



**EXAMEN PROFESSIONNEL POUR L'AVANCEMENT AU GRADE DE
SECRETAIRE D'ADMINISTRATION DE CLASSE EXCEPTIONNELLE
DE LA CAISSE DES DEPOTS ET CONSIGNATIONS**

SESSION 2020

Mardi 19 mars 2019

L'épreuve écrite d'admissibilité notée de 0 à 20 consiste en la rédaction d'une note ou d'un rapport, à l'aide d'un dossier à caractère administratif ne pouvant excéder trente pages. Ce dossier peut comporter des graphiques et des données chiffrées. (durée : 3 heures).

Important :

Vous devez écrire uniquement sur la copie d'examen qui vous a été remise et sur les **intercalaires qui vous seront distribués si besoin.**

Si vous utilisez des feuilles intercalaires vous devez inscrire la pagination en haut à droite de chaque feuille et reporter votre numéro de « code à barres ».



Sous peine de nullité, votre copie et vos intercalaires, ne doivent en aucun cas être signés ou comporter un signe distinctif permettant l'identification du candidat (signature, nom, paraphe, initiales, symbole, ...).

Vous devez écrire à l'encre bleue ou noire – pas d'autre couleur – sous peine de nullité car cela peut s'apparenter à un signe distinctif.

Il vous est demandé d'apporter un soin particulier à la présentation de votre copie.

Le dossier contient 25 pages

SUJET :

Vous travaillez pour la Communauté d'agglomération de MELUN VAL DE SEINE, au sein de la Direction de l'aménagement du territoire, sous l'autorité du responsable du service mobilités.

A la suite de l'adoption du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) par la région, les personnes publiques sont mises en devoir, comme auparavant les entreprises de plus de cent salariés, d'adopter un Plan De Mobilité (PDM) pour leurs agents. Ce Plan de Mobilité vient se substituer aux anciens PDE (plan de déplacement en entreprise), PDIE (plan de déplacement inter-entreprises) et PDA (plan de déplacement d'administrations).

Dans un souci d'égalité entre les personnels des différentes communes la composant, la Communauté d'agglomération de MELUN VAL DE SEINE s'est vu déléguer par ces dernières la mission d'établir un plan de mobilité unique : celui-ci sera proposé à tous leurs agents. Les élus souhaitent mettre en exergue l'exemplarité de leurs administrations respectives en matière environnementale, de bien-être au travail et de bonne gestion des deniers publics.

Quoique les missions RH ne soient pas du ressort de la Direction de l'aménagement du territoire, il apparaît que cette dernière, qui a eu à connaître du Plan de déplacement Urbain (PDU), sera la plus à même d'élaborer ce projet. Dès lors, le responsable du service vous a chargé de cette mission.

En vous inspirant de ce qui a pu être réalisé dans d'autres organismes, et dans le respect des exigences légales et réglementaires, vous élaborerez une note relative au Plan De Mobilité pour la Communauté d'agglomération.

Cette note devra proposer une démarche, une organisation et des mesures susceptibles d'entraîner l'adhésion du plus grand nombre, par leur aspect tant pratique qu'innovant.

En annexe de la note, vous présenterez dans un tableau des propositions d'indicateurs pertinents permettant le suivi des mesures que vous privilégiez pour le PDM.

Pour réaliser ce travail, vous disposez des documents ci-après.

LISTE DES DOCUMENTS

- Document 1** : Articles 50 et 51 de la loi n°2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte – Site Legifrance (2 pages)
- Document 2** : Article L1214-8-2 du code des transports – Site Legifrance (1 page)
- Document 3** : Articles 4 et 5 de l'arrêté inter-préfectoral n°IDF-2018-01-31-007 relatif à l'approbation et à la mise en œuvre du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) pour l'Île-de-France – Site de la Direction régionale et interdépartementale de l'Environnement et de l'Énergie d'Île-de-France (1 page)
- Document 4** : Annexe XIV du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) pour l'Île-de-France 2017-2020 - Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Énergie d'Île-de-France (2 pages)
- Document 5** : « Plan de Mobilité / de Déplacement : Cadre législatif et réglementaire » – Site de la Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Centre-Val de Loire (1 page)
- Document 6** : « Consignes pour élaborer un Plan de mobilité » - Site de la direction de la Prospective de la Métropole de Lyon - 2017 (2 pages)
- Document 7** : « Obligations réglementaires des plans de mobilité » – Présentation de la DREAL Nouvelle-Aquitaine – 6 juillet 2017 - Extraits (3 pages)
- Document 8** : « Ville durable et transport : fiche Plan de mobilité ou plan de déplacements » - Observatoire de l'Air Atmo Nord Pas de Calais – juin 2015 (6 pages)
- Document 9** : « Fiche conseil : comment mettre en place un plan mobilité ? » - Cabinet Lamy Environnement – septembre 2017 (1 page)
- Document 10** : « Fiche action : Mettre en place un plan de déplacement d'administration » - Mairie du Bouscat (Gironde) – 2013 (2 pages)
- Document 11** : « Plan de Déplacements Administration de la Ville de Metz » - Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME) - septembre 2017 (2 pages)
- Document 12** : « Blois : Au centre hospitalier, un PDE efficace » - Anne Richoux – La Nouvelle République – 13 novembre 2018 (1 page)
- Document 13** : « Annexe à l'accord portant sur le plan de mobilité 2018-2021 : intermodalité » – Orange – 16 avril 2018 – Extraits (1 page)

Articles 50 et 51 de la loi n°2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte – Legifrance

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

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 50

I.- Après l'article L. 3261-3 du code du travail, il est inséré un article L. 3261-3-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 3261-3-1.-L'employeur prend en charge, dans les conditions prévues à l'article L. 3261-4, tout ou partie des frais engagés par ses salariés se déplaçant à vélo ou à vélo à assistance électrique entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail, sous la forme d'une " indemnité kilométrique vélo ", dont le montant est fixé par décret.

« Le bénéfice de cette prise en charge peut être cumulé, dans des conditions fixées par décret, avec celle prévue à l'article L. 3261-2 et avec le remboursement de l'abonnement de transport lorsqu'il s'agit d'un trajet de rabattement vers une gare ou une station ou lorsque le salarié réside hors du périmètre de transport urbain. »

II.- Après l'article L. 131-4-3 du code de la sécurité sociale, il est inséré un article L. 131-4-4 ainsi rédigé :

« Art. L. 131-4-4.-La participation de l'employeur aux frais de déplacements de ses salariés entre leur domicile et le lieu de travail réalisés à vélo ou à vélo à assistance électrique est exonérée de cotisations sociales, dans la limite d'un montant défini par décret. »

III.- Le a du 19° ter de l'article 81 du code général des impôts est complété par les mots : «, ainsi que celui résultant de l'indemnité kilométrique pouvant être versée par l'employeur pour couvrir les frais engagés par ses salariés pour leurs déplacements entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail effectués au moyen d'un vélo ou d'un vélo à assistance électrique ».

IV.- La perte de recettes pour les organismes de sécurité sociale est compensée, à due concurrence, par la création d'une contribution additionnelle à la contribution mentionnée à l'article L. 137-7 du code de la sécurité sociale.

V.- La perte de recettes pour l'Etat est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits mentionnés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

VI.- Le présent article entre en vigueur au 1er juillet 2015.

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.

Article L1214-8-2 du code des transports – Legifrance

Code des transports

- PARTIE LEGISLATIVE
 - PREMIERE PARTIE : DISPOSITIONS COMMUNES
 - LIVRE II : LES PRINCIPES DIRECTEURS DE L'ORGANISATION DES TRANSPORTS
 - TITRE IER : LA COORDINATION DES AUTORITES PUBLIQUES
 - Chapitre IV : Les plans de déplacement urbains
 - Section 1 : Objectifs et portée juridique
 - Sous-section 1 : Dispositions générales

[...]

Article L1214-8-2

- Créé par LOI n° 2015-992 du 17 août 2015 - art. 51 (V)

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.

NOTA :

Conformément à la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 article 51 (II), les dispositions du II de l'article L. 1214-8-2 du code des transports, s'appliquent à compter du 1er janvier 2018.

Articles 4 et 5 de l'arrêté inter-préfectoral n°IDF-2018-01-31-007 du 31 janvier 2018 relatif à l'approbation et à la mise en œuvre du Plan de Protection de l'Atmosphère pour l'Île-de-France – Site de la Direction régionale et interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie d'Île-de-France

**Arrêté inter-préfectoral n° IDF-2018-01-31-007
relatif à l'approbation et à la mise en oeuvre du Plan de Protection de l'Atmosphère
pour l'Île-de-France**

Titre II : Plans de mobilité [défi TRA 1 du PPA]

Article 4 - Réalisation et transmission d'un plan de mobilité pour les personnes morales de droit public

En Île-de-France, les personnes morales de droit public regroupant au moins cent travailleurs sur un même site sont soumises à l'obligation d'élaborer un plan de mobilité prévu au 9° de l'article L. 1214-2 du code des transports.

A cet effet, elles désignent une personne référente chargée du plan de mobilité et en informent Ile-de-France Mobilités au plus tard le 1er octobre 2018.

Le plan de mobilité est transmis à Ile-de-France Mobilités et au préfet de département de l'établissement au plus tard le 1er janvier 2019. Cette transmission s'accompagne de la réponse à un formulaire mis à disposition par Ile-de-France Mobilités et le préfet de département de l'établissement.

Article 5 - Plans de mobilité inter-structures

Les personnes morales de droit public et les entreprises situées sur un même site peuvent établir un plan de mobilité inter-structures, qui vise les mêmes objectifs et est soumis aux mêmes obligations que le plan de mobilité défini à l'article 4.

Annexe XIV du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) pour l'Île-de-France 2017-2020 - Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Énergie d'Île-de-France

Annexe XIV - Méthodologie détaillée du défi TRA1 : plans de mobilité

Cette fiche détaille l'ensemble des hypothèses et calculs réalisés dans le cadre de la détermination des critères environnemental, économique, social et juridique de l'analyse

multicritère. Les résultats ne prétendent en aucun cas à une évaluation complète et absolue du défi.

1 Hypothèses méthodologiques

7 784 entreprises, administrations ou établissements publics franciliens (soit plus de 2,7 millions de salariés

et agents) seront donc désormais concernés par cette réglementation.

Structures répondant aux critères d'obligation de réalisation d'un plan de mobilité selon la mesure TRA-1 (source DIRECCTE, 2016)

Dép	ENTREPRISES		ADMINISTRATIONS		TOTAL	
	Établissements	Salariés	Établissements	Salariés	Établissements	Salariés
75	1 620	498 762	438	264 978	2 058	763 740
77	440	125 636	151	52 496	591	178 132
78	582	191 476	162	62 807	744	254 283
91	510	140 209	146	62 321	656	202 530
92	1 546	543 571	142	83 603	1 688	627 174
93	675	201 133	149	88 662	824	289 795
94	566	171 464	156	93 087	722	264 551
95	370	118 061	131	52 578	501	170 639
Total	6 309	1 990 312	1 475	760 532	7 784	2 750 844

Une partie de ces structures a déjà réalisé un plan de mobilité dans le cadre de la réglementation existante (une centaine d'établissements de plus de 500 salariés). Ces structures ont donc été retirées pour l'évaluation des impacts de la mesure.

Il est par ailleurs pris pour hypothèses que ce nombre de structures est constant jusqu'en 2020, date à laquelle la mesure est évaluée.

Sur les 7 784 structures obligées, l'impact ne sera donc évalué que sur les 7 682 n'ayant pas encore réalisé de plan de mobilité.

Structures répondant aux critères d'obligation de réalisation d'un plan de mobilité selon la mesure TRA-1 et n'ayant pas encore réalisé un plan de mobilité

Dép	ENTREPRISES		ADMINISTRATIONS		TOTAL	
	Établissements	Salariés	Établissements	Salariés	Établissements	Salariés
75	1 618	478 962	436	211 478	2 054	690 440
77	438	121 190	145	37 945	583	159 135
78	565	158 961	158	53 086	723	212 047
91	503	131 302	140	46 713	643	178 015
92	1 532	505 130	134	68 044	1 666	573 174
93	675	201 133	142	69 542	817	270 675
94	561	157 412	148	65 746	709	223 158
95	366	85 678	121	42 603	487	128 281
Total	6 258	1 839 768	1 424	595 157	7 682	2 434 925

2 Analyse environnementale

L'évaluation environnementale se fait en deux étapes :

- détermination de l'Impact du défi sur la répartition des véhicules.kilomètres roulés à l'échelle francilienne ;
- Impact en termes de pollution.

2.1 Détermination de l'Impact d'un plan de mobilité sur les véh.km roulés par les salariés.

Les données moyennes franciliennes, issues de l'EGT de 2010, permettent de caractériser le comportement des salariés et d'appliquer ces comportements aux salariés concernés par la mesure.

Les moyennes des déplacements domiciles-travail en Île-de-France considérées sont :

Distance parcourue	Paris	6,6 km
	Petite couronne	8,3 km
	Grande couronne	14,6km
Taux d'occupation	1,06	

À également été pris en compte le fait que l'année 2020 comptera 253 Jours ouvrés.

Les choix modaux des salariés franciliens sont les suivants :

Répartition des choix modaux des déplacements domicile-travail en Île-de-France
(Source : EGT Transport 2010)

Département	% dom-trav VP	% dom-trav 2RM
75	16%	4%
77	68%	2%
78	58%	3%
91	61%	3%
92	37%	4%
93	38%	2%
94	41%	4%
95	54%	2%

Détail des distances parcourues (Source : EGT Transport 2010)

Ces différents éléments permettent de calculer le kilométrage parcouru en VP et 2RM par les salariés concernés par la mesure :

Département	km moyen domicile-travail (km) EGT	Distance moyenne parcourue annuellement (km)	km parcourus en VP par les salariés pour les dép dom-trav / an	Km parcourus en 2RM par les salariés pour les dép dom-trav / an
75	6,6	3 340	348 044 290	87 011 073
77	14,6	7 388	754 174 994	22 181 617
78	14,6	7 388	857 151 587	44 335 427
91	14,6	7 388	756 804 910	37 219 914
92	8,3	4 200	840 254 699	90 838 346
93	8,3	4 200	407 525 216	21 448 696
94	8,3	4 200	362 509 224	35 366 754
95	14,6	7 388	482 784 817	17 880 919
Total général			4 809 249 737	356 282 745

Dans son évaluation nationale des PDE en 2010, l'ADEME évalue les reports modaux suite à la mise en place d'un PDE dans une entreprise :

- la part modale de la voiture baisse de 10 à 15% ;
- le report modal de la voiture vers un autre mode est de 7 à 8%.

On retient la valeur basse du fait des incertitudes associées à ces données.

7% des usagers se reportant de la voiture vers un autre mode laissent ainsi leur voiture au garage. La part modale de la voiture baissant de 10%, cela revient à dire que 3% des usagers ont recours au covoiturage pour leurs déplacements domicile-travail.

Lexique : EGT : Enquête globale transport ; VP : véhicules particuliers ; 2RM : deux-roues motorisés.

« Plan de Mobilité / de Déplacement : Cadre législatif et réglementaire » – Site de la Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Centre-Val de Loire

L'obligation de réaliser un plan de mobilité pour certaines entreprises résulte de l'**article 51 de la loi relative à la Transition Énergétique pour une Croissance Verte du 17 août 2015** [...]

Un peu d'histoire dans les déplacements...

1982 - La loi d'orientation sur les transports intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982 préconise la réalisation de plans de déplacements urbains, avec comme objectif une utilisation « plus rationnelle » de la voiture individuelle.

1996 - La loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) du 30 décembre 1996 rend obligatoire, pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants, la mise en place de politiques de déplacements et la procédure d'élaboration des plans de déplacements urbains (PDU), en donnant à ces derniers une dimension environnementale pour préserver la qualité de l'air.

2000 - La loi de solidarité et de renouvellement urbain (SRU) du 13 décembre 2000, renforce la cohérence des politiques urbaines et les systèmes de transports. Cette loi précise que les orientations du plan de déplacements urbains portent sur l'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à établir un plan de mobilité.

2009 - La loi « Grenelle I » du 3 août 2009, dans son article 13, encourage, dans le cadre des plans de déplacements urbains, la mise en place de plans de déplacements d'entreprises, d'administrations, d'établissements scolaires ou de zones d'activité.

2010 - La loi « Grenelle II » du 12 juillet 2010, introduit de nouvelles obligations pour les entreprises et les administrations publiques :

L'article 57 impose l'installation d'équipements permettant la recharge de véhicules électriques ou hybrides ainsi que des infrastructures permettant le stationnement sécurisé des vélos dans les bâtiments existants à usage tertiaire et constituant principalement un lieu de travail, lorsqu'ils sont équipés de places de stationnement destinées aux salariés, avant le 1er janvier 2015. L'article 75 impose depuis janvier 2012 de publier un bilan « Gaz à Effet de Serre » (GES), accompagné d'un plan d'action sur 3 ans. Les structures concernées sont les entreprises de plus de 500 salariés, les établissements publics de plus de 250 personnes et les collectivités territoriales de plus de 50 000 habitants. Ce bilan est à renouveler tous les 3 ans.

« Consignes pour élaborer un Plan de mobilité » - Site de la direction de la Prospective de la Métropole de Lyon - 2017

1. Le nouveau contexte réglementaire sur des plans de mobilité obligatoires à compter du 1er janvier 2018

Depuis la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte, un nouvel article L. 1214-2 alinéa 9 a été ajouté au code des transports par le biais de l'article 51 de la loi. Ce nouvel article crée des **Plans de Mobilité Entreprises (PDM)** en vue d'optimiser et de rationaliser les déplacements des salariés, visant par ce biais la réduction des émissions de gaz à effet de serre et autres polluants atmosphériques ainsi que la réduction de l'engorgement des infrastructures de transport et l'incitation aux économies d'énergie.

Ainsi à compter du 1er Janvier 2018, **les établissements de plus de 100 salariés** sur un même site et situés dans le périmètre d'un plan de déplacements urbains (PDU) devront mettre en place un plan de mobilité (PDM). Sont concernées les entreprises mais également les collectivités, le terme d'établissement étant générique. Ces PDM ont pour but d'**améliorer les déplacements des personnels en favorisant l'utilisation de modes de transports alternatifs à l'autosolisme. Ils ont aussi pour but, et c'est nouveau, de traiter des questions de logistique et de livraisons de marchandises** pour en réduire les impacts.

En outre, **pour les établissements (entreprises et collectivités) de plus de 250 salariés**, l'article L. 1231-15 du code des transports fait état de la nécessité de faciliter « *autant qu'il est possible* » les solutions de covoiturage pour les déplacements entre le domicile de travail de leurs salariés et de leurs agents. Par ce biais le législateur incite à l'établissement de PDM sans pour autant les rendre obligatoires.

De fait, les PDM et les PDMIE (inter-entreprises) viennent logiquement succéder respectivement aux PDE/PDA (Plan de Déplacements d'Entreprise/d'Administration) et aux PDIE (Plan de Déplacements Inter-Entreprises), reprenant globalement les grandes lignes directrices de leurs aînés. En cas de non-respect de cette obligation, le code des transports indique que l'établissement concerné « ne pourra pas bénéficier du soutien technique et financier de l'ADEME ». Toutefois, à ce jour, l'Ademe contactée, n'est pas en mesure de préciser ces sanctions.

Ces nouvelles dispositions ne sont donc pas anodines par rapport aux actions mises en œuvre par la Métropole de Lyon et le SYTRAL pour accompagner les entreprises à faire évoluer leur pratiques de mobilité et celles de leur salariés : dispositif City pass PDE-PDA promu par le Sytral, soutien à l'élaboration et à la mise en œuvre des PDIE (Métropole), création et promotion de la plate-forme covoiturage GrandLyon <https://www.covoiturage-grandlyon.com/> dynamique partenariale sur les marchandises en ville...

2. La photographie actuelle des PDE et PDIE

Sur l'ensemble de la Métropole lyonnaise, on dénombre plus de **160 PDE**, gérés par le Sytral et **17 PDIE** gérés par le Grand Lyon (DPDP/DIAE).

Si le PDE représente une démarche essentiellement interne à l'entreprise, le PDIE lui, repose sur un partenariat inter-entreprises, à l'échelle d'un territoire. C'est une démarche de coopération et de concertation qui permet de construire des partenariats avec chaque territoire économique de la Métropole et de co-produire entre tous les acteurs (entreprises, Associations d'entreprises, collectivités, institutions) des solutions d'écomobilité adaptées, permettant de réduire la voiture autosoliste et l'émission de GES (gaz à effet de serre). Cela permet aussi d'expérimenter et tester des solutions innovantes à partir des besoins et des usages.

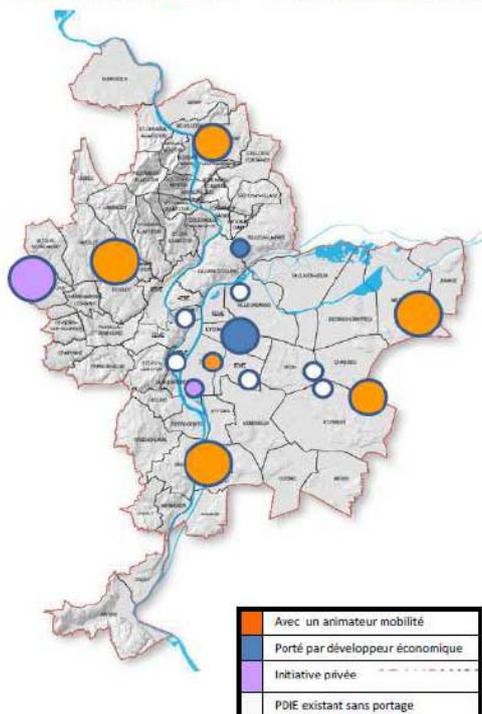
Les PDIE sont suivis par la Métropole de Lyon (DPDP / Mission Temps) avec une approche basée sur les usages. Ils concernent 17 territoires et 10 PDIE sont, à ce jour, actifs c'est-à-dire déclinés et animés sur le terrain, soit par des postes spécifiques d'animateurs mobilité (subventionnés en partie par la Métropole), soit grâce à l'appui des développeurs économiques. La démarche concerne environ 484 entreprises et plus de 60 000 salariés.

Les PDE (Plans de Déplacements d'Entreprises) et les PDA (Plan de déplacement d'administration) suivis par le Sytral représentent eux environ 20 000 bénéficiaires pour 160 entreprises environ).

Ci-après la carte 2017 des 17 PDIE déjà existants sur la métropole de Lyon

17 PDIE réalisés - 10 actifs : 484 Etab.^{ts} et 67 500 salariés

la métropole
GRAND LYON



PDIE	Entreprises	salariés
Val de Saône	6	1800
Part-Dieu	50	25 000
Techlid	47	4000
Confluence		
Vallée de la chimie	27	8100
Plateau Nord	19	3000
Villeurbanne-Tonkin		
Meyzieu ZI	44	3500
Lyon Sud Est		
Parc du Chêne		
GAEEL - Mi-Plaine	133	12000
Lyon 7	35	500
Presqu'île		
Parc Tech. St Priest		
Filière Entreprises Nettoyage	58 (ARA)	
PDIE CMA (artisanat)	En cours	
Pole Marcy l'Etoile	5	8500
Port E. Herriot (CNR)	60	1300

DTP-DPDP avril 2017

Ce qui signifie que sur les 640 000 emplois sur la Métropole, environ **14 % sont ainsi concernés par ces démarches** de mobilité durable. La mise en œuvre de Plans de mobilité risque donc d'avoir un impact direct sur les territoires et entreprises non concernés à ce jour.

3. L'étude de potentiel Plans de mobilité (juillet 2017)

Afin d'anticiper au mieux les demandes des territoires de la métropole de Lyon, plusieurs actions ont été réalisées :

- Un « état des lieux » avec les animateurs mobilité et développeurs économiques qui a fait apparaître la translation assez simple à faire pour passer des PDE et PDIE existants à des PdM et PdMIE, existants ou à créer. En effet, les Plans de Mobilité englobent les anciens PDE – PDA - PDC et PDIE et donc les appellations sont à faire évoluer.

- Une étude pour estimer **le potentiel d'entreprises concernées par le projet de loi**. La mission a consisté à identifier le potentiel d'entreprises concernées par les futurs plans de mobilité à l'échelle de la Métropole de Lyon, de +100 salariés sur site et de croiser ces données avec les PDE ou PDIE existants ou non. Un repérage territorial a également été fait. L'objectif étant d'évaluer le potentiel d'établissements susceptibles de devoir réaliser un plan de mobilité à compter du 1er janvier 2018 : **826 établissements ont été identifiés. Ainsi sur les 826 établissements concernés par la loi:**

- 120 sont déjà impliqués dans un PDIE, 55 dans un PDE,

- Environ 200 ne sont ni dans un PDE, ni dans un PDIE,

- Environ 450 sont situés sur un territoire de PDIE et pourraient donc s'y rattacher

(ces données sont données à titre indicatif, et la fourchette est liée à l'incertitude des sources SIRENE 2014 pouvant ne pas être à jour)

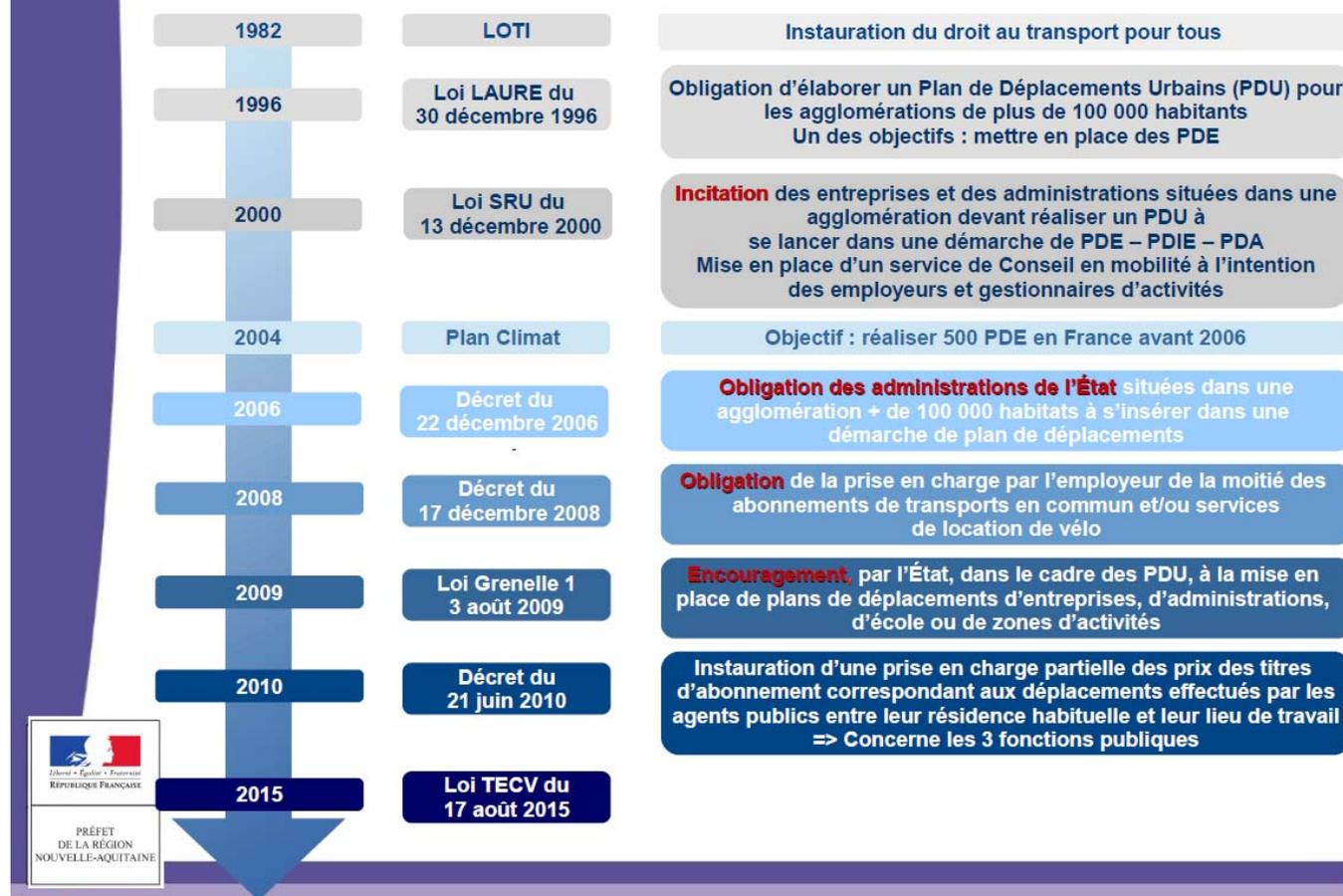
Préconisations concernant les PdM et PdMIE à venir :

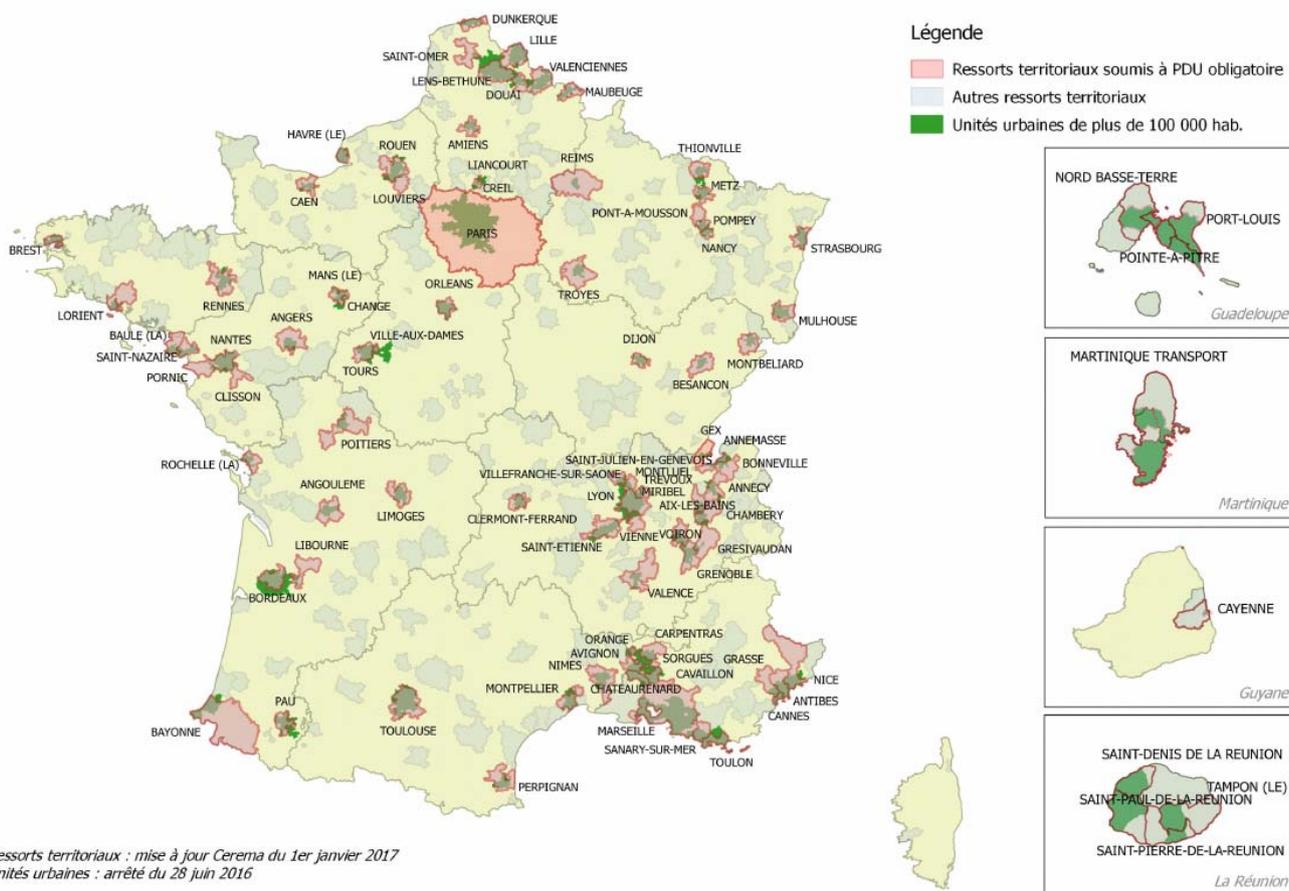
- Pour les demandes d'entreprises non incluses à ce jour dans un PDIE, **mais installées sur un territoire où existe un PDIE**, il convient en priorité d'intégrer le PDIE, avec un process allégé d'analyse des déplacements OD et professionnels tenant lieu de diagnostic

- Pour les demandes d'entreprises sur des territoires sans PDIE existant, il est préférable de se diriger vers une démarche inter-entreprises afin de mutualiser les approches, en s'appuyant sur la méthodologie développée sur tous les territoires : diag /plan d'actions /animation.

« Obligations réglementaires des plans de mobilité » – Présentation de la DREAL Nouvelle-Aquitaine – 6 juillet 2017 - Extraits

Évolutions réglementaires





La réglementation avec la Loi TECV Article 51 – Loi du 17 août 2015

▪ Les objectifs du plan de mobilité :

- *Optimisation et augmentation de l'efficacité des déplacements liés à l'activité de l'entreprise, en particulier ceux de son personnel*
- *Perspectives de diminution des émissions de GES et de polluants atmosphériques, et de réduction de la congestion des infrastructures et des moyens de transport*

➔ Organisation de la mobilité : fonctionnement de l'entreprise, performances économiques et sociales

➔ Enjeux d'intérêt général

➔ Responsabilité sociétale

La réglementation avec la Loi TECV

Article 51 – Loi du 17 août 2015

- Dans les périmètres de Plan de Déplacements Urbains (PDU), obligation de réaliser un plan de mobilité pour les entreprises regroupant **au moins 100 travailleurs sur un même site d'ici le 1^{er} janvier 2018** ;
 - Concerne les périmètres des **PDU obligatoires et volontaires et PLUi-D arrêtés au 1^{er} janvier 2018**
 - Toutes les établissements de plus de **100 travailleurs** dans un périmètre de PDU sont concernés.
 - **La notion de « travailleurs »** intègre : les salariés (yc emplois saisonniers) ainsi que les sous-traitants/prestataires, les visiteurs qui accèdent à l'entreprise régulièrement
- **Possibilité de réaliser un plan de mobilité interentreprises** pour les entreprises situées sur un même site, avec les mêmes objectifs, contenus et modalités que le plan de mobilité.
- Les administrations et les collectivités locales ne sont pas concernées
- **Le non respect de cette obligation implique l'absence de soutien technique et financier de l'ADEME.**
 - C'est l'ADEME qui assure le contrôle.

La réglementation avec la Loi TECV

Article 51 – Loi du 17 août 2015

- **Le contenu du plan de mobilité :**
 - *Une évaluation de l'offre de transport existante et projetée*
 - *Une analyse des déplacements entre le domicile et le travail et les déplacements professionnels*
 - **Déplacements de tous les travailleurs** : salariés + sous-traitants, consultants, prestataires, visiteurs
 - *Un programme d'actions adapté à la situation de l'établissement*
 - Promotion des moyens et usages des transports alternatifs à la voiture individuelle, à l'utilisation des TC, 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
 - *Un plan de financement et un calendrier de réalisation des actions*
 - *Les modalités de suivi et de ses mises à jour.*
- Transmission à l'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) ou à l'autorité compétence pour l'élaboration du plan de mobilité rurale (SCOT ou Pôle d'Equilibre Territorial et rural - PETR).
 - Mobilisation des collectivités locales pour accompagner les entreprises

« Ville durable et transport : fiche Plan de mobilité ou plan de déplacements » - Observatoire de l'Air Atmo Nord Pas de Calais – juin 2015



Exemple d'aménagement du Plan de mobilité de l'Université Catholique de Lille.
Crédit : Iddr Lille

DE QUOI S'AGIT-IL ?

Un plan de mobilité ou plan de déplacements est un outil de management de la mobilité. Il peut être réalisé et mis en œuvre au sein d'une entreprise, d'une collectivité, d'une administration ou encore d'établissements scolaires ou d'enseignement supérieur, en vue de favoriser les modes de déplacements durables des personnes et des biens en lien avec leurs activités et de rationaliser leurs déplacements. Selon l'entité à l'initiative de cette démarche différentes appellations sont rencontrées : Plan de déplacements entreprise ou inter-entreprises (PDE, PDiE)¹, administration (PDA), scolaire et dans l'enseignement supérieur (PDS).

LES PLANS DE DÉPLACEMENTS SONT-ILS FAVORABLES À UNE MEILLEURE QUALITÉ DE L'AIR ?

De nombreux motifs existent quant à la mise en place d'un plan de déplacements. La volonté de répondre à des préoccupations d'ordre environnemental comme la réduction des nuisances sonores, des émissions de gaz à effets de serre, de la pollution atmosphérique peut constituer un motif de décision pour la création d'un tel dispositif. Ainsi chaque entité se fixe des objectifs spécifiques en fonction de sa situation tout en gardant comme objectif central la réduction de l'usage de la voiture individuelle au profit d'autres moyens de transports. Pour atteindre ces objectifs, un plan d'actions est proposé. La bonne mise en œuvre de ces mesures conditionne la réussite du dispositif.

TYPE DE MESURE	EXEMPLE DE MESURES	IMPACT POTENTIEL SUR LA QUALITÉ DE L'AIR
Mesures liées au développement de l'offre de transport	Créer ou améliorer les aménagements destinés aux cyclistes et piétons.	Favorise le report modal et induit une réduction des émissions en polluants.
Mesures de réduction du besoin de se déplacer	Promouvoir le télétravail, les visio-conférences et conférences téléphoniques.	Réduit le nombre déplacements en véhicules motorisés (réduction des émissions de polluants et des consommations de carburant).
Mesures d'information et de communication	Informar de façon permanente sur les modes alternatifs au véhicule individuel.	Incite au report modal par la connaissance des alternatives au véhicule individuel et la mise en œuvre des dispositions incitatives et/ou dissuasives.
Mesures incitatives/dissuasives	Mettre en place un système de primes financières / Appliquer une tarification du stationnement ou une réduction du nombre de places de stationnement.	

CES MESURES SONT-ELLES APPLICABLES SUR MON TERRITOIRE ?

En région Nord - Pas-de-Calais le secteur des transports est l'un des principaux émetteurs de pollution. Les transports routiers représentent 43,1 % des émissions régionales de NO_x et 16,1 % des émissions régionales de PM₁₀ (données atmo inventaire 2010). Dans le cadre du plan de protection de l'atmosphère (PPA) de la région une mesure réglementaire a été proposée en vue notamment de réduire les émissions liées au trafic routier. Cette dernière consiste à rendre progressivement obligatoire les Plans de Déplacements Etablissements, Administrations et Etablissements Scolaires dès le 1er janvier 2016 pour :

- Les établissements de plus de 500 salariés ;
- Les établissements de plus de 250 salariés s'ils sont implantés en zone d'activités (sous-entendu, appartenant à un secteur géographique à vocation économique et/ou commerciale regroupant plusieurs établissements) ;
- Les administrations/collectivités et établissements scolaires de plus de 250 salariés/élèves.

Au 31 décembre 2012, la région dénombre 1959 établissements actifs de plus de 100 salariés. Cette mesure réglementaire qui touche directement au management de la mobilité apportera potentiellement des effets positifs en matière de qualité de l'air sur la région.

1 / Le Plan de déplacements inter-entreprises un outil de management de la mobilité sur les zones d'activités, OREE/ADEME- 2010

TRANSPORT DE MARCHANDISES : UNE CHARTE EN FAVEUR D'UNE LOGISTIQUE URBAINE DURABLE

En 2013, dans le cadre de son Plan Climat Energie, la ville de Paris décide de réviser sa Charte de bonnes pratiques des transports et des livraisons de marchandises en place depuis 2006. Associant 80 partenaires au sein de groupes de travail en lien avec la qualité de l'air, les équipements logistiques et l'innovation ; la charte participe notamment à la réduction de 25 % des gaz à effet de serre annoncés dans le plan climat énergie de Paris, à la réduction de la pollution de l'air et à la lutte contre le bruit tout en optimisant l'approvisionnement des marchandises en centre-ville.

La Charte est considérée comme une démarche de concertation qui s'appuie sur l'implication de ses signataires à travers divers projets permettant de tendre conjointement vers une logistique durable. L'outil décliné en 16 fiches actions a permis par exemple de lancer l'ouverture de plateformes de livraisons au sein de Paris, de pratiquer des tarifs de stationnement privilégiés à destination des véhicules peu émissifs, ou encore d'expérimenter d'autres moyens de transports comme le Tramfret.

POUR ALLER PLUS LOIN

La démarche des plans de déplacements fait partie intégrante d'un concept nommé « Management de la mobilité » (MM ou Mobility Management) lequel consiste à mettre en œuvre des actions en matière de demande de déplacements. L'objectif étant de permettre une réduction de l'usage de la voiture individuelle au profit des modes de transports durables. Ce concept initialement apparu aux Etats-Unis dans les années 1970 est désormais actif dans plusieurs pays Européens.

EXEMPLES DE PLANS DE DÉPLACEMENTS

LE PDIE DE L'AÉROPORT INTERNATIONAL DE GENÈVE (AIG)

PRÉSENTATION DU CONTEXTE ET DE LA DÉMARCHÉ

Situation

En 2002, l'aéroport international de Genève a initié un plan de mobilité en vue de limiter les nuisances liées aux activités aéroportuaires. L'aéroport implanté en périphérie de la ville de Genève se situe dans une zone qui concentre de fortes activités d'affaires à seulement 5 kilomètres du centre-ville de Genève.

Un diagnostic d'évaluation de la qualité de l'air, réalisé en 2000, est à l'origine du projet du fait des résultats négatifs qu'il a soulevés. Les motifs ayant impulsé la démarche sont les suivants :

- Les niveaux de pollution sonore et de pollution de l'air sont supérieurs aux niveaux admis par les autorités suisses ;
- L'accès à l'aéroport par les autoroutes engendre des problèmes de congestion routière ;
- Le nombre important de véhicules en stationnement provoque une saturation chronique des parkings.

Ce plan de mobilité concerne directement les 700 salariés de l'AIG, auxquels s'ajoutent les 8000 employés issus de 85 entreprises répartis sur site. La zone concernée a toutefois pour avantage d'être desservie par des liaisons ferroviaires (170 trains par jour) et également connectée au réseau de bus et de tramway genevois.

Objectifs

A la suite des résultats du diagnostic environnemental et aux constats existants, un objectif a été fixé par l'AIG : « 45 % des employés et usagers de l'aéroport devront utiliser des transports collectifs ou non polluants à l'horizon 2020 ».

CONTENU DU PLAN DE MOBILITÉ

Exemples de mesures prises

Le plan de mobilité comporte des initiatives en matière de mobilités douces (marche et vélo), de transports en commun et autres modes alternatifs. Des exemples d'actions (liste non exhaustive) mis en œuvre sont repris selon les différents types de mesures qu'il est possible de mettre en place.

TYPE DE MESURE	EXEMPLE DE MESURES	
Mesures liées au développement de l'offre de transport	Vélos	Aménagement de pistes cyclables au sein de la zone aéroportuaire et de parking à vélos abrités à chaque entrée de site. Capacité de l'ordre de 300 places, à destination de tout public.
	Transports en commun	Création d'un système de « Navettes Personnel Aéroport » gratuites pour les employés de l'aéroport desservant le site aux horaires non conventionnels matins et soirs. Réseau constitué de 3 lignes permanentes et 9 zones de « service à la demande ».
	Covoiturage	Construction d'un site de covoiturage inter-entreprises de l'aéroport.
Mesures liées au développement de l'offre de transport	Informations sur le site de l'aéroport et l'intranet de l'AIG	
	Lettre d'information périodique adressée par mail aux employés	
Mesures incitatives	Marche/Vélos	290€ de prime d'écomobilité annuelle pour les employés d'AIG se rendant au travail à pied ou à vélo. Remises sur l'achat de vélos et deux-roues électriques
	Transports en commun	Subventionnement de 67€ pour les employés du site, et 290€ pour les employés d'AIG lors de la souscription à un abonnement d'un an au service de bus, tramway ou de train.
	Autopartage	Réductions pour les employés sur les offres d'une compagnie d'autopartage.
Mesures dissuasives	Mise en place d'une tarification des parkings de l'AIG réservés au personnel avec une augmentation graduelle des tarifs.	
	Limitation des accès aux parkings en fonction du lieu d'habitation, des horaires de travail, et de l'offre de transports en commun.	

EVALUATION DES IMPACTS

Pour l'entreprise

Le plan permet de faire face aux besoins de stationnement croissants aussi bien en ce qui concerne les employés que les passagers. Il contribue également à soutenir le développement de l'aéroport, du fait que les autorités ne peuvent délivrer des autorisations en vue d'extension si les valeurs limites pour certains polluants atmosphériques ne sont pas respectées. **En matière de budget, le plan représente un coût annuel estimé entre 500 000 et 1 000 000 de francs suisses.** Les coûts du plan de mobilité sont compensés par l'augmentation des coûts des places de parking.

Pour les employés

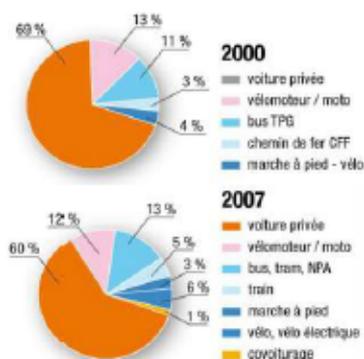
Plus de 7500 employés (86 entreprises) ont pu bénéficier du programme de subventions des titres de transport mis en place par l'AIG. Parmi eux 916 employés (soit 13 %) ont été subventionnés. Pour l'aéroport seul, on compte 144 employés subventionnés soit 21 % des employés de l'entreprise. Ce chiffre est en constante progression depuis la création du système de subvention. Le système de navettes a été utilisé plus de 25 000 fois en 2008 et l'utilisation des navettes augmente chaque année : 50 % depuis 2007, 150 % depuis 2008. Le nombre de salariés ayant bénéficié de la prime écomobilité a doublé entre 2007 et 2008. Enfin un cinquième du personnel de l'aéroport a bénéficié d'une subvention ou d'une prime d'écomobilité.

Pour l'environnement

Sur l'année 2007, le développement de l'usage des modes alternatifs à la voiture et aux deux-roues motorisés pour les déplacements

domicile-travail a permis d'économiser 780 tonnes d'émission de CO₂.

Les pratiques en matière de mobilité ont donc évolué chez les employés puisque l'usage de la voiture a reculé de près de 9 % pour atteindre 60 % en 2007, contre 69 % en 2000. La part des mobilités douces (marche et vélo) a progressé de 5 %. L'utilisation des transports en commun (bus, tram, etc.) a également progressé et le covoiturage est apparu (1 % des parts modales en 2007). Seule l'utilisation des deux roues motorisées semble être la moins influencée par la mise en place du plan de déplacement (recul de 1 % entre 2000 et 2007).



Evolution des parts modales entre 2000 et 2007

Des exemples de Plans de Déplacements d'Entreprises (PDE) à travers l'Europe, IAU Ile-de-France, Mars 2011

LE PDE DE PAS-DE-CALAIS HABITAT, FRANCE, NORD-PAS-DE-CALAIS (59-62)

PRÉSENTATION DU CONTEXTE ET DE LA DÉMARCHÉ

Situation

En 2009, Pas-de-Calais habitat s'est engagé dans une démarche de plan de déplacement entreprise. Le bailleur social, qui compte 830 salariés, inscrit cette initiative dans le cadre de sa politique de « Développement solidaire et durable ». Ce plan fait suite à la réalisation de son bilan-carbone en 2010, réalisé afin de tenir les engagements relatifs au Plan Climat régional. Les motifs, qui ont conduit à l'adoption de la démarche, sont principalement environnementaux et économiques. Ils concernent le nombre de déplacements professionnels et domicile-travail atteint en 2008 : 6 millions de kilomètres parcourus soit une émission de 160 tonnes de CO₂ et les coûts non négligeables liés aux déplacements professionnels qui s'élevaient à environ 1 million d'euros par an. La démarche a également pour vocation l'amélioration des conditions de travail pour les salariés.

CONTENU DU PLAN DE MOBILITÉ

Le plan de mobilité contient plusieurs expérimentations. Son élaboration a nécessité une année entière de concertation. Une enquête a été réalisée auprès des salariés afin de recueillir leurs attentes, d'identifier les freins aux changements et de tester les pistes d'actions.

TYPE DE MESURE	EXEMPLE DE MESURES	
Mesures liées au développement de l'offre de transport	Vélos	20 vélos à assistance électrique répartis sur les différents sites de l'établissement.
	Transports en commun	Réorganisation des horaires de passages aux heures de bureau. Création de lignes directes entre certaines gares SNCF et sites de l'établissement.
	Covoiturage	Promotion du covoiturage avec certaines AOT (adhésion aux sites de covoiturage où les employés peuvent s'inscrire).
Mesures d'information et de communication	Sensibilisation à l'éco-conduite au moyen d'un simulateur de conduite. Fiche de communication à destination des salariés sur les gains financiers potentiels engendrés par la pratique du covoiturage et du déplacement en transports en commun.	
Mesures de réduction du besoin de se déplacer	Expérimentation d'un système de visio-conférence sur 9 des 60 lieux de travail (investissement initial de 40000 €).	
	Recherche d'implantation de nouveaux locaux à proximité des domiciles de ses salariés/desserte de transports en commun.	

Des ateliers de concertation ont été mis en place afin de définir les actions prioritaires, lesquelles ont été hiérarchisées en fonction de leur impact relatif sur émissions de GES.

EVALUATION DES IMPACTS

Entre 2008 et 2012, le budget des déplacements professionnels a subi une augmentation de 6 %, cependant les kilomètres parcourus ont diminués de 4 % passant de 2 082 963 km en 2008 à 2 002 877 en 2012. Sur la même période, les déplacements domicile-travail montrent également une diminution du nombre de kilomètres parcourus. Celle-ci est de 19 %, passant de 4,7 millions de kilomètres parcourus en 2008 à 3,8 millions de kilomètres en 2012.

GÉNÉRALITÉS SUR LES PDA

Le décret du 22 décembre 2006 a rendu obligatoire aux services d'Etat, situés dans le ressort d'une agglomération de plus de 100 000 habitants, la mise en place d'un plan de mobilité dans un délai de deux ans. Les plans de déplacements d'administrations (PDA) sont destinés aux employeurs publics, afin d'encourager ces derniers à maîtriser les impacts liés au trafic motorisé, que génère leurs activités en favorisant le recours au report modal.

LE PDA DE LA VILLE DE MONTREUIL, ÎLE-DE-FRANCE, SEINE-SAINT-DENIS (93)

PRÉSENTATION DU CONTEXTE ET DE LA DÉMARCHE

Situation

En 2003, la Mairie de Montreuil a initié une démarche de Plan de déplacement pour deux de ses sites dont la localisation est très proche : la Tour administrative centrale et l'Hôtel de Ville. La mairie de Montreuil compte 600 salariés et les déplacements générés par leurs déplacements aussi bien professionnels qu'entre leur lieu de travail et leur domicile sont conséquents.

Les motivations et enjeux qui ont impulsé la démarche de PDA sont les suivants :

- Réduire les émissions en polluants atmosphérique et gaz à effet de serre (engorgement du réseau routier aux heures de pointe influence les niveaux de pollution) ;

- Améliorer les conditions de travail en permettant un meilleur accès aux sites ;
- Permettre l'égalité sociale et financière des employés en matière de mobilités et de déplacements domicile-travail ;
- Sensibiliser à un meilleur cadre de vie et à l'éco-citoyenneté.

L'accent est porté sur les solutions incitatives aux changements des pratiques de mobilité pour les agents de la mairie plutôt que sur les aménagements urbains en tant que tel. En effet, 70% des agents sont domiciliés à moins de 3 kilomètres de l'administration.

Avant la réalisation du plan de déplacement l'offre de stationnement public était surdimensionnée (1300 places) en revanche les parkings réservés aux employés étaient surchargés (190 places). Pourtant des actions sont possibles puisque la position du site en centre-ville offre par sa proximité avec la capitale une bonne desserte en transports en commun (6 lignes de bus et une ligne de métro).

CONTENU DU PLAN DE MOBILITÉ

Au sein du plan de mobilité les actions sont réparties selon plusieurs objectifs lesquels visent à :

- Promouvoir l'utilisation des modes doux ;
- Améliorer l'offre de transports collectifs ;
- Améliorer et développer les actions en faveur d'un usage rationnel de la voiture ;
- Informer et promouvoir les actions du PDA.

Des exemples de mesures (réalisés ou envisagés) issues du plan de déplacement ont été indiqués :

TYPE DE MESURE	EXEMPLE DE MESURES	
Mesures liées au développement de l'offre de transport	Vélos	Acquisition d'une flotte de vélos de service (10 vélos)
		Création d'un local vélo destiné à l'usage des agents
		Aménagement d'un vestiaire et d'une douche
	Transports en commun	Amélioration de la qualité de la desserte en bus en partenariat avec la RATP et une association locale
		Adoption d'abonnements aux transports collectifs («carte intégrale»)
	Covoiturage	Mise en place d'un système organisé de covoiturage avec mise en relation des intéressés.
Mesures d'information et de communication	Sensibilisation à l'éco-conduite au moyen de cours*	
	Projet d'une centrale de mobilité avec information multimodale*	
Mesures incitatives	Vélos	Aide à l'acquisition et à l'entretien de vélos personnels pour les trajets domicile-travail*
	Marche/vélos	Attribution d'une indemnité déplacement aux usagers des modes doux*
	Covoiturage	Libération de places de parking au profit de places réservées aux covoitureurs
Mesures dissuasives	Fermeture du parking d'une capacité de 120 places	

* Actions envisagées au lancement du PDA

EVALUATION DES IMPACTS

Plusieurs actions ont été évaluées et exprimés sur le plan économique, aussi bien en termes de budget, de gains en matière de gaz à effet de serre et d'autres polluants ou encore de nombre de kilomètres parcourus économisés. Quelques exemples ont été sélectionnés :

OBJECTIFS	EXEMPLE D'ACTIONS	EVALUATION
Promouvoir l'utilisation des modes doux	Acquisition d'une flotte de vélo Création d'un local vélo Aménagement vestiaire/douche	Budget : environ 12000€
		Nombre de kilomètres effectués en voiture économisés : 7700 km/an
		Gains en terme de de gaz à effet de serre : 741€/an
	Gains en terme d'autres gaz polluants : 481 €/an	
	Attribution d'une indemnité de déplacements aux usagers des modes doux	Budget 31000 €/an
		Nombre de kilomètres effectués en voiture économisés : 12000 km/an
		Gains en terme de de gaz à effet de serre : 1764€/an
		Gains en terme d'autres gaz polluants : 737€/an
Améliorer l'offre de transports collectifs	Amélioration de la qualité de la desserte en bus	Nombre de kilomètres effectués en voiture économisés : 73000 km/an Gains en terme de de gaz à effet de serre : 1887€/an Gains en terme d'autres gaz polluants : 2990 €/an

LE PDE DE L'UNIVERSITÉ CATHOLIQUE DE LILLE, FRANCE, NORD (59)

PRÉSENTATION DU CONTEXTE ET DE LA DÉMARCHÉ

Situation

En 2006, l'Université Catholique de Lille (fédération de 6 facultés, 25 écoles et instituts) située à 20 minutes à pied du centre-ville décide d'entamer une démarche de plan de mobilité. Celle-ci fait suite à la mise en place, en 2003, d'un micro plan de déplacements urbains dans le quartier Vauban Esquermes par la Communauté Urbaine de Lille dont le diagnostic des déplacements a soulevé certains problèmes en matière d'aménagements et de stationnements. L'université compte près de 22 000 étudiants et 4 000 salariés qui à eux seuls génèrent de nombreux déplacements (domicile-travail ; professionnels, étudiants). Les motivations à l'origine de l'engagement dans une démarche de plan de mobilité sont principalement liées aux problèmes de transports et d'accessibilité du site (problématique de stationnement). Toutefois, les préoccupations environnementales et de réduction des coûts liés aux déplacements sont également associées à la démarche. Cette étude a été menée par l'Institut du Développement Durable et Responsable (IDDR).

Objectifs

Un objectif quantitatif a été émis : « Atteindre un report modal de 15 % entre 2006 et 2009 ».

CONTENU DU PLAN DE MOBILITÉ

Un plan d'action a été proposé en 2006 par l'IDDR suite aux démarches de diagnostic (accessibilité du campus, offre en stationnement et en transports en commun) et d'enquête (salariés, étudiants et visiteurs). Ces deux outils ont permis de constater que l'offre en stationnement et en transports en commun n'est pas suffisante pour répondre à la demande des usagers. Le plan d'actions se compose de 31 actions réparties dans 9 thèmes. Quelques actions ont été reprises dans le tableau suivant. Dans un même temps, les rues du centre du Campus ont fait l'objet de réaménagements. La rue du Port en est l'exemple type puisqu'avant la démarche cette rue était occupée par des stationnements voiture de part et d'autre de la voie de circulation. En 2009 un aménagement paysager de la rue, réalisé en concertation avec les services de la ville de Lille et de la Communauté Urbaine, a rendu son accès plus pratique pour les piétons. Des jardinières semi enterrées y ont été implantées ainsi que des bancs et des arceaux destinés au stationnement des cyclistes.

TYPE DE MESURE	EXEMPLE DE MESURES	
Mesures liées au développement de l'offre de transport	Vélos	Multiplication du nombre de places de stationnement.
	Transports en commun	Installation d'un arrêt de bus « Université Catholique » en plein centre du campus.
		Installation d'un distributeur automatique de titres de transports en commun dans l'enceinte de l'établissement.
		Prise en charge du coût de l'abonnement aux transports en commun.
Autopartage	Création d'une nouvelle station d'autopartage.	
Mesures d'information et de communication	Création d'un site internet.	
	Création de fiches d'accessibilité à l'université (moyens de transports, tarifs et horaires).	
	Mise en place d'une news letter diffusée à l'ensemble des salariés.	

EVALUATION DES IMPACTS

Méthode

Afin d'évaluer les impacts et les retombées des actions qui ont été initialement proposées en 2006, une enquête constituée d'environ 40 questions a été réalisée et publiée sur internet à destination des salariés et étudiants de l'université. Les questions ont notamment permis d'identifier le profil général des usagers ainsi que leurs habitudes et pratiques de déplacements en vue de définir les parts modales des moyens de transports utilisés sur site. La dernière partie de l'enquête était en lien notamment avec les impacts directs et indirects du plan de mobilité.

Choix du lieu de résidence

734 salariés et 1305 étudiants ont répondu au questionnaire, soit des taux de réponse respectifs de 22 % et 7,2 %. Entre 2006 et 2009,

des changements ont été observés quant au lieu de résidence des salariés et étudiants : 30 % des salariés ont déclaré avoir procédé à un changement de domicile ces trois dernières années dont 19 % pour se rapprocher de leur lieux de travail. Pour les étudiants, la part de ces derniers résidant en logement étudiant, plutôt qu'au sein du domicile parental, se traduit par une augmentation de l'ordre de 26 %. Ces constats sont probablement synonymes d'une prise en compte des contraintes liées au besoin de se déplacer.

Les pratiques de mobilités

Des choix en matière de déplacements ont été effectués aussi bien du côté des salariés que de celui des étudiants. Ainsi, entre 2006 et 2009, il a été constaté une diminution de l'utilisation de la voiture au profit des modes doux.

RÉPARTITION EN 2006	MODE DE DÉPLACEMENT	SALARIÉS	ÉTUDIANTS
	Voiture	72 %	25 %
	Modes doux (vélo, marche)	12 %	51 %
	Transports en commun	9 %	15 %
	Covoiturage	1 %	3 %
	Train	6 %	5 %

RÉPARTITION EN 2009	MODE DE DÉPLACEMENT	SALARIÉS	ÉTUDIANTS
	Voiture	57 %	11 %
	Modes doux (vélo, marche)	21 %	66 %
	Transports en commun	9 %	18 %
	Covoiturage	3 %	2 %
	Train	10 %	3 %

Evolution des parts modales entre 2006 et 2009 pour les salariés et étudiants de l'Université Catholique de Lille

L'évaluation, une démarche nécessaire pour évaluer les retombées du Plan de Déplacements d'Entreprises, ADEME - Direction régionale Nord - Pas-de-Calais et Conseil Régional Nord - Pas-de-Calais, Décembre 2012

Chez les salariés, la part de l'utilisation du véhicule individuel diminue et passe de 72 % à 57 %. Le report observé suite à cette diminution est principalement attribué aux modes doux dont la part est passée de 12 % à 21 % en trois ans. L'utilisation des transports urbains (métro/tram et bus) n'a pas évolué alors que l'augmentation des fréquences de certaines lignes de trains ont permis une augmentation de leur utilisation (6 % en 2006 contre 10% en 2009). Dans un même temps le covoiturage a quelque peu progressé. Les changements en matière d'habitat observés chez les salariés ont principalement conditionné les changements de pratiques opérés en trois ans. Ces derniers étant plus nombreux à habiter Lille, le report modal s'est principalement tourné vers les modes doux du fait du rapprochement vers leur lieu de travail. Chez les étudiants la part de l'utilisation de la voiture est moins importante que pour les salariés. Pourtant cette dernière a reculé de plus de la moitié trois ans après la mise en place du plan de déplacements (25 % en 2006 contre 11 % en 2009). Le report modal s'est également fait vers

les modes doux qui restent le mode de déplacement le plus utilisé (51 % en 2006 contre 66 % en 2009). Ce constat est à mettre en relation avec l'évolution des lieux de résidence chez les étudiants qui sont plus nombreux à occuper un logement étudiant la semaine. En effet 95 % des logements concernés se situent à Lille dont 53 % dans le quartier Vauban Esquermes. Les aménagements dédiés aux cyclistes au sein du campus ont quant à eux sans doute favorisés l'utilisation du vélo.

Les impacts environnementaux

Une évaluation environnementale basée sur l'estimation des consommations énergétiques, des émissions polluantes et des émissions de gaz à effet de serre a été réalisée au moyen d'une méthodologie de calcul de l'ADEME. Les calculs tiennent compte uniquement des déplacements domicile-travail des salariés automobilistes.

POLLUANTS	EMISSIONS AVANT LE PDE EN 2006 (EN TONNES)	EMISSIONS EN 2009 (EN TONNES)	EVOLUTION DE 2006 À 2009 (EN POURCENTAGE)
CO ₂	7257	4391	-40%
CO	110	56	-50%
COV	10	6	-40%
NO _x	24	15	-37.5%
Particules	2.4	1.3	-45%

Données issues de l'évaluation du plan de déplacement de l'Université Catholique de Lille par l'IDDR

Les données montrent que les émissions de tous les polluants concernés ont diminué de l'ordre de 37,5 % à 50 % entre 2006 et 2009. Ces résultats s'expliquent principalement par le report modal induit estimé à 20 % depuis la voiture vers les autres moyens de transports (principalement vers les modes doux).

CE QU'IL FAUT RETENIR...

D'après ces différents retours d'expériences, il apparaît que la mise en place d'un plan de déplacement s'inscrit dans une démarche de management de la mobilité ayant pour socle commun une rationalisation des déplacements induits par les activités spécifiques liées à chacune des entités qui décident de l'entreprendre (entreprises, administrations, établissements d'enseignement supérieur). Des mesures types existent en vue de favoriser l'utilisation des modes de déplacements durables, celles-ci consistent principalement à améliorer l'offre en transports en commun, à réduire le besoin en déplacements ou encore à mettre en place des actions incitatives ou dissuasives vis-à-vis de certaines solutions de mobilité. Ces actions représentent le meilleur rapport coût-efficacité. Des mesures d'informations et de communications sont essentielles à mettre en œuvre et présentent également l'avantage d'être peu coûteuses. Les motivations qui viennent impulser ce type de démarche sont généralement d'ordre économique, social, environnemental, ou pour

faire face à des problèmes de mobilité qui peuvent être sources de pollution et de nuisances. Les actions choisies permettent pour certaines de déboucher sur un report modal vers des moyens de transport alternatifs à la voiture individuelle (autopartage, covoiturage) ou des modes de transports plus propres dont l'impact environnemental est plus faible en matière de gaz à effet de serre ou encore d'émissions de polluants (modes doux, transports en commun). Les objectifs fixés en amont de la mise en place d'un plan de mobilité sont donc essentiels, et leur évaluation est également importante en vue d'attester ou non de leur efficacité. De même, la bonne conduite de ce type de démarche requiert la mise en place d'un pilotage et la nomination d'une équipe dédiée à son animation.



« Fiche conseil : comment mettre en place un plan mobilité ? » - Cabinet Lamy Environnement – septembre 2017

Le Plan mobilité : une démarche en 3 étapes



Concertation et implication des salariés sont des éléments essentiels à la réussite du Plan mobilité.

1. Etat des lieux

L'objectif est de faire un état des lieux qualitatif et quantitatif en suivant 3 étapes :

- **Analyse de l'offre de transports** tous modes confondus
- **Questionnaire d'enquête** : analyser les habitudes et besoins des salariés
- **Géolocalisation** : identifier les principales zones d'habitation

2. Analyse des résultats

A partir des résultats de l'état des lieux, une analyse est réalisée avec pour objectifs :

- estimer le **volume des déplacements**,
- évaluer la **répartition modale**,
- analyser les **pratiques de déplacements** et la capacité des salariés à faire évoluer leurs habitudes,
- identifier les **secteurs et les axes présentant un potentiel** particulier pour le développement des transports en commun, du covoiturage ou des modes doux,
- identifier les **éventuels freins** aux changements.

Les **résultats** peuvent être synthétisés dans un **tableau AFOM** et restitués dans une **fiche mobilité**.

Des **objectifs** quantifiés de réduction des déplacements et de report modal sont alors définis. Ils portent sur les thèmes ci-contre.

Amélioration de l'accès	Modes doux et covoiturage	Transports en commun	Aménagement des horaires de travail, télétravail
Déplacements visiteurs	Flotte de véhicules de l'entreprise / Flux logistiques	Implication des partenaires dans le Plan mobilité	Déplacements professionnels

3. Plan d'action

Chaque action du **plan** fait l'objet d'une **fiche** qui détaille :

- l'**objectif de report modal** (pourcentage de réduction d'utilisation de la voiture "solo"),
- un ou plusieurs **indicateurs** de suivi et d'évaluation,
- une **évaluation financière** des coûts et des bénéfices,
- les **partenariats** et **responsabilités**,
- **Les échéances** (calendrier de mise en œuvre)

La nouvelle obligation

L'article 51 de la Loi sur la Transition Énergétique pour la Croissance Verte dispose que, dans le périmètre d'un Plan de Déplacements Urbains (PDU), toutes les entreprises, regroupant plus de 100 travailleurs sur un même site, doivent élaborer un plan 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 PDU.

« Fiche action : Mettre en place un plan de déplacement d'administration » - Mairie du Bouscat (Gironde) – 2013

Axe 1 : Une ville qui améliore durablement son cadre de vie

OBJECTIFS :

1.3 Diversifier les modes de déplacement
+ 4.2 Affirmer l'exemplarité de la Mairie

ENJEUX :

La rationalisation des déplacements des agents
La diminution de la voiture en ville
Le développement de la multimodalité
L'appropriation du Développement durable en interne

Le constat est fait aujourd'hui d'une forte utilisation de la voiture individuelle lors des déplacements des agents de la Mairie. Lors de l'atelier « habitat, déplacement, économisons notre énergie », les Bouscatais ont mis en avant l'intérêt de la mise en place d'actions permettant aux employés municipaux d'adopter des modes de transport doux. La mise en œuvre du plan cyclable sur la ville est aussi une occasion d'adopter des pratiques de déplacement plus responsables et de modifier les comportements en matière de déplacement.

PROJETS CONCRETS MIS EN ŒUVRE

- a** Étudier les déplacements domicile - travail et déplacements professionnels des agents, dans le cadre du plan d'écoresponsabilité et du bilan carbone.
- b** Mettre à disposition des vélos de service et tickets de bus pour les déplacements professionnels.
- c** Inciter les agents de la ville à l'utilisation des transports en commun par la poursuite de la prise en charge de 50 % des frais de déplacements.
- d** Favoriser le covoiturage en interne.
- e** Mettre en place une patrouille de la police municipale à vélos.
- f** Privilégier les véhicules propres dans le choix du parc automobile communal.
- g** Former les agents les plus utilisateurs du parc automobile de la ville et les volontaires à l'éco-conduite.
- h** Organiser un moment de mobilisation annuel sur ce thème. Une journée de formation-test pourra être organisée « la journée de l'écomobilité à la Mairie ».

2012

2013

2014

Au-delà de 2014



LES ENJEUX DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

Les 5 finalités du développement durable

> 0 à 1, finalité peu ou pas concernée, > 2, finalité très concernée, > 3, finalité totalement concernée.



SUIVI ET ÉVALUATION

Indicateurs de réalisation

Projets	Indicateurs
a	Réalisation de l'étude
b	Nombre de vélos de service en prêt
	Nombre d'agents différents utilisant les vélos de service
c	Nombre d'agents bénéficiant du remboursement à 50 % de l'abonnement TBC
e	Consommation totale d'essence en litre
	Création d'une patrouille
f	Nombre de véhicules essence, gazoil, électrique, gaz
g	Part des agents potentiels formés à l'éco-conduite
h	Nombre d'agents et élus participant à la journée de l'écomobilité

Indicateurs de résultat

Projets	Indicateurs
a	Nombre d'agents concernés/impliqués par le PDA
b	Indicateur sur l'utilisation des vélos en prêt
	Part des déplacements professionnels effectués en transport collectif
c	Part des agents utilisant un autre mode de transports que la voiture pour se rendre sur le lieu de travail
d	Pourcentage d'employés faisant du covoiturage
	Part des patrouilles effectuées à vélo
e	Nombre de vélos acquis
f	Part des véhicules propres dans le parc automobile communal
g	consommation en carburants (consommation en litres pour 100 km)
	Evolution des émissions de CO ² liées à la flotte municipale
h	Part des agents et des élus participants à cette journée n'ayant pas utilisé la voiture

Les indicateurs ci-dessus sont renseignés sur 2012, 2013, 2014 pour permettre des bilans annuels et une évaluation finale de la démarche.

« Plan de Déplacements Administration de la Ville de Metz » - Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME) - septembre 2017



Grand Est
Metz (57)

Bénéficiaire
Ville de Metz

Partenaires

- ADEME
- Communauté d'Agglomération de Metz Métropole
- Société Transports de l'Agglomération de Metz Métropole SAEML TAMM

Coût (HT)

Coût global de l'étude initiale : 30k€

Financement :

- 50% de financement de l'ADEME
- 50% autofinancement

Bilan en chiffres

- 238 agents bénéficiant de remboursement partiel de leur abonnement annuel aux transports en commun en 2015 ;
- 152 agents formés à l'éco-conduite en 2016 ;
- 20 vélos à assistance électrique (VAE) ;
- 3 voitures électriques ;
- augmentation des parts modales de 1,5 point pour le vélo et de 3,4 points pour le covoiturage entre 2009 et 2015 ;

Date de lancement

2009 puis reconduction du PDA en 2013

Pourquoi agir

Ancien chef-lieu de Lorraine, Metz représente la troisième aire urbaine de la région Grand Est, après Strasbourg et Nancy. Depuis 2007, la Ville de Metz est engagée dans une démarche d'Agenda 21, qui consiste à construire et déployer un plan d'actions en faveur du développement durable à l'échelle du territoire. C'est dans ce cadre qu'elle lance en 2009 son Plan de Déplacements Administration (PDA), afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre liées aux transports et de montrer l'exemplarité de la commune.

Les émissions de gaz à effet de serre issues des activités humaines accélèrent le phénomène de réchauffement climatique à un rythme trop soutenu par rapport aux capacités d'adaptation de nos écosystèmes. Lutter contre le réchauffement climatique est donc indispensable pour préserver notre cadre de vie et assurer celui des générations futures. Or, cette lutte ne peut se faire qu'à travers le changement de nos comportements individuels et collectifs. C'est pourquoi la Ville de Metz a souhaité faire du développement durable l'une de ses priorités.

En 1992, le Sommet de la Terre à Rio de Janeiro lance le concept des plans d'actions pour le 21^{ème} siècle en matière de développement durable, ou « Agendas 21 », que les collectivités locales sont invitées à déployer de façon volontaire. En France, de nombreuses collectivités ont adopté un Agenda 21. Celui de la Ville de Metz regroupe une cinquantaine d'actions autour de trois axes de travail :

- être une collectivité exemplaire ;
- préserver l'environnement et les ressources pour les générations futures ;
- développer une ville harmonieuse et le vivre ensemble.

A Metz, les déplacements effectués quotidiennement en ville représentent 12% des émissions du territoire. Pour répondre à l'objectif d'exemplarité des services municipaux, la Ville de Metz lance en 2009 son premier Plan de Déplacement Administration (PDA). Ce plan de mobilité a vocation à réduire le trafic automobile et les coûts liés aux déplacements, et à favoriser les pratiques de déplacement plus propres des agents sur leurs trajets domicile-travail et professionnels. Il est reconduit en 2013, avec un plan d'actions plus ambitieux et la volonté de réduire l'accidentalité.

Par ailleurs, la Ville de Metz signe en 2009 la Convention des maires européens pour le Climat et l'énergie, où elle se fixe un objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre de plus de 20% d'ici à 2020. Les actions visant à réduire les émissions liées aux transports sont intégrées à l'Agenda 21, en 2011, et à ses déclinaisons (PDA et Plan Climat Energie Territorial). L'Agenda 21 de la Ville de Metz a été récompensé à ce titre par le Ministère en charge de l'écologie, qui lui attribue le label « Agenda 21 local France » en 2013.

Présentation et résultats

Le Plan de Déplacements Administration (PDA) de la Ville de Metz a été initié en 2009, avec la réalisation d'une enquête de mobilité auprès des agents municipaux par un cabinet de conseils. L'enquête et l'élaboration du premier plan d'actions ont été financées par l'ADEME.

En 2013, la démarche de PDA est reconduite afin de poursuivre les efforts consentis dans la gestion durable des déplacements des agents, et prise en charge financièrement par la commune. L'enquête actualisée montre une forte évolution des modes de déplacement des agents entre 2009 et 2012, pour aboutir à des parts modales de 4,5% en faveur du vélo (+ 1,5 point), de 5,5 % en faveur du covoiturage (+ 3,4 points) et un recul de l'usage de la voiture individuelle de près de 9 points. Entre 2010 et 2015, le nombre d'agents utilisant les transports en commun a plus que doublé.

Les actions menées dans le cadre du PDA sont nombreuses. Parmi elles :

- **concernant les déplacements domicile-travail :**
 - remboursement de 50% des abonnements aux transports en commun (majoré de 10% avec l'abonnement Liberté PDE-PDA)
 - création d'abris à vélos sécurisés sur les principaux sites municipaux ;
 - promotion du covoiturage, et notamment du site internet sécurisé mis en place par le département de la Moselle ;
- **concernant les déplacements professionnels :**
 - mise à disposition d'une vingtaine de vélos à assistance électrique (VAE) et de tickets bus pour se rendre aux réunions extérieures
 - acquisition de trois véhicules utilitaires électriques et développement de la flotte de véhicules électriques dans le cadre du dispositif « Territoire à Énergie Positive pour la Croissance Verte », dit TEPCV (18 véhicules en cours d'acquisition) ;
 - mise à disposition des agents de véhicules en auto-partage via un contrat passé avec CITIZ Lorraine ;
 - formation à l'éco-conduite par des agents formateurs internes ;
- **concernant la « non-mobilité » :**
 - expérimentation du télétravail et des visio-conférences ;
 - possibilité de bénéficier de jours complets de RTT ;
 - création de salles/bureaux temporaires sur les principaux sites.

Dans le cadre de la démarche d'éco-responsabilité de la Ville, les actions menées sont évaluées. La formation à l'éco-conduite a permis de diminuer de 25% en moyenne la consommation de carburants des 152 agents formés en 2016. Par conséquent, l'action a été inscrite dans le plan de formation continue de l'administration et devient obligatoire à partir de 2017 pour les conducteurs de véhicules poids lourds.

Facteurs de reproductibilité

Le Plan de déplacement administration (PDA) de la Ville de Metz est le résultat d'une volonté politique forte d'engagement collectif en faveur du développement durable et d'exemplarité d'une administration. Son lancement en 2009 est réalisé grâce au soutien financier de la Direction Régionale Grand Est de l'ADEME et à l'affectation de moyens par la municipalité.

La reconduite de la démarche en 2013 s'est basée sur l'évaluation des actions menées, qui a permis de quantifier/qualifier leur efficacité en termes de report modal d'une part, et de cerner les actions prioritaires à développer d'autre part (formation à l'éco-conduite et mise à disposition de vélos de service pour le PDA de la Ville de Metz).

ADEME



© Ville de Metz

Focus

Metz Métropole et son opérateur, la société de Transports de l'Agglomération de Metz Métropole (TAMM) ont créé un abonnement « Liberté PDE-PDA ». Cet abonnement offre une réduction de 10% supplémentaire sur le prix de base d'un abonnement annuel ou mensuel à tout salarié d'une entreprise ayant souscrit une convention PDE-PDA avec le réseau de transports publics de Metz Métropole.

Les agents municipaux peuvent souscrire à cet abonnement depuis 2016, suite à la signature d'une convention tripartite entre la Ville de Metz, la société TAMM, et Metz Métropole. A cette réduction de 10 % s'ajoute le remboursement de l'abonnement par l'employeur à hauteur de 50 % comme prévu par la loi depuis 2009. Ces conditions avantageuses ont permis de doubler le nombre d'agents municipaux utilisant les transports publics (238 agents en 2015), ce qui a représenté une participation financière de 40 800 € pour la Ville de Metz.



POUR EN SAVOIR PLUS

- Sur le site internet de l'ADEME : www.ademe.fr/expertises/mobilité-transports
- Le site de la Ville de Metz : http://metz.fr/pages/developpement_durable/exemplarite_services_municipaux/plan_deplacement_administrati_on.php
- Le site de l'ADEME Grand-Est : www.grand-est.ademe.fr

CONTACTS

- Franck Rogovitz
Chef de Mission Développement durable et Solidaire
Tél : 08 00 89 18 91
frogovitz@mairie-metz.fr
- ADEME Direction régionale Grand Est
Tél : 03 87 20 02 90
ademe_grand-est@ademe.fr

« Blois : Au centre hospitalier, un PDE efficace » - Anne Richoux – La Nouvelle République – 13 novembre 2018

Estelle Casanova est responsable environnement logistique et en charge du développement durable au centre hospitalier Simone-Veil de Blois, et à ce titre en charge du PDE (Plan de déplacement entreprise). Cet établissement où 2.600 agents travaillent, est le plus gros employeur du département. Ceci entraîne forcément des problèmes de stationnement et de circulation sur le site de l'hôpital. En 2012, une enquête a été menée pour l'hôpital afin d'établir ce PDE.

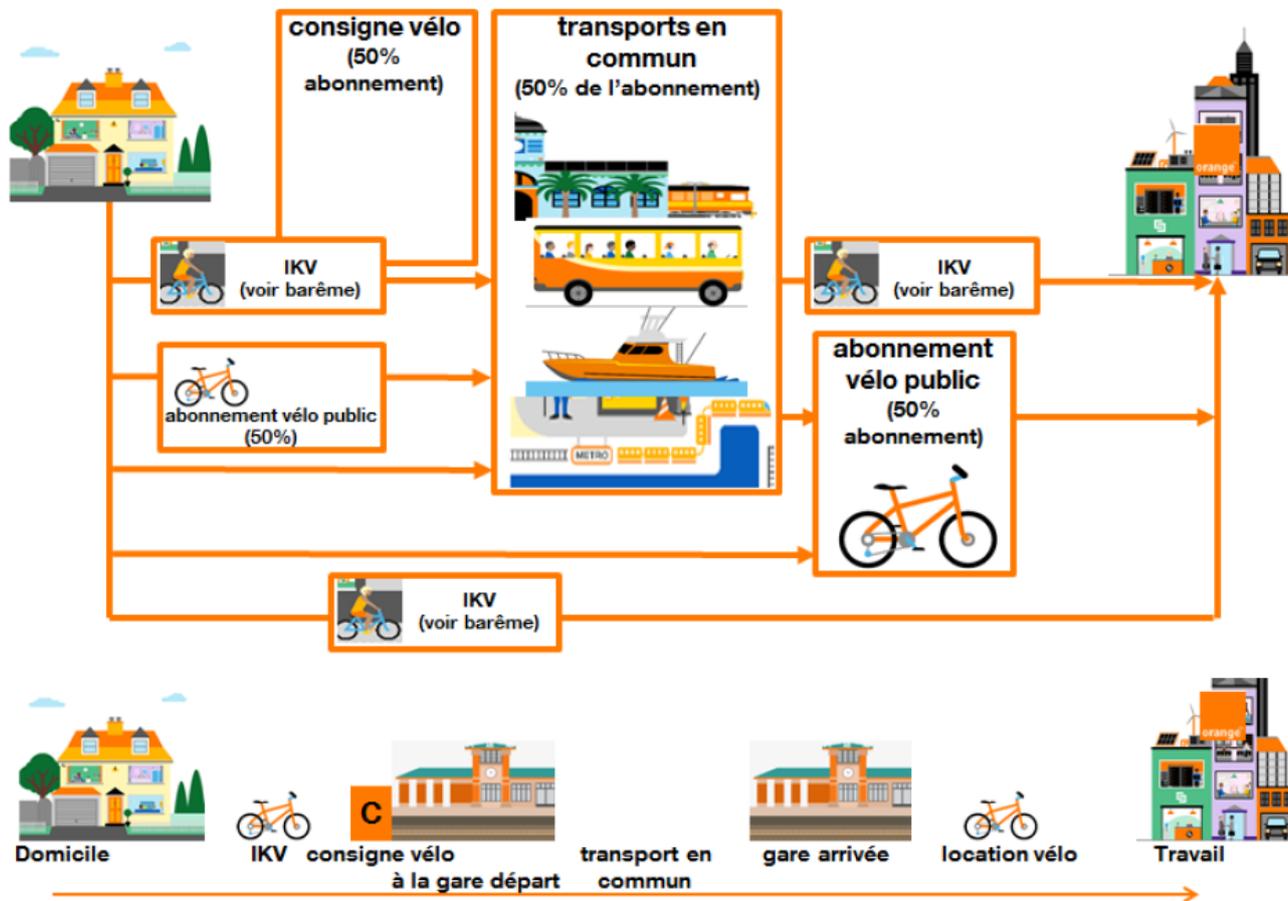
« Nous avons pu détecter que le covoiturage n'était pas beaucoup développé et que beaucoup de nos salariés prenaient systématiquement leur voiture pour se rendre au travail. De ce côté-là, ça avance bien ! Ce qui a le plus progressé, c'est le nombre de personnes qui utilise le vélo. Au printemps dernier, nous avons installé un garage à vélo sécurisé à deux étages où 120 personnes ont adhéré. Chacune a un badge, peut y stationner sa bicyclette, recharger la batterie et même regonfler ses pneus. Ce qui est moins réussi, c'est le réseau de bus : l'enquête a révélé que les professionnels de l'hôpital souhaitent plus de trajets notamment le soir, et que les personnes qui viennent à l'hôpital aimeraient que le bus entre dans l'enceinte du site, pour plus de confort notamment pour les poussettes. C'est une de mes demandes aux prestataires de bus », explique Estelle Casanova. Elle souhaite installer un autre garage à vélos, car le nombre d'utilisateurs augmente, près de la Roselière. Elle rappelle que le prix d'un abonnement train-bus ou juste bus est pris en charge à 50 % par l'entreprise.

A l'hôpital pour les déplacements entre sites, un pool de véhicules est prévu. Parmi les voitures classiques, deux véhicules électriques et à venir des vélos électriques, espère Estelle Casanova. *« Nous souhaitons aussi développer le covoiturage le plus possible. On aimerait se regrouper avec d'autres structures, publiques ou privées, et pourquoi pas tester une appli qui serait en quelque sorte le "BlaBlaCar du dernier kilomètre". C'est aussi une des marges de manœuvre pour améliorer les déplacements des salariés. »*

« Annexe à l'accord portant sur le plan de mobilité 2018-2021 : intermodalité » – Orange – 16 avril 2018 - Extraits

L'accord permet aux salariés d'Orange de bénéficier de droits innovants pour leurs déplacements domicile/travail.

Une des mesures phares de l'accord, l'IKV (Indemnité Kilométrique Vélo), pourra se combiner à d'autres dispositifs pour faciliter l'intermodalité.



compatibilités des mesures prévues par le PDM								
mesures prévues par l'accord PDM	mesures prévues par l'accord PDM ou autres dispositifs	Prise en charge Abonnement 50% Transport en commun	Prise en charge Abonnement 50% consigne vélo gares	Prise en charge IK Vélo	Prise en charge Acquisition 2 roues propre	Prise en charge Abonnement service de location de vélos	Place de parking sur site Orange	Remisage permanent à domicile
prise en charge Abonnement 50% Transport en commun et tarifs préférentiels (Cf article 2)			Oui	Oui *	Oui	Oui	Non**	Non
prise en charge Abonnement 50% consigne vélo gares (Cf article 2.2)		Oui		Oui	Oui	Oui	Non**	Non
Prise en charge IK Vélo (Cf article 3.3)		Oui *	Oui		Oui	Oui *	Non**	Non
prise en charge Acquisition 2 roues propre (Cf article 3.4)		Oui	Oui	Oui		Oui	Non**	Non
prise en charge Abonnement 50% services de location de vélos (Cf article 3.5)		Oui	Oui	Oui*	Oui		Non**	Non

* Oui, seulement si trajet de rabattement (article 3.3)

** Autorisé 3 mois pendant la mise à l'essai du changement de moyen de transport (article 3.6)