



# LE PLAN DE MOBILITE D'ENTREPRISE DE LA CAISSE DES DEPOTS

GROUPE



---

2018-2023

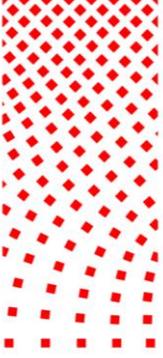
1<sup>er</sup> février 2018

Secrétariat général du groupe  
Direction du programme de Responsabilité Sociétale  
et Environnementale Ecotidien



# SOMMAIRE

<b>PREAMBULE</b>	<b>4</b>
<b>1. LE CADRE JURIDIQUE ET SON APPLICATION A LA CAISSE DES DEPOTS</b>	<b>7</b>
<b>2. LE DIAGNOSTIC</b>	<b>9</b>
2.1. 2.1 Historique des actions liées à la mobilité conduites par l'Etablissement public (EP) Caisse des dépôts et consignations (CDC)	10
2.1.1. Dans le cadre de son fonctionnement interne, l'EP a lancé en 2010 son programme « Ecotidien, ensemble plus responsables », qui a pour objectif de :	10
2.1.2. L'accord relatif à la mise en place du télétravail pour les personnels de la caisse des dépôts et consignation de juin 2011	10
2.1.3. La doctrine immobilière 2016-2020 de l'EP	10
2.1.4. L'accord Qualité de Vie au Travail (QVT) au sein de l'EP de juillet 2016	11
2.1.5. La politique d'emploi des personnes en situation de handicap de l'EP	11
2.1.6. Le recours à de nouveaux outils d'accès aux actions de formation	11
2.2. Le diagnostic global au niveau de l'EP	11
2.3. Le diagnostic pour les sites parisiens	12
2.4. Le diagnostic pour le site d'Angers	13
2.5. Le diagnostic pour le site de Bordeaux	13
<b>3. LE PLAN D' ACTIONS</b>	<b>15</b>
3.1. Les objectifs des actions applicables à l'ensemble de l'EP	16
3.2. Les objectifs des actions spécifiques aux sites parisiens	16
3.3. Les objectifs des actions spécifiques au site d'Angers	17
3.4. Les objectifs des actions spécifiques au site de Bordeaux	18



<b>4.</b>	<b>DYNAMIQUE DU PLAN DE MOBILITE, GESTION ET ANIMATION DE LA DEMARCHE</b>	<b>20</b>
4.1.	Gestion et animation du Plan de mobilité	21
4.2.	Actions de communication sur le Plan de mobilité	21
4.3.	Mesure des effets du Plan de mobilité	21



# PREAMBULE

GR O U P E



La Caisse des dépôts et la transition  
écologique et énergétique

## PREAMBULE

Dans la continuité de l'Accord de Paris sur le climat, le groupe Caisse des Dépôts s'est engagé à faire converger ses activités vers un scénario de limitation du réchauffement climatique à 2° à horizon 2050. Cet engagement nécessitant que l'ensemble de ses entités et métiers adaptent leur modèle d'affaires aux enjeux climatiques, le Groupe s'est donné deux ans pour élaborer une feuille de route de long terme dédiée. Les travaux, lancés en 2016, portent sur trois secteurs, la finance, la mobilité, ainsi que l'immobilier, en vue de la finalisation de cette feuille de route d'ici à fin 2017.

Le groupe Caisse des Dépôts accompagne les collectivités locales dans la mise en œuvre de politiques de mobilité durable, du conseil en ingénierie à la distribution, en passant par le financement et l'exploitation des infrastructures.

En tant que financeur, la Caisse des Dépôts intervient en faveur de la mobilité durable aussi par ses prêts « croissance verte » sur fonds d'épargne. Plus d'1,7 Md€ de prêts ont ainsi été consacrés à la mobilité durable au secteur entre 2015 et 2016.

Opérateur engagé auprès des collectivités, Transdev développe des solutions multimodales, intégrées ou à la demande, auxquelles il associe des formes de mobilité douce. Il aide également à l'extension et à l'optimisation des réseaux de transport de masse (tramways, trains, métros, etc.) et innove en termes d'expérience client ou de nouvelles mobilités.

Afin de répondre aux enjeux d'aménagement des territoires, le Groupe accompagne l'essor de nouvelles formes de mobilité.

La Caisse des Dépôts investit dans des start-up du secteur de la mobilité partagée et collective ainsi que dans des opérateurs et des infrastructures (bornes de recharges électriques, télé-centres, espaces de coworking, etc.) permettant le développement de ces nouvelles formes de mobilité. Bpifrance finance également les entreprises françaises du secteur, en dette, en capital ou via ses outils de financement de l'innovation.

Société d'ingénierie, de conseil et d'exploitation, Egis développe de nombreuses solutions en faveur d'une mobilité partagée, en matière de partage de la voirie, d'exploitation de flottes de vélos en libre-service et de services offerts aux usagers de la route. L'entreprise a ainsi mis au point un concept de rue intelligente et partagée, fondée sur une affectation dynamique des espaces de la rue en fonction de l'évolution des usages dans une journée ou à plus long terme.

Parallèlement à sa contribution volontaire aux grandes transitions du pays, le groupe Caisse des Dépôts a un impact quotidien sur les territoires où il est implanté et sur l'environnement. Celui-ci est lié à ses activités ainsi qu'à son fonctionnement en tant qu'organisation. La responsabilité d'entreprise du Groupe, partagée par l'ensemble de ses entités, comporte ainsi un volet interne. Elle se traduit par des programmes d'action adaptés et pilotés de manière autonome par chacune de ces entités.

Afin d'optimiser les déplacements professionnels de leurs collaborateurs et d'en réduire l'impact environnemental, la plupart des entités du groupe Caisse des Dépôts se sont dotées de politiques encadrant ces déplacements : incitation à l'usage des transports en commun sur les courtes distances et des modes les moins émetteurs en CO2 sur les longues distances, encadrement des trajets en taxis, etc. Les entités disposant d'une flotte de véhicules de fonction ou de service en améliorent par ailleurs la performance énergétique par le recours à des véhicules électriques ou hybrides. Enfin, elles ont mis à disposition de leurs collaborateurs des systèmes d'audio- et de visio-conférence, dont l'usage a augmenté en 2016.

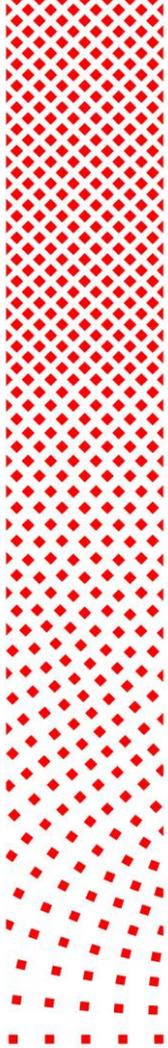
Concernant les déplacements domicile-travail des collaborateurs, diverses mesures sont mises en œuvre : développement du télétravail, implantation des sites à proximité des transports en commun,

## PREAMBULE

promotion et facilitation du covoiturage, de l'autopartage ainsi que des modes de déplacement doux et actifs (marche et vélo), mise en place de navettes électriques connectées au réseau classique, etc. Parmi les faits marquants de 2016, la Caisse des Dépôts a signé un accord sur la qualité de vie au travail qui intègre notamment des mesures d'incitation aux déplacements à vélo et d'assouplissement des modalités de recours à la visio-conférence (déploiement de Skype Entreprise en 2017) et au télé-travail (création de tiers-lieux). De son côté, Egis a mis en place une indemnité kilométrique vélo.

Plusieurs entités du groupe Caisse des Dépôts ont intégré ces mesures dans une démarche globale, sous la forme de plans de déplacement d'entreprise (PDE) : Bpifrance, CNP Assurances et Egis (plan inter-entreprises).

L'Etablissement public Caisse des dépôts met en œuvre aujourd'hui son Plan de Mobilité d'Entreprise.



# 1. LE CADRE JURIDIQUE ET SON APPLICATION A LA CAISSE DES DEPOTS

# 1. LE CADRE JURIDIQUE ET SON APPLICATION A LA CAISSE DES DEPOTS

L'article 51 de la loi n°2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte (dite loi TEE) instaure l'obligation d'élaborer un "Plan de mobilité d'entreprise" (PME), couramment dénommé Plan de déplacement entreprise (PDE), dès lors que le site de l'entreprise ou l'établissement regroupe au moins 100 collaborateurs.

Selon les termes de la loi, le plan de mobilité 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.

L'Etablissement Public Caisse des dépôts, qui répond à la définition communautaire d'entreprise, doit se soumettre à cette obligation pour les sites regroupant au moins 100 travailleurs.

Au regard de la mise en œuvre du Plan de mobilité, les 6 000 collaborateurs de l'Etablissement public sont répartis entre :

- ▶ Les sites parisiens des 7ème et 13ème arrondissements
- ▶ Le site d'Arcueil
- ▶ Les sites d'Angers
- ▶ Le site de Bordeaux
- ▶ Les sites de Cholet, Metz et Blois
- ▶ Et 35 implantations, en métropole et en outre-mer, du réseau de ses directions régionales.

Le Plan de mobilité de la Caisse des dépôts comprend donc des mesures générales qui s'appliquent à tous les sites et des mesures spécifiques qui tiennent compte des spécificités "locales" pour chacun des sites comportant plus de 100 salariés, soit quatre " Plans de mobilité spécifiques" propres :

- ▶ Aux sites parisiens situés dans le 7ème et 13ème arrondissement
- ▶ Au site d'Angers
- ▶ Au site de Bordeaux.

## 2. LE DIAGNOSTIC

GROUPE



## 2. LE DIAGNOSTIC

### 2.1. 2.1 Historique des actions liées à la mobilité conduites par l'Etablissement public (EP) Caisse des dépôts et consignations (CDC)

#### 2.1.1. Dans le cadre de son fonctionnement interne, l'EP a lancé en 2010 son programme « Ecotidien, ensemble plus responsables », qui a pour objectif de :

- ▶ Réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES),
- ▶ Mettre en œuvre des pratiques responsables dans le fonctionnement interne,
- ▶ Procéder à la compensation carbone d'une partie des émissions de GES de l'EP.

Ce programme a intégré dès l'origine des actions volontaristes sur la mobilité afin de réduire les besoins en déplacement et développer l'usage des modes de déplacement réduisant l'impact environnemental :

- ▶ Pour les déplacements professionnels :
  - Outre l'optimisation du budget des véhicules de fonction et de service, le verdissement du parc est recherché.
  - L'expérimentation des tiers lieux via le « Lab CDC » permet d'offrir aux collaborateurs différents lieux de réunion afin de limiter leurs déplacements et offrir une meilleure organisation de leurs activités.
  - Le plan d'action "Numérique Responsable" intègre la poursuite d'incitation à l'utilisation de la visioconférence d'une part et des travaux sont en cours pour identifier les usages permettant la réduction des déplacements d'autre part.
- ▶ Pour les déplacements domicile-travail un questionnaire a été diffusé en 2015 à l'ensemble des collaborateurs. Son taux de réponse étant représentatif (62 %), ses résultats ont été pris en compte dans l'élaboration de la doctrine immobilière 2016-2020 de l'EP, la négociation de l'accord-cadre Qualité de vie au travail (QVT) et l'élaboration du Plan de mobilité.

#### 2.1.2. L'accord relatif à la mise en place du télétravail pour les personnels de la caisse des dépôts et consignation de juin 2011

Après une expérimentation de près de quatre années d'une Charte du Télétravail, la direction et les partenaires sociaux ont signé un accord à durée indéterminée, qui réaffirme que le télétravail est un mode d'organisation du travail qui permet notamment une bonne articulation entre vie privée et vie professionnelle.

#### 2.1.3. La doctrine immobilière 2016-2020 de l'EP

La doctrine de la Caisse des Dépôts, pour la période de programmation immobilière 2016-2020, propose les outils et les leviers pour adapter l'immobilier à la stratégie et aux engagements de la CDC, notamment au regard des obligations environnementales réglementaires et de ses engagements dans le cadre du plan Paris Action Climat.

## 2. LE DIAGNOSTIC

### 2.1.4. L'accord Qualité de Vie au Travail (QVT) au sein de l'EP de juillet 2016

Cet accord comporte six mesures en lien avec la mobilité :

- ▶ Expérimenter une nouvelle modalité d'organisation du temps de travail : « la semaine de 4 jours »
- ▶ Promouvoir les déplacements en transports en commun et propres
- ▶ Faciliter les déplacements intersites des agents
- ▶ Optimiser la procédure d'accès au télétravail et ses modalités d'exercice
- ▶ Développer l'accès des agents à des « tiers-lieux » de travail
- ▶ Faciliter l'exercice des fonctions des travailleurs nomades.

### 2.1.5. La politique d'emploi des personnes en situation de handicap de l'EP

Depuis 2008, la Caisse des Dépôts déploie une politique ambitieuse qui couvre le recrutement, l'intégration, le maintien dans l'emploi de collaborateurs en situation de handicap.

Cette politique reçoit l'appui du Fonds pour l'insertion des personnes handicapées dans la fonction publique (FIPHFP). La convention signée avec le Fonds comporte des mesures concernant l'accessibilité dans les déplacements professionnels, les transports adaptés, ainsi que des dispositifs de réduction et d'aménagement du temps de travail permettant de limiter les déplacements.

### 2.1.6. Le recours à de nouveaux outils d'accès aux actions de formation

Le plan de formation de la Caisse des Dépôts intègre les nouvelles modalités d'apprentissage que sont le e-learning et les classes virtuelles.

Ainsi la formation par classe virtuelle est développée pour former à distance les collaborateurs situés en région sur des nouveaux modules selon des formats courts et interactifs.

## 2.2. Le diagnostic global au niveau de l'EP

- ▶ En 2016, les déplacements ont généré 23% des émissions de gaz à effet de serre (GES) de l'EP, soit 11 000 t Eq CO<sub>2</sub> :
  - Les déplacements domicile-travail des 6 000 collaborateurs permanents et non permanents de l'EP ont généré 4 700 t Eq CO<sub>2</sub> soit 42 % de ce total
  - Les déplacements professionnels ont généré 3 400 t Eq CO<sub>2</sub> soit 30 % de ce total
  - Les déplacements des visiteurs ont généré 3 000 t Eq CO<sub>2</sub> soit 27 % de ce total
- ▶ Concernant les trajets domicile-travail, les principaux enseignements de l'enquête 2015 sont les suivants :

## 2. LE DIAGNOSTIC

- En moyenne près de la moitié des collaborateurs parcourent 10 km ou moins pour se rendre de leur domicile à leur lieu de travail, et trois quarts parcourent au maximum 25 km,
- 72 % des collaborateurs n'utilisent qu'un seul mode de transport et 21 % deux modes.
- La moitié des collaborateurs ayant répondu à l'enquête disposent d'un abonnement transport en commun, mais la voiture reste le principal moyen de déplacement en province.
- En province, les trajets domicile-travail sont très fréquemment l'occasion d'accomplir d'autres activités, généralement liées à la vie familiale (70 %). A Paris, cette pratique est moins répandue (38 %).
- Le vélo est peu utilisé comme moyen de transport exclusif : entre 1 à 4 % des agents, suivant les sites. Dans 9 % des trajets, il est utilisé avec un autre mode de déplacement ;
- La pratique du covoiturage est peu répandue même sur les sites où l'usage de la voiture est prépondérant.
- Au 31/12/2016, 7 % des collaborateurs de l'Etablissement public pratiquaient le télétravail.
- Les deux roues motorisées ne concernent qu'une très faible part des collaborateurs (moins de 3 % des répondants).

### 2.3. Le diagnostic pour les sites parisiens

#### Implantations situées dans le 7<sup>ème</sup> arrondissement de Paris

- ▶ Le site bénéficie d'une très bonne accessibilité par l'ensemble des moyens de transport du fait d'un réseau dense d'infrastructures routières et de transports collectifs et de services Vélib et Autolib. L'implantation dans l'hyper-centre-ville favorise l'utilisation des transports collectifs et des modes doux de déplacement.
- ▶ Quelle que soit la distance parcourue, les transports en commun constituent le mode dominant de déplacement (91%),
- ▶ Les déplacements en véhicules motorisés (voitures et 2 roues) demeurent limités :
  - 15% des collaborateurs utilisent la voiture pour leurs trajets domicile-travail ;
  - 5% des collaborateurs ont recours aux deux-roues motorisés,
- ▶ Le recours au covoiturage ou aux véhicules électriques, est encore très faible.
- ▶ Le vélo est encore une pratique limitée. 10% des collaborateurs sont concernés,
- ▶ 4% des collaborateurs pratiquaient le télétravail au 31/12/2014.

#### Implantations situées dans le 13<sup>ème</sup> arrondissement de Paris

- ▶ Le site bénéficie d'une très bonne accessibilité par l'ensemble des moyens de transport du fait d'un réseau dense d'infrastructures routières, de transports collectifs et de la proximité de deux gares ferroviaires. L'accès par la voiture est plus aisé que dans le 7<sup>ème</sup> arrondissement du fait d'une localisation dans un quartier périphérique de Paris relativement proche des grands axes routiers (périphérique, autoroutes).
- ▶ Si la plus grande proportion de personnes habite dans un rayon de 10 à 25 kms, une part significative des collaborateurs – une personne sur trois – effectue des allers-retours quotidiens de 50 kms ou plus.

## 2. LE DIAGNOSTIC

- ▶ Les transports en commun constituent le mode dominant de déplacement à 89%. Cette part modale reste stable, quelle que soit la distance parcourue.
- ▶ Les déplacements en voiture concernent 17% des collaborateurs. Il n'y a pas de report massif vers les 2 roues qui concernent une faible part des collaborateurs (4%).
- ▶ Le covoiturage est très peu pratiqué.
- ▶ Le vélo concerne 8% des collaborateurs.
- ▶ 5% des collaborateurs pratiquaient le télétravail au 31/12/2014.

### 2.4. Le diagnostic pour le site d'Angers

- ▶ L'implantation multi-sites quasi en centre-ville devraient favoriser les transports en commun, la marche à pied et le vélo. Cependant, compte tenu de la fluidité des déplacements dans la ville d'Angers et des facilités de stationnement, le recours à la voiture est privilégié par la majorité des collaborateurs (72%).
- ▶ Compte tenu des habitudes de déplacement en automobile des collaborateurs, les possibilités offertes par le réseau de transport en commun de l'agglomération angevine sont sans doute insuffisamment connues.
- ▶ L'utilisation du vélo reste limitée. L'établissement met deux vélos à assistance électrique à disposition des collaborateurs pour leurs déplacements intersites.
- ▶ Conformément à la politique de l'EP l'utilisation de la visioconférence est développée comme alternative aux déplacements.
- ▶ Près de 3 % des effectifs pratiquaient le télétravail en 2017.
- ▶ Le déménagement partiel des effectifs en 2019 au pôle tertiaire de la gare Saint-Laud devrait sensiblement modifier les conditions d'accès compte tenu de places de stationnement moins nombreuses. Le site sera également desservi par les transports en commun et à proximité de la gare ferroviaire, de façon à optimiser les déplacements professionnels à Paris et, éventuellement, certains trajets domicile-travail. Il devrait être l'occasion de faire évoluer les comportements de déplacement.

### 2.5. Le diagnostic pour le site de Bordeaux

- ▶ La localisation de l'établissement sur le site de Bordeaux-Lac, en périphérie de la ville, au-delà de la rocade A630, privilégie l'accès en voiture par rapport aux autres modes de déplacement.

L'éloignement relatif du domicile des collaborateurs de leur lieu de travail renforce l'usage de la voiture. La voiture est de loin le mode de transport le plus utilisé. Dans l'ensemble, quelle que soit la distance parcourue pour se rendre au travail, 88% des répondants déclarent l'utiliser.

L'accès par les transports collectifs a été néanmoins amélioré : la ligne C du tramway dispose d'un arrêt à 800 mètres de l'établissement et plusieurs arrêts de bus se situent à proximité.

- ▶ Les transports en commun constituent un mode de transport accessoire. Toutes distances confondues, près d'un quart des collaborateurs déclarent les emprunter. Ils sont surtout utilisés pour les trajets inférieurs à 10 km et supérieurs à 50 km.

## 2. LE DIAGNOSTIC

- ▶ 11% des personnes interrogées déclarent utiliser le vélo. Il est le plus souvent combiné avec la voiture ou les transports en commun, ce qui laisse penser à un usage alterné entre la voiture et le vélo suivant les conditions météo.
- ▶ La mise en place du télétravail qui a valeur d'exemple à l'échelle de l'EP a contribué à réduire les déplacements. Le site de Bordeaux a été *un site pilote pour le télétravail*. L'établissement de Bordeaux rassemble 11% de télétravailleurs. En outre, si on ajoute les personnes travaillant à temps partiel, un quart des collaborateurs ne fait pas le trajet domicile-travail tous les jours.
- ▶ Le site de Bordeaux participe depuis 2012 à un plan de déplacements interentreprises (PDIE) de la zone d'activités de Bordeaux-Lac, qui a permis d'améliorer les trajets domicile-travail des collaborateurs et de rationaliser, dans une certaine mesure, les déplacements en voiture.
- ▶ L'établissement s'est également engagé dans la formalisation d'un pacte de mobilité avec Bordeaux Métropole pour promouvoir des modes de transport alternatifs à la voiture.

Le déménagement prévu sur le nouveau site d'Amédée Saint-Germain, contigu à la gare Saint-Jean et plus proche de l'hyper-centre de Bordeaux, entraînera une évolution substantielle des conditions de déplacement et sera davantage propice aux mobilités douces et par transports collectifs.



# 3. LE PLAN D' ACTIONS

GR O U P E



## 3. LE PLAN D' ACTIONS

### 3.1. Les objectifs des actions applicables à l'ensemble de l'EP

Le Plan de mobilité s'intègre aux différentes politiques sociales et d'environnement du travail déjà en cours au sein de l'EP. Il a pour objet de conforter les actions existantes susceptibles de contribuer à ses objectifs et d'initier des actions nouvelles dont le besoin a été exprimé au cours de son élaboration, tout en préservant à la fois la cohérence d'ensemble.

Les principales mesures prévues se structurent selon trois axes.

#### Axe 1 : Réduire les besoins en déplacement

- ▶ Faciliter le recours au télétravail en optimisant la procédure d'accès et les modalités d'exercice
- ▶ Intensifier l'utilisation des outils de communication à distance : visio-conférence, Skype Entreprise
- ▶ Poursuivre et étendre des expérimentations de tiers-lieux
- ▶ Faciliter l'exercice de leurs activités par les travailleurs nomades
- ▶ Expérimenter la semaine de quatre jours
- ▶ Intégrer la problématique de la desserte par les transports en commun dans le choix de l'offre de logements (mission sociale).

#### Axe 2 : Favoriser les modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle dans un contexte de réduction des places de stationnement dans les implantations nouvelles

- ▶ Inciter à l'utilisation des transports en commun
- ▶ Promouvoir l'indemnité kilométrique vélo mise en place au 01/01/2017 à destination des collaborateurs pour le trajet entre le domicile et le travail
- ▶ Développer la mise à disposition de garages à vélos, d'équipements à destination des cyclistes sur les sites
- ▶ Poursuivre l'expérimentation de l'introduction des vélos à assistance électrique dans la gamme des véhicules de fonction et de service de l'EP
- ▶ Communiquer et sensibiliser les agents sur l'éco-mobilité et mettre en avant des bénéfices de la marche lors d'événements liés à la mobilité
- ▶ Expérimenter des applications facilitant l'organisation de trajets multimodaux sur les transports en commun et mettre à disposition sur l'Intranet de l'EP des plans d'accès « intelligents » aux sites de la Caisse à destination des visiteurs

#### Axe 3 : Rationaliser les déplacements en voiture

- ▶ Prendre en compte des objectifs environnementaux dans la gestion de la flotte automobile
- ▶ Installer des bornes de chargement pour les véhicules électriques/hybrides
- ▶ Sensibiliser à la prévention du risque routier et à l'éco conduite

### 3.2. Les objectifs des actions spécifiques aux sites parisiens

Le plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) à l'horizon 2020 prévoit, pour le cœur de métropole, l'émergence d'un modèle de transport renouvelé, fondé sur un réseau de transports collectifs dense, fiabilisé pour ce qui concerne le réseau existant, complété grâce au Grand Paris Express par de

### 3. LE PLAN D' ACTIONS

nouvelles lignes de rocales et pour les lignes radiales par des prolongements venant renforcer le maillage.

Depuis la parution de la première version du Plan Climat, la **Ville de Paris** a, pour sa part, fait de la réduction de la pollution atmosphérique un axe clé de sa politique transport. L'amélioration du réseau de transport en commun, la progression des modes doux de déplacement (vélo, marche à pied, ...) et la mise en place d'une logistique urbaine responsable participent de la transition vers une éco-mobilité à Paris.

Dans ce contexte, les mesures spécifiques du Plan de mobilité portent sur :

#### **Axe 1 : Réduire les besoins en déplacement**

Poursuivre et étendre les expérimentations d'accès des agents à des « tiers lieux » de travail

#### **Axe 2 : Favoriser les modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle dans un contexte de réduction des places de stationnement dans les implantations nouvelles**

- ▶ Poursuivre la politique de facilitation de l'usage du vélo et mettre en place un plan vélo pour les archipels parisiens
- ▶ Promouvoir les outils facilitant l'utilisation multimodale des services publics de transports
- ▶ Mettre en autopartage de véhicules électriques de service pour les trajets entre les deux archipels parisiens.

#### **Axe 3 : Rationaliser les déplacements en voiture**

- ▶ Poursuivre la politique d'installation de bornes électriques de rechargement dans les parkings des bâtiments des deux Archipels (7<sup>ème</sup> et 13<sup>ème</sup> arrondissements)
- ▶ Faciliter le recours au covoiturage.

### **3.3. Les objectifs des actions spécifiques au site d'Angers**

Les actions spécifiques au site d'Angers s'inscrivent dans le contexte **d'Angers Loire Métropole**.

Face aux changements des comportements en matière de déplacements, et pour initier et accompagner ces mutations sur le territoire de l'agglomération et rendre les trajets plus courts, multiplier les dessertes, encourager les modes de transports alternatifs à l'automobile, Angers Loire Métropole s'est engagée dans une politique volontariste. Celle-ci passe par :

- ▶ La conception et l'application d'un plan de déplacements urbains,
- ▶ La gestion du réseau des transports en commun,
- ▶ La promotion des transports doux,
- ▶ La sensibilisation à la diversité et à la complémentarité des moyens de transports...

L'objectif est de permettre l'accès de tous, notamment les personnes en situation de handicap, à une offre de déplacements performante, lisible, efficace et complémentaire.

#### **Axe 1 : Réduire les besoins en déplacement**

- ▶ Développer le télétravail
- ▶ Poursuivre la politique de développement de l'usage de la visio-conférence et de Skype

### 3. LE PLAN D' ACTIONS

#### **Axe 2 : Favoriser les modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle dans un contexte de réduction des places de stationnement dans les implantations nouvelles**

- ▶ Informer et sensibiliser les collaborateurs sur les enjeux du Plan de mobilité et sur le fonctionnement concret à l'échelle de l'agglomération angevine des modes de déplacement alternatifs à l'automobile.
- ▶ Promouvoir les offres alternatives à l'utilisation des navettes et des véhicules personnels pour les déplacements inter-sites et intra-urbains, utilisant les moyens collectifs existant ou à développer en lien avec les collectivités : transports en commun, Autocité, Vélocité ...
- ▶ - Développer le co-voiturage pour les trajets domicile-travail
- ▶ Etablir un « plan piéton »
- ▶ Communiquer sur les bénéfices personnels (santé) de la marche et de la pratique du vélo lors de la Semaine de la mobilité.

#### **Axe 3 : Rationaliser les déplacements en voiture**

- ▶ Redéfinir les critères d'attribution des parkings et d'optimisation du nombre de places de stationnement en vue de l'implantation du nouveau site.
- ▶ Installer des bornes de chargement pour les véhicules électriques/hybrides.

### **3.4. Les objectifs des actions spécifiques au site de Bordeaux**

Sur la base d'une progression des déplacements de 10%, **Bordeaux Métropole** envisage une progression des transports collectifs de 30% et une réduction de 10% la part de la voiture. Plusieurs projets structurants vont favoriser les transports collectifs (prolongement des lignes de tramway et de bus). La circulation en voiture devrait être fluidifiée grâce à l'achèvement de la mise à 2x3 voies de la rocade, la suppression de 200 carrefours à feu ainsi que l'incitation au covoiturage et à l'autopartage. Bordeaux Métropole a en outre adopté en 2012 une politique vélo d'une durée de huit années. Cette politique vise à atteindre, en 2020, un objectif de 15 % de déplacements effectués à vélo dans l'agglomération.

Sur la base du diagnostic, la formalisation du « Plan de mobilité spécifique » pour le site de Bordeaux pourra s'appuyer sur les différentes actions entreprises jusqu'ici dans le cadre du plan de déplacement inter-entreprises (PDIE) actuel.

#### **Axe 1 : Réduire les besoins en déplacement**

- ▶ Expérimenter l'usage de tiers-lieux

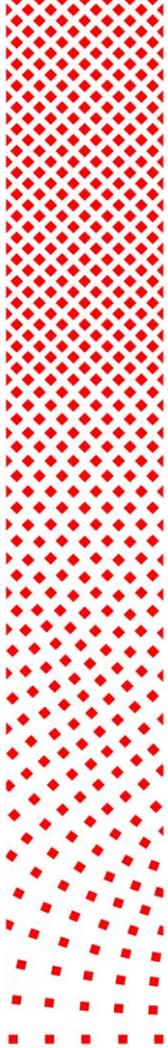
#### **Axe 2 : Favoriser les modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle dans un contexte de réduction des places de stationnement dans les implantations nouvelles**

- ▶ Poursuivre l'amélioration de la desserte du site de Bordeaux-Lac par les transports en commun et l'usage de ces derniers
- ▶ Poursuivre la politique de facilitation de l'usage du vélo
- ▶ Réaliser des animations de promotion des modes de transports en commun et alternatifs : participation au challenge de la mobilité, promotion de la marche, action de santé publique...

### 3. LE PLAN D' ACTIONS

#### **Axe 3 : Rationaliser les déplacements en voiture**

- ▶ Faciliter la mise en relation des usagers potentiels du covoiturage Installer des bornes de chargement pour les véhicules électriques/hybrides.



GRUPE



# 4. DYNAMIQUE DU PLAN DE MOBILITE, GESTION ET ANIMATION DE LA DEMARCHE

## 4. DYNAMIQUE DU PLAN DE MOBILITE, GESTION ET ANIMATION DE LA DEMARCHE

Au-delà de la mise en place des actions prévues dans ce plan, la finalité principale du Plan de mobilité est de faire évoluer durablement les comportements de mobilité des agents de la CDC. Les actions liées au suivi du Plan de mobilité et les démarches continues de communication et de sensibilisation sont donc essentielles pour donner sa pleine efficacité à ce projet.

### 4.1. Gestion et animation du Plan de mobilité

L'animation du Plan de mobilité englobera les actions suivantes :

- ▶ Animation de groupes collaboratifs d'agents sur les bonnes pratiques des déplacements et sur les retours d'expériences sur les thématiques : du covoiturage, du vélo et des outils d'aide à la mobilité multimodale
- ▶ Recherche de solutions innovantes en participant à des démarches collectives de territoire et en participant à des instances d'échanges sur les plans de mobilité
- ▶ Conception et mise en œuvre d'un plan de communication sur les objectifs et les actions du Plan de mobilité

### 4.2. Actions de communication sur le Plan de mobilité

La mise en œuvre du plan sera soutenue par une communication répétée de manière régulière et étalée dans le temps, approche nécessaire dès lors que l'objectif est de faire évoluer des habitudes.

Elle sera axée sur les thèmes suivants :

- ▶ L'impact environnemental de la démarche Plan de mobilité
- ▶ Le coût économique et social de l'«autosolisme»
- ▶ L'enjeu de santé publique
- ▶ Les innovations concernant le monde des transports qui facilitent l'intermodalité et l'utilisation des modes de transports alternatifs
- ▶ La mise en œuvre des actions du Plan de mobilité en privilégiant la communication sur les situations et les solutions concrètes

### 4.3. Mesure des effets du Plan de mobilité

La mise en place du Plan de mobilité fournit l'occasion de renforcer le suivi de l'impact des actions conduites dans le domaine de la mobilité.

Les modes de déplacement des agents doivent être répertoriés et quantifiés afin de pouvoir en mesurer l'évolution par la réalisation d'une enquête mobilité tous les deux ans pour évaluer l'évolution des modes de déplacement des agents.

 @CaissedesDepots  
[www.groupecaissedesdepots.fr](http://www.groupecaissedesdepots.fr)

**Pour la réussite de tous les projets**

**GROUPE**

