



Entreprises pour
l'Environnement










Les Plans de Déplacements d'Entreprise

*Quelques exemples pour comprendre
les enjeux et initier une démarche*



Sommaire



	Préface	3
	I - Remerciements	4
	II - Qu'est-ce-qu'un PDE ?	5
	III - Pourquoi réaliser un PDE ?	6
	IV - Comment réaliser un PDE ?	7
	IV.1. Diagnostic « mobilité » de l'entreprise	7
	IV.2. Elaboration et mise en œuvre du plan d'action	8
	IV.3. Evaluation et suivi	8
	V - Quelques exemples de PDE pratiqués dans les entreprises	9
	V.1. Caractéristiques et usages des bâtiments étudiés	9
	V.2. Le plan de mobilité du Technocentre de Renault	9
	V.3. La démarche de Veolia Environnement dans l'agglomération de Nantes Métropole	10
	V.4. La démarche PDE à La Poste	11
	V.5. Etude d'enjeu sur les déplacements des salariés en France chez AREVA	12
	V.6. Retour sur une expérience conjointe d'entreprises en Haute Garonne	13
	Quels enseignements retirer des expérimentations d'entreprises ?	14



Des Plans de Déplacements d'Entreprise, pourquoi faire ?

L'urgence climatique impose d'explorer toutes les pistes de réduction de nos émissions. Le transport, qui représente plus du quart des émissions nationales, est un secteur particulier, parce que les décisions qui conduisent à ces émissions sont extrêmement diffuses : chaque personne choisit, parfois plusieurs fois par jour, quel transport elle utilise pour ses déplacements. Comment donc influencer ces décisions pour les rendre moins émettrices, tout en préservant la liberté de choix du lieu de résidence et la flexibilité nécessaire à la vie économique ?

Une idée assez naturelle est de travailler sur les grands flux de déplacements, comme les déplacements domicile-travail : qui n'a rêvé, pris dans un embouteillage, d'un mode de transport ou d'un aménagement du territoire différents lui évitant ce sentiment d'être prisonnier d'une situation absurde et polluante ?

Percevant l'urgence climatique, incitées par des opportunités comme le déplacement d'un site important, ou pressentant l'imminence de la contrainte réglementaire, plusieurs entreprises membres d'EpE se sont déjà lancées dans des Plans de Déplacements d'Entreprise (PDE). A l'heure où la loi LAURE va obliger certaines entreprises à élaborer un PDE, et après le Grenelle de l'Environnement qui a sensibilisé entreprises et salariés, le terrain est favorable à aller plus loin et plus vite dans cette direction. C'est pourquoi il nous a semblé utile de faire partager ces premières expériences.

Trois points principaux en ressortent.

- Tout d'abord, un PDE ne réussit dans le long terme que si les alternatives à la voiture individuelle offertes aux salariés sont moins coûteuses, et surtout d'emploi plus facile.
- Ensuite, un PDE est un projet complexe dont le succès repose sur la mobilisation de nombreux acteurs et leur capacité à coopérer : salariés, collectivités locales, sociétés de transport, syndicats, associations, entreprises.
- Enfin, les émissions économisées sont, même en cas de succès, assez limitées : les déplacements évités sont courts et concernent les seuls salariés habitant dans des quartiers denses ou voisins du site. Le coût par tonne de CO₂ évitée peut s'avérer significatif.

Au total, nous espérons que ces expériences permettront aux acteurs de sélectionner les opérations les plus susceptibles de réussite. Nous souhaitons aussi que notre travail contribue à une réflexion plus globale sur nos structures urbaines et nos modes de vie, afin de privilégier leur conception durable à la mise en place a posteriori de solutions palliatives qui ne pourront qu'être partielles et le plus souvent coûteuses.



Remerciements



De nombreuses entreprises d'EpE ont participé à l'élaboration de ce document.

Nos remerciements vont particulièrement à :

- M. Guillaume Arama, Développement Durable, VEOLIA EAU,
- M. Daniel Augello, Directeur délégué à la politique Transports, RENAULT,
- M. Benjamin Garcia, Chargé Environnement, GROUPE LA POSTE,
- Mme Anne Memeteau, Chef de projet, EM SERVICES,
- M. Jacques Rouchy, Direction de l'environnement, AREVA,
- Mme Claire Saint-Mezard, Business Analyst Purchasing Land Logistic, ARCELOR-MITTAL,

ainsi qu'à l'ensemble du Groupe de Travail Transports et Effet de Serre d'EpE présidé par M. Denis Choumert, Directeur des Achats et Logistique, Ciments Français.



Qu'est ce qu'un PDE ?



La loi LAURE (loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie) de 1996 instaure les Plans de Déplacement Urbain (PDU). Cette loi est complétée par la Loi Solidarité et le Renouveau Urbain du 13 décembre 2000 qui prévoit la mise en place d'un PDU dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

Dans ce cadre, l'article 96 parle « d'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à établir un plan de mobilité et à favoriser le transport de leur personnel, notamment par l'utilisation des transports en commun et du covoiturage ». Ces plans de mobilité sont aussi appelés Plans de Déplacements d'Entreprise (PDE).

Certaines régions vont plus loin : on peut ainsi citer la mesure réglementaire n°1 prévue par le Plan de Protection de l'Atmosphère de la région Ile-de-France (issu de la loi LAURE), qui instaure la mise en oeuvre obligatoire par les plus grands pôles générateurs de trafic de la région Ile-de-France de Plans de déplacements ou Plans de mobilité du personnel.

Le PDE peut être défini comme une **démarche d'analyse et d'action pour optimiser l'ensemble des déplacements de personnes liés à l'entreprise** : déplacements domicile-travail et déplacements professionnels des salariés. Il s'intéresse également à ceux des fournisseurs, des clients et des visiteurs de l'entreprise ; dans la pratique, il se limite le plus souvent au personnel.

Un soutien technique et financier peut être apporté à une initiative d'entreprise de ce type par divers organismes. La loi prévoit des aides financières conditionnées aux résultats environnementaux. Le guide de l'Ademe fournit plus d'information : <http://www.plan-deplacements.fr>.

Pourquoi réaliser un PDE ?



Pourquoi réaliser un PDE ?



La mobilité est un facteur essentiel de la vie économique et source de coûts potentiellement importants pour l'entreprise, les employés et la collectivité. Les objectifs d'un PDE sont d'**améliorer le confort du personnel dans ses déplacements**, tout en **réduisant les coûts financiers et environnementaux**, et afin de répondre à différents enjeux :

- **des enjeux sociaux** : améliorer les conditions de déplacement accroît la qualité de vie au travail du personnel en réduisant le stress, la fatigue, les risques d'accidents lors de déplacements professionnels et domicile-travail,
- **des enjeux économiques** : minimiser les coûts liés au transport comme l'achat et l'entretien de véhicules de société, optimiser les déplacements, les infrastructures, réduire les retards, fiabiliser les flux, ... mais aussi anticiper une réglementation de plus en plus contraignante et coûteuse sur les déplacements,
- **des enjeux environnementaux** : réaménager les déplacements permet de réduire les émissions de gaz à effet de serre, d'autres polluants dégradant la qualité de l'air, ou encore de nuisances sonores,
- **des enjeux de communication** et d'image par la valorisation de l'engagement dans une démarche citoyenne et responsable et le développement de la culture d'entreprise.

Les situations dans lesquelles une entreprise a intérêt à entreprendre un PDE sont variées :

- elle **s'implante** sur un nouveau site : un PDE permet d'identifier les conditions de transport à mettre en place sur ce nouveau site pour être les plus favorables pour son personnel. Le cas de Renault à Guyancourt est exemplaire à ce titre,
- elle souhaite **faire un bilan de ses transports** avant de construire de nouveaux aménagements (agrandir ses locaux, construire un parking supplémentaire, ...) : cela lui permet d'améliorer l'accessibilité de son site aux employés et aux clients ; les exemples d'Aéroports de Paris ou de la RATP illustrent cette situation,
- elle prend un **engagement de réduction des nuisances** liées à une mauvaise gestion de la mobilité : elle s'efforce dans ce cas d'améliorer l'offre de transports,
- le PDE peut également **relever d'une démarche globale de développement durable** où l'entreprise choisit de revoir l'ensemble de sa politique y compris celle concernant les transports : les exemples d'Areva et de La Poste s'inscrivent dans cette logique,
- la démarche de l'entreprise peut enfin **être liée à celle d'une collectivité locale** : c'est le cas de Veolia Environnement dans la région nantaise.



Comment réaliser un PDE ?



La démarche PDE s'articule en trois temps et doit être fondée sur une logique participative en vue de susciter une implication forte du personnel et de garantir l'efficacité du PDE :

- une phase de **diagnostic « mobilité »** de l'entreprise : cette phase consiste à analyser l'offre de transport existante et potentielle ainsi que la demande de transport de l'entreprise et de ses fournisseurs et sous-traitants. Ceci permet d'identifier les marges de manœuvre en matière de report modal,
- une phase d'élaboration et de mise en œuvre du **plan d'action**, dans laquelle les priorités sont définies,
- une phase d'**évaluation et de suivi**, étape importante et souvent négligée par les porteurs de projet.

Avant même ces trois phases, une **étape de lancement** peut être envisagée afin de définir le contexte et les objectifs à atteindre, notamment lorsque plusieurs partenaires envisagent de travailler ensemble. Cela peut se traduire par la signature d'une convention avec des acteurs publics, comme ce fut le cas de Veolia Environnement et de La Poste avec l'agglomération de Nantes.

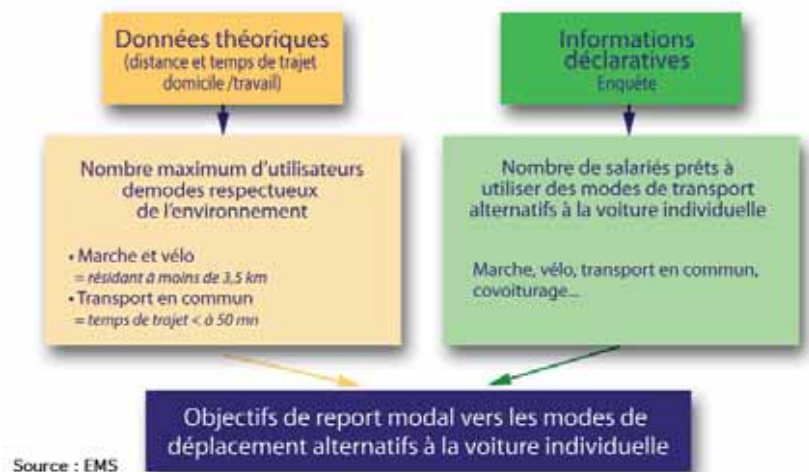
En parallèle de ces phases, la **gouvernance** du projet est un élément clé du succès de la démarche, et qui passe par :

- désigner dans l'entreprise un *chef de projet* dont le rôle sera de faire vivre le PDE,
- constituer un *comité de pilotage* regroupant des acteurs motivés de l'entreprise et les directions concernées,
- mettre en place des *groupes de travail* en charge de l'élaboration et de la mise en œuvre du plan d'action. Ceux-ci regrouperont les directions concernées, les salariés et autres personnes concernées comme des prestataires de transports, des consultants et des partenaires : collectivités, Ademe, autorités organisatrices des transports urbains, etc.

IV.1 Diagnostic « mobilité » de l'entreprise

Ce diagnostic repose sur plusieurs axes :

- **répertorier les solutions disponibles** en transport en commun (le niveau d'offre, la fréquentation, les itinéraires), en voiture (voies d'accès, engorgements, places de parking), en pistes cyclables, en cheminements piétons, en points de taxis, etc. Cette analyse peut être faite sur la base d'entretiens avec les structures locales (collectivité locale, aménageur, transporteurs...) et d'outils cartographiques (cartes isochrones...),
- **répertorier les projets d'évolution** de l'offre,
- **analyser la mobilité des collaborateurs**, à travers l'évaluation des flux et des pratiques de déplacements des utilisateurs (domicile-travail et professionnels), l'identification de leurs problématiques d'accessibilité et de leurs attentes et la détermination des coûts liés à la mobilité (les coûts directs comme le budget transport et les coûts indirects comme les émissions de CO₂ et les risques routiers),
- **évaluer la disposition des collaborateurs à changer** leurs modes de déplacements et leur réceptivité à des solutions alternatives. Cette analyse peut être conduite à partir d'entretiens pour appréhender le fonctionnement et la culture mobilité de l'entreprise, d'enquêtes auprès des utilisateurs (salariés, visiteurs, clients...), de modélisation des distances parcourues et des temps de trajet à partir du fichier des adresses des salariés.



Comment réaliser un PDE ?

IV.2 Elaboration et mise en œuvre du plan d'action

Au vu du diagnostic, des solutions peuvent être élaborées selon trois axes :

- Solutions « transport » :
 - amélioration de la desserte en transport en commun, via une concertation avec les pouvoirs publics ou les entreprises en charge des transports publics ou en faisant appel à des bus privés,
 - développement d'autres dispositifs et services aidant à la mobilité : covoiturage, flotte de véhicules propres pour les transports professionnels, etc.,
 - promotion et facilitation de modes doux de déplacements comme la marche ou le vélo : aménagement de pistes cyclables (avec les pouvoirs publics locaux), pools de vélos, garages,
 - régulation de l'accès au stationnement,
 - etc.
- Information et sensibilisation :
 - informations en temps réel sur les transports (sur écrans ou intranet),
 - mise à disposition de plans d'accès,
 - fiches pratiques sur les coûts comparés des différents modes de transport,
 - dépliants sur les avantages des modes alternatifs,
 - etc.
- Incitation économique :
 - remboursement d'une partie des coûts des titres de transport en commun,
 - remboursement du contrôle technique pour les covoiturages,
 - indemnisation du stationnement en parc relais en cas de report sur des transport en commun,
 - etc.

Exemple de structure possible (source EMServices)



Les critères à considérer pour l'adoption d'une mesure sont notamment :

- le gain pour le salarié : gain financier, de temps, sanitaire (réduction du stress, des risques d'accidents, moindre exposition à une nuisance),
- les économies pour l'entreprise : réduction des retards, optimisation des déplacements,
- l'efficacité environnementale et notamment la réduction des émissions de gaz à effet de serre qu'elle va générer : cf. le protocole EpE / Ademe de quantification des émissions de GES des transports⁽¹⁾,
- son accessibilité : coût, délai de mise en œuvre.

IV.3 Evaluation et suivi

Cette phase est souvent négligée alors qu'elle est éminemment utile pour maintenir le niveau d'efficacité des actions. Dans une logique inspirée de la *Roue de Deming (Plan/Do/Check/Act)*, elle permet d'évaluer le dispositif à l'aide d'indicateurs sélectionnés *ex ante*, et de l'ajuster *ex post* en fonction des résultats constatés.

(1) http://www.epe-asso.org/zip_rap/EpE_rapports_et_documents68.zip



Quelques exemples de PDE pratiqués dans les entreprises



V.1. La Société Entreprises et Mobilité Services (EMS)

La Société Entreprises et Mobilité Services (EMS : <http://www.emif.fr/>, filiale de la RATP), est un consultant spécialisé en PDE qui vise à répondre aux besoins spécifiques des entreprises en matière de mobilité :

1. Analyser et valoriser l'accessibilité d'une zone d'activité ou d'un programme immobilier.
2. Rationaliser un choix d'implantation en fonction du critère transport :
 - optimiser la localisation d'un site futur,
 - évaluer et/ou comparer l'impact de scénario(s) de déménagement.
3. Définir des solutions transport et accompagner leur mise en œuvre.
4. Mettre en place des Plans de Déplacements d'Entreprises.

V.2. Le plan de mobilité du Technocentre de Renault

Le contexte :

Ce projet a débuté en 1990. Basé à Guyancourt en région parisienne, le Technocentre a été inauguré en 1998 afin de regrouper les ingénieries sur un seul site. Il concerne 12 000 résidents, en horaires administratifs pour la très grande majorité, et 1 500 visiteurs par jour.

Le dispositif :

Une direction de projet a été mise en place avec la désignation d'un responsable transport. Les priorités étaient d'effectuer le rapprochement des salariés et de leur famille par la création de quartiers nouveaux et de transports en commun avec les collectivités locales. Une enquête transport a donc été réalisée auprès de 2700 salariés et des mesures importantes ont été prises :

- proposition de « Primes de rideaux » pour les collaborateurs qui déménageaient, aide à la négociation de taux, à la revente du logement précédent, à la recherche d'emploi du conjoint,
- création de 13 lignes de bus dont 1 ligne de transport collectif en site propre (TCSP), de 2 gares routières internes, de circulations internes piétonnières, de points de vente de cartes oranges sur le site,
- création de parkings 2 roues couverts, d'aires de « dépose minute »,
- promotion de l'expérimentation « Praxitèle » (véhicules électriques en libre-service, ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines), flotte de véhicules en usage partagé pour les déplacements professionnels (« Pool taxis », « voitures Flash »), intranet Info Trafic, intranet covoiturage, navette interne à la demande,
- apports de services sur le site tels que restaurants d'entreprise, salon de coiffure, pressing, services bancaires, assurance, loisirs, sports, etc.

La démarche a eu un coût de 770 k€, déclinée comme suit :

- enquête salariés : 30 k€,
- gares routières : 570 k€,
- garanties d'équilibre financier de certaines lignes de bus : 120 k€ (1998, 5 lignes),
- aires de dépose minute : 50 k€.

Quelques exemples de PDE pratiqués dans les entreprises

Les résultats :

Le projet a connu une vraie réussite : aujourd'hui, 26 % des salariés utilisent les transports en commun (120 liaisons quotidiennes), 10 à 14 % pratiquent le covoiturage, régulier ou occasionnel. Le plan de mobilité a été labellisé par l'Ademe Ile de France, et a valeur d'exemple pour les autres sites.

L'impact CO₂ du plan de mobilité, calculé à partir de moyennes, est estimé à 2 300 tCO₂ évitées par an soit 30 % d'économies par rapport à un scénario « tout voiture » : 25% grâce au transport en commun et 5% grâce au covoiturage.

Des animations « piqûres de rappel » sont régulièrement réalisées par la Direction de l'établissement et la Direction de la Communication.

Ces résultats sont d'autant plus intéressants qu'ils ont été obtenus sans incitation financière spécifique ou rationnement des places de parkings, mais grâce à la qualité de l'offre des transports collectifs, au service innovant de covoiturage, et qu'ils concernent une population dont le taux de motorisation est extrêmement élevé.

V.3. La démarche de Veolia Environnement dans l'agglomération de Nantes Métropole

La Communauté d'Agglomération de Nantes est très engagée sur la mobilité avec une centaine de PDE signés et de nombreux autres à l'étude. Veolia Environnement a signé une Convention de mobilité avec l'agglomération de Nantes Métropole en juin 2005, avec l'objectif d'augmenter de 20% la fréquentation des transports collectifs sur la période 2006-2009. Cet objectif a été atteint en un an.

Le diagnostic

Sur les 1850 employés de VE dans la région, les déplacements de 258 employés ont été étudiés. 72 % des sondés ont répondu au questionnaire et 46 employés ont fait au moins une proposition.

- **Le diagnostic sur les trajets domicile-travail**

65 % des employés habitent une commune de Nantes Métropole dont 36 % Nantes *intra-muros*.

78 % des sondés utilisent un véhicule particulier motorisé (automobile ou moto),

avec cependant de grandes divergences selon les sites.

52% des sondés disent ne jamais utiliser les transports en commun et 18% disent les utiliser habituellement. Le prix apparaît comme le premier frein à un transfert vers le transport collectif, la distance à parcourir est le second.

4% des employés utilisent des modes doux pour leurs déplacements domicile-travail de manière régulière. La sécurité des voies est la première condition citée par les interviewés à un transfert modal vers le cycle.

En revanche, une seule personne déclare utiliser le covoiturage alors qu'elles sont une majorité (46 %) à déclarer un vif intérêt pour la question.

- **Le diagnostic sur les déplacements professionnels**

74 % des personnes interrogées disent faire des déplacements professionnels au moins occasionnellement ; elles les font à 95% en voiture, et à 85 % avec une voiture de service. Majoritairement, ces déplacements sont en dehors de l'agglomération nantaise et 20 % d'entre eux vers un autre site Veolia Environnement. Ils sont très majoritairement (83%) effectués par une seule personne à bord et à 33 % impliquent un chargement encombrant, ne permettant pas l'usage d'un autre mode que la voiture.

Le plan d'action

Suite au diagnostic, un plan d'action a été mis en place, avec les points suivants :

La sensibilisation passe par une information diffusée régulièrement au travers de panneaux.

Le covoiturage est facilité par la mise en place d'un site internet pour la ville de Nantes Métropole, dont l'application est proposée au sein de Veolia Environnement.

L'initiative la plus significative en faveur des transports collectifs est le remboursement de 35 % de l'abonnement (15% par la municipalité et 20 % par Veolia Environnement). La convention signée entre Nantes Métropole et Veolia Environnement visait à augmenter de 20% la fréquentation des transports collectifs sur la période 2006-2009 : cet objectif a été atteint en un an et a permis une réduction d'environ 15 à 20 tCO₂ eq / an.

La promotion des modes doux est plus difficile car dépendante de paramètres comme le dénivelé des routes. Des initiatives ont été prises

comme la construction d'abris pour les vélos, et une réflexion doit être menée avec la municipalité sur les pistes cyclables.

Pour les voitures de service, Veolia Environnement travaille sur les voitures électriques, les GNV (mais l'accessibilité des pompes est difficile : la plus proche est à 50 km). Veolia Environnement a développé un programme d'optimisation des déplacements avec des voitures intelligentes (ordinateur de bord et accès internet).

V.4. La démarche PDE à La Poste

Première démarche PDE d'envergure au sein du groupe La Poste, le PDE du Centre Financier de Nantes a été initié en 2004 avec la désignation d'un chef de projet et la signature d'un protocole entre la direction et la ville de Nantes. Cette démarche s'est inscrite dans le plan de déplacement urbain très volontariste mis en place par la ville, dans lequel figure un dispositif d'incitation et d'aide à l'élaboration de plans de mobilité d'entreprise.

Le diagnostic

Le Centre financier de Nantes comportait deux sites en centre ville. Le regroupement de l'ensemble des 1400 collaborateurs sur un seul site situé dans l'hyper-centre et la suppression de places de parking a incité le management à une approche globale de la réorganisation intégrant la problématique des déplacements des agents. Une enquête sur les habitudes de transport et l'accessibilité aux sites a été élaborée, à laquelle 65 % des 1400 employés ont répondu :

- 82 % d'entre eux vivent dans l'agglomération Nantaise dont 39% dans la ville de Nantes et 2 % sont à l'extérieur du département,
- 52 % utilisent la voiture ; parmi eux, 79% bénéficient d'un parking gratuit,
- 20 % d'entre eux utilisent les transports en commun.

Le plan d'action

Le PDE a fait l'objet d'une signature entre le Président de La Poste et le Maire de Nantes en 2005. Les différentes mesures mises en œuvre portent sur :

- l'encouragement à l'utilisation des transports en commun avec une prise en charge partielle de l'abonnement annuel par l'entreprise (30 %) et par Nantes Métropole (15 % ; cette

participation de la communauté urbaine sera maintenue si l'entreprise augmente de 20 % les utilisateurs de transport en commun),

- la promotion de l'utilisation du vélo,
- le développement du covoiturage,
- une politique de stationnement avec places prioritaires au parking :
 - 1- handicap,
 - 2- covoiturage,
 - 3- travail avant 6h,
 - 4- personnes éloignées et sans transport en commun. Les salariés possédant un abonnement pour les transports en commun n'ont pas la possibilité d'utiliser le parking.

Les résultats :

Cette politique a conduit à supprimer 140 places de parking en 2006. Cette même année, le Centre financier de Nantes a gagné 600 utilisateurs supplémentaires des transports en commun, et plus d'une trentaine d'utilisateurs quotidiens du covoiturage. 500000 km motorisés ont ainsi pu être économisés.

Une démarche en déploiement au sein du Groupe

La réussite de cette première expérience a facilité le déploiement d'une démarche qui est aujourd'hui structurée et concerne 20 PDE opérationnels et 10 projets en cours. Une centaine de postiers travaille aujourd'hui à ces projets.

Depuis 2007, un groupe de travail pilote le projet PDE pour les quatre métiers du Groupe (Courrier, Colis, Banque et Enseigne). Il s'assure de l'amélioration des process et de l'évolution des outils nécessaires aux projets comme le guide à destination des managers du Groupe ou le kit de déploiement à l'attention des porteurs de projets et des agences de communications internes.

Les PDE se construisent aujourd'hui dans une logique inter-métiers concernant la totalité des sites des différents métiers du Groupe sur un même territoire. L'objectif est de préserver l'équité entre les agents, de mutualiser les efforts et de renforcer l'efficacité de la démarche de La Poste.

Le poids que représente La Poste comme employeur sur les territoires et le choix d'une

Quelques exemples de PDE pratiqués dans les entreprises

approche volontariste et ambitieuse couplée à une démarche structurée et pilotée, permet de co-construire, avec les acteurs locaux, AOT, transporteurs et collectivités locales, une nouvelle politique de développement des modes de transport doux.

V.5. Etude d'enjeu sur les déplacements des salariés en France chez AREVA

Le diagnostic

Un pré-diagnostic portant sur 20 sites significatifs d'AREVA a été réalisé en 2005 sur les déplacements domicile-travail et professionnels en France, en lien avec les directions des Ressources Humaines, Environnement et Achats (établissement d'une fiche par établissement recensant les informations utiles à l'étude).

Les principales bonnes pratiques relevées sont :

- des politiques s'assurant de l'optimisation des déplacements :
 - train (pour les trajets <3h),
 - validation systématique par la hiérarchie,
 - avion en classe économique.
- l'utilisation des transports collectifs ou de véhicules propres :
 - navettes AREVA,
 - utilisation des transports collectifs (TC),
 - véhicules électriques ou GPL.
- une organisation et des infrastructures visant l'efficacité :
 - covoiturage professionnel,
 - conf'calls et visioconférences,
 - organisation pour A/R dans la journée.
- un accent sur la sécurité :
 - formations à la sécurité routière,
 - sensibilisation : voiture tonneau, test code,
 - interdiction formelle de l'alcool.

L'évaluation de l'enjeu environnemental

Une évaluation des enjeux environnementaux a été ensuite élaborée en utilisant :

- les résultats de ce travail, considéré comme portant sur un échantillon significatif, éventuellement croisés avec des données statistiques fournies par l'ADEME,

- les données fournies par les agences de voyages du groupe,
- des facteurs d'émissions pour chaque type de transport (source ADEME en général).

L'enjeu majeur pour AREVA en France réside dans les déplacements domicile-travail des salariés, dont les émissions sont estimées à 11 600 tCO₂. En France, le groupe emploie environ 28 000 salariés dont 6 000 dans les grandes villes. L'extrapolation des résultats de l'étude a conduit à considérer que dans les grandes villes, environ 50% des salariés utilisent les transports en commun, 50% leur véhicule et que sur les autres sites, 80% des salariés utilisent la voiture.

L'évaluation des émissions dues aux déplacements professionnels donne un chiffre de l'ordre de 1 356 tCO₂ dont 1 316 tonnes pour le seul poste avion (toutefois le TGV est considéré comme n'émettant pas de CO₂).

Les émissions des véhicules de fonction représentent environ 1 422 tCO₂.

L'impact total des déplacements du personnel du groupe en France est donc de l'ordre de **14 400 tCO₂, soit environ 1% du total des émissions directes du groupe en 2005.** Il a été néanmoins jugé utile d'encourager le progrès dans la réduction des émissions.

Les axes de recommandations internes à l'entreprise sont :

- Informer et communiquer :
 - informer sur les moyens de transport alternatifs à la voiture (comparer les trajets),
 - actions de communication autour des déplacements (navettes, prix de l'essence),
 - sensibiliser aux risques routiers (formations, voitures tonneau, test choc).
- S'organiser autrement :
 - proposer des réunions permettant un A/R dans la journée,
 - développer le travail à distance (conf'calls, visioconférence, voire télétravail),
 - organiser le covoiturage professionnel (page intranet, assistantes, accueil).

- Susciter un transfert modal :
 - encourager les TC (subventionner l'abonnement), les moyens de transport propres (subvention à l'achat de véhicules propres),
 - inciter à recourir aux navettes (communication, voire modification des horaires).
- Renforcer l'exemplarité :
 - affecter un coordinateur mobilité groupe et des correspondants sur sites,
 - mettre en avant les comportements exemplaires (intranet),
 - identifier et encourager les personnes motivées (responsabiliser des correspondants par moyen de transport).

Ces recommandations ont été réparties selon 4 catégories d'établissements :

Catégorie d'établissement	Recommandations
Les établissements dans les grandes villes qui ont un réseau dense de TC, où l'habitat des salariés est dispersé et qui correspondent plutôt à des sièges	Développer le travail à distance, organiser les réunions pour des A/R dans la journée et encourager le recours aux TC
Les établissements de la région parisienne et les villes moyennes où l'habitat des salariés est dispersé, où il y a peu de TC, et qui correspondent à des bureaux d'études	Encourager les TC (communication) et organiser le travail à distance
Les établissements des petites villes où l'habitat est très dispersé, il y a peu et où pas de TC ; ces établissements sont plutôt des sites industriels	Communiquer sur les moyens alternatifs à la voiture « en solo » et sensibiliser à la sécurité routière
Les établissements des sites éloignés où l'habitat est très dispersé, et où il n'y a pas de TC ; ces établissements sont accessibles en voiture ou navette et sont des sites industriels	Renforcer l'usage des navettes (communication, horaires), proposer le covoiturage (intranet, assistantes) et des formations à la sécurité routière.

V.6. Retour sur une expérience conjointe d'entreprises en Haute Garonne

La démarche :

Plusieurs entreprises voisines de Haute Garonne, dont Siemens VDO, Motorola et Alcatel, ont développé un PDE de groupe avec le concours de l'association TOP (Toulouse ouest partenaires) dont elles sont membres.

Les actions du PDE ont porté sur :

- les transports en commun : amélioration des infrastructures et des dessertes pour les transports en commun (lignes et fréquences) en partenariat avec les pouvoirs publics de la ville de Toulouse, remboursement des abonnements des transports en commun à hauteur de 50%, mise à disposition de *mapping* (horaires et lignes des transports collectifs) dans les locaux des CE,
- le vélo : mise en place d'infrastructures adaptées (garages à vélo sécurisés et éclairés, vestiaires équipés de douches et de

casiers...), journées de promotion (semaine de la mobilité, petits-déjeuners offerts, etc.)

- le covoiturage : base de données gérée par un prestataire externe (commune aux différentes entreprises et particuliers), mise en place d'une politique de places de parking réservées, journées d'information et de sensibilisation (conférence, stand, etc.)

Les résultats :

Sur le total des trois entreprises, l'utilisation de 400 voitures a pu être évitée, ce qui représente une économie de 600 tCO₂ environ par an. L'exemple d'Alcatel, précurseur sur ce projet, est éloquent sur la réussite de la démarche : le nombre de covoitureurs est passé de 25 à 110 personnes, 46 viennent à vélo régulièrement contre 13 auparavant, et le nombre d'utilisateurs des transports en commun est passé de 13 à 92, soit un transfert modal réalisé par 197 personnes sur un site qui en compte 2 300.

Quels enseignements retirer des expérimentations d'entreprises ?



Quels enseignements retirer des expérimentations d'entreprises ?



- Un PDE est une **démarche volontariste** qui doit s'inscrire dans la durée, avec un **animateur dédié** qui remobilise régulièrement les collaborateurs (actions, sensibilisation, manifestations) pour éviter les relâchements dans les comportements.
- Un PDE nécessite un **calendrier** avec des dates butoirs et une **phase de suivi** ; celle-ci est souvent délaissée par les porteurs de projet.
- Au regard des coûts engendrés par l'analyse du PDE lui-même, et *a fortiori* par les actions, **la seule réduction des GES émis ne justifie pas la mise en place d'un PDE**, le coût d'abattement de la tonne de GES étant souvent assez élevé. Un PDE dont le coût serait de 30 à 35 k€ et financé à 50 % par l'ADEME, conduirait, dans l'hypothèse optimiste d'un report modal de 16 %, à un coût d'abattement de la tonne de CO₂ supérieur à 100 €.

D'autres objectifs doivent donc être poursuivis : réduction du stress, réduction des accidents, gains de temps, etc. Ceci renforce l'importance de la phase préalable de lancement, avec la détermination des objectifs et du contexte.

- **L'implication des collectivités locales est indispensable** : si les infrastructures n'existent pas, le PDE est inutile. Les actions sont d'autant plus efficaces que les pouvoirs publics locaux mettent en place des politiques de transports ambitieuses et adaptées à chaque cas, et que l'entreprise dispose d'infrastructures de transport importantes.
- **Un PDE réalisé conjointement par plusieurs entreprises voisines** peut favoriser la synergie des actions, la réduction de leurs coûts et l'augmentation de leur efficacité. Cette démarche collective peut toutefois se révéler difficile à mettre en œuvre en raison des écarts entre les politiques transport des entreprises.
- **L'accompagnement financier est important** pour faire basculer les salariés d'un mode de transport vers un autre, car ce report modal reste une décision subjective et individuelle. Par exemple, le remboursement par l'entreprise d'une partie du coût du transport en commun, ou encore la restriction des places de parking sont des modes d'incitation efficaces.
- **Le volet « déplacements professionnels » est souvent une des difficultés d'un PDE** : les entreprises n'abordent pas facilement ce sujet. Par ailleurs, sur les pools de véhicules, les données peuvent se révéler difficiles à obtenir.
- **Certains pays sont plus avancés que la France en matière de PDE** : en Belgique, le PDE est obligatoire pour toute entreprise de plus de 50 salariés.

Créée en 1992, Entreprises pour l'Environnement est une association d'une **quarantaine de grandes entreprises** qui veulent mieux prendre en compte l'environnement dans leurs décisions stratégiques et dans leur gestion courante, dans le sens du développement durable.

Ses membres appartiennent à des **secteurs très variés** : acier, agro-alimentaire, aluminium, assurances, automobile, banque, chimie, ciment, énergie, gaz industriel, santé, services de transport, traitement des déchets, traitement de l'eau, télécommunications, travaux publics, verre.

Ses travaux portent notamment sur le changement climatique, la santé environnementale, la prospective environnementale, la biodiversité, les liens entre économie et environnement, la communication environnementale.

Retrouvez ce document et toutes les autres publications de l'association sur son site internet :
www.epe-asso.org



EpE
41, rue des Trois Fontanot
92024 Nanterre Cedex
Tél : + (33) 1 55 69 13 33
Fax : + (33) 1 55 69 13 30
e-mail : contact@epe-asso.org
<http://www.epe-asso.org>