siège (10 places de covoiturage au plus près des entrées, 6 bornes pour véhicules électriques, 2 parkings à vélo)
- Un vélo traditionnel pour intersites
- Prêt de véhicules de service pour liaison gare-lieu de travail (--> réduction du coût du trajet via prise en charge du coût du dernier km)
- Covoiturage (mise en place d'une carte par site pour mise en relation des employés)
- Douches
- Projets : VAE pour liaisons inter-sites et domicile-travail.

Échelle plus macro = augmentation de l'échelle de temps

- Regroupement avec les entreprises de la Gascogne Toulousaine pour mutualisation
- Participation au projet de la CCI du Gers, Eco-Circulaire
- Participation à la réflexion menée par ITER sur la communauté des communes et en particulier sur L'Isle Jourdain (gare du Choulon, augmentation des lignes de train, parkings de covoiturage, circulation transports doux dans L'Isle Jourdain, navettes, etc.).

Nos conclusions :

- Actions sans regret ou quick-win vs investissements structurants
- Si offre existante → la demande se met en place (ex: vélos, véhicules électriques)
- Si problématique du dernier km réglée → incitation transports en commun

- 
- Rapport coûts (temps, complexité, €) - bénéfices à évaluer pour la réussite du projet pour les bénéficiaires et pour les porteurs de projet (ex : plateforme covoiturage)
  - Pour obtenir des résultats plus efficaces :
  - Mutualiser et s'investir davantage dans des projets "publics" com com, mairie, etc.
  - Dédier du temps et des ressources pour animer et organiser un réseau inter-entreprise pour la mobilité.

### Ressources régionales

- <https://plateforme.emcp.fr/>
- <https://emcp.fr/>
- <https://www.mobilite-e-s.com/>
- <https://www.figeacteurs.fr/actions/mobilite/>

### Ressources nationales :

- <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

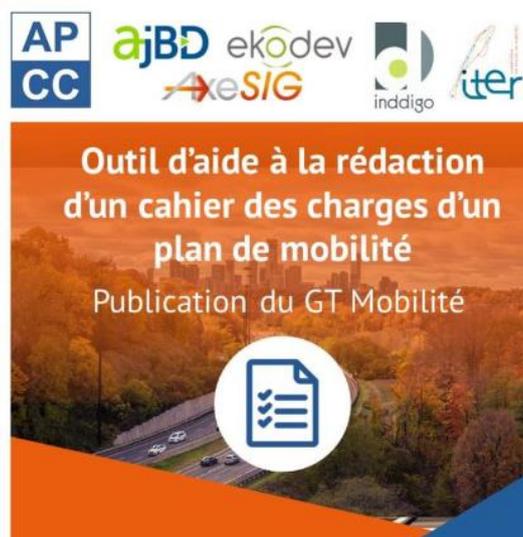
L'APCC participe activement aux politiques afin d'agir pour la transition vers une économie décarbonée et la préservation des ressources naturelles. Elle est consultée ou intervient dans le cadre des évolutions réglementaires et méthodologiques.

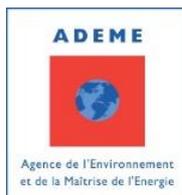
L'APCC dispose de groupes de travail, d'échange et de réflexion sur les enjeux prédominants du secteur, elle produit des livrables divers et variés tels que des notes de positionnement et participe à des travaux avec ses parties prenantes (ADEME, AMORCE, AFT...). Elle organise régulièrement des événements, 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/](http://apc-climat.fr/portfolio_page/outil-daide-a-la-redaction-dun-cahier-des-charges-dun-plan-de-mobilite/)





Membres APCC :

