

### Synthèse de l'atelier

## Le plan de déplacement entreprise, une démarche utile pour l'entreprise mais comment l'inscrire dans la durée

Participaient à cet atelier :

- Alain GOLEA, Chargé de mission Développement durable de Pôle emploi PACA ;
- Patrick CABRILLON, Délégué aux relations territoriales des Bouches-du-Rhône du Groupe La Poste ;
- Jean-Yves PETIT, Vice-président du Conseil régional PACA, en charge des transports et de l'éco-mobilité ;
- François GERONIMI, Vice-président d'Athelia entreprendre et Président de la commission PDIE ;
- Thierry BAJAT, Responsable service hygiène sécurité environnement Thales.

Cet atelier était animé par Carole HOAREAU, Journaliste à Wiki2D.

\*\*\*

Alain GOLEA explique que le PDE présente des avantages pour l'entreprise (immobilier, conditions de travail, climat social), pour le salarié (économie, santé, écologie) et pour l'environnement extérieur à l'entreprise (limitation des émissions des gaz à effet de serre, création d'emplois dans le secteur de l'économie verte, échanges avec les collectivités territoriales). Pôle Emploi est une entreprise multi-sites qui souhaite se moderniser et améliorer la relation au travail. Le PDE a été conçu non seulement pour les salariés de l'entreprise, mais aussi pour les demandeurs d'emploi. L'objectif est de réduire de 10 à 15 % les déplacements en voiture sur les trajets domicile-travail. Pour inscrire ce plan dans la durée, 18 actions prioritaires et sept mesures phares ont été définies, une stratégie de communication a été mise en œuvre, la direction de l'entreprise a été impliquée, les collectivités territoriales et les autres entreprises ont été mobilisées. Les quatre axes de ce PDE « EcoMobile » sont les suivants :

- diminuer les déplacements ;
- promouvoir les transports en commun ;
- inciter au covoiturage ;
- favoriser les modes doux.

Cette démarche initiée en 2011 a permis de réduire de 12 % des déplacements, soit 500 000 km en moins sur un exercice. Près de 200 000 euros ont été économisés.

Interrogé sur les bénéfices financiers du PDE mis en place chez Thales en 2006, Thierry BAJAT répond que l'inscription dans la durée de ce PDE supposait de convaincre la direction que ce projet était financièrement équilibré. Des partenaires ont été sollicités (ADEME, CARSAT) pour un montant de 330 000 euros et les salariés ont été financièrement incités à utiliser les transports en commun, le covoiturage et les vélos.

Pour le Groupe la Poste, Patrick CABRILLON explique que la démarche PDE initiée en 2004 au niveau national a démarré en 2007 dans la région PACA. L'optimisation des déplacements fait désormais partie des

réflexions RH sur les réorganisations. Dans ce cadre, les web-conférences ont été développées et un accord national a été récemment signé sur le télétravail.

François GERONIMI, explique qu'en 2008, les dirigeants d'entreprises de l'association Athelia ont décidé de se fédérer pour mettre en œuvre un PDIE. Une enquête de mobilité menée en 2009 a montré que 70 % des salariés étaient prêts à covoiturer et que 0,1 % utilisaient les transports en commun. Le site de covoiturage impliquant des référents de chacune des entreprises a été lancé en avril 2012. Il compte 450 inscrits, 17 % de la population concernée, et a permis d'économiser 400 000 km depuis avril 2012. François GERONIMI souligne l'importance de communiquer et de mesurer les résultats et indique qu'à partir des constats effectués, des actions sont engagées avec les parties prenantes en charge de la voirie pour améliorer la sécurité.

Interrogé sur le rôle des collectivités locales et des AOT (autorités régulatrices de transport), Jean-Yves PETIT rappelle que les AOT sont au nombre de trois :

- le Conseil régional qui joue un rôle de coordination (information, tarification, pôles d'échanges multimodaux) et cofinance les PDE (17 PDIE et 11 PDE dans la région) ;
- le Conseil général ;
- les Communautés d'agglomérations qui perçoivent le versement transport et qui, pourtant ne réalisent pas les efforts nécessaires pour les dessertes des zones d'activité dont elles sont chargées.

Les collectivités se doivent d'agir pour réduire du nombre de voitures, car les enjeux sont les suivants :

- la congestion routière ;
- l'accès à l'emploi ;
- le développement des activités par la récupération de foncier sur les parkings.

## Questions/réponses

Un intervenant demande pourquoi ne pas financer les navettes en taxant les places de parking.

Jean-Yves PETIT fait observer que cette taxation suppose que les salariés disposent d'alternatives.

Un intervenant demande comment faire changer les habitudes des salariés si ces derniers disposent de places de parking.

Alain GOLEA explique que le budget automobile moyen s'élève à 5 800 euros par an et que, dans son entreprise, le covoiturage permet aux salariés d'économiser jusqu'à 400 euros par an.

Patrick CABRILLON indique que, pour remplacer les voitures de *pool*, une réflexion sur l'auto-partage est en cours. En outre, le nombre de places de parking est réduit sur les sites où des transports en commun sont disponibles.

Une intervenante demande comment mieux communiquer sur les véhicules électriques.

Patrick CABRILLON rappelle que La Poste a été précurseur dans ce domaine et confirme que les véhicules constituent une réponse adaptée en centre-ville. Il évoque un dispositif intelligent permettant de planifier la recharge des batteries afin d'éviter que tous les utilisateurs sollicitent le réseau électrique au même moment.

Jean-Yves PETIT considère que les véhicules électriques constituent un enjeu important pour les flottes d'entreprise et signale l'aide consentie par la Région pour développer le parc de vélos à assistance électrique.

Alain GOLEA indique qu'à Pôle Emploi, une partie des véhicules thermique sera remplacée par des véhicules hybrides et qu'une opération d'auto-partage débutera au second semestre sur Marseille. Par ailleurs, en 2013, l'entreprise proposera une aide à l'acquisition des vélos à assistance électrique.

Un intervenant évoque Twizy, le nouveau véhicule électrique biplace de Renault. S'agissant des places de parking, il suggère d'affecter des places de parking plus intéressantes (plus proches, à l'ombre, etc.) aux salariés pratiquant le covoiturage.

Un intervenant demande si les fichiers de transport doivent être déclarés à la CNIL et si des consultants cofinancés par l'ADEME ont été sollicités dans le cadre des PDE présentés.

Thierry BAJAT répond que Thales s'est appuyé sur Équipage 06, lequel gère les relations avec la CNIL. Il souligne que ces données ne sont pas communiquées aux impôts. Par ailleurs, il confirme que l'étude préalable au PDE a été réalisée par un organisme agréé par l'ADEME. Il évoque le site de Toulouse où, à l'instar des abribus, des emplacements spécifiques équipés de panneaux indiquant la direction des véhicules ont été mis en place pour les covoitureurs.

François GERONIMI ignore quelle sera la place des véhicules électriques dans le PDE et, à ce jour, les actions se limitent à la veille et à la communication sur le sujet.

Alain GOLEA appelle de ses vœux la création d'un site portail pour partager et mutualiser ce type d'expérimentations.

Anne-Laure DESVIGNE répond que la Maison de l'emploi met au point un kit mobilité à destination des entreprises et envisage l'organisation de « Petits déjeuners de la mobilité » réunissant tous les partenaires économiques et les collectivités concernés.

Jean-Yves PETIT est favorable à la mise en œuvre d'un portail. Il souligne que les PDIE, souvent cofinancés par la Région et l'ADEME, débutent par une étude. Les compétences nécessaires à la mise en œuvre des recommandations font elles aussi l'objet d'aides de la Région. La pérennisation du PDIE après le départ du conseiller mobilité est un véritable enjeu et le rôle des AOT de proximité est, à ce titre, déterminant.