EXAMEN PROFESSIONNEL DE PROMOTION INTERNE ET EXAMEN PROFESSIONNEL D'AVANCEMENT DE GRADE DE TECHNICIEN PRINCIPAL TERRITORIAL DE 2ème CLASSE

SESSION 2017

ÉPREUVE DE RAPPORT AVEC PROPOSITIONS

ÉPREUVE D'ADMISSIBILITÉ :

Rédaction d'un rapport technique portant sur la spécialité au titre de laquelle le candidat concourt. Ce rapport est assorti de propositions opérationnelles.

Durée : 3 heures
Coefficient : 1

SPÉCIALITÉ : DÉPLACEMENTS, TRANSPORTS

À LIRE ATTENTIVEMENT AVANT DE TRAITER LE SUJET :

- Vous ne devez faire apparaître aucun signe distinctif dans votre copie, ni votre nom ou un nom fictif, ni initiales, ni votre numéro de convocation, ni le nom de votre collectivité employeur, de la commune où vous résidez ou du lieu de la salle d'examen où vous composez, ni nom de collectivité fictif non indiqué dans le sujet, ni signature ou paraphe.
- Sauf consignes particulières figurant dans le sujet, vous devez impérativement utiliser une seule et même couleur non effaçable pour écrire et/ou souligner. Seule l'encre noire ou l'encre bleue est autorisée. L'utilisation de plus d'une couleur, d'une couleur non autorisée, d'un surligneur pourra être considérée comme un signe distinctif.
- L'utilisation d'une calculatrice de fonctionnement autonome et sans imprimante est autorisée.
- Le non-respect des règles ci-dessus peut entraîner l'annulation de la copie par le jury.
- Les feuilles de brouillon ne seront en aucun cas prises en compte.

Ce sujet comprend 25 pages.

Il appartient au candidat de vérifier que le document comprend le nombre de pages indiqué.
S'il est incomplet, en avertir le surveillant.

Vous êtes technicien principal territorial de 2ème classe, chargé de la mobilité dans la communauté d'agglomération de Technico, 55 000 habitants.

La commune centre possède une zone industrielle autrefois consacrée à l'industrie lourde et qui peu à peu se transforme en zone de bureaux et de petites entreprises de service. Cette évolution génère de nouveaux flux de déplacements et de nombreux trajets en véhicule individuel.

Dans un premier temps, le directeur du développement durable vous demande de rédiger à son attention, exclusivement à l'aide des documents joints, un rapport technique sur les enjeux des plans de déplacement des entreprises.

10 points

Dans un deuxième temps, il vous demande d'établir un ensemble de propositions opérationnelles pour initier une démarche de plan de déplacement inter-entreprises (PDIE) au sein de la zone industrielle.

10 points

Pour traiter cette seconde partie, vous mobiliserez également vos connaissances.

Liste des documents :

Document 1 : « Le plan de déplacements " entreprises " » - *Ademe* - 23 novembre 2015 - 3 pages

Document 2 : « Loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique et à la croissance verte » (extrait) - *www.legifrance.fr* - 1 page

Document 3 : « Organiser les transports : les plans de déplacements d'entreprises et inter-entreprises » - *CCI Paris Ile-de-France* - 27 août 2014 - 4 pages

Document 4 : « Le plan de déplacements urbains » - *CERTU* - Septembre 2012 - 7 pages

Document 5 : « Quand les entreprises invitent les salariés à se déplacer autrement » - Nathalie Da Cruz - *La gazette* - 19 septembre 2016 - 2 pages

Document 6 : « Plan de Déplacement Inter-Entreprises » - *Réseau d'échanges techniques sur le développement durable des territoires en Picardie* - 17 novembre 2011 - 2 pages

Document 7 : « PDA, PDE, covoiturage et autopartage » - *Fiches pratiques techniques*, *www.territorial.fr* - Décembre 2013 - 4 pages

Documents reproduits avec l'autorisation du CFC

Certains documents peuvent comporter des renvois à des notes ou à des documents non fournis car non indispensables à la compréhension du sujet.

DOCUMENT 1

Le plan de déplacements « entreprises »

Mis à jour le 23/11/2015

Qu'est-ce qu'un plan de déplacements entreprise ?

Le plan de déplacements entreprise (PDE) est un ensemble de mesures visant à optimiser les déplacements liés aux activités professionnelles. Il présente de nombreux avantages pour les entreprises, les salariés et la collectivité.

Le plan de déplacements entreprise (PDE) favorise l'usage des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle. Sa mise en œuvre est encouragée par les autorités publiques, car il présente de nombreux avantages pour les entreprises, les salariés et la collectivité. Le PDE est un vrai projet d'entreprise, qui peut s'inscrire dans une démarche Qualité ou dans un système de **management environnemental**.

Les déplacements liés aux activités professionnelles concernent les trajets domicile/travail, mais aussi les déplacements professionnels des collaborateurs, des clients et des partenaires.

Exemples de mesures pouvant entrer dans un PDE

La promotion du vélo : mise en place d'un stationnement sécurisé, diffusion d'un « kit vélo », mise à disposition d'un local vélo proposant quelques outils et services, ainsi que des douches pour les cyclistes… ;

L'amélioration de l'accès des bâtiments par les piétons : mise en place d'entrées plus directes… ;

L'encouragement à l'utilisation des transports publics : adaptation - en partenariat avec les opérateurs de transport - de l'offre existante en termes de dessertes et de fréquences, participation financière aux abonnements, création d'une navette d'entreprise pour quelques destinations très fréquentées… ;

L'aménagement des horaires de travail : répartition des heures d'arrivée et de départ des salariés en fonction de leurs souhaits et des besoins de l'entreprise… ;

L'accompagnement et l'encouragement à habiter à proximité du lieu de travail ou sur le réseau de transport en commun ;

La garantie du retour à domicile pour les circonstances exceptionnelles pour les « alternatifs » : chèque-taxi, utilisation de voitures de service ;

La mise en place d'un service d'autopartage, permettant de mieux gérer les déplacements professionnels et pouvant offrir un service de mobilité ponctuel complémentaire hors horaires de travail ;

L'incitation au covoiturage (développement d'un service de mise en relation, instauration de places réservées aux « covoitureurs », création d'un service de dépannage en cas d'indisponibilité exceptionnelle d'un conducteur).

Le plan de mobilité pour les entreprises de plus de 100 salariés

L'article 51 de la Loi sur la Transition Energétique pour la Croissance Verte dispose que, dans le périmètre d'un Plan de Déplacements Urbains, toutes les entreprises, regroupant plus de 100 salariés

sur un même site, doivent élaborer un plan de mobilité d'ici le 1er janvier 2018 pour améliorer la mobilité de son personnel et encourager l'utilisation des transports en commun et le recours au covoiturage. Le plan de mobilité doit être communiqué à l'autorité organisatrice du plan de déplacements urbains.

Les avantages d'un PDE

La mise en oeuvre d'un plan de déplacements entreprise répond à une logique de développement durable puisque les bénéfices sont à la fois d'ordre économique, social et environnemental.

Les bénéfices économiques d'un PDE

Le PDE permet à l'entreprise de diminuer les coûts imputés aux transports et d'optimiser son fonctionnement à travers ses déplacements, donc d'augmenter sa productivité. Une telle démarche, responsable et citoyenne, est également un plus en termes d'image.

Les bénéfices sociaux d'un PDE

Le PDE entraîne une diminution des frais de déplacements domicile/travail des salariés et améliore leurs conditions de travail et de transport (moins de stress et de perte de temps, plus de confort). Le PDE est aussi un outil de dialogue social dans l'entreprise.

Les bénéfices environnementaux d'un PDE

Le PDE, en favorisant les solutions alternatives à la voiture individuelle et en maîtrisant les déplacements, permet de limiter les nuisances correspondantes (pollution atmosphérique, bruit…), de réduire la demande énergétique et de récupérer des espaces publics, notamment en diminuant le stationnement sur la voie publique.

La mise en œuvre d'un plan de déplacements entreprise

La mise en œuvre d'un plan de déplacements d'entreprise (PDE) peut se faire en interne ou avec l'aide de consultants extérieurs spécialisés. Elle se fait en quatre grandes étapes.

Les quatre grandes étapes de la mise en œuvre d'un PDE :

Première étape

Évaluer l'intérêt des différents partenaires à s'engager dans cette démarche et leur capacité à s'investir dans le projet.

Deuxième étape

Faire un bilan de l'existant et, sur cette base, concevoir les méthodes et moyens nécessaires à l'optimisation qualitative des déplacements des personnels. Le PDE passe par l'élaboration d'un catalogue d'actions et de mesures, assorti d'un budget et d'un calendrier.

Troisième étape

Accompagner la mise en œuvre du plan, d'une communication et d'une concertation volontaristes en interne (autour d'une personne coordonnant le projet), afin de convaincre chacun de l'intérêt de la démarche, et ainsi pérenniser les actions dans un processus d'évolution continue.

Quatrième étape

Évaluer la perception par les salariés de la mise en œuvre du PDE, afin de cerner les besoins d'ajustement éventuels et les possibilités d'extension de certaines actions.

Les aides à la mise en place d’un PDE

Différents soutiens s'offrent aux entreprises pour les aider dans le montage de projet.

Les **directions régionales de l’ADEME** proposent une **aide technique** pour monter les projets de mise en place d’un plan de déplacements entreprise, notamment pour réunir les partenaires nécessaires.
Le **Conseil en mobilité** de votre collectivité locale (autorité organisatrice des transports) aide la mise en place des plans de déplacements entreprise (PDE) en facilitant les aménagements et en améliorant l’offre de mobilité alternative.
Enfin, votre **chambre de commerce et d’industrie** (CCI) joue un rôle de conseil et d’animation et peut favoriser le regroupement pour des PDE interentreprises.
Dans le cadre du Programme national d'amélioration de l'efficacité énergétique, **l'État français** a décidé d'encourager la mise en œuvre de PDE par des aides financières. Ces aides sont en cours d’approbation par la Commission européenne. Elles seront attribuées en priorité aux **établissements de plus de 300 salariés**.

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Legifrance.gouv.fr
LE SERVICE PUBLIC DE LA DIFFUSION DU DROIT

LOI n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte (1)

- Titre III : DÉVELOPPER LES TRANSPORTS PROPRES POUR AMÉLIORER LA QUALITÉ DE L'AIR ET PROTÉGER LA SANTÉ
  - Chapitre III : Réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques et qualité de l'air dans les transports

Article 51

ELI: https://www.legifrance.gouv.fr/eli/loi/2015/8/17/DEVX1413992L/jo/article_51 Alias: https://www.legifrance.gouv.fr/eli/loi/2015/8/17/2015-992/jo/article_51

I.-La sous-section 1 de la section 1 du chapitre IV du titre Ier du livre II de la première partie du code des transports est complétée par un article L. 1214-8-2 ainsi rédigé :

« Art. L. 1214-8-2.-I.-Le plan de mobilité prévu au 9° de l'article L. 1214-2 vise à optimiser et à augmenter l'efficacité des déplacements liés à l'activité de l'entreprise, en particulier ceux de son personnel, dans une perspective de diminution des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques et de réduction de la congestion des infrastructures et des moyens de transports.
« Le plan de mobilité évalue l'offre de transport existante et projetée, analyse les déplacements entre le domicile et le travail et les déplacements professionnels, comprend un programme d'actions adapté à la situation de l'établissement, un plan de financement et un calendrier de réalisation des actions, et précise les modalités de son suivi et de ses mises à jour.
« Le programme d'actions peut notamment comporter des mesures relatives à la promotion des moyens et usages de transports alternatifs à la voiture individuelle, à l'utilisation des transports en commun, au covoiturage et à l'auto-partage, à la marche et à l'usage du vélo, à l'organisation du travail, au télétravail et à la flexibilité des horaires, à la logistique et aux livraisons de marchandises.
« Le plan de mobilité est transmis à l'autorité organisatrice de la mobilité territorialement compétente ou à l'autorité territorialement compétente pour élaborer le plan de mobilité rurale.
« II.-Dans le périmètre d'un plan de déplacements urbains, toute entreprise regroupant au moins cent travailleurs sur un même site élabore un plan de mobilité pour améliorer la mobilité de son personnel et encourager l'utilisation des transports en commun et le recours au covoiturage. L'entreprise qui ne respecte pas cette obligation ne peut bénéficier du soutien technique et financier de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie.
« III.-Les entreprises situées sur un même site peuvent établir un plan de mobilité interentreprises, qui vise les mêmes objectifs que le plan de mobilité défini au I et est soumis à la même obligation de transmission à l'autorité organisatrice de la mobilité territorialement compétente ou à l'autorité territorialement compétente pour élaborer le plan de mobilité rurale. »

II.-Le II de l'article L. 1214-8-2 du code des transports, dans sa rédaction résultant du présent article, s'applique à compter du 1er janvier 2018.

CCI PARIS ILE-DE-FRANCE

Fiche pratique 27 août 2014

Organiser les transports : les plans de déplacements d'entreprises et inter-entreprises

Les plans de déplacements d'entreprises ou inter-entreprises sont des outils pour organiser les transports dans une entreprise ou une zone d'activité dont la mise en oeuvre peut être volontaire ou obligatoire.

Le Plan de Déplacements d'entreprise (PDE)

Qu'est-ce que le PDE ?

Le plan de déplacements d'entreprise (PDE) est une déclinaison à l'échelle d'une entreprise, d'une administration, d'une collectivité locale ou d'un établissement public, du Plan de Déplacement Urbain (PDU) qui organise les transports à l'échelle de l'agglomération.

Le PDU

Le plan de déplacements urbains :

- définit les principes d'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement, dans le périmètre des transports urbains,
- vise à assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part,
- doit permettre un usage coordonné de tous les modes de déplacement en favorisant les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie,
- précise les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en oeuvre,
- cherche à modérer l'usage de la voiture.

Le nouveau PDU de l'ile-de France a été approuvé en juin 2014.

Le PDE

La mise en place d'un Plan de Déplacements d'Entreprise (PDE) est une démarche souvent volontaire parfois obligatoire du dirigeant qui vise à rechercher puis à mettre en place les mesures permettant de rationaliser les déplacements des salariés, que ce soit entre le domicile et le lieu de travail ou dans le cadre professionnel, et à favoriser le développement des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle (transports en commun publics, transports en commun dédiés, covoiturage, vélo).

Le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) d'Ile-de-France de 2008 a imposé la mise en place par environ 150 entreprises d'un PDE. Sa révision en date du 25 mars 2013 maintient et renforce cette action.

Désormais, une entreprise, une collectivité ou une administration est assujettie à un plan de déplacements d'établissement (PDE) obligatoire si le produit entre son nombre de salariés et le taux moyen d'utilisation de la voiture particulière parmi les personnes venant travailler dans la commune de l'implantation de cet établissement est supérieur à un seuil qui caractérise la structure de **Grand générateur de trafic**.

Un établissement est considéré comme « fortement générateur de trafic » dès lors que le « nombre d'utilisateurs de véhicules particuliers » pour cet établissement est supérieur à 500. Au sens de cet article, le « nombre d'utilisateurs de véhicules particuliers » pour un établissement est égal au produit du « nombre de salariés » par le « taux moyen d'utilisation de véhicules particuliers » dans la commune d'implantation de l'établissement.

Arrêté inter-préfectoral du 25 mars 2013, articles 3 et suivants.

Avantages pour l'entreprise

La mise en place d'un PDE débouche sur une meilleure organisation globale des déplacements. Cela entraîne une baisse des coûts et une amélioration du fonctionnement général.

Avantages pour le salarié

Les déplacements sont facilités (des solutions lui sont proposées, il n'a ainsi pas à les chercher lui-même) et mieux organisés d'où un gain de temps et d'argent.

Avantages pour la collectivité

La multiplication des PDE doit permettre, à terme, de diminuer le trafic routier et les nuisances associées (insécurité routière, pollution, bruit).

Comment élaborer un PDE dans son entreprise ?

Il est possible dans le cadre de la mise en place d'un PDE de recourir à un consultant extérieur si l'entreprise ne dispose pas des compétences requises en interne.

Points minimum pour dresser l'état des lieux

- budget transport pour l'entreprise,
- budget transport pour les salariés,
- localisation géographique des lieux d'habitation des salariés,
- recensement des différents modes d'accès à l'entreprise,
- estimation des temps de trajets en fonction des modes de transport utilisés,
- évaluation de l'accessibilité de l'entreprise par des modes de transport alternatifs à la voiture (transports en commun, vélo),
- identification des points noirs : zones d'embouteillages, d'accidents, absence d'arrêt des transports en commun...,

- évaluation de la capacité de stationnement sur le site,
- recueil des besoins et attentes des salariés.

Élaboration du Plan

Ces informations vont permettre ensuite de concevoir les méthodes et moyens nécessaires pour optimiser les déplacements des salariés.
Quelques exemples d'action à mettre en oeuvre :

- mettre à la disposition des salariés toutes les informations utiles liés à la desserte en transports en commun (plans, horaires),
- organiser des navettes communes,
- se rapprocher des opérateurs de transport pour améliorer la desserte de l'entreprise ou de certaines zones d'habitat des salariés,
- mettre en place des garages à vélo couverts,
- mettre en place un système de recueil d'offres et de demandes de covoiturage favorisant la mise en relation entre salariés.

Mise en place du plan

La réussite du PDE nécessite l'implication de tous les salariés. Associés dès le départ grâce à la phase d'enquête, ils doivent être régulièrement tenus informés de l'avancée de l'opération et sensibilisés aux avantages qu'ils peuvent en tirer.

L'ADEME peut apporter une aide financière et technique aux entreprises souhaitant mettre en place un PDE ou PDIE.

Le plan de déplacements inter-entreprises (PDIE)

Qu'est ce qu'un PDIE?

Le Plan de déplacements inter-entreprises (PDEI) est le résultat " d'une démarche visant à aborder de manière globale, intégrée et mutualisée, la problématique de tous les déplacements plus respectueux de l'environnement ", à l'échelle d'une zone d'activité.
A cette fin, il prévoit des mesures concrètes pour rationaliser les déplacements quotidiens des usagers de la zone d'activité économique (ZAE).
Le plan de déplacements inter-entreprises est une démarche volontaire de la part des entreprises se trouvant sur une même ZAE. A contrario, le plan de déplacements entreprise (PDE) organise les transports à l'échelle de l'entreprise et non d'un secteur géographique.
Ils visent tous deux à favoriser le développement des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle (transports en commun publics, transports en commun dédiés, covoiturage, vélo).

Sont notamment concernés :

les déplacements domicile/travail des salariés,

les déplacements professionnels des salariés (vers d'autres sites ou d'autres entreprises),

les déplacements des clients, visiteurs, livreurs,

les déplacements domicile/étude/travail des stagiaires.

Comment élaborer un PDIE ?

UNE DEMARCHE EN TROIS TEMPS		
1- Diagnostic	2- Définition des actions	3 - Mise en oeuvre et suivi
Connaître	Imaginer ensemble	Concrétiser et faire adhérer
Recueil et analyse des données Enquête de mobilité Concertation	Concertation Plan d'actions	Mettre en oeuvre les actions Informer les personnels Evaluer et corriger
Etat des lieux Enjeux Potentiels Objectifs	Planification Budgétisation Actions	Réalisation Dynamique Suivi Négociation

Source : Le plan de déplacements inter-entreprises, un outil de management de la mobilité sur les zones d'activités - Orée - p21

Peut-on bénéficier d'aides à la mise en place d'un PDIE ?

L'ADEME et Orée (association multi-acteurs) se sont associés pour réaliser le guide "Plan de déplacements inter-entreprises". Ce guide est un outil pour les entreprises qui fournit des éléments méthodologiques, des exemples caractéristiques pour la mise en place d'une démarche de mobilité durable, à l'échelle d'une zone d'activité.peut aider financièrement et techniquement les entreprises qui souhaitent mettre en place un PDE.

Il est structuré en trois parties :

- le management de la mobilité,
- la méthodologie pour mettre en oeuvre un Plan de déplacements inter-entreprise,
- des retours d'expériences françaises et étrangères.

Pour répondre aux problématiques des entreprises liées à l'accessibilité à leurs sites et à la gestion de la mobilité, la RATP et la CCI ont créé depuis 2004, la société EM Services " Entreprises et Mobilité Services ". L'activité de cette société est centrée autour de trois pôles : les stratégies d’implantation, la mobilité urbaine et développement durable, et la gestion de gares routières.
Références réglementaires

- Arrêté inter-préfectoral du 25 mars 2013 imposant le DPE à certaines entreprises d'Ile-de-France

Le Plan de Déplacements Urbains

Pour une intégration des politiques de mobilité

Le plan de déplacements urbains (PDU) a été créé par la loi d'orientation sur les transports intérieurs (Loti) en 1982. Malgré plusieurs démarches volontaires dans les années 1980 et 1990, il s'est réellement développé et enrichi à partir de 1996 lorsque la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (Laure) l'a rendu obligatoire dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants et en a défini la procédure d'élaboration.

Outil global de planification de la mobilité à l'échelle d'une agglomération, il définit les principes d'organisation du transport et du stationnement des personnes et des marchandises, tous modes confondus.

Renforcé par plusieurs lois entre 2000 à 2010, il coordonne des politiques sectorielles portant sur les modes alternatifs à la voiture, la voirie et le stationnement en intégrant plusieurs enjeux transversaux : la protection de l'environnement, l'intégration entre politiques urbaines et de mobilité, l'accessibilité des transports pour tous ou encore la sécurité des déplacements.

Au-delà de la planification, le PDU est aussi un outil de programmation, car il hiérarchise et prévoit le financement de ses actions, et ses mesures s'imposent aux plans locaux d'urbanisme, aux actes et décisions prises au titre des pouvoirs de police du maire et des gestionnaires de voirie.

Enfin, le PDU, véritable démarche partenariale, associe au cours de son élaboration, puis de son évaluation, différents acteurs institutionnels et de la société civile pour partager un projet de mobilité au service des habitants et des activités locales.

Le PDU, en donnant plus de place au tramway et aux modes actifs (marche et vélo), propose un nouveau partage de l'espace public et contribue à l'amélioration du cadre de vie. Grenoble (Avenue Alsace Lorraine) – Source : Certu

Certu 2012 / 32

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE
DE L'ÉGALITÉ
DES TERRITOIRES
ET DU LOGEMENT

MINISTÈRE
DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT
DURABLE
ET DE L'ÉNERGIE

Éditions du Certu
Collection Références
Septembre 2012 www.certu.fr

Un PDU, pour quoi faire ?

Un outil global de planification de la mobilité

Le PDU, créé par la Loti en 1982 et modifié depuis par plusieurs lois, est aujourd'hui défini dans le code des transports (articles L1214-1 et suivants). Il détermine les principes régissant l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement et vise l'amélioration du cadre de vie. Il s'agit donc d'un outil global portant sur tous types de transports (personnes, marchandises), et tous modes de déplacements (individuels et collectifs, motorisés ou non) dans le périmètre desservi par les transports urbains (PTU).

Il coordonne les approches sectorielles, vise une cohérence du système de déplacements et des actions portant sur la mobilité à l'échelle de l'agglomération, dans une logique de coopération intercommunale et en concertation avec les acteurs institutionnels et de la société économique et civile.

visant en premier lieu la diminution du trafic automobile

Le PDU s'articule autour de quelques grands objectifs stratégiques, parmi lesquels la diminution du trafic automobile. Cette ambition a été donnée aux PDU dès 1996 par la Laure dans un contexte de forte croissance de la motorisation des ménages et de l'usage de l'automobile.

La loi donne ainsi plusieurs leviers aux PDU pour atteindre cet objectif, en jouant à la fois sur la maîtrise de la demande de déplacements par des actions portant sur l'urbanisme et les transports, et sur le report modal, par des actions sur la voiture et ses modes alternatifs.

par une articulation efficace entre transports et urbanisme

La loi solidarité et renouvellement urbain (SRU) de 2000, renforcée 10 ans plus tard par les lois Grenelle, vise à mettre en cohérence politiques urbaines et systèmes de transports. Par une meilleure adéquation avec la planification urbaine, le PDU doit permettre un usage accru des réseaux de transports collectifs existants et favoriser les déplacements de courte distance, pour lesquels la marche et le vélo sont des alternatives à la voiture.

Il s'agit ainsi de favoriser le développement urbain autour des arrêts de TC existants ou en projet, de faciliter les déplacements de proximité – plus facilement réalisable à pied ou à vélo – par un maillage important de commerces et de services de proximité et en agissant sur le partage de la voirie.

et la coordination d'actions sectorielles

Le PDU dispose d'un ensemble de leviers permettant de favoriser le report des modes individuels motorisés vers leurs alternatives. Il vise ainsi à :

- agir sur la **voiture** en améliorant l'usage de la voirie dans l'agglomération par un partage entre les modes et des mesures d'information sur la circulation ;
- développer les **transports collectifs** ;
- développer les modes les moins polluants que sont la **marche** et le **vélo** ;
- agir sur le **stationnement public** de l'ensemble des modes en définissant la réglementation et la tarification pour les automobiles et véhicules de livraison, en réservant des emplacements aux personnes à mobilité réduite (PMR), en prenant des mesures spécifiques pour les résidents et les véhicules d'autopartage, en favorisant le stationnement des vélos et en configurant les infrastructures de charge pour les véhicules électriques ou hybrides ;
- agir sur le **stationnement privé** en délimitant les périmètres dans lesquels les normes de construction d'aires de stationnement automobile du plan local de l'urbanisme (PLU) peuvent être abaissées ou supprimées lorsque la desserte en transports collectifs le permet, en fixant des normes plancher pour le stationnement des vélos ;
- organiser les conditions d'approvisionnement de l'agglomération, par la réglementation des horaires de **livraison** et des véhicules, l'utilisation des infrastructures logistiques existantes et la localisation des infrastructures à venir dans une perspective multimodale.

Le PDU incite à la réalisation de plans de mobilité pour les entreprises et collectivités publiques et il promeut l'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées. L'ensemble de ces champs d'action est illustré dans la suite par des mesures concrètes que le PDU propose et articule.

en intégrant trois grands enjeux transversaux

Au fil des différentes lois, le PDU a été enrichi pour tenir compte d'enjeux transversaux qui doivent se décliner dans l'ensemble des actions sectorielles du plan :

• L'amélioration de la sécurité des déplacements

Objectif majeur donné par la loi SRU de 2000, les PDU doivent améliorer la sécurité des usagers les plus vulnérables, notamment en assurant un suivi des accidents des piétons et des cyclistes.

Les PDU reprennent souvent les objectifs nationaux de réduction de l'accidentologie mais sont parfois plus ambitieux, à l'exemple de l'Île-de-France, dont le projet de PDU arrêté en 2011 vise à diviser par deux d'ici 2020 le nombre de tués et blessés graves et de la communauté urbaine de Lille qui affiche une ambition très forte de « zéro tué ou blessé grave pour les usagers vulnérables » à horizon 2020.

• L'accessibilité de la chaine des déplacements aux personnes à mobilité réduite (PMR)

La loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, votée en 2005, élargit la définition des PMR à tous types de handicap (moteur, sensoriel, cognitif et psychique) et aux situations temporaires de mobilité réduite.

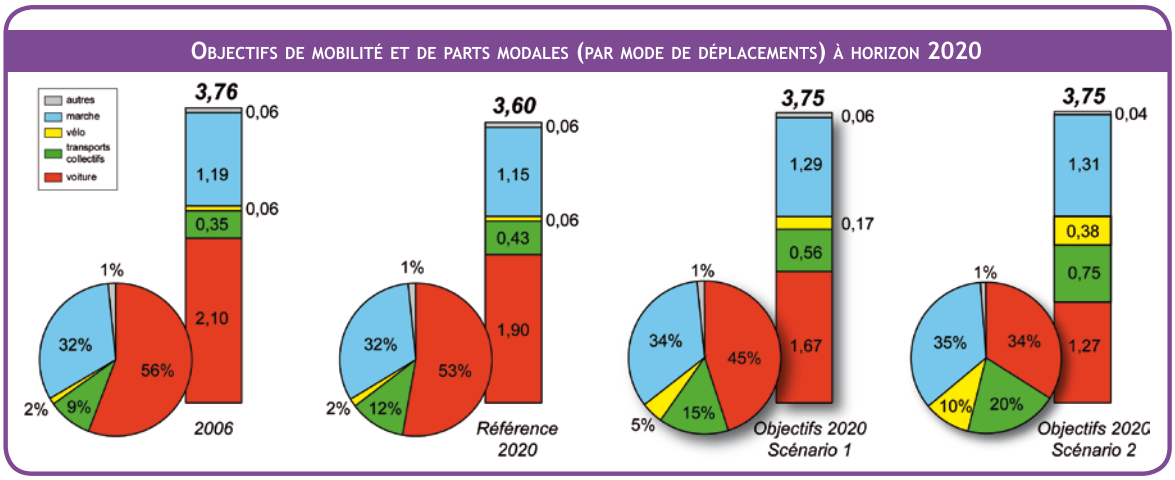
Elle rend obligatoire l'accessibilité de la chaîne du déplacement pour tous, du cadre bâti aux transports en passant par la voirie et les espaces publics. Le PDU est le document d'intégration de ces politiques sectorielles. Il contient une annexe accessibilité qui définit la stratégie de l'AOTU pour rendre accessible les transports d'ici 2015, échéance fixée par la loi de 2005, en interface avec les plans de mise en accessibilité de la voirie, que le PDU intègre.

D'après © CRID

• La protection de l'environnement

Le PDU a d'abord gagné sa légitimité en 1996 par la loi sur l'air comme outil de lutte contre la pollution de l'air. Il vise à assurer l'équilibre entre les besoins d'accès et de mobilité d'une part et la protection de l'environnement et de la santé d'autre part, en faisant la promotion des modes les moins polluants.
En 2010, le Grenelle de l'environnement en fait aussi un outil de territorialisation de la lutte contre le changement climatique, au côté des autres documents de planification locale. Lors de l'élaboration du PDU, les émissions de CO_2 évitées résultant de la mise en œuvre du PDU sont estimées, et le calcul des émissions cinq ans après approbation permet de mesurer l'atteinte des objectifs fixés.
Enfin, le PDU est rendu compatible avec deux documents de planification environnementale : le plan de protection de l'atmosphère (PPA) élaboré par l'État à l'échelle de l'agglomération et le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE) co-élaboré par l'État et la région.

Les objectifs stratégiques des PDU – l'évolution des modes à Lille



Source : Lille Métropole

La répartition entre l'usage des modes de déplacements (parts modales) est souvent utilisée comme objectif stratégique des PDU.
A Lille, les objectifs 2020 sont comparés à un scénario de référence basé sur les évolutions récentes de la mobilité (mesurées par les enquêtes déplacements auprès des ménages - EMD). Le scénario le plus ambitieux fait baisser la part de la voiture dans les déplacements de la moitié au tiers, au profit de la marche, du vélo et des transports collectifs.

Sur quel territoire porte le PDU ?

Un périmètre opérationnel : le territoire desservi par les transports collectifs urbains

Le PDU porte sur le territoire de compétence de l'Autorité organisatrice des transports urbains (AOTU), soit le périmètre de transports urbains (PTU), la plupart du temps de dimension intercommunale. Il est rendu obligatoire dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Au nombre de 60, elles regroupent la moitié de la population française.

Le PTU, choisi comme territoire opérationnel de mise en œuvre des transports collectifs urbains, ne correspond pas toujours au bassin de vie des habitants de l'agglomération. La loi encourage donc la réflexion à d'autres échelles de territoires, même si les actions du PDU ne portent que sur le PTU.

mais une coordination avec les autres échelles de territoires

La loi prévoit que le PDU puisse être élaboré à l'échelle du schéma de cohérence territoriale (SCoT), permettant ainsi un rapprochement des réflexions sur la planification urbaine stratégique et celle sur les transports. Même si le PDU ne porte pas sur le territoire du SCoT, une réflexion à cette échelle territoriale permet de mieux appréhender le système de mobilité et de décliner les actions au sein du PTU, mais aussi avec les AOT de niveau départemental et régional, voire sur les territoires des AOT voisines. Les modalités de coopération et de gouvernance sont multiples : de la simple coopération informelle à une forme plus aboutie.

Élargissement du périmètre de réflexion : Clermont-Ferrand 2011

Le PTU, constitué de 22 communes et près de 300 000 habitants, s'est révélé insuffisant pour prendre en compte la réalité du bassin de déplacements clermontois. Ainsi, comme le PDU le précise, « le besoin de cohérence avec le SCoT, qui est en cours d'élaboration sur le Grand Clermont (108 communes), impose nécessairement une extension du périmètre de réflexion des déplacements en collaboration avec les autorités organisatrices concernées ».

Par qui est-il élaboré ?

Un maître d'ouvrage : l'autorité organisatrice des transports urbains

La loi a désigné l'AOTU comme responsable de l'élaboration et de la mise en œuvre du PDU, même si elle ne dispose pas de toutes les compétences sur lesquelles porte le PDU.
Les AOTU en France ont des profils très variés : dans les agglomérations supérieures à 100 000 habitants, elles sont très majoritairement des intercommunalités disposant de nombreuses compétences et parfois des syndicats de compétence unique transports. Mais quelle que soit leur forme juridique, l'élaboration d'un PDU nécessite d'associer de nombreux acteurs.

mais une association élargie à de nombreux acteurs

La loi prévoit l'association obligatoire d'un certain nombre de personnes publiques : l'État, de même que la Région et le Département en leur qualité d'autorité de transport et de gestionnaires de voirie. Les communes du PTU sont consultées sur le projet de PDU, avant enquête publique. L'AOTU doit consulter par ailleurs sur le projet et à leur demande les « représentants des professions et des usagers des transports ainsi que des associations de personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, les chambres de commerce et d'industrie et les associations agréées de protection de l'environnement ».
Les citoyens sont consultés réglementairement lors de l'enquête publique, une fois le projet arrêté, mais de plus en plus d'AOTU organisent la concertation dès le diagnostic et l'élaboration du projet.

Une concertation élargie tout au long du processus : le PDU de Grenoble en cours d'élaboration

L'AOTU grenobloise a organisé la concertation dès le lancement de l'élaboration de son nouveau PDU, autour de plusieurs dispositifs : les « cafés » du PDU (débats dans les quartiers, ouverts à tous), l'atelier citoyen (une trentaine d'habitants tirés au sort, émettant des recommandations pour le PDU), l'atelier des acteurs économiques et sociaux, le comité des sages (une quinzaine d'experts pour déterminer les enjeux de mobilité et proposer de grandes orientations), et les universités du PDU (conférences grand public).

Quel est son processus d'élaboration ?

Un dispositif de suivi technique et politique

L'élaboration du PDU est facilitée par la mise en place d'instances de suivi technique et politique ainsi que la réalisation d'études qui viennent appuyer et éclairer les différentes étapes, du diagnostic à l'approbation définitive. Le schéma ci-dessous reprend les rôles respectifs de ces acteurs :

	Composition	Rôle
Comité technique (COTECH)	Techniciens en charge des déplacements et de l'urbanisme au sein de l'AOTU, des communes, de l'agence d'urbanisme, des autres collectivités territoriales, de l'État Représentants des acteurs techniques (exploitants de transport, gestionnaires de parcs, transporteurs de marchandises ...)	Prépare la commande Suit la réalisation des études Propose des scénarios et options Rend compte au COPIL
Comité de pilotage (COPIL)	Élus de l'AOTU et des communes Élus ou représentants du département et de la région Représentants de l'État	Planifie les étapes clés Analyse et définit les options Décide des orientations stratégiques

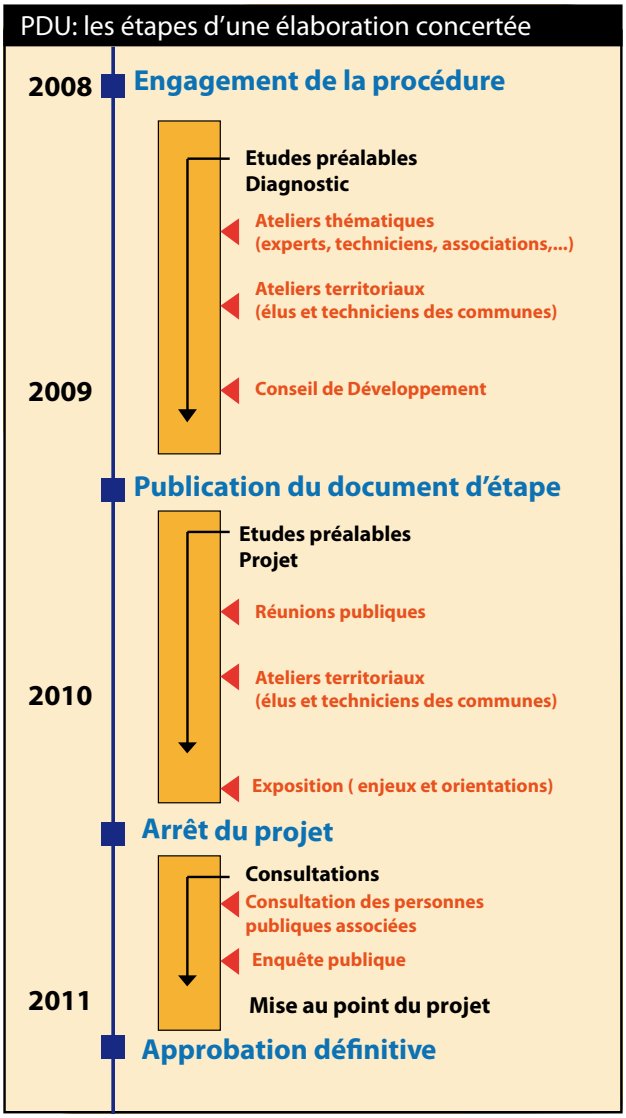
et une élaboration par étapes pour dégager un projet partagé

Le processus d'élaboration d'un PDU est relativement long (2 à 4 ans), car il nécessite plusieurs étapes permettant de construire un projet partagé :

- **Études préalables :** elles permettent de recenser les réflexions déjà menées en matière d'urbanisme et de transport, d'examiner les documents cadres dans lesquels le PDU s'inscrit (DTA, SCoT, SRCAE et PPA notamment) et de lister les études réalisées et projets en cours. Cette étape permet d'identifier les grands enjeux du PDU. Lors de l'élaboration d'un second PDU, elle peut être allégée et s'appuyer sur le bilan du précédent plan.
- **Diagnostic :** l'analyse menée au cours du diagnostic permet de mettre en avant les points forts et dysfonctionnements de la mobilité sur le territoire, d'identifier la cohérence avec l'urbanisme. Cette phase se conclut par la **formalisation des objectifs stratégiques**.
- **Scénarios :** la démarche prospective menée à cette étape permet de faire prendre conscience de l'influence des choix politiques et de valider un scénario qui se démarque du scénario tendanciel au fil de l'eau.
- **Projet :** le projet propose de manière intégrée un ensemble d'actions sur les modes de déplacements et a une visée pré-opérationnelle.

Une fois le projet arrêté, la consultation obligatoire des personnes publiques associées débute, suivie par l'enquête publique. Le projet, éventuellement modifié pour tenir compte des conclusions du commissaire enquêteur, est ensuite approuvé et prend alors toute sa valeur juridique.

La phase de mise en œuvre peut continuer à être suivie de façon régulière par des instances techniques et politiques. Elles auront notamment pour objectif de veiller à l'avancement des actions et de lever les difficultés liées par exemple à la multiplicité des acteurs dans la mise en œuvre du PDU.



Les étapes d'élaboration du PDU de Montpellier 2012

source : Montpellier agglomération

Quelles mesures concrètes du PDU ?

Le PDU doit agir sur l'ensemble des modes de déplacements urbains et sur de nombreux leviers relevant de l'offre de transport, de l'aménagement, de la tarification et la réglementation, de la communication et du conseil en mobilité visant le changement des comportements.

La mise en œuvre d'un certain nombre de ces mesures ne relève pas directement de l'AOTU. Toutefois, le PDU dispose de possibilités contraignantes permettant de décliner la politique de mobilité intercommunale auprès notamment :

- des **communes**, s'agissant des normes de stationnement privé du plan local d'urbanisme (PLU) ou du pouvoir de police de stationnement public du maire ;
- des **gestionnaires de voirie**, pour ce qui concerne par exemple la modération des vitesses, la hiérarchisation des réseaux ou la réalisation d'infrastructures de transports collectifs.

Quels moyens de mise en œuvre ?

Le PDU est un document de planification à moyenne et longue échéance mais la loi lui a donné aussi un caractère opérationnel en prévoyant notamment que l'AOTU élabore un calendrier des décisions et réalisations et étudie les modalités de son financement.

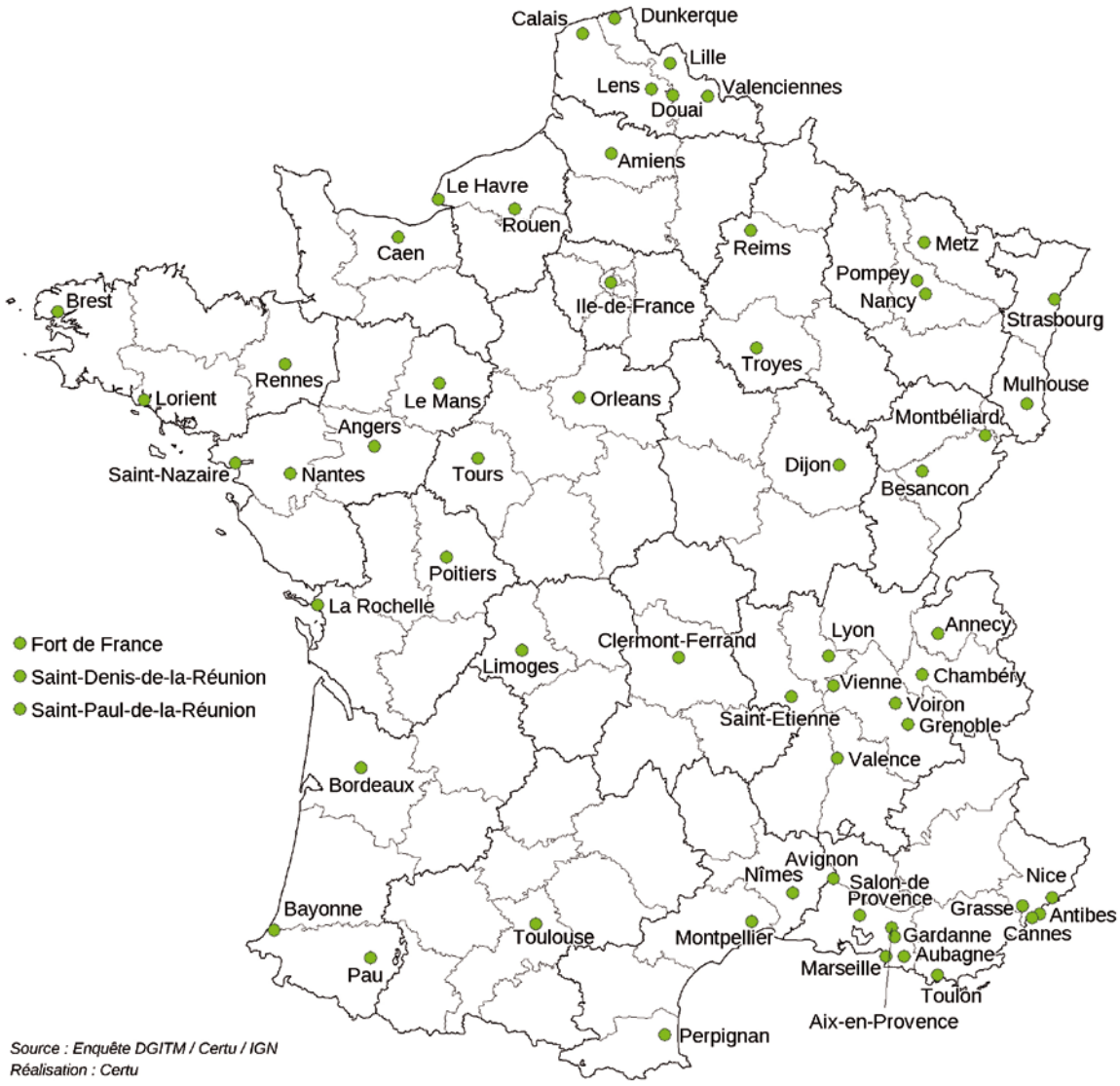
Plusieurs PDU récents prévoient ainsi des actions à 5 ans, inscrites dans le mandat politique local, et une vision plus stratégique et prospective à 15 ans voire à 20 ans, à l'exemple de Nantes.

Par ailleurs, plusieurs AOTU mettent en place des démarches ou des outils permettant l'appropriation du PDU par les autres acteurs de la mobilité et de l'urbanisme, qui permettent de décliner le plan et ses principes sur le territoire et autour des projets de transports. Il s'agit par exemple des micro-PDU lillois ou des plans de déplacements de secteur stéphanois. Grenoble propose enfin la démarche de contrat d'axe, forme de contractualisation avec les communes traversées par une ligne de tramway visant à favoriser une urbanisation plus dense et structurée autour des arrêts de la future ligne.

Quelles mesures de suivi et d'évaluation ?

La loi précise que le PDU fait l'objet d'une évaluation tous les cinq ans, sans précision sur la méthodologie à employer pour la mener.
Le retour d'une vingtaine d'AOTU sur leurs pratiques en la matière montre notamment que l'intérêt de l'exercice est rarement remis en cause et que les approches convergent sur un certain nombre d'aspects : le pilotage de l'évaluation nécessite un portage politique fort et permet dans la majorité des cas de rassembler les partenaires essentiels, parfois les citoyens.
L'objet de l'évaluation porte surtout sur la mise en œuvre des actions du PDU et la mesure de leurs effets, avec la difficulté méthodologique d'évaluer leur efficience « toutes choses égales par ailleurs ». Les outils utilisés sont variés. Ils s'appuient souvent sur des observatoires combinés à d'autres dispositifs (comptes déplacements, enquêtes qualitatives ...), avec un objectif de fonctionnement simple et partagé.
Plus récemment, un autre type d'évaluation – environnementale – introduite dans la loi française en 2004, demande de mesurer les effets a priori du PDU sur l'environnement afin d'influer sur le projet choisi pour en minimiser l'impact notamment sur la qualité de l'air, le bruit, les émissions de gaz à effet de serre ou encore le patrimoine et la biodiversité.
Enfin le PDU évalué peut donner lieu à révision afin de corriger ou d'ajuster la politique en fonction des résultats atteints à mi-parcours.

60 PDU obligatoires approuvés en France



Sur les 90 PDU obligatoires aujourd'hui en France, deux tiers sont approuvés en 2012. Parmi le tiers restant à élaborer, une vingtaine le sont du fait d'une obligation récente liée à l'extension des agglomérations.
Sur les 220 AOTU non soumises à PDU obligatoire, une trentaine ont initié une démarche de PDU volontaire conforme au code des transports, dont la moitié sont approuvés en 2012. 50 autres AOTU portent une démarche non réglementaire (plan global de déplacements, schéma de transport, etc.)

DOCUMENT 5

la gazette·fr

Par Nathalie Da Cruz - 19 septembre 2016

Quand les entreprises invitent les salariés à se déplacer autrement

POURQUOI ? Afin d'inciter les salariés à abandonner leur voiture dans leurs déplacements domicile-travail, les sociétés lancent des plans de déplacements interentreprises (PDIE).

POUR QUI ? Ces PDIE s'adressent aux salariés des zones d'activités rassemblant des sociétés trop petites pour mettre en place seules leur plan de déplacements entreprise.

COMMENT ? Les entreprises définissent les besoins en déplacements et les modes utilisables, puis lancent un plan d'action utilisant la communication et l'animation.

SMTC-Tisséo (Haute-Garonne) 101 communes 966 300 hab.

Les démarches de plans de déplacements interentreprises (PDIE) s'étalent sur la carte de l'agglo toulousaine : trois autour de l'aéroport de Toulouse-Blagnac ; un au nord-est, au niveau de Balma ; au sud-ouest, celui de Toulouse ouest partenaires... Plus au sud figure le dernier en date, le onzième : le PDIE de l'Oncopole, mis en place en janvier 2016, qui regroupe 29 entreprises au sens large du terme (entreprises, associations, universités, institutions publiques...).

Cette démarche est l'oeuvre d'un agent dédié à la production de cartes avec géolocalisation, au sein du service « écomobilité » du syndicat mixte des transports en commun (SMTC) Tisséo, l'autorité organisatrice de la mobilité sur l'aire métropolitaine toulousaine. Le service fournit des études très poussées, clés en main, aux entreprises intéressées. « Un travail quasi scientifique », se félicite Jean-Michel Lattes, président du syndicat et vice-président de Toulouse métropole (734 900 hab.), chargé des déplacements. De plus, au sein du service « écomobilité » du SMTC, trois conseillers « mobilité » sont dédiés à l'accompagnement des entreprises - qu'il s'agisse de PDIE, de plans de déplacements entreprise (PDE) ou de plans de déplacements d'administration (PDA). Trois autres agents animent le service de covoiturage créé par le SMTC.
C'est en 2001 que l'autorité organisatrice a lancé un premier PDE, sur le site d'Airbus. Le premier PDIE, lui, a vu le jour en 2008, autour de l'aéroport de Blagnac. « Ce type de plan est plutôt destiné à des zones d'activités de taille moyenne, regroupant des entreprises de 100 à 500 salariés », explique Christophe Doucet, responsable « urbanisme et mobilités ».

Alternatives à la voiture

Etabli à partir d'un diagnostic, le plan d'action comprend systématiquement des opérations de communication. « Il n'y a pas de réussite sans communication, insiste Christophe Doucet. Il faut éditer des guides, des brochures, des flyers... L'objectif ultime étant de pousser les salariés à renoncer à la voiture individuelle, voire à privilégier le télétravail. » Exemples d'actions fréquemment menées : le développement du covoiturage ; l'incitation à opter pour le vélo en créant des places de stationnement, en organisant des tests de vélos classiques ou électriques ; la mise en place de flottes de service ; la distribution de tickets de bus ou de métro ; le recours à l'autopartage avec la société Citiz en centre-ville... Source d'émulation, les Trophées écomobilité lancés par le SMTC valorisent chaque année des entreprises pour leurs démarches.

Le budget qu'une société doit consacrer à un PDIE est quasi-nul, puisque le SMTC fournit toutes les études préalables et assure un accompagnement. Toutefois, « nous demandons à ce que soit nommé un référent, interlocuteur unique au sein de l'une des entreprises, qui doit consacrer 10 à 15 % de son temps bénévolement à l'animation du PDIE, précise Christophe Doucet. Les salariés volontaires, sensibilisés à l'écomobilité, doivent obtenir le feu vert de leur DRH. Il faut parfois du temps pour obtenir des candidatures. » Philippe Graillon, chargé de la responsabilité sociale des entreprises à la Banque populaire, est le référent du PDIE de l'Héliopole, une zone tertiaire au nord-est de l'agglo. « Un conseiller mobilité de Tisséo vient à chaque comité de pilotage, cinq à six fois par an. Nous organisons deux animations annuelles, au printemps et à l'automne, avec essai de vélos électriques, ateliers réparation, speed-dating pour trouver son covoiturer... Les gens doivent essayer. Nous avons demandé aux collectivités d'aménager des voies pédestres et cyclables », témoigne-t-il. C'est un travail de communication de longue haleine. « Aujourd'hui, la démarche est prise au sérieux, ce qui n'était pas le cas au départ.

C'est plutôt une réussite, mais il ne faut pas lâcher. »
C'est en matière d'évaluation que le bât blesse. Au bout de trois ans, les entreprises sont censées évaluer les changements de comportements, mais cette démarche bien souvent n'est pas menée, faute de temps. Le SMTC-Tisséo n'est, à ce jour, pas en mesure de fournir des chiffres. Une enquête sur les déplacements dans la zone aéroportuaire doit être réalisée en octobre.

Historique

Le premier plan de déplacements entreprises a vu le jour en 2001. Le premier PDIE a été défini en 2008.

Marc Fontanès, directeur de projets « mobilité » au cabinet Auxilia

« Le nombre de plans mis en oeuvre et les effectifs importants de salariés concernés sont un signal fort, attestant de l'efficacité de l'action du SMTC-Tisséo. De même que les huit personnes dédiées au suivi. Chaque PDIE est unique. Pour qu'il fonctionne, il faut créer une gouvernance locale. Ceux qui ne sont pas portés de manière équilibrée par la collectivité et par un référent ne fonctionnent pas bien. Les PDIE sont d'autant plus efficaces qu'un nombre limité d'actions (de deux à quatre) est posé et mis en oeuvre rapidement, même avant la fin du diagnostic. Le mieux est de s'entendre sur un dénominateur commun à toutes les entreprises. Il faut réussir à intégrer la mobilité comme une dimension essentielle de la gestion et du management de l'entreprise. »

DOCUMENT 6

Plan de Déplacement Inter-Entreprises

ARC AGGLOMÉRATION DE LA RÉGION DE COMPIÈGNE

Organisme

Agglomération de la Région de Compiègne

Partenaires

Conseil Régional de Picardie

Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise

ADEME

Coût de l'étude (H.T.)

50160 €

Dans le cadre du FREME, l'ARC a bénéficié d'une aide combinée du Conseil Regional et de l'ADEME (à hauteur de 15% chacun) et d'une aide du SMTCO (à hauteur de 50%).

Date de mise en oeuvre du PDIE

Lancement : Fin 2010

Pourquoi agir ?

L'émergence d'un Plan de Déplacement Inter-Entreprises est né de la volonté des élus de l'Agglomération de la Région de Compiègne de réfléchir à l'évolution du réseau de transports en commun à l'échelle de l'ensemble de l'agglomération, de la présence sur le territoire de l'ARC de grandes entreprises souvent regroupées sur les grandes zones industrielles et des besoins qui ont pu être exprimés.

Une étude des besoins et des habitudes de déplacements des actifs travaillant dans différentes zones d'activités est apparue nécessaire afin d'améliorer les conditions de déplacements domicile-travail des salariés.

Présentation de l'étude et diagnostic

L'ARC a missionné un bureau d'études dans le cadre d'un partenariat technique et financier réunissant l'ARC, l'ADEME, le Conseil Régional de Picardie (FREME) et le Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise. L'ADEME a contribué à l'écriture du cahier des charges, a fourni des contacts au sein des entre-prises et a participé aux diverses réunions : comité de pilo-tage, ateliers de concertation avec les entreprises.

L'objectif principal de l'étude était de mieux comprendre les pratiques et les besoins de déplacements des salariés dans le cadre de leurs déplacements domicile-travail et de trouver de nouvelles solutions de transport, en privilégiant une alternative à la voiture en solo. Toutes les entreprises de plus de 9 salariés situées dans les zones d'activités de l'ARC et du Pays Compiégnois, ainsi que des entreprises des sites isolés des zones d'activités ont été auditées.
Sur plus de 300 entreprises contactées, une cinquantaine ont accepté de répondre à l'enquête entreprise, une vingtaine se sont réellement impliquées dans la démarche (enquête auprès des salariés, implication du service des ressources humaines, participation aux petits déjeuners d'information et réunions de concertation,...). Au total, 1224 questionnaires ont été récoltés, représentant 5 100 salariés, soit 8% des entreprises et 27% des salariés du territoire, avec un taux de réponse moyen par entreprise de 24%.

Enseignements

La démarche engagée a fait naître un lien durable entre les entreprises du territoire et la collectivité sur les problématiques liées aux déplacements domicile-travail.

Une démarche de progrès s'est amorcée permettant d'envisager des évolutions dans l'usage des modes de transports.

Les principales tendances du diagnostic ont été les suivantes :
• des lieux de domicile très variés,
• des horaires de travail également assez variés selon les entreprises et selon les salariés,
• une distance moyenne domicile-travail d'environ 20 km,
• des temps de parcours moyen d'environ 23 minutes,
• des pratiques de déplacements largement marquées par l'usage de la voiture particulière (faible part des transports en commun, du covoiturage et du vélo) même dans des zones relativement bien desservies.
Un des enjeux identifié au cours du diagnostic a été d'offrir un panel de solutions variées pour répondre à la diversité des demandes (horaires et lieux d'habitation variés).

Elaboration

Les actions à mettre en œuvre renvoient à une gamme de solutions diversifiées autour des axes d'intervention suivants :
- renforcer l'animation et la communication sur les transports,
- accompagner le développement du covoiturage,
- adapter l'offre en transports collectifs existante,
- améliorer l'accessibilité cyclable des zones d'activités.

Des actions ont déjà été mises en oeuvre :
• recrutement d'un animateur mobilité pour développer le conseil en mobilité auprès des actifs,
• mise en place d'une ligne desservant les zones d'activités de La Croix Saint Ouen et Le Meux, depuis Compiègne,
• cadencement à 15 minutes d'une ligne de bus urbains, rendue plus directe et connectant les principaux pôles émetteurs de flux sur l'agglomération,
• étude en cours pour le développement de services de location / stationnement vélo.

Focus

Une entreprise (MATRA Electronique) s'est particulièrement impliquée dans la démarche. Des échanges réguliers ont lieu et des actions y ont déjà été réalisées, notamment au cours de la semaine de la Mobilité, durant laquelle un stand d'information a été mis en place.

Facteurs de reproductivité

• Bien cibler le territoire et les entreprises.
• Impulser la dynamique nécessaire à la constitution d'un groupe projet.
• Identifier et mobiliser des interlocuteurs spécifiques au sein de chaque entreprise participante.
• Impliquer autant que possible les entreprises les plus motrices pour constituer des relais vis-à-vis d'autres entreprises du secteur.

Le Réseau d'Echanges Techniques a pour objectif de mieux prendre en compte les problématiques « déchets, énergie, transports, environnement » dans les politiques publiques d'aménagement et de développement.

PDA, PDE, covoiturage et autopartage

Il est nécessaire de réduire l'usage de la voiture en général et de son utilisation « en solo » en particulier. La présente fiche vise à examiner les objectifs du plan de déplacement entreprises (PDE), du covoiturage et de l'autopartage, leurs modalités pratiques et les nombreux avantages qu'ils génèrent, à la fois pour les salariés, l'employeur et la collectivité.

Environ 83 % des déplacements sont effectués par la route en voiture individuelle. Afin de réduire à la fois ce trafic routier, le bruit et la pollution atmosphérique causés par « l'autosolisme », les collectivités encouragent l'élaboration de plans de déplacements entreprises et les actions complémentaires de covoiturage et d'autopartage.
Le plan de déplacement entreprise ou interentreprise (PDIE) ou administration (PDA) concerne tous les types de déplacements, qu'il s'agisse des trajets domicile-travail, des déplacements professionnels des collaborateurs, ainsi que de toutes les parties prenantes de l'entreprise, notamment les clients. Il tend à promouvoir les modes de déplacements alternatifs à la voiture privée et contribue ainsi à optimiser les trajets liés aux activités professionnelles du personnel d'une entreprise (ou de plusieurs entreprises voisines), en privilégiant les transports propres (véhicules électriques ou au gaz), et les transports doux (vélo, marche à pied).

Le plan de déplacement entreprise

Les objectifs

La création d'un PDE est une démarche volontaire de l'entreprise, en lien avec la collectivité qui peut lui accorder son soutien financier et/ou technique. Elle fait partie des initiatives écocitoyennes dans le cadre d'une politique de développement durable.
À noter qu'une collectivité élaborant un PDA aura le même type de démarche.
Les objectifs sont multiples et consistent à :
- réduire le trafic routier, le bruit, la pollution de l'air, les gaz à effet de serre (GES) des automobiles ou des deux-roues à moteur utilisés quotidiennement pour les trajets professionnels ;
- mieux organiser les déplacements des collaborateurs d'une entreprise ;
- réduire le stress et les risques d'accidents de la circulation ;
- gagner du temps ;
- diminuer les frais de déplacements pour les salariés ;
- organiser des déplacements favorisant le bien-être des salariés : activité physique pour le vélo, convivialité du covoiturage.

La mise en place

Pour réaliser le PDE dans des conditions optimales, un état des lieux de tous les déplacements est nécessaire, avec une estimation du budget de déplacement pour l'entreprise et les salariés, une localisation des différents lieux d'habitation du personnel et une étude du mode de transport qu'ils utilisent. L'accessibilité de l'entreprise est également évaluée pour chaque type de transport, ainsi que sa capacité de stationnement pour les vélos notamment.
Il est évident que les salariés doivent être impliqués dans le PDE dès l'état des lieux. Leurs attentes et besoins doivent être recensés, et les informations sur l'évolution du projet doivent leur être communiquées régulièrement.
Diverses actions peuvent être mises en œuvre :
- services spécifiques de ramassages organisés par l'employeur entre le domicile et le lieu de travail des salariés. La société peut bénéficier du remboursement intégral du versement transport pour le personnel bénéficiaire de ces services ;
- une navette spéciale en car, entre la gare et le siège de l'entreprise ;
- des adaptations ou modifications du parcours des transports en commun pour une meilleure desserte des chantiers, par exemple : un ajustement des horaires par l'opérateur des transports en commun (TC) ;
- une mise à disposition gratuite de garages à vélos ou de vélos.

Les avantages

Le PDE vise à favoriser les solutions alternatives à la voiture individuelle et à maîtriser ainsi les déplacements et leurs coûts.
Tant pour les salariés que pour l'employeur et la collectivité, les avantages sont nombreux.
• Pour les salariés :
- réduction sensible du budget déplacements professionnels et augmentation du pouvoir d'achat des ménages ;
- amélioration des conditions de travail (meilleure forme physique, moins de fatigue, moins de stress lié à la conduite automobile) ;

Auteur
Jean-Claude Christophe
Attaché territorial principal

- sensibilisation accrue à la qualité de vie, la convivialité, les relations aux collègues ;
- diminution des risques d'accidents.

• Pour l'employeur privé ou public (comme indiqué plus haut, une collectivité peut valablement s'engager dans un plan de déplacement administration PDA) :
- optimisation des coûts liés aux déplacements du personnel, réduction de la flotte de véhicules, du coût du carburant, des accidents du travail, des indemnités kilométriques ;
- contribution à la réduction des émissions de polluants, de gaz à effet de serre et des nuisances sonores causées par les véhicules individuels des salariés ;
- amélioration du climat social en faisant participer le personnel à cette action ;
- offre d'une opportunité aux non-automobilistes ;
- valorisation de l'image citoyenne de l'entreprise et de son attractivité.

• Pour la collectivité qui apporte son soutien :
- réduction des externalités négatives consommées pour l'entretien du réseau routier, la voirie et la santé publique ;
- amélioration de l'attractivité économique des territoires, consécutive à une moindre congestion routière et de meilleurs services de mobilité ;
- contribution aux objectifs de réduction des polluants et de GES ;
- soutien de la diminution des nuisances subies par les riverains des sites d'emplois ;
- amélioration de l'attrait démographique du territoire et anticipation des changements de comportements en matière de déplacements.

De manière générale, le PDE est un vrai projet d'entreprise, qui peut s'inscrire, de façon pertinente, dans une démarche « qualité » ou dans un système de management environnemental. Sa mise en œuvre répond à une logique de développement durable, puisque les bénéfices sont à la fois d'ordre économique, social et environnemental :
- économique : diminution des coûts de fonctionnement et accroissement de la productivité ;
- social : réduction notable des frais de déplacement domicile-travail, gain de temps et de confort, outil de dialogue social dans l'entreprise ;
- environnemental : limitation des nuisances (pollution, bruit), réduction de la demande énergétique.

Parmi les principales mesures pouvant entrer dans un PDE figurent :
- l'encouragement à l'usage des transports en commun, en partenariat avec l'autorité organisatrice et l'exploitant du réseau : adaptation de l'offre existante, en termes de dessertes, de fréquences, participation financière au prix des abonnements mensuels de TC. Il est rappelé, à cet égard, qu'un décret du 30 décembre 2008 fait obligation aux employeurs de contribuer à au moins 50 % au coût des titres de transport de leurs salariés. Un taux supérieur peut être accordé, si l'employeur le souhaite (75 % à la communauté urbaine de Strasbourg). En cas de nécessité, des services spéciaux de ramassage du personnel peuvent être créés et financés par l'entreprise qui assure le transport domicile-travail jusqu'au site ou au chantier ;
- l'aménagement des horaires de travail : nouvelle répartition des heures d'arrivée et de départ des salariés, en fonction des besoins de l'entreprise ;
- l'accompagnement et l'encouragement à habiter à proximité du lieu de travail ou du réseau de transports en commun ;
- la promotion du vélo : aménagement d'un local et d'arceaux, stationnement sécurisé ;
- l'incitation au covoiturage : mise en relation des « covoiturеurs » potentiels, places de parkings réservées, éventuellement service de dépannage des véhicules, garantie du retour à domicile, en cas de circonstances exceptionnelles ;
- la mise en place d'un service d'autopartage, permettant de mieux gérer les déplacements professionnels et pouvant offrir un service de mobilité ponctuel.

Des soutiens techniques et financiers

La direction régionale de l'agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe) accorde son aide technique et financière pour monter les projets de PDE, notamment pour réunir les partenaires nécessaires.
Le Conseil en mobilité de la collectivité participe à la mise

La mise en œuvre du PDE

En résumé, la mise en œuvre passe par quatre grandes étapes :
- évaluer l'intérêt des différents partenaires à s'engager dans cette démarche et leur capacité à s'investir dans le projet ;
- dresser un bilan de l'existant et, sur cette base, concevoir les méthodes et moyens nécessaires à l'optimisation des déplacements du personnel : établissement d'un catalogue d'actions et de mesures assorti d'un calendrier et d'un budget ;
- mettre en place une concertation volontariste en interne, et une large opération de communication, afin de convaincre chacun de l'intérêt de la démarche PDE, et ainsi pérenniser les actions dans un processus d'évolution continue ;
- évaluer la perception par les salariés, afin de cerner les besoins d'ajustements éventuels et les possibilités d'extension de certaines mesures.

en place du PDE, en facilitant les aménagements et en améliorant l'offre de mobilité alternative.
La chambre de commerce et d'industrie (CCI) joue un rôle de conseil et d'animation et peut favoriser le regroupement pour des PDE interentreprises.
Dans le cadre du programme national d'amélioration de l'efficacité énergétique, l'État a décidé d'encourager la mise en œuvre de PDE par des aides financières. Elles comprennent :
- un soutien aux études d'aide à la décision, incluant éventuellement une assistance à maîtrise d'ouvrage. Le taux d'aide maximum est de 50 % sur une assiette limitée à 75 000 euros ;
- un soutien aux opérations exemplaires comprenant le management du projet.

Le taux est de 20 à 30 % sur une assiette plafonnée à 300 000 euros.

Le covoiturage

Diviser les émissions de CO_2 par deux, trois, voire quatre, tout en créant un lien social, c'est possible grâce au covoiturage. Diminuer la pollution et ses effets néfastes sur la santé, en réduisant le stress, les embouteillages et les accidents de la route, la pratique du covoiturage permet d'atteindre ces objectifs hautement souhaitables.
Le partage d'un véhicule existe depuis une trentaine d'années en Europe. À la fois économique, à l'heure où le prix des carburants flambe, écologique et conviviale, cette pratique a sensiblement progressé dans notre société, concernée à la fois par le portefeuille des habitants et par le sort de notre planète.

L'utilité d'internet

Plusieurs sites de covoiturage sont nés ces dernières années, suite au développement de l'outil internet. Toutefois, les résultats sont restés décevants. Certes, ces sites sont souvent fréquentés, mais à peine 1 % de la population française pratique le covoiturage, malgré l'augmentation conjointe du coût des transports individuels et de la pollution automobile. Pourtant, le fonctionnement très simple du dispositif ne nécessite pas de connaissances particulières de la part des éventuels utilisateurs.

Le fonctionnement

Une fois le trajet décidé, les covoiturés peuvent alterner au volant ou changer de véhicule. Chacun contribue aux frais de carburant et, le cas échéant, de péage. Il va de soi que le propriétaire de la voiture n'est pas censé tirer un bénéfice de la mise à disposition. Le covoiturage ne saurait être aussi cher que le taxi. En principe, c'est un coût kilométrique, approuvé par chaque membre de l'équipage, qui est appliqué. Le barème utilisé en matière fiscale (IRPP) pour déterminer les frais de transport peut valablement être utilisé.
En cas d'accord préalable, les frais d'entretien de la voiture peuvent également être répartis à parts égales entre les membres de l'équipage.

Les conditions privilégiées

Aux États-Unis et au Canada, les véhicules partagés peuvent bénéficier de voies réservées, dites « VOM » qui permettent d'éviter les embouteillages, notamment sur les autoroutes. En France, les aires dédiées se multiplient et des conventions sont signées par les employeurs pour favoriser l'expansion du covoiturage. De plus, lors du Grenelle de l'environnement, la création de « VOM » sur les autoroutes a été prévue pour les transports collectifs et pour les voitures particulières transportant au moins trois personnes. Cet avantage serait également appliqué lors des pics d'ozone. Mais curieusement, les deux lois « Grenelle » de 2009 et de 2010 n'ont pas repris ces dispositions. Espérons qu'elles ne seront pas omises dans une prochaine législation.

L'autopartage

L'activité d'autopartage, appelée aussi « car sharing » est la mise en commun, au profit d'utilisateurs abonnés, d'une flotte de véhicules disponibles pour une utilisation temporaire et moyennant le paiement d'un prix à acquitter par le bénéficiaire du service.
C'est un service de location de véhicules sans chauffeur. Il ne semble pas se démarquer de celui proposé par les loueurs dits « traditionnels ».
Le tarif de l'abonnement peut être combiné avec celui des transports en commun ou celui de la location d'un vélo. Chaque abonné peut accéder à un véhicule sans chauffeur pour la durée et le trajet de son choix.
Un même véhicule « partagé » permet ainsi à plusieurs utilisateurs de se déplacer pour effectuer des trajets distincts, adaptés aux besoins de chacun.
Comme l'avait déjà souligné le Conseil d'État dans un avis rendu en 1972, « *l'autopartage concourt à la réalisation de l'intérêt général puisqu'il permet de mieux préserver l'environnement, renforce le droit au transport et tend à fluidifier la circulation dans les zones urbaines* ».
Il est indéniable que la sous-utilisation des automobiles conduit à multiplier le parc par rapport à ce que demanderait une utilisation optimale. De même, la multiplication du nombre de voitures individuelles entraîne nécessairement une consommation accrue de carburant et une pollution atmosphérique plus importante, auxquelles il faut ajouter un risque de saturation de l'espace urbain.

Évolution récente

La France a connu dès les années 1970 les premières expériences d'autopartage. Mais, les sociétés privées détentrices du label ne bénéficiant d'aucun soutien financier public, le développement du dispositif s'est fait quelque peu attendre dans nos villes. L'activité s'est surtout implantée en Suisse où elle couvre actuellement l'ensemble du territoire. En France, elle souffre encore de l'insuffisance des aides financières et techniques. Seules quelques collectivités accordent des subventions aux entreprises offrant ce type de service. De plus les maires, dans le cadre de leurs pouvoirs de police, devraient avoir la possibilité de réserver des parties

de voirie au stationnement gratuit des véhicules d'autopartage. Actuellement, seules des autorisations, payantes, d'occupation du domaine public, peuvent être accordées par les collectivités.

Les objectifs

Son objectif essentiel est de supprimer le réflexe de recours systématique à la voiture particulière, quels que soient le type et la longueur du déplacement, et d'inciter à choisir chaque fois le mode de transport le plus approprié au déplacement prévu.

Pour l'utilisateur, l'autopartage permet de réaliser des économies non négligeables, notamment lorsque la distance parcourue est inférieure à 10 000 km par an. Le système conduit à remplacer la deuxième voiture, voire même la première, si les besoins de déplacements ne sont pas réguliers : lieu de travail accessible à pied ou à vélo, mère de famille au foyer, retraité… La disponibilité des voitures d'autopartage étant totale, 7 jours/7 et 24 heures/24, l'offre de service peut aisément se substituer à la possession d'un véhicule.

L'autopartage peut être considéré comme une forme de mobilité durable, s'inscrivant dans le cadre des mesures préconisées par le Grenelle de l'environnement.

Bientôt, l'utilisation accrue de voitures électriques dites « propres » devrait permettre de promouvoir l'autopartage et donner un nouvel essor à cette activité.

Un exemple de PDE

L'Institut Gustave Roussy « IGR » de Villejuif (Val-de-Marne) a mis en place une démarche partenariale et des actions concrètes.

Quelques chiffres clés :

- 4 000 salariés et visiteurs ;
- 17 % de réduction du nombre d'utilisateurs de la voiture individuelle ;
- 357 tonnes de CO_2 évitées par an (10 % des émissions liées aux déplacements) ;
- 144 tonnes équivalent pétrole économisées par an ;
- 1 emploi créé ;
- coût : 120 000 euros d'investissement et 132 000 euros de fonctionnement par an ;
- gain pour la collectivité : 45 000 euros par an (monétarisation des polluants émis).

Les réalisations :

• Une navette pour accéder aux transports en commun :

- mise en place pour relier l'Institut à la station de métro Villejuif-Louis Aragon ligne 7, elle a été complétée par une seconde ligne reliant la station de RER B ;
- la navette est issue d'une négociation avec l'autorité responsable des transports (STIF). Ses fréquences sont en moyenne de 10 minutes en heures de pointe et de 30 minutes en heures creuses. Depuis la création de la navette, différents arrêts ont été ajoutés, à la demande de la communauté d'agglomération ;
- exploité par la RATP, ce service est intégré au réseau de transports en commun (ligne 580). Dans un premier temps, la navette a été cofinancée par le STIF et l'IGR. La communauté d'agglomération l'a ensuite rentrée dans le dispositif de financement, ce qui a permis de limiter à 70 000 euros par an le coût pour l'IGR ;
- pour chaque salarié, l'utilisation de la navette se traduit par un gain de 600 euros par an.

• Un covoiturage bien encadré : il repose sur un logiciel de mise en relation mis en place en interne. L'IGR s'est doté d'équipements de parking (badges, barrières…) pour réserver une zone aux covoitureurs et a conçu une charte de bonne conduite qu'elle a fait signer à ceux-ci. Des contrôles réguliers sont effectués pour vérifier le strict respect de cette charte. Un point « Info Transport » gère au quotidien le système. L'IGR réalise une communication spécifique (dépliants, affiches, autocollants…), afin de sensibiliser en continu les salariés et les visiteurs de l'institut.

Pour chaque salarié, la pratique du covoiturage représente un gain de 300 euros par an.

• Un point « Info Transport » :

Une personne à temps plein renseigne les salariés et les visiteurs sur les modes d'accès au site. Elle gère également le covoiturage et fait la promotion des transports propres en diffusant des documents de sensibilisation (brochures RATP, documents Ademe…).

Au total, le coût global du point « Info Transport » et de la gestion du covoiturage est d'environ 46 000 euros par an pour l'IGR.