Optimisez vos déplacements liés aux activités professionnelles en Centre Essonne

Plan de Déplacements Entreprise

PDE

Livret PDE

smitec

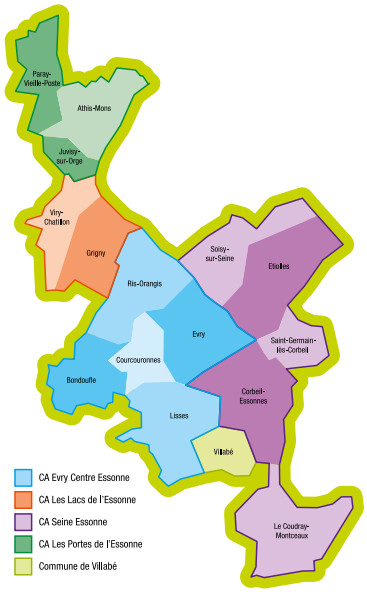
Syndicat mixte de transport essonne centre

Préambule

Le territoire du SMITEC (Syndicat Mixte de Transport Essonne Centre), fort de 300 000 habitants et 130 000 emplois, représente plus d'un million de déplacements chaque jour. Ces déplacements, majoritairement réalisés en voiture individuelle, ont un impact sur l'environnement, sur la qualité de vie et sur l'attractivité économique du territoire.

Le SMITEC travaille à coordonner et harmoniser les déplacements sur son territoire.

Objectif : réfléchir à l'écomobilité de demain pour une meilleure dynamique territoriale, économique et locale ! Et cela passe par le biais de PDE.



En Ile de France ...

La problématique des déplacements est au cœur des réflexions portées par la Région Ile de France dans son Plan de Déplacements Urbains (PDUIF).

... Localement

Le Plan Local des Déplacements (PLD) du SMITEC, approuvé le 25 février 2008, a permis de mettre en évidence différents objectifs en lien avec les déplacements domicile-travail, les déplacements professionnels et le transport de marchandises, parmi lesquels :

- **améliorer la qualité de l'accessibilité** par les transports collectifs, en renforçant notamment les liaisons entre les centres de vie et les zones d'emploi ;
- **favoriser l'usage quotidien des modes doux** (marche, vélo) et des transports collectifs ;
- **gérer la problématique du stationnement** ;
- **garantir l'accès aux zones d'activités** pour les personnes et les biens ;
- **développer le transport de marchandises** par voie ferrée et fluviale.

Afin de répondre à ces objectifs et de remédier aux difficultés existantes sur le territoire, **l'une des actions du PLD porte sur la réalisation de Plans de Déplacements Entreprise (PDE).**

Par le biais de cette boîte à outils PDE, le SMITEC souhaite encourager le développement de PDE sur son territoire et en améliorer la qualité en mettant à disposition des entreprises l'ensemble des informations utiles à la réalisation d'une telle démarche.

Loin d'être exhaustive, cette boîte à outils sera nécessairement complétée par d'autres guides existants et présentés dans la bibliographie (page 19).

Près d'un déplacement sur deux réalisé en voiture fait moins de 2 km
(les trajets les plus courts étant ceux dont l'impact environnemental rapporté au kilomètre est le plus fort)

90%
des émissions de CO_2 dues aux transports sont directement liées à la voiture individuelle
source : institut français de l'environnement

Des bénéfices majeurs pour les entreprises et la collectivité 4

Un PDE : une démarche en 6 étapes 7

Les partenaires de la démarche PDE 14

Quelques exemples de mesures PDE 15

Témoignages et exemples locaux 16

Contacts utiles 18

Documents de référence / Lexique 19

LES PDE (Plan de Déplacements Entreprise) : définition

Un PDE est une démarche réalisée et mise en œuvre par une ou plusieurs entreprises visant à réduire l'usage de la voiture individuelle et à améliorer leur accessibilité.
Objectif : favoriser le développement des modes de transports durables (vélo, marche, covoiturage, transports collectifs) pour les déplacements générés par leurs activités.

Transports collectifs ⊕ **Marche** ⊕ **Vélo** ⊕ **Budget transport** ⊕ **Covoiturage** ⊕ **Santé** ⊕
Voiture individuelle ⊖ **Pollution** ⊖

Au niveau national

Depuis près de trente ans, différents textes juridiques se succèdent, renforçant progressivement le rôle des acteurs publics et privés dans la gestion de la mobilité urbaine. Les entreprises et les administrations sont ainsi invitées à maîtriser les impacts liés aux déplacements motorisés qu'elles génèrent par la réalisation de PDE.

C'est en 1996, dans la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE), puis en 2000, dans la loi Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU) qu'est apparue la notion de Plan de Déplacements Entreprise, dont l'objectif est de « favoriser le transport du personnel, notamment par l'utilisation des transports en commun et du covoiturage ».

Au niveau régional

Approuvé le 14 décembre 2000, le Plan de Déplacements Urbains d'Ile de France (PDUIF) recommande « d'inciter les employeurs publics et privés à décourager l'usage de la voiture par les salariés et à encourager les transports collectifs et le covoiturage ».

A l'échelle du SMITEC, le Plan Local de Déplacements approuvé en 2008, déclinaison locale du PDUIF, prévoit une incitation à la réalisation de PDE pour toutes les entreprises ou pôles de plus de 500 salariés.

Des bénéfices majeurs pour les entrepri

Une réponse à des problèmes d'accès et de transport

- **des embouteillages fréquents** à proximité de l'entreprise entraînant des retards du personnel, des clients ou partenaires ;
- **des accidents de la route** impactant directement les salariés, clients et visiteurs de l'entreprise ;
- **des problèmes de stationnement** affectant la ponctualité des collaborateurs, et pouvant même entraîner des difficultés à recruter ou conserver du personnel.

Le PDE, en abordant la qualité des accès à votre site, et en impliquant les partenaires concernés par ces problématiques (collectivités, Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Essonne, Caisse Régionale d'Assurance Maladie d'Ile de France, transporteurs…), apporte une réponse concrète à ces difficultés.

Une réponse aux évolutions de votre entreprise

Les différents projets de votre entreprise peuvent vous amener à recruter un grand nombre de collaborateurs sur un site déjà contraint, à regrouper tout ou partie de votre effectif, à envisager une extension de votre patrimoine immobilier, à restructurer un site.
Le stationnement automobile est une marge de manœuvre intéressante pour économiser de l'espace. Ainsi, par le biais d'un PDE, l'adaptation de votre offre de stationnement à vos besoins ou à vos objectifs vous permettra de revaloriser votre foncier.

Une place de stationnement = 25 m²
Avec un PDE, économisez de l'espace !

ses et la collectivité

Une réponse économique

Les déplacements représentent un poste budgétaire important avec des coûts directs …

- coût des véhicules de fonction et des véhicules de service ;
- remboursement des indemnités kilométriques ;
- coût du carburant ;
- coût de location ou d'amortissement d'un parking ;

… et des coûts indirects :

- arrêts de travail liés à un accident du trajet ;
- coûts des cotisations à la Caisse Régionale d'Assurance Maladie d'Ile de France ;
- coûts de l'absentéisme et des retards des salariés.

Le gain économique potentiel induit par un PDE est loin d'être négligeable si l'on optimise et agit sur l'ensemble de ces postes de dépenses. En réduisant l'usage de la voiture pour des déplacements domicile-travail et professionnels, en optimisant l'usage de sa flotte de véhicules ou en mutualisant certains services, votre entreprise peut générer des économies intéressantes.

Ainsi, même si la démarche PDE constitue un investissement, celui-ci est généralement rentabilisé en quelques années.

La durée moyenne d'un arrêt de travail lié à un accident de trajet est de 2 mois

Des millions d'heures perdues
chaque jour dans les embouteillages : elles impactent directement la productivité des entreprises et la qualité de vie des salariés

57%
des accidents du travail mortels sont des accidents liés aux déplacements en voiture

Une réponse écologique

Vos collaborateurs ont sans doute des préoccupations environnementales, telles que la consommation d'énergie, la pollution de l'air, les émissions de gaz à effet de serre, l'occupation d'espace par la voiture.

Le PDE est une réponse efficace dans la lutte contre le changement climatique et l'amélioration de la santé publique. Il peut également être une vitrine de l'éco-responsabilité de votre entreprise.

La consommation énergétique nécessaire pour un déplacement en voiture est
10 fois supérieure
à celle nécessaire au transport collectif

L'impact du vélo et de la marche sur l'environnement :
zéro nuisance

Une réponse managériale

Le PDE place les déplacements et la mobilité au cœur du débat. Il rassemble toute l'entreprise autour d'un projet commun :

- résoudre les problèmes d'accès au site rencontrés par vos collaborateurs, notamment ceux qui ne sont pas motorisés ;
- améliorer la ponctualité et réduire le stress lié aux déplacements domicile-travail ;
- créer une cohésion de projet autour de valeurs telles que le respect de l'environnement et la solidarité ;
- favoriser le pouvoir d'achat des salariés (réduction potentielle du coût et du temps passé dans les transports).

Un PDE : une démarche en 6 étapes

Le PDE n'est pas une démarche ponctuelle : il s'agit d'un outil évolutif, adaptable, et nécessitant un suivi régulier.
La démarche est normée, en six étapes principales, d'une durée minimale de 6 mois.

COMMUNICATION

ETUDE

1 Cadrage et lancement

- Choix des cibles, des sites
- Définition des acteurs de l'action
- Définition des partenaires
- Constitution du Comité de Pilotage
- Calendrier opérationnel

2 Diagnostic et enjeux

- Analyse du site et des usages
- Analyse des coûts et impacts environnementaux
- Mise en évidence des problèmes et potentiels
- Mise en évidence des marges de manœuvre
- Définition des principaux champs d'action

3 Objectifs

- Identification des contraintes
- Formalisation et hiérarchisation des objectifs

4 Plan d'actions

- Catalogue des mesures possibles
- Evaluation de leur faisabilité et de leur opportunité pour l'entreprise
- Modalités de mise en œuvre et évaluation
- Programmation des actions

VIE DU PDE

5 Mise en œuvre

- Présentation et mobilisation des personnes concernées
- Programmation budgétaire

6 Suivi / évaluation

- Suivi des indicateurs
- Evaluation périodique

Réajustements

Etape 1

Le lancement d'un PDE

1 Définir la portée du PDE

Si un PDE peut être une démarche individuelle, il convient au préalable de se poser la question d'une **éventuelle association avec d'autres entreprises**. Cette association permet de représenter un poids plus important en vue de l'implication des partenaires (collectivités, Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Essonne, Caisse Régionale d'Assurance Maladie d'Ile de France, transporteurs, ADEME). Mais, pour des raisons géographiques ou de typologie de l'activité, un partenariat n'est pas toujours évident à mettre en œuvre.
Le PDE peut également aborder un ou plusieurs «volets» des déplacements générés par l'entreprise, et toucher un ou plusieurs publics, selon les enjeux qu'il représente :

- les déplacements domicile-travail ;
- les déplacements professionnels (inter-sites ou vers l'extérieur) ;
- les déplacements des fournisseurs, sous-traitants, prestataires de services ;
- les déplacements des clients et des visiteurs ;

Il convient ainsi de définir, dès le démarrage de la réflexion, quelles seront les cibles prioritaires du PDE.

En tout état de cause, la réussite du PDE passe au préalable par sa reconnaissance par **la direction de l'entreprise**, car il s'agit d'une démarche transversale impliquant les ressources humaines, les opérationnels, la communication, la logistique…

2 Mettre en place une équipe pour le projet

• Un chef de projet
Que le PDE soit réalisé en interne ou par un prestataire extérieur, il convient de choisir un chef de projet dans l'entreprise pour sa mise en œuvre (voir fiche n° 6).
Le chef de projet aura une mission transversale et assurera le lien entre les services impliqués de l'entreprise. **Sa dimension managériale et sa légitimité au sein de la structure sont donc des éléments-clés**. Un prestataire extérieur ne saurait en aucun cas se substituer à un chef de projet sur cette dimension. La maîtrise technique du chef de projet et sa propre sensibilité à la problématique sont également des gages de réussite de la démarche. La pérénité de l'équipe projet est un impondérable. Il est important que l'entreprise mobilise le chef de projet durant toute la phase d'étude, mais également durant les premières années de la vie du PDE, au cours desquelles s'opèreront les principaux changements de comportement.

• Un comité de pilotage
Il peut s'agir de la direction de l'entreprise, mais il peut aussi s'étendre à certains partenaires de la démarche, pour garantir la faisabilité puis la mise en œuvre des mesures décidées.
La mise en place d'une équipe opérationnelle assurant le suivi régulier du projet, et en complément du chef de projet, apporte une plus value au dossier. Cette structure impliquerait des représentants des partenaires locaux ainsi que les services de l'entreprise concernés par la démarche.

Se regrouper pour réaliser un PDE : l'émergence des PDIE

Afin de mutualiser les moyens nécessaires à la réalisation d'une étude PDE et de faciliter la mise en œuvre du plan d'actions, les Plans de Déplacements Inter-Entreprises (PDIE) sont une solution pertinente pour certains parcs d'activités.

Ce type de démarche, portée par les entreprises et/ou la collectivité, est par exemple en cours sur les parcs de Bois Chaland et Clos aux Pois (150 entreprises, 2 300 salariés) sur les communes de Lisses et Villabé.

La Communauté d'agglomération Evry Centre-Essonne en assure la maîtrise d'ouvrage pour la phase étude.

3 Prioriser ses objectifs

Le PDE doit répondre à des attentes clairement identifiées au préalable par la direction de l'entreprise, les salariés et/ou les collectivités. La formulation des objectifs est donc nécessaire dès cette première étape. Ces derniers doivent être réalistes et réalisables, en cohérence avec la culture de l'entreprise et le niveau d'acceptabilité des salariés. Seul le diagnostic saura éclairer finement la faisabilité de ces objectifs.

4 Mobiliser ses partenaires

Le PDE s'inscrit dans une logique partenariale qui permettra de mettre en place un plan d'actions ambitieux. L'apport des différents partenaires peut être méthodologique, technique, ou bien financier (voir fiche n° 7). Dans tous les cas, un PDE est une démarche « gagnant-gagnant ».

L'étude PDE peut être cofinancée par des partenaires financiers potentiels. Reportez-vous à la fiche n° 7 « Quels financements pour votre PDE ? »

5 Favoriser la concertation, la participation et la communication

L'implication des salariés et des représentants du personnel est indispensable au PDE. Leur rôle est fondamental pour recueillir les données de base, mais également pour construire le plan d'actions le mieux adapté aux besoins. Il convient ainsi de définir qui et comment impliquer les publics visés dans la démarche, aux différents temps de la réflexion (voir fiches n° 1 et n° 5).

Une communication régulière et durable doit être mise en œuvre dès l'amorce de la réflexion, pour sensibiliser le personnel et l'impliquer. La communication devra s'adresser à l'ensemble des cibles du PDE, mais pourra également s'étendre aux partenaires, apportant ainsi la preuve de l'investissement de l'entreprise (voir fiche n° 1).

Etape 2

Le diagnostic et les enjeux

Le diagnostic est une étape de travail fondamentale, car il est nécessaire de connaître l'efficience des alternatives à la voiture avant de les promouvoir ! Ainsi, il faut connaître, pour les déplacements domicile-travail :

- l'activité de l'entreprise, ses services et ses contraintes organisationnelles ;
- la qualité des accès à l'entreprise ;
- la mobilité des salariés.

Les déplacements professionnels constituent, d'autre part, un volet majeur du diagnostic.

Ainsi, un véritable bilan de l'état initial peut être dressé, présentant également son impact environnemental et économique pour l'entreprise.

1 Analyser l'activité de l'entreprise

Toutes les solutions classiques ne sont pas nécessairement envisageables dans toutes les structures : le métier et l'activité du personnel doivent être pris en compte pour définir les marges de manœuvre potentielles sur la mobilité.
Les services offerts aux salariés (crèche, restaurant d'entreprise) sont autant d'éléments pouvant impacter le choix d'un mode de transport ou le nombre de déplacements générés quotidiennement.

2 Analyser la qualité des accès à l'entreprise

L'objectif de cette étape est de réaliser un bilan de l'offre pour accéder au site (infrastructures routières, offre, droits d'accès et occupation du stationnement, offre de transports collectifs, pistes cyclables, cheminements piétons) et des services proposés aux salariés (navette d'entreprise, base de données covoiturage).

La synthèse de ces éléments permet de mettre en évidence les éventuels dysfonctionnements ou difficultés d'accès au site, et peut être traduite dans une fiche accessibilité (voir fiche n° 4).

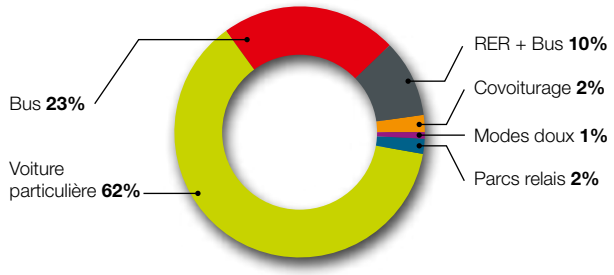
L'analyse des possibilités de déplacements domicile-travail des salariés doit également être réalisée, à partir du fichier d'adresses du personnel. Cela permet d'identifier les grands bassins d'origine des salariés, et surtout les alternatives à la voiture individuelle pour accéder à leur lieu de travail.
Ces groupes cibles ainsi identifiés regroupent :

- les salariés habitant à proximité directe de leur lieu de travail, pour lesquels les modes doux (vélo ou marche) peuvent être quotidiennement utilisés ;
- les salariés dont le domicile est desservi par le réseau de bus du SMITEC et les réseaux environnants;
- les salariés pouvant utiliser de manière combinée le RER et le bus ;
- les salariés non ou très mal desservis par les transports collectifs, pour lesquels d'autres solutions telles que le stationnement en parc-relais ou le covoiturage peuvent être mises en avant.

3 Analyser la mobilité des salariés, clients et fournisseurs

La sollicitation des salariés est indispensable dans cette étape de l'étude, qui vise à connaître leurs pratiques actuelles, majoritaires ou occasionnelles dans leur mode de déplacement, leurs contraintes professionnelles ou personnelles, leur perception et leurs attentes quant à l'usage de modes alternatifs à la voiture individuelle (voir fiche n° 2).
L'enquête mobilité peut traiter des déplacements domicile-travail et/ou des déplacements professionnels. Elle peut être réalisée sur support papier ou en ligne sur internet.

Exemple de répartition par mode de transport



En parallèle, une enquête auprès des visiteurs, clients et fournisseurs peut être réalisée afin de connaître leurs pratiques, leurs difficultés et leurs attentes pour accéder plus confortablement à votre entreprise.

4 Analyser les déplacements professionnels

Un suivi spécifique des déplacements professionnels sera représentatif grâce à une analyse :

- de la flotte de véhicules de service (voir fiche n° 21) ;
- des déplacements effectués en voiture de fonction (voir fiche n° 22) ;
- des remboursements des titres de transports.

Cette analyse permettra la mise en exergue d'éventuels «abus» de la voiture pour ce type de déplacements et la possible sous-utilisation des véhicules de société.

5 Etablir un «compte déplacements» de l'entreprise

Ce compte intègre des éléments «internes» à l'entreprise :

- le versement transport ;
- le coût du stationnement (location, achat, entretien) ;
- le coût des déplacements professionnels (véhicules de société, de fonction, indemnités kilométriques, carburant) ;
- le coût des primes transport ou remboursement des abonnements transport ;
- le coût direct et indirect des accidents lors de déplacements.

Les coûts «externes» sont les impacts négatifs liés à la mobilité des salariés qui ne sont pas «payés» directement par l'entreprise (pollution de l'air, effet de serre, accidents de la route).

Ce compte permet, en plus des réponses techniques apportées par le PDE, d'envisager des économies pour l'entreprise, ou tout du moins d'avoir une certaine visibilité sur les marges de manœuvre et les enjeux financiers du PDE.

6 Evaluer les impacts environnementaux

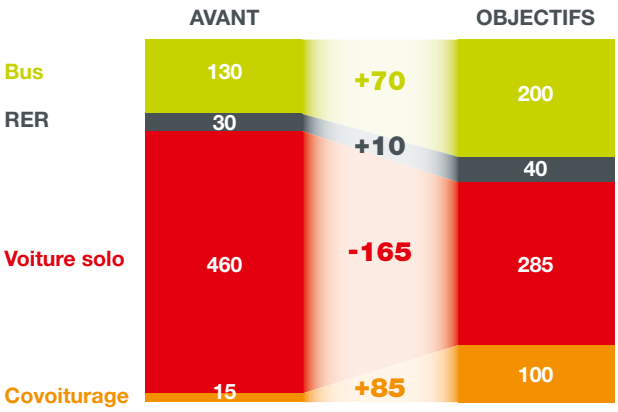
Dans un processus de PDE, un état des lieux de l'impact environnemental des déplacements générés par l'entreprise est indispensable afin de pouvoir en évaluer les impacts positifs à terme.
Au regard des résultats de l'enquête mobilité et de l'analyse des déplacements professionnels, vous pouvez réaliser une évaluation :

- des volumes de déplacements et leurs types de distance ;
- des modes de transport utilisés ;
- des indicateurs énergétiques et environnementaux mis à disposition par l'ADEME.

Les objectifs

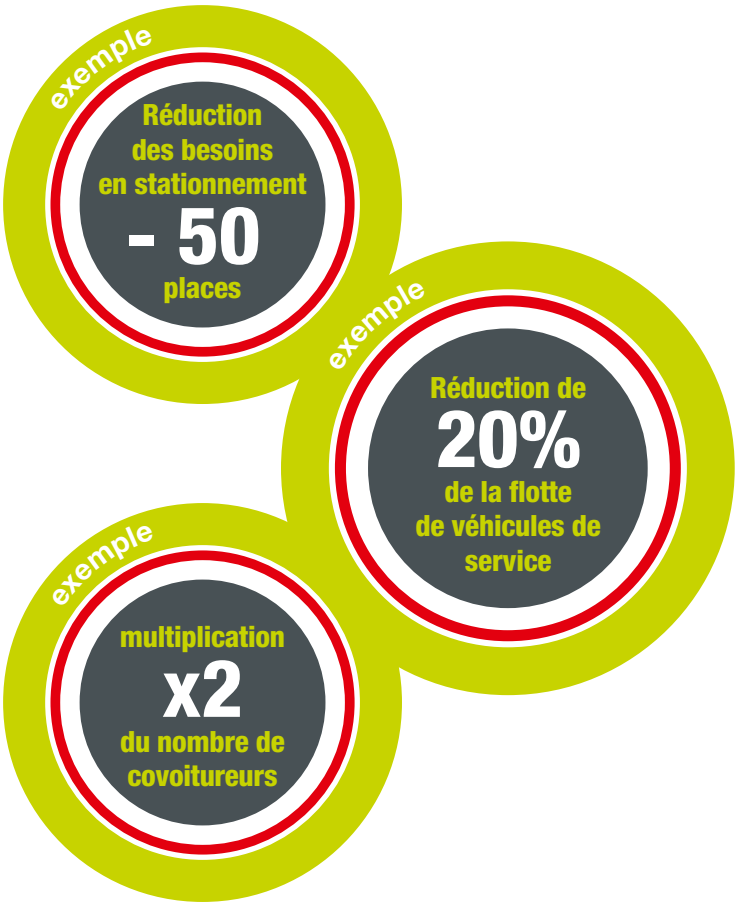
Le diagnostic a apporté un éclairage sur les marges de manœuvre existantes pour tous les types de déplacements générés par l'entreprise, et leurs conséquences économiques et environnementales. Les enjeux de report modal, c'est à dire l'écart existant entre les pratiques actuelles et les pratiques potentielles, plus vertueuses, des salariés sont identifiés.

Exemple de diagramme de répartition modale avant/après



Sur cette base, et au regard des contraintes et marges de manœuvre de l'entreprise et des partenaires, des objectifs chiffrés et opérationnels, réalistes et adaptés aux spécificités de l'entreprise peuvent être fixés.

Si les objectifs généraux de la démarche (réduction de l'impact environnemental, meilleure maîtrise des coûts liés aux déplacements) ont été fixés dès le lancement de la réflexion, les objectifs opérationnels définissent les impacts souhaités pour le plan d'actions.



La hiérarchisation de ces objectifs doit également être définie. En effet, l'impact du plan d'actions ne sera pas immédiat, et certains objectifs sont plus importants que d'autres. De la hiérarchie des objectifs découlera la mise en œuvre progressive du plan d'actions.

Etape 4

Le plan d'actions

Cinq grandes familles de mesures peuvent être distinguées :

❶ **les mesures d'information/communication :** donner aux employés les informations sur l'offre de transports collectifs à disposition, créer un point d'information, créer une page Intranet… (voir fiches n° 3 et n° 4) ;

❷ **les incitations, notamment financières :** la participation à l'achat de vélos, la distribution de chèques services aux covoiturieurs (voir fiche n° 8) ;

❸ **les mesures dissuasives :** la tarification du stationnement ou l'attribution restrictive d'autorisation de stationnement (voir fiche n° 18) ;

❹ **les mesures liées au développement de l'offre :** l'amélioration de la desserte en transports publics, la mise en place d'un bus d'entreprise (voir fiche n° 19) ou encore d'un aménagement cyclable (voir fiche n° 11) ;

❺ **les mesures de réduction du besoin de se déplacer :** la promotion du télétravail (voir fiche n° 16), la mise en place d'un restaurant d'entreprise (voir fiche n° 17) ou la création d'une conciergerie (services à la personne).

Les études effectuées sur les effets des PDE ont montré que, si les mesures d'information et surtout de communication (marketing) sont essentielles et peu coûteuses, les mesures d'incitation financière et de dissuasion présentent le meilleur rapport coût-efficacité.

Le plan d'actions ainsi constitué doit être planifié au regard de différents critères

- Réponse aux objectifs hiérarchisés du PDE
- Bilan gain / coût favorable
- Degré de faisabilité
- Autonomie de l'entreprise dans la mise en oeuvre

Etape 5

La mise en œuvre

Le plan d'actions peut relever de la compétence de l'entreprise ou d'autres autorités compétentes.
La collaboration avec les autorités locales est extrêmement positive pour l'entreprise, car elle peut bénéficier de conseils en mobilité, d'un appui méthodologique et technique, de retours d'expériences locales.
S'associer avec d'autres entreprises ayant mis en place un PDE ou envisageant de le faire peut également être un atout :

- pour valoriser les actions menées ;
- pour partager et mutualiser certaines actions ;
- pour développer des outils de communication.

En tout état de cause, le PDE ne doit pas être considéré comme un produit fini dans l'entreprise. Il reste avant tout une ligne de conduite à suivre dans tous les projets et toutes les évolutions programmées. Sa coordination avec la politique de l'entreprise est un élément clé de son efficacité.

Etape 6

Le suivi et l'évaluation

Une analyse régulière de l'avancement des projets et de l'impact du PDE sur les pratiques quotidiennes est nécessaire.
A minima, il s'agira de :

- mettre en place un comité de suivi pour informer régulièrement les partenaires impliqués de l'avancement du PDE ;
- réaliser un bilan annuel des mesures mises en œuvre et de leur impact sur la mobilité ;
- réajuster les mesures en fonction des écarts entre les objectifs et l'état réel.
- maintenir un élan de communication pour fidéliser les cibles.

L'évaluation du PDE passe par le suivi de certains indicateurs, proches de ceux recueillis lors du diagnostic :

- la répartition des salariés par mode de transport ;
- la consommation d'énergie et les émissions de CO_2 ;
- le compte déplacements.

Il est recommandé de mettre en place un processus d'évaluation en parallèle de l'action

Les partenaires de la démarche PDE

De la réflexion initiale à la mise en œuvre des actions, le PDE reste une démarche partenariale, dans laquelle les pouvoirs publics ont souvent compétence pour la mise en place de nombreuses actions. Les impliquer en amont est nécessaire pour faciliter l'acceptation de certaines mesures.

Exemples :
Communes, Communautés d'agglomération, SMITEC, Conseil général de l'Essonne, Région Ile de France, STIF, ADEME, ARENE …

Quelques exemples de mesures PDE

Voici, pour chaque mode de transport, une liste de mesures non exhaustive qu'il est possible de mettre en œuvre dans le cadre d'un PDE. Vous trouverez des détails complémentaires dans les fiches jointes.

VÉLOS ET PIÉTONS
Fiches n° 10 à n° 14

- Créer ou renforcer des aménagements
- Sécuriser les cheminements
- Relayer une communication institutionnelle (santé, environnement,…)
- Faciliter l'acquisition d'un vélo classique ou d'un vélo à assistance électrique
- Prêter ou louer des vélos pour les déplacements professionnels et domicile-travail
- Participer à l'entretien des vélos des salariés
- Mettre à la disposition des cyclistes des douches et vestiaires sécurisés
- Fournir des équipements adaptés (parapluies, chasubles fluorescentes, casques)
- Garantir le retour en cas d'intempéries

TRANSPORTS COLLECTIFS
Fiche n° 19

- Faciliter l'accès à l'information (papier ou internet)
- Solliciter la création de nouveaux services ou l'amélioration des services existants
- Adapter les horaires de travail
- Garantir le retour en cas de grève ou d'urgence
- Organiser des événements de promotion et relayer la communication institutionnelle

NOUVELLES PRATIQUES DU TRAVAIL
Fiches n° 16 et n° 17

- Proposer le télétravail
- Développer les visio-conférences et conférences téléphoniques

COVOITURAGE
Fiches n° 8 et n° 9

- Définir des avantages pour les équipes de covoitureurs (place de parking réservée, prime carburant, participation à l'entretien du véhicule)
- Trouver les partenaires adéquats en fonction de leur domicile et de leurs horaires de travail
- Mettre en place une plateforme de mise en relation des covoitureurs (interne ou ouverte sur les entreprises voisines)
- Adapter les horaires de travail
- Garantir le retour (en transports collectifs, voiture de service ou taxi) en cas de défaillance du conducteur
- Diffuser des informations sur la responsabilité des covoitureurs et les assurances

DEPLACEMENTS PROFESSIONNELS
Fiches n° 20 à n° 23

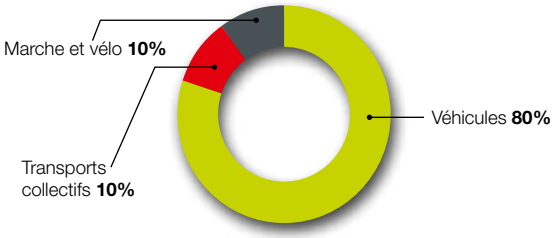
- Partager une flotte de véhicules de service avec d'autres entreprises
- Maîtriser le remboursement des indemnités kilométriques
- Favoriser l'usage des transports collectifs pour les déplacements professionnels
- Mettre en place une flotte de vélos de service

Témoignages et exemples locaux

1 PDE de la SNECMA (Evry / Corbeil-Essonnes)

Société du groupe international de haute technologie SAFRAN, Snecma est un motoriste aéronautique et spatial de premier rang. L'établissement de Snecma Evry-Corbeil est installé depuis 1966 en bordure des axes A6/N104/RN7.
L'établissement emploie actuellement près de 3000 salariés dont 1/3 travaille en équipes. Le site offre de l'ordre de 2800 places de stationnement et plusieurs lignes de bus publiques ont un arrêt «Snecma» dans un lieu organisé et sécurisé proche de l'entrée du site.

Répartition modale avant le PDE :



PDE, des actions engagées

- la création d'une plateforme de covoiturage à destination des salariés du Groupe SAFRAN est prévue en 2009 (voir fiche n° 8) ;
- l'information du personnel sur l'état du trafic routier, les horaires et correspondances des transports en commun sur différents supports de communication : intranet, réseau de TV interne, panneaux d'affichage (voir fiche n° 3).

PDE, des pistes de réflexion que le site de Snecma envisage d'explorer

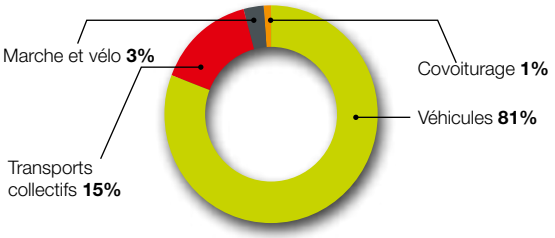
- amélioration des accès en modes doux : pistes cyclables et voies piétonnes (voir fiche n° 11) ;
- amélioration de la desserte en transports collectifs (voir fiche n° 19) ;
- amélioration de la signalétique autour du site (voir fiche n° 24) ;
- mutualisation d'actions entre Snecma et d'autres entreprises du secteur.

www.snecma.fr

2 Plan de Déplacements d'Administration (PDA) du Conseil général de l'Essonne (Evry)

Avec plus de 2 500 agents regroupés dans 20 sites sur la commune d'Evry, le Conseil général de l'Essonne a développé un PDA entre 2005 et 2007, aujourd'hui validé et mis en place.
La plupart des sites traités sont bien desservis par les transports collectifs. Cependant, les correspondances entre différentes lignes, le manque de pistes cyclables et de stationnement vélo et le stationnement aisé sur voirie entraînent un usage fort de la voiture particulière.

Répartition modale avant le PDA :



Les principales mesures mises en œuvre :

- développement d'un site de covoiturage pour tous : **www.covoiturage.essonne.fr** (voir fiche n° 8) ;
- création d'une flotte de 10 vélos électriques répartis sur 7 sites (voir fiche n° 12) ;
- remplacement des véhicules de service par des véhicules GPL (voir fiche n° 21) ;
- mise en place d'un service téléphonique interne d'assistance à l'accessibilité transport collectif (voir fiche n° 3) ;
- création de fiches accessibilité sur les 20 sites d'Evry (voir fiche n° 4).

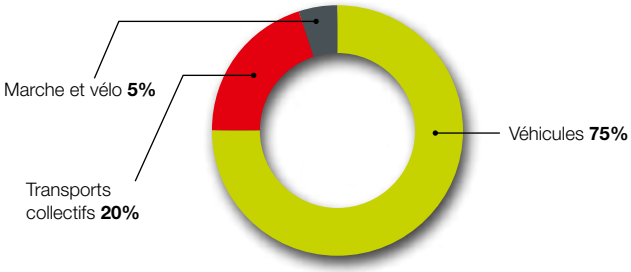
www.cg91.fr

Témoignages et exemples locaux

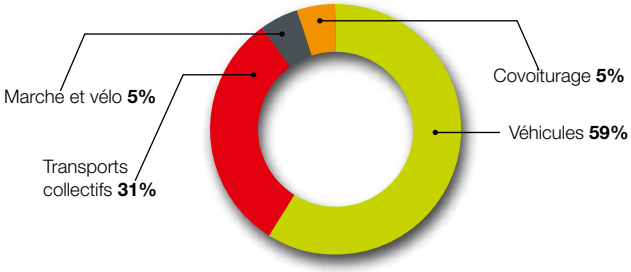
3 PDE de l'Institut Gustave Roussy (Villejuif)

Ce centre hospitalier situé à Villejuif (Val de Marne), employant 2 000 agents et attirant 3 000 usagers et visiteurs par jour a lancé son PDE en 2000. L'IGR offrait à l'origine 1 000 places de parking, qui se sont limitées à 500 en raison de travaux d'extension des bâtiments.

Répartition modale avant le PDE :



Répartition modale après le PDE :



Mesures phares :

- mise en place d'un système de covoiturage (voir fiche n° 8) ;
- création d'une navette reliant l'IGR au métro et d'une navette le reliant au RER B (voir fiche n° 19) ;
- création d'un point info permanent sur les transports alternatifs à la voiture individuelle (voir fiche n° 3) .

photo : Arnaud Chéron

www.igr.fr

4 PDIE des parcs d'activités de Bois Chaland et Clos aux Pois (Lisses-Villabé)

La Communauté d'agglomération Evry Centre Essonne a décidé de lancer, en coordination avec les entreprises des parcs d'activités de Clos aux Pois et Bois Chaland situés sur les communes de Lisses et de Villabé, un Plan de Déplacements Inter-Entreprises. Ce projet, qui concerne près de 150 entreprises pour plus de 2 300 salariés, doit répondre à deux enjeux majeurs : rationaliser les pratiques de déplacements de l'ensemble des usagers de ces parcs et optimiser la desserte de ces secteurs pour en assurer le développement et l'attractivité.

PDIE en cours de réalisation
www.agglo-evry.fr

5 Navettes SOFINCO

Les deux navettes Sofinco ont été mises en place lors de la suppression de la voie piétonne qui permettait aux collaborateurs Sofinco de rejoindre à pied la gare d'Orangis Bois de l'Epine. Ces deux navettes assurent le matin et le soir des rotations entre la gare et le siège en fonction des départs ou des arrivées de trains, de 7h30 à 9h30 et de 16h00 à 19h00. Elles assurent aussi de 9h30 à 16h00 des déplacements inter-sites limitant ainsi l'usage de la voiture (voir fiche n° 19).

Navettes SOFINCO

Le nombre de voyages est de 5 000 / mois

Contacts utiles

SMITEC
Syndicat Mixte de Transport Essonne Centre
www.smitec.fr

Audrey DEHOUX
Directrice
01 69 91 59 36
audrey.dehoux@smitec.fr

Rémi MONPEURT
Chargé de mission Déplacements
01 69 91 59 76
remi.monpeurt@smitec.fr

Communauté d'agglomération Evry Centre Essonne

Sylvie CHAUVINEAU
Directrice du service Transport et Déplacements,
Chargée de mission SMITEC
01 69 91 57 09
sylvie.chauvineau@agglo-evry.fr

Franck CHAUVIN
Chargé de mission Transport et Déplacements
01 69 91 59 44
franck.chauvin@agglo-evry.fr

Communauté d'agglomération Seine Essonne

Lionel CROIXMARIE
Chargé de mission Transports
Chargé de mission SMITEC
01 69 22 32 47
lionel.croixmarie@agglo-seine-essonne.fr

Communauté d'agglomération Les Lacs de l'Essonne

Sakina FAOUZI
Chargée de mission Transports et Déplacements,
Chargée de mission SMITEC
01 69 84 38 16
sfaouzi@leslacsdelessonne.fr

Communauté d'agglomération Les Portes de l'Essonne

Anne GASPARD
Directrice du développement économique
01 69 12 44 12
agaspard@portesessonne.fr

Commune de Villabé

Patrick LEFUR
Responsable service travaux neufs
et développement durable,
Chargé de mission SMITEC
01 60 86 10 68
lefur@mairie-villabe.fr

Conseil général de l'Essonne

Gilles BESNARD
Chargé de mission, Direction des Déplacements
01 60 91 96 40
gbesnard @cg91.fr

Région Ile de France
www.iledefrance.fr

Nathalie GRANES
Chargée de mission éco-mobilité
01 53 85 70 22
nathalie.granes@iledefrance.fr

Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Essonne

Jean-François GEYSSENS
Chargé de mission, Service Aménagement
et Études
01 60 79 90 29
jf.geyssens@essonne.cci.fr

ADEME
Agence de l'Environnement et de la Maîtrise
de l'Energie

Jean-Yves MARIE-ROSE
Responsable secteur Transports et Déplacements
01 49 01 45 47
jean-yves.marie-rose@ademe.fr

site île de France :
www.ademe.fr/ile-de-France

site dédié aux plans de déplacements :
www.plan-deplacements.fr

CRAMIF
Caisse Régionale d'Assurance Maladie d'Ile de
France

Chantal MASSIP
Prévention des Risques Professionnels - Antenne
de l'Essonne
01 60 77 60 00
chantal.massip@cramif.cnamts.fr

CERTU
Centre d'Etudes sur les Réseaux,
les Transports et l'Urbanisme
www.certu.fr

04 72 74 58 00

ARENE Ile de France
Agence Régionale de l'Environnement
et des Nouvelles Energies en Ile de France
www.areneidf.org

Céline MEUNIER
Chargée de mission mobilité durable
01 53 85 61 75
c.meunier@areneidf.org

STIF
Syndicat des Transports d'Ile de France
www.stif.info

Documents de référence

RÉALISER UN PLAN DE DÉPLACEMENTS ENTREPRISE
Guide à destination des chefs de projet
ADEME (n°4781), janvier 2008
Disponible sur www.ademe.fr/publications (25€)

PRO'MOBILITÉ,
Réussir son plan de déplacements d'entreprise
Région Ile de France
Téléchargeable sur www.iledefrance.fr/transports
(rubrique «priorité aux transports en commun»)

PLAN DE DÉPLACEMENTS D'ADMINISTRATION
Guide interactif à destination des chefs de projets
ARENE Ile de France, 2008
Téléchargeable sur www.areneidf.org

PLAN DE DÉPLACEMENTS POUR LES LIEUX D'ACTIVITÉS
exemple du : **CETE Nord Picardie / CERTU, mars 2005**
Téléchargeable sur www.certu.fr

Lexique

ADEME :
Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie

ARENE Ile de France :
Agence Régionale de l'Environnement et des Nouvelles Energies en Ile de France

CCI :
Chambre de Commerce et de l'Industrie

CERTU :
Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports et l'Urbanisme

CRAMIF :
Caisse Régionale d'Assurance Maladie d'Ile de France

Modes Doux :
Modes piétons et vélos

Parc Relais :
Parc de stationnement à proximité d'une ligne de transports collectifs (RER,...)

PDA :
Plan de Déplacements d'Administration

PDE :
Plan de Déplacements Entreprise

PDIE :
Plan de Déplacement Inter-Entreprises

PLD :
Plan Local de Déplacements

PMR :
Personne à Mobilité Réduite

STIF :
Syndicat des Transports d'Ile de France

TC :
Transports collectifs

Cette boîte à outils Plan de Déplacements Entreprise est constituée de ce document de présentation globale et de **fiches actions jointes** donnant les méthodologies précises à suivre, des conseils, des exemples concrets.

Réaliser son PDE

Fiche 1 : Comment communiquer et sensibiliser les salariés aux enjeux d'un PDE ?
Fiche 2 : Pourquoi et comment réaliser une enquête mobilité ?
Fiche 3 : Comment communiquer des informations sur les modes alternatifs à la voiture individuelle ?
Fiche 4 : Comment mettre en place une information pour les nouveaux employés ?
Fiche 5 : Comment organiser la concertation autour du PDE ?
Fiche 6 : Quelles sont les missions du chef de projet PDE ?
Fiche 7 : Quels financements pour votre PDE ?

Covoiturage

Fiche 8 : Comment faciliter la rencontre entre covoiturageurs ?
Fiche 9 : Comment garantir le retour à domicile des covoiturageurs ?

Vélo

Fiche 10 : Comment créer une offre de stationnement pour les vélos ?
Fiche 11 : Comment aménager des cheminements piétons et vélos ?
Fiche 12 : Comment promouvoir les vélos à assistance électrique ?
Fiche 13 : Quels services pour les cyclistes et les piétons ?
Fiche 14 : Comment mettre en place une flotte de vélos de service ?

Organisation du travail

Fiche 15 : Pourquoi réorganiser les équipes ou adapter les horaires de travail ?
Fiche 16 : Comment développer le télétravail et les formes de travail alternatives ?
Fiche 17 : Comment diminuer les déplacements de midi ?

Accessibilité

Fiche 18 : Comment optimiser votre offre de stationnement ?
Fiche 19 : Comment améliorer la desserte en transports collectifs de votre entreprise ?

Déplacements professionnels

Fiche 20 : Comment optimiser vos déplacements professionnels ?
Fiche 21 : Comment mieux gérer une flotte de véhicules de service ?
Fiche 22 : Comment mieux gérer les véhicules de fonction ?
Fiche 23 : Comment mettre en place un système d'autopartage entre plusieurs entreprises ?

Accessibilité «Personnes à Mobilité Réduite»

Fiche 24 : Comment rendre votre entreprise accessible à tous ?

Septembre 2009

Rédaction des contenus : Transitec Ingénieurs-Conseils
Conception et réalisation : Z&A Conseil - Groupe Une Belle Agence ;
Crédits photos: Arnaud Chérou, Bruno Mazodier, Smitec, Fotolia (I love images, Nyul, Richard Villalon, Kurhan, Pressmaster), iStock (Dave Bolton)
Cet outil est totalement éco-conçu : imprimé sur papiers FSC (issus d'une gestion responsable des forêts)

FSC Sources Mixtes
Groupe de produits issu de forêts bien gérées et de bois ou fibres recyclés.
www.fsc.org Cert no. FCBA/COC-0044
© 1996 Forest Stewardship Council

smitec
Syndicat mixte de transport essonne centre