



**HAL**  
open science

# Les plans de déplacements inter-entreprises, facteurs et solutions de réussite. L'exemple du PDIE du Parc d'activité du Capiscol, à Béziers et de Périca, dans l'agglomération lyonnaise

Emmanuel Zimmermann

## ► To cite this version:

Emmanuel Zimmermann. Les plans de déplacements inter-entreprises, facteurs et solutions de réussite. L'exemple du PDIE du Parc d'activité du Capiscol, à Béziers et de Périca, dans l'agglomération lyonnaise. Gestion et management. 2008. dumas-00413052

**HAL Id: dumas-00413052**

**<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-00413052>**

Submitted on 3 Sep 2009

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

MASTER professionnel Transports Urbains et Régionaux de Personnes  
2007-2008



# Les Plans de Déplacements Inter- Entreprises, facteurs et solutions de réussite

---

*L'exemple du PDIE du parc d'activité du Capiscol, à  
Béziers et de Périca, dans l'agglomération lyonnaise*



**Emmanuel ZIMMERMANN**

Soutenance le 15 septembre 2008

**Jury :** Bruno FAIVRE D'ARCIER  
Christian AMBROSINI  
Julien WASSERSCHEID

***Inddigo Altermodal***

*Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat*

*Université Lumière Lyon 2, Faculté des Sciences Economiques et de Gestion*





# Fiche bibliographique

<b>[Intitulé du diplôme]</b> Master Professionnel Transports Urbains et Régionaux de Personnes (TURP)		
<b>[Tutelles]</b> - Université Lumière Lyon 2 - Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat (ENTPE)		
<b>[Titre]</b> - Les Plans de Déplacements Inter-Entreprises, facteurs et solutions de réussite		
<b>[Sous-titre]</b> L'exemple du PDIE du Parc d'Activité du Capiscol, à Béziers et de Périca, dans l'agglomération lyonnaise		
<b>[Auteur]</b> ZIMMERMANN Emmanuel		
<b>[Membres du Jury (nom et affiliation)]</b> Bruno FAIVRE D'ARCIER (Faculté Lyon 2 / Laboratoire d'économie des transports) Christian AMBROSINI (Université Lumière Lyon 2) Julien WASSERSCHIED (INDDIGO Altermodal)		
<b>[Nom et adresse du lieu du stage]</b> INDDIGO Altermodal 1006, rue de la Croix Verte, 34090, MONTPELLIER		
<b>[Résumé]</b> Aujourd'hui, compte tenu de leur situation souvent marginale vis-à-vis des agglomérations, la part modale de la voiture particulière au sein des zones d'activités peut atteindre jusqu'à 90 %. Les conséquences de ce constat se ressentent de manière problématique au niveau des émissions de gaz à effet de serre, de la sécurité et de la qualité de vie urbaine des personnes se rendant tous les jours sur ces sites.  Au regard de ces faits et des multiples enjeux que génère une zone d'activités, sont les Plans de Déplacements Inter-Entreprises (PDIE) se sont multiplier de manière importante depuis quelques années. Ces démarches visent à promouvoir les modes alternatifs à la voiture particulière sur l'ensemble d'une zone d'activités Elles sont encore assez jeunes et les méthodologies employées par les bureaux d'études à leur sujet restent à perfectionner. Ainsi, compte tenu des enjeux multiples que suscitent les PDIE, dont le nombre de salariés concernés dépassent parfois les 6000 personnes, il semble intéressant de porter une attention particulière à ces plans de mobilités aux spécificités accrues.  Le mémoire suivant vise à analyser et repérer les facteurs qui influent de manière notable sur les résultats des PDIE réalisés sur des zones d'activités. Les analyses seront principalement portées sur une comparaison entre le PDIE du Capiscol à Béziers (2008), et celui de Périca à Lyon (2007).		
<b>[Mots clés]</b> -- PDIE - Facteurs de réussite - Déplacements - Modes alternatifs - Capiscol - Périca	- Plan de déplacements inter entreprises - Développement durable - covoiturage -- Inddigo - Altermodal - zone d'activités	<b>Diffusion :</b> - papier : [oui/ <del>non</del> ] <sup>*</sup> - électronique : [oui/ <del>non</del> ] <sup>*</sup> (* : Rayer la mention inutile)  <b>Confidentiel jusqu'au :</b>
<b>[Date de publication]</b> Septembre 2008	<b>[Nombre de pages]</b> 107	<b>[Bibliographie (nombre)]</b> 6 références hors site web

# Publication data form

<b>[Entitled of Diploma]</b> Master Degree Diploma in Urban and Regional Passenger Transport Studies		
<b>[Supervision by authorities]</b> - Université Lumière Lyon 2 - Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat (ENTPE)		
<b>[Title]</b> Plans of Displacements of Establishments in parks activities, success' factors and solutions		
<b>[Subtitle]</b> The examples of the mobility plan of the Capiscol in Béziers and Périca's one in Lyon		
<b>[Author]</b> ZIMMERMANN Emmanuel		
<b>[Members of the Jury (name and affiliation)]</b> Bruno FAIVRE D'ARCIER (Faculty Lyon 2 /Transport Economic Laboratory) Christian AMBROSINI (Faculty of Economic Sciences and Management, University Lumière Lyon 2) Julien WASSERSCHIED (INDDIGO Altermodal)		
<b>[Place of training]</b> INDDIGO Altermodal 1006, rue de la Croix Verte, 34090, MONTPELLIER		
<b>[Summary]</b> Because most of business parks are located far from the city center, the modal part of the car in these areas largely reaches 90 %. Consequences of this statement are a big environmental issue, in terms of emissions of greenhouse gases, safety and quality of urban life of people travelling every day on these sites. Given these facts and many challenges that generate business parks, Plans of mobility of companies in business parks have increased significantly in recent years. These approaches aim at promoting alternatives to the car over an entire area. Still, they are quite young and methodologies developed by private consultants need to be improved. So it seems to be interested to a pay special attention on this type of mobility plan which, sometimes, can concern more than 6 000 employees.  This study aims to analyse and identify factors that affect significantly the results of plans of displacements in business parks. The analyses are mainly brought on comparison of the study of the Capiscol in Béziers (2008), and Périca's one in Lyon (2007).		
<b>[Key Words]</b> - plans of displacements of establishments in business parks - success factors - Mobility Displacements - Alternatives modes	- Plan de déplacements durable - Développement durable - car pooling -- Inddigo - Altermodal - park activities - Capiscol - Périca	<b>Distribution statement :</b> - Paper : [yes / ð]' - Electronic : [yes / ð]' (* Scratch the useless mention)  <b>Declassification date :</b>
<b>[Publication date]</b> September 2008	<b>[Nb of pages]</b> 107	<b>[Bibliography]</b> Six references (without web sites)

## Remerciements

Le mémoire qui va suivre est le résultat d'un stage de 5 mois et demi réalisé au bureau d'études INDDIGO Altermodal. Je tiens donc en tout premier lieu à remercier toute les personnes qui ont su se rendre disponibles pour m'apporter leur aide et me faire partager leurs expériences. Ainsi je remercie :

- Julien WASSERSCHEID, chef de l'agence INDDIGO Altermodal de Montpellier, pour m'avoir permis de faire ce stage, pour m'avoir confié la réalisation du PDIE du Capiscol en sa collaboration et pour les nombreuses connaissances qu'il m'a fait partager.
- Frédérique, Laure, Christelle Lionel et tous mes autres collègues d'INDDIGO Altermodal pour leur bon accueil et leur aide.
- Les personnes qui ont participé à ce mémoire en m'accordant du temps pour me fournir des informations utiles à la conduite de cette étude.
- Bruno FAIVRE D'ARCIER et Patrick BONNEL pour la qualité de leurs enseignements suivis durant ce Master.
- Jacqueline ZIMMERMANN et Pascale MURAT pour leurs conseils et leur relecture.







# Introduction

En France les transports représentent 35 % des émissions de gaz à effet de serre (ADEME 2005). Les déplacements domicile-travail sont aujourd'hui réalisés à plus de 60 % en véhicule individuel. L'étalement urbain et la spécialisation des zones d'aménagement en sont les principales raisons. Les zones d'activités, notamment de type industriel, sont d'autant plus concernées par ce constat de par leur situation marginalisée vis-à-vis des agglomérations. La part modale de la voiture particulière dans ce type de territoire atteint souvent plus de 90 % d'utilisation. Ces chiffres sont problématiques en termes d'environnement, de sécurité et de qualité de vie urbaine.

Face à ce constat, les Plans de Déplacement Entreprise (PDE) ont été développés. Ils s'inscrivent dans le cadre des Plans de Déplacements Urbains (PDU) proposés aux collectivités locales dans la loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs (LOTI) en 1982. L'article de la loi concernant les PDU a ensuite été modifié en 1996 par la loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'énergie (LAURE) et par la loi sur la Solidarité et le Renouvellement Urbain (SRU) adoptée le 13 décembre 2000. Les PDU sont désormais obligatoires pour tout périmètre de Transports Urbains (PTU) de plus de 100 000 habitants. Ainsi un effort est fait pour encourager les entreprises à mettre en place un plan de mobilité favorisant l'utilisation des modes alternatifs à la voiture. Il faut rappeler le caractère non obligatoire des PDE qui sont incitatifs pour les entreprises.

Les démarches PDE se sont donc largement développées depuis les années 2002, sous l'impulsion de l'ADEME et des collectivités locales. Toutefois on note depuis quelques années une croissance notable des Plans de Déplacements Inter-Entreprises (PDIE). Ils concernent un groupement d'entreprises présentes sur un même site et partageant les mêmes difficultés d'accessibilité. Leur objectif premier est d'améliorer l'accessibilité du site en promouvant les modes alternatifs à la voiture.

Les zones d'activités sont des territoires principalement adaptés à la voiture individuelle et à la circulation des poids lourds. Cela laisse peu de places à la pratique des modes doux. L'offre en transports collectifs urbains est quant à elle souvent très faible, cause logique d'une fréquentation quasi inexistante. Face à ces difficultés d'accessibilité pour les entreprises implantées sur une zone d'activités s'ajoute la tendance actuelle qui voit les budgets transport des ménages augmenter de plus en plus. Cette tendance est notamment due à l'augmentation considérable du prix des carburants ainsi qu'à l'allongement des distances séparant le logement du lieu de travail. Reste qu'aujourd'hui, le poste « déplacements » correspond en moyenne à 17,6 % du budget des ménages, devançant celui de l'alimentation (17,1 %) <sup>1</sup>.

Aujourd'hui on assiste à une réelle prise de conscience de la part des collectivités locales et des chefs d'entreprise qui commencent à voir les avantages nombreux que représente une bonne accessibilité pour les salariés. C'est pourquoi de plus en plus de PDIE voient le jour. Ceux-ci ont des enjeux considérables allant à la fois dans le sens des salariés, des chefs d'entreprise, des collectivités et de l'environnement. Ils peuvent parfois concerner plus de 6 000 salariés.

---

<sup>1</sup> Chiffres INSEE, 2006

Face à l'importance de ces enjeux, les méthodologies employées pour mener les plans de mobilité inter-entreprises manquent encore de perfectionnement. Le mémoire suivant va donc porter sur une analyse approfondie des facteurs susceptibles d'influer de manière notable sur les résultats des PDIE, et qui méritent par conséquent une attention particulière pour les études PDIE à venir.

**La problématique de ce mémoire sera la suivante :**

**Quels sont les facteurs de réussite principaux d'un Plan de Déplacement Inter-Entreprises (PDIE). Par ailleurs quelles actions seraient les plus adaptées et les plus efficaces pour réduire la part modale de la voiture individuelle pour les déplacements domicile-travail vers ce type de site et répondre ainsi à leurs enjeux?**

Afin de répondre à cette problématique, il conviendra d'analyser plusieurs thématiques susceptibles d'impacter les PDIE à savoir :

- ➔ les jeux d'acteurs complexes suscités par un PDIE
- ➔ la situation géographique des zones d'activités, souvent situées en périphérie d'agglomération, et ses conséquences
- ➔ les types d'activité et la taille des entreprises qui composent la démarche PDIE

Les analyses se baseront sur deux exemples de PDIE. Le premier concerne la zone d'activités du Capiscol lancé par la Communauté d'Agglomération de Béziers Méditerranée en 2007. J'ai été en parti chargé de la réalisation de cette étude, en collaboration avec Julien Wasserscheid<sup>2</sup>. La deuxième étude qui fournira les points de comparaison avec le cas du Capiscol, concerne le PDIE de la zone d'activités de Périca, située au nord de l'agglomération lyonnaise. D'autres cas pourront alimenter les analyses de manière ponctuelle. Les données qui serviront à la réflexion seront issues principalement des enquêtes « déplacements » (ou « salariés ») réalisées sur le Capiscol et sur Périca. Sont également intervenus de manières ponctuelles de nombreux acteurs ayant eu une expérience dans les démarches PDIE tels que les responsables Transports de divers Conseils Régionaux ou encore les responsables PDE de l'ADEME.

Quatre parties composeront l'étude. La première concernera un rappel très bref des objectifs des PDIE ainsi qu'une présentation des PDIE du Capiscol et de Périca. Nous rappellerons également la problématique ainsi que la méthodologie employée par INDDIGO Altermodal pour réaliser les PDIE. La deuxième partie du mémoire traitera des jeux d'acteurs complexes mettant en lumières le rôle et l'impact des acteurs principaux selon leur positionnement au sein de la démarche (conseil, financeur, maître d'ouvrage...). En troisième partie nous aborderons la thématique de la situation excentrée des zones d'activités et ses conséquences. Nous feront également une analyse de l'importance des types d'activité et de la taille des entreprises participantes. Enfin, en dernière partie, il sera question d'aborder les points méthodologiques importants relatifs aux phases pré et post PDIE. Nous nous pencherons par la suite sur les actions relatives aux modes alternatifs qui sont les plus pertinentes et les plus sujettes à un potentiel de réussite conséquent.

---

<sup>2</sup> Julien WASSERSCHIED : Chargé d'étude au bureau d'étude INDDIGO Altermodal

# Partie 1. Contexte, problématique et méthodologie



## 1.1. Les PDIE et leurs particularités

Dans un premier temps, il paraît essentiel de présenter les aspects qui font la particularité des Plans de Déplacements Inter-entreprises. Contrairement aux PDE classiques, concernant une seule entreprise, les PDIE se font à l'échelle d'une zone d'activités regroupant plusieurs entreprises participantes. C'est donc une étude plus large qui est menée. Un travail est fait au niveau de chaque entreprise, de manière similaire aux études PDE classiques. Par ailleurs, il s'accompagne également d'une étude plus large à l'échelle de la zone toute entière, afin de mener des actions plus générales visant à faciliter les déplacements de l'ensemble de la zone.

A l'heure actuelle, si les plans de mobilité inter-entreprises se multiplient considérablement, ils restent encore très majoritairement inférieurs aux PDE classiques. INDDIGO Altermodal en a réalisé une dizaine presque tous lancés dans les trois dernières années (2005, 2006, 2007).

### 1.1.1. Leurs objectifs

Les objectifs d'un PDIE se découpent en deux parties. D'une part il s'agit d'améliorer l'accessibilité de l'ensemble du site. D'autre part, il faut mettre en place un plan de déplacement propre à chaque entreprise. Le tableau présenté page 90 (cf. Annexe 1 : Tableau 9 - Les objectifs d'un Plan de mobilité) résume de manière générale les objectifs des PDE et des PDIE en fonction des trois composantes principales qu'il prend en compte, à savoir la composante sociale, économique et environnementale. Il présente ainsi les avantages offerts aux différents acteurs concernés qui y trouvent leur compte.

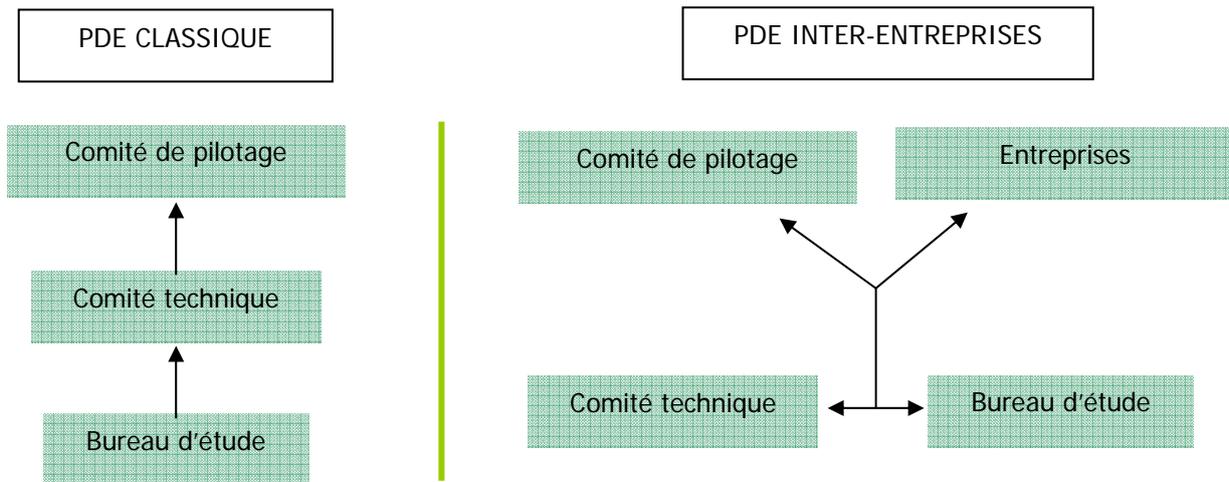
Les démarches PDE concilient finalement les enjeux environnementaux, les besoins des entreprises et ceux des salariés, grâce à la mise en place d'actions concrètes propres à chaque entreprise et également pour un groupement d'entreprises.

### 1.1.2. Les différences méthodologiques entre un PDE classique et un PDIE

Au niveau méthodologique, un PDIE se gère de manière très différente par rapport au PDE classique. Il s'agit en effet de traiter plusieurs sociétés implantées sur un seul et même site. Les PDE classiques concernent une seule société, parfois composée de plusieurs sites en milieu urbain. La difficulté pour un PDIE est de permettre un maximum d'adhésions des entreprises présentes sur le site. Il est primordial pour cela d'avoir un interlocuteur unique représentant la totalité des entreprises facilitant la communication entre tous les acteurs.

Une différence flagrante entre un PDIE et un PDE classique se remarque au niveau de la validation des différentes phases. Elle se fait de manière plus transversale, en comité de pilotage mais également auprès de toutes les entreprises participantes. Le schéma suivant illustre cette différence :

Figure 1 : Validation des phases d'étude pour un PDE et un PDIE



Source : INDDIGO Altermodal, 2007

- ➔ **Le comité technique :** Il correspond aux personnes référentes de chaque entreprise participant au PDIE. Il doit également compter un représentant de l'ensemble des entreprises (il s'agit souvent du directeur de l'association de groupement des entreprises). Enfin, le comité rassemble les chargés d'étude du bureau d'études engagé ainsi que les référents du maître d'ouvrage. A noter que le maître d'ouvrage peut être une communauté d'agglomération, un syndicat des transports ou encore une association d'entreprises.
- ➔ **Le comité de pilotage :** C'est le comité de pilotage qui valide chaque phase importante de l'étude. Il regroupe donc tous les membres du comité technique. Mais aussi les personnes aux niveaux de décision les plus élevés, soit les élus, les chefs d'entreprises les responsables de l'ADEME, de la DDE, des différentes collectivités, etc.

Ces niveaux de décision plus élargis imposent un travail de communication plus soutenu de la part du bureau d'étude et de l'équipe projet auprès des entreprises.

### 1.1.3. Présentation des hypothèses : les Zones d'activités et leur situation complexe

Une zone d'activités est un territoire souvent très complexe. Sa définition générale est la suivante : il s'agit « d'un espace aménagé selon une démarche volontariste par un agent économique en vue d'être commercialisé (vendu ou loué) à des entreprises (secteur marchand) ou à des organismes (secteur non marchand), afin que ceux-ci puissent exercer leur activité économique »<sup>3</sup>

De nombreuses particularités sont propres aux zones d'activités et peuvent avoir des conséquences directes sur la réussite ou non des plans de déplacements. Cette influence peut être liée à plusieurs thématiques :

---

<sup>3</sup> JALLAS Michel, Moderniser et gérer durablement une zone d'activités communale ou intercommunale, ETD, DATAR, CDC, 2003, 155 p.

-  Le jeu des acteurs
-  La situation géographique
-  Le type d'activité et la taille des entreprises

### **1.1.3.1. Les acteurs importants concernés par la démarche PDIE**

Les nombreux acteurs qui interviennent dans un PDIE ont tous un rôle essentiel à jouer et propre à leurs compétences. En effet dans la grande majorité des zones d'activités, la majeure partie des entreprises est représentée par une association de groupement. Les salariés des plus grandes entreprises peuvent également être représentés par une association de groupement des comités d'entreprises de la zone d'activités.

Les associations de groupement des entreprises sont le plus souvent à l'origine de la démarche PDIE. C'est le cas dans la majorité des PDIE réalisés par INDDIGO Altermodal, dont Périca. Ces associations rassemblent les fonds financiers et motivent les chefs d'entreprise, qui motivent à leur tour leurs salariés. Néanmoins, tous les PDIE ne sont pas organisés de cette manière. Le PDIE du parc d'activité du Capiscol a, lui, été lancé et financé par la communauté d'agglomération de Béziers. L'association des entrepreneurs n'a quant à elle pas souhaité participer à l'étude. Il sera intéressant de comparer d'un peu plus près les deux PDIE aux maîtres d'ouvrage différents. C'est ce que nous verrons dans la deuxième partie de ce document (cf. partie II page 31).

### **1.1.3.2. La situation géographique**

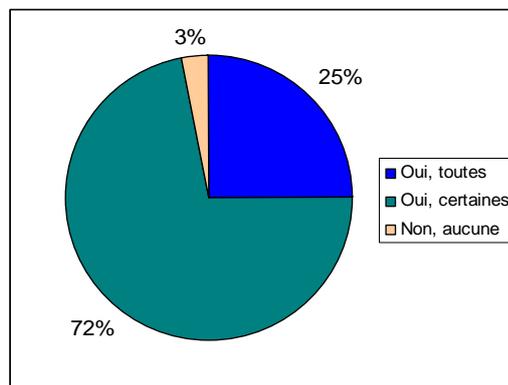
La première des particularités concerne effectivement la situation géographique des zones d'activités presque systématiquement placées en périphérie des agglomérations. Cela explique entre autre leur inaccessibilité marquée en termes de transports collectifs et de modes doux. Une enquête réalisée par le Gart<sup>4</sup> en 2007 auprès des responsables transports des Autorités Organisatrices de Transports Collectifs Urbains (AOTU)<sup>5</sup> a assez bien confirmé ce constat :

---

<sup>4</sup> GART : Groupement des Autorités Responsables de transports

<sup>5</sup> L'enquête s'est présentée sous la forme de 7 questions auxquelles 154 AOTU y ont répondu hors Ile de France (taux de retour de 56 %).

**Graphique 1: Les zones d'activités économiques sont-elles desservies par les transports en commun ?**



Source : GART, *Urbanisme commercial et politiques de Déplacements*, 2008

On peut penser que, parmi les 72 % d'AOTU ayant répondu « oui, certaines », la majeure partie des zones d'activités ne sont desservies que très faiblement. Si on prend l'exemple du Parc d'activité du Capiscol, la zone est en effet traversée par une ligne, mais à titre de 4 services allers et 6 services retours, ce qui est très faible en termes de desserte en transport collectifs urbains.

Cette situation est aussi la cause d'une certaine marginalité au niveau urbanistique, avec des voiries et des trottoirs souvent en mauvais état, souvent très larges pour permettre les passages fréquents des poids lourds. Ce constat, ajouté au fait que les bretelles autoroutières sont en général assez proches des entrées de zones, renforce la position de force qu'a l'utilisation de la voiture dans ce type de territoire.

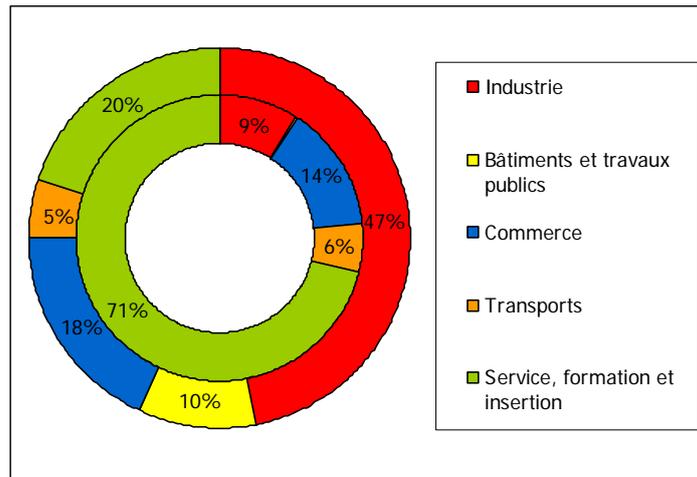
Cette situation parfois très désavantageuse, en termes de mobilité durable pour les personnes travaillant dans une zone d'activités, renforce davantage les enjeux et l'importance des PDIE dans ce type de site.

### **1.1.3.3. Les différents types d'activité**

Les zones d'activités sont de plus en plus hétérogènes en termes d'activité. Les zones d'activités dites industrielles connaissent un phénomène de tertiarisation de leur activité. Les deux exemples de PDIE du Capiscol et de Périca, sur lesquels se sont principalement basées les recherches, concernent des zones d'activités à dominante industrielle. Ils ne concentrent pourtant pas une part majoritaire d'entreprises industrielles du fait d'une grande augmentation des entreprises de services. Toutefois, comme c'est le cas pour Périca, si le nombre d'entreprises industrielles n'est parfois plus majoritaire au sein de la ZI, le nombre de salariés travaillant dans l'industrie est, lui, encore très majoritaire.

*Dans ce mémoire, nous nous intéresserons principalement aux zones d'activités à dominante industrielle comme le Capiscol ou Périca.*

## Graphique 2 : Répartition des activités sur la zone industrielle de Périca



Cercle intérieur : Part des entreprises

Cercle extérieur : Part des salariés

Source : Données économiques du Grand Lyon, <http://www.lyon-business.org/files/DOCUMENT/f42685db2398e3da91847b60f1bad70c.pdf>, 2005

Ce constat est dû au fait que les entreprises industrielles présentent le plus souvent des effectifs de salariés élevés. En outre les déplacements générés par ce type de site sont complètement différents de ceux générés par des zones d'activités de type commercial. Les zones industrielles dont les entreprises sont en majorité des usines emploient des salariés à des horaires assez atypiques, et aux salaires plus restreints ce qui influe considérablement dans les habitudes de déplacement. Certaines usines fonctionnent grâce aux deux huit, voire aux trois huit, avec une partie des ouvriers travaillant la nuit. On peut, d'ores et déjà, souligner la difficulté de réductions de la part modale de la voiture particulière dans de tels cas, paradoxalement à une demande importante.

Notons par ailleurs l'influence notable que peut avoir la taille d'une entreprise sur la réussite d'un PDIE. Ces grandes entreprises jouent un rôle d'exemple pour toutes les autres aux effectifs plus restreints. Leur présence au sein du comité technique et de pilotage est donc vivement recommandée. Cependant, « gros effectifs » ne rime pas forcément avec « bons résultats ».

### 1.1.4. Les exemples de PDIE réalisés par Altermodal servant à l'étude

Il paraît essentiel de présenter les deux principaux PDIE sur lesquels s'appuie fortement le mémoire :

-  le PDIE de la zone d'activités du Capiscol, à Béziers Méditerranée
-  Le PDIE de la zone d'activités de Périca dans l'agglomération Lyonnaise

Une rapide présentation du contexte des études sera présentée ainsi que la méthodologie et les conditions de l'enquête « PDE » réalisée pour chaque plan de déplacement. Les enquêtes sont en effet une phase d'étude primordiale pour pouvoir établir ensuite un diagnostic fiable et un plan d'action pertinent.

Tout au long du rapport, l'étude sera susceptible de faire référence, de manière plus ponctuelle, à d'autres PDIE et PDE. Ils ne seront que très brièvement présentés dans la partie ci-dessous.

#### **1.1.4.1. Le parc d'activité du Capiscol (Agglomération de Béziers)**

La volonté d'améliorer la desserte du parc du Capiscol est venue de la Communauté d'Agglomération de Béziers Méditerranée (CABM) (104 000 habitants<sup>6</sup>). Elle a en effet lancé en 2007 un appel public à la concurrence pour réaliser le plan de déplacement de cette zone d'activités. INDDIGO Altermodal a répondu avec succès à cette offre. J'ai été chargé durant mon stage de la réalisation de cette étude, de l'enquête jusqu'au plan d'action, en collaboration avec Julien Wasserscheid.

Le parc du Capiscol se situe au Sud Est de la ville de Béziers. Elle est située à cheval sur les communes de Béziers et de Villeneuve-les-Béziers (cf. Annexe 2 : Carte 1 - Localisation de la zone d'activités du Capiscol dans l'agglomération de Béziers et Annexe 3 : Figure 6 - Localisation de la zone d'activités du Capiscol, page 9290)

##### **1.1.4.1.a. Situation de l'agglomération de Béziers**

La Communauté d'agglomération de Béziers (104 000 habitants) ne possède pas un réseau de transport collectif urbain très développé. Le réseau compte 14 lignes régulières urbaines avec des fréquences pouvant atteindre en moyenne 2 à 3 à l'heure. Les amplitudes sont également assez faibles.

En termes d'aménagements pour modes doux, Béziers ne compte pas un grand nombre de cyclistes, peut être à cause de sa mentalité ou de ses reliefs prononcés. L'agglomération compte malgré tout quelques voies et pistes cyclables. S'il se développe doucement, son réseau reste cependant assez faible et très peu maillé, ce qui le rend peu sécurisant pour les usagers potentiel du vélo (cf. Annexe 5 : Carte 2 – Réseau cyclables de la ville de Béziers (Annexe 4 : Carte 2 - Réseau cyclable de la ville de Béziers, page 91).

##### **1.1.4.1.b. Aspects méthodologiques**

La grande difficulté d'un PDIE dont la volonté initiale vient de la communauté d'agglomération concerne la mobilisation du maximum d'entreprises localisées sur le site. En effet les chefs d'entreprises ne connaissent pas forcément les enjeux réels des PDIE, et pour certains d'entre eux ils ne sont même pas intéressés. Il convient donc de mener une politique de communication ayant pour but de mobiliser les entrepreneurs motivés par la démarche. Si toutefois trop d'entreprises étaient intéressées, les entreprises les plus représentatives de la zone seraient choisies.

La communauté d'agglomération de Béziers Méditerranée (CABM) a opté pour une communication basée sur des réunions de présentation des objectifs du PDIE et de ses avantages et sur une enquête menée auprès de la totalité des chefs d'entreprise. Ces opérations de communication seront présentées plus en détails en aval du mémoire (cf.4.1 : Un travail pré et post-PDE primordial, page 67).

Suite à cette communication auprès des entreprises, 9 entreprises souhaitaient participer au PDIE, elles n'ont finalement été que 8 à s'engager dans la démarche jusqu'au bout. En effet la communauté d'agglomération présente sur le site s'est retirée au dernier moment de peur de créer des conflits avec

---

<sup>6</sup> Site officiel de la CABM, 2007

les employés de son second établissement situé en centre ville. Parmi ces huit entreprises, il convient de souligner la très faible participation de Stomajo Traiteur trop peu disponible pour avoir un plan d'action efficace et précis.

**Tableau 1 : Les entreprises participantes au PDIE du Capiscol**

Entreprise	Effectifs	Type d'activité
Baures	73	Commerce
Bus Occitan	131	Transports
Criballet	20	Industrie
ICF (institut de formation)	131	Education
SBM Formulation	80	Industrie
SERMI	8	Industrie
Solatel	39	Industrie
Quadria	30	Informatique
<b>TOTAL</b>	<b>488 salariés (hors Quadria)</b>	

L'entreprise ASP'Line a décidé d'intégrer la démarche du PDIE une fois l'enquête et l'analyse d'accessibilité terminées. La CABM a souhaité qu'une enquête soit réalisée au sein de cette entreprise en septembre 2008. L'analyse des résultats n'est donc pas prise en compte dans ce mémoire terminé au courant du mois d'août.

D'une manière générale, la répartition des 8 entreprises sur le site du Capiscol est assez bonne puisqu'elles recouvrent bien la totalité du territoire (cf. Annexe 8 : Carte 4 : Localisation des entreprises participantes au PDEI de Périca Capiscol, page 9393).

### L'enquête Salariés

Le faible nombre d'entreprises participantes à l'étude a logiquement posé des problèmes au bon déroulement de l'étude, notamment pour l'enquête dont l'échantillon initial est relativement faible.

L'enquête s'est relativement bien déroulée. Le taux de réponse a atteint les 44 %, 217 réponses et seulement deux entreprises en dessous des 30 %. La représentativité a donc été assurée d'autant que les entreprises participantes sont situées de manière bien étalée sur la totalité de la zone d'activités.

**Tableau 2 : Taux de retours de l'enquête « salariés » du Capiscol**

	Effectif de l'entreprise	Nombre de réponses	Taux de réponses
SERMI	8	8	100 %
SBM Formulation	80	73	91 %
Criballet	20	15	75 %
Solatel	39	14	36 %
Baures	73	33	45 %
ICF	131	49	37 %
Bus Occitan	131	24	18 %
Stomajo Traiteur	6	1	17 %
<b>TOTAL</b>	<b>488</b>	<b>217</b>	<b>44 %</b>

Les objectifs principaux de l'étude se découpent en deux parties. La première vise à analyser l'accessibilité du parc pour tous les modes de transports. Le bureau d'études doit ensuite proposer des solutions pour améliorer l'attractivité des modes de transports alternatifs à la voiture particulière. Par ailleurs, en parallèle à cette analyse globale de la zone d'activités, la CABM souhaite également mettre en place des PDE propres à chaque entreprise volontaire pour participer à la démarche. Le but premier est d'inciter au maximum les salariés utilisant la voiture particulière à se reporter sur les modes alternatifs.

A termes, la communauté d'agglomération souhaite étendre ces PDE aux autres zones d'activités de son ressort. Néanmoins, il faut noter qu'un PDIE se fait grâce à une analyse précise du site et des entreprises. Il paraît délicat de les mettre en place sur d'autres sites sans passer par cette phase d'étude primordiale pour assurer une réussite maximale du plan de déplacement.

#### 1.1.4.1.c. Situation du parc du Capiscol

Le parc du Capiscol s'étend sur 225 ha. Il compte 316 entreprises 2500 salariés. Ces chiffres font du Capiscol le plus grand parc de la région. Sa taille vis-à-vis de l'agglomération met bien en évidence l'importance du parc d'activité, au moins sur le point de sa superficie.

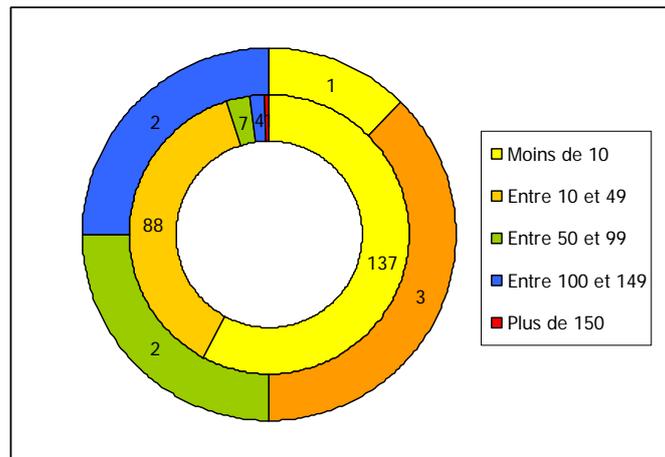
En termes de type d'activité, on a du mal à classer le parc du Capiscol dans une catégorie particulière. En effet, on observe une certaine hétérogénéité des secteurs d'activité des entreprises, malgré une légère prédominance des services et des commerces.

La carte présentée page 94 (cf. Annexe 6 : Carte 3 - Répartition des activités), donne effectivement une idée de la diversité d'activités présentes sur le site.

Au niveau de la taille des entreprises, le parc d'activités du Capiscol compte davantage d'entreprises de petit effectif.

Le graphique ci-dessous compare les effectifs de 237 entreprises qui ont fourni leur fiche « salariés » avec les effectifs des 8 entreprises participantes au PDIE.

### Graphique 3 : Effectifs des entreprises du Capiscol



*Cercle intérieur : Effectifs sur les 237 entreprises  
Cercle extérieur : Effectif sur les 8 entreprises participantes  
Source : CCI, 2007*

On voit que les effectifs des entreprises participantes représentent assez mal ceux de la totalité des entreprises du parc d'activité. Les entreprises de très petits effectifs (seulement deux entreprises de moins de 10 salariés participantes à l'étude). Toutefois le très faible nombre d'entreprises volontaires pour participer à l'étude ne nous a pas permis de faire un choix des établissements plus représentatives de la zones d'activités. Or c'est ce que le cahier des charges prévoyait.

La proximité accrue de la zone avec l'échangeur autoroutier de l'A9 lui donne un positionnement avantageux quant à son accessibilité en voiture et en poids lourd. L'enquête révèle une part modale de la voiture particulière à plus de 90%. Le parc du Capiscol présente des voiries typiques à celle d'une zone industrielle, très large et souvent en mauvais état. Il y a de légères congestions aux heures de pointes, opposées à une très faible circulation en heure creuse, un constat classique pour une zone d'activités. Il faut souligner toutefois la requalification complète du parc. Le programme a été lancé en 2005. Les travaux se divisent en plusieurs phases et s'achèveront aux horizons de 2012, 2013. Ils prévoient en outre d'aménager dans la mesure du possible des espaces pour les modes doux avec notamment des trottoirs très larges permettant la circulation des piétons et des vélos. L'amélioration des déplacements au sein du parc est également prise en compte tout comme l'aspect de la qualité urbaine paysagère et architecturale

*La communauté d'Agglomération de Béziers Méditerranées est dotée de la compétence développement économique et a inscrit dans son programme d'actions la requalification des zones d'activité d'intérêt communautaire. (cf. Site de l'AEB, <http://www.acturseconomiques.com/actus/actus.cfm?num=15>)*

Au niveau de son accessibilité en transport en commun, une seule ligne de bus dessert le parc. Le réseau est inadapté et mal connecté aux réseaux de transport ferroviaire et interurbain. Il faut noter malgré tout quelques projets de requalification de certaines lignes, notamment les lignes 6 et 10 qui concernent directement le parc du Capiscol. Elles ont été modifiées de manière à desservir le parc d'activité. (cf. Annexe 7 : Figure 8 - Plan du réseau de transports collectifs urbains de la CABM avec

les projets de juillet 2008, page 94). On peut citer également la création récente d'une navette reliant gratuitement la gare SNCF et la gare routière. Elle offre un service accessible aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR), toutes les 10 minutes et semble être très appréciée des biterrois.

Il y a donc de la part de la communauté d'agglomération de Béziers une véritable volonté d'améliorer l'accessibilité du parc du Capiscol.

Au niveau des modes doux, les aménagements cyclables sont logiquement faibles. On notera quand même une piste cyclable bidirectionnelle au nord de la zone. La requalification du parc prévoit également des voies mixtes pour les piétons et les vélos.

**Figure 2 : Aménagements cyclables sur le site du Capiscol**



-  Trottoirs mixtes, élément de la requalification du site
-  Trottoirs mixtes, élément de la requalification du site

Source : Photo aérienne Google Map, réalisation personnelle, Juillet 2008

#### 1.1.4.2. La zone d'activités de Périca (agglomération Lyonnaise)

En février 2007, l'association Périca a souhaité faire réaliser un PDIE sur sa zone industrielle afin d'assurer une meilleure desserte de la ZI, notamment en promouvant l'usage des modes alternatifs à la voiture particulière. En effet, le site rencontrait des problèmes importants de congestions aux heures de pointes du matin et du soir. INDDIGO Altermodal a donc réalisé ce PDIE au cours de l'année 2007.

La zone d'activités de Périca se trouve au nord de Lyon, sur les communes de Rilleux la Pape et Caluire et Cuire. Elle compte, sur une superficie de 258 ha, 298 entreprises avec au total environ 5000 emplois<sup>7</sup>. Il convient de prendre ces chiffres avec du recul. Ils datent en effet de 2004. Ils ont donc sûrement évolué de manière significative depuis 4 ans.

Cette zone d'activités présente des caractéristiques très similaires à celle du Capiscol. En effet elle est également située dans la périphérie de l'agglomération Lyonnaise mais reste néanmoins dans sa première couronne. Elle reste donc assez proche du centre-ville (20 minutes de la gare de la Part Dieu en transports en commun urbains). Périca est également un territoire à fort potentiel économique de

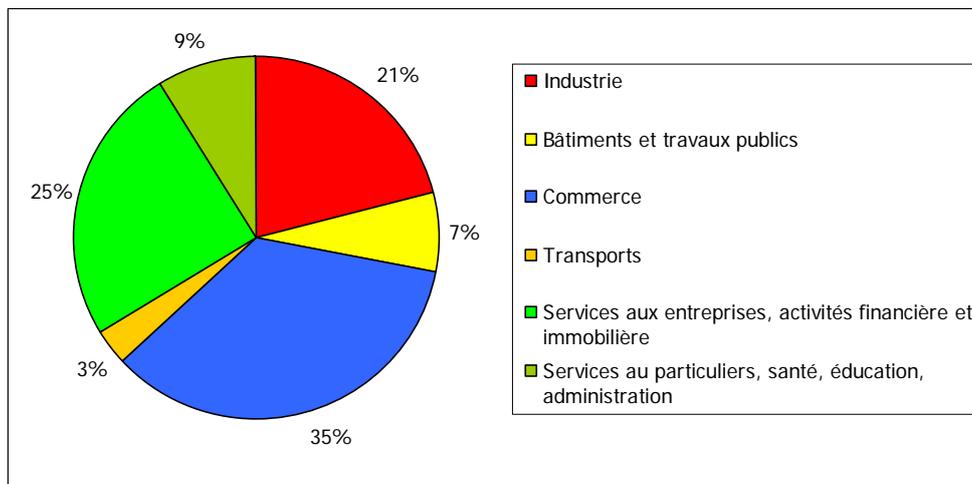
---

<sup>7</sup> Chiffre INSEE 2004

par sa proximité avec de grands axes routiers (périphérique nord, A46 et A 42). Son territoire est adapté à l'utilisation de la voiture particulière qui compte une part modale de 76% selon l'enquête « déplacements ».

Le site connaît depuis plusieurs années une certaine tertiarisation de ses activités. L'industrie ne représente aujourd'hui plus que 25 % des entreprises du site. Cependant, presque un employé sur deux travaille dans ce secteur. Un autre point commun du site avec celui du Capiscol est son programme de requalification lancé par le Grand Lyon et visant notamment à réaménager les voiries existantes. Toutefois, le programme de requalification n'est pas encore bien défini. Il dépendra beaucoup des lignes de transport en commun C1 et C2.

**Graphique 4 : Répartition des types d'activité sur la zone de Périca**



*Source : Données économique du Grand Lyon, 2004*

Douze entreprises ont souhaité participer à la réalisation du PDIE. Tout comme le Capiscol, elles représentent assez mal la répartition des activités de la zone d'activités (cf. L'importance du type d'activité dans la réussite des plans de déplacements, page 58). Au total, 3500 salariés ont été impliqués dans la démarche :

**Tableau 3 : Entreprises participantes au PDIE de Périca**

Entreprise	Effectifs	Type d'activité
APICIL	600	Service aux entreprises
Auchan	500	Commerce
Charvet Industries	20	Industrie
Clinique Protestante	550	Santé
Cloisons Dimater	12	Construction - Bâtiment
Ligne Claire	40	Service aux entreprises
Philibert	195	Transports
Polyclinique	250	Santé
SDEI	180	Industrie
Véolia	110	Industrie
Mairie de Caluire	650	Administration
Mairie de Rillieux	430	Administration
<b>TOTAL</b>		<b>3537 salariés</b>

La répartition des entreprises participantes est aussi assez intéressante. En effet, elles se répartissent bien sur tout le territoire et permettent une assez bonne représentativité des autres établissements, en termes de localisation (cf. Annexe 8 : Carte 4 : Localisation des entreprises participantes au PDEI de Périca, page 91)

En termes de desserte en transports en commun, la zone d'activités de Périca se trouve dans une situation plutôt positive. La réalisation de l'étude s'est notamment faite en parallèle avec les arrivées des lignes de trolley bus Cristallis C1 et C2 sur le site. Ces projets en cours de finalisation devraient se concrétiser début 2009. La ville de Lyon possède également un réseau de métro reconnu. Dans le cas de Périca, on peut citer notamment le métro C à crémaillère qui relie le centre ville de Lyon et la commune de Caluire et Cuire.

En termes de mode doux, la situation est également assez positive à l'échelle de la ville de Lyon. L'utilisation du vélo s'est en effet largement développée depuis la mise en place du service de vélo en libre service, Vélo'v. Cependant, le service se limite à la commune de Lyon et donc ne touche pas la zone de Périca.

D'une manière générale le parc de Périca est plus accessible que celui du Capiscol. La répartition modale révélée par l'enquête « déplacement » (cf. graphique page 95) voit 24 % des salariés utiliser les modes alternatifs à la voiture particulière, dont 8% de marche à pied.

#### **L'enquête :**

L'échantillon total enquêté représentait 3537 salariés, soit près de 70 % du total des salariés de la zone d'activités. Comme pour le Capiscol, l'enquête s'est à la foi réalisée sur papier et via internet

quand il y avait possibilité. Au total, 1488 personnes ont répondu soit un taux de réponses de 42 % suffisant pour assurer la fiabilité des résultats. Le tableau ci-dessous récapitule les taux de réponses par entreprise :

**Tableau 4 : Taux de retours de l'enquête « salariés » de Périca**

	Effectif de l'entreprise	Nombre de réponses	Taux de réponses
Apicil	12	11	92 %
Auchan	40	34	85 %
Charvet Industrie	20	15	75 %
Clinique protestante	430	270	63 %
Cloison Dimater	195	99	51 %
Ligne Clair	250	124	50 %
Philibert	550	228	41 %
Polyclinique	600	248	41 %
SDEI	650	263	40 %
Véloria	180	71	39 %
Ville de Caluire	110	39	35 %
Ville de Rilleux	500	86	17 %
<b>Total</b>	<b>3537</b>	<b>1488</b>	<b>42 %</b>

#### 1.1.4.3. Synthèse des caractéristiques des deux zones d'activités

LE CAPISCOL	PERICA
<b>Points commun</b>	
<p><b>Superficie</b> : 225 ha  <b>Nombre d'entreprises</b> : 316  <b>Nombre de salariés</b> : 2 500  <b>Temps de trajet ZI-gare SNCF</b>: 23 min  <b>Maître d'ouvrage du PDIE</b> : La communauté d'Agglomération de Béziers Méditerranée  <b>Taux de réponse à l'enquête déplacement</b> : 44 %  <b>Objectifs de report modaux</b> : 16 %</p>	<p><b>Superficie</b> : 258 ha  <b>Nombre d'entreprises</b> : 298  <b>Nombre de salariés</b> : 5 000  <b>Temps de trajet ZI-gare SNCF</b>: 20 min  <b>Maître d'ouvrage du PDIE</b> : L'Association d'entreprises Périca  <b>Taux de réponse à l'enquête déplacement</b> : 42 %  <b>Objectifs de report modaux</b> : 18 %</p>
<b>Différences</b>	
<p><b>Nombre d'entreprises participantes</b> : 8  <b>Motivation des entreprises</b> : faible  <b>Part des salariés totaux enquêtés</b> : 20 %  <b>Part modale de la voiture particulière</b> : 92 %  <b>Part modale des modes alternatifs</b>: 3 %</p>	<p><b>Nombre d'entreprises participantes</b> : 12  <b>Motivation des entreprises</b> : bonne  <b>Part des salariés totaux enquêtés</b> : 70 %  <b>Part modale de la voiture particulière</b> : 76 %  <b>Part modale des modes alternatifs</b>: 24 %</p>

D'une manière générale, la comparaison entre les deux zones d'activités semble pertinente. En effet elles présentent des caractéristiques similaires mais leurs résultats sont assez différents, ce qui permettra de mieux cerner les facteurs de réussite.

Les deux graphiques présentés page 97 (Annexe 10 : Graphique 20 - Report modal calculé par INDDIGO Altermodal sur les zones d'activités du Capiscol et de Périca) représente les reports modaux calculés sur chacun des deux territoires. Ils sont calculés sur la base de la répartition modale révélée par l'enquête « déplacements ». La géolocalisation des salariés nous permet ensuite de calculer les objectifs de reports modaux des plans de mobilité grâce à des ratios issus notamment des Enquêtes Ménages Développement (EMD).

Ainsi, dans le cas d'amélioration de l'accessibilité des deux sites le parc du Capiscol et de Périca verrait respectivement la part modale de la voiture baisser de 16 et 17 % au profit des modes alternatifs.

### 1.2. Problématique retenue et précisions sur les analyses du mémoire

Afin de bien définir la problématique de ce mémoire, il convient de rappeler son objectif principal :

→ déceler les principaux facteurs de réussite d'un PDIE.

Les PDIE sont des plans de déplacements particuliers dont les méthodologies restent aujourd'hui à perfectionner. Il paraît donc intéressant de faire une analyse de ces études pour tenter d'en déceler les facteurs de réussites principaux.

**La problématique de ce mémoire sera la suivante :**

**Quels sont les facteurs de réussite principaux d'un Plan de Déplacement Inter-Entreprises (PDIE) et quelles actions seraient les plus adaptées et les plus efficaces pour optimiser les déplacements domiciles-travail vers ce type de site ?**

L'analyse des facteurs de réussite des PDIE nous amènent ensuite à nous poser la question des actions les plus pertinentes à mettre en place pour une zone d'activités face aux caractéristiques propres à chaque territoire.

#### **Les hypothèses :**

Les facteurs de réussite d'un PDIE s'articulent autour de trois composantes majeures :

- Influence du jeu complexe des acteurs concernés par le montage d'un PDIE
- Impact de la situation géographique des zones d'activités souvent situées en périphérie des agglomérations
- Influence des types d'activité et de la taille des entreprises participantes

Nous tenterons de faire ressortir ces facteurs de réussite des PDIE en analysant ces différents aspects qui font la particularité d'une zone d'activités et qui seraient susceptibles d'agir sur les résultats d'un PDIE.

Ces différentes thématiques que nous analyserons dans la deuxième partie du mémoire nous amèneront ensuite à nous poser la question de la place des Transport collectifs, des modes doux et autres solutions alternatives à la voiture particulière (covoiturage, système Hop&Ride) dans une zone d'activités.

A terme, l'enjeu principal de ce mémoire sera d'améliorer les méthodologies aujourd'hui utilisées par les bureaux d'études pour réaliser des PDIE. Ils pourront les adapter à la zone d'activités concernée par le PDIE, notamment en prêtant une attention particulière aux facteurs de réussite qui influencent le plus la réussite des PDIE.

Afin de cibler précisément les analyses qui seront réalisées dans ce document, il paraît essentiel de lister les aspects qui font qu'un PDIE est réussi et qui seront le fil conducteur de ce mémoire. Le tableau suivant précise les points importants d'un PDIE ainsi que les principales données qui nous permettront d'en évaluer la réussite :

**Tableau 5 : Points de réussite d'un PDIE et données d'analyses correspondantes**

Points de réussites	Données d'analyses
Nombre d'entreprises adhérentes des démarches PDIE	Résultats d'adhésion
	Taux de réponses aux enquêtes
	Présence aux groupes de travail
Implication des entreprises et des salariés dans la démarche	Retour d'expériences des acteurs
	Implication directe des chefs d'entreprise qui prennent en charge eux même le rôle de référent PDE, pour l'étude
Implication des autres acteurs concernés par le plan de déplacement (groupement d'entreprises, représentants des salariés, ADEME, collectivité, AOT...)	Retour d'expériences des acteurs concernés
	Résultats des enquêtes
Motivation des entrepreneurs et des salariés à utiliser les modes alternatifs à la voiture particulière	Géolocalisation des salariés (distance entre le lieu de travail et le lieu de résidence)
Investissement social et financiers des collectivités pour mettre en place des actions d'amélioration de la desserte en transports collectifs et en modes doux pour la zone d'activités	Projets en cours ou à venir.
	Qualité et montants des coûts des plans d'action validés des PDIE et PDE
	Qualité et type d'action validés des PDIE et PDE
Efficacité des actions validées mises en places	Premiers retours des pistes d'actions Résultats des suivis de PDIE
	Retour d'expériences des acteurs
Suivi du PDIE une fois l'étude terminée	Résultats post-PDIE
	Investissement humain mis en place pour le suivi

### 1.3. La méthodologie utilisée pendant le stage et ses limites pour réaliser un PDIE

Dans un souci de bonne compréhension des démarches PDIE, il est utile de présenter de manière synthétique la méthodologie utilisée par INDDIGO Altermodal et les différentes phases de réalisation des PDIE. Le phasage présenté ci-après correspond à celui utilisé pour le cas du Capiscol. Il est à peu de choses près similaire à tous les phasages de PDIE, pris en charge par Altermodal.

D'une manière générale, les étapes de réalisation d'un PDIE sont les suivantes :

#### Phase 1 : Le lancement de l'étude et la mobilisation des entreprises:

Cette phase est relativement délicate à réaliser. Il convient de ne pas la bâcler. Elle correspond en effet à la mise en place de bases solides qui faciliteront le déroulement de la mission par la suite.

##### Travail réalisés :

---

-  **Montage du comité de pilotage et de l'équipe projet.**
-  **Travail de communication auprès des entreprises** pour obtenir le maximum d'adhésions. Pour le Capiscol, plusieurs réunions ont été réalisées. Une enquête a également été menée auprès de tous les chefs d'entreprise présents sur le site
-  **Récoltes des données nécessaires à l'étude auprès des différentes collectivités et des entreprises** : comptage automobiles, enquêtes O/D, fichiers salariés, capacités de stationnement...
-  **Proposition d'un plan d'intervention précis que doit valider le comité de pilotage**

##### Avantages et Limites :

---

Cette phase de l'étude était terminée à mon arrivée. Toutefois, les retours de Julien Wasserscheid (chef de projet de l'étude) m'ont laissé comprendre qu'elle n'avait pas été facile pour le cas du Capiscol. En effet, les différentes réunions de présentation de la démarche n'ont pas suscité beaucoup d'enthousiasme auprès des entreprises. Il convient de noter qu'il est souhaitable que cette phase succède à un travail préalable de communication du maître d'ouvrage auprès des entreprises.

#### Phase 2 : La réalisation du diagnostic

J'ai été en partie chargé de la réalisation de cette phase de l'étude. Le diagnostic permet de mettre en évidence les pratiques de déplacements Domicile-travail des salariés des entreprises du site. Mais cette partie de l'étude doit également comporter une analyse fine de l'accessibilité du site dans son ensemble, ainsi que de celle de chaque entreprise.

##### Travail réalisé :

---

-  **Analyse de l'accessibilité du site.** Cette phase de l'étude concerne d'une part l'ensemble de la zone d'activités (voiries, desserte en transport collectifs...), d'autre part l'accessibilité de

chacune des entreprises participantes (entrée, proximité des arrêts TC, aménagements pour stationnement des 2 roues...

 **Réalisation des enquêtes et analyse des résultats.** L'enquête a été menée sur papier et également par internet pour tous les salariés ayant un accès à internet. Ce mode d'administration permet de faciliter la diffusion des questionnaires ainsi que de gagner du temps pour la saisie des réponses. Le questionnaire est réalisé par INDDIGO Altermodal. Les versions papier sont ensuite diffusées au sein des entreprises qui sont chargées leur suivi. INDDIGO Altermodal se charge ensuite de la saisie ainsi que du traitement des enquêtes.

 **Croisement des résultats de l'enquête** avec la localisation résidentielle des salariés. La carte présentée en annexe 19 (cf. page 107), est un exemple des résultats de cette phase.

 **Evaluation des potentiels de report modal pour chacune des entreprises.** Ces données s'obtiennent grâce à la création de zones de chalandise pour chaque mode de transport (marche, vélo, transport collectifs urbains et TER). Le nombre de salariés résidant dans chacune des zones est ensuite multiplié par des ratios préalablement établis. Ils correspondent de manière approximative à la possibilité de report modal pour un nombre d'individus donné.

#### Avantages et Limites :

---

Cette phase du travail est assez longue à réaliser. Il convient d'être vigilant quant à la conduite de l'enquête. En effet, il est parfois difficile d'obtenir un taux de retour correct. L'objectif minimal pour une représentativité assurée est 30 %. Il est nécessaire pour ça d'accompagner de très près le déroulement de l'enquête dans toutes les entreprises. Les deux enquêtes « salariés » sources des principaux résultats de ce mémoire ont pour leur part fait l'objet de taux de retours corrects (plus de 40 % pour le Capiscol et Périca)

#### Phase 3 : Etablissement du plan d'action et sa validation

C'est grâce aux résultats du diagnostic que nous pourrons enfin passer à la phase de réalisation du plan d'action. Le travail consiste à chercher, en fonction des résultats du diagnostic et des réflexions en groupes de travail les actions qui seraient les plus efficaces pour le site et pour chacune des entreprises participantes.

#### Travail réalisé :

---

 **Constitution des groupes de travail.** Ils se composent essentiellement de salariés volontaires et permettent d'avoir un avis plus riche sur les pistes d'actions à envisager

 **Etude précise des actions à mettre en place et de leur faisabilité**

 **Lancement de la concertation et validation du plan**

#### Avantages et Limites :

---

Mon stage se terminant fin septembre 2008, je n'ai pas pu finaliser cette phase de l'étude. Même si j'ai pu l'amorcer, elle n'apparaîtra pas dans le mémoire puisqu'elle n'a commencé que début

septembre. Cette phase est d'après moi la phase la plus intéressante de l'étude puisqu'elle finalise et concrétise le travail préparatoire réalisé lors des phases précédentes. Elle est malgré tout délicate à réaliser. Certaines actions sont en effet difficiles, voire impossibles à mettre en place sur du court terme (exemple : requalification de lignes de transport collectif urbain, aménagements de pistes cyclables...). Le bon déroulement de cette phase dépend également beaucoup de la motivation des chefs d'entreprise et du maître d'ouvrage. Ces derniers doivent être prêts à investir financièrement dans des actions dont les résultats ne sont pas forcément immédiats.

#### **Phase 4 : Extension et suivi du plan d'action**

Une fois le plan d'action validé, le PDE global est rédigé et ensuite décliné avec des variantes par structure. Le plan d'action sera ensuite complété d'un plan d'évaluation et de suivi du PDIE. Les outils et les indicateurs à mesurer y seront présentés. Quatre niveaux composent cette base d'évaluation :

-  **La connaissance au sein de l'entreprise des mesures du PDE mis en place ;**
-  **L'utilisation ponctuelle des mesures incitatives par les salariés,** les changements d'habitudes étant rarement immédiats ;
-  **La satisfaction des utilisateurs ;**
-  **Les nouvelles habitudes de mobilité.**

Par la suite, il paraît essentiel de présenter les résultats du diagnostic et du plan d'action à toutes les entreprises de la zone pour les convaincre d'adhérer au plan de déplacement à leur tour.

#### **Avantages et Limites :**

---

Cette ultime partie de la mission est très intéressante sur le long terme. Ses enjeux sont multiples. Connaître les résultats d'utilisation des mesures mises en place et dresser un bilan du plan permet d'avoir une idée précise de l'efficacité de la méthodologie utilisée ainsi que des actions mises en place. Ces outils de suivi sont toutefois encore assez rarement utilisés par les entreprises et les collectivités, pour les PDIE. Ces démarches inter-entreprises étant encore assez jeunes, aucun résultat précis n'est à l'heure actuelle disponibles.

## Partie 2. L'importance et la complexité des jeux d'acteurs

---

Les jeux d'acteurs sont très complexes dans la réalisation d'un PDE et surtout d'un PDIE. En effet le rôle de certains acteurs concernés peut varier d'un PDIE à l'autre et influencer de manière significative le déroulement du plan de déplacement.

On observe deux situations principales pour la mise en place d'un Plan de déplacement Inter-Entreprises. La volonté de lancement de la démarche peut en effet émaner de la collectivité, comme c'est le cas pour le Capiscol. Toutefois cette situation reste encore assez rare. En effet, la majorité des PDIE réalisés par INDDIGO Altermodal ont été lancés par les associations de groupement d'entreprises des sites en question. Les deux situations suscitent d'importantes variations quant aux résultats finaux.

Nous allons dans la partie qui va suivre analyser les deux situations, principalement à travers les exemples du Capiscol et de Périca décrits préalablement, afin de mettre en évidence les points influençant le déroulement des PDIE.

## **2.1. Présentation rapide des acteurs principaux au centre de la démarche**

Un grand nombre d'acteurs est concerné par la réalisation d'un PDIE. Chacun a son rôle à jouer. Les réunions de comité de pilotage sont en effet sensées regrouper les représentants des collectivités territoriales, des entreprises participantes ainsi que des associations regroupant les employeurs et les employés. Les Autorités Organisatrices des Transports Urbains (AOTU) départementaux et régionaux doivent également être présents et donner leur avis. Un dernier acteur est important, il s'agit de l'ADEME (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie). Chaque région possède un responsable PDE qui est sensé participer à toutes les réunions.

Malheureusement, tous ces acteurs ne sont pas forcément présents, par manque de disponibilité ou d'implication. D'autre part, les positions différentes de ces acteurs d'un PDIE à un autre influencent beaucoup les résultats finaux.

Pour commencer, nous allons énumérer ces acteurs et les présenter de manière synthétique :

### **Les collectivités et établissements intercommunaux**

Qu'ils s'agissent de communes, d'établissements intercommunaux, des départements ou de la région, ils peuvent pour chacun d'eux se retrouver dans la position du maître d'ouvrage. Néanmoins ce sont les communautés d'agglomération qui se retrouve le plus souvent dans cette situation. Elles ont effectivement plus de compétences en matière d'aménagements du territoire et de transports. Elles peuvent donc intervenir dans deux positions différentes et cumulables :

- ➔ En tant que maîtres d'ouvrage du PDIE
- ➔ En tant qu'AOTU lorsqu'elles en ont la responsabilité

La communauté d'agglomération sera l'un des objets principaux de la partie des jeux d'acteurs. Sa position en tant que maître d'ouvrage ou simple intervenant semble avoir une influence majeure sur les résultats d'un PDIE.

Notons que les communes concernées par les zones d'activités sont systématiquement concertées.

## **Les associations de groupement d'entreprises et les entreprises**

Les associations des groupements d'entreprises méritent également toute notre attention puisqu'elles sont dans la majeure partie des cas les maîtres d'ouvrage des plans de mobilité.

Elles sont créées au sein des zones d'activités et regroupent en général une partie des entreprises présentes sur le territoire. Leur rôle est de mutualiser leur force pour ensuite avoir plus de poids devant la collectivité et les autres entreprises non adhérentes. Les projets d'améliorations de la zone d'activités sont plus facilement acceptés et mis en œuvre. Leurs actions portent principalement sur les déplacements au sein du site. C'est en effet ce qui pose le plus de soucis pour une zone industrielle, que ce soit en termes de voiries ou de desserte en transport en commun.

Au niveau des Plans de Déplacements Inter-Entreprises, les associations ont également le rôle d'interlocuteur entre la collectivité et le bureau d'études, par le biais du président de l'association ou d'une personne référente.

Si la totalité des entreprises participantes sont représentées par une association, dans la plupart des cas, chaque entreprise doit également désigner un référent interne qui la représentera aux différentes réunions et groupes de travail. Ces personnes sont dans la plupart des cas le PDG de la société. Toutefois, plus la taille de l'entreprise est importante plus le chef d'entreprise délègue cette tâche à un autre responsable (responsables DRH, syndicat, vice présidents...).

## **Les Comités d'Entreprises et regroupement de Comité d'Entreprises**

Le comité d'entreprise est l'institution représentative des salariés. Il a un pouvoir de pression important vis-à-vis du chef d'entreprise et de la collectivité, prônant une prise en compte maximale des intérêts des salariés. Certaines zones d'activités possèdent des regroupements de Comités d'Entreprises, comme le Capiscol où l'Espace CE rassemble une grande majorité des CE du Biterrois. Il a un rôle plus que déterminant dans la réalisation des PDIE.

En effet, dans une telle démarche, la structure représentante des salariés est indispensable compte tenu du fait qu'un plan de déplacement concerne davantage les salariés que les employeurs.

Il sera intéressant d'analyser de plus près les relations de l'Espace CE avec le reste des acteurs étant donné leur implication syndicale prononcée au sein de la zone d'activités.

## **Les Autorités Organisatrices**

Il est essentiel que les personnes compétentes en transports soient présentes et participent au montage du projet au niveau urbain comme au niveau départemental et régional. Ces acteurs sont donc les différentes autorités organisatrices pour chaque échelle territoriale ainsi que les exploitants des réseaux de transport, à savoir :

- ➔ Les Syndicats mixtes de transport en commun urbain (exemple du SYTRAL à Lyon ou TISSEO à Toulouse) ou les communautés d'agglomération
- ➔ Le conseil Général
- ➔ Le conseil Régional

Leur présence est primordiale pour assurer la mise en place des actions relatives à leurs compétences, ainsi qu'une certaine réussite de ces actions.

Il arrive parfois que les syndicats mixtes de transports en commun urbains soient à l'origine des études PDIE. TISSEO (Syndicat Mixte des Transports Urbains Toulousains) a notamment lancé le PDIE de Blagnac à Toulouse<sup>8</sup>.

### **L'ADEME et la région : financeurs et conseillers**

Il paraît important de bien définir les structures chargées de financer et de coordonner les démarches PDIE avant de rentrer dans le détail. Ces opérations sont principalement réalisées par l'ADEME (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie), et la région qui, en fonction des volontés politiques de ses élus, participe plus au moins au financement des études. Ces structures ont un rôle essentiel pour assurer la réussite d'un PDIE. Elles ont une responsabilité multiple de conseil auprès des collectivités et des bureaux d'études et d'aide à la réalisation de PDE grâce à leur savoir faire et à des apports financiers.

## **2.2. L'agglomération en tant que maître d'œuvre**

Une collectivité trouvera de nombreux avantages à améliorer l'accessibilité de ses zones d'activités, autant sur le plan environnemental que sur le plan économique. En effet si des investissements sont à prévoir, elle y trouvera à terme son compte grâce, entre autres, à la réduction des dépenses de santé liées à la pollution ou à l'amélioration de la productivité engendrée par de meilleures conditions de déplacements.

De plus les zones d'activités représentent un poids conséquent pour les agglomérations. Tout d'abord sur le plan de la réserve foncière qui représente un potentiel notable (8ha pour le Capiscol. De plus, sur le plan économique, les zones d'activités rapportent énormément à l'agglomération avec la création d'emplois et les apports financiers qu'elles génèrent (ex : le Versement Transport). Il est donc logique que les collectivités s'y intéressent et n'hésitent pas à investir pour améliorer leur attractivité.

Le fait que l'agglomération intervienne en tant que maître d'ouvrage d'un projet PDIE suscite de nombreux avantages et inconvénients que l'on va mettre en lumière dans les parties suivantes.

### **2.2.1. Un panel de compétences large et avantageux**

Avoir une Communauté d'Agglomération en tant que maître d'ouvrage présente un avantage certain en termes de mise en place des actions. En effet elle a beaucoup de compétences, notamment en termes d'aménagements sur voiries, de restructuration de la desserte en transports en commun (dans le cas où l'agglomération est aussi l'AOTU). Ainsi, à partir du moment où la communauté d'agglomération est convaincue par un projet d'aménagement, la validation de ce dernier se fait beaucoup plus vite.

---

<sup>8</sup> Ne présentant pas des caractéristiques assez similaires avec les PDIE du Capiscol ou de Périca, aucune comparaison ne sera effectuée à partir du cas du PDIE de Blagnac financé par l'AOTU.

## 2.2.2. Les capacités de persuasion pour l'adhésion par le financement, le cas du Capiscol :

Contrairement à ce que l'on pourrait croire, le fait que l'agglomération finance les PDIE dans leur totalité semble présenter un bilan assez mitigé en termes de résultats. On pourrait penser que la gratuité de la démarche attire un grand nombre de participants, or il en est autrement.

### 2.2.2.1. Très peu d'entreprises adhérentes

Le déroulement de la phase d'adhésion des entreprises s'est fait en trois parties :

#### **La première réunion de concertation pour convaincre**

Julien Wasserscheid, lors de la réunion de présentation de la démarche aux entreprises a largement insisté sur le point de la gratuité, soulignant que l'étude était complètement prise en charge par la communauté d'agglomération. Reste que sur les 340 entrepreneurs conviés à la réunion, seulement 2 ont accepté d'y participer. On peut donc difficilement affirmer que la majorité des entreprises y soient insensibles quand presque la totalité d'entre eux n'ont pas assisté à la présentation.

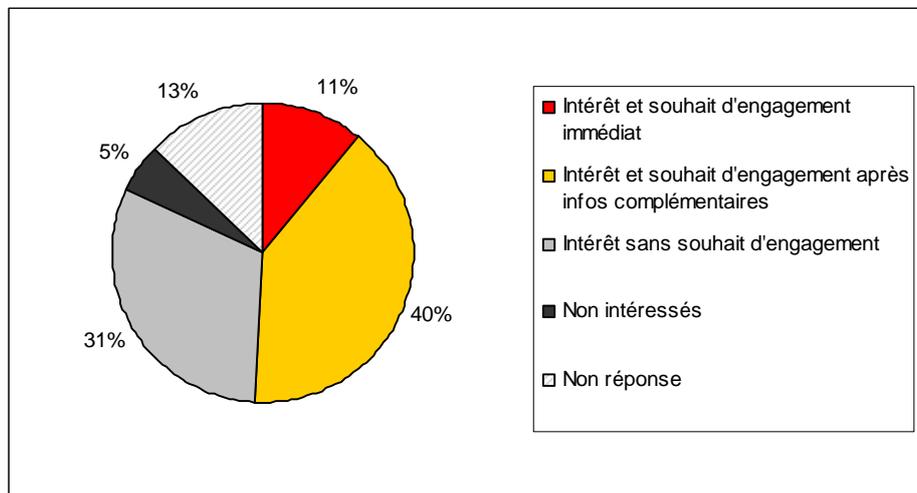
#### **L'enquête pour évaluer l'implication des entrepreneurs et les convaincre d'adhérer à la démarche**

INDDIGO Altermodal a ensuite lancé une enquête auprès des 340 entrepreneurs afin de connaître leurs motivations potentielles pour une démarche PDE. Le fait que l'étude soit entièrement prise en charge par la collectivité a été rappelé en entête (Annexe 11 : Extrait du questionnaire pour les chefs d'entreprise du parc du Capiscol (entête), page 98).

Le taux de réponse n'a été que de 16 %, soit 55 réponses. Ce chiffre restait néanmoins suffisant puisque l'objectif résidait principalement dans la persuasion d'adhésion à la démarche PDIE.

Les résultats de la question concernant le choix ou non d'adhérer à la démarche ont été relativement convaincants :

**Graphique 5 : Intérêt d'adhésion à la démarche PDIE**



Plus de 50 % des entrepreneurs ayant répondu à l'enquête sont prêts à s'engager dans la démarche. Soit un effectif de 28 entreprises. 40 % des chefs d'entreprise souhaitaient néanmoins recevoir plus d'informations à propos de l'étude. Une deuxième réunion a donc été organisée, avec pour objectif d'obtenir un nombre d'adhésions suffisant.

#### **La réunion de lancement avec l'adhésion définitive des entreprises**

Les 28 entreprises ont été recontactées suite à l'enquête pour participer à la réunion de lancement de la mission.

 **Seulement 8 entreprises étaient présentes et se sont engagées dans la démarche**

Ce résultat très faible témoigne de deux constats :

- ➔ Les entreprises du Capiscol sont dans l'ensemble peu sensibles à la question des déplacements pour leurs entreprises.
- ➔ Le fait que le PDIE soit financé par la collectivité influence très peu l'adhésion des employeurs vers la réalisation d'un plan de déplacement. On peut penser que la gratuité de l'opération déresponsabilise les entreprises, ce qui se ressent dans les choix de participation.

#### **2.2.2.2. Des entreprises peu impliquées**

D'une manière générale on peut dire que les entreprises du parc d'activité du Capiscol qui ont choisi de s'investir dans la démarche ne sont pas motivées. Les faits qui nous permettent d'affirmer cela sont les suivants :

- ✚ Temps de transmission des données nécessaires à l'étude 

Certaines entreprises ont mis plus d'un mois à nous transmettre leur fichier « salarié » (Baures, Bus Occitan). Ces données sont pourtant indispensables pour l'analyse des potentiels de report modal.
  
- ✚ Présence aux réunions et aux groupes de travail 

Nous avons organisé un groupe de travail fin juillet. Seulement deux chefs d'entreprise sur 8 y ont participé, dont deux seulement pour des raisons de congés.
  
- ✚ Nombre de chefs d'entreprise ayant délégué le travail 

Sur les 8 entreprises, quatre ont choisi de déléguer le rôle de référent. Cette situation peut poser problème dans la validation des projets. C'est en effet le chef d'entreprise qui peut donner son aval, notamment pour les actions à coûts élevés.

Toutefois il est parfois préférable que les chefs d'entreprise d'entreprises délèguent compte tenu de leur disponibilité moindre.

### 2.2.3. Les raisons du manque de motivation des chefs d'entreprise

#### 2.2.3.1. La position délicate des collectivités vis-à-vis des entreprises

La position des collectivités est parfois délicate pour assurer le bon déroulement d'un PDIE. Les relations entre les établissements publics ne sont en effet pas toujours très bonnes. Les impôts et charges parfois élevées que doivent payer les entreprises à la collectivité ne facilitent pas ces relations.

L'exemple du PDIE du Capiscol met très bien en évidence ces difficultés relationnelles influençant le déroulement des PDIE. En l'occurrence on notera la mauvaise entente entre l'association de groupement d'entreprises de la zone d'activités (AEB<sup>9</sup>) et la CABM. Cette relation est pourtant primordiale. INDDIGO Altermodal dans ses réponses à appel d'offre, insiste assez largement sur la coopération étroite entre le bureau d'études, la collectivité et l'association de groupement des entreprises pour assurer toutes les chances de réussite du PDIE.

C'est donc sans la participation de l'AEB que l'étude du PDIE du Capiscol a été menée, un lourd handicap pour la suite. Les associations de groupement des entreprises d'une zone d'activités permettent d'avoir un interlocuteur unique pour toutes les entreprises. De plus elles donnent plus de poids et d'intérêt aux actions menées par la collectivité dans le cadre du PDIE.

---

<sup>9</sup> AEB : Acteurs Economiques du Biterrois

Comme on va le voir dans la partie suivante ces organismes sont le plus souvent à l'origine des PDIE (cf. Les associations de groupement des entreprises, maître d'ouvrage, page 37). On peut penser que le fait que la collectivité ait pris les devants est en partie à l'origine du « conflit ». Si l'AEB n'a pas souhaité participer au PDIE du Capiscol, son engagement pour améliorer la qualité de vie de la zone d'activités n'en est pas moindre. Elle a d'ailleurs beaucoup œuvré pour mettre en place le programme actuel de réhabilitation du site du Capiscol. En outre, l'AEB avait préalablement lancé une enquête sur les besoins identifiés par les salariés et les chefs d'entreprises, en Juin 2006. Les analyses des résultats n'ont cependant pas été très poussées. La Communauté d'Agglomération a donc pris les devants en lançant un appel d'offre pour la réalisation d'un PDIE sur la zone d'activités. C'est sûrement une des raisons du désengagement de l'AEB décidé par la Directrice de l'association. On peut aussi mettre en cause les préjugés de certains chefs d'entreprise adhérents d'AEB sur les démarches PDE (coûts importants pour des résultats moindres)

**Les handicaps suscités par une telle situation sont les suivants :**

- ➔ Une mauvaise image du maître d'ouvrage et du bureau d'études vis-à-vis de la directrice d'AEB ainsi que de certains chefs d'entreprise ;
- ➔ Une capacité de persuasion d'adhésion aux PDIE très nettement amoindrie
- ➔ Le retrait d'un soutien majeur dans les actions mises en œuvre
- ➔ La possibilité d'un conflit interne entre l'Espace CE (Comité d'Entreprise) et l'association de groupement des entreprises. Le CE peut en effet prendre ce retrait comme un désintérêt pour question des déplacements vis à vis des salariés

Les associations de groupement d'entreprises sont un des maillons essentiels pour le bon déroulement d'un PDIE. La partie suivante sur la participation de cet acteur en tant que maître d'ouvrage conforte ce constat.

**2.2.3.2. Des moyens de communications assez peu mis en œuvre face à la difficulté d'une démarche imposée**

La zone d'activités du Capiscol a fait l'objet d'une communication insuffisante en amont de la démarche PDIE. Si effectivement plusieurs réunions ont été mises en place, la motivation des chefs d'entreprise n'a pas été forcément à la hauteur de nos attentes. Le déroulement de la mission avec notamment la faible affluence des chefs d'entreprise et des référents aux groupes de travail et aux réunions en est une preuve claire.

Cette carence en communication et en information s'est ajoutée en plus au côté imposé de la démarche. Le lancement de l'étude ne s'est pas fait sur la base d'un volontariat des entreprises mais sur celle de la Communauté d'Agglomération de Béziers Méditerranée. Cet aspect a forcément son importance. Les chefs d'entreprises qui sont à l'origine de leur propre PDE font preuve de plus d'investissement dans le déroulement de la mission, notamment parce qu'ils investissent financièrement. A l'inverse, dans un cas comme celui du Capiscol, où en plus la démarche est complètement financée par l'agglomération, les entreprises se désresponsabilisent et ne prennent pas toujours très au sérieux la démarche.

### 2.3. Les associations de groupement d'entreprises maître d'ouvrage

Les associations de groupement d'entreprises sont le plus souvent les maîtres d'ouvrage des PDIE. C'est le cas des zones d'activités de Périca. Ils ont été respectivement lancés par l'association Périca et l'association pour le développement durable de la Vallée de la chimie.

Comme on a pu le voir en première partie, Périca est un parc d'activité qui peut relativement bien se comparer à celui du Capiscol en termes de superficie, de nombre d'entreprises et d'effectifs.

	Capiscol	Périca
Superficie (ha)	225	258
Nombre d'entreprises	340	300
Nombre de salariés total	2500	5000

Le tableau ci-dessus montre que le parc d'activité compte davantage de petites entreprises aux effectifs plus réduits.

Au niveau du type d'activité, les deux zones d'activités sont relativement proches également puisqu'on observe une certaine diversité des secteurs d'activité avec toutefois une légère prédominance des commerces et des services, en termes de nombre d'établissements. Cette tendance s'observe de plus en plus avec le phénomène de tertiarisation des zones d'activités qui se confirme fortement. Un rapport de l'ORIE<sup>10</sup> donne les chiffres suivants : le secteur tertiaire représentait 50 % des emplois contre 70 % en 2004. Les secteurs agricoles et industriels regroupent quand à eux 30 % des emplois. L'île de France a même connu une pointe de croissance de la tertiarisation à plus de 80 %.

#### 2.3.1. L'association Périca, une source de motivation pour les entreprises

Les associations de groupement d'entreprises semblent être une source d'implication plus importante des entreprises. En effet, le PDIE de Périca comptait des entreprises plus motivées :

- Les entreprises volontaires étaient beaucoup plus nombreuses au lancement de l'étude
- Toutes les entreprises étaient représentées aux différentes réunions et groupes de travail
- Aujourd'hui, les référents de chaque entreprise se réunissent régulièrement pour discuter de l'avancement du PDIE

Pour mettre en lumière ce constat, il paraît intéressant d'analyser de plus près le rôle d'une association comme celle de Périca dans une zone d'activités.

L'association Périca compte 146 entreprises membres présentes sur le plateau nord de l'agglomération Lyonnaise. Elle a été créée en 1967 sous le nom d'Adezic. Ses objectifs sont les suivants :

---

<sup>10</sup> OIRE : Observatoire Régional de l'Immobilier d'Entreprise : [http://www.orie.asso.fr/Rapport\\_%20intermed.%20Tertiarisation.pdf](http://www.orie.asso.fr/Rapport_%20intermed.%20Tertiarisation.pdf)

 **Fédérer l'ensemble des entreprises du plateau de Rilleux, Caluire et Sathonay.**

Ainsi elle est à l'origine de nombreux projets au sein de la zone d'activités avec entre autre la création d'une crèche inter-entreprise. Elle permet également de mener une politique d'information et de communication sur tous les évènements économiques de la zone. Les entrepreneurs adhérents sont bien impliqués dans toutes les questions majeures concernant Périca. De plus, l'association met en place des opérations d'événementiels types déjeuners, conférences, visites d'entreprises qui instaurent une certaine convivialité entre les entrepreneurs.

 **Représenter les entreprises auprès des municipalités et des collectivités territoriales.**

L'association Périca permet en effet d'entretenir des relations essentielles avec les collectivités locales ou encore la Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon (CCI). Ces relations sont essentielles par la suite pour permettre la mise en place de projets bénéfiques pour le Capiscol, dont la requalification du site et le PDIE.

 **Développer le parc d'activité et promouvoir le site**

Cette mutualisation de nombreuses entreprises au sein d'une association permet finalement de développer la zone d'activités de manière efficace. La force de conviction que représentent l'addition des entreprises telles qu'Auchan ou Apicil représentant plus de 1000 salariés à elles seules est considérable. Elles ont en effet un pouvoir de persuasion conséquent pour faire valider des projets par les collectivités. Le versement transport joue d'ailleurs un rôle important dans cette situation.

Par ailleurs l'association permet de promouvoir les avantages du site et les projets mis en place ou en cours de négociation. Les outils qu'elle utilise sont un site internet, un journal interne (Peric'info), une plaquette Périca, autant de moyens de promouvoir et d'unifier les forces existantes sur une zone d'activités.

**2.3.2. Un investissement des entreprises plus important que pour le Capiscol**

L'association Périca a lancé l'appel d'offre du PDIE en octobre 2006. Il faut souligner cependant l'importante communication qui a été menée auprès des entreprises membres en amont du lancement du PDIE. Un pré-diagnostic a notamment été réalisé par un stagiaire en juillet 2006 afin de renforcer la légitimité de la mise en place du plan de déplacement auprès des acteurs concernés.

Le résultat de l'impact de ces actions se ressent dans l'implication des entreprises de la zone d'activités, ce qui n'est pas le cas pour le parc d'activité du Capiscol. En effet, si la CABM a mis au point une politique de communication en amont du lancement de l'étude, très peu d'entreprises se sont impliquées. Les résultats de l'enquête sur les entrepreneurs le montrent bien. Si 50 % des entreprises du Capiscol se sont dites intéressées par l'étude, 40 % d'entre elles désiraient néanmoins avoir davantage d'informations, et seulement 8 d'entre elles ont finalement décidé de s'engager dans la démarche (cf. Graphique 6 : Intérêt d'adhésion à la démarche PDIE, page 34).

La différence réside également dans l'investissement des entrepreneurs ayant choisi d'intégrer le PDIE. Les référents nommés au sein des entreprises ne se sont pas forcément toujours très investis ou très disponibles pour participer au plan de déplacement.

Les groupes de travail en sont un bon exemple. Ce type de réunions permet un dialogue entre l'équipe projet de l'étude, les référents des entreprises et les salariés volontaires. C'est une phase essentielle pour le montage du plan d'action puisqu'il permet de recueillir les remarques et les suggestions d'acteurs au cœur du sujet. Néanmoins, si le nombre idéal pour ce genre d'action est une quinzaine de personnes, ils n'ont été que 7 au Capiscol sur 14 prévues. Seulement cinq entreprises sur 9 ont été représentées, avec seulement 2 chefs d'entreprise. Certes la période estivale de la réunion (29 juillet) ne justifie pas les absences puisque seulement deux référents était en congés.

### 2.3.3. Une enquêtes « salariés » plus fiable

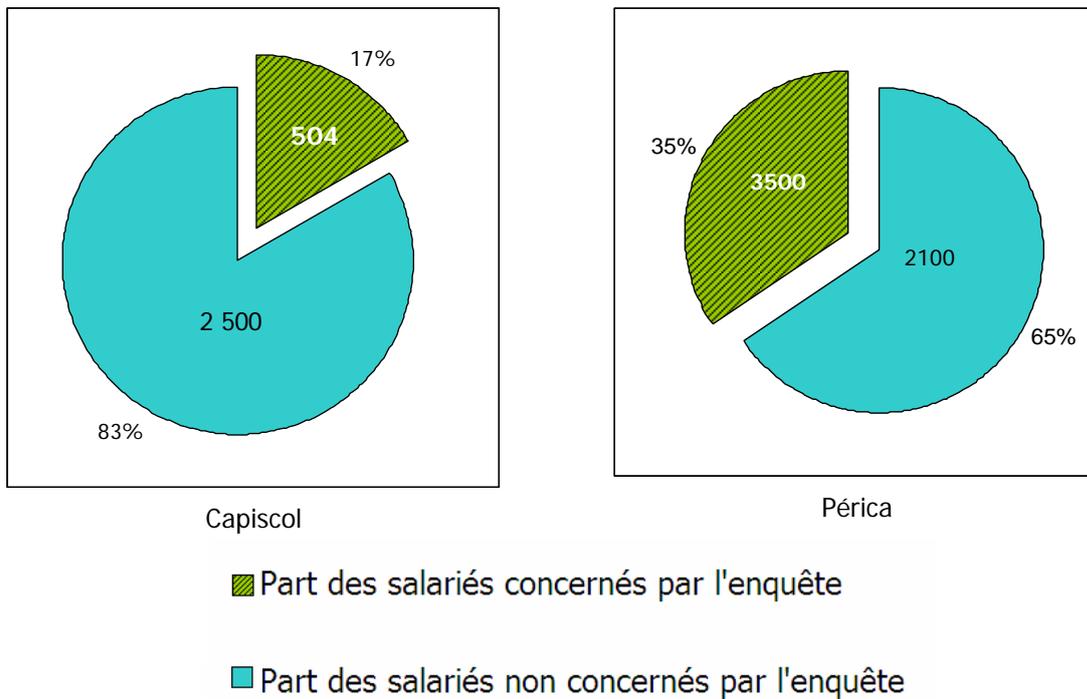
Le tableau suivant présente les caractéristiques de l'enquête pour la zone d'activités du Capiscol et de Périca.

**Tableau 6 : Caractéristiques des enquêtes pour le Capiscol et Périca**

	<b>Capiscol</b>	<b>Périca</b>	<b>Différence</b>
Nombre de salariés total	3 000	5 600	2 600
Nombre de salariés enquêtés	508	3 500	3 000
Part des salariés concernés par l'enquête	20 %	63 %	42 %
Nombre de réponses	217	1 488	1 271
Taux de réponses	41 %	43 %	2 %

La zone de Périca compte 3 000 salariés de plus que le Capiscol. C'est aussi le nombre de salariés enquêtés en plus sur la zone d'activités du nord de l'agglomération lyonnaise. En effet, comme le montrent les graphiques ci-dessous, le nombre d'enquêtés par rapport au nombre total de salariés se rendant tous les jours sur sites étudiés est beaucoup plus important pour Périca (63 % contre 20 %).

**Graphique 7 : Part des salariés enquêtés sur les zones industrielles du Capiscol et de Périca**



Cette différence importante en termes de réponses aux enquêtes est due, entre autres, au fait que Périca compte 12 entreprises participantes contre 8 pour le Capiscol. De plus les entreprises de Périca comptent des effectifs beaucoup plus importants.

Les taux de retours sont quant à eux quasiment identiques pour les deux zones d'activités (plus de 40 % pour les deux enquêtes)

#### 2.4. Les sources de financement et leurs impacts

L'ADEME est le principal financeur des plans de déplacements. Toutefois, elle n'est pas la seule. Les régions participent également beaucoup au financement des PDE. L'ADEME et la région s'unissent le plus souvent pour financer une partie des PDE. C'est le cas en région Rhône Alpes et dans le Languedoc Roussillon. La CRAM (Caisse Régionale d'Assurance Maladie) offre également des aides. Les sources de financement sont finalement assez nombreuses et peuvent atteindre 80 % des frais de réalisation des PDE.

Néanmoins, ces financements n'ont pas forcément un impact marqué sur le nombre et la réussite des PDE et PDIE. En effet, pour différentes raisons, les entreprises réalisant leur PDE semblent ne pas systématiquement utiliser les financements disponibles. Cela est notamment dû à la complexité des dossiers à monter. De plus en plus de documents sont nécessaires. Afin d'éviter les effets d'aubaine, les entreprises doivent monter un cahier des charges complet, mettant en avant une réelle volonté d'améliorer la mobilité de l'entreprise ou de la zone d'activités. Reste que cela prend du temps aux entreprises en termes de montage des dossiers et d'administration. De plus les dossiers sont régulièrement incomplets, ce qui rallonge davantage les délais de traitement.

#### 2.4.1. Des modalités d'éligibilité au cas par cas, basées sur la discussion

L'ADEME finance jusqu'à 50 % l'aide à la décision pour les maîtres d'ouvrage, qu'il s'agisse d'entreprises, de groupement d'entreprises ou de collectivités. Comme le montre le tableau sur les financements de l'ADEME (cf. Annexe 14, page 99), d'autres aides concernent cette fois la mise en place d'actions favorisant les modes alternatifs à la voiture particulière. Il s'agit des aides aux « opérations exemplaires ». La part de participation de l'ADEME oscille entre 20 et 30 %. Certaines participations peuvent atteindre 500 000 €.

Les régions participent également beaucoup aux démarches PDE et aux actions qui en découlent comme c'est le cas en région Rhône Alpes ou dans le Languedoc Roussillon où la région et l'ADEME travaillent ensemble. Suite à une réunion de tous les acteurs concernés par le plan de mobilité, chacun des financeurs présente la part financière qu'il est prêt à mettre à disposition. La part maximale d'aide financière autorisée ne peut pas dépasser 80 %, toutes les aides cumulées.

Les critères d'éligibilité se font au cas par cas quelle que soit la région. Les aides correspondent toutefois à des critères globaux auxquels les actions mises en place doivent répondre. Pour exemple : l'ADEME offre des subventions aux entreprises qui mettent en place des opérations exemplaires. Elles doivent donc faire l'objet d'une mise en place d'actions nouvelles jamais testées auparavant telle que la mise en circulation de véhicules dotés de technologies innovantes ou l'utilisation de technique URE (Utilisation Rationnelle de l'Energie). Ces technologies ou ces pratiques nouvelles ont pour but à terme d'être diffusées à d'autres territoires.

Les aides de l'ADEME ou de la région concernent principalement :

-  L'achat de matériels roulants non polluants, individuels comme collectifs ;
-  Le financement des plans de déplacements, ou des études d'impact sur l'énergie (seulement pour les collectivités) ;
-  La mise en place de centrale de covoiturage ;
-  L'aménagement de pistes cyclables...

#### 2.4.2. Des aides régionales divergentes et en partenariat avec l'ADEME

Les financements de l'ADEME sont définis à l'échelle nationale, en revanche chaque région s'investit comme elle le souhaite dans les démarches PDE. Le montant et la part des aides offertes sont donc le fruit de la volonté politique des élus. Certaines régions sont donc plus investies que d'autres. On peut citer une fois de plus la région Rhône Alpes qui détient le plus de PDE réalisés. L'ADEME a recensé 23 démarches PDE ont été recensées en 2005. Ce chiffre s'explique par un investissement plus important des acteurs comme la région, l'ADEME ou les Autorités Organisatrices comme le SYTRAL, à motiver les chefs d'entreprises pour qu'ils réalisent leur PDE. Les financements offerts par la région ont également leur importance. Nous avons joint certaines régions françaises pour obtenir des informations quant à leurs modalités de financement des démarches PDE et autres actions en lien avec la réduction des GES (Gaz à Effet de Serre). Des divergences s'observent d'une région à l'autre même si des similitudes existent.

La plupart des régions participent aux financements des Plans de mobilité, en partenariat avec l'ADEME. C'est le cas de la région Rhône Alpes, du Languedoc Roussillon, de la région PACA, du Midi Pyrénées. Les plafonds des montants et les parts de participation sont en revanche différentes d'une région à l'autre. Ils dépendent en partie du budget initial prévu pour le secteur des déplacements. Des conventions sont signées sur plusieurs années. A l'inverse, d'autres régions n'agissent que sur le plan de la réflexion : Aquitaine, Bourgogne, Ile de France.

Le partenariat entre la région du **Languedoc Roussillon** et l'ADEME établit un cofinancement égal de 25 % de la part des deux structures. C'est également le cas en région Midi Pyrénées où le montant des aides est plafonné à 10 jours de conseil dont les coûts s'élèvent au maximum à 1000 € par jour. En 2006, plus de 350 entreprises s'étaient engagées dans une démarche environnementale, profitant de ces aides publiques. Ce système d'aides financières rentre dans le cadre d'un programme adopté en partenariat avec l'ADEME. Il s'agit du PRELUDE (Programme Régional de Lutte contre l'Effet de Serre et pour le Développement Durable). Il est à l'origine de la convention débloquent des fonds pour soutenir financièrement les actions pour le développement durable.

**La région PACA** participe également de manière active à la réduction des émissions de gaz à effet de serre par le biais d'aides financières. La convention annuelle sur le Financement Régional pour l'Environnement et l'Energie stipule une participation de la région pour la réalisation d'études PDE. Le montant des subventions est plafonné à 38 000 € (60 % de participation), aides de l'ADEME comprises.

Les aides peuvent également varier en fonction des départements. **Les Bouches du Rhône** et l'agglomération d'Avignon en sont un bon exemple puisque une charte a été adoptée dans ces territoires obligeant les entreprises de plus de 250 salariés à réaliser un PDE ce qui supprime logiquement toute aide publique pour ces dernières. Notons que la région Midi Pyrénées limite également ses aides aux entreprises de moins de 250 salariés, tout comme la région Rhône Alpes.

A l'image du **Languedoc Roussillon** et de son programme PRELUDE, la **région Rhône Alpes** a adopté en janvier 2006 une politique de soutien aux mobilités douces respectueuses de l'environnement. Elle a donc mis en place des modalités de financement venant compléter celles de l'ADEME. Les critères d'éligibilité sont assez similaires pour les deux établissements publics. En termes de plans de mobilité, la région ne finance que les PDIE, soit les plans de déplacements faisant l'objet d'une volonté commune de plusieurs entreprises et portés par un interlocuteur unique (collectivité territoriale et leur groupement, associations, syndicats professionnels et chambres consulaires...). C'est la seule région limitant ses subventions aux PDIE seulement (cf. annexe 15 : Tableau des financements offerts par la région Rhône Alpes dans le cadre de l'amélioration de la mobilité, page 102).

### **2.4.3. Les autres aides disponibles**

#### **2.4.3.1. La CRAM (Caisse Régionale d'Assurance Maladie)**

La CRAM tente aussi d'inciter les entreprises à réduire la part de la voiture particulière dans les déplacements domicile-travail. En effet dans le cadre d'un PDIE, la CRAM propose jusqu'à 50 % de réduction sur ses cotisations en fonction des actions mises en place. Le niveau de réduction est fixé à l'appréciation des techniciens CRAM. Sur demande des entreprises, ils se rendent sur les sites concernés pour s'entretenir avec la direction et ainsi évaluer et analyser les actions mises en place dans le cadre des PDIE.

### 2.4.3.2. Les autorités Organisatrices : exemple de la convention du SYTRAL à Lyon

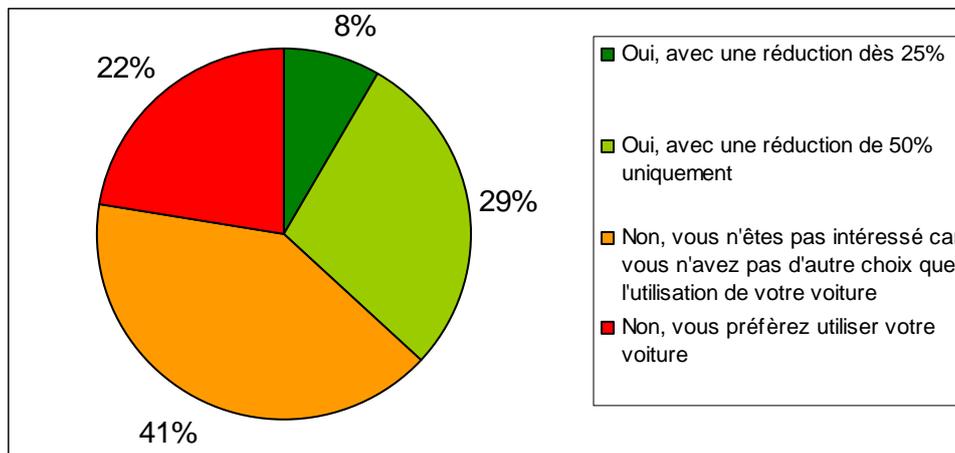
Les Autorités Organisatrices ont aussi leur rôle dans la motivation des chefs d'entreprise à réaliser un plan de mobilité pour leurs salariés. Elles ont un impact plus spécifique sur les transports en commun, et plus précisément sur les réductions d'abonnements. Pour exemple, on citera notamment la convention établie en 2005 par le SYTRAL (Syndicat Mixte des Transport en Commun Lyonnais). Elle est signée entre les entreprises volontaires et le SYTRAL et prévoit des réductions importantes de 25 % ou de 50 % des abonnements plein tarif des salariés. Le tableau ci-dessous présente le système de réduction de la convention :

	Tarif City Pass plein tarif	Tarif City Pass PDE 25 %	Tarif City Pass PDE 50 %
Entreprise	0,00 €	7,55 €	18,55 €
Sytral	0,00 €	3,85 €	3,85 €
Salariés	44,80 €	<b>33,40 €</b>	<b>22,00 €</b>
Réduction	0,00 €	<b>11,40 €</b>	<b>22,40 €</b>

Source : Sytral, 2007

On voit que les réductions sont très importantes et semblent bien en mesure pour inciter les salariés à prendre les transports collectifs urbains plutôt que leur voiture particulière. Le graphique suivant, résultat de l'enquête « salariés » menée dans la zone d'activités de Périca met en avant l'impact que peut avoir ce type de procédure dans les habitudes de déplacement de salariés.

**Graphique 8 : Intérêt des salariés de Périca pour le bus urbain avec une participation partielle des entreprises (957 réponses)**



Même si la part des salariés non intéressés par le bus est majoritaire avec 63 % des réponses, les 37 % restants sont un résultat plutôt encourageant (357 personnes). Il faut évidemment rappeler que ces résultats sont basés sur des réponses déclaratives auxquelles il convient d'enlever une petite part de salariés qui ne suivront pas forcément leur choix.

#### 2.4.4. Les aides financières, une source de motivation insuffisante

Si les entreprises ne font pas systématiquement appel à des financements particuliers pour réaliser leur PDE, on peut toutefois constater que ce sont dans les régions où les financeurs sont les plus mobilisés qu'on compte le plus de PDE aujourd'hui. Ces aides jouent donc malgré tout un rôle certain de conviction et d'incitation.

Le bilan des démarches PDE de l'ADEME, réalisé en 2005, place la région Rhône Alpes en tête avec 23 PDE réalisés sur 158, soit 14 % des PDE totaux.

Les bureaux d'études n'hésitent pas à faire la promotion de ces soutiens financiers qui sont une source de motivation existante. Ces aides ne sont toutefois pas forcément l'origine première des adhésions des entreprises au sein des démarches PDIE même si elles y participent. Le cas du PDIE du Capiscol en est la preuve puisque l'étude est financée à 100 % par la collectivité or très peu d'entreprises se sont impliquées dans la démarche.

La réussite d'un PDIE dépend davantage de la motivation des chefs d'entreprise et de leur volonté de s'investir dans la démarche jusqu'au bout. Les aides publiques disponibles sont effectivement un moyen d'incitation à la réalisation d'un PDIE. Mais elles ne sont pas suffisantes. Il faut qu'elles soient accompagnées par une communication lourde prônant ces soutiens financiers ainsi que les avantages nombreux et souvent peu évidents suscités par une démarche PDIE (augmentation de la productivité, baisse des retards aux arrivées de travail...etc).

Les PDIE doivent également être suivis et coordonnés par différents organismes de conseil, tout au long de la démarche. Cette tâche est souvent effectuée par la région, par l'ADEME ou par d'autres structures telle que l'**ARPE** (Agence Régionale Pour l'Environnement) dans les Midi Pyrénées. Cette dernière joue un rôle majeur de coordination, d'animation et de suivi des PDE et PDIE depuis très longtemps. L'ADEME et la région sont depuis venues renforcer ces actions. Le rôle de l'ARPE n'en est pas moins essentiel pour la réussite des PDE et PDIE dans la région. Aujourd'hui, son rôle de coordinateur s'atténue toutefois, comme me l'a fait remarquer Monique SIRVEN<sup>11</sup>. En effet, les démarches PDE et PDIE ne cessent de se multiplier. Des problèmes de disponibilité se font alors ressentir pour le suivi des études.

Les financements ne sont donc pas la seule cause de motivation des entrepreneurs impliqués dans des démarches de plans de mobilité durable, volontaires ou non. Tout doit être mis en œuvre pour que les chefs d'entreprises s'investissent jusqu'au bout et soient prêts à financer certaines actions ne faisant pas forcément l'objet d'une aide publique particulière. C'est souvent là que le bas blesse, puisqu'effectivement les employeurs acceptent facilement de réaliser des démarches PDE financées assez largement par des aides publiques. En revanche ils deviennent hostiles à la démarche si les plans d'action sont trop onéreux, voire dès qu'ils doivent investir le moindre sou.

---

<sup>11</sup> Monique SIRVEN : Responsable PDE au sein de l'ARPE, appelée le 21/08/08

## 2.5. Les conflits entre les acteurs, un frein à la réussite du plan de mobilité

### 2.5.1. La Position difficile du Bureau d'études

Tout au long de la démarche PDIE, le bureau d'études se trouve dans une position délicate de médiateur entre plusieurs acteurs aux prétentions souvent très différentes. En effet, l'Espace CE est représenté pour défendre les salariés de la zone d'activités. Il s'oppose de manière notable à l'association de groupement d'entreprises défendant davantage les intérêts des employeurs. La communauté d'agglomération, notamment lorsqu'elle a le rôle d'AOT, rentre également dans ce contexte relationnel difficile.

Les intérêts principaux et les contraintes de chaque acteur divergent beaucoup et peuvent être à l'origine de conflits susceptibles de freiner le bon déroulement de l'étude. Le bureau d'études, afin d'assurer la réussite du PDIE, se doit d'être complètement neutre tout en apportant des conseils pertinents à chacun des acteurs. Il faut noter que ces conflits sont souvent dus à un trop faible engagement des détenteurs de fonds financiers. Les PDE ou PDIE sont en effet parfois réalisés dans le but unique d'un effet d'aubaine. Une autre situation, comme celle du Capiscol, voit des entrepreneurs participer à la démarche PDIE mais de manière relativement passive et sans réelle conviction. Dans ce genre de cas, les entrepreneurs sont souvent peu enclins à donner des fonds pour améliorer la situation des déplacements de leurs salariés.

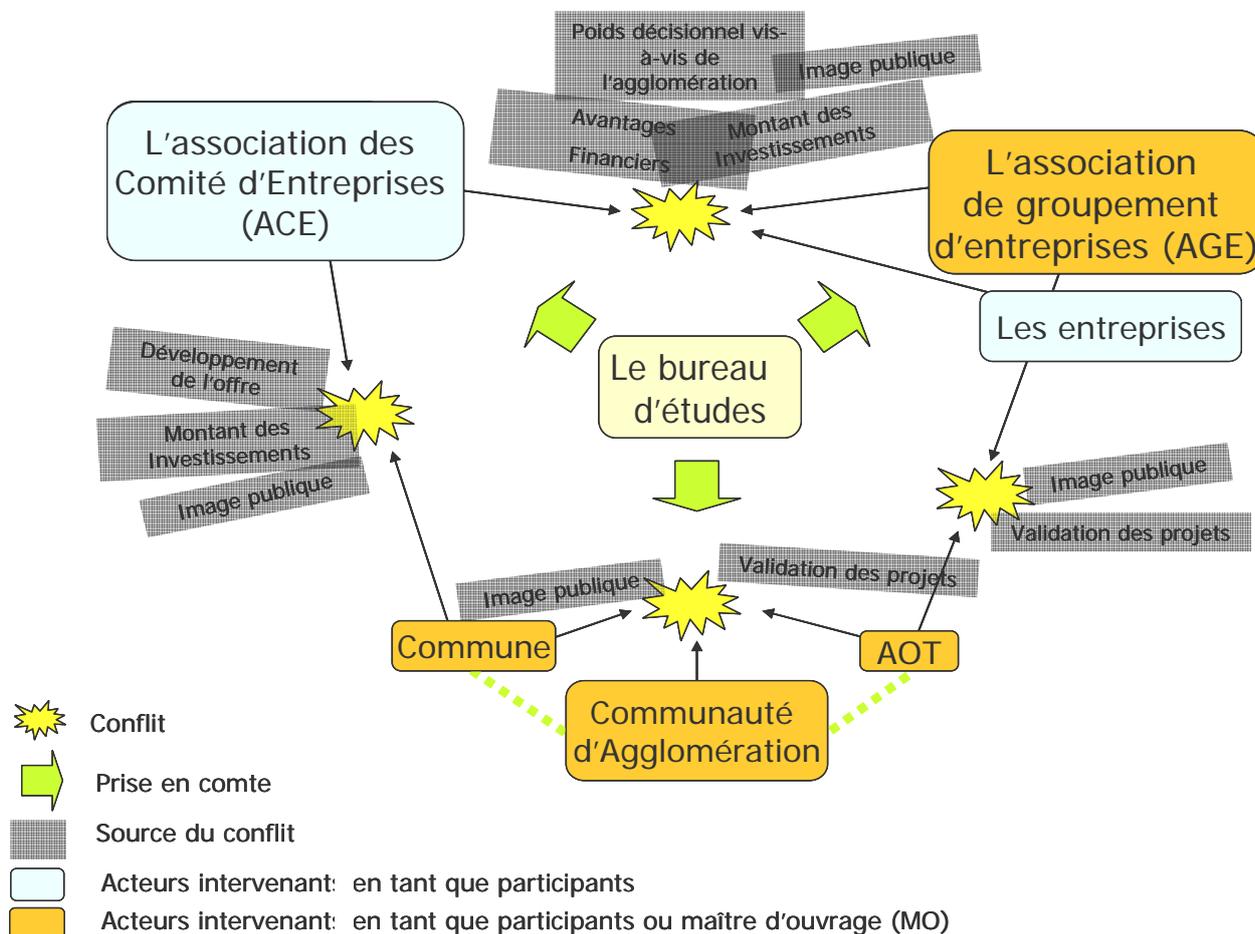


Le fait est que les avantages des PDIE pour une entreprise ou une collectivité se ressentent à moyen ou long termes. En revanche les avantages pour les salariés sont immédiats après la mise en place des actions.

### 2.5.2. Les différents conflits entre les acteurs

La figure présentée suivante schématise la situation complexe et conflictuelle entre les acteurs participant à un PDIE :

Figure 3 : La situation conflictuelle des acteurs du PDIE



Source : Réalisation personnelle, juillet 2008

Le maître d'ouvrage (MO) est représenté selon les cas par la communauté d'agglomération (CA) (cas du Capiscol), les AOTU sous forme de syndicats mixtes, les communes ou enfin les associations de groupement d'entreprises (cas de Périca). Les situations conflictuelles ont été principalement tirées du cas PDIE du Capiscol où les relations entre les acteurs ne sont pas toujours très bonnes.

#### 📁 Développement de l'offre

La situation de l'offre en transports collectifs urbains est souvent très mauvaise dans les zones d'activités (cf. La faible desserte des TC dans les banlieues, page 53). De plus une grande partie des salariés travaillant dans une zone d'activités à dominante industrielle ont des horaires atypiques. Il est donc urgent pour les salariés que la desserte soit améliorée, avec la création de nouvelles lignes, l'augmentation des fréquences et des



amplitudes. Or il est très difficile pour les AOT de renforcer l'offre TC ou de modifier une ligne. Les investissements sont en effet très importants. Les AOT cherchent donc à limiter au maximum les projets dont la demande serait trop insuffisante. Ils s'opposent ainsi à la volonté des salariés.

### **Montant des investissements**

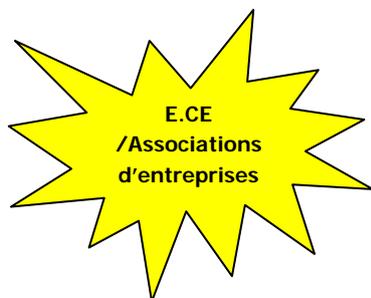


Cette source d'opposition rejoint la première décrite ci-dessus. Il peut arriver que l'Espace CE rentre en conflit avec les AOT ou les associations de groupement d'entreprises pour des causes financières. Comme on l'a vu précédemment, les AOT ont parfois du mal à faire naître des projets de requalification en raison d'investissements trop élevés. Les chefs d'entreprise, de leur côté, ne sont pas toujours prêts à investir dans des actions liées aux déplacements de salariés. Dans certains cas, ils ne voient dans les démarches PDIE qu'un effet d'aubaine pour améliorer l'image de leur entreprise ou pour bénéficier d'aides publiques, sans penser aux réels enjeux. Dans d'autres cas, certaines entreprises sont partantes dès lors que la démarche est gratuite, comme c'est le cas pour le

Capiscol. En revanche, ils ne sont pas prêts pour investir financièrement dans la mise en place d'action, et ce, malgré les aides publiques disponibles, ce qui rend l'étude PDIE caduque.

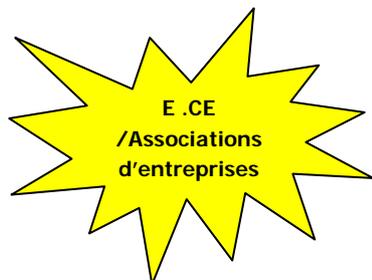
L'Espace CE n'étant pas concerné par les frais engagés dans le PDIE ne prête pas forcément d'attention particulière aux montants plus ou moins élevés des investissements.

### **Avantages financiers**



On retrouve dans cette question des avantages financiers le problème des intérêts parfois trop divergents des deux acteurs. L'Espace CE souhaite débloquer le maximum d'avantages pour les salariés (réductions aux abonnements TC, participations aux frais d'entretien du véhicule personnel en échange d'une pratique de covoiturage...). Les chefs d'entreprise souhaitent quant à eux limiter au maximum les frais liés à la mise en place d'actions dont l'efficacité n'est pas toujours garantie.

### **Poids décisionnel vis-à-vis de l'agglomération**



Dans la mise en place d'un PDIE, les salariés sont le plus souvent les premiers concernés par les mesures mises en place puisqu'ils seront les premiers à utiliser les modes alternatifs à la voiture particulière, notamment les transports collectifs urbains. Des études ont en effet montré que plus la catégorie socio-professionnelle est élevée, moins les personnes concernées se tournent vers les transports en commun. C'est pourquoi dans une telle situation, les représentants des salariés reprochent souvent aux modalités de réalisation des PDIE de ne pas se tourner davantage vers les Comités d'Entreprises,

absents des comités techniques le plus souvent. C'est en effet les entrepreneurs et le maître d'ouvrage qui prennent les décisions et valident les différentes phases de réalisation de l'étude.

### Effet d'image



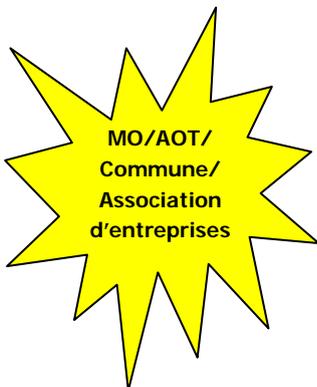
Comme c'est plus ou moins le cas pour le PDIE du Capiscol, l'effet d'image peut également jouer un rôle conflictuel dans un PDIE. La réalisation d'un plan de déplacement est souvent à l'origine d'un effet d'image positif pour celui qui est à l'origine du projet. La surprenante absence d'AEB pour la mise en place du PDIE du Capiscol est certainement due à une volonté d'être à l'origine d'un projet d'envergure, aux multiples enjeux. AEB avait par ailleurs déjà entamé une procédure de plan de mobilité avec le lancement d'une enquête « déplacements »

auprès des salariés de la zone d'activités. La CABM ne voyant pas de résultats concrets à ce début de procédure a finalement décidé de s'investir en tant que maître d'ouvrage pour lancer « son » projet. Ainsi deux hypothèses peuvent expliquer le retrait d'AEB dans l'étude :

- ➔ Une certaine jalousie quant à l'image d'AEB vis-à-vis des autres acteurs
- ➔ Des convictions opposées aux Plans de Déplacements Inter-Entreprises, pour certains chefs de projet qui bloquent la participation de l'association

Ce conflit lié à l'image et au sentiment d'appartenance d'un projet par son précurseur se ressent entre tous les acteurs. L'Espace CE est aussi concerné. Il prétend en effet que le PDIE a été finalement lancé grâce à ses demandes pressantes auprès de la collectivité. Cet avis s'oppose radicalement à celui de la CABM affirmant que le PDIE n'est le fruit que de leur volonté.

### Validation des plans d'actions



La validation des projets peut également susciter des conflits puisqu'elle nécessite un accord commun au sein du comité de pilotage, soit entre la collectivité, l'association de groupement d'entreprise ou toutes les entreprises participantes. Ces prises de décisions peuvent s'avérer délicates compte tenu des intérêts divergents. Ce conflit s'explique très bien à travers l'exemple du PDIE de Blagnac à Toulouse. Ce dernier a été lancé par Tisséo<sup>12</sup>, l'autorité organisatrice des transports en commun urbains de Toulouse, en 2007. Il n'a toutefois jamais vraiment abouti, pour cause : une mauvaise entente entre les présidents de Tisséo et le Grand Toulouse, de partis politiques opposés. Ces conflits entre deux acteurs très importants du PDIE n'ont pas permis un accord commun sur les actions. Les projets

d'aménagements n'ont donc jamais pu être validés.

Ces sources de conflits débouchent assez rarement sur des discordes assez graves pour bloquer un PDIE. Elle minimise en revanche les chances d'obtenir de bons résultats. Cette situation est d'autant plus vraie dans les zones industrielles où les salariés sont souvent des ouvriers au salaire assez faible et aux conditions de travail les plus mauvaises. Les disparités socio-économiques entre employeurs et employés sont alors souvent plus grandes renforçant ainsi les difficultés relationnelles.

---

<sup>12</sup> Syndicat mixte des transports en commun toulousains (nom commercial)

Le bureau d'études a donc un rôle majeur à jouer pour limiter les sources de conflits :

- grâce à une aide à la décision adaptée au maximum aux volontés variables de chaque acteur
- en faisant en sorte qu'aucun acteur ne croit être mis à l'écart ou au contraire privilégié.

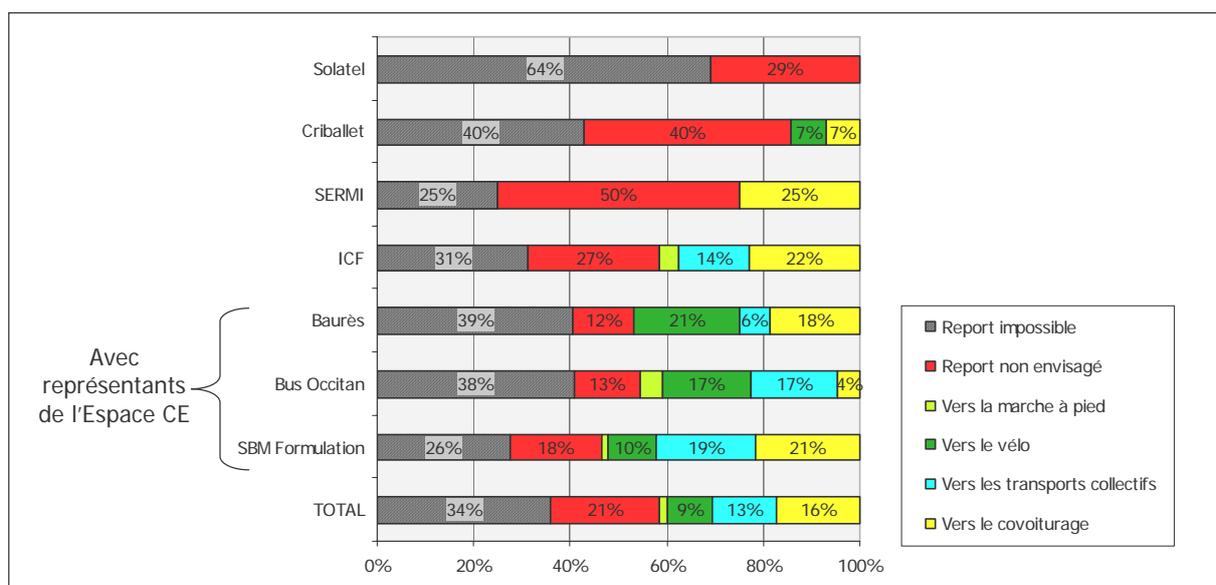
### 2.5.3. L'Espace CE, un acteur source de conflits mais qui impacte de manière bénéfique sur les résultats

L'Espace CE, malgré ses relations parfois conflictuelles avec les autres acteurs a un rôle bénéfique pour un PDIE.

Le graphique suivant correspond aux choix des salariés du Capiscol ayant participé à l'enquête, envisageant ou non de se reporter sur des modes alternatifs à la voiture particulière.

*Les résultats sont en revanche à prendre avec recul. Les réponses sont en effet données à titre déclaratif par les répondants. Il convient de prendre en compte une part des salariés ne respectant pas leur choix déclaré.*

**Graphique 9 : Intention de report modal par entreprises suite aux actions mises en places**



Source : Enquête « salarié » du Capiscol (217 réponses), juillet 2008

Les résultats montrent que les entreprises ayant un comité d'entreprises adhérent de l'Espace CE semblent enregistrer les motivations les plus importantes quant au report modal envisagé. En effet les entreprises dont les salariés souhaitent le plus abandonner les voitures sont SBM Formulation, suivi de Bus Occitan, de Baurès et d'ICF, quatre entreprises aux effectifs supérieurs à 50 employés. Les trois autres entreprises ne présentent pas de motivation particulière. Solatel compte même 100 % de report impossible ou non envisagé.

L'Espace CE regroupant une trentaine de CE biterrois (dont 8 sur la zone d'activités du Capiscol) semble donc influencer sur la motivation des salariés.

## *Partie 2 - L'importance et la complexité des jeux d'acteurs*

Le groupe de travail qui a été organisé le mardi 29 juillet sur le site du Capiscol met aussi en lumière l'influence du CE et leurs motivations pour la mise en place du PDIE. Tous les référents des entreprises ainsi que tous les salariés motivés par la démarche étaient conviés à participer à la réunion.

-  Seulement deux référents étaient présents sur huit (Directeur de Baures et de l'ICF)
-  Quatre salariés ont participé et représenté leur entreprise (SBM Formulation, Baures, Bus Occitan ASP'Line Quadria). Ils étaient tous les quatre des représentants du CE de leur entreprise.
-  Les autres entreprises sans CE n'étaient pas représentées au groupe de travail, ni par les référents, ni par les salariés.

C'est donc avec les représentants des salariés de la zone d'activités du Capiscol que nous avons le plus travaillé le futur plan d'action du plan de mobilité. Toutefois, le fait qu'aucun chef d'entreprise n'ait pu donner son avis est un point négatif pour la suite de l'étude. Ils sont les financeurs des futures actions à mettre en place. Leur avis ainsi que leur accord est donc primordial.

## Partie 3.

# L'impact de la situation géographique et du type d'activité

### 3.1. Une particularité périphérique systématique des zones d'activités

#### 3.1.1. La suprématie du véhicule particulier favorisée

Les zones d'activités sont très souvent positionnées en périphérie des agglomérations, avec des temps de trajets pour rejoindre le centre-ville assez longs et problématiques pour les salariés. D'autant que ces zones d'activités sont assez marginalisées en termes de dessertes de transports collectifs urbains, de qualité de voiries, de cadre de vie urbain. Ce phénomène s'explique par une volonté des politiques à attirer les entreprises sur leur territoire, par le biais d'opérations foncières intéressantes sur le territoire des zones d'activités. L'utilisation de la voiture particulière est souvent le seul moyen d'aller travailler pour ces derniers. Cette situation s'ajoute à d'autres tendances tout autant problématiques et qui favorisent considérablement l'utilisation de la voiture particulière : l'étalement urbain, les prix élevés des prix de l'immobilier dans les zones densément peuplées.

##### 3.1.1.1. La faible desserte des TC dans les banlieues

Les zones d'activités sont dans la majorité des cas marginalisées au niveau de la desserte en transport public.

Afin de mettre ce constat en lumière, nous allons dresser un tableau de comparaison de différentes ZI étudiées, mettant en opposition différents critères, à savoir

-  Le nombre de lignes qui desservent l'intérieur de la zone. Compte-tenu de la superficie des zones d'activités prises en compte, les lignes s'arrêtant à leur frontière ne feront pas partie des éléments de comparaison
-  La fréquence et l'amplitude des lignes
-  Les temps de trajet jusqu'au centre-ville
-  Les éventuels projets de requalification et leurs caractéristiques

**Tableau 7 : Caractéristiques de la desserte en transports en commun des zones du Capiscol et de Périca**

Parc d'activité	Nombre de lignes	Lignes	Fréquences	Amplitudes	Temps de trajet jusqu'au centre-ville	Projet de requalification
Le Capiscol	5	Ligne 6	25 min	6h20-19h40	25 min	Amélioration et de la fréquence et de l'amplitude de la ligne 8 spéciale ZI
		Ligne 8	20 min	6h30-19h35		
		Ligne 8 spé. ZI	4 allers 6 retours	6h30-18h		
		Ligne 10	25 min	6h45-20h15		
		Service scolaire CFA	1 Aller - retour	8h-17h		Adaptation des heures de passage aux heures de travail des ouvriers
Périca	6	Ligne 58	12 min	5h15-21h30	20 min	Arrivée des lignes de trolley bus C1 et C2
		Ligne 59	59 min	5h30-23h10		
		Ligne 41	41 min	5h05-21h27		
		Ligne 70	70 min	5h45-19h59		
		Ligne 33	33 min	5h30-23h42		
		Ligne 58E	1 AR/jour "utile"			

Cette faiblesse des transports en commun dans les zones d'activités a tendance à se réduire de plus en plus aujourd'hui. En effet La plupart d'entre elles font l'objet de restructuration quant au réseau de bus. Périca va voir arriver les deux lignes de trolley bus C1 et C2 autour desquelles vont s'organiser toutes les autres lignes desservant la zone. Le Capiscol va lui aussi faire l'objet d'amélioration. La CABM semble en effet prête pour adapter certaines heures de passage des lignes aux horaires atypiques des ouvriers postés. Le sujet de la création d'une ligne directe entre la gare et le parc industriel semble aussi envisageable. Toutefois, l'état d'avancement de ces projets ne fait que débiter. Or des restructurations de lignes de bus sont souvent des procédures longues et difficiles à valider

### **3.1.1.2. Des voiries très larges, opposées à la pratique des modes doux**

Afin de permettre les nombreux passages des poids lourds, les voiries au sein des zones industrielles sont très larges et souvent en mauvais état. Les trottoirs sont très souvent sans revêtement. Enfin les aménagements prévoyant une circulation aisée et sécurisée des piétons et des cyclistes sont inexistants.

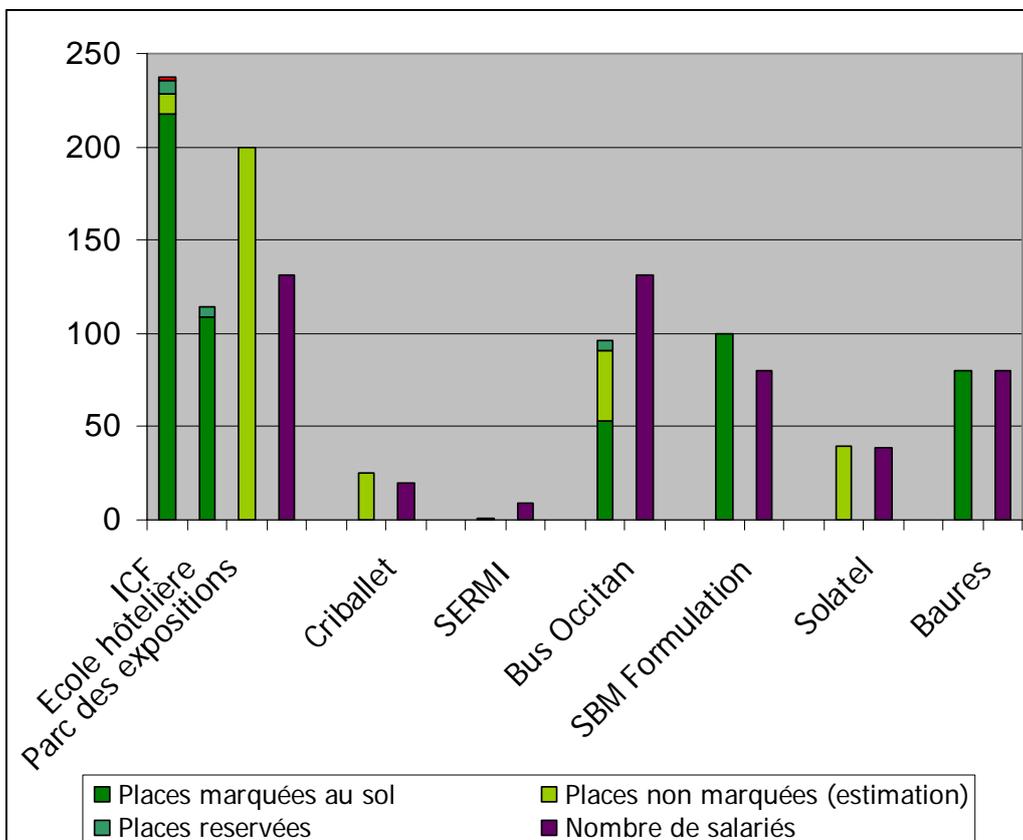
Ces caractéristiques sont un frein considérable à la pratique de la marche à pied ou du vélo. On peut noter toutefois que leur prise en compte se fait de plus en plus. En effet, la plupart des zones d'activités font l'objet aujourd'hui de programme de requalification de leur réseau de voirie. Celui du Capiscol a débuté en septembre 2007. Il compte notamment des zones mixtes permettant la circulation des vélos et des piétons. Le parc de Périca fait aussi l'objet d'une requalification des voiries. Toutefois, le programme ne débutera pas avant l'arrivée des lignes C1 et C2 sur lesquelles l'organisation de la requalification va se greffer.

### 3.1.1.3. Du stationnement très rarement contraignant

La situation périphérique des zones d'activités permet aux entreprises s'y installant de bénéficier à des prix fonciers abordables de beaucoup d'espace. Cet espace permet notamment aux entreprises d'offrir à leurs salariés des places de stationnement en abondance. Or cela facilite grandement l'utilisation de la voiture particulière.

Sur les 8 entreprises du parc d'activité du Capiscot, une seule ne possède pas de parking privé. Il s'agit de SERMI dont les salariés se garent dans la rue, sur les trottoirs. Toutes les autres entreprises ont un nombre de places largement suffisant pour la totalité des employés.

**Graphique 10 : Nombre de places de stationnement par entreprises / Nombre de salariés**



Il faut ajouter pour ce graphique que les places de stationnement sur l'ICF, l'école hôtelière et le parc des expositions profitent majoritairement aux étudiants. Cependant, même ajoutées aux salariés de l'institut de formation, les places de stationnement sont suffisantes. Par ailleurs, la société Bus Occitan compte bien moins de places de stationnement que le nombre de salariés (131). Cela dit, il s'agit d'une entreprise de transport dont les employés ont des horaires très différents. Il est donc très rare que tous les salariés travaillent en même temps.

Le problème des places de stationnement en abondance est difficilement remédiable. Il paraît en effet délicat de demander aux entrepreneurs de réduire les places de stationnement de leur parking. Les conflits sociaux internes qui en découleraient seraient de trop grande importance. De plus, l'impact de telles actions serait faible puisque les places de stationnement publiques sur la zone sont également

nombreuses et combleraient la réduction des places privées. Les PDE réalisés en centre-ville sont en revanche très concernés par ce type d'action, notamment en réservant des places aux personnes pratiquant le covoiturage.

### 3.1.2. La géolocalisation des salariés, cause et effet

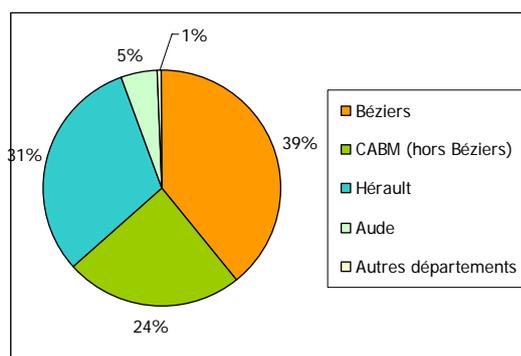
#### 3.1.2.1. Des distances domicile-travail de plus en plus longues

La forte montée des prix de l'immobilier ces dix dernières années accompagnées d'une volonté croissante des français à habiter dans des maisons individuelles sont à l'origine du phénomène problématique de l'étalement urbain qu'on connaît aujourd'hui. Ce dernier favorise de manière importante l'utilisation de la voiture particulière pour tout type trajet.

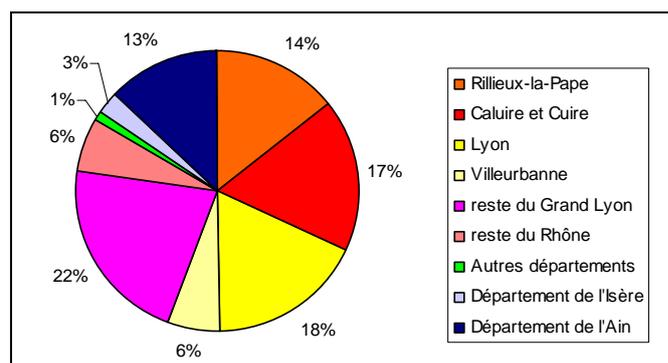
Aujourd'hui, 73 % des français travaillent de plus en plus dans une commune différente de celle où ils habitent<sup>13</sup>. Ils en choisissent une troisième pour faire leurs courses, où pour leurs loisirs (cinéma, restaurant...). En moyenne, 35 kilomètres sont parcourus par les salariés pour se rendre sur leur lieu de travail. L'enquête « déplacement » du Capiscol a révélé que 16 % des salariés de la faisaient plus de 60 kilomètres par jour dans aller-retour. Les cartes de géolocalisation des zones d'activités du Capiscol et de Périca illustrent bien ce phénomène (cf. Annexe 12 : Carte 5 – Géolocalisation des salariés de la zone d'activités du Capiscol, page 99 et Annexe 1 : Tableau 9 - Les objectifs d'un Plan de mobilité, page 100).

Les graphiques ci-dessous montrent qu'effectivement une partie conséquente de personnes travaillant dans les deux zones d'activités habite en dehors du périmètre intercommunautaire : 37 % pour le Capiscol et 23 % pour Périca. On peut donc affirmer que les distances n'effraient plus les salariés aujourd'hui.

**Graphique 11 : Répartition résidentielle des salariés du Capiscol (1288 personnes)**



**Graphique 12 : Répartition résidentielle des salariés de Périca**



Cette tendance est entre autre la cause d'une organisation radiale des transports collectifs urbains qui survalorise le centre et finit par le pénaliser à cause d'un prix de l'immobilier qui ne cesse d'augmenter et qui devient de moins en moins accessible.

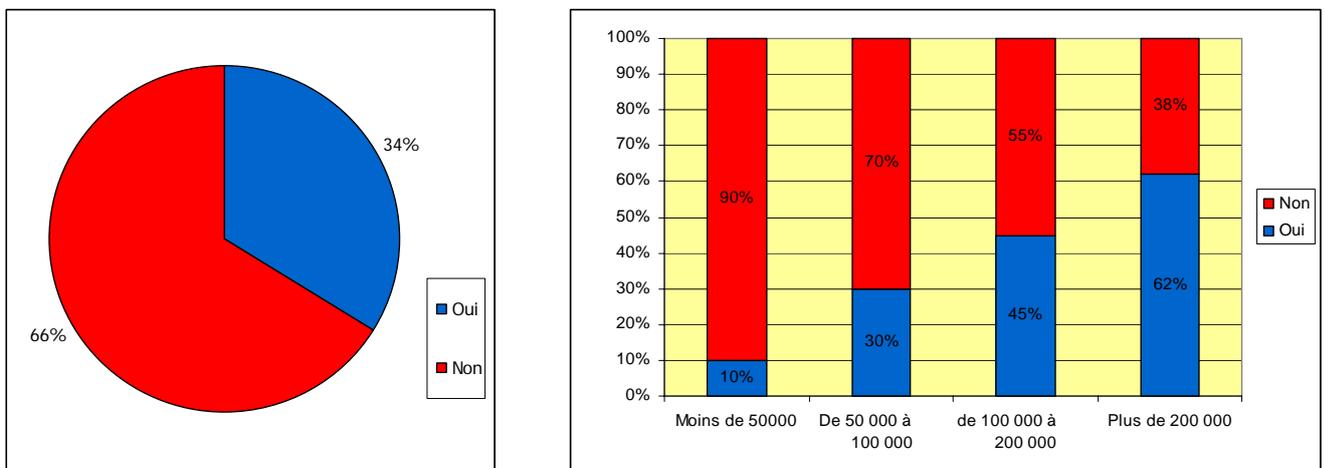
<sup>13</sup> Ville et Transport n°446, Banlieue, les exclus de la mobilité

### 3.1.2.2. Des déplacements de banlieue à banlieue en augmentation

L'éloignement des habitants par rapport au centre-ville des agglomérations suscite d'autres phénomènes, conséquences de cette tendance. Il s'agit notamment de la délocalisation des entreprises vers les périphéries pour se rapprocher des bassins d'emplois, notamment pour la main d'œuvre peu qualifiée. On observe alors l'apparition d'un cercle vicieux avec de plus en plus de déplacements de banlieue à banlieue.

Or les transports collectifs urbains ont aujourd'hui beaucoup de mal à répondre à cette nouvelle demande et le recours à la voiture particulière est quasiment obligatoire. L'enquête réalisée par le Gart en 2007 auprès de 39 AOTU a fait ressortir les résultats suivants :

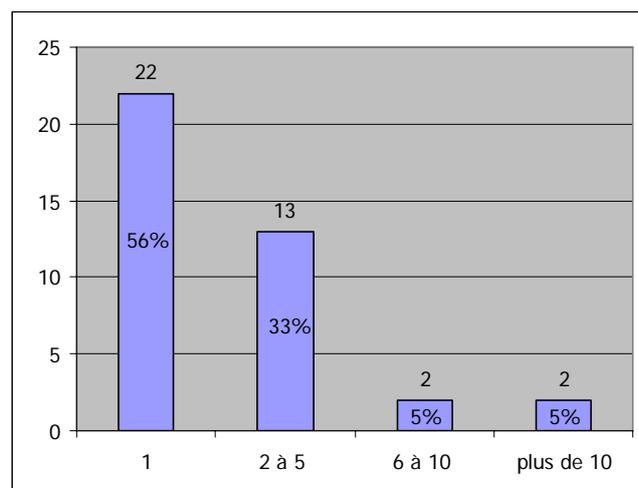
**Graphique 13 : Présence d'une ligne tangentielle au sein des agglomérations et selon leur taille**



Source : GART, *Urbanisme commercial et politiques de Déplacements, 2008*

**Graphique 14 : Nombre de lignes tangentielles par agglomération**

On voit que 66 % des autorités organisatrices n'ont pas de ligne de bus tangentielle au sein de leur réseau de transport urbain. Un constat qui se généralise davantage chez les petites agglomérations. De plus, il faut relativiser les 66 % de réseau de transport comptant des lignes tangentielles puisqu'elles se limitent, pour plus de la moitié des AOTU enquêtée, à 1 ligne. par agglomération, comme le montre le Graphique 14.



Source : GART, *Urbanisme commercial et politiques de Déplacements, 2008*

### 3.2. L'importance du type d'activité dans la réussite des plans de déplacements

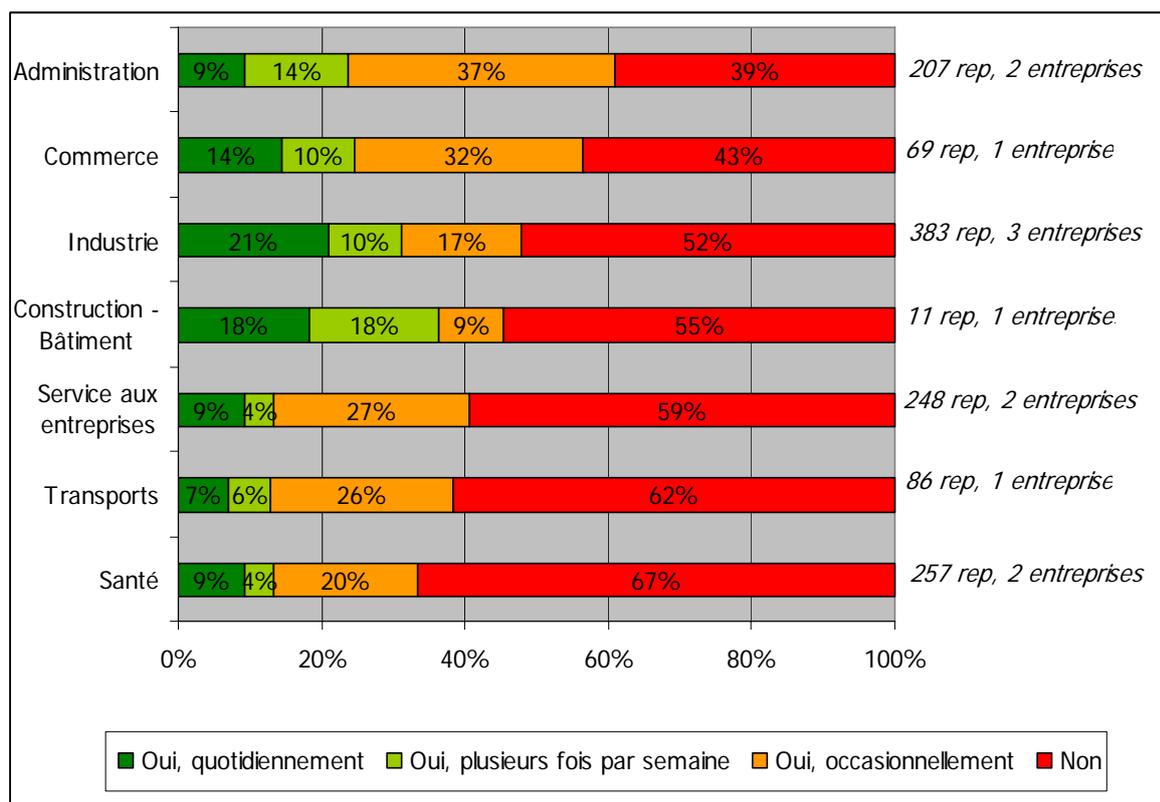
Le type d'activité des prédominants sur une zone d'activités peut effectivement avoir une influence sur le résultat final des PDIE. En effet, les entreprises industrielles ne présentent pas forcément les mêmes résultats qu'une entreprise commerciale ou du secteur tertiaire. La catégorie socioprofessionnelle des salariés, la taille ou les horaires variables propres à chaque entreprise pourront impacter sur les résultats. Afin de répondre à cette interrogation, nous allons tenter d'identifier par le biais des résultats d'enquêtes salariés les facteurs les plus susceptibles d'impacter de manière notable les résultats finaux du PDIE.

*L'analyse qui va suivre est conduite à une échelle entrepreneuriale. Elle ne compte pas de comparaison à l'échelle d'une zone dans son ensemble.*

#### 3.2.1. Les volontés de reports modaux par secteur d'activité sur Périca

Les graphiques suivants présentent les résultats de volonté de report modaux déclarés par secteur d'activité, pour les salariés de Périca. Il était demandé aux salariés quelle était leur motivation de report modal avec les projets de mise en place des lignes de trolley bus C1 et C2.

**Graphique 15 : Enquête « salarié » Périca - Volonté de report modal déclaré par type d'activité**



Les meilleurs résultats reviennent au secteur de l'administration avec seulement 39 % de réponses négatives à un report modal. 23 % des personnes travaillant à la mairie de Caluire et de Rilleux souhaitent, avec la mise en place des lignes C1 et C2, se reporter sur les transports collectifs urbains de manière quotidienne ou occasionnelle.

Le secteur du commerce se place en deuxième position en termes de refus catégorique avec 43 de réponses négatives.

Le secteur de l'industrie est, quant à lui, en troisième position. Les réponses négatives représentent 52 %. On observe toutefois que la part des personnes désirant se reporter sur le bus plusieurs fois par semaine, voire quotidiennement, représente plus de 30 %. Le secteur du bâtiment public arrive lui aussi à un résultat important (36 %) Mais la part des effectifs étant trop faible, nous ne pouvons tirer de tendances fiables.

Les mauvais élèves sont les services aux entreprises (59 % de « non »), les transports (62 % de « non »), un chiffre surprenant compte-tenu de leur secteur d'activité étroitement liés à la question de la mobilité durable, et enfin la santé (67 % de « non »). La part des réponses positives pour une utilisation assez régulière du bus ne dépasse pas 13 %.

### 3.2.2. Les entreprises industrielles

Il paraît judicieux de s'intéresser au cas des entreprises du secteur industriel compte tenu de leur prédominance des zones d'activités. Si leur prédominance tend à se réduire, la part des salariés concernés en est encore très importante (Pélica : 40 %).

La part très importante de motivation de report régulier des salariés du secteur industriel s'explique par plusieurs raisons intéressantes qui méritent d'être approfondies. Les entreprises industrielles présentent deux importantes caractéristiques susceptibles d'influer la réussite des plans de déplacements de manière opposée :



- Elles emploient une main d'œuvre peu qualifiée plus regardante quant à leur budget « transport », un avantage pour le bus plus économique que la voiture



- Elles pratiquent des horaires atypiques qui ne correspondent pas aux horaires de service TC, une contrainte considérable pour les salariés souhaitant utiliser les transports en commun.

#### 3.2.2.1. Une majorité d'ouvriers peu qualifiés

La qualification des salariés a une influence directe sur les résultats des PDIE. En effet, les salariés appartiennent à des catégories socio professionnelle aux salaires assez faibles. Par conséquent ils sont financièrement plus attentifs à leur budget « déplacement ». Des études ont montré que plus la CSP était élevée, moins les personnes se reportaient sur les modes alternatifs à la voiture particulière. On peut donc penser que les salariés d'une entreprise industrielle auront davantage de motivation à favoriser la mise en place d'un PDIE et à pratiquer un report modal. Ce phénomène observé sur les salariés aux CSP les plus basses est d'autant plus vrai qu'ils ont plus de mal à trouver un logement proche du centre-ville où les transports collectifs urbains sont les plus efficaces : des salariés payés entre 1000 et 1200 euros par mois éprouvent souvent de grosses difficultés pour se loger près de leur

lieu de travail. Certains se voient obligés de parcourir presque 100 kilomètres<sup>14</sup>. La volonté de devenir propriétaires renforce cette tendance puisque les faibles revenus n'ont accès à la propriété qu'avec un allongement conséquent des distances domicile-travail.

### **3.2.2.2. Des horaires atypiques importants**

La catégorie socioprofessionnelle des salariés s'opposent aux horaires atypiques que pratiquent généralement les entreprises industrielles. Ces horaires concernant les ouvriers postés au 2-8 ou au 3-8 sont logiquement un frein à la fréquentation TC ainsi qu'à la réussite des PDIE. En effet, les salariés travaillant la nuit, arrivant entre 4 et 6 heures au travail ou repartant de ce dernier après 21h30 ne peuvent pas utiliser les transports collectifs urbains. Ils peuvent aussi avoir des réticences à utiliser le vélo. Rouler de nuit dans des endroits non éclairés, comme c'est souvent le cas dans une zone d'activités, peu susciter un sentiment d'insécurité. La barrière des intempéries est également multipliée de nuit.

Les horaires atypiques sont donc susceptibles d'impacter de manière négative les résultats du PDIE.

Il convient de mettre en place des actions visant à réduire cet obstacle :

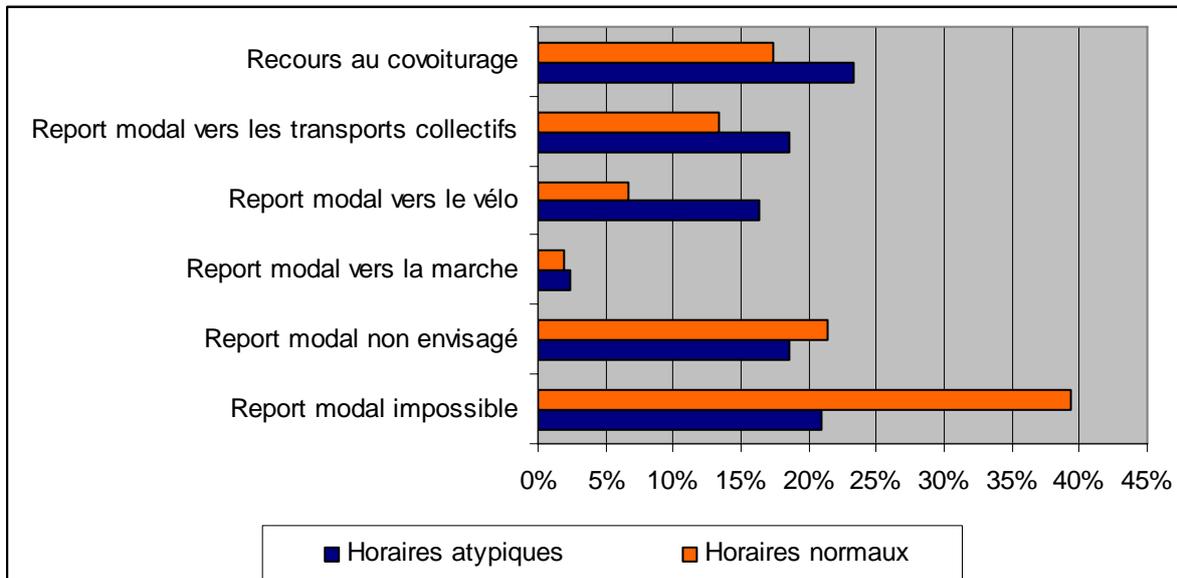
- L'harmonisation des horaires des ouvriers entre les différentes entreprises concernées par le PDE.
- La création d'un service spécial aux entreprises générant des déplacements aux heures atypiques. Il peut s'agir d'une navette inter-entreprises ou d'une ligne créée par l'autorité organisatrice.

Même si aucun résultat clair n'assure la réussite de ces actions pour des entreprises employant de nombreux ouvriers, le graphique suivant tiré de l'enquête « salariés » du parc d'activité du Capiscol, laisse croire à une certaine garantie du service.

---

<sup>14</sup> Ville et Transport n°446, Banlieue, les exclus de la mobilité, Eric le Breton.

**Graphique 16 : Report modal envisagé en fonction des horaires (Capiscol, 193 réponses)**



Ce graphique montre clairement que les personnes pratiquant des horaires atypiques (arrivées entre 4h et 6h30 / sorties entre 19h30 et 22h) ont une motivation plus grande à se reporter sur les modes alternatifs. A l'inverse, les employés ou cadres travaillant à des horaires plus classiques (arrivées entre 6h30 et 10h et sorties entre 16h30 et 18h30), préfèrent largement conserver leur voiture.

L'envergure de ces deux types d'actions pose toutefois des difficultés dans leur mise en place. La hiérarchisation des horaires entre plusieurs sociétés nécessite en effet une organisation importante et dépend en effet de manière conséquente de l'implication et de l'investissement de la collectivité, des employeurs et des référents de chaque entreprise dans le PDIE. Une navette privée est en effet un service onéreux difficilement validé lors des comités de pilotage.

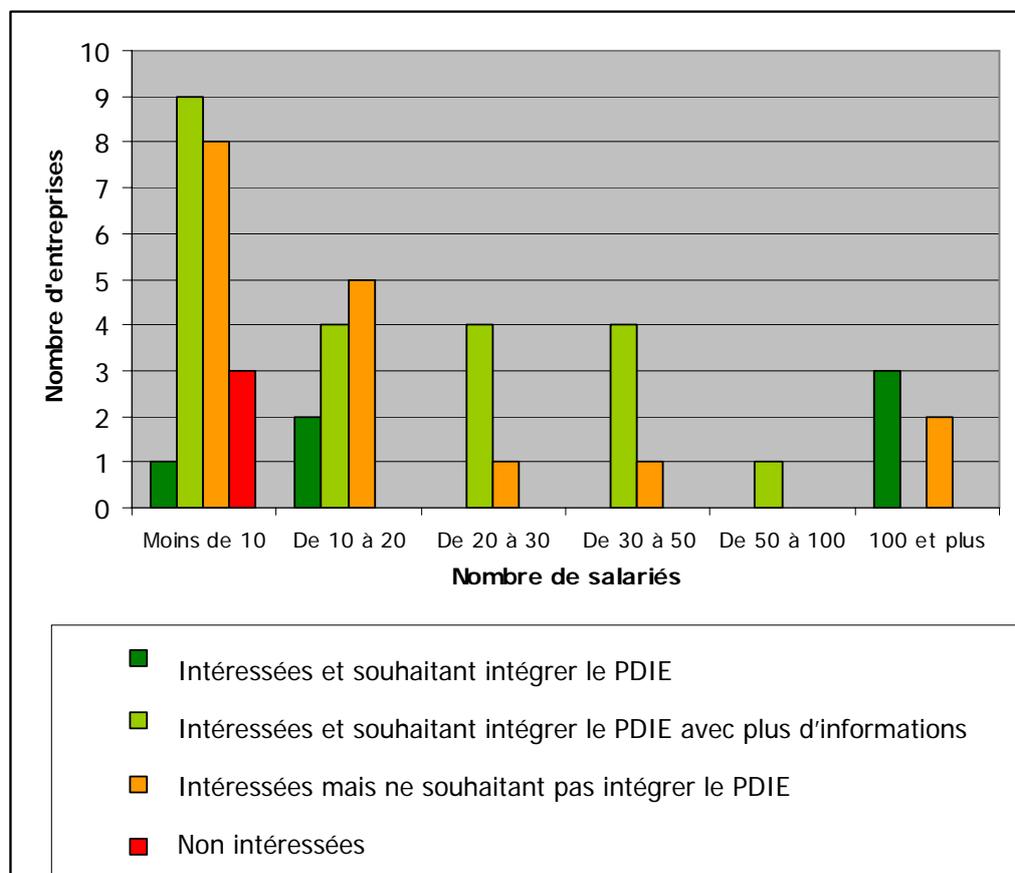
### 3.2.3. La taille des entreprises

La taille des entreprises peut également jouer un rôle décisif dans la réussite d'un PDIE. On peut en effet penser que, si une entreprise de grande envergure participe activement à la démarche, elle aura le rôle d'entreprise « locomotive » vis-à-vis des autres plus petites. Les politiques de communication utilisées pour vendre les avantages des PDE se basent d'ailleurs logiquement sur les très grandes entreprises aux effectifs importants (ex. :L'Institut Gustave Roussy de Villejuif, St Microelectronics, France Telecom...)

Pour cela, il est important que les PDG des grosses sociétés soient très motivés par la démarche et n'aient pas de réticence à investir et innover dans des actions favorisant les modes alternatifs. L'inconvénient est que le plus souvent, les employeurs des grosses sociétés délèguent le rôle de référent PDE à d'autres personnes pour manque de disponibilité. Ils ne participent donc pas aux réunions et aux groupes de travail. Ils se sentent donc peu impliqués et ne sont pas prêts à investir financièrement pour réduire l'usage de la voiture particulière. Le rôle de référent est en effet souvent confié au responsable DRH comme c'est le cas. Le Capiscol en est un exemple puisque sur 8 entreprises. C'est notamment le cas pour les grosse entreprises (Bus Occitan, SBM Formulation et Baures pour le Capiscol, Apicil et Ligne Clair pour Périca où les référents sont les responsables DRH).

Le graphique suivant tiré de l'enquête menée auprès des chefs d'entreprise de la zone d'activités du Capiscol présente des résultats plutôt convaincants :

**Graphique 17 : Intérêt des entreprises pour la démarche PDIE selon la taille**



Ce graphique laisse croire à une tendance selon laquelle les grandes entreprises sont souvent les plus motivées. On peut voir que les seuls entrepreneurs non intéressés par une démarche PDIE dirigent des entreprises de moins de 10 salariés. Le nombre d'entreprises ne souhaitant pas intégrer le PDIE, malgré un intérêt pour le sujet, est également plus important chez les petites entreprises. A l'inverse, le nombre le plus élevé d'entrepreneurs souhaitant intégrer directement la démarche compte plus de 100 salariés. On retrouve notamment l'ICF et Bus Occitan. Cela peut s'expliquer par :

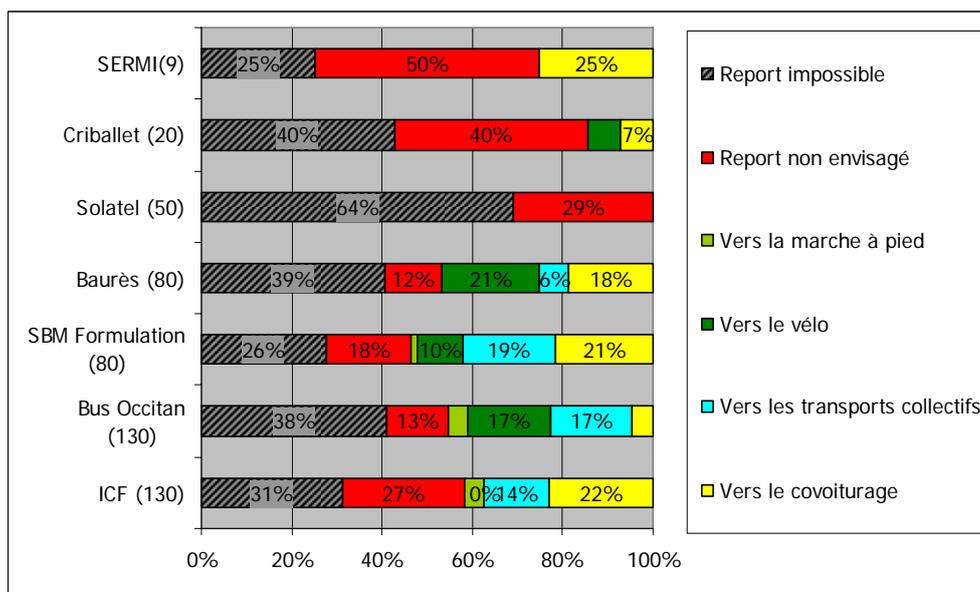
- ➔ d'une part une capacité plus grande des grandes sociétés à déléguer le travail et à trouver des disponibilités
- ➔ d'autre part par une volonté plus importante d'améliorer la mobilité des salariés, notamment pour les gains de productivités qui s'en ressentent
- ➔ les pressions syndicales de la part des comités d'entreprise peuvent également être source de motivation

Ces résultats sont toutefois à relativiser. En effet ils sont déclaratifs. Le très faible nombre d'entreprises ayant participé à la démarche par la suite prouve le fossé entre la réponse déclarative et

le fait d'intégrer vraiment la démarche (sur 28 entreprises ayant déclaré souhaiter intégrer la démarche, seulement 8 l'on réellement fait).

Ce constat s'observe également auprès des employés. Toujours dans le cas du Capiscol, on peut souligner le signe d'une corrélation entre la taille des entreprises et les souhaits de reports modaux :

**Graphique 18 : Souhaits de reports modaux des salariés des entreprises participantes au PDIE du Capiscol, en fonction de leur taille**



La part des salariés déclarant effectuer un report modal sur les modes alternatifs à la voiture particulière est plus importante pour les quatre grosses entreprises du site (Bus Occitan, ICF, SBM Formulation, Baures). Les salariés des petites entreprises sont moins enthousiasmés. En effet, aucun report n'est envisagé pour Solatel, Criballet ne compte que 20 % de volonté de report et SERMI, 25 %.

On peut donc émettre l'hypothèse que la taille des entreprises joue un rôle dans la réussite ou non des PDIE. Cependant, les résultats du PDIE de Périca sont beaucoup plus divergents et viennent relativiser ce constat. Le graphique présenté page 108 (Annexe 18 : Graphique 22 - Volontés de reports modaux sur les transports en commun suite aux actions mises en place dans le cadre du PDIE de Périca,) nous montre en effet que la taille n'influence pas toujours les résultats.

**Partie 4. Les points de méthodologies  
essentiels et les actions  
efficaces pour un PDIE**

#### **4.1. Un travail pré et post-PDE primordial**

Les phases pré et post PDIE présentent une importance considérable pour assurer sa réussite. Elles sont d'autant plus importantes que les phases d'études qui concernent la réalisation du diagnostic et du plan d'action. En effet, ces dernières sont inutiles si elles n'étaient pas accompagnées par une politique de promotion et de pérennisation conséquente du plan de mobilité.

##### **4.1.1. Un travail de sensibilisation préalable essentiel**

La réussite d'un PDIE dépend fortement de la motivation des acteurs dans la durée. Le parc d'activité du Capiscol démontre ce constat. Si tout est fait au niveau de l'agglomération pour assurer le bon déroulement de la démarche, le faible investissement des référents complique considérablement les choses.

Le seul moyen concret d'assurer cette motivation des acteurs est la sensibilisation de ces derniers. Il convient de préciser quels moyens sont les plus efficaces.

##### **4.1.1.1. L'importance de la communication et de l'information pour promouvoir le PDIE**

La communication et l'information sont deux domaines d'action primordiale pour assurer une réussite maximale des PDIE. Il convient de promouvoir au maximum les avantages des PDIE pour tous les acteurs. L'ADEME possède quelques brochures intéressantes. Il est primordial de mener une politique lourde de communication à l'échelle des entreprises d'une part, et des salariés d'autre part. Les avantages de chaque mode alternatif doivent être présentés, notamment au niveau économique par l'intermédiaire de chiffres clairs et précis.

##### **4.1.1.2. Les réunions d'information et de mobilisation, le cas du Capiscol**

Les réunions de sensibilisation et de mobilisation présentent plusieurs avantages. Elles permettent notamment de présenter de manière dynamique les démarches PDE, de répondre aux interrogations des différents acteurs, de sensibiliser et mobiliser les entrepreneurs. Ces réunions doivent aborder différents sujets fondamentaux pour une bonne sensibilisation :

-  les objectifs et les enjeux de la démarche PDE
-  les avantages et inconvénients d'un PDIE, pour les entreprises notamment
-  Le déroulement de la démarche avec la présentation des différentes phases

Cependant, ce type d'action présente l'inconvénient de la difficulté de mobilisation des acteurs les plus concernés, soit les entreprises. Effectivement elles ne prennent pas toujours la peine de se rendre aux réunions.

L'exemple de la zone d'activités du Capiscol est très parlant. La communauté d'agglomération de Béziers Méditerranée a en effet choisi de sensibiliser les entreprises par le moyen d'une réunion

d'information réalisée le 4 décembre 2007. De nombreux institutionnels étaient présents : les élus concernés, les responsables de la CABM, de la presse ainsi que les deux bureaux d'études Evolvia<sup>15</sup> et INDDIGO Altermodal. Toutefois seulement 6 entreprises ont souhaité assister à cette réunion. C'est un chiffre très faible compte tenu de leur position centrale dans la démarche PDIE. L'impact de cette réunion a donc été moindre.

#### **4.1.1.3. L'enquête des chefs d'entreprises**

La réalisation d'une enquête est également un très bon moyen de promotion et d'information pour un PDIE. Le questionnaire réalisé pour les chefs d'entreprise du parc d'activité du Capiscol a été transmis par mail à la totalité des entreprises permettant une rapidité de traitement et d'analyse. Le taux de réponse a été de 20 % avec 55 réponses. Ce type d'enquête est utile à plusieurs niveaux. Il permet entre autres :

-  de récolter certains éléments importants pour le diagnostic (parc de véhicules de service, nombre de salariés, horaires des salariés...)
-  d'évaluer la motivation des chefs d'entreprise dans la démarche PDIE
-  de penser d'ores et déjà à certaines pistes d'actions propres à chacun des répondants

Par ailleurs il peut être un moyen de communiquer des informations sur les PDIE et leurs avantages, sur la méthodologie entreprise, sur les modalités de financement de l'étude ou encore sur la situation environnementale délicate. Le questionnaire dédié aux entrepreneurs reprend tous ces éléments dans son entête

#### **4.1.1.4. Une communication approfondie et anticipée nécessaire**

Les exemples de moyen de sensibilisation et de mobilisation vus ci-dessus ne suffisent pas, surtout dans un cas d'étude comme celle du Capiscol où les entreprises ne sont pas volontaires dans la démarche. Il faut en effet préparer le terrain encore plus en amont. Le travail de promotion du plan de mobilité doit commencer plusieurs mois précédents le lancement de l'étude pour que les chefs d'entreprise soient préparés à la démarche dès que possible.

Le bureau d'études n'a pas de rôle à jouer dans cette phase du travail. Lorsqu'il intervient pour la réalisation du PDE, la communication auprès des entreprises doit avoir été lancée préalablement par le maître d'ouvrage pour offrir davantage de chances de réussite au plan de mobilité.

Le parc d'activité du Capiscol n'a pas fait l'objet d'une politique de communication très lourde. Ce qui est en partie une conséquence de la faible implication des entreprises dans le PDIE. La zone d'activités industrielle de Périca, dont le PDIE a été lancé par l'association des entreprises, a, de son côté, fait réaliser un diagnostic de l'accessibilité par un stagiaire. Le résultat a ensuite été transmis aux entreprises. Ce type de méthode est en effet un bon moyen de sensibiliser les chefs d'entreprise à la question d'un PDIE au sein de leur zone d'activités. Cette préparation en amont du plan de mobilité a certainement eu un impact sur l'implication des entreprises. Il faut toutefois relativiser ce constat. En

---

<sup>15</sup> Evolvia : accompagnement des entreprises dans la mise en place de projets

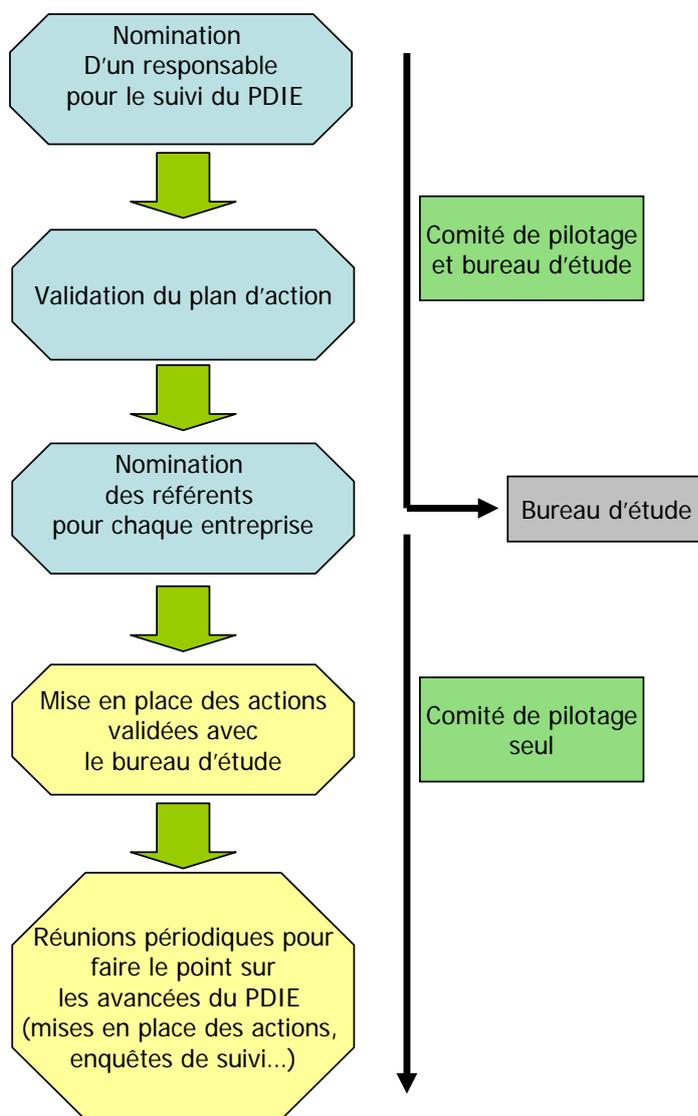
effet, l'influence de l'association regroupant les chefs d'entreprise est tout aussi déterminante dans l'implication des entreprises.

#### 4.1.2. La pérennisation du PDIE une fois le travail du BE terminé

##### 4.1.2.1. La méthodologie de suivi

Une fois le plan d'action établi et validé, le bureau d'études prépare la pérennisation du plan de déplacement notamment grâce à la mise en place d'un plan d'évaluation et de suivi pour les entreprises et le maître d'ouvrage. Pour cela, la dernière phase d'étude consiste à autonomiser les acteurs concernés par le PDIE pour en assurer la longévité du plan de mobilité.

Figure 4 : Méthodologie du bureau d'études pour le suivi du PDIE:



Le PDIE, décliné en PDE pour chacune des entreprises, est un outil qui doit s'inscrire dans la durée. La méthodologie suivante permet d'assurer la communication et les échanges entre les référents concernés et le responsable du plan de mobilité de la zone d'activités.

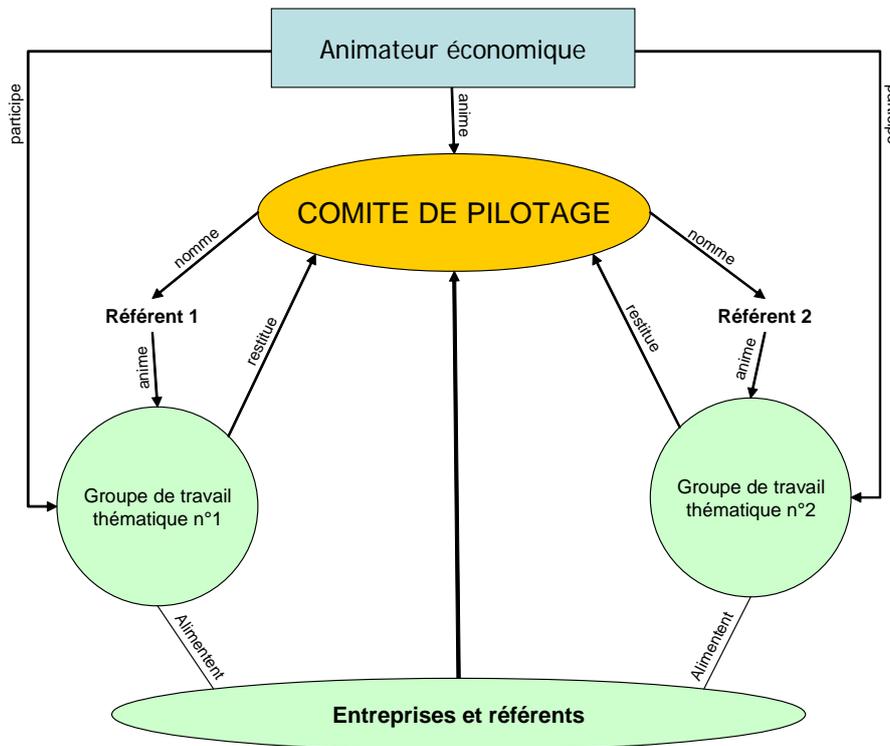
Le bureau d'études joue un rôle d'organisateur. Le but est de préparer correctement les acteurs pour faciliter la mise en place des actions, leur pérennité et leur efficacité. Cela passe par des réunions et des groupes de travail du comité de pilotage réguliers où il y a un échange sur la mise en place et le suivi du plan d'action, sur les innovations de chacun, sur les retours d'expériences divers.

Source : Réalisation personnelle, Août 2008

Le comité de pilotage se compose des différents référents de chaque entreprise, et d'une personne responsable du PDIE. Cette personne est chargée d'animer et de coordonner la communication et les

échanges entre les référents ainsi que la mise en place des actions du PDIE sur la zone et du PDE pour chaque entreprise. Le plus souvent, deux groupes de travail sont constitués, avec pour chacun d'entre eux la désignation d'un référent. Chacun traite d'un sujet précis tel que les transports collectifs urbains, les modes doux, la question du covoiturage ou encore la limitation de l'utilisation de la voiture particulière par des actions sur les parcs de véhicules de service.

**Figure 5 : Système d'organisation du suivi, entre les différents acteurs**



*Source : PDIE de Périca, INDDIGO Altermodal, 2007*

Ce schéma présente l'organisation systémique du suivi du PDIE de Périca. Le groupe de travail 1 traite de la question des transports collectifs urbains et le groupe 2 traite de thème du développement des modes doux. On voit bien la position clef de l'animateur PDIE. Il coordonne, organise et participe à l'avancement de l'étude.

#### 4.1.2.2. Importance de l'animateur du PDIE et de ses compétences en transports

L'animateur du PDIE a un rôle fondamental. Sans lui le PDIE ne survivrait pas. C'est pourquoi de nombreuses qualités lui sont nécessaires pour assurer la réussite du projet. La personne responsable de l'animation du plan de mobilité se doit d'avoir de la connaissance sur les sujets suivants :

✚ Le PDIE, son déroulement et la méthodologie utilisée



Il est important de connaître la manière dont se sont déroulées les différentes phases de l'étude, les difficultés rencontrées.

✚ Les référents les autres acteurs



Il est primordial de bien connaître les différents référents, leur niveau de motivation plus ou moins élevé, leur manière de penser pour adapter son discours et favoriser les ententes entre les acteurs.

✚ Le territoire



Connaître la zone d'activités et ses particularités est aussi essentiel, notamment pour la mise en place des actions à l'échelle de la zone, pour réfléchir à de nouvelles actions bien adaptées au territoire et juger de la pertinence des projets.

✚ Le monde des transports



Mettre en place des actions relatives au transport en commun, aux vélos ou encore au covoiturage ne peut se faire de manière efficace que si au moins une personne a des connaissances dans le milieu. Il peut ensuite informer, juger de la faisabilité de certains projets et proposer des actions innovantes dans le milieu. Il remplace en quelques sortes le bureau d'études après son départ. Une expérience dans la branche est donc souhaitable.

✚ L'économie



Des connaissances en économie permettent d'optimiser la réussite du PDIE, le but de l'étude étant de permettre à tous les acteurs d'être gagnants financièrement à plus ou moins longs termes.

✚ Les qualités oratoires



L'animateur PDE doit pouvoir être convaincant auprès des entrepreneurs, notamment au moment présenter des projets d'action onéreuses ou de mobiliser d'autres entreprises présentes sur la zone d'activités pour qu'elles adhèrent à la démarche PDIE.

L'animateur PDE doit également disposer d'une disponibilité suffisante pour gérer de manière correcte le suivi du plan de mobilité. C'est un critère important également valable pour les référents des

différentes entreprises. Il arrive souvent que les dossiers PDE réalisés finissent dans un placard du fait du manque de temps des personnes responsables.

#### 4.1.2.3. Le cas mitigé de Périca

M. Philippe Cachard, développeur économique à la CCI du département du Rhône, a été désigné comme animateur du suivi du PDIE de Périca. Nous l'avons contacté en août 2008 pour connaître l'avancement du plan de mobilité dont l'étude s'est terminée en octobre 2007.

Après la fin de l'étude PDIE de Périca, très peu d'actions concrètes ont été mises en place. On peut regretter ce point étant donné le dépassement des délais prévus initialement. Toutefois, les réunions en groupe de travail ont été faites. Des idées d'animation et d'innovation ont alimenté les discussions et sont en projet actuellement. On peut noter les exemples suivants :

-  Réflexion sur une borne d'information multimodale dynamique au sein des entreprises
-  Organisation d'une communication soutenue des futurs projets de transports collectifs urbains sur la zone d'activités, lors de la semaine de la mobilité.

Le PDIE de Périca reste donc encore sur une bonne dynamique. Si aujourd'hui aucune action n'a été mise en place, les entreprises participantes sont prêtes à faire la communication de leur PDE. Néanmoins elles préfèrent attendre la concrétisation des projets de grosse envergure (arrivée des lignes C1 et C2, création d'un site de covoiturage). L'impact des actions à l'échelle de l'entreprise (installation de parc de vélos, réduction tarifaires sur les abonnements TC...) serait d'autant plus important si elles se réalisaient en parallèle avec les gros projets. C'est du moins l'avis du comité de pilotage de Périca.

Ce type de situation de blocage temporaire peut parfois durer plusieurs années, posant un problème de motivation durable de certains référents. Ils sont en effet de moins en moins impliqués dans la démarche et de plus en plus difficilement remobilisables.

M. Cachard, d'après son expérience actuelle avec Périca, a donc proposé deux améliorations qui pourraient venir alimenter les méthodologies PDIE actuelles. Cela pourrait renforcer, selon lui, de manière très nette, la réussite et la pérennité des PDIE :



**Mise en place d'actions de remobilisation** des entreprises au bout d'un ou deux ans



**Désignation d'un animateur permanent** qui coordonne les acteurs responsables du PDIE à plus long terme et, de manière plus spécialisée, le rôle d'un développeur économique ne comprenant pas vraiment la gestion des PDIE.

#### 4.1.2.4. Une évaluation des résultats encore difficile

Aujourd'hui, très peu de résultats sur l'impact des PDIE sont disponibles. Ces démarches de type collectives étant encore assez récentes, très peu de suivis sont à l'heure d'aujourd'hui réalisés au sein des zones d'activités dont les PDIE. Les Plans de Déplacements d'Entreprise classiques commencent, quant à eux, à faire l'objet de bilans clairs sur les évolutions des déplacements de salariés après mise en place des actions.

INDDIGO Altermodal prévoit, dans le plan d'action qu'il présente aux entreprises, un volet méthodologique sur les moyens d'évaluer les changements d'habitudes de leurs salariés, en termes de déplacements. Cette évaluation de l'efficacité des actions mises en place se base sur des relevés d'indicateurs présentés dans le tableau ci-dessous :

**Tableau 8 : Indicateurs de suivi des PDE et PDIE, sur la base du plan d'action de Péricea**

Indicateurs	Périodicité	Modalités de récupération de l'information	Actions concernées
Nombre d'abonnements aux transports en commun souscrits	Semestrielle	Enquête « satisfaction transports »	<ul style="list-style-type: none"> <li>Amélioration de l'offre en transports en commun</li> <li>Aménagements tarifaires sur le réseau de transport en commun</li> </ul>
Part modale des usagers du bus	Annuelle	Enquête « satisfaction transports »	
Calcul des émissions CO <sub>2</sub>	Annuelle	Calcul à partir des ratios fournis par l'ADEME, indiqués dans les plans d'actions	
Nombre de vélos stationnés au sein de l'entreprise	Mensuelle	Comptage des vélos	<ul style="list-style-type: none"> <li>Amélioration des aménagements modes doux</li> <li>Parc à vélos en gare SNCF</li> <li>Amélioration du stationnement des vélos</li> </ul>
Part modale des cyclistes	Annuelle	Enquête « satisfaction transports »	
Nombre de kit cyclistes offerts	Annuelle	Auprès des services gérant la distribution	
Nombre d'inscriptions sur la base de covoiturage	Semestrielle	En attente de la mise en place d'un outil à l'échelle de l'agglomération	<ul style="list-style-type: none"> <li>Développement du covoiturage</li> </ul>
Part modale du covoiturage	Annuelle	Enquête « satisfaction transports »	
Nombre de vélos de services achetés ou loués (classiques ou électriques)	Annuelle	Recensement auprès du gestionnaire de la flotte de véhicules	<ul style="list-style-type: none"> <li>Développement d'une flotte de vélos de service</li> </ul>
Nombre de réservations de vélos de service	Annuelle	Relevés au sein des agendas de réservation de véhicules	
Nombre de réunions tenus en visioconférence	Annuelle	Relevés au sein des agendas de réservation des salles de réunion	<ul style="list-style-type: none"> <li>Développement des nouvelles technologies</li> </ul>
Nombre de panneaux d'information installés	Annuelle	Comptage sur sites et annexes	<ul style="list-style-type: none"> <li>Information Multimodalité</li> </ul>
Nombre de renouvellement du stock d'information mise à disposition	Pas de régularité	Nombre de réapprovisionnements	

Source : INDDIGO Altermodal, 2007

Ces indicateurs permettent de se faire une idée claire de l'impact du plan de mobilité sur les déplacements de l'entreprise. Toutefois, il faut souligner la difficulté de faire appliquer ces méthodes d'évaluation. En effet, les chefs d'entreprise ou les référents PDE ont parfois tendance à les mépriser, les trouvant inutiles ou synonymes de pertes de temps. Les organismes offrant des aides financières aux entreprises (ADEME, CRAM, Conseil Régional...) attendent toutefois des résultats clairs sur la

démarche de mobilité durable entreprise. Même si toutes les entreprises ne font pas appel à ces aides, cela reste un moyen de motivation pour analyser les indicateurs.

L'ADEME est actuellement en train de travailler au niveau national sur l'amélioration de ces indicateurs. Ils tentent notamment de créer un indicateur CO2 permettant de calculer le nombre de kilomètres économisés après mise en place d'un PDE. Ce moyen permettra de se rendre compte de l'efficacité réelle des plans de mobilité. Le logiciel AID permettant déjà un gros travail à ce niveau là est, quant à lui, en cours de finalisation.

#### **4.1.2.5. Le succès du club PDE de l'agglomération de Montpellier**

Martine Chelland, responsable PDE à l'ADEME Languedoc Roussillon, a organisé avec l'agglomération de Montpellier des clubs PDE, au cours desquels toutes les entreprises ayant réalisé leur PDE se réunissent pour discuter de la mobilité des employés. Tous les sujets sont abordés. Les responsables des entreprises partagent leurs savoirs, leurs ressentis, les retours d'expériences, leurs innovations en termes de mobilité des employés... Des formations diverses dans le domaine des transports sont également conduites. Des concours sont organisés avec la mise en place de défis entre les entreprises visant à stimuler au maximum la baisse des émissions de CO2.

Les entreprises sont très motivées par ce type de réunions. Elles sont plus de 40 à y participer tous les deux mois. Il peut s'agir aussi bien de chefs d'entreprise indépendante comme des présidents ou représentants d'associations d'entreprises sur une zone d'activités. Ces clubs PDE sont un moyen très concret et très fiable de faire vivre un Plan de Déplacement d'Entreprise dans la durée et de manière pertinente. Ils se développent de plus en plus. Nîmes devrait voir le sien naître dans les prochaines années. Les Bouches du Rhône ont également pensé au même système de communication, mais il réunit cette fois les collectivités qui sont également un acteur clef pour le développement et l'efficacité des PDE.

### **4.2. La place des modes alternatifs dans une zone d'activités**

#### **4.2.1. Une possibilité d'amélioration des TC plus importante pour les PDIE que pour les PDE classiques**

Le bilan de l'ADEME de 2005 concernant les PDE met en avant une grande majorité d'actions légères prônant une amélioration du vélo, de la marche à pied ou encore du covoiturage. En revanche, hormis par le biais d'une participation aux frais d'abonnements, les améliorations visant à améliorer l'accès aux transports en commun sont moins fréquentes. Les entreprises réalisant leur PDE mettent parfois en place une desserte de transport en commun via des systèmes de navettes mais le réseau urbain est rarement modifié pour l'entreprise.

Il en va autrement pour les Plans de Déplacements Inter-entreprises. Ils sont en effet souvent réalisés en parallèle à des actions d'amélioration du réseau TC urbain local. Pour exemple, la zone d'activités de Périca sera desservie dans les prochains mois par les nouvelles lignes de trolley bus C1 et C2, autour desquelles s'organisera la requalification des voiries du site. Concernant le Capiscol, le sujet de l'amélioration de la fréquence et de l'amplitude des lignes desservant la zone est en cours. La question de la création d'une nouvelle ligne directe desservant la zone a également été abordée.

Ces exemples montrent donc bien qu'un plan de mobilité regroupant plusieurs entreprises au sein d'une zone d'activités est souvent accompagné d'une amélioration de la desserte. Plusieurs raisons expliquent cette tendance :

- L'association de plusieurs entreprises présentent un poids plus conséquent face aux collectivités et aux autorités organisatrices responsables des transports collectifs urbains et interurbains
- Le poids économique d'une zone d'activités motive fortement les collectivités et les AOT à investir dans une amélioration conséquente de la desserte d'une ZI en transports collectifs urbains compte tenu du potentiel de clientèle existant. De plus le fait qu'un grand nombre d'entreprises et de salariés soient concernés par le projet de restructuration atténue la réticence éprouvée par les AOT et les collectivités.
- La desserte des transports en commun dans les zones d'activités, comme on a pu le voir précédemment est souvent très faible (cf. La faible desserte des TC dans les banlieues, page 55) et classée de manière prioritaire dans les actions à mettre en place. L'offre étant parfois inexistante, les participations financières ne sont pas une action décisive. Les chefs d'entreprise et les salariés souhaitent en effet un renforcement de l'offre avant une baisse des prix.

La volonté prioritaire des chefs d'entreprise à améliorer l'offre en transports collectifs urbains est mise en évidence grâce au graphique présenté en Annexe 16 : Graphique 21 – Volontés d'amélioration de l'accessibilité du site du Capiscol, enquête des chefs d'entreprise (55 réponses), page 104). Les entrepreneurs sont en effet conscients de la faiblesse de la desserte ainsi que du handicap qu'elle cause à leurs salariés et par conséquent à leur entreprise.

Il faut toutefois nuancer la réelle origine de ces restructurations TC. Les PDIE ne sont dans la plupart des cas qu'une action supplémentaire visant à optimiser la mobilité du site.

#### 4.2.2. La place des modes doux dans le périurbain et dans les zones d'activités

Compte tenu de la situation périphérique quasi-systématique des zones d'activités, nous avons utilisé pour cette partie un ouvrage réalisé en 2007 par des élus, ainsi qu'un chef de projet du bureau d'études INDDIGO Altermodal (Nicolas Mercat)<sup>16</sup>. Cet ouvrage présente un diagnostic de la situation actuelle du vélo en France et énumère ses avantages à tous les niveaux.

##### 4.2.2.1. La part modale du vélo faible mais au potentiel existant

Si le vélo est plus utilisé en centre-ville, le potentiel d'utilisation est paradoxalement plus important dans les zones périurbaines. D'une manière générale, les zones périurbaines sont beaucoup plus propices au développement du vélo que le centre-ville. En effet, d'après les chiffres présentés dans le dossier d'experts « Réussir sa politique vélo », pour des déplacements de moins de 2 kilomètres, 8 % des ménages habitant en centre-ville prendraient le vélo contre 75 % dans le périurbain. Or pour une

---

<sup>16</sup>Territorial Editions (2007), *Réussir sa politique à vélo, outils pratiques pour une communication efficace*, Groupe de travail de l'Association de départements cyclables en collaboration avec Nicolas Mercat, page 15 à 38

moyenne de 18 déplacements (dont 25 % de type domicile-travail) effectués pour un ménage de 4 personnes, 15 déplacements font moins de 5 kilomètres, une distance idéale pour l'usage du vélo. C'est pourquoi le périurbain présente un potentiel certain pour le vélo. Ce constat confirme la tendance observée précédemment : Des déplacements de banlieue à banlieue en augmentation (cf. page 59). Par ailleurs, il faut rappeler que les distances des déplacements de type domicile-travail ont tendance à augmenter, ce qui représente un frein pour l'utilisation quotidienne du vélo.

Reste que le vélo semble mieux convenir à des densités de populations comprises entre 2500 et 7500 habitants/km<sup>2</sup>. Cette situation du vélo dans le périurbain s'explique pour différentes raisons :

-  Une desserte moins importante et moins maillée du réseau de transports collectifs urbains...
-  ...qui se concentre principalement sur les déplacements vers le centre-ville, et non de banlieue à banlieue.

Les zones d'activités majoritairement situées dans les zones périurbaines sont moins concernées par la situation. En effet, si certains déplacements se réalisent facilement à vélo, tels que les loisirs ou les petites courses, les déplacements domicile-travail compte une part modale du vélo très faible (1 % de part modale en moyenne pour les zones d'activités étudiée par INDDIGO Altermodal). On peut pointer du doigt le faible nombre d'aménagements cyclables dans ce type de territoire. Le parc du Capiscol n'en compte que trois. Périca n'en compte que deux.

#### 4.2.2.2. Les motivations, les freins et les actions efficaces

Les principales motivations des cyclistes réguliers sont les suivantes :

-  **Le pragmatisme et l'indépendance**: le vélo permet de circuler de manière souple et rapide, échappant aux aléas de la congestion et aux contraintes des transports collectifs urbains
-  **L'économie** : le vélo coûte très peu cher. Même si la prise en compte des déplacements de courte distance est faible, l'augmentation du prix du pétrole conforte cette motivation
-  **L'écologie** : certains cyclistes dénoncent la pollution engendrée par les voitures et souhaitent participer de manière individuelle à la protection de l'environnement
-  **La santé** : pratiquer une activité physique régulière de 15 à 30 minutes est tout aussi efficace que faire son jogging le dimanche. Cela permettrait une réduction très nette des problèmes de santé tels que l'obésité, les maladies cardio-vasculaires, le diabète de type 2. La collectivité y trouverait aussi son compte avec une forte réduction des dépenses liées à la santé Il faut également noter les économies réalisées grâce à la réduction de la pollution et des problèmes de santé qui lui sont liée. Le coût direct du traitement de l'obésité s'élève aujourd'hui à 8 milliards d'euros par an.

*Exemple : Une étude européenne montre qu'un aller et retour de 4 km réalisé 150 jours dans l'année entraîne une diminution significative des dépenses médicales, des arrêts de travail, des baisses de productivité chiffrée de 800 à 1000 € par an par personne.*

Ces différentes motivations s'opposent à de nombreux freins décourageant les usagers à utiliser le vélo pour leurs déplacements domicile-travail. Certains freins sont propres aux zones d'activités comme le manque d'aménagements cyclables, les axes routiers adaptés uniquement à la voiture, et aux poids lourds, l'absence d'éclairage... D'autres freins plus classiques sont tout aussi contraignants mais concernent tout type de territoire : la charge matérielle, les reliefs, les distances, l'accidentologie. Le manque d'envie est également un frein existant et contraignant.

Le tableau présenté en ci-dessous présente ces différentes contraintes et les éventuelles solutions à développer pour favoriser l'usage du vélo pour les déplacements domicile-travail dans les zones d'activités et le périurbains plus généralement.

### **Le vélo électrique, une solution**

Les reliefs sont un des principaux freins à l'utilisation du vélo. Grimper des côtes en vélo pour se rendre à son travail et arriver en sueur est en effet peu apprécié des salariés. Le vélo à assistance électrique (VAE) répond très bien à ce problème. Les prix sont assez abordables (entre 1000 et 1500 € pour un vélo de qualité).

Contrairement à ce qu'on pourrait penser, l'accidentologie n'est pas plus élevée que pour les vélos classiques, la vitesse n'étant pas plus importante. Le vélo électrique apporte simplement une assistance électrique, si nécessaire, proportionnelle à l'énergie donnée par l'utilisateur. L'effort donné dans les côtes n'est alors pas plus important que sur du plat.

Le premier inconvénient pour ce type de vélo est la dépendance à l'assistance. Même s'ils sont de plus en plus légers, il est assez difficile d'avancer sans l'assistance électrique, une fois la batterie vidée.

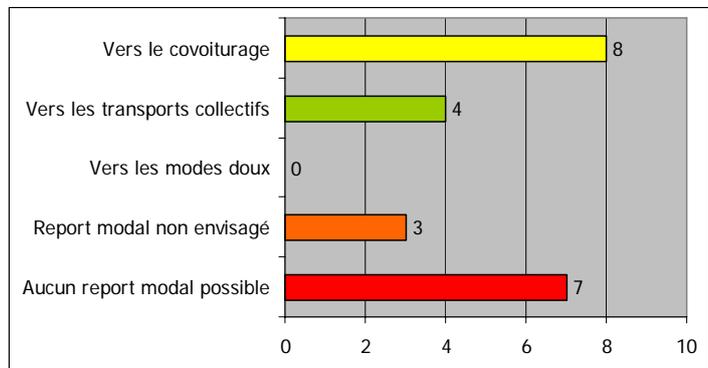
#### **4.2.3. Le covoiturage face aux localisations résidentielles toujours plus lointaines**

Compte tenu de la situation géographique excentrée des zones d'activités ainsi que de la tendance des salariés à habiter de plus en plus loin des centres-villes, c'est la voiture particulière qui domine largement tous les autres modes de transport. Les salariés n'ont effectivement pas d'autres choix. Il convient de se concentrer sur les solutions qui permettraient aux employés de réduire leur frais de transport tout en habitant assez loin du centre-ville.

Ainsi le covoiturage semble bien répondre au problème. Il se développe de manière très prononcée avec la nette augmentation des prix des carburants. Il est basé sur un système d'entente sociale entre plusieurs personnes pour se rendre sur un lieu donné.

Si on se réfère à une entreprise comme SERMI (ZI du Capiscol, 9 salariés), la totalité du personnel habite hors du territoire de la communauté d'agglomération de Béziers Méditerranée. Les résultats de l'enquête « déplacement » montre une bonne volonté des salariés à moins utiliser leur voiture par le biais du covoiturage. Le graphique suivant donne les volontés de report modal déclarées des 23 employés ayant répondu à l'enquête et habitant à plus de 30 km de leur lieu de travail. Il confirme le potentiel existant de la pratique du covoiturage.

**Graphique 19 : Volonté de report modal des salariés habitants à plus de 30 km de leur lieu de travail (enquête « déplacement » Capiscol, 22 réponses)**



Le covoiturage compte 8 réponses contre 3 reports non intéressés et 7 reports impossibles, ce qui représente un résultat satisfaisant même s'il reste déclaratif.

La carte présentée en annexe 19 (cf. page 109) croise les volontés de report modal des salariés enquêtés sur la zone du Capiscol, avec leur lieu d'habitat. On peut voir sur cette carte des zones excentrées d'habitation regroupant plusieurs salariés intéressés par le covoiturage. Lors du groupe de travail réalisé fin juillet, il a donc été convenu de retrouver ces salariés pour les mettre en relation et amorcer la pratique de ce mode de transports. Il faut souligner toutefois la nécessité de dynamiser l'utilisation du covoiturage à l'échelle de la zone d'activités toute entière grâce à la création d'une base de covoiturage propre au territoire du Capiscol.

#### **4.2.3.1. Le système Hop&Ride, une solution bien adaptée aux zones d'activités**

Le système Hop&Ride est une sorte d'autostop amélioré. Il s'agit de faciliter le ramassage de salariés sans voiture par les autosolistes se rendant vers une même destination. Il a été en effet montré que son rendement est très efficace puisque le nombre d'autosolistes représente plus de 90 % de la part modale dans la plupart des zones d'activités et l'attente ne représente pas plus de 10 minutes. Toutefois la mise en place d'un tel système est très complexe et de nombreuses conditions sont nécessaires :

- ➔ Un axe stratégique fréquenté par un nombre suffisant de personnes (au moins 300 personnes)
- ➔ Une volonté suffisante des salariés à participer au système Hop&Ride
- ➔ Des axes routiers organisés de telles sortes que les destinations soient communes pour la grande majorité des salariés du site. En effet, les personnes qui attendent doivent avoir la certitude que les voitures susceptibles de les ramasser soient en mesure de les déposer vers leur lieu de travail ou vers un pôle d'échange de transports collectifs urbains important.

**Les actions à mener pour mettre en place un système Hop&Ride sont les suivantes :**

- Choisir un point de passage stratégique où un maximum de salariés seront susceptibles de passer. Il est important que ce point de passage soit desservi par les transports en commun. C'est une manière de rassurer les personnes qui attendent puisque, quoi qu'il arrive, un service TC passera.
- Instaurer un système de repérage des personnes passant en voiture : panneau de marquage du point de ramassage, panneau individuel pour les salariés désirant être emmené, vignette pour les véhicules ouverts à cette pratique
- Mener une communication très importante auprès des salariés de toute la zone d'activités
- Placer la zone de ramassage à proximité directe d'un arrêt de transports collectifs urbains de manière à laisser le choix à l'utilisateur. C'est aussi une solution de recours fiable en cas de défaillance du système.

C'est le lancement du système Hop&Ride qui est le plus délicat. En effet il convient de rassurer les acteurs forcément sceptiques dans un premier temps, n'osant pas tenter la démarche. Il est nécessaire de rassurer au maximum les usagers et d'assister les premiers utilisateurs. Les panneaux de signalisation du système sont le plus souvent à placer sur des espaces publics, il est donc nécessaire de convaincre aussi les élus.



SOURCE : INDDIGO ALTERMOTAL, 2007

**Exemple :**



**Le cas de Motorola à Toulouse**

Dans un tel cas, le système permet de prendre les salariés au point d'arrêt et de les emmener jusqu'à la station de métro située 1,5 kilomètre plus loin. Il permet de combler une fréquence TC de l'ordre de 25 minutes.



**Le cas du Capiscol**

Le parc du Capiscol est l'exemple type de la situation inadaptée pour le système Hop&Ride. En effet il comprend 3 entrées principales situées d'un bout à autre de la zone. Les fréquences sont alors divisées et rende le système peu fiable sans une étude de fréquentation approfondie.

## Les conclusions générales à tirer de l'étude

### **Les facteurs de réussites prédominants**

D'après les analyses effectuées lors de cette étude, les facteurs de réussite ont tous eu plus ou moins d'influence sur les PDIE du Capiscol et de Périca. On peut toutefois accorder plus d'importance à celui des jeux d'acteurs. Il est par, sa complexité et par la multitude d'acteurs qu'il prend en compte, le point d'influence le plus important, notamment en termes de maîtres d'ouvrage. Les résultats des zones d'activités du Capiscol et de Périca sont relativement opposés. Même si l'étude du Capiscol n'est pas terminée à l'heure actuelle, les difficultés rencontrées pour mobiliser les entreprises marquent un avenir assez incertain du plan de mobilité Biterrois. A l'inverse, le PDIE de Périca est pour l'instant en bonne voie de réussite avec des réunions régulières du comité de pilotage, et la mise en place très proche des actions. Pourtant les deux zones présentent des caractéristiques communes (nombre de salariés, d'entreprises, situation géographique par rapport à l'agglomération).

Les autres facteurs de réussites ne sont pas pour autant sans conséquence (situation géographique, tailles et type d'activité des entreprises participantes). Les analyses réalisées lors dans la partie 3 du rapport semblent en effet montrer une certaine variance des résultats.

Par ailleurs, l'étude a mis en avant l'importance des associations de comités d'entreprises dans la réalisation d'un PDIE. Cet acteur a un rôle de motivateur pour les chefs d'entreprise et pour les salariés. Toutefois il est délicat à gérer de part son implication syndicale souvent à l'origine de conflits sociaux. Comme c'est le cas pour la Capiscol, l'Espace CE est souvent en désaccord quant au déroulement de la méthodologie employée. Il convient, de la part des bureaux d'études d'être à l'écoute de cet acteur décisif pour le PDIE, tout en évitant un rapprochement trop fort susceptible de froisser les autres acteurs.

La méthodologie de mise en œuvre du rapport a aussi son importance, notamment en termes de communication et d'information. La réussite d'un PDIE est très largement influencée par l'engagement plus ou moins fort des chefs d'entreprise. Or il n'est possible que par le biais d'une politique lourde de communication des enjeux d'un PDIE.

Enfin, il semble intéressant de mentionner l'importance des mentalités. Les personnes au centre des démarches PDIE, malgré elles (chefs d'entreprise, président d'association de groupement des entreprises, élus...) ont une influence majeure sur le bon déroulement d'un PDIE. Or leurs idées vont parfois dans le sens opposé aux principes des plans de déplacements. Ces personnes sont pourtant un maillon essentiel de la chaîne. On peut prendre l'exemple des mentalités politiques, notamment à l'échelle des collectivités et des intercommunalités. D'une région à l'autre, les moyens sont plus ou moins mis en œuvre pour favoriser le développement des plans de mobilité. Ainsi la région Rhône Alpes est aujourd'hui en tête du nombre de PDE réalisés (2005). A l'inverse un grand nombre de régions n'interviennent qu'en tant que conseiller auprès des entreprises (Ile de France, Aquitaine, Bourgogne...). Néanmoins, la question des déplacements prend de plus en plus d'importance et les élus en sont conscients. Les aides financières ont donc tendance à se développer (cas de la Bourgogne qui a mis à disposition des établissements lançant leur PDE, des aides financières pour la réduction des abonnements de transport en commun).

Les PDIE sont des plans de mobilité délicats à mener, du fait de la multitude d'acteurs à prendre en compte, à commencer par la dizaine d'entreprises participant à la démarche. Ils représentent pourtant des enjeux de plus en plus importants et un potentiel de réussite qui semble plus fort que pour un PDE classique (poids plus important face à aux collectivités) mais sur une période de mises en place

beaucoup plus longue. Ceci étant, la mauvaise entente des acteurs fait parfois obstacle au bon déroulement des PDIE. Notons que si ces derniers ne mènent à aucune action concrète, ils permettent une bonne communication auprès des entreprises. Ils servent d'ailleurs parfois d'élément déclencheur de la logique de mobilité durable :

*A Toulouse, suite à l'échec du PDIE (pour causes politiques), la société Airbus a lancé son propre PDE, servant d'exemple aux autres PDE.*

### **Les limites de l'étude**

Plusieurs limites à cette étude sont à pointer du doigt et à prendre en compte pour les futurs projets d'étude traitant des PDIE.

#### **→ La précocité de l'étude**

Les démarches PDIE sont aujourd'hui encore assez jeunes et minoritaires par rapport aux PDE classiques. Il est donc un peu tôt pour avoir des bilans d'actions mises en place au sein d'une zone d'activités. En effet, les procédures de suivi des plans de déplacements débutent dans le meilleur des cas la deuxième année suivant la mise en place des actions. Aucun bilan PDE n'est donc à l'heure actuelle disponible. Ainsi, les données principales utilisées pour faire les analyses sont issues d'enquêtes et par conséquent d'informations déclarées qui reflète souvent assez mal la réalité des choses.

#### **→ Les études de cas peu nombreuses**

L'étude se limite principalement à l'analyse des zones d'activités du Capiscol et de Périca dont la comparaison était bien pertinente. Il serait toutefois intéressant d'élargir les analyses à d'autres PDIE. Par ailleurs il serait utile de comparer les méthodologies utilisées pour réaliser le PDIE. Elles varient en effet d'un bureau d'études à un autre.

#### **→ Les autres typologies de zones d'activités**

Le rapport met en lumière les facteurs de réussites de zones d'activités à dominante industrielle dont la quantité de recherche est déjà importante pour permettre des comparaisons pertinentes. Néanmoins, les zones d'activités peuvent être d'ordre complètement différents : commerciale (PDIE de Chamnord en Savoie), ou fréquentées par des étudiants (PDIE de Technolac en Savoie). Ces types de zones d'activités présenteront sûrement des résultats très différents quant aux facteurs de réussite.



# Bibliographie

## → Ouvrage

Territorial éditions (juin 2007), *Réussir sa politique à vélo, Outils pratiques pour une communication efficace*, Dossier d'experts réalisé par un groupe de travail de l'association des Départements Cyclables en collaboration avec Nicolas MERCAT (INDDIGO Altermodal), Voiron, 164 pages

## → Rapport d'étude

Olivier CREPIN et Claire Dagnogo, *Urbanisme commercial et politiques de déplacements, jalons pour un aménagement économique durable*, GART, février 2008

## → Article de revue :

Nicolas REYNAUD (2008), *Banlieue, les exclus de la mobilité*, Ville et Transports, n°446, page 30 à 26

Claude FERRERO (2008), *Les PDE reviennent en force*, Ville et Transports, n°448, page 24 à 26

Thierry-Pierre GRAINDORGE (2008), *Quand les élus Genevois essaient le vélo électrique*, Ville et Transports, n°449, page 40-41

Hélène GIRAUD (2008), *VAE, Aix-les-Bains : Areva mise sur le vélo électrique*, Ville et Transports, n°451, page 19

## → Site web

Exemple de PDE, site de l'ADEME, consulté le 10 mai à 18h, <http://www.plan-deplacements.fr/servlet/KBaseShow?sort=-1&cid=17275&m=3&catid=17294&p1=12>

Document d'information sur la zone industrielle de Périca, consulté le 20/07/2008 à 18 h - <http://www.lyon-business.org/files/DOCUMENT/f42685db2398e3da91847b60f1bad70c.pdf> ,

Site de l'association de groupement des entreprise du Capiscol, consulté le 23/07/2008 à 20h, <http://www.acteurseconomiques.com/>,

Site de l'association Périca, consulté le 22/07/2008 à 18h30, <http://www.lyon-business.org/files/DOCUMENT/f42685db2398e3da91847b60f1bad70c.pdf>

Site de développement économique de la CABM, consulté le 07/08/2008 à 22h, <http://www.beziers-expansion.org/implanter/parcs-activites/index.cfm>,

Site de la mairie de Mérignac (Aquitaine), volet entreprises, consulté le 21/08/2008 à 16h, <http://www.merignac.com/fr/entreprises/services-aux-entreprises/favoriser-le-deplacement-de-vos-salaries-pde/index.html>,

## Bibliographie

Site de la région de Midi Pyrénées, programme Prélude, consulté le 21/08/2008 à 15h, [http://www.midipyrenees.fr/pagesEditos.asp?IDPAGE=254&sX\\_Menu\\_selectedID=m2Developpement\\_65A0778C](http://www.midipyrenees.fr/pagesEditos.asp?IDPAGE=254&sX_Menu_selectedID=m2Developpement_65A0778C)

Site de l'Observatoire Régional de l'Immobilier d'entreprises (ORIE), consulté le 26/08/2008 à 16h, [http://www.orie.asso.fr/Rapport\\_%20intermed.%20Tertiarisation.pdf](http://www.orie.asso.fr/Rapport_%20intermed.%20Tertiarisation.pdf)

### → Brochures

ADEME, *Les PDE, un nouveau défi pour l'entreprise*, juin 2005

ADEME, *Exemple à suivre : PDE de l'Institut Gustave Roussy de Villejuif (94)*

Montpellier Agglomération, *Optimiser les déplacements de vos collaborateurs dans l'Agglomération de Montpellier*

### → Personnes contactées lors de la recherche d'information :

Sylvain ROURE, Assistant transport au Conseil général du Rhône, contacté le lundi 28 juillet 2008, sujet abordé : les financements des PDIE

Mathias COPIE, ADEME de la région Rhône Alpes, contacté le lundi 30 juillet 2008, sujet abordé : les financements des PDIE

Martine CHELLAND : responsable régionale PDE, ADEME de la région du Languedoc Roussillon, contactée le jeudi 31 juillet 2008, sujet abordé : clefs de réussite et financement des PDIE

M. MENUZE : Président de l'Espace CE regroupant les CE des entreprises situées sur le territoire de la CABM, contacté le mardi 30 juillet 2008, sujet abordé : le cas du Capiscol

Caroline DARCHIEUX : Service Transport à la Communauté d'Agglomération de Béziers Méditerranée (CABM), maître d'ouvrage du PDIE du Capiscol, contactée le mardi 5 août 2008, sujet abordé : le cas du Capiscol

Laurent HOULES, Direction des Transport du Conseil Général du Midi Pyrénées, contacté le jeudi 21 août, sujet abordé : les financements des PDIE

Monique SIRVEN, ARPE, contacté le jeudi 21 août, sujet abordé : les clefs de réussite des PDIE

# Tables des matières

FICHE BIBLIOGRAPHIQUE .....	2
PUBLICATION DATA FORM .....	3
REMERCIEMENTS .....	2
INTRODUCTION .....	4
<b>PARTIE 1.        CONTEXTE, PROBLEMATIQUE ET METHODOLOGIE.....</b>	<b>8</b>
<b>1.1.    LES PDIE ET LEURS PARTICULARITES .....</b>	<b>10</b>
<i>1.1.1.    Leurs objectifs .....</i>	<i>10</i>
<i>1.1.2.    Les différences méthodologiques entre un PDE classique et un PDIE .....</i>	<i>10</i>
<i>1.1.3.    Présentation des hypothèses : les Zones d'activités et leur situation complexe .....</i>	<i>11</i>
1.1.3.1.    Les acteurs importants concernés par la démarche PDIE .....	12
1.1.3.2.    La situation géographique .....	12
1.1.3.3.    Les différents types d'activité .....	13
<i>1.1.4.    Les exemples de PDIE réalisés par Altermodal servant à l'étude .....</i>	<i>14</i>
1.1.4.1.    Le parc d'activité du Capiscol (Agglomération de Béziers) .....	15
1.1.4.1.a.    Situation de l'agglomération de Béziers .....	15
1.1.4.1.b.    Aspects méthodologiques .....	15
1.1.4.1.c.    Situation du parc du Capiscol .....	17
1.1.4.2.    La zone d'activités de Périca (agglomération Lyonnaise) .....	19
1.1.4.3.    Synthèse de caractéristique des deux zones d'activités .....	22
<b>1.2.    PROBLEMATIQUE RETENUE ET PRECISIONS SUR LES ANALYSES DU MEMOIRE .....</b>	<b>23</b>
<b>1.3.    LA METHODOLOGIE UTILISEE PENDANT LE STAGE ET SES LIMITES POUR REALISER UN PDIE .....</b>	<b>25</b>
<b>PARTIE 2.        L'IMPORTANT ET LA COMPLEXITE DES JEUX D'ACTEURS .....</b>	<b>28</b>
<b>2.1.    PRESENTATION RAPIDE DES ACTEURS PRINCIPAUX AU CENTRE DE LA DEMARCHE .....</b>	<b>29</b>
<b>2.2.    L'AGGLOMERATION EN TANT QUE MAITRE D'ŒUVRE .....</b>	<b>31</b>
<i>2.2.1.    Un panel de compétences large et avantageux .....</i>	<i>31</i>
<i>2.2.2.    Les capacités de persuasion pour l'adhésion par le financement, le cas du Capiscol : .....</i>	<i>32</i>
2.2.2.1.    Très peu d'entreprises adhérentes .....	32
2.2.2.2.    Des entreprises peu impliquées .....	33
<i>2.2.3.    Les raisons du manque de motivation des chefs d'entreprise .....</i>	<i>34</i>
2.2.3.1.    La position délicate des collectivités vis-à-vis des entreprises .....	34
2.2.3.2.    Des moyens de communications assez peu mis en œuvre face à la difficulté d'une démarche imposée .....	35
<b>2.3.    LES ASSOCIATIONS DE GROUPEMENT D'ENTREPRISES MAITRE D'OUVRAGE .....</b>	<b>36</b>
<i>Plans de Déplacement Inter-entreprises, facteurs et solutions de réussite .....</i>	<i>82</i>

## Table des matières

2.3.1.	<i>L'association Périca, une source de motivation pour les entreprises</i>	36
2.3.2.	<i>Un investissement des entreprises plus important que pour le Capiscol</i>	37
2.3.3.	<i>Une enquêtes « salariés » plus fiable</i>	38
<b>2.4.</b>	<b>LES SOURCES DE FINANCEMENT ET LEURS IMPACTS</b>	<b>39</b>
2.4.1.	<i>Des modalités d'éligibilité au cas par cas, basée sur la discussion</i>	40
2.4.2.	<i>Des aides régionales divergentes et en partenariat avec l'ADEME</i>	40
2.4.3.	<i>Les autres aides disponibles</i>	41
2.4.3.1.	La CRAM (Caisse Régionale d'Assurance Maladie)	41
2.4.3.2.	Les autorités Organisatrices : exemple de la convention du SYTRAL à Lyon	42
2.4.4.	<i>Les aides financières, une source de motivation insuffisante</i>	43
<b>2.5.</b>	<b>LES CONFLITS ENTRE LES ACTEURS, UN FREIN A LA REUSSITE DU PLAN DE MOBILITE</b>	<b>44</b>
2.5.1.	<i>La Position difficile du Bureau d'études</i>	44
2.5.2.	<i>Les différents conflits entre les acteurs</i>	45
2.5.3.	<i>L'Espace CE, un acteur source de conflits mais qui impacte de manière bénéfique sur les résultats</i>	48
<b>PARTIE 3.</b>	<b>L'IMPACT DE LA SITUATION GEOGRAPHIQUE ET DU TYPE D'ACTIVITE...</b>	<b>50</b>
<b>3.1.</b>	<b>UNE PARTICULARITE PERIPHERIQUE SYSTEMATIQUE DES ZONES D'ACTIVITES</b>	<b>51</b>
3.1.1.	<i>La suprématie du véhicule particulier favorisée</i>	51
3.1.1.1.	La faible desserte des TC dans les banlieues	51
3.1.1.2.	Des voiries très larges, opposées à la pratique des modes doux	52
3.1.1.3.	Du stationnement très rarement contraignant	53
3.1.2.	<i>La géolocalisation des salariés, cause et effet</i>	54
3.1.2.1.	Des distances domicile-travail de plus en plus longues	54
3.1.2.2.	Des déplacements de banlieue à banlieue en augmentation	55
<b>3.2.</b>	<b>L'IMPORTANCE DU TYPE D'ACTIVITE DANS LA REUSSITE DES PLANS DE DEPLACEMENTS</b>	<b>56</b>
3.2.1.	<i>Les volontés de reports modaux par secteur d'activité sur Périca</i>	56
3.2.2.	<i>Les entreprises industrielles</i>	57
3.2.2.1.	Une majorité d'ouvriers peu qualifiés	57
3.2.2.2.	Des horaires atypiques importants	58
3.2.3.	<i>La taille des entreprises</i>	59
<b>PARTIE 4.</b>	<b>LES POINTS DE METHODOLOGIES ESSENTIELS ET LES ACTIONS EFFICACES POUR UN PDIE</b>	<b>62</b>
<b>4.1.</b>	<b>UN TRAVAIL PRE ET POST-PDE PRIMORDIAL</b>	<b>63</b>
4.1.1.	<i>Un travail de sensibilisation préalable essentiel</i>	63
4.1.1.1.	L'importance de la communication et de l'information pour promouvoir le PDIE	63
4.1.1.2.	Les réunions d'information et de mobilisation, le cas du Capiscol	63
4.1.1.3.	L'enquête des chefs d'entreprises	64
4.1.1.4.	Une communication approfondie et anticipée nécessaire	64

4.1.2.	<i>La pérennisation du PDIE une fois le travail du BE terminé</i>	65
4.1.2.1.	La méthodologie de suivi	65
4.1.2.2.	Importance de l'animateur du PDIE et de ses compétences en transports	67
4.1.2.3.	Le cas mitigé de Périca	68
4.1.2.4.	Une évaluation des résultats encore difficile	68
4.1.2.5.	Le succès du club PDE de l'agglomération de Montpellier	70
4.2.	<b>LA PLACE DES MODES ALTERNATIFS DANS UNE ZONE D'ACTIVITES</b>	<b>70</b>
4.2.1.	<i>Une possibilité d'amélioration des TC plus importante pour les PDIE que pour les PDE classiques</i>	70
4.2.2.	<i>La place des modes doux dans le périurbain et dans les zones d'activités</i>	71
4.2.2.1.	La part modale du vélo faible mais au potentiel existant	71
4.2.2.2.	Les motivations, les freins et les actions efficaces	72
4.2.3.	<i>Le covoiturage face aux localisations résidentielles toujours plus lointaines et</i>	73
4.2.3.1.	Le système Hop&Ride, une solution bien adaptée aux zones d'activités	74
<b>LES CONCLUSIONS GENERALES A TIRER DE L'ETUDE</b>		<b>76</b>
	<b>LES FACTEURS DE REUSSITES PREDOMINANTS</b>	<b>77</b>
	<b>LES LIMITES DE L'ETUDE</b>	<b>78</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE</b>		<b>80</b>
<b>TABLES DES MATIERES</b>		<b>82</b>
<b>TABLE DES ILLUSTRATIONS</b>		<b>86</b>
	<b>LES TABLEAUX</b>	<b>86</b>
	<b>LES CARTES</b>	<b>86</b>
	<b>LES GRAPHIQUES</b>	<b>86</b>
	<b>LES FIGURES</b>	<b>87</b>
<b>ANNEXES</b>		<b>88</b>



# Table des illustrations

## Les tableaux

Tableau 1 : Les entreprises participantes au PDIE du Capiscol.....	16
Tableau 2 : Taux de retours de l'enquête « salariés » du Capiscol .....	17
Tableau 3 : Entreprises participantes au PDIE de Périca.....	21
Tableau 4 : Taux de retours de l'enquête « salariés » de Périca.....	22
Tableau 5 : Points de réussite d'un PDIE et données d'analyses correspondantes .....	24
Tableau 6 : Caractéristiques des enquêtes pour le Capiscol et Périca .....	38
Tableau 7 : Caractéristiques de la desserte en transports en commun des zones du Capiscol et de Périca.....	52
Tableau 8 : Indicateurs de suivi des PDE et PDIE, sur la base du plan d'action de Périca.....	69
Annexe 1 : Tableau 9 - Les objectifs d'un Plan de mobilité .....	89
Annexe 14 : Tableau 10 - Les financements de l'ADEME dans le cadre des projets relatifs à la mobilité durable.....	102
Annexe 17 : Tableau 11 - Freins et solution pour l'utilisation du vélo dans les zones d'activités.....	106

## Les cartes

Annexe 2 : Carte 1 - Localisation de la zone d'activités du Capiscol dans l'agglomération de Béziers .....	89
Annexe 4 : Carte 2 - Réseau cyclable de la ville de Béziers .....	91
Annexe 6 : Carte 3 - Répartition des activités sur la zone d'activités du Capiscol.....	92
Annexe 8 : Carte 4 : Localisation des entreprises participantes au PDEI de Périca.....	93
Annexe 12 : Carte 5 – Géolocalisation des salariés de la zone d'activités du Capiscol .....	99
Annexe 13 : Carte 6 - Géolocalisation des salariés de la zone d'activités de Périca .....	100
Annexe 19 : Carte 7-Les volontés de report modal des salariés du parc d'activité du Capiscol croisés avec le lieu d'habitat .....	109

## Les graphiques

Graphique 1: Les zones d'activités économiques sont-elles desservies par les transports en commun ?.....	13
Graphique 2 : Répartition des activités sur la zone industrielle de Périca .....	14
Graphique 3 : Effectifs des entreprises du Capiscol .....	18
Graphique 4 : Répartition des types d'activité sur la zone de Périca .....	20
Graphique 5 : Intérêt d'adhésion à la démarche PDIE .....	33
Graphique 7 : Part des salariés enquêtés sur les zones industrielles du Capiscol et de Périca.....	39
Graphique 8 : Intérêt des salariés de Périca pour le bus urbain avec une participation partielle des entreprises (957 réponses).....	42
Graphique 9 : Intention de report modal par entreprises suite aux actions mises en places .....	48
Graphique 10 : Nombre de places de stationnement par entreprises / Nombre de salariés .....	53
Graphique 11 : Répartition résidentielle des salariés du Capiscol (1288 personnes).....	54
Graphique 12 : Répartition résidentielle des salariés de Périca .....	54
Graphique 13 : Présence d'une ligne tangentielle au sein des agglomérations et selon leur taille .....	55
Graphique 14 : Nombre de lignes tangentielles par agglomération.....	55
Graphique 15 : Enquête « salarié »Périca - Volonté de report modal déclaré par type d'activité .....	56
Graphique 16 : Report modal envisagé en fonction des horaires (Capiscol, 193 réponses).....	59
Graphique 17 : Intérêt des entreprises pour la démarche PDIE selon la taille .....	60
Graphique 18 : Souhaits de reports modaux des salariés des entreprises participantes au PDIE du Capiscol, en fonction de leur taille.....	61
Graphique 19 : Volonté de report modal des salariés habitants à plus de 30 km de leur lieu de travail (enquête « déplacement » Capiscol, 22 réponses).....	74

## Table des illustrations

Annexe 12 : Graphique 20 - Report modal calculé par INDDIGO Altermodal sur les zones d'activités du Capiscol et de Périca .....	96
Annexe 18 : Graphique 21 – Volontés d'amélioration de l'accessibilité du site du Capiscol, enquête des chefs d'entreprise (55 réponses) .....	104
Annexe 20 : Graphique 22 - Volontés de reports modaux sur les transports en commun suite aux actions mises en place dans le cadre du PDIE de Périca, par taille d'entreprises .....	108

### Les figures

Figure 1 : Validation des phases d'étude pour un PDE et un PDIE .....	11
Figure 2 : Aménagements cyclables sur le site du Capiscol .....	19
Figure 4 : La situation conflictuelle des acteurs du PDIE .....	45
Figure 5 : Méthodologie du bureau d'études pour le suivi du PDIE: .....	65
Figure 6 : Système d'organisation du suivi, entre les différents acteurs .....	66
Annexe 3 : Figure 6 - Localisation de la zone d'activités du Capiscol .....	90
Annexe 5 : Figure 7 - Localisation des 8 entreprises au sein du parc industriel du Capiscol.....	91
Annexe 7 : Figure 8 - Plan du réseau de transports collectifs urbains de la CABM avec les projets de juillet 2008 .....	92
Annexe 9 : Figure 9 - Localisation de la zone d'activités de Périca dans l'agglomération Lyonnaise .....	94

### Les annexes

Annexe 1 : Tableau 9 - Les objectifs d'un Plan de mobilité .....	89
Annexe 2 : Carte 1 - Localisation de la zone d'activités du Capiscol dans l'agglomération de Béziers .....	89
Annexe 3 : Figure 6 - Localisation de la zone d'activités du Capiscol .....	90
Annexe 4 : Carte 2 - Réseau cyclable de la ville de Béziers .....	91
Annexe 5 : Figure 7 - Localisation des 8 entreprises au sein du parc industriel du Capiscol.....	91
Annexe 6 : Carte 3 - Répartition des activités sur la zone d'activités du Capiscol.....	92
Annexe 7 : Figure 8 - Plan du réseau de transports collectifs urbains de la CABM avec les projets de juillet 2008 .....	92
Annexe 8 : Carte 4 : Localisation des entreprises participantes au PDEI de Périca.....	93
Annexe 9 : Figure 9 - Localisation de la zone d'activités de Périca dans l'agglomération Lyonnaise .....	94
Annexe 10 : Graphique 20 - Report modal calculé par INDDIGO Altermodal sur les zones d'activités du Capiscol et de Périca .....	96
Annexe 11 : Extrait du questionnaire pour les chefs d'entreprise du parc du Capiscol (entête).....	98
Annexe 12 : Carte 5 – Géolocalisation des salariés de la zone d'activités du Capiscol .....	99
Annexe 13 : Carte 6 - Géolocalisation des salariés de la zone d'activités de Périca .....	100
Annexe 14 : Tableau 10 - Les financements de l'ADEME dans le cadre des projets relatifs à la mobilité durable.....	102
Annexe 15 : Tableau des financements offerts par la région Rhône Alpes dans le cadre de l'amélioration de la mobilité .....	104
Annexe 16 : Graphique 21 – Volontés d'amélioration de l'accessibilité du site du Capiscol, enquête des chefs d'entreprise (55 réponses) .....	104
Annexe 17 : Tableau 11 - Freins et solution pour l'utilisation du vélo dans les zones d'activités.....	106
Annexe 18 : Graphique 22 - Volontés de reports modaux sur les transports en commun suite aux actions mises en place dans le cadre du PDIE de Périca, par taille d'entreprises .....	108
Annexe 19 : Carte 7-Les volontés de report modal des salariés du parc d'activité du Capiscol croisés avec le lieu d'habitat .....	109

# Annexes

Annexe 1 : Tableau 9 - Les objectifs d'un Plan de mobilité

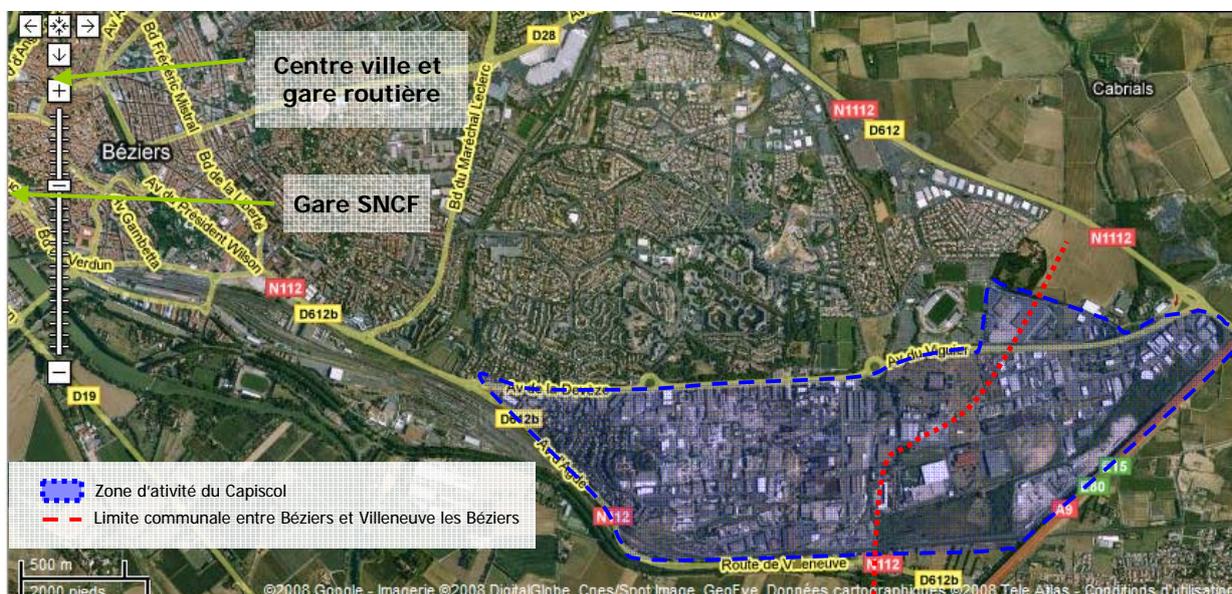
Composante	Acteur	Avantages
Sociale	Les salariés	Diminution du stress par une optimisation des déplacements (confort, temps de trajet)
		Offre plus grande du choix du mode de transports
		Implication dans un projet fédérateur et convivial dans l'entreprise et pour le développement durable
	Les entreprises	Renforcement du dialogue social entre le chef d'entreprise et ses salariés
	La collectivité	Implication dans les préoccupations quotidiennes de ses citoyens
		Bénéfice social tiré de la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES)
Economique	Les salariés	Réduction des frais occasionnés par les trajets domicile-travail. (3000 € / an pour un salarié habitant à 20 km de son domicile, ADEME 2005)
	Les entreprises	Diminution des coûts liés aux déplacements professionnels et des salariés, (stationnement, voiture de services...)
		Amélioration de l'accessibilité des sites pour les salariés et les visiteurs
		Valorisation de l'image de l'entreprise
		Optimisation de la productivité
		Anticipation des futures restrictions visant à réduire les déplacements en voiture particulière (circulations alternées, péages urbains) et qui affecteraient le bon fonctionnement de l'entreprise
	La collectivité	Soutien de l'économie locale
		Réduction des dépenses de santé liées à la pollution (3 milliards d'euros, ADEME 2005)
Environnementale	La Collectivité	Réduction des gaz à effet de serre grâce à un report modal de la voiture particulière vers les modes de transports alternatifs
		Amélioration de la qualité de vie et du paysage urbain
		Gain de l'espace public, notamment par la réduction des places de stationnement

**Annexe 2 : Carte 1 - Localisation de la zone d'activités du Capiscol dans l'agglomération de Béziers**



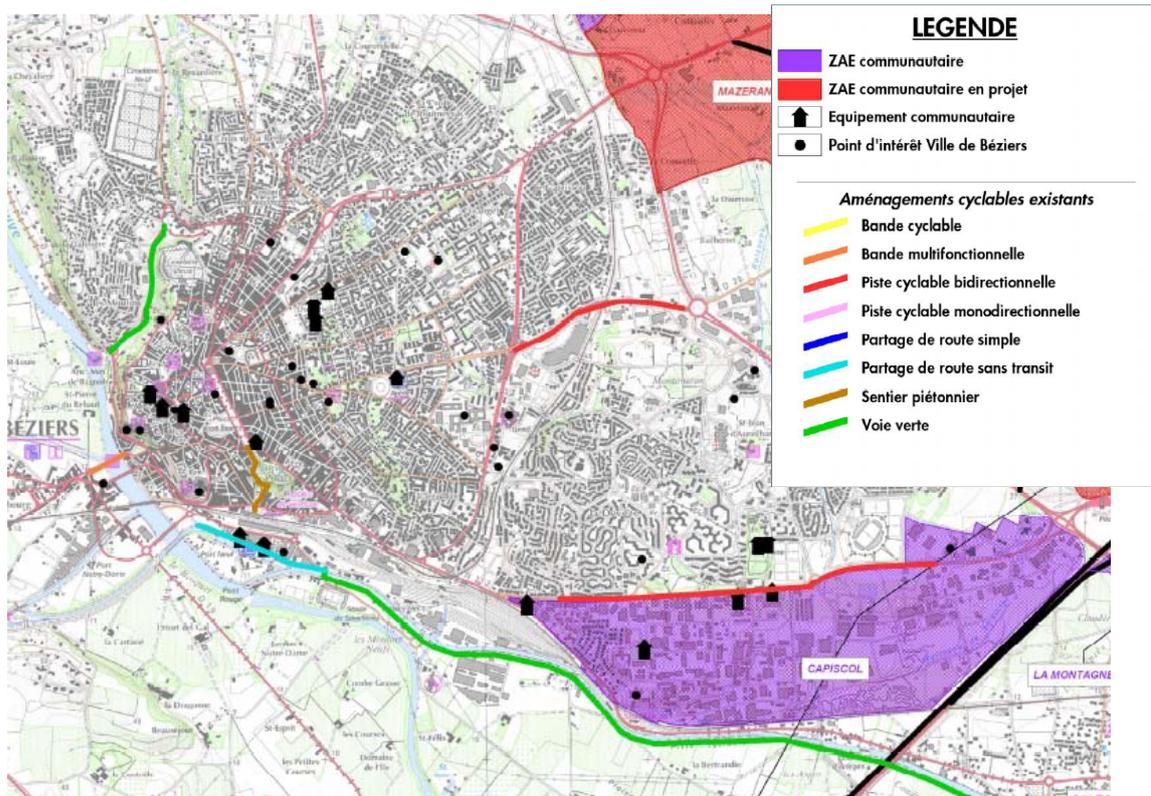
Source : Site internet de l'association de groupement des entreprises AEB,  
<http://www.acturseconomiques.com/pdf/localisation.pdf>

**Annexe 3 : Figure 6 - Localisation de la zone d'activités du Capiscol**



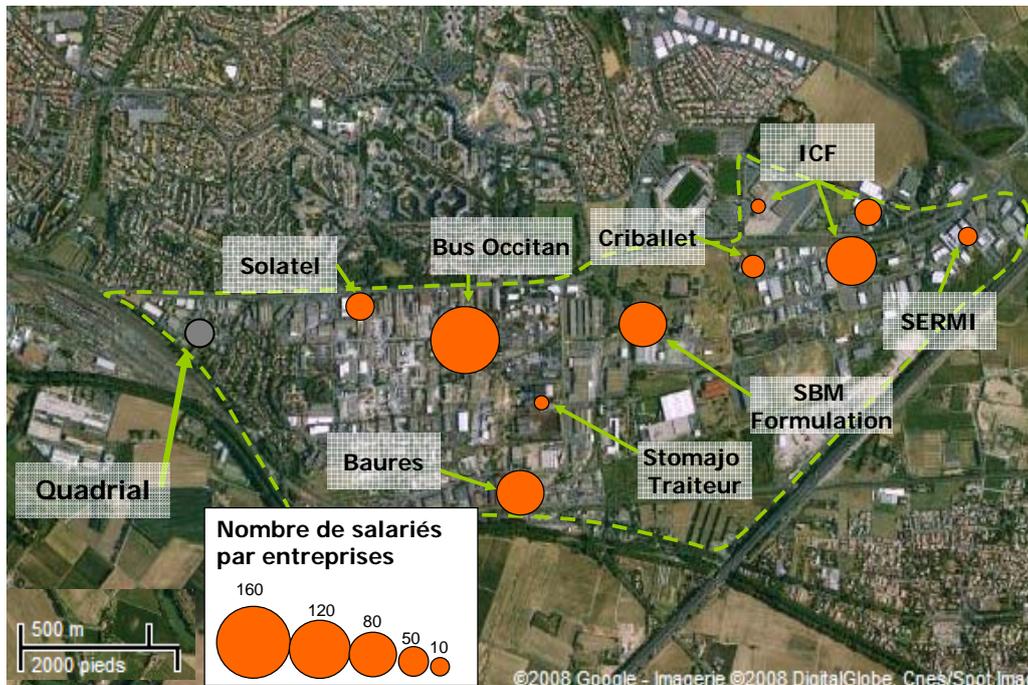
Source : Photo aérienne de Google map, réalisation personnelle, juillet 2008

Annexe 4 : Carte 2 - Réseau cyclable de la ville de Béziers



Source : CABEM, 2007

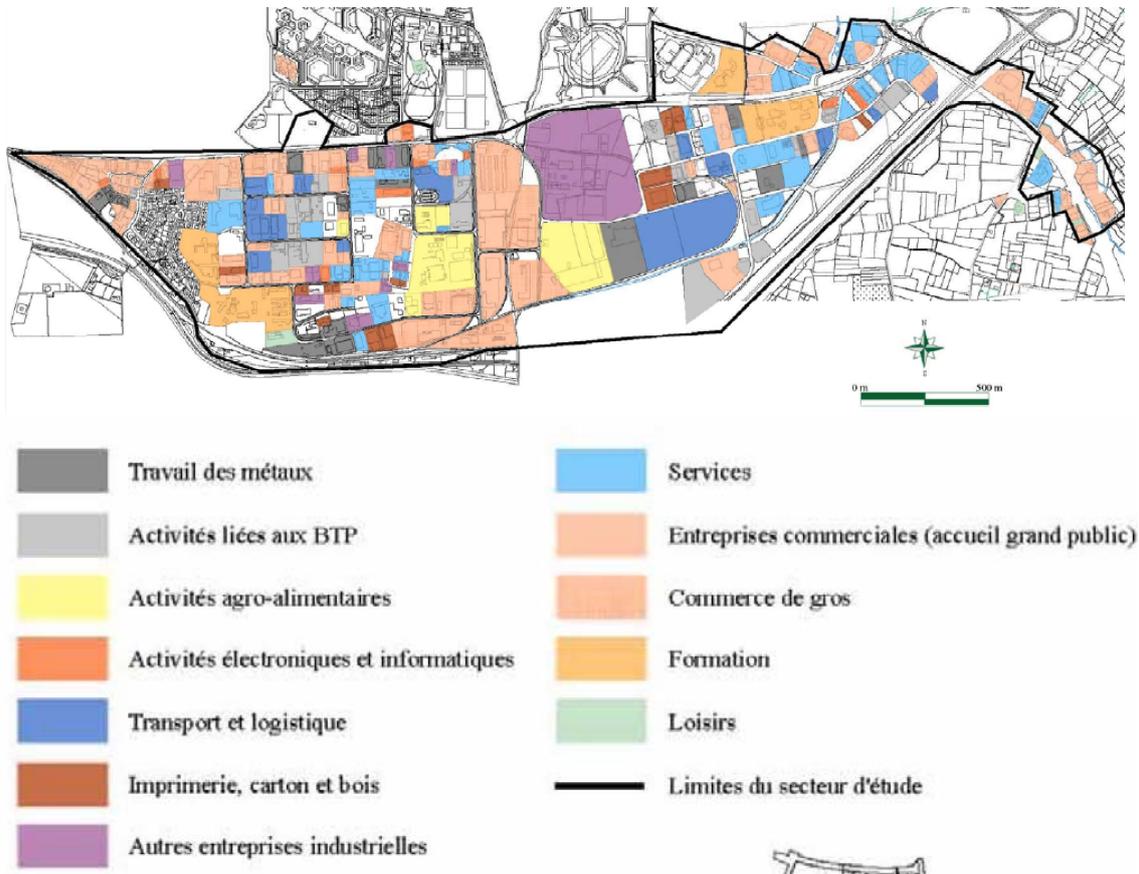
Annexe 5 : Figure 7 - Localisation des 8 entreprises au sein du parc industriel du Capiscol



Source : Fond de plan Google map, réalisation personnelle, juillet 2007

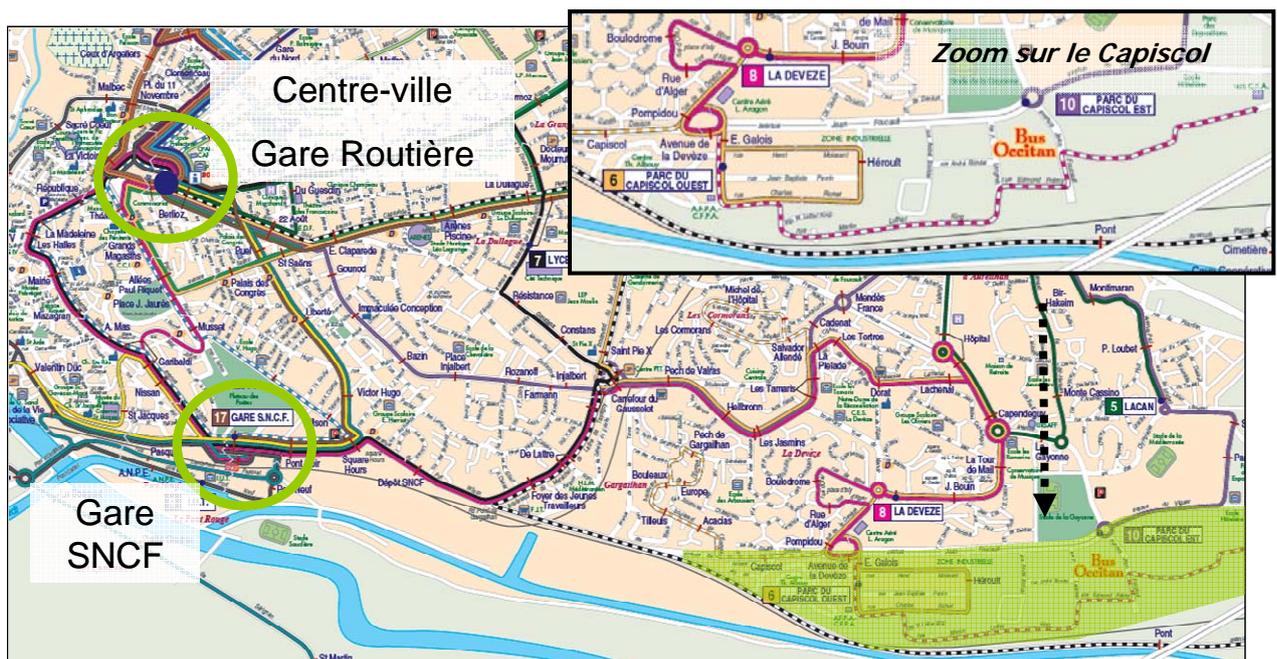
Source : Fond de plan Google map, réalisation personnelle, juillet 2007

**Annexe 6 : Carte 3 - Répartition des activités sur la zone d'activités du Capiscol**



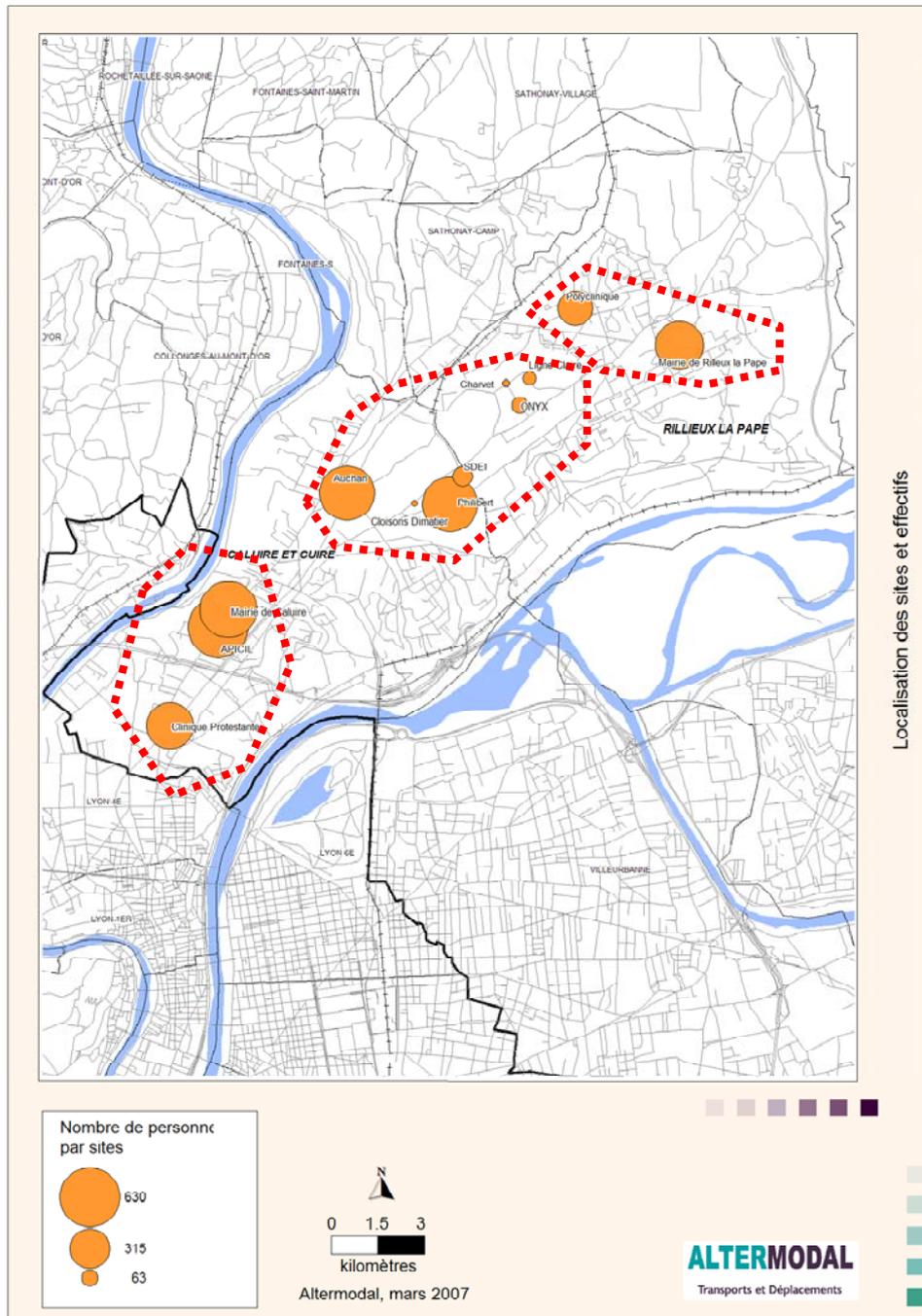
Source : Acteurs Economique du Biterrois (AEB), 2007

**Annexe 7 : Figure 8 - Plan du réseau de transports collectifs urbains de la CABM avec les projets de juillet 2008**

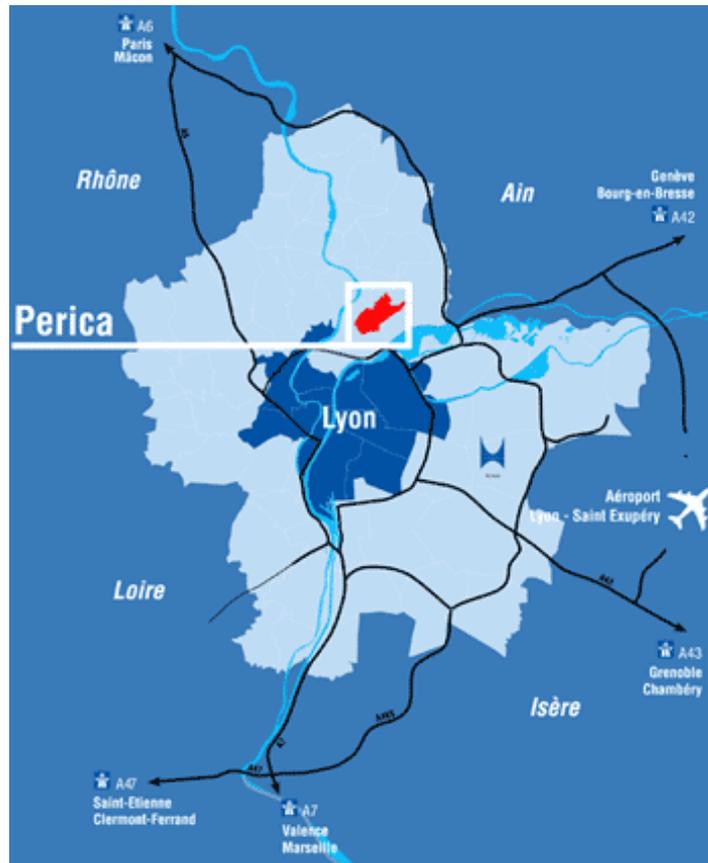


Source : Bus Occitan, juillet 2008

Annexe 8 : Carte 4 : Localisation des entreprises participantes au PDEI de Périca



**Annexe 9 : Figure 9 - Localisation de la zone d'activités de Périca dans l'agglomération Lyonnaise**

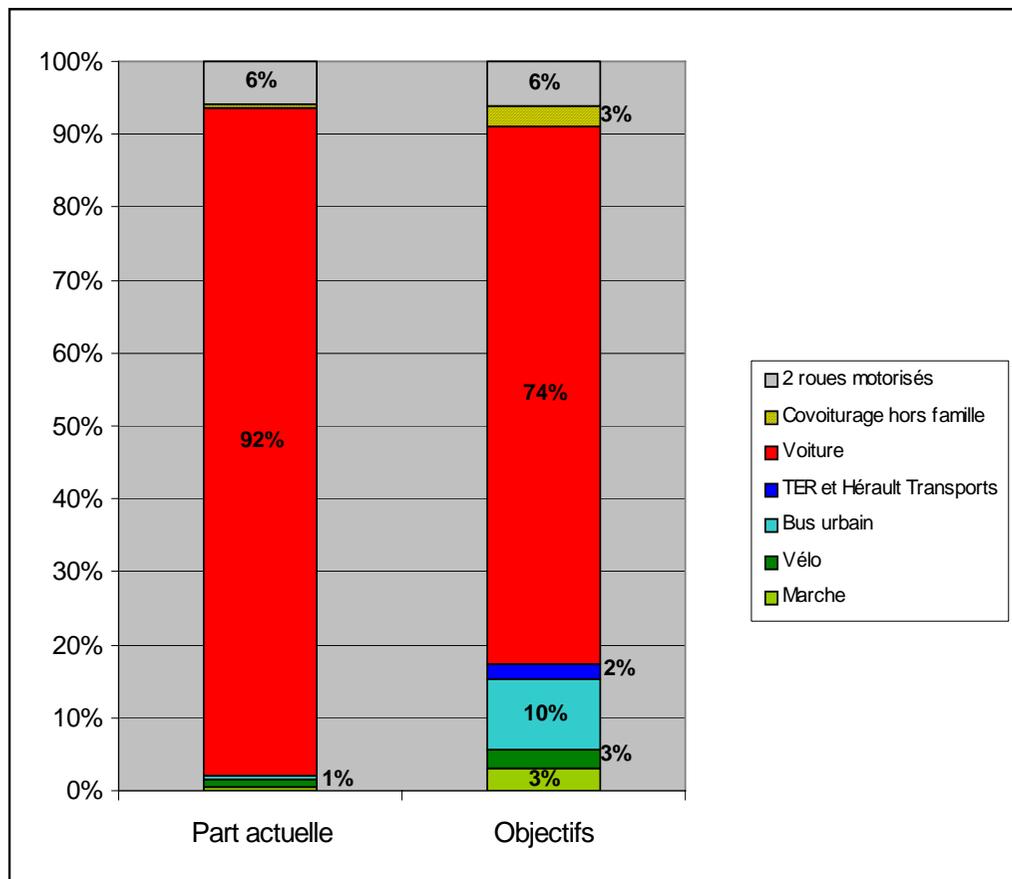


*Source : INDDIGO Altermodal, 2007*

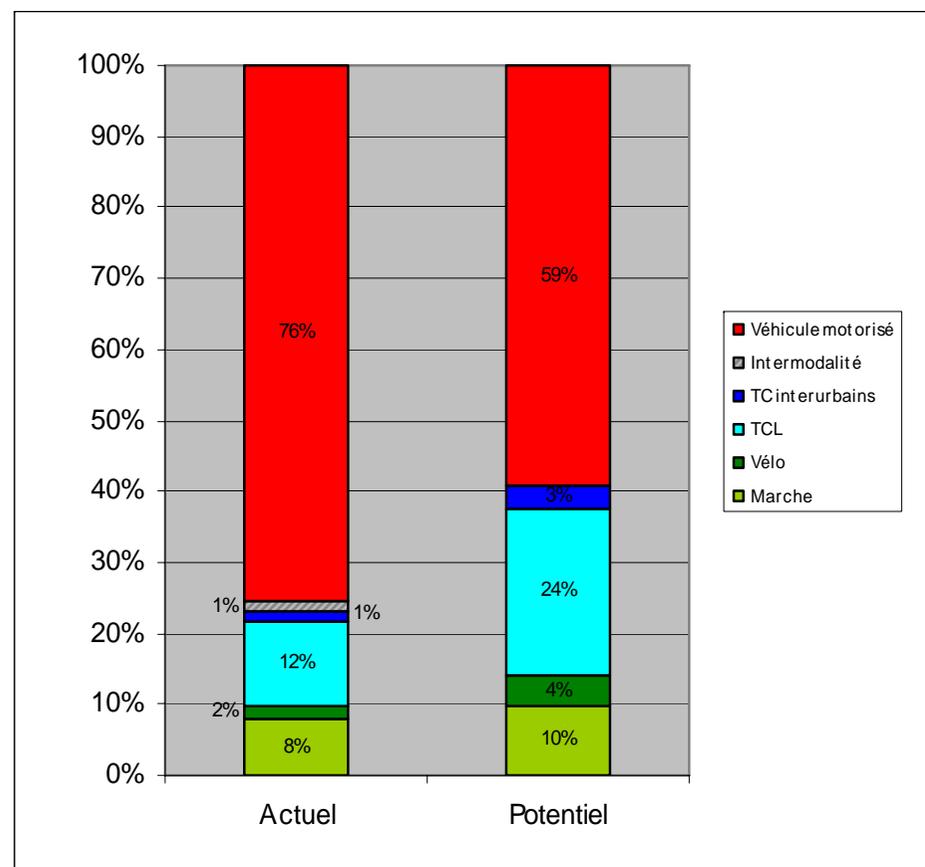


Annexe 10 : Graphique 20 - Report modal calculé par INDDIGO Altermodal sur les zones d'activités du Capiscol et de Périca

Le Capiscol



Périca





## Annexe 11 : Extrait du questionnaire pour les chefs d'entreprise du parc du Capiscol (entête)

### Le Plan de Déplacements d'Entreprises (PDE)

#### Qu'est-ce qu'un PDE ?

C'est une démarche dont le but est d'améliorer l'ensemble des conditions de travail des salariés en matière de déplacements domicile - travail et de déplacements professionnels, avec une approche respectueuse du développement durable et de la qualité de vie.

#### A qui s'adresse-t-il ?

Il est destiné à tous les salariés en leur proposant de réfléchir à leurs déplacements quotidiens. Il est également destiné aux entreprises en proposant des mesures permettant d'optimiser la gestion des déplacements

#### Et sur le parc du Capiscol ?

Initié par la Communauté d'Agglomération Béziers Méditerranée, la démarche s'adresse à toutes les entreprises volontaires du Capiscol intéressées par la démarche. Un comité de pilotage participe à la réflexion sur le PDE (ADEME, l'association AEB, l'association Espace CE, la CCI, les Villes de Béziers et Villeneuve-lès-Béziers, la Région Languedoc-Roussillon, le Conseil général de l'Hérault, la DDE, le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Hérault (SMTCH), la SNCF, Bus Occitan)

#### Quels sont les enjeux du PDE ?

- Sur le plan individuel : rendre les déplacements quotidiens plus économiques et moins stressants, et offrir des alternatives efficaces à l'usage en solo de la voiture
- Sur le plan environnemental : participer à la réduction des gaz à effet de serre responsables du réchauffement climatique, contribuer à la diminution du trafic routier et autoroutier et améliorer ainsi la qualité environnementale du parc, contribuer à la certification ISO14001
- Pour l'entreprise : réduire les coûts liés à l'exploitation de véhicules de service, optimiser la ressource stationnement, obtenir des réductions sur les cotisations CRAM



#### Quels sont les moyens que mon entreprise devra engager si je souhaite participer ?

Aucun ! A part une mobilisation humaine et la nomination en interne à chaque entreprise d'un interlocuteur en charge de suivre le dossier PDE, l'étude est intégralement prise en charge par la Communauté d'Agglomération Béziers Méditerranée !

#### Quelles sont les pistes qui pourraient être étudiées sur le parc du Capiscol ?

- Améliorer la desserte en transports collectifs
- Valoriser l'accessibilité à pied et à vélo
- Répondre aux problèmes de stationnement de certaines entreprises
- Anticiper les problèmes de congestion qui se poseront à moyen terme
- Etudier la faisabilité de lignes de bus inter-entreprises...

#### Pourquoi ma participation à cette enquête est-elle essentielle ?

Cette enquête représente la première étape de mobilisation et de sensibilisation des entreprises à la démarche initiée. En remplissant ce questionnaire, vous nous fournissez des informations importantes qui nous permettront d'identifier les enjeux en termes de déplacements sur le parc d'activité, mais également de sélectionner les entreprises les plus motivées et prêtes à nous suivre dans le processus engagé.



#### Si je décide de participer au PDE, quelles sont les suites qui seront données à ce questionnaire ?

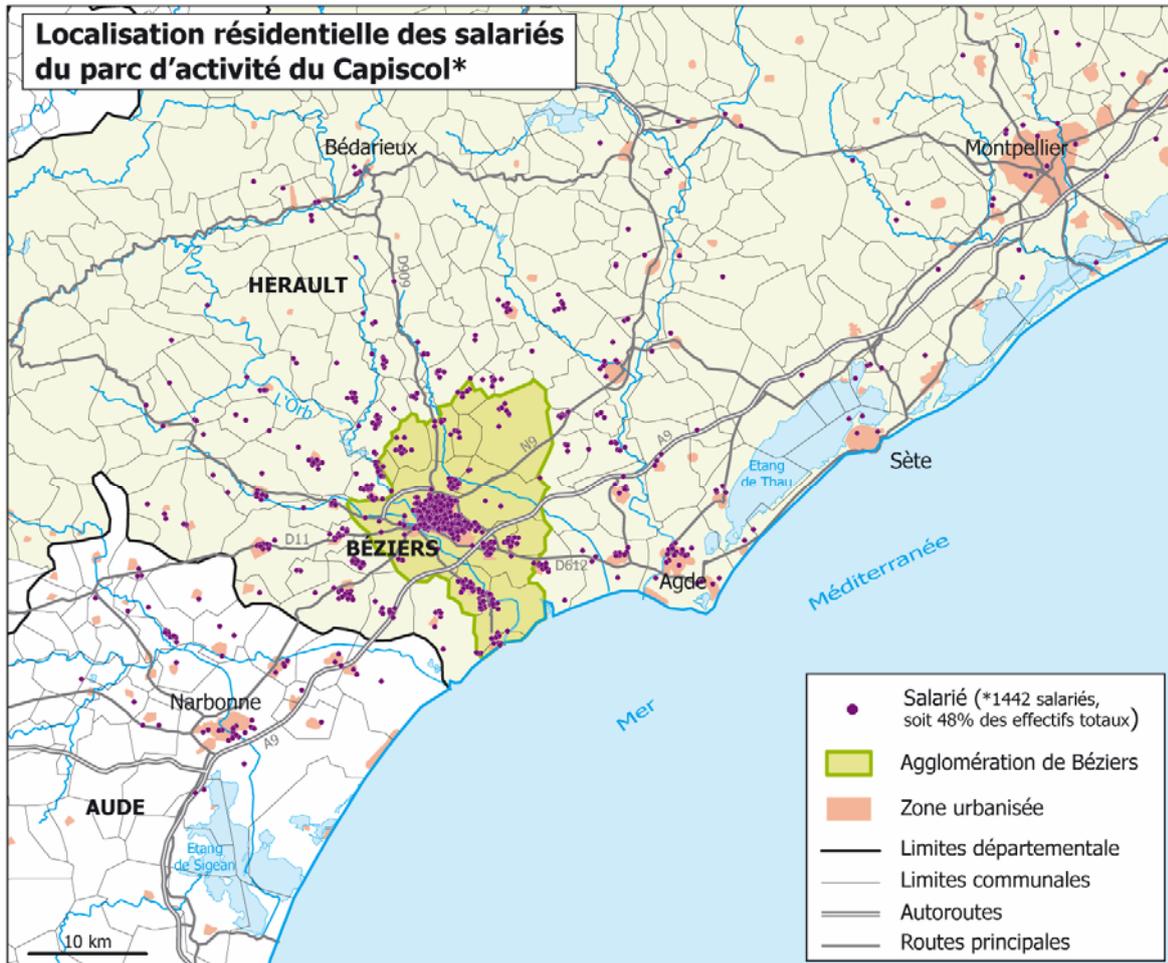
Dans un premier temps, l'ensemble des entreprises du parc seront invitées à une restitution des résultats au cours du mois de mars. Les entreprises ayant répondu et se portant volontaire pour poursuivre dans la démarche feront l'objet d'une nouvelle enquête, adressée cette fois-ci à l'ensemble des salariés qui pourront s'exprimer en détail sur leurs difficultés de déplacements et leurs attentes en matière d'accessibilité. Les résultats permettront de mettre en place un plan d'actions qui sera remis à chaque entreprise. Des partenariats pourront être engagés avec les acteurs locaux (Communauté d'Agglomération Béziers Méditerranée, région, Conseil général...) afin d'améliorer les conditions d'utilisation des modes de transports alternatifs à la voiture (desserte, tarification, centrales d'information...)

Chaque entreprise ayant renvoyé son questionnaire rempli se verra, si elle le souhaite, remettre une carte de localisation résidentielle de son personnel.



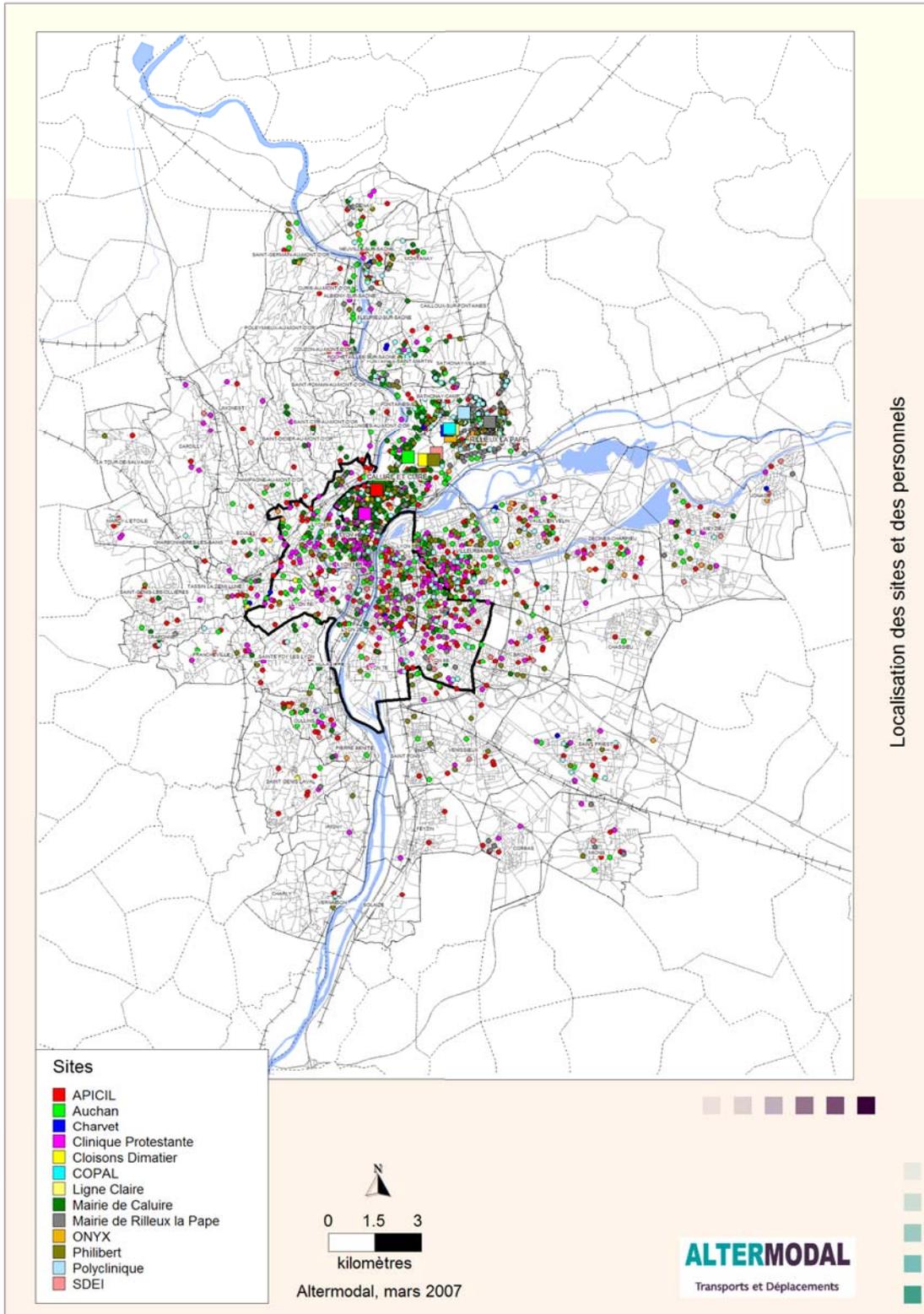
Source : INDDIGO Altermodal, Février 2007

Annexe 12 : Carte 5 – Géolocalisation des salariés de la zone d'activités du Capiscol



Source : INDDIGO Altermodal, Juillet 2008

Annexe 13 : Carte 6 - Géolocalisation des salariés de la zone d'activités de Périca



Source : INDDIGO Altermodal, Juillet 2008



**Annexe 14 : Tableau 10 - Les financements de l'ADEME dans le cadre des projets relatifs à la mobilité durable**

	Cibles	Mode d'intervention	Type d'action	% de participation	Plafond	Eléments d'actions : <b>Pris en compte</b> et <b>non pris en compte</b>
L'aide apportée à une entreprise ne dépassera pas 100 000 € sur trois ans						
Aides aux collectivités territoriales						
Elaboration d'une politique vélo	Collectivités, AOTU, entreprises, association délégataires des Collectivités	Aide à la décision		50 %	75 000 €	
		Opération exemplaires	Station de location et de prêt de vélo	20 % à 30 %	500 000 €	<p style="color: red;">Actions de promotion et de communication du projet</p> <p style="color: red;">Travaux d'infrastructures de voiries, pistes cyclables</p>
TAD pour flux faible	Collectivités, AOTU	Aide à la décision		50 %	75 000 €	
		Opération exemplaires (Station de location et de prêt de vélo)		20 % à 30 %	500 000 €	
Développement de nouveaux services de transports publics et optimisation de l'intermodalité	Collectivités, AOTU	Aide à la décision		20 %	75 000 €	
PDE / PDIE	Entreprises sauf celles spécialisées dans le transport	Aide à la décision		50 %	75 000 €	
		Opération exemplaires	Acquisition de petit matériel, logiciels...)	20 % à 30 %	300 000 €	<p style="color: green;">Acquisition de petit matériel, logiciels...)</p> <p style="color: green;">Assistance extérieure</p> <p style="color: green;">Dépenses liées au personnel nécessaire à la mise en place pendant une période maximale de 6 mois</p>
Covoiturage d'entreprises	Entreprises, association	Aide à la décision		50 %	75 000 €	
		Opération exemplaires		20 % à 30 %	300000	<p style="color: green;">Acquisition de petit matériel, logiciels...)</p> <p style="color: green;">Assistance extérieure</p> <p style="color: green;">Dépenses liées au personnel nécessaire à la mise en place pendant une période maximale de 6 mois</p>
Auto-partage	Association, PME	Aide à la décision		50 %	75 000 €	
		Opération exemplaires		20 % à 30 %	300000	<p style="color: green;">Assistance extérieure</p> <p style="color: green;">Dépenses liées au personnel nécessaire à la mise en</p>

Annexes

						place pendant une période maximale de 6 mois
Bilan Carbone	Entreprise de transport, (PME et autres entreprises)			50 %	3 800 €	
Aides aux véhicules propres et économes						
Conseil d'orientation		Aide à la décision	Hierarchiser les actions à entreprendre	70 %	3 800 €	
Diagnostic			Optimiser le nombre de véhicules et déterminer ceux qui peuvent être remplacés	50 %	3 800 €	
			Opérations de démonstration			
Applications opérationnelles de nouvelles technologie, de nouveaux procédés innovants et économes issus de la R&D			Premières mises en services de véhicules innovants en matière de consommation et d'émission de gaz à effet de serre.	Taux de réf : 30 %	40 %; 500 000 € par véhicules, 1000 000 € par opération	
Opérations exemplaires		Opérations exemplaires	Opérations créant rapidement des référence reg et nationale dans le domaine de la maîtrise de l'énergie.	Taux de réf : 30 %	30 %; 500 000 € par véhicules, 1000 000 € par opération	
Opérations particulières, achat de bus	Collectivité locales, entreprises de transport	Opérations exemplaires	Bus GNV de moins de 23 places		1 500 €	
			Bus GNV de 23 places ou plus		7 500 €	
			Bus GPL		10 000 €	
			Bus électriques de moins de 30 places		15 000 €	
			Bus électriques de 30 places ou plus			
Véhicules légers GNV			Aide à l'achat de véhicules légers GNV		1500 € par véhicules, 50 € véhicules par bénéficiaire par	

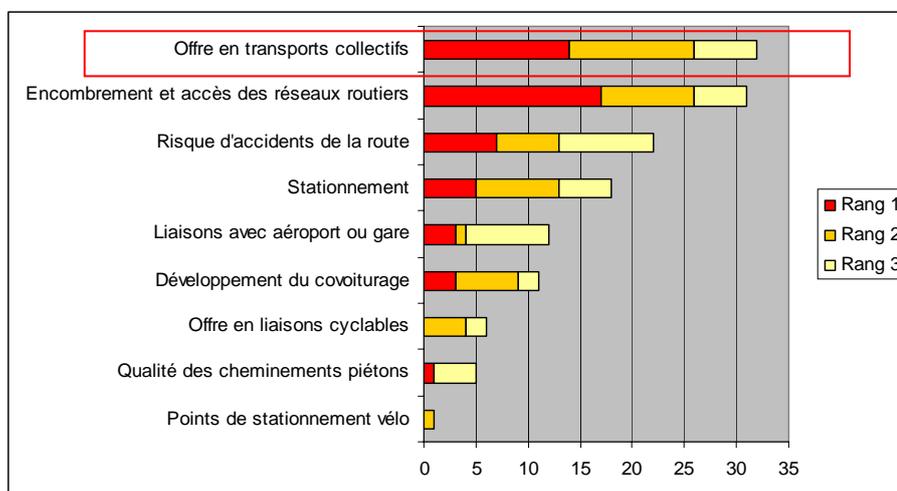
					an	
Sites pilotes GNV	Collectivités ou entreprises		Aide à l'achat de 5 GNV			
Aides à l'acquisition de véhicules légers électriques en vue du décollage des marchés						
Voitures particulières et camionnettes	Collectivités ou entreprises ou particulier				3200 € par véhicule, nombre maximal de 1000 véhicules aidés	
Véhicules spécifiques					2000 à 3000 €, nombre maximal de 1000 véhicules aidés	
Cyclomoteurs électriques					400 €, nombre maximal de 1000 véhicules aidés	
Filtres à particules pour les autobus	Collectivité locales, entreprises de transport			30 %	3 500 €	

Source : ADEME, 2007

**Annexe 15 : Tableau des financements offerts par la région Rhône Alpes dans le cadre de l'amélioration de la mobilité**

Type	Action	Montant du plafond de l'aide		Part de financement maximale	
Mise en place d'une politique en faveur du vélo	Mise en place de stationnement dans les gares	1 000 €		75 %	
	Aménagement de pistes cyclables à proximité des gares	150 000 €		50 %	
	Réalisation de vélostation dans les gares	35 000 €		50 %	
	Vélo routes, voies vertes	Etudes	-		De 25 à 30 %
		Réalisation des itinéraires	80 000 €		15 %
		Conception et fabrication de la signalétique et de la communication	-		100 %
Mise en place de stationnement dans les établissements d'enseignement	1 000 €		75 %		
Plan de mobilité	PDIE			30 %	
	Soutien à des expérimentations pour de nouvelles pratiques de mobilité douces	30 000 €		30 %	
Covoiturage	Centrale de covoiturage	Etudes	15 000 €	30 %	
		Fonctionnement	20 000 €	30 % dégressif de 10 % chaque années	
Intermodalité	Réalisation de centres intermodaux (de quai à quai)	50 000 €		50 %	
Technologie et services innovants	Achat de mode de déplacements légers (individuels et électriques)	De 1000 à 5000 €		50 %	
	Développement de la recherche et de l'innovation de nouvelles technologies	Etudes	50 000 €	50 %	
		Mise en œuvre du projet	De 50 000 à 200 000 €		De 30 à 50 %
		Etude de suivi	15 000 €		80 %

**Annexe 16 : Graphique 21 – Volontés d'amélioration de l'accessibilité du site du Capiscol, enquête des chefs d'entreprise (55 réponses)**





**Annexe 17 : Tableau 11 - Freins et solution pour l'utilisation du vélo dans les zones d'activités**

Freins	Solutions	Acteurs les plus concernés
L'insécurité dans des espaces conçus pour la voiture	<p>Développements des aménagements cyclables</p> <p>Création d'un réseau cyclable continu, sans coupure, notamment au niveau des voies rapides</p> <p>La prise en compte des aménagements routiers pour les futurs projets de rénovation et de construction des axes routiers : Les conseils généraux et régionaux participent aux documents d'urbanisme tels que les SCOT<sup>17</sup> ou les PDU<sup>18</sup> or aujourd'hui très prennent en compte cette question.</p> <p>Communication sur les nouveaux aménagements cyclables</p> <p>Limitation de la vitesse des poids lourds et des automobiles ainsi que du stationnement sauvage</p>	<p>Collectivité territoriales et intercommunales :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Commune</li> <li>- Communauté d'agglomération</li> <li>- Conseil Régional</li> <li>- Conseil Général</li> </ul>
Peur du passage à l'acte, inexpériences des utilisateurs	<p>Favoriser le passage à l'acte par des opérations événementielles d'animation et d'information</p> <p>Mise à disposition d'un kit cycliste (casque, pince à pantalon...)</p> <p>Aides à l'achat du matériel</p>	<p>Chef d'entreprise</p> <p>Collectivités territoriales et intercommunales</p> <p>Chef d'entreprise</p> <p>Collectivités territoriales et</p>

*L'entreprise Aréva (69) a financé à hauteur de 500 € l'achat d'un vélo électrique pour ses salariés.*

*L'opération est un véritable succès<sup>19</sup>.*

<sup>17</sup> Schémas de Cohérence et d'Orientation Territoriale

<sup>18</sup> Plan de déplacement Urbains

Annexes

	<p>Communication et information permettant de rassurer les usagers potentiels</p> <p>Développement d'association ou d'organismes offrant une aide aux utilisateurs pour l'entretien et la réparation de leur vélo</p>	<p>intercommunales</p> <p>Collectivités territoriales et intercommunales</p>
<p>Les reliefs et les efforts physiques</p>	<p>Installation de douche et de vestiaires dans les entreprises</p> <p>Promotion du vélo électrique</p> <p>Communication sur les avantages considérables du vélo en termes de santé, auprès des utilisateurs et des collectivités</p> <p>Promotion du vélo électrique par des opérations de communication, événementielles médiatiques</p> <p><i>A Genève, 18 élus ont testé pendant une semaine les VAE (Vélos à Assistance Electrique). Ils en ont été pour la majorité d'entre eux très satisfaits.<sup>20</sup></i></p> <p>Communication et information permettant de rassurer les usagers potentiels.</p> <p>Développement d'association ou d'organismes offrant une aide aux utilisateurs pour l'entretien et la réparation de leur vélo</p>	<p>Chef d'entreprise</p> <p>Collectivités territoriales et intercommunales</p> <p>Bureau d'études</p> <p>Collectivités territoriales et intercommunales</p> <p>Collectivités territoriales et intercommunales</p>

<sup>19</sup> Ville et Transports n°451 du 2 juillet 2008, TER, nouvelles frontières, page 19

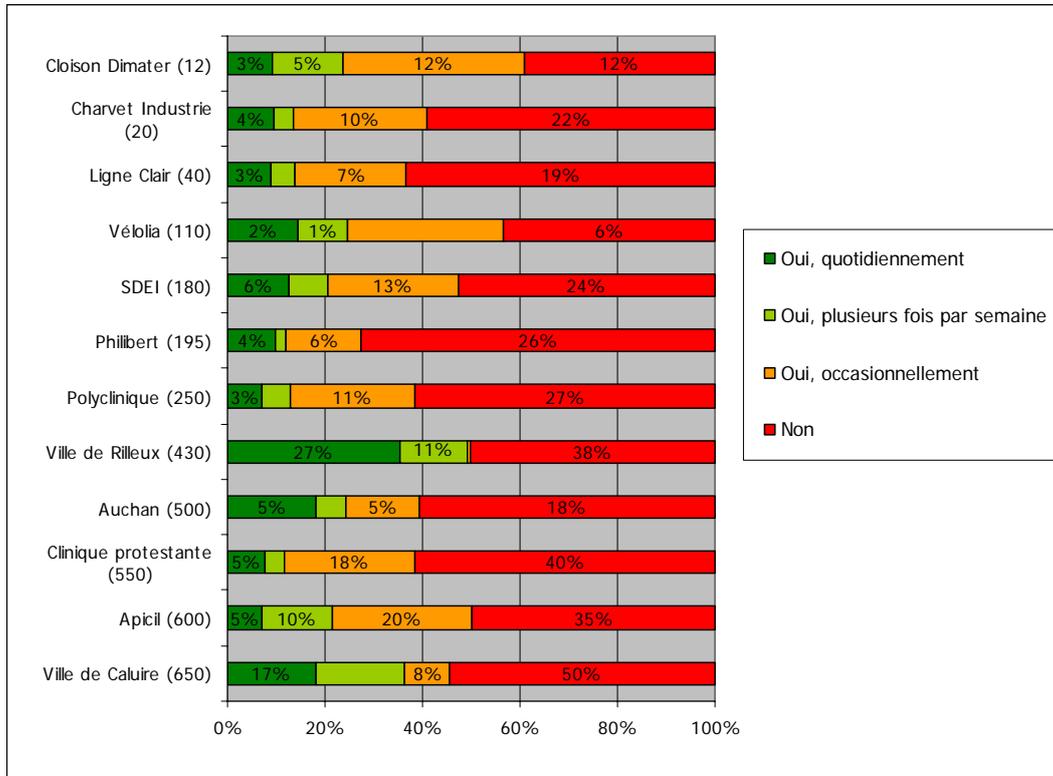
<sup>20</sup> Ville et Transports n°449 4 juin 2008, Le transport urbain plébiscité page 40.

Distances	<p>Développement de l'intermodalité en améliorant les infrastructures de stationnement pour vélo dans les gares ferroviaires et routières, par la création de vélos station</p> <p>Amélioration de la localisation des zones d'activités par le Conseil Général ou le Conseil Régional en densifiant les zones d'emplois et en les rapprochant du centre-ville et des pôles d'échanges (gare SNCF ou gare routière)</p>	Collectivités territoriales et intercommunales
L'accidentologie	<p>Infirmier les idées reçues : 70 % des urbains considèrent que le vélo est trop dangereux<sup>21</sup>. Or il ne représente que 4 % des blessés et 4 % des tués dans un accident de voiture, un chiffre assez faible et en baisse. Les accidents hors agglomération sont plus rares même si plus graves. De plus l'augmentation du nombre de cyclistes permet une baisse de l'accidentologie grâce notamment à une vigilance plus importante des conducteurs</p>	Tous
L'exposition à la pollution	<p>Infirmier les idées reçues : L'exposition à la pollution est plus importante dans l'habitacle d'une voiture que sur un vélo</p>	Tous
L'effet structurant des déplacements	<p>Les usagers ont souvent un programme bien défini de choses à faire avant et surtout après le travail les obligeant à prendre leur voiture (faire les courses, aller chercher les enfants à l'école...). Ce problème est difficilement solutionné, toutefois, le vélo peut aussi être utilisé de manière moins régulière.</p>	-

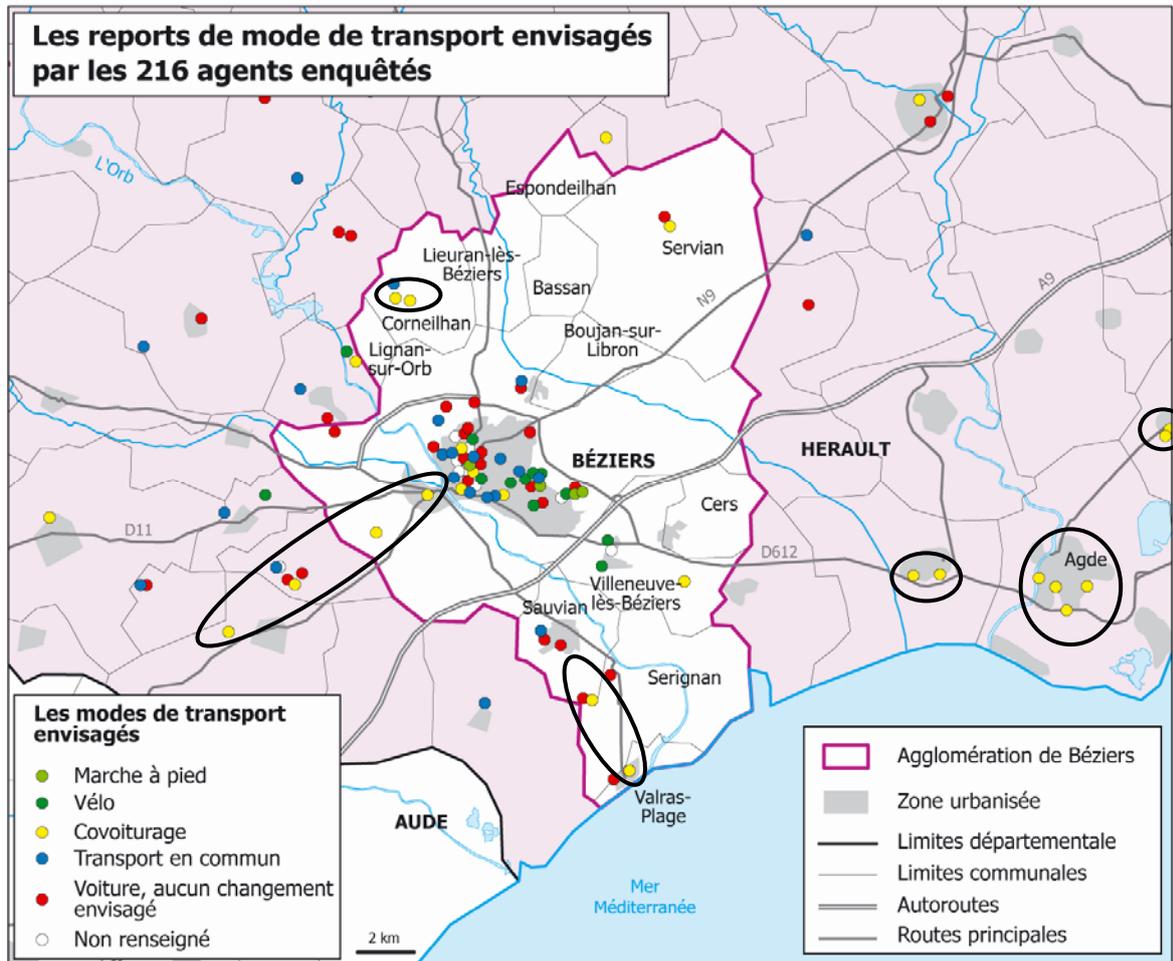
---

<sup>21</sup> Réussir sa politique à vélo, outils pratiques pour une communication efficace, page 93

**Annexe 18 : Graphique 22 - Volontés de reports modaux sur les transports en commun suite aux actions mises en place dans le cadre du PDIE de Périca, par taille d'entreprises**



Annexe 19 : Carte 7-Les volontés de report modal des salariés du parc d'activité du Capiscol croisés avec le lieu d'habitat



○ Potentiels de covoiturage

Source : INDDIGO Altermodal, 2007