



HAL
open science

**Le plan de déplacements entreprise à l'échelle d'un pôle
d'emploi, place et enjeux d'une démarche sectorielle :
l'exemple du plan de mobilité des salariés des
entreprises et des clientèles des zones d'activités et
commerciales du Sud-Ouest toulousain**

Nicolas Tournier

► **To cite this version:**

Nicolas Tournier. Le plan de déplacements entreprise à l'échelle d'un pôle d'emploi, place et enjeux d'une démarche sectorielle : l'exemple du plan de mobilité des salariés des entreprises et des clientèles des zones d'activités et commerciales du Sud-Ouest toulousain. *Gestion et management*. 2008. dumas-00503144

HAL Id: dumas-00503144

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-00503144>

Submitted on 16 Jul 2010

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.

Le Plan de Déplacements Entreprise à l'échelle d'un pôle d'emploi, place et enjeux d'une démarche sectorielle :



**L'exemple du plan de mobilité
des salariés des entreprises
et des clientèles des zones
d'activités et commerciales
du Sud-Ouest Toulousain**



TOURNIER Nicolas
Master Transports Urbains et Régionaux de Personnes

Soutenance : septembre 2008

JURY :

Patrick Bonnel (ENTPE/Laboratoire d'Economie des Transports)
Pascal Pochet (ENTPE/Laboratoire d'Economie des Transports)
Emmanuel Sorret (Bureau d'Etudes Egis Mobilité)

Fiche bibliographique

[Intitulé du diplôme] Master Professionnel Transports Urbains et Régionaux de Personnes (TURP)		
[Tutelle] - Université Lumières Lyon 2 - Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat (ENTPE)		
[Titre] Le plan de déplacements entreprise à l'échelle d'un pôle d'emploi, place et enjeux d'une démarche sectorielle :		
[Sous-titre] L'exemple du plan de mobilité des salariés des entreprises et des clientèles des zones d'activités et commerciales du Sud-Ouest toulousain.		
[Auteur] Nicolas Tournier		
[Membre du Jury] Patrick Bonnel (ENTPE/Laboratoire d'Economie des Transports) Pascal Pochet (ENTPE/Laboratoire d'Economie des Transports) Emmanuel Sorret (Bureau d'Etudes Egis Mobilité)		
[Nom et adresse du lieu de stage] Egis Mobilité (Agence de Toulouse) Actys - Bât 2 - Voie 3 - BP 321 31313 Labège cedex		
[Résumé] On constate aujourd'hui que les déplacements domicile-travail sont réalisés à plus de 50% en voiture individuelle, ce qui pose de nombreux problèmes sur le plan environnemental, de la sécurité des déplacements et de la qualité de vie. Face à ces chiffres, les Plans de Déplacements d'Entreprises ont été développés par le Loi de Solidarité et de Renouveau Urbain (SRU) de 2000 pour poser la question des déplacements liés à une entreprise. Cette démarche, inscrite dans les Plans de Déplacements Urbains, consiste pour une entreprise à favoriser les modes de transports alternatifs à la voiture. Le PDE s'intéresse donc aux déplacements des salariés et des autres usagers du site : visiteurs, clientèles ... Dans le cadre de la révision du PDU, Tisséo-SMTC, autorité organisatrice des transports en commun de l'agglomération toulousaine souhaite étudier et agir sur les déplacements générés par les entreprises des principales zones d'activités de l'agglomération toulousaine. Aussi il met en œuvre des PDE à l'échelle d'un secteur telle que l'étude de mobilité des salariés, des entreprises et des clientèles des zones d'activités de l'Ouest toulousain. Ce mémoire vise donc, à travers l'exemple de Toulouse, à éclairer davantage l'intérêt d'une telle démarche en montrant les solutions proposées pour modifier les comportements de tous en termes de déplacements et ainsi répondre aux objectifs énoncés par le législatif actuel.		
[Mots clés] - Déplacements - Modes alternatifs - Plan de Déplacements Entreprise - Politique transport - Déplacements domicile-travail	[Diffusion] - papier : [oui/☐] - électronique : [oui/☐] (* : Rayer la mention inutile) Confidentiel jusqu'au :	
[Date de publication] Septembre 2008	[Nombre de page] 76	[Bibliographie (nombre)] 22

Publication data form

[Entitled diploma] Master Degree Diploma in Urban and Regional Passenger Transport Studies		
[Supervision by authorities] - Université Lumières Lyon 2 - Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat (ENTPE)		
[Title] The Company mobility plan in activity zones, place and stakes of sector-based initiative :		
[Subtitle] The example of mobility study for employees, visitors and customers in the south-west activity zones of Toulouse.		
[Author] Nicolas Tournier		
[Members of the Jury (name and affiliation)] Patrick Bonnel (ENTPE/Laboratoire d'Economie des Transports) Pascal Pochet (ENTPE/Laboratoire d'Economie des Transports) Emmanuel Sorret (Bureau d'Etudes Egis Mobilité)		
[Name and Place of training] Egis Mobilité (Agence de Toulouse) Actys - Bât 2 - Voie 3 - BP 321 31313 Labège cedex		
[Summary] We notice today that the daily commute is probably the most important regular trip. More than 50% trips to work are made by individual car, which creates environmental, safety and health problems. In face of this figures, the Plans of Displacements of Establishments were developed by Law of Solidarity and Renewal Urban of 2000 to introduce the question of work-related travel. This step, registered in the Plans of Urban Displacements, consists for companies to improve alternative transports modes uses than car. Within the framework of its policy, Tisséo-SMTC, authority which manage public transport in Toulouse agglomeration expect study and do something on displacements created by companies of Toulouse activity zones. So the community set up 4 commuter plans in activity area such as mobility study for employees, visitors and customers of Toulouse south-west area. This document aim, through the example of Toulouse to show positive point of this initiative lead on the scale of a sector and to put forward the measures more adapted to change travel behaviors and thus to answer the objectives stated by the current legislative framework.		
[Key Words] - Displacements - Alternatives modes - Company mobility plan - Transportation policy - Work-related travels	[Diffusion] - paper : [yes/æ] - électronique : [yes/æ] (* : Scratch the useless mention)	Declassificaiton date :
[Publication date] 2008, September	[Number of pages] 75	[Bibliography (number)] 22

Sommaire page

Fiche bibliographique	1
Publication data form.....	2
Remerciements	4
Introduction.....	5
1. Un PDE conventionnel mené au cas par cas	7
1.1. Les éléments de cadrage	7
Le cadre législatif, Le PDE au cœur d'un arsenal législatif	7
Le « management de la mobilité » par les entreprises	9
1.2. Le rôle et les gains attendus par les acteurs concernés	13
Le rôle des acteurs concernés	13
Les gains attendus par les principaux acteurs	19
1.3. Les expériences existantes	22
Le PDE de STMicroelectronics	22
Le PDE de Motorola	25
Les enseignements	27
2. Le choix d'une démarche plus globalisante à l'échelle du pôle d'emploi Sud-Ouest toulousain.	28
2.1. Le plan de mobilité du Sud-Ouest toulousain	28
Les éléments de contexte	28
La mobilité liée au travail dans l'agglomération toulousaine.....	32
Les éléments mis en exergue dans le diagnostic	33
L'enquête auprès des usagers du site	40
Le plan d'action	43
3. Regard critique sur la démarche adoptée dans le Sud-Ouest toulousain.....	54
3.1. Les atouts de la démarche partenariale	54
Asseoir la vision globale d'un plan de mobilité pour enclencher une série de PDE	54
Mutualiser les moyens	55
Le pilotage du projet par les AOTU.....	56
Créer un effet d'entraînement	58
Un plan de communication adapté à chacune des phase du projet.....	59
3.2. Les limites de la démarche partenariale.....	62
Le risque de déresponsabiliser les employeurs.....	62
La réactivité des collectivités.....	62
Le choix du périmètre.....	63
La gestion de la phase d'enquête	64
Conclusion	65
Enseignement du stage	67
Glossaire	68
Table des matières	71
Table des illustrations.....	74

Remerciements

Ce mémoire est l'aboutissement de cinq mois de stage au sein d'Egis Mobilité, bureau d'études en transports et déplacements, réalisé dans le cadre du Master Transports Urbains et Régionaux de Personnes (Université Lyon 2 / Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat).

Ce travail n'aurait pas pu aboutir sans la coopération et le soutien de certaines personnes. C'est pourquoi je tenais à les remercier au début de ce mémoire.

Tout d'abord, je remercie Emmanuel Sorret, mon maître de stage, pour m'avoir fait confiance en acceptant de me prendre en stage pendant six mois au sein d'Egis Mobilité et pour m'avoir confié la réalisation du Plan de mobilité des salariés des entreprises et des clientèles des zones d'activités et commerciales du Sud-Ouest toulousain.

Remerciements également à Monsieur Jean Luc Morel, Directeur de l'agence de Toulouse d'Egis Mobilité, qui m'a accueilli dans son équipe.

Merci à l'ensemble des membres de l'agence, et tout particulièrement à Joëlle, Alain, David, Fabrice, Eric, Benoit, Samir et Gauthier mes collègues de travail pour leur sympathie et pour leur disponibilité.

Merci aussi à Monsieur Christophe Doucet chef de projet PDU de l'agglomération toulousaine, que j'ai eu l'occasion de rencontrer afin de mener à bien cette étude. Ces échanges m'ont permis d'enrichir mon travail.

Ensuite je remercie Bruno Faivre d'Arcier et Patrick Bonnel pour la qualité de leurs enseignements dispensés durant les six mois du Master 2.

Enfin, je souhaite remercier Céline pour m'avoir soutenu tout au long du stage, et surtout pour ses relectures avisées lors de la finalisation de mon mémoire.

Introduction

Les déplacements domicile-travail : source de problème

Depuis quelques années, nous assistons à une disjonction entre le lieu de travail et le lieu de résidence. Les territoires où vivent les salariés et les entreprises s'éloignent considérablement. Ce sont ces interdépendances de la mobilité quotidienne, de la mobilité résidentielle qui expliquent la complexification des déplacements domicile-travail. Ces derniers pèsent sur les salariés comme sur les entreprises. En résulte des complications de la vie quotidienne pour les actifs et un accroissement des problèmes de recrutement, de turnover ou d'absentéisme pour les entreprises.

Du reste, les transports sont aujourd'hui identifiés comme les principaux responsables de la pollution atmosphérique. La voiture individuelle est le mode le plus utilisé dans les déplacements urbains, entre 50 et 60% de part de marché selon les agglomérations. De plus les déplacements domicile-travail et professionnels, si ils ne sont plus majoritaires en terme de part de marché, constituent les motifs les plus consommateurs de kilomètres pour les déplacements locaux. Aussi sont-ils les premiers pointés du doigt pour leurs impacts négatifs sur l'environnement : bruit, dégradation de l'environnement, insécurité routière, etc...

L'importance du trafic automobile dans les agglomérations est la conséquence d'un usage quasi systématique de la voiture pour se déplacer. Aussi pour diminuer la place de la voiture particulière dans les déplacements quotidiens, il convient d'agir sur les comportements individuels des habitants.

Indéniablement, une large majorité des entreprises et des salariés sont confrontés aux problèmes de transport. Face à ces difficultés soulevées par les déplacements domicile-travail, la mise en place de Plans de Déplacements d'Entreprises (PDE) semble à même d'apporter des éléments de réponse.

Une réponse : les plan de déplacements entreprises

Le Plan de Déplacements d'Entreprises est un outil récent né de dispositions légales et de préoccupations actuelles en matière de développement durable. Appelé aussi plan de déplacements des employés ou plan de mobilité, le PDE est une démarche mis en place par un employeur pour inciter ses collaborateurs, ses clients et ses fournisseurs à réduire l'usage de la voiture individuelle au profit d'autres modes de transport moins polluants. Après un certain temps d'adaptation, cette démarche est en plein essor et prend progressivement de nouvelles formes. Aussi, aux PDE conventionnels, menés au cas par cas, viennent s'ajouter les Plans de Déplacements Inter-Entreprises (PDIE) basés sur un partenariat et une collaboration élargis à une zone. Ils répondent à de plus larges besoins et s'insèrent plus facilement dans le contexte institutionnel et économique.

Les PDE : une démarche porteuse

L'intervention sur la mobilité liée au travail devient une entrée majeure pour résoudre les problèmes de circulation. Les plans de mobilité en tant qu'éléments fédérateurs permettent de faire travailler main dans la main entreprises et collectivités. Par ailleurs, les PDE cherchent à répondre aux objectifs posés par le Grenelle de l'Environnement, à savoir réduire les émissions de CO2 et soutenir les initiatives visant à promouvoir les modes propres de déplacements.

Outils incontournables, les PDE le sont indéniablement, en témoignent la tenue des assises de la mobilité à Toulouse¹. Lors de ces quatre réunions thématiques, organisées du 5 mai au 28 juin dernier, l'une était exclusivement consacrée aux déplacements induits par les entreprises².

Objectif de l'étude

Les Plans de Déplacements d'Entreprises constituent le cœur de notre travail de mémoire. Toutefois, nous avons souhaité mener plus avant notre réflexion. En effet, si nous présentons les PDE dits « classiques ou conventionnels » c'est entre autre afin d'établir un parallèle avec les PDE à dimensions sectorielles mis en place dans le secteur Sud-Ouest toulousain.

Notre choix d'accorder une attention particulière et de conduire une réflexion sur ce type de PDE à l'échelle de zones et non au cas par cas se justifie dans le sens où la démarche est plus jamais d'actualité. Dans le cadre du récent Grenelle de l'Environnement, le Groupement des autorités responsables de transport (GART) a plaidé en ce sens en proposant la généralisation des plans de mobilités de zones.

Dès lors, l'enjeu de notre travail consiste à analyser les PDE sectoriels afin d'en souligner les attraits comme les inconvénients.

Cheminement de la réflexion

Afin de mener à bien notre réflexion, nous avons jugé judicieux de présenter dans un premier temps le contexte juridique et institutionnel dans lesquels sont apparus les plans de mobilité. Ainsi, la compréhension des objectifs poursuivis sera plus aisée. Ensuite, nous pourrions nous intéresser au Plan de mobilité du Sud-Ouest toulousain réalisé dans le cadre du stage. A cette occasion, nous exposerons la méthodologie adoptée et le résultat du travail mené. Enfin, la dernière partie s'attachera à porter un regard critique sur la démarche sectorielle en montrant à partir de notre étude de cas les atouts et les limites d'un plan de mobilité menée à l'échelle d'un pôle d'emploi.

1 www.assisesdelamobilite.toulouse.fr

2 Réunion du Mercredi 11 juin à Toulouse sous le thème de « L'entreprise dans la ville, (plan de déplacement des employés, organisation des livraisons...) ».

1. Un PDE conventionnel mené au cas par cas

1.1. Les éléments de cadrage

Le cadre législatif, Le PDE au cœur d'un arsenal législatif

Plusieurs textes législatifs et réglementaires encouragent directement ou indirectement l'usage des transports alternatifs à la voiture individuelle :

La LOTI L'idée de la responsabilité de l'entreprise dans les déplacements de ses salariées émerge avec l'article 28-1 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 « Loi d'orientation des transports intérieurs » (LOTI). Celui-ci prévoit que « les plans de déplacements urbains (PDU), élaborés par les collectivités territoriales en charge de l'organisation des transports urbains en association avec les services de l'Etat, portent notamment sur l'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à établir un plan de déplacements et à favoriser le transport de leur personnel, notamment par l'utilisation des transports en commun et du covoiturage ».

La LAURE Toutefois, ce n'est véritablement qu'à compter de décembre 1996, date de la LAURE (loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie n°96-1236 du 30 décembre 1996), que les PDE prennent naissance. La LAURE affirme « le droit reconnu à chacun à respirer un air qui ne nuise pas à sa santé » et les PDE deviennent un outil au service de l'amélioration de la qualité de l'air. La Loi a donc favorisé une prise de conscience générale et a permis d'amener au débat public le problème spécifique de la pollution liée à l'utilisation du mode automobile.

En outre, la LAURE renforce les dispositions de la LOTI afin d'améliorer l'efficacité des PDU et de répondre aux objectifs d'approche transversale de la question des déplacements. Elle institue l'obligation pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants de mettre en œuvre des PDU. Ces plans doivent veiller à la réduction du trafic automobile en organisant de manière optimale les transports au sein de ces agglomérations.

D'une « utilisation plus rationnelle de la voiture », prônée par le PDU de 1982, on affiche avec la LAURE des objectifs plus volontaristes en visant clairement « une diminution du trafic automobile ». De même alors que les premiers PDU s'attachent à la bonne insertion des piétons, des véhicules à deux roues et des transports en commun, la loi sur l'Air impose de coordonner tous les modes de déplacements par une affectation appropriée de la voirie, et de promouvoir les modes de transports les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie.

Par conséquent, afin d'infléchir les comportements individuels, la Loi sur l'Air rend plus ambitieux les objectifs des PDU et met en place des moyens innovants. Elle propose une concertation large autour de la mise en œuvre du PDU, avec l'idée d'impliquer la population, les acteurs économiques, les acteurs institutionnels, etc. ...

Dès lors les entreprises peuvent jouer un rôle actif pour optimiser la gestion des déplacements, en proposant aux salariés d'autres moyens de transport que la voiture individuelle. La Laure introduit par exemple dans l'article 28 de la LOTI une 6^{ème} orientation destinée aux entreprises et aux administrations. Celles-ci sont alors encouragées à établir un plan de mobilité en favorisant l'usage des modes durables pour le transport de leurs salariés.

La LAURE (suite) Ainsi l'entreprise devient une entrée majeure pour agir sur la maîtrise des déplacements. En effet, cet acteur n'avait jusqu'alors jamais été officiellement impliqué dans les procédures de gestion ou de planification des transports urbains.

La SRU Plus centrée sur la ville, la loi « Solidarité et Renouvellement Urbain », (loi n°2000-1208), dite « loi SRU », apparaît le 13 décembre 2000 avec l'ambition de traiter de façon globale et cohérente les questions des agglomérations, de l'habitat et de l'urbanisme, mais aussi des déplacements quotidiens et de leur lien avec le péri-urbain. La Loi SRU renforce les objectifs des PDU et complète leurs dispositions, les orientations devenant des prescriptions. En effet, cette loi oblige, dans un délai de deux ans, les grandes agglomérations françaises à mettre en œuvre des plans de déplacements urbains. Lesquels doivent permettre d'organiser les déplacements urbains, d'obtenir, par la concertation des acteurs locaux et des pouvoirs publics, une baisse sensible du trafic automobile, de développer les réseaux de transports collectifs et d'inciter à l'usage des modes de transports moins polluants.

La sécurité dans les déplacements devient l'un des objectifs premiers des PDU ainsi que la notion de « plan de mobilité », plan dont la démarche doit être encouragée par les autorités organisatrices des transports urbains (AOTU) auprès des établissements, employeurs et gestionnaires d'activités.

Plusieurs articles de la SRU introduisent de nouveaux outils ayant un impact sur les pratiques de mobilité des actifs :

Son article 113 prévoit la mise en place dans toutes les agglomérations de plus de 100 000 habitants :

- de « centrales de mobilité » ou encore de services d'information multimodale à l'intention des usagers, en concertation avec l'Etat, les collectivités territoriales ou leurs groupements et les entreprises publiques ou privées de transport.
- d'un service de conseil en mobilité à l'intention des employeurs et gestionnaires d'activités générant des flux de déplacements importants.
- d'un système de comptes « déplacements », dont l'objet est de faire apparaître, pour les différentes pratiques de mobilité, les coûts pour l'utilisateur et ceux qui en résultent pour la collectivité.

Dans son article 109, la loi prévoit la possibilité de prise en charge par l'employeur de tout ou partie du prix des titres d'abonnement souscrits par ses salariés pour leurs déplacements entre leur domicile et leur lieu de travail.

Ainsi progressivement le cadre réglementaire autour des plans de mobilité devient de plus en plus précis et place l'entreprise comme un acteur majeur dans la planification des transports urbains et dans le management de la mobilité de ses salariés.

Le « management de la mobilité » par les entreprises

Naissance du concept

Le concept des plans de mobilité vient des pays anglo-saxons dans lesquels la réflexion sur la gestion des déplacements en véhicules particuliers est antérieure aux démarches françaises.

A l'heure actuelle, en France, la prise de conscience d'une gestion de la mobilité est réelle. Une enquête débutée en octobre 2007³ et réalisée auprès de diverses entreprises en termes de statut (privé/public), de taille, de localisation géographique et de secteur d'activité, révèle que 91% d'entre elles se disent confrontées à des problèmes de transports. Le management de la mobilité par les entreprises trouve dès lors sa raison d'être mis en vigueur.

Une telle démarche recouvre un ensemble de stratégies élaborées pour réduire en amont le trafic automobile, pour agir sur la demande même} supprimer en déplacements, en encourageant les changements de comportement chez les usagers de l'automobile en particulier. C'est une nouvelle approche de la réflexion sur les transports : on ne souhaite plus construire de nouvelles infrastructures pour répondre à la demande de déplacements en voiture sans cesse croissante, on préfère optimiser l'utilisation des infrastructures existantes en répartissant mieux les usages des différents modes de transports. Autrement dit, réduire la demande de déplacements en voiture particulière au profit des autres modes.

A la suite du travail⁴ réalisé par Bernard Castets, chef du service Villes, Transports et Territoires DDE du Gard, une série de propositions a été établie pour donner une signification exhaustive du management de la mobilité. Ce concept :

- Encourage les individus, entreprises et institutions pour satisfaire leurs besoins de transport par l'utilisation efficiente et intégrée des équipements de transports disponible ;
- Consiste à informer et permet une approche fondée sur la coordination, mise en place à court terme et à peu de frais ;
- S'occupe à la fois des voyageurs et des marchandises ;
- Vise à réduire le nombre, la longueur et le recours aux déplacements en véhicules individuels. Il soutient la planification des transports et cherche à influencer le choix modal vers des modes moins polluants ;
- Encourage les mesures d'équipement seulement lorsque celles-ci sont nécessaires pour le transfert modal en faveur des autres modes que la voiture ;

³ Cf. www.ville-en-mouvement.com

⁴ « Comment diminuer le recours à la voiture pour les déplacements entre le domicile et le travail ? Etude de l'expérience britannique », par Bernard Castets, chef du service Villes, Transports et Territoires DDE du Gars, Ministère de l'Équipement des Transports et du Logement, novembre 1998.

Définition d'un plan de mobilité

Il n'existe pas de définition commune des plans de déplacement. Concernant la dénomination, plusieurs terminologies existent :

- Plan de déplacements des employés
- Plan de déplacements établissements
- Plan de déplacements des entreprises
- Plan de mobilité
- Etc.

L'ADEME retient l'acronyme PDE pour Plan de Déplacements Entreprises et donne comme définition dans le guide ADEME1 : « démarche visant à aborder de manière globale et intégrée la problématique de tous les déplacements liés à une entreprise, en prenant un ensemble de mesures concrètes pour rationaliser les déplacements quotidiens des usagers du site d'emploi ou d'activités et développer des modes de déplacement plus respectueux de l'environnement. Le PDE s'intéresse aux déplacements des salariés et des autres usagers du site (clients, visiteurs, livreurs, stagiaires) »

L'objectif d'un plan de mobilité est d'obtenir un transfert modal de la voiture vers les autres moyens de transports : transports publics, deux roues (motorisés ou non), marche à pied ou covoiturage. Agir sur les comportements individuels et modifier les habitudes de déplacements domicile-travail est alors la base des priorités.

Généralement, le plan de mobilité est défini comme « un ensemble de mesures visant à optimiser les déplacements liés aux activités professionnelles en favorisant l'usage des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle. Les déplacements liés aux activités professionnelles concernent les trajets domicile-travail mais aussi les déplacements professionnels des collaborateurs et des partenaires de l'organisation »⁵.

Néanmoins ni la loi, ni la réglementation ne précisent le contenu des plans de mobilité qui peut être défini de diverses façons par les employeurs en fonction des sites concernés.

On peut distinguer plusieurs appellations de ces plans de mobilité, parmi lesquelles :

1. le plan de déplacements d'entreprise (PDE) qui concerne plus directement les entreprises privées. L'objectif est d'amener ces dernières à s'intéresser de près à la mobilité quotidienne de leurs personnels et à proposer des offres alternatives à la voiture ;
2. les plans de déplacements d'établissements scolaires ou d'université ;
3. ou encore les plans de déplacements de l'administration (PDA) que l'Etat met en place dans l'ensemble de ses services⁶.

5 Circulaire du 25 janvier 2007 portant application du décret du 22 décembre 2006.

6 Cf. Décret du 22 décembre 2006

**Les objectifs d'un
plan de mobilité**

Le PDE est une démarche visant à aborder de manière globale et intégrée la problématique « transport » d'une entreprise. Ses objectifs sont multiples:

économique : optimisation des déplacements, réduction du budget transport pour l'entreprise comme pour les salariés ;

social : amélioration pour les salariés de l'accessibilité et de la sécurité des déplacements ;

managérial : gestion des 35h, management environnemental ;

environnemental : réduction de la pollution et de la consommation d'énergie ;

citoyen : participation active de l'entreprise aux objectifs du Plan de déplacement urbain ;

image/communication : valorisation interne et externe de l'entreprise.

Le plan de mobilité constitue donc un outil opérationnel du PDU dans la mesure où leurs objectifs se rejoignent : réduire l'usage de la voiture et accroître le recours aux modes alternatif en agissant sur les comportements sociaux en termes de choix de mode de déplacements. Sa mise en place passe par cinq étapes :

Les étapes de mise en œuvre d'un PDE

Etape 1 : Préparer et piloter le projet : l'objectif de cette étape est de s'assurer de la faisabilité du projet et de mobiliser les acteurs clés. Cette phase est décisive pour la réussite du projet. Elle comporte la formalisation des objectifs du projet, la mobilisation des parties prenantes, la définition de l'organisation du travail ainsi que la définition du plan de communication. Il s'agit également de désigner un chef de projet et de trouver les sources de financement.

Etape 2 : Réaliser le diagnostic : le diagnostic consiste à analyser l'accessibilité du site et à identifier les pratiques et demandes des salariés en matière de déplacements. Cette étape comprend l'annonce du projet, le recueil et l'analyse des données internes (ressources humaines, accessibilité, stationnement...), l'enquête auprès des salariés sur leurs modes de déplacements et leurs attentes ainsi que la formalisation du diagnostic de la situation de l'établissement. Au-delà des déplacements domicile-travail, le diagnostic permet plus largement d'identifier l'ensemble des flux liés à une activité professionnelle : clientèle, visiteurs ...

Etape 3 : Réaliser les enquêtes mobilité : la réalisation d'une enquête auprès des salariés est fortement préconisée. Elle permet de compléter l'analyse des données existantes et d'affiner le diagnostic. C'est aussi une façon concrète d'impliquer les entreprises du site et leurs salariés dans la réflexion et d'initier ainsi le travail de sensibilisation sur la question des transports. Le coût de l'enquête sera fonction des effectifs de la zone, du ou des supports employés (papier et/ou internet ou intranet, qui permettent d'automatiser en partie la saisie des données), du nombre de questions posées.

Etape 4 : Elaborer le plan d'action : cette phase a pour but de produire un programme d'actions techniquement et financièrement viables. A une étape de concertation avec le personnel sur les solutions attendues succède l'élaboration de pistes d'action et enfin la construction du plan d'action (objectifs, mesures retenues, échéancier, moyens...)

Etape 5 : Mettre en œuvre le PDE : il s'agit ici de mettre en application le plan d'action ainsi que de suivre et pérenniser le PDE sur long terme. Le suivi comprend des évaluations et des actions de communication régulières.

1.2. Le rôle et les gains attendus par les acteurs concernés

Le rôle des acteurs concernés

Après avoir décrit les fondements, les principes, et les objectifs des PDE, il convient à présent de s'intéresser aux acteurs prenant part à la démarche et au rôle qu'ils jouent dans sa mise en œuvre. La sphère des acteurs concernés regroupe tous ceux qui sont, de près ou de loin, touchés par les questions des déplacements domicile-travail.

Les entreprises

Il faut prendre ce terme au sens large, c'est à dire tous les employeurs ou les organismes qui génèrent un grand nombre de déplacements par le biais de leurs employés, de leurs visiteurs et de leurs clients.

Un plan de mobilité peut être mis en place quel que soit le caractère et l'activité de l'organisme : entreprise privée, publique, collectivité, institution, établissement commercial ou d'enseignement ... etc.

A priori, tous les pôles générateurs de déplacements sont susceptibles d'être la cible d'un plan de mobilité. Jusqu'ici, en règle générale, l'attention se focalisait principalement sur les « gros employeurs » ou autres grandes structures comptant au moins 300 employés, et ayant les capacités de se lancer dans de telles mesures. Les services publics ou les universités qui accueillent de nombreux visiteurs sont également des cibles potentielles. En effet, l'impact financier important et la réorganisation de la vie de l'entreprise induits par les plans de mobilité sont peu adaptés, de prime abord, aux très petites (TPE) voire aux moyennes entreprises (PME).

Quoi qu'il en soit, il est préconisé que toute entreprise crée des instances en son sein afin de mener à bien les plan de mobilité :

un comité de pilotage pour discuter des éléments recueillis et prendre les décisions notamment celle concernant les mesures mises en place à l'issue de la démarche de diagnostic. Il doit être composé *a minima* de la direction décisionnelle et des représentants des salariés. Dans un souci d'efficacité et pour ne pas affecter le fonctionnement habituel de l'entreprise, ce comité peut être le comité d'entreprise.

le groupe de projet pour conduire la démarche et prendre en charge les modalités pratiques de chacune des étapes. Il est dirigé par un chef de projet qui assurera la coordination avec les autres services de l'entreprise, avec le comité de pilotage et avec les partenaires extérieurs.

Les employés

Ce sont leurs comportements de déplacements qui sont visés, c'est à eux que s'adressent les mesures prises dans le plan de mobilité. Il est donc nécessaire de prendre en compte leurs pratiques actuelles et leurs attentes sur le sujet. Ils doivent faire remonter les besoins auprès des employeurs de façon à ce que les actions proposées soient en accord avec leurs attentes. Leurs actions sont déterminantes pour la réussite d'un PDE. Les employés doivent donc adhérer au projet et s'approprier la démarche pour que les changements de comportement soient volontaires et non subis.

**Les autorités
organisatrices des
transports urbains**

Une autorité organisatrice des transports urbains est une forme d'autorité organisatrice de transports (AOT). L'AOTU assure l'organisation du réseau de transport urbain sur son territoire, le périmètre de transport urbain (PTU). Pour cela, l'AOTU perçoit le versement transport (VT). Les AOTU ont en charge depuis la LAURE la mise en œuvre du Plan de déplacements urbains (PDU) pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

En déclinaison des orientations de leurs propres Plans de Déplacements Urbains (PDU), elles assurent la promotion et le suivi des PDE. Elles veillent à la mise en place d'un service de Conseil en Mobilité, conformément à la loi SRU. Les AOTU sont soit promotrices des démarches, soit réceptrices des sollicitations des employeurs et de leurs salariés.

Dans l'agglomération toulousaine, Tisséo-SMTC est l'AOTU chargée du développement et de l'exploitation d'un réseau d'agglomération des transports en commun. Le conseil syndical, exécutif de Tisséo-SMTC, est constitué d'élus du Grand Toulouse, du SICOVAL, et du Syndicat Intercommunal des Transports publics de la région toulousaine. Ainsi en tant qu'autorité organisatrice (AO), le SMTC décide de la politique et des aménagements pour les transports collectifs. Cette compétence est un levier fondamental à actionner dans le cadre d'un plan d'action PDE.

**Les entreprises
exploitantes des
transports publics**

Les entreprises exploitantes de transports publics gèrent ou exploitent des services de transport public de voyageurs urbain ou interurbain dans le respect des orientations des Autorités Organisatrices de Transports. Elles sont liées par contrat à une collectivité territoriale, ou en dépendent.

Les Entreprises Exploitantes de Transport Publics sont à l'écoute des employeurs et des salariés. Elles sont la plupart du temps amenées à mettre en place des mesures d'adaptation ou de création en fonction des besoins exprimés par les employeurs, selon les orientations de leur AOT (créations de lignes, conception de tarifications PDE, modification d'horaires ou de dessertes...). Elles peuvent également être promotrices des démarches PDE.

Dans l'agglomération toulousaine, Tisséo-RÉSEAU URBAIN exploite, en régie les transports en commun dans ses divers aspects : gestion technique, commerciale et humaine des réseaux bus et métro.

Les collectivités territoriales

Les collectivités territoriales s'intéressent à la démarche PDE tout d'abord par la mise en place de leur propre plan de mobilité. Les collectivités servent en effet de référence et peuvent impulser une dynamique d'entraînement sur leur territoire. En effet la démarche engagée dans ces établissements publics a valeur d'exemple et permet de sensibiliser et de motiver les entreprises privées et autres établissements publics de l'agglomération dans la mise en œuvre d'une démarche de plan de mobilité. Elle permet également d'acquérir des compétences et outils indispensables dans la perspective d'une mission d'assistance technique et organisationnelle.

Dans l'agglomération toulousaine, le Conseil régional Midi-Pyrénées et les communes les plus importantes, comme par exemple Toulouse et Blagnac, ont mis en place ou sont en train de débiter une démarche PDE afin d'inciter leurs agents à abandonner leur voiture particulière pour les déplacements domicile-travail.

D'autres part, les communes, le Département, la Région peuvent être concernés dans la mesure où ils interviennent directement ou indirectement dans le domaine des transports notamment au niveau des voiries, des aménagements et équipements pour les cyclistes et les piétons, du stationnement, de l'urbanisme, ou des transports interurbains :

- Les Régions sont les autorités organisatrices des transports ferroviaires régionaux : elles gèrent le réseau régional et donc les transports ferroviaires régionaux, avec les lignes Trains Express Régional (TER) ;
- Les Conseil généraux ont pour compétence les transports non-urbains (les transports concernant les territoires hors AOTU mais inclus dans les frontières départementales) : ils se doivent donc d'être associés à la démarche PDE dans le but d'un partenariat pour une meilleure desserte, et donc une plus grande efficacité du réseau de transports interurbains ;
- Les Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) peuvent être compétents en matière de voiries et d'aménagement urbain (c'est le cas notamment pour la Communauté d'Agglomération du Grand Toulouse) ;
- Les communes sont elles responsables de l'urbanisme, de la circulation et du stationnement.

Malgré le rôle de plus en plus prégnant des collectivités territoriales, les Autorités Organisatrices des Transports Urbains (AOTU) restent les principales responsables de la dynamique nécessaire aux territoires pour faire émerger les PDE. Du fait de la juridiction et du rôle de gestionnaires des transports des AOTU, l'action des autres collectivités ou structures publiques reste complémentaire à l'évidence, et ne semble pas se substituer à ce que peuvent faire ces AOTU.

**Les organismes
ayant un rôle de
conseil**

➤ **L'Agence de l'Environnement et De la Maîtrise de l'Énergie
(ADEME)**

L'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME) est un établissement public à caractère industriel et commercial créé par la loi 19 décembre 1990 et placé sous la tutelle des ministres chargés de la recherche, de l'écologie et de l'énergie. La mission de l'ADEME est de susciter, animer, coordonner, faciliter ou réaliser des opérations ayant pour objet la protection de l'environnement et la maîtrise de l'énergie.

Acteur du développement durable, l'ADEME participe à la mise en œuvre des politiques publiques en matière d'énergie et de protection de l'environnement. Elle intervient, depuis la recherche jusqu'à la diffusion de l'information, dans nombreux domaines dont celui de la prévention de la pollution de l'air.

L'officialisation du soutien ADEME aux PDE relève d'une décision du Conseil d'Administration de février 2001 qui a formalisé les règles d'intervention de l'ADEME dans ce domaine et en a fixé les objectifs. A travers l'Evaluation nationale des Plans de Déplacements Entreprise (PDE) réalisée en 2005, l'Agence s'est constituée une vaste connaissance dans le domaine des PDE⁷. Par ces retours d'expériences, elle a contribué à concevoir et à diffuser une méthodologie formalisée.

En outre, l'ADEME participe activement au financement des démarches en soutenant directement les maîtres d'ouvrage. Ces aides visent les collectivités locales et les entreprises publiques ou privées. Elles concernent également les associations gérant les parcs technologiques ou zones d'activités.

L'ADEME soutien la mise en place de plans de déplacement des entreprises via deux types d'aide classiquement utilisées (cf. Tableau 1) :

- les aides à la décision ;
- les aides aux opérations exemplaires.

Tableau 1 : Modalités des aides nationales ADEME

	Aide à la décision	Opérations exemplaires
Taux d'aide	- 50%	- 20% pouvant être portés à – 30% pour les premières opérations
Assiette	- Coût de l'étude plafonnée à 75 000 €	- Montant HT des dépenses éligibles, plafonnées à 300 000 €

Source : ADEME, « Evaluation Nationale des Plans de Déplacements Entreprise », juillet 2005.

Au-delà du soutien financier aux PDE, l'ADEME propose différents outils méthodologiques ou de communication et dans certains cas, elle accompagne l'animateur PDE en apportant un conseil méthodologique et un suivi de la démarche.

7 En 2006, l'ADEME recensait 500 PDE réalisés.

**Les organismes
ayant un rôle de
conseil**

➤ **Agence Régionale Pour l'Environnement Midi-Pyrénées
(ARPE)**

Opérateur de la Région Midi-Pyrénées, l'Agence Régionale Pour l'Environnement de Midi-Pyrénées est un outil de sensibilisation, d'animation, de concertation, d'observation, de proposition et de partenariat, en matière d'environnement, d'énergie et de développement durable. Association loi 1901, l'ARPE réunit 95 représentants (institutionnels, associatifs et/ou socioprofessionnels).

Dans le cadre d'un PDE, elle peut assurer l'accompagnement méthodologique des maîtres d'ouvrage ou la diffusion d'informations et la pédagogie des organismes susceptibles de mettre en place une telle démarche.

➤ **Les Chambres de commerce et d'industrie**

Les Chambres de Commerce et d'Industrie (CCI) représentent « les intérêts commerciaux et industriels de leur circonscription auprès des pouvoirs publics » selon la loi du 9 avril 1898.

Pour ce faire, les CCI ont deux objectifs :

- Veiller à la prise en compte des intérêts des entreprises et participer à l'élaboration des politiques publiques ;
- Faciliter les rapports des entreprises avec les administrations nationales et territoriales.
- D'après une enquête réalisée par l'ACFCI⁸ en décembre 2007, la CCI de Toulouse a mis en place deux types d'actions en faveur des PDE dans l'agglomération :
 - Atelier de volontaires, stands de sensibilisation avec opérateurs locaux, communication via intranet et journal interne ;
 - Participation à l'élaboration de la "mallette pédagogique".

8 L'Assemblée des chambres françaises de commerce et d'industrie (ACFCI) a réalisé début 2008 une enquête auprès du réseau sur son implication au 31 décembre 2007 en matière de Plan de Déplacements Entreprise.

Nicolas TOURNIER, Mémoire de Master 2 – septembre 2008

**Les organismes
ayant un rôle de
conseil (suite)**

➤ **Les bureaux d'études**

Les bureaux d'études apportent aux organismes intéressés un savoir faire technique en management de la mobilité des personnes et des biens ainsi qu'un appui en matière de communication et d'animation de processus d'accompagnement des changements.

Selon sa situation, l'entreprise peut faire appel aux compétences d'un de ces prestataires extérieurs qui l'assistera dans sa démarche. Ce prestataire pourra être sollicité pour :

- produire et traiter l'ensemble des informations nécessaires à la prise de décision (traitement des données internes, rédaction de questionnaires, conduite d'entretiens individuels ou animation de réunions au sein de l'entreprise, etc.) ;
- assister le service communication, informer les salariés des avancées du projet et leur rendre compte des résultats des études ;
- faire le lien entre l'entreprise et les partenaires extérieurs ;
- accompagner les débats et discussions du groupe de projet et du comité de pilotage en apportant une expertise et un regard extérieur ;
- budgétiser les différentes mesures et formuler des recommandations précises.

Les gains attendus par les principaux acteurs

Pour l'entreprise Après avoir longtemps considéré que l'acheminement de leurs salariés vers le lieu de travail ne faisait pas partie de leur responsabilité, les entreprises se montrent, aujourd'hui, de plus en plus concernées par les problèmes de mobilité de leurs salariés. Plusieurs motifs expliquent l'intérêt des entreprises pour les PDE :

- Le motif environnemental :

La mise en place des PDE répond souvent prioritairement à une volonté de limiter les émissions de gaz à effet de serre. La démarche en faveur des déplacements domicile-travail est l'occasion de montrer, pour un certain nombre d'organismes, son engagement dans les domaines de l'environnement et du développement durable. Cela permet de renforcer l'image de marque de la société et montrer qu'elle respecte l'environnement. Communiquer sur le dynamisme de l'entreprise à ce niveau est un moyen de véhiculer l'image d'une « d'entreprise citoyenne ».

Toutefois, l'environnement est rarement la motivation majeure, excepté peut-être pour les acteurs publics qui peuvent inscrire leur PDE dans le cadre d'une démarche exemplaire. Pour les entreprises privées, et notamment pour les plus grandes d'entre elles, le PDE peut néanmoins s'intégrer à leurs politiques de management environnemental et de certification ISO 14 001⁹. C'est le cas à Toulouse d'Alcatel, Airbus...

- Le motif social :

Les entreprises se rendent compte qu'une partie de leurs problèmes de recrutement, de fidélisation ou d'absentéisme peut venir de la pénibilité des trajets domicile-travail quotidiens. Dans la grande distribution, notamment les hypermarchés généralement mal desservis par les transports collectifs ces difficultés sont très nettes. Les entreprises proposent des contrats à durée indéterminée (CDI), mais elles n'arrivent pas à les pourvoir. En proposant des solutions alternatives à la voiture par le biais des PDE, l'employeur peut solutionner les désagréments ou incidents rencontrés sur les trajets domicile-travail et ainsi réduire l'absentéisme, améliorer la santé, le moral et la productivité des salariés.

Enfin, en se préoccupant des déplacements domicile-travail, l'entreprise atteste de son intérêt quant aux besoins de ses employés. Elle contribue ainsi à améliorer son image en interne comme en externe.

L'exemple du PDE d'Alcatel (entreprise de Toulouse aujourd'hui sous appelée sous le nom de Thales Alénia Space) prouve que la conduite d'un projet commun favorise le rapprochement entre les salariés et la Direction en « renouant le dialogue social ». Le secrétaire général de l'IGR affirme quant à lui que le PDE a permis de réduire considérablement les tensions internes liées aux problèmes de stationnement.

9 Norme ISO 14 001 : Norme de certification environnementale internationale définie par l'organisation mondiale de normalisation « ISO ». La norme ISO 14001 constitue un cadre définissant des règles d'intégration des préoccupations environnementales dans les activités de l'organisme afin de maîtriser les impacts sur l'environnement et ainsi concilier les impératifs de fonctionnement de l'organisme et de respect de l'environnement. Elle s'applique à tout type d'organisme et concerne les aspects environnementaux liés aux activités, produits et services de cet organisme (interactions entre les activités, produits et services et les composantes de l'environnement).

**Pour l'entreprise
(suite)**

- Le motif d'accessibilité au site :

L'accessibilité au site inhérente au développement de l'entreprise est une question clé dans la décision d'engager un PDE.

Un plan de mobilité permet de gérer les problèmes d'accessibilité, de sécurité routière, de congestion et de stationnement sur les sites des entreprises. Il donne aux employés la possibilité de recourir à plusieurs modes de déplacement et plus seulement la voiture. Le site Airbus de Toulouse illustre parfaitement ce cas. Avec un effectif passant de 11000 à 17000 salariés en 3 ans, les infrastructures ne pouvaient plus suivre et la zone entière menaçait d'être, à terme, complètement engorgée. Pour Airbus, le PDE était vital ; il a permis de remettre en question la desserte actuelle et de refondre les infrastructures et l'offre de transport en commun.

- La gestion des coûts de déplacement :

Les entreprises prennent peu à peu conscience que la mise en place d'un PDE peut permettre de réaliser des économies liées à :

la libération des espaces non productifs (places de parking). En effet, la mise en place des PDE a eu un impact sur la réduction des places de parking. Cette diminution permet aux entreprises de réaliser de substantielles économies. Le coût mensuel de mise à disposition d'une place équivaut peu ou prou à celui d'un abonnement Tisséo ; A Grenoble, une place de parking en ouvrage, en location coûte en moyenne 600 € par an. S'agissant de l'investissement en surface, les coûts varient de 2 500 à 3 000 €, auquel s'ajoute la taxe foncière. Ainsi, le coût peut être un facteur déterminant pour diminuer les places de parking qui, au regard de leur emprise foncière importante, peuvent être un obstacle à l'agrandissement des locaux, donc au développement économique des entreprises.

- l'amélioration de la fluidité de la circulation aux abords et dans l'enceinte de l'entreprise. La mise en place d'un plan de mobilité peut être particulièrement adaptée en cas de congestions localisées, de plans d'expansion ou de relocalisation ;
- la suppression de navette interne ne répondant plus aux besoins (ex Alcatel, 15 000€/an) ;
- la réduction des frais de déplacements domicile-travail et professionnels, qui peut être permise grâce à la mise à disposition de vélos de service ou la distribution de titres de transports en commun ;
- aux possibilités de modération du VT et la majoration forfaitaire sur les accidents de trajet.

Ainsi ces économies peuvent, limiter fortement le coût de la démarche PDE, voire générer des gains pour l'entreprise. En effet, l'amélioration des conditions d'accueil de la clientèle et des usagers peut permettre d'accroître les résultats commerciaux de l'entreprise. Toutefois l'aspect financier n'apparaît pas comme un facteur central dans la décision d'engagement.

Pour le salarié La mise en œuvre d'un PDE peut venir en aide aux salariés sur plusieurs aspects :

- Une aide au coût du déplacement :

Le coût de déplacement est en pleine explosion en raison de l'envolée des prix du pétrole et constitue donc un frein manifeste à l'embauche, notamment pour les personnes les moins qualifiées. Ainsi si beaucoup d'entreprises peinent aujourd'hui à recruter, c'est aussi parce qu'il est difficile de conserver un emploi pour lequel il faut consacrer entre le quart et le tiers du salaire uniquement pour pouvoir s'y rendre. En conséquence, le PDE peut être une réponse à ces salariés qui cumulent les difficultés :

- emplois souvent excentrés et éloignés de leur lieu de travail ;
- horaires décalés, de nuit ;
- possibilités de déplacements limités (pas de permis, pas de voiture ou bien pas assez de moyens pour l'entretenir)

- Une aide à la gestion du temps

Outre les actions en faveur des transports, d'autres leviers peuvent être actionnés dans le cadre d'un PDE. Ainsi, tout ce qui peut toucher au « péri-travail » : faciliter les déplacements, mais aussi aider à la mobilité résidentielle ou à la garde d'enfants et mettre en place des crèches et des conciergeries à proximité des entreprises sont des services, qui au même titre que les services dédiés à la mobilité, permettent de libérer du temps pour soi et de faciliter le quotidien des salariés. La possibilité de déjeuner sur le lieu de travail avec la création de restaurant d'entreprise est également une mesure qui participe à la gestion quotidienne du temps.

Pour la collectivité Pour sa part, la collectivité y trouve également des bénéfices tels que :

- L'amélioration du cadre de vie ; Les collectivités ont pris conscience de l'impact négatif des bouchons sur l'attractivité économique de leur territoire. Aussi afin de garantir un accueil et un environnement de qualité aux futures entreprises désireuses de venir s'installer et à leurs salariés, les collectivités ont avec le PDE un moyen de créer les conditions d'accueil favorable.
- Une réduction des nuisances liées à l'utilisation massive de l'automobile (congestion, pollution atmosphérique, bruit, accidents de la route, etc ...) et des coûts financier (économies sur les dépenses de santé liées à la sécurité routière, sur l'entretien de la voirie, etc ...) ;
- L'intégration des entreprises dans les politiques des collectivités locales. En effet le PDE favorise le partenariat entre acteurs publics et privés, qui ont l'habitude de se côtoyer très peu. Il s'agit là d'une réelle avancée citoyenne tout à fait positive.

1.3. Les expériences existantes

La démarche PDE prend sa source dans les initiatives individuelles portées par les employeurs ou les salariés. Aussi afin de mieux cerner les enjeux qui reposent autour des PDE, il est nécessaire de présenter de façon factuelle, les expériences menées possédant une réelle antériorité pour en tirer des enseignements.

Le PDE de STMicroelectronics

L'entreprise STMicroélectronique

STMicroelectronics est une entreprise spécialisée dans fabrication des puces électroniques située à Grenoble dans la zone d'activité du Polygone en périphérie du centre ville, compte 2 100 salariés.

Les origines du PDE

C'est en 2000 que ST Micorélectronique décide de mettre en place son PDE. Le PDE de STMicroelectronics est l'un des tous premiers réalisés en France et s'inscrit, depuis, dans la durée. Il constitue à ce titre une référence dont se sont inspirées d'autres entreprises françaises. Le site est confronté à des problèmes de congestion et de stationnement. La hausse continue des effectifs (sans augmentation du nombre de places de stationnement) aggrave régulièrement une situation déjà critique. Par ailleurs, les déplacements représentent une part significative (40%) de la consommation d'énergie du site et STMicroelectronics souhaite les diminuer.

Les motivations de la structure :

- Les problèmes de stationnement
- Les problèmes de circulation
- Une nouvelle implantation de la structure
- Motivations financières
- Motivation environnementale (obtention de la certification ISO 140001)
- Motivation sociales (sécurité, stress, etc.)

Les objectifs du PDE

L'objectif de départ de l'entreprise était d'atteindre l'implication de 50% des salariés aux actions PDE sur 5 ans.

Type(s) de Déplacement(s) concerné(s) par le PDE :

- Déplacements domicile/travail
- Déplacements intersites
- Déplacements professionnels
- Déplacements clients/fournisseurs

La mise en œuvre du PDE Les moyens humains :

Le projet de PDE a pu voir le jour grâce à la volonté du directeur des ressources humaines et grâce à la participation des employés. Lesquels ont été moteur dans la vie du PDE. Un groupe de travail s'est constitué très tôt pour réfléchir sur l'avenir du site en matière de transports alternatif. Composé d'une douzaine de salariés motivés utilisant différents modes de transport, le groupe était chargé de réaliser une enquête afin de connaître les pratiques et attentes des salariés en matière de mobilité et de mettre en place les actions retenues. Aujourd'hui, ce groupe anime, fait vivre et évalue annuellement le PDE. Il relaye l'information au personnel et les sensibilise à l'usage de modes de transport alternatif.

Coût financier pour l'employeur :

- Investissement : 90k€
- Fonctionnement : 150 k€/an
- Financement ADEME : 43k€/an

Les actions Le PDE de STMicroelectronics cherchait prioritairement à :

- Favoriser le vélo : STMicroelectronics, pour cela, a mené une action conjointe avec la Communauté d'agglomération de Grenoble pour sécuriser les accès au site à partir des arrêts de bus et des pistes cyclables.
- Augmenter le nombre d'utilisateurs des transports en commun : pour y arriver, une navette reliant le site à la gare (fortement plébiscitée lors de l'enquête interne) a été mise en place. Depuis 2001, la SEMITAG a intégré cette desserte à son réseau. L'abonnement (mensuel/annuel) est, quant à lui, financé en partie par l'entreprise et permet aux salariés de voyager pour 60 € par an.

Solution Marche à pied	<input type="checkbox"/>
Solution Vélo	<input checked="" type="checkbox"/>
Solution Covoiturage	<input checked="" type="checkbox"/>
Gestion des stationnements	<input checked="" type="checkbox"/>
Subvention/négociation abonnement transports	<input checked="" type="checkbox"/>
Amélioration accès transports en commun	<input checked="" type="checkbox"/>
Mise à disposition de véhicule propre	<input type="checkbox"/>
Création de services dans l'organisme (crèche, livraison course, etc.)	<input type="checkbox"/>
Adaptation des horaires de travail	<input type="checkbox"/>
Mise en place d'un télétravail	<input type="checkbox"/>
Visioconférence	<input type="checkbox"/>
Solution habitat	<input type="checkbox"/>
Sensibilisation personnel	<input checked="" type="checkbox"/>
Autre(s)	<input type="checkbox"/>

**Le bilan et suivi du
PDE**

La démarche de PDE de STMicroelectronics est à l'heure actuelle l'une des plus abouties en France. Par ailleurs, les résultats obtenus sont très importants en termes de report modal: Plus de 54% des employés utilisent un mode de transport alternatif par rapport au chiffre initial de 20% lorsque le plan fut lancé. Par conséquent, le bilan environnemental est largement positif : en 2007, 1000 tonnes d'équivalent CO2 n'ont pas été rejetées grâce aux changements des habitudes de transport. STMicroelectronics fait aujourd'hui référence en matière de PDE et bénéficie ainsi de répercussions très positives pour son image. Aussi le 26 juin 2008, pour couronner l'exemplarité de sa démarche, STMicroelectronics a reçu le prix Européen de l'«European Platform on Mobility Management (EPOMM)» pour l'excellence de son Plan de Déplacement d'Entreprise. Ce prix témoigne du leadership de ST en matière d'excellence durable.

Le PDE de Motorola

L'entreprise de Motorola

L'activité de Motorola est consacrée à la recherche et développement des plateformes modernes des combinés du constructeur. Le site de Motorola est implanté dans la zone du Météopole, (secteur faisant partie du plan de mobilité traité au chapitre suivant). Ce site emploie en grande majorité des ingénieurs. En 2006, 470 personnes travaillaient sur le site.

Les origines du PDE

Le PDE a été initié en même temps que l'emménagement de Motorola dans ses nouveaux locaux en septembre 2005. En 2006, la commission transport au sein du comité d'entreprise met en place un PDE et devient le comité PDE. L'objectif de ce comité est de mettre en place et de faire vivre un PDE au sein du site de Toulouse.

Pour Motorola, l'intérêt du PDE est double :

Citoyenneté : les transports sont le principal poste d'émission de gaz à effet de serre en France (35%) et représentent le principal impact environnemental du site de Toulouse ;

Economique : la diminution du nombre de voitures permet d'éviter des problèmes de capacité du parking.

Les motivations de la structure :

- Les problèmes de stationnement
- Les problèmes de circulation
- Une nouvelle implantation de la structure
- Motivations financières
- Motivation environnementale
- Motivation sociales (sécurité, stress, etc.)

Les objectifs du PDE

Les mesures mises en place se basent sur une enquête lancée en mars 2005 avant l'arrivée sur le site. Il n'y a pas eu d'objectifs chiffrés.

Type(s) de Déplacement(s) concerné(s) par le PDE :

- Déplacements domicile/travail
- Déplacements intersites
- Déplacements professionnels
- Déplacements clients/fournisseurs

La mise en œuvre du PDE

Les moyens humains :

Le PDE est coordonné par le comité PDE, composée d'employés volontaires désignés par la direction pour une durée de deux ans. Le comité est composée de 6 personnes, représentants des 3 modes de transports alternatifs principaux : modes doux ; transports en commun ; covoiturage. Sa force est d'être composée de membres utilisateurs des modes alternatifs qui sont motivés individuellement pour faire progresser leur mode de transport.

Les moyens financiers :

Budget propre au comité PDE, variable suivant les années

Bénévolat des membres du comité PDE

Les actions L'animation :

Le comité a l'autorisation de communiquer par voie électronique à l'ensemble des employés. Ses moyens sont composés de ressources informatiques (mails, listes de diffusion), d'espaces d'affichage et d'un budget pour faire des opérations ponctuelles. Le comité se réunit une fois par mois et rencontre la direction tous les trimestres

Une enquête d'évaluation a été réalisée en septembre 2006.

Solution Marche à pied	<input type="checkbox"/>
Solution Vélo	<input checked="" type="checkbox"/>
Solution Covoiturage	<input checked="" type="checkbox"/>
Gestion des stationnements	<input checked="" type="checkbox"/>
Subvention/négociation abonnement transports	<input type="checkbox"/>
Amélioration accès transports en commun	<input checked="" type="checkbox"/>
Mise à disposition de véhicule propre	<input type="checkbox"/>
Création de services dans l'organisme (crèche, livraison course, etc.)	<input type="checkbox"/>
Adaptation des horaires de travail	<input type="checkbox"/>
Mise en place d'un télétravail	<input type="checkbox"/>
Visioconférence	<input type="checkbox"/>
Solution habitat	<input type="checkbox"/>
Sensibilisation personnel	<input checked="" type="checkbox"/>
Autre(s)	<input type="checkbox"/>

Le bilan et suivi du PDE

Le PDE de Motorola affiche des résultats positifs et apparaît comme un succès. Selon le comité PDE, sans ce plan de mobilité le parking automobile serait à présent saturé.

Evaluation du report modale des salariés dans les déplacements domicile/travail (enquête effectuée en été) :

- Voiture : de 57 % à 53 %
- Covoiturage : de 7 % à 10 %
- Transports en commun : de 12 % à 8 %
- Vélo : de 13 % à 19 %
- Marche : la part reste inchangée
- Moto/Scooter : de 8 % à 7 %

Les enseignements

Les deux expériences présentées sont arrivées à maturité et affiche des résultats très intéressants. Après l'étude de celles-ci il est possible de tirer des enseignements.

1. La réussite d'un PDE passe par l'adhésion du personnel : une enquête reposant notamment sur les attentes des salariés ainsi que des actions de communication sont par conséquent primordiales.
2. Pour que la démarche vive dans le temps, il est nécessaire d'assurer son suivi et des évaluations régulières. Pour ce faire des moyens spécifiques doivent être prévus (animateur, groupe de travail dédié...).
3. diversifier et personnaliser les actions pour que chacun puisse y trouver son compte. En effet comme le rappelle Pascale POBLET, chef de projet PDE chez STMicroelectronics : « *Pour qu'un PDE vive, il est primordial d'être proche des attentes et besoins des salariés. Les solutions globales ne peuvent suffire, il faut presque finir par individualiser le système.* »

Toutefois si ces PDE individuels présentent un bilan positif, une nouvelle génération de PDE émerge peu à peu. Il s'agit des plans de mobilité sectoriels. Lesquels se développent afin de contourner les difficultés inhérentes au PDE menée au cas par cas.

2. Le choix d'une démarche plus globalisante à l'échelle du pôle d'emploi Sud-Ouest toulousain.

2.1. Le plan de mobilité du Sud-Ouest toulousain

Les éléments de contexte

Les plans de mobilité : un outil plus opérationnel que le PDU de 2001

Le Plan de Déplacements Urbain de l'agglomération toulousaine de 2001 a défini un ensemble de programmes ambitieux pour infléchir durablement les tendances, dont un qui a trait spécifiquement au développement des plans de mobilité. Ce PDU précise alors que « les entreprises et les administrations peuvent jouer un rôle dans la gestion des déplacements urbains, dès lors qu'elles se sentent investies de responsabilités »¹⁰.

Le SMTC, maître d'ouvrage du PDU, a ainsi acté des actions de valorisation et d'encouragement afin d'établir des plans de mobilité dans les entreprises et les administrations. A cette fin, la collectivité s'est engagée :

- à « communiquer sur les résultats de l'Enquête Ménages ainsi que sur la politique de gestion globale des déplacements qu'elle met en place sur les réseaux des différents modes (de transport) » ;
- à « évaluer les moyens humains et méthodologiques à mettre en œuvre » dans le cadre d'un plan de mobilité ;
- à réaliser « une étude exploratoire sur les avantages à consentir aux entreprises et aux administrations qui s'engagent dans des plans de mobilité » ;
- à expérimenter avec les administrations et grands services publics la mise en place des plans de mobilité ; vraisemblablement afin de donner l'exemple dans le souci de créer une dynamique d'entraînement qui associerait peu à peu des entreprises privées.

De part ces engagements, les objectifs recherchés dans la mise en œuvre des plans de mobilité sont triples. Il s'agit :

1. d'appliquer les dispositions du PDU, notamment en matière d'usage de modes de déplacements alternatifs à la voiture et de réduction des accidents de la route.
2. de faire des entreprises et des administrations des acteurs au quotidien de l'amélioration des conditions de déplacements sur l'agglomération toulousaine.
3. de sensibiliser les décideurs et les salariés à ce type de démarche concrète, qui relève de leur propre décision.

Ainsi sur le moyen terme, l'objectif affiché est de généraliser les PDE à l'ensemble des grandes entreprises et administrations ainsi qu'aux zones d'activités.

¹⁰ Plan de déplacements Urbains de l'Agglomération Toulousaine, adopté par le Comité syndical du SMTC le 21 mai 2001, « Les plans de mobilité », p. 101

Un nouvel enjeu : la desserte des territoires urbanisés à vocation économique

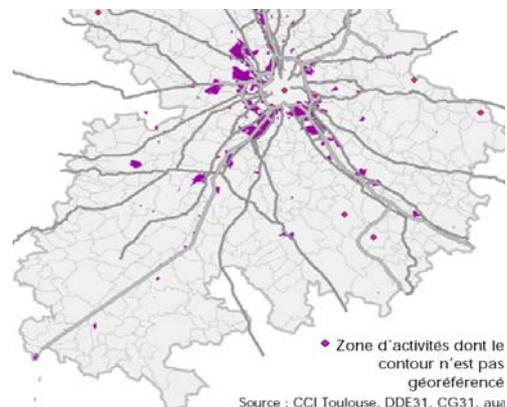
Dans le cadre de la mise en révision du PDU de 2003, le SMTC est parti du constat que l'enjeu de desserte ne concernait plus les territoires centraux mais qu'il fallait s'intéresser aux difficultés d'accessibilité rencontrées au niveau des zones d'activités économiques¹¹ de l'agglomération toulousaine. En effet, ces dernières présentent certaines spécificités qui ne favorisent pas une desserte optimale parmi lesquelles :

la périurbanisation des entreprises déconnectées des zones résidentielles, qui s'est très nettement accrue dans les années 1990 et qui continue aujourd'hui. On assiste à une multiplication des pôles d'activités répartis tout autour de la rocade : Basso Cambo au sud-ouest, Parc technologique du Canal, Labège-Innopole et ZAC Montaudran au sud-est, la Plaine et Balma-Gramont à l'est, la zone aéroportuaire au nord etc. Cette migration des entreprises en direction de la banlieue au dépend du centre s'explique :

- à la fois par la flambée des prix de l'immobilier et par la rareté des bureaux dans le centre-ville ;
- par l'absence de mixité, ces zones sont souvent mono fonctionnelle aux activités spécifiques ;
- par des rythmes d'activités variables, rares sont les zones qui mêlent activités de production et de consommation, aussi les flux de déplacements sont très différents selon les heures de la journée ou les jours de la semaine. Ainsi, la zone aéroportuaire de Blagnac n'est pas fréquentée le week-end.
- par la dépendance des actifs vis-à-vis de l'automobile.

Ces quelques caractéristiques inhérentes aux zones d'activités et aux choix faits en matière d'urbanisation, n'encouragent pas l'usage des modes de transports alternatifs à la voiture particulière. C'est donc afin de rompre avec ce constat pessimiste que Tisséo-SMTC souhaite étudier et agir sur les déplacements générés par les entreprises des principales zones d'activités de l'agglomération toulousaine.

Carte 1 : Répartition des principales zones d'activités dans l'agglomération toulousaine



11 Une zone d'activité économique (ZAE) désigne un espace aménagé par un maître d'ouvrage (collectivité, chambre de commerce ou société de promotion immobilière) en vue d'être commercialisé auprès d'entreprises ou d'organismes souhaitant y installer une activité économique (à rappeler la source). Les ZAE ne disposent pas de statut juridique propre. Un parc d'activité peut se situer en zone d'aménagement concerté (ZAC), dans un lotissement industriel, ou dans des zones réservées au plan d'occupation des sols ou au plan d'occupation d'urbanisme.

**Fondement de la
démarche sectorielle
des PDE**

Face au constat accablant d'absence de desserte des zones pourvoyeuses de milliers d'emplois et confrontée à l'obligation légale découlant de la loi SRU de 2000, la collectivité se doit d'encourager la mise en œuvre de PDE sur son territoire. Toutefois, le rôle de la collectivité dépasse cette demande d'incitation, et consiste à proposer un véritable appui à la réalisation des PDE. Cela se matérialise notamment par l'élaboration d'un programme exploratoire mené sur les 3 territoires économiques les plus « emblématiques » :

- en 2003/2004 : la zone d'activités de Labège-Innopole (450 entreprises, 12 000 salariés) ;
- en 2005 : les zones d'activités de Blagnac (400 entreprises, 25 000 salariés) ;
- en 2007/2008 : les zones d'activités de l'Ouest Toulousain (2 500 entreprises, 27 000 salariés).

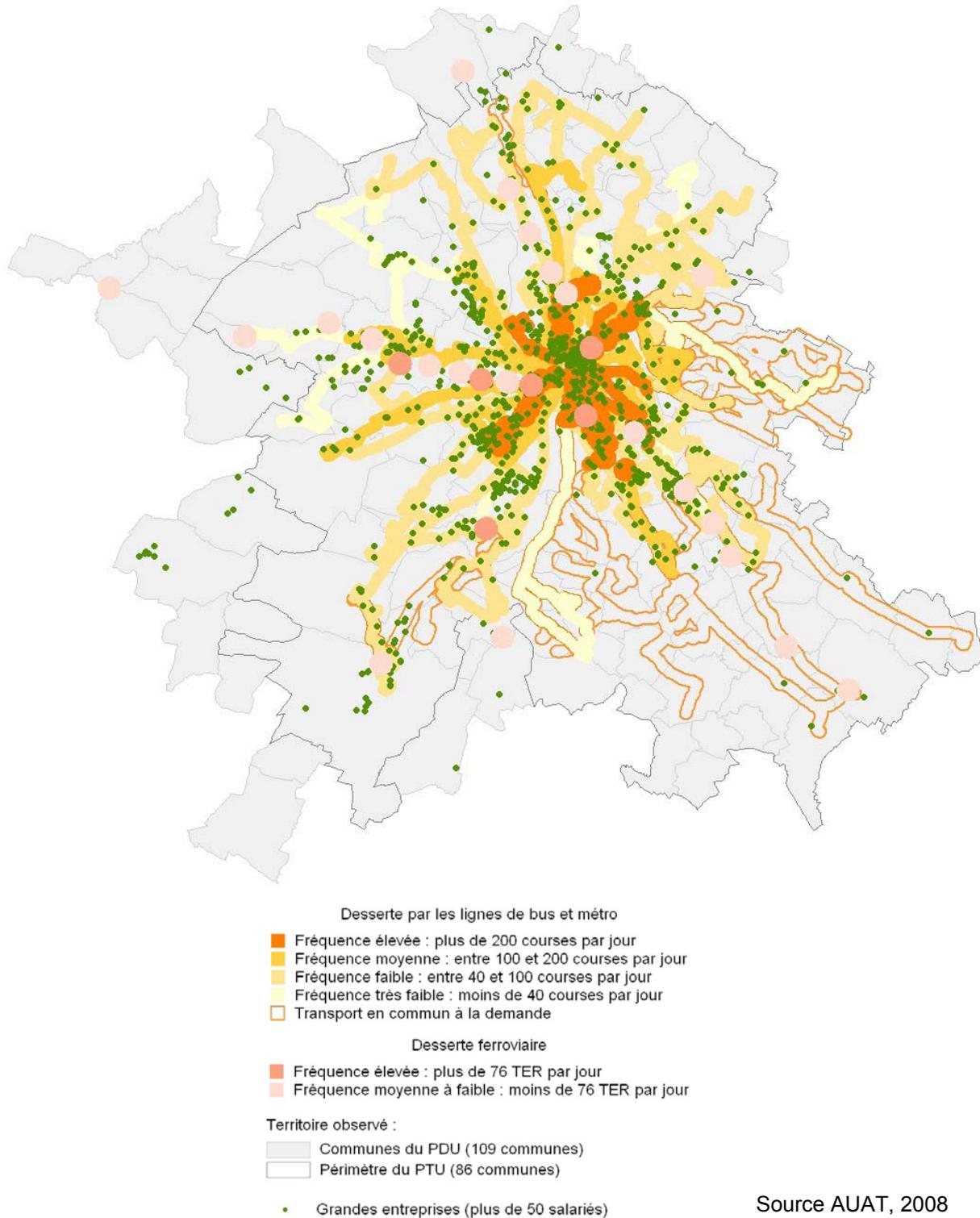
Ainsi Tisséo-SMTC entend conduire des plans de mobilité ou « PDE sectoriels » à l'échelle de bassins d'emploi. A cette fin, 3 objectifs particuliers sont poursuivis :

- l'obtention d'une étude détaillée des déplacements des salariés des différentes entreprises pour disposer d'éléments de connaissance sur le fonctionnement du territoire ;
- la réalisation d'enquêtes de mobilité auprès des salariés et des clientèles des établissements afin d'obtenir une base de données exhaustives à l'échelle d'une zone et ainsi mieux cerner les habitudes de déplacements des salariés ;
- la proposition d'un plan d'action et des mesures à mettre en œuvre par les collectivités, les entreprises et les salariés ;
- la sensibilisation et l'incitation des établissements à mener une réflexion, éventuellement partagée, sur la mobilité, voire à initier en propre un Plan de Déplacements d'Entreprise.

Grâce à une étude portant sur la mobilité des salariés des entreprises et des clientèles des zones d'activités et commerciales, une analyse des déplacements générés par l'ensemble des générateurs de trafic implantés dans les zones d'activités est possible. Ce diagnostic permet de mieux appréhender les déplacements liés au travail et d'apporter ainsi des solutions globales à l'échelle d'un secteur géographique.

**Les plans de
mobilité : un outil
plus opérationnel
que la PDU de 2001**

Carte 2 : Localisation des emplois privés et transports urbains



La mobilité liée au travail dans l'agglomération toulousaine

La part prépondérante de la voiture particulière dans les déplacements domicile-travail

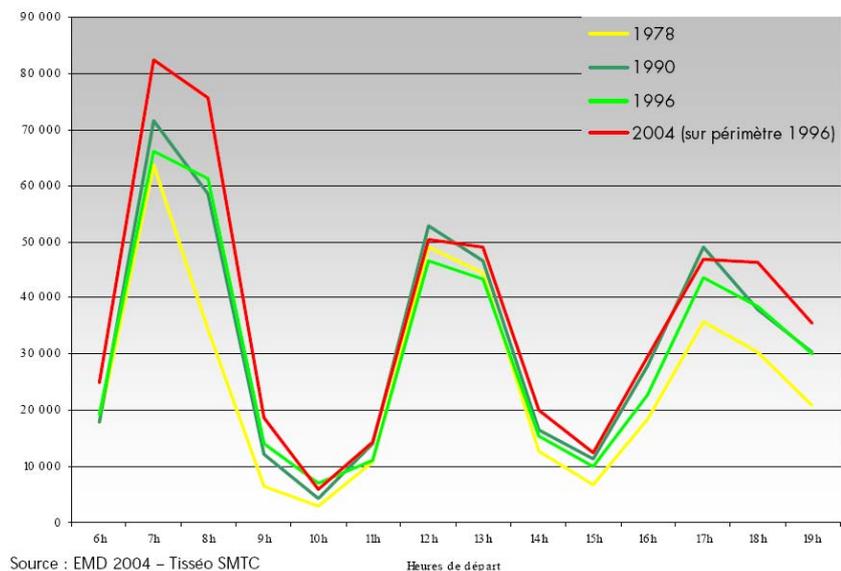
Sur la base de l'enquête ménages de 2004¹², les déplacements liés au travail représentent par jour 17% du volume total des déplacements. Même si ces déplacements restent un motif en érosion au profit des loisirs ou des achats, il demeure d'autant plus important qu'il est déterminant. En effet, lorsqu'on choisit d'utiliser sa voiture pour rejoindre son lieu de travail le matin, il est très probable qu'on utilise ce mode tout au long de la journée. Les déplacements pour le travail sont effectués à 77 % en voiture particulière, contre 7% en transport en commun, 7 % à pied et 4% en vélo. Par ailleurs, les déplacements en transport en commun restent stables en part de marché malgré une augmentation de l'offre depuis 1996.

Une forte utilisation de la voiture aux heures de pointe

Comme l'atteste le graphique ci-contre, l'utilisation de la voiture connaît des heures de pointe très marquées. Plus de la moitié de son trafic s'effectue durant 6 heures : de 7h à 9h, de 12h à 14h et de 17h à 19h.

Toutefois, entre 1996 et 2004, le trafic en voiture a surtout augmenté aux heures creuses (de plus 30 %), c'est-à-dire entre 6h et 7h, 9h et 10h et 11h et midi.

Graphique 1 : Les déplacements Domicile –Travail des habitants de l'agglomération selon l'heure de départ.



12 AUAT, Enquête sur les déplacements des ménages en 2004, avril 2006

Les éléments mis en exergue dans le diagnostic

L'organisation urbaine de l'Ouest toulousain

Carte 3 : Le périmètre d'étude



Le plan de mobilité du Sud-Ouest toulousain concerne les zones d'activités et commerciales réparties sur cinq communes :

- Toulouse
- Portet-sur-Garonne
- Roques
- Cugnaux
- Villeneuve-Tolosane

et trois structures intercommunales :

- Communauté d'agglomération du Grand Toulouse
- Communauté d'agglomération du Muretain
- Communauté de communes Axe Sud

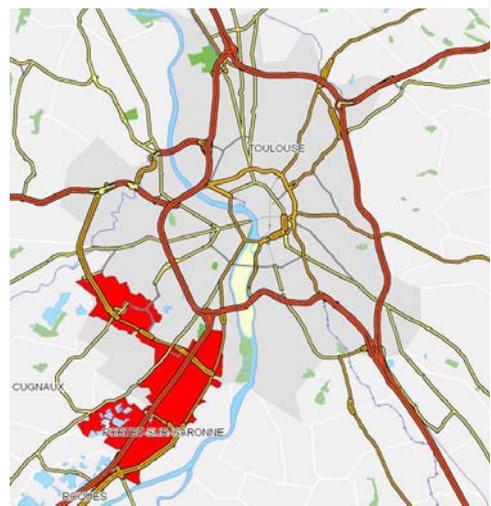
L'environnement urbain marqué par un fort caractère industriel et commercial

Le secteur de l'Ouest toulousain est marqué par un caractère industriel, avec la présence de plusieurs zones d'activités, et par une vocation commerciale liée à la présence des zones commerciales de Portet-sur-Garonne et de Basso Cambo.

La zone est soumise à de nombreuses coupures et donc à de nombreux effets d'écran qui nuisent à l'accessibilité du site, notamment pour les modes doux :

- l'autoroute A64 du nord au sud ;
- certaines parties du boulevard Eisenhower de l'est à l'ouest ;
- la voie ferrée du nord au sud ;
- la Garonne à l'est.

Carte 4 : Localisation de l'aire d'étude



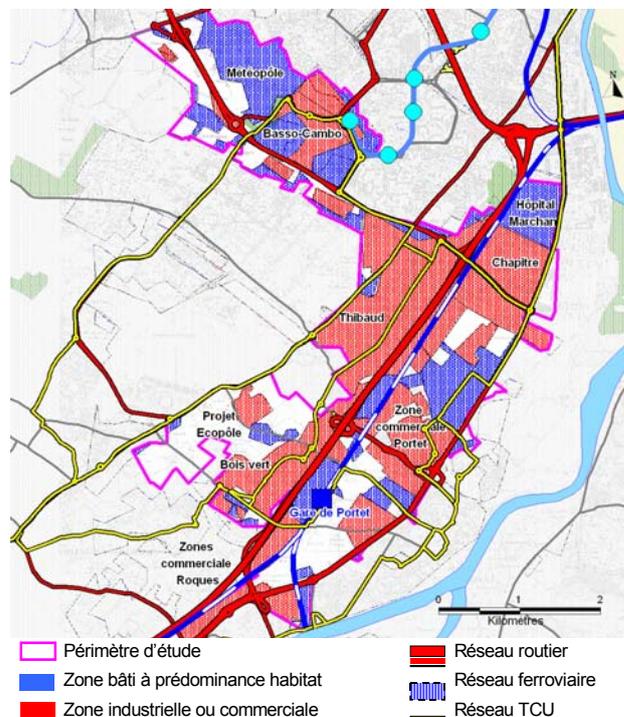
Un pôle d'emploi important avec une faible démographie

Le périmètre du plan de mobilité du sud-ouest toulousain est une faible zone d'habitat. En 2003, on comptait seulement 7 400 habitants alors que pour cette même zone, on porte à 35 000 le nombre d'emplois recensés. Les secteurs d'activités représentés sont très variés (tertiaire, industriel et logistique, commercial) bien que les emplois industriels (Basso-Cambo, Chapitre, Thibaud) et commerciaux (Portet, Roques) soient majoritaires :

- Zone industrielle et Technopôle de Basso-Cambo : 3990 emplois ;
- Zone industrielle de Thibaud : 2500 emplois ;
- Zone industrielle du Chapitre : 1250 ;
- Zone industrielle du Bois Vert : 1250 emplois ;
- Zone commerciale de Portet-sur-Garonne : 2840 emplois ;
- Zone commerciale de Roques-sur-Garonne : 1250 emplois.

Du reste, la zone de l'Ouest toulousain est amenée à connaître des développements urbains majeurs avec l'émergence de la ZAC Ferrié-Palarin à Portet-sur-Garonne où il est prévu la création de 800 nouveaux logements et la réalisation du futur Cancéropôle construit sur l'ancien site de produits chimiques AZF. Le site accueillera le pôle de compétitivité de recherche sur le cancer, une clinique universitaire du cancer, le centre de recherche européen de l'industriel pharmaceutique Pierre Fabre, l'extension de la partie recherche de Sanofi - Aventis¹³, des salles de conférences... . Les premiers bâtiments devraient être terminés à horizon fin 2008 et les premiers salariés intégreront les laboratoires dès 2009. Avec ce projet 4 000 nouveaux emplois seront créés. Par ailleurs, la zone n'a pas exploité toutes ses potentialités car 50 000 m² de bureaux n'ont pas encore été attribués.

Carte 5 : Les infrastructures viaires et la typologie des emplois dans la zone d'étude



13 Le groupe Sanofi-Aventis est une des leader mondiaux de l'industrie pharmaceutique au service de la santé.

Les déplacements Près de la moitié de l'ensemble des déplacements sont en lien avec Toulouse.

Selon les résultats de l'enquête ménages déplacements réalisée en 2004, 237 000 déplacements sont réalisés quotidiennement avec les zones commerciales et industrielles de l'Ouest toulousain.

Parmi ces déplacements, 54,3 % s'effectuent en échange importants avec la zone « s (14 %). Par contre, les échanges avec la zone « sud-est » sont très faibles (à peine 2 % des déplacements).

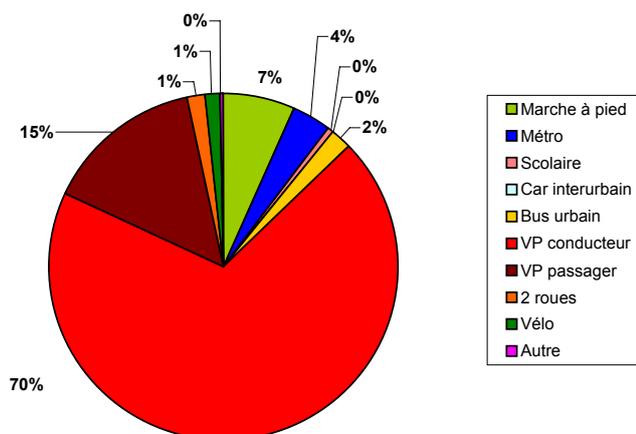
Carte 6 : Les échanges entre la zone d'étude et l'agglomération



➤ **Une part prépondérante de la voiture particulière dans les déplacements**

85% des déplacements ayant pour origine ou pour destination les zones commerciales et industrielles de l'Ouest toulousain sont effectués en voiture (70% en voiture particulière conducteur et 15% en voiture particulière passager). Cette part modale de la voiture est nettement supérieure à la moyenne enregistrée sur l'ensemble de l'agglomération qui atteint 64%.

Graphique 2 : Répartition modale de tous les déplacements en lien avec la zone d'étude dans sa totalité



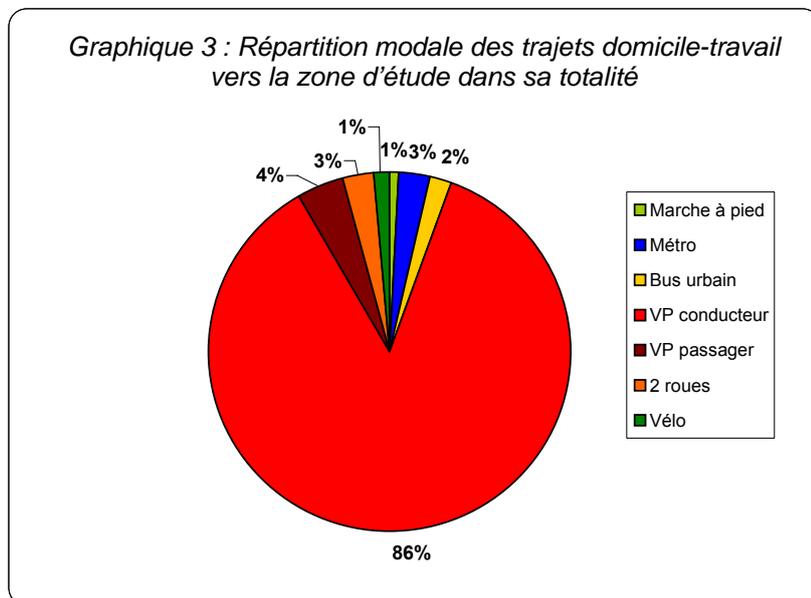
**Les déplacements
(suite)**

La part écrasante de l'usage de l'automobile laisse aux modes doux une faible représentation (8%) avec une prépondérance de la marche (7%). L'usage du vélo pour pénétrer ou sortir de la zone est quasiment absent. Cela s'explique par le manque d'aménagement physique et la discontinuité des itinéraires cyclables.

Enfin, malgré la présence de la ligne de métro A à Basso Cambo et celle des 11 lignes de bus parcourant le périmètre, la part modale des transports collectifs n'est que de 6%. Cette sous-utilisation des transports publics par rapport au reste de l'agglomération toulousaine s'explique par la situation géographique des zones de Thibaud/Chapitre et Portet de part et d'autre de l'A64 et par le sous-dimensionnement de l'offre de transports en commun.

➤ **Les déplacements domicile-travail en lien avec la zone d'étude :**

A l'échelle de l'ensemble de la zone d'étude, 90 % des déplacements domicile-travail sont effectués en voiture particulière (86 % en VP conducteur et 4 % en VP passager) contre 77 % à l'échelle de l'agglomération. La part modale des transports collectifs est faible (5 %) et celle des modes doux quasiment inexistante (2 %).



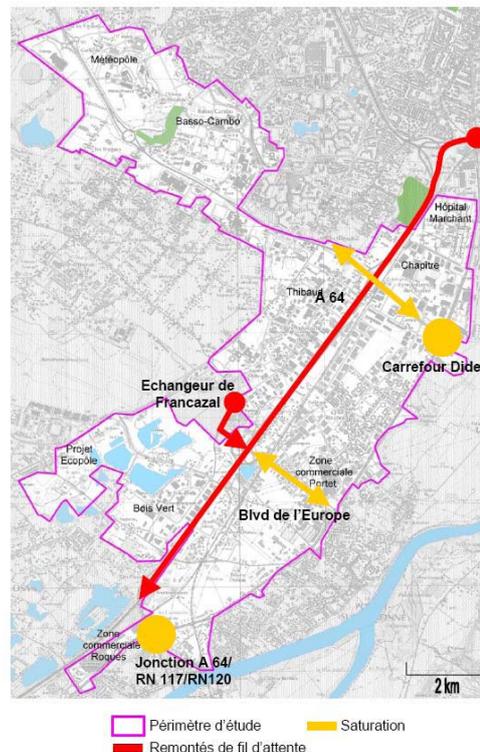
Une circulation routière dense sur l'ensemble de la journée et en voie de saturation

Le quart Sud-Ouest toulousain est un secteur qui draine des flux routiers importants, c'est la « Porte Sud » de Toulouse. Les flux nord-sud empruntent deux des axes du périmètre d'étude, l'A 64 et la RD 120. On retrouve notamment les flux en provenance du Muretain.

L'ensemble des axes du secteur supporte des trafics importants et atteint aujourd'hui la limite de capacité :

- ⇒ Un axe structurant très chargé : l'A 64 enregistre plus de 100 000 véhicules/jour ;
- ⇒ L'autoroute est alimentée par les flux venant des RN 20 et RN 117 (voie reliant Muret à Roques) à hauteur de 57 000 véhicules/jour ; la RD 120 supporte quotidiennement 25 000 véhicules/jour sur sa partie sud et environ 18 000 véhicules/jour sur sa partie toulousaine ;
- ⇒ L'avenue Eisenhower est plus chargée que la RD 120 avec entre 26 000 et 28 000 véhicules/jour ;
- ⇒ La route de Seysses, RD 15 avec ces 15 000 véhicules journaliers enregistre un trafic chargé pour une voirie secondaire.

Carte 7 : Les effets de congestion dans l'aire d'étude



Ces différents axes connaissent une circulation dense toute la journée même si les périodes de pointe du matin et du soir sont des phases critiques où la saturation est quotidienne. En plus des mobilités pendulaires qui saturent la voirie aux périodes de pointe, viennent s'ajouter les flux liés aux centres commerciaux de Portet et de Roques. Ces derniers sont particulièrement importants le samedi. En conséquence, les principaux axes du secteur sont chargés tant l'ensemble de la journée que la semaine. Depuis 1999 une augmentation du trafic est régulière à tel point qu'aujourd'hui on arrive à la limite de la saturation.

Enfin, comme nous l'avons évoqué précédemment, il convient de prendre en

considération la mutation que connaît actuellement le quart Sud-Ouest. Sous l'impulsion du projet du Cancéropôle un certain nombre de projets urbains se développent sur le secteur. Ceux-ci amèneront des emplois nouveaux et donc des flux de déplacements supplémentaires qu'il faudra, pour partie, injecter dans la circulation actuelle. Sur la base des différents projets recensés autour du site du Cancéropôle, des estimations des flux VP supplémentaires ont été effectuées. Ainsi, on estime qu'il faudra compter avec 4 500 à 6 200 véhicules supplémentaires par jour (hors évolution du trafic).

***Une bonne
couverture en
transports en
commun mais une
offre insuffisante***

Si nous dressons un état de la desserte actuelle de notre terrain d'étude, nous recensons : une gare SNCF à Portet-sur-Garonne, une station de métro (Basso-Cambo) et onze lignes de bus Tisséo ayant une fréquence moyenne de 20 min en heures de pointe. Mais, bien que présent, le réseau bus Tisséo n'offre pas un service suffisant pour être utilisé et aucun couloir bus n'est à ce jour en fonction dans le périmètre. Les réseaux de cars régionaux et départementaux sont, quant à eux, peu présents sur le périmètre.

***Une ambiance
urbaine et une
discontinuité des
itinéraires néfastes
pour les modes doux***

Deux types d'itinéraires se superposent sur le périmètre. D'une part, d'un réseau cyclable composé de bandes ou de pistes destinées aux cyclistes uniquement. D'autre part, le réseau vert qui facilite la circulation des vélos et des piétons sur un espace commun et a également une vocation de loisirs. Malgré ces quelques itinéraires, la densité du réseau cyclable est faible dans la zone d'étude et la continuité des itinéraires n'est pas assurée. De plus, aucun tracé n'est recensé sur la RD 120 et la coupure urbaine créée par l'A 64 ne permet pas la desserte des zones d'activités.

Du reste, les grands axes routiers qui structurent le périmètre d'étude créent un cadre n'incitant pas à l'utilisation des modes doux. Le volume de déplacements, la densité, la vitesse, le bruit et la pollution engendrés peuvent susciter un sentiment d'insécurité pour les piétons.

En définitive, la conjugaison de ces déficiences ou désagréments ne peut qu'entraver le développement des modes de déplacements doux.

***Les projets de
développement
urbain à venir***

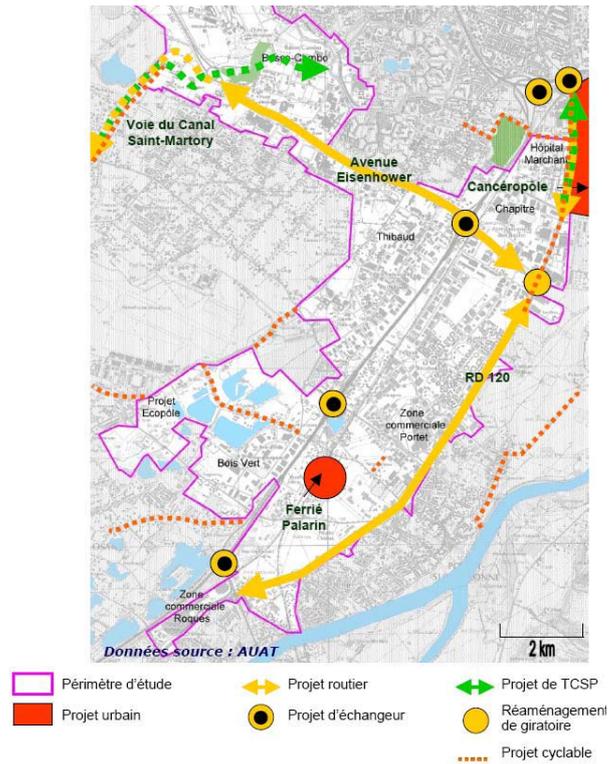
Devant le constat établi jusqu'alors, des propositions sont émises afin de répondre aux besoins existants et d'apporter des solutions aux difficultés soulevées. A ce titre nous pouvons en présenter quelques-unes :

- ⇒ Le projet de TCSP de la Voie du Canal Saint-Martory devrait faciliter les conditions de circulation des lignes de bus desservant le secteur sud-ouest de l'agglomération toulousaine.
- ⇒ Proposer dès l'ouverture du site du Cancéropôle, un TCSP de Bordelongue jusqu'au chemin des Silos devrait voir le jour en 2009-2010. Ce serait alors une alternative crédible à la voiture particulière pour éviter les « mauvaises habitudes ».
- ⇒ Un parc-relais à hauteur de la RD 63 doit être réalisé afin de privilégier l'intermodalité VP-TC et de compléter l'offre du parc-relais de Basso-Cambo.
- ⇒ Le réaménagement de l'échangeur du Chapitre en créant notamment un accès à la RD 120 en arrivant de Toulouse et un accès à l'avenue d'Eisenhower en arrivant de Muret, est envisagé.
- ⇒ Les échangeurs autoroutiers de l'A 64 sont incomplets ce qui rend irréalisable certains mouvements par les véhicules, c'est pourquoi des propositions d'aménagements de ces échangeurs sont en cours de modélisation.
- ⇒ L'avenue Eisenhower est aujourd'hui une avenue urbaine qui a cependant un caractère très routier. Un prolongement de la voie arc-en Ciel et la création d'un site propre permettraient de mieux gérer les flux sur cette avenue.
- ⇒ La RD120 est également à ce jour une voie aux caractéristiques très routières. Les collectivités se sont engagées à aménager les carrefours sur la RD 120 pour la desserte de la ZAC Cancéropôle et à requalifier la section sur tout ou partie en boulevard urbain.

Les projets de développement urbain à venir (suite)

⇒ Un certain nombre de projets de pistes cyclables devrait venir renforcer le maillage du secteur pour réduire notamment la coupure urbaine créée par l'A64. A ce titre, il faudrait créer d'axes supplémentaires : rue de Gironis, fossé de Larramé, route de Toulouse entre Cugnaux et Saint Simon. et poursuivre les tracés existants : route de Saint Simon, route de Portet, avenue de Lardenne, route de Francazal. De plus, un itinéraire devrait être prolongé sur la route d'Espagne pour permettre de rejoindre l'hôpital Marchant et le Cancéropôle depuis Toulouse via la route d'Espagne.

Carte 8 : Les projets urbains à venir



L'enquête auprès des usagers du site

La démarche Une enquête auprès des salariés, des clientèles et des visiteurs des zones d'activités du sud-ouest toulousain a été réalisée fin 2007 par le département Mesure et Prévision de l'institut BVA. Celle-ci permet de compléter l'analyse des données existantes et d'affiner le diagnostic.

L'objectif de cette phase d'enquête est de qualifier les pratiques de déplacements des salariés des diverses structures localisées sur le périmètre de l'étude. Par nature, cette enquête concerne des populations très hétérogènes compte tenu de la diversité des secteurs d'activités présents dans notre zone ainsi que des différences rencontrées au sein d'une même entreprise.

L'étude de mobilité est réalisée auprès de deux populations cibles : les salariés de l'entreprise et le public externe : visiteurs, clients, usagers.

L'enquête interne L'enquête interne repose sur un échantillon d'entreprises représentatif et une interrogation des salariés à partir d'un questionnaire auto-administré.

Lors de la mise en œuvre, BVA a pris contact avec une personne référente au sein de chaque structure retenue. Les courriers, mails et ou fax envoyés contenaient :

1. Une lettre d'information présentant les tenants et aboutissant de l'étude ;
2. Un questionnaire tenant sur 3 pages et destiné aux salariés de la structure visant à définir :
 - Les pratiques de déplacements des salariés (matin, heures de repas, soir)
 - Les éléments susceptibles de modifier son comportement
3. La possibilité de remettre à la structure les questionnaires papier en nombre suffisant ;
4. Un site internet dédié permettant à chaque salarié de répondre au questionnaire en ligne ;
5. Un numéro de téléphone Gratuit pour toute information complémentaire

L'objectif de la mesure est de mieux cerner :

- la nature des flux de déplacements sur le périmètre d'étude
- d'évaluer les capacités de changement de comportements
- de déterminer les principaux leviers incitant aux changements

Le recrutement des sociétés candidates a débuté le 19 novembre 2007. 720 entreprises présentes dans le secteur d'étude ont été contactées par téléphone. Suite à ce premier contact 220 entreprises ont été sélectionnées. A l'issue de la collecte, en mars 2008, 1546 salariés de 130 sociétés différentes ont été enquêtés. Ce panel a permis de faire une analyse sur les trois secteurs géographiques de :

- Basso Cambo ;
- Thibaud/ Chapitre ;
- Portet-sur-Garonne.

L'enquête externe L'enquête externe quand à elle, a été réalisé en face-à-face par des enquêteurs postés au niveau des principaux pôles générateurs de la zone d'étude :

- Centre commercial de Roques ;
- Centre commercial de Portet ;
- Gare SNCF de Portet-St Simon ;
- Hôpital Marchant

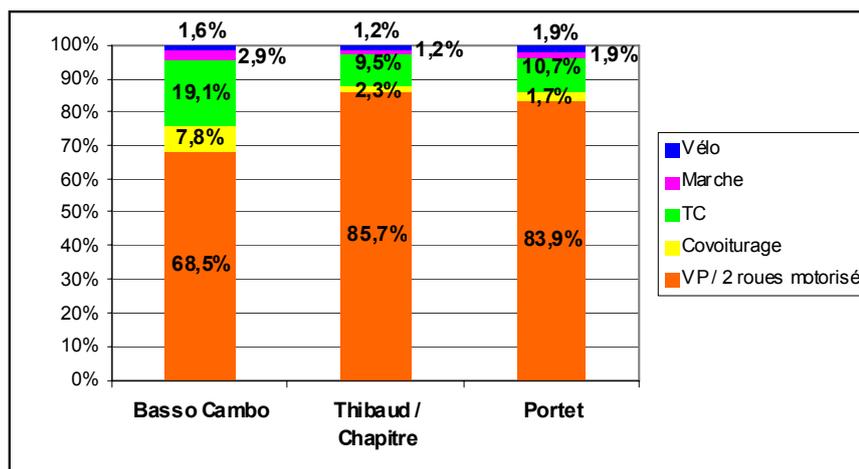
Ainsi au total, ce sont 8209 enquêtes qui ont été effectués, soit plus que les objectifs affichés

La mobilité des salariés Cette enquête montre :

Le choix modal sur les déplacements domicile-travail :

- la voiture est le mode de transport prépondérant avec une part s'élevant à près de 80 % des déplacements ;
- l'usage des TC, du covoiturage (et du vélo, dans une moindre mesure) est plus développé à Basso Cambo que dans les autres secteurs ;
- en règle générale, la part de la marche et du vélo sont très faibles

Graphique 4 : La répartition modale suivant les secteurs



Le profil des salariés :

- ✓ plus d'un salarié sur trois habitent sur la commune de Toulouse (45% pour les salariés de Basso Cambo, 37% pour ceux de Thibaud / Chapitre et 24 pour ceux de Portet-sur-Garonne) ;
- ✓ peu de salariés habitent à proximité immédiate de leur lieu de travail : 3% à moins de 2 km et 11% à moins de 5 km.

Les caractéristiques des trajets domicile-travail :

- ✓ La distance moyenne « domicile – travail » est de 20 km
- ✓ Le temps de trajet moyen « domicile travail » s'élève à 30 minutes

Les principaux freins à l'usage des TC, à Basso Cambo :

1. Temps de parcours trop longs
2. Fréquences insuffisantes

Les principaux freins à l'usage des TC, à Thibaud/Chapitre et à Portet :

1. Fréquences insuffisantes
2. Temps de parcours trop longs
3. Pas de desserte
4. Inadaptation horaires TC / horaires de travail

Les principaux freins à l'usage du vélo (sur les 3 zones d'activités) :

1. Distance domicile-travail trop importante
2. Risque d'accident
3. Météo
4. Cheminements cyclables insuffisants

La mobilité des salariés (suite)

Les potentiels pour infléchir la tendance :

- environ 1/3 des enquêtés déclarent être susceptibles d'utiliser les transports collectifs en remplacement de la voiture individuelle ;
- « L'organisation du télétravail » (cité par 30% des salariés) et « la prise en charge du coût du transport » (cité par 25%) constituent les deux axes principaux susceptibles de modifier les comportements de déplacement.

Le plan d'action

Présentation du plan d'action

Le plan d'action est la troisième phase de la mission. Il s'appuie sur les éléments de diagnostic mis en évidence et sur les enquêtes. Ainsi, en exploitant et en valorisant les conclusions du diagnostic et les résultats d'enquête, l'objectif du plan d'action est de proposer une liste d'actions concrètes pour améliorer les conditions d'accessibilité du site. Cette liste se décline en 4 thèmes :

- ⇒ les transports en commun ;
- ⇒ l'organisation de la voirie et les circulations automobiles ;
- ⇒ les modes doux ;
- ⇒ la promotion des modes alternatifs.

Qu'est ce qu'une fiche action

Chacune des fiches actions comprend les points suivants :

- **Contexte** : rappel de la situation actuelle et des constatations découlant du diagnostic ;
- **Objectifs poursuivis** : objectifs retenus,
- **Description de l'aménagement ou des actions** : détail des propositions ;
- **Potentiel** : résultats possibles ;
- **Conditions de mise en œuvre et mesures d'accompagnement** : organisme pilote de l'action ou de l'aménagement, partenaires, phasage, mesures d'accompagnement éventuelles.

Si ces pistes d'actions s'adressent à l'ensemble des salariés, de la clientèle et des visiteurs des entreprises, elles font appel à différentes maîtrises d'ouvrage (autorité organisatrice des transports, collectivités et entreprises). Aussi ce plan d'action a en premier lieu une portée institutionnelle dans la mesure où l'objectif est d'inciter et de coordonner ces différentes maîtrises d'ouvrage en vue de la réalisation d'aménagement. Partant du postulat que « le plan de mobilité ne peut être efficace que si les moyens et les conditions sont offerts aux salariés pour changer de comportement », l'objectif est donc de créer ces conditions favorables en rendant effectifs des aménagements pour les bus, les cyclistes les piétons...

Les mesures internes relevant de la décision des entreprises sont exposées et décrites le plus clairement possible de façon à susciter l'intérêt des entreprises.

Toutes les actions présentées ont fait l'objet d'un phasage :

- **Court terme** : actions à mettre en œuvre rapidement, soit à l'horizon 2009-2010 ;
- **Moyen terme** : actions à mettre en œuvre à l'horizon 2011-2012 ;
- **Long terme** : actions ne pouvant être mises en œuvre avant l'horizon 2013-2015.

Ce phasage a été défini en fonction des degrés de priorités des différentes actions, mais aussi en tenant compte bien sûr des délais de mise en œuvre de certaines mesures ou aménagements (coûts, nécessité d'engager des études complémentaires,...)

**La fiche action
« transports
collectifs »**

Bilan du diagnostic :

Le diagnostic montre que l'offre bus est inégalement répartie sur l'ensemble du territoire considéré. De plus la zone possède de nombreux générateurs de déplacement. Ajouter à cela, la création de 4 000 nouveaux emplois avec l'arrivée du Cancéropôle et le projet de ZAC de 800 logements ZAC.

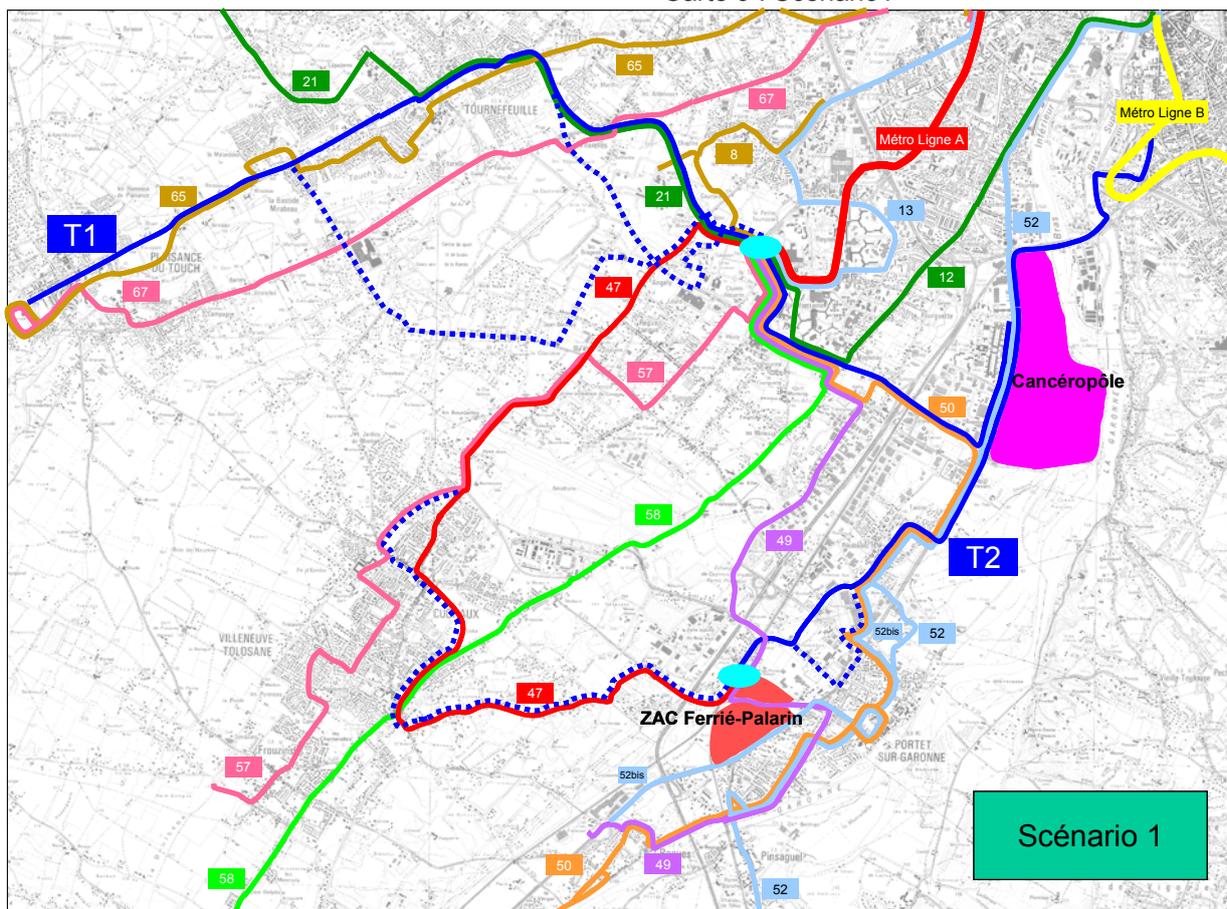
Les objectifs :

- proposer une redéfinition du réseau permettant une meilleure lisibilité de la desserte TC sur l'ensemble du secteur ;
- Faciliter les rabattements vers les pôles d'échanges.
- Renforcer le maillage du réseau TC entre les zones d'habitat et les zones d'emplois.
- Améliorer les dessertes TC des zones commerciales.
- Créer un axe structurant entre le Cancéropôle et la ligne B de métro.

Les actions :

Proposer 3 schéma de réorganisation du réseau de transport collectif. Pour ce faire trois scénarios sont proposés

Carte 9 : Scénario1



Source : IGN

Traitements :
mobilité



Projets de développement urbain

Egis



Pôles d'échanges de Basso Cambo et de la gare de Portet

**La fiche action
« transports
collectifs » (suite)**

Les trois scénarios proposés font l'objet d'une comparaison et d'une évaluation afin de faciliter le choix de la collectivité.

Tableau 2 : synthèse des trois scénarios proposés

	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
Longueur des lignes	T1 = 14,8 km T2 = 8,9 km	S1 = 9,9 km S2 = 8,6 km S3 = 5,2 km S4 = 10,1 km	T3 = 18,5 km S5 = 5,2 km S6 = 10,1 km
Coût d'exploitation / km	4,67	4,17 €	T3 : 4,67 € S5 / S6 : 4,17 €
Nbre de services / jour	T1 : 60 T2 : 60	S1 : 52 S2 : 52 S3 : 52 S4 : 52	T3 : 60 S5 : 52 S6 : 52
Nbre de jours / an	T1 : 300 T2 : 300	S1 : 250 S2 : 250 S3 : 300 S4 : 300	T3 : 300 S5 : 300 S6 : 300
Coût annuel (exploitation)	2 200 000 €	2 200 000 €	2 800 000 €

– *Coûts d'exploitation / km référence 2^{ème} semestre 2007: source Tisséo.

Le scénario 2 semble plus facile à mettre en œuvre avec des possibilités d'évolution importantes. Toutefois la mise en place de 4 nouveaux services présente l'inconvénient de nuire à la lisibilité du réseau. Sur le plan du coût financier, les scénarios 1 et 2 sont équivalents

Tableau 3 : Comparatif des trois scénarios

	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
Lisibilité de l'offre	++	=	+
Facilité d'exploitation	-	+	-
Facilité de mise en œuvre / évolutivité	-	+	+

Evaluation du potentiel de l'action à partir des données d'enquête :

Aujourd'hui la part de marché des TC varie, en moyenne de 10% pour les secteurs Thibaud/Chapitre/Portet à 19% à Basso Cambo.



En admettant, une augmentation de l'usage des TC de 25% à Basso Cambo et de 50% pour le reste.



Potentiel maximum (théorique) : gain de part de marché de 4,75 points à Basso Cambo et de 5 points pour les secteurs de Thibaud/Chapitre/Portet.

**La fiche action
« transports
collectifs » (suite)**

Pilote de l'action : Tisséo

Phasage proposé : Court terme et moyen terme

Coût d'exploitation annuel pour la création des lignes nouvelles.

- S1 : 2 200 000€
- S2 : 2 200 000€
- S3 : 2 750 000€

Mesures d'accompagnement proposées :

Aménagement de voies réservées pour les véhicules de transports en commun.

Mise en place d'une politique de communication adaptée pour promouvoir les nouveaux services

**La fiche action
« améliorer le
maillage et la
sécurité du réseau
cyclable »**

Bilan du diagnostic :

Le réseau cyclable reste peu valorisé dans la zone d'activité du Sud-Ouest toulousain. Les quelques aménagements vélo, principalement recensés dans le secteur de Basso-Cambo suivent les artères principales de circulation mais ne desservent pas les zones d'activités. De plus l'environnement très routier génère un sentiment d'insécurité qui nuit à l'usage du vélo au sein de la zone d'activités.

Aujourd'hui le mode cyclable représente 1% des déplacements en lien avec le secteur d'étude. C'est à Basso Cambo que les déplacements d'échange en vélo sont les plus forts (3%). Paradoxalement pour les déplacements internes, la part de cyclistes est moins importante à Basso Cambo que dans les secteurs de Thibaud/Chapitre et de Portet/Roques.

Ainsi, si l'usage du vélo est aujourd'hui faible, le potentiel de développement est fort (10 à 15% des salariés habitent à moins de 5 km de leur lieu de travail). Mais cela impose une amélioration des conditions de déplacements des cyclistes et une poursuite des aménagements cyclables.

Dans ce contexte de faible densité des itinéraires cyclables, il convient de créer des axes structurants de bonne qualité qui assurent la desserte des pôles générateurs de déplacements. L'objectif est ainsi de promouvoir un usage quotidien du vélo adaptés aux déplacements domicile-travail.

Objectifs :

L'objectif est donc d'améliorer le confort et la sécurité des cyclistes et d'augmenter l'usage du vélo pour les déplacements domicile-travail et pour les déplacements internes au site.

Description de l'action :

- Améliorer les itinéraires cyclables existants :

D'après l'enquête BVA, il ressort que la discontinuité des pistes cyclables est un frein à l'utilisation du vélo pour plus d'1/4 des enquêtés. Les problèmes de sécurité sont également un frein important pour 33% des enquêtés. Aussi afin de sécuriser les cheminements et de développer l'usage du vélo pour les déplacements domicile-travail, il est nécessaire d'apporter des améliorations sur le réseau cyclable actuel à travers deux moyens.

D'une part en limitant les discontinuités des liaisons existantes (ex les sections courantes route de Seysses). Les giratoires au sein du secteur Basso Cambo et plus généralement les intersections avec d'autres voies de circulation devront également faire l'objet d'un retraitement pour faciliter les déplacements des cyclistes.



**La fiche action
« améliorer le
maillage et la
sécurité du réseau
cyclable » (suite)**

D'autre part la valorisation de certains tronçons (amélioration de la qualité du revêtement de la chaussée, traitement paysager) peut être une action opportune.

– Par exemple la piste cyclable longeant le Boulevard G Eisenhower (cf ci-contre), en tant qu'épine dorsale du réseau serait un exemple de piste à rénover. Aujourd'hui elle est relativement inconfortable pour les vélos de ville. Il convient donc de la goudronner afin d'encourager la pratique du vélo sur cet axe. De plus sa discontinuité au nord avec l'avenue Grynfolgel est pénalisante.



- Créer des nouveaux itinéraires cyclables :

Créer des liaisons nouvelles permettant de finaliser certains trajets est un élément majeur pour inciter l'usager du vélo. Il s'agira de donner la préférence aux artères à faible trafic et voies suffisamment larges pour accommoder automobilistes et cyclistes. Il faudra surtout veiller à la qualité des pistes et des bandes cyclables en proposant :

⇒ une largeur suffisante (1.20 mètre au minimum)

⇒ un revêtement de qualité ; il faudra notamment éviter les espaces mixtes sur trottoirs à la chaussée difforme qui sont particulièrement inconfortables pour les cyclistes (cf ci-contre chemin Monlong).



⇒ une signalétique adaptée. En effet, il semble judicieux de signaler les principaux itinéraires cyclables par le biais de panneaux spécifiques pour les modes doux. L'objectif sera ainsi de mutualiser l'information (cyclistes et piétons) afin d'éviter de polluer le paysage par de trop nombreux panneaux.

Le jalonnement doit être distinct de celui mis en place pour l'automobile et être dimensionné pour les usagers piétons et cyclistes. Les panneaux directionnels doivent indiquer certains points structurants du territoire (Maires, pôles d'échanges, centres administratifs...). Il convient d'indiquer, sur ces panneaux, une information en distance temps (plutôt que kilométrique). Ce système offre un double avantage :

1. il est plus adapté à la pratique des modes doux,
2. il peut inciter des personnes à utiliser de manière plus fréquente ces modes.



La fiche action
« améliorer le
maillage et la
sécurité du réseau
cyclable » (suite)

Potentiel / Impact :

10% des visiteurs de la gare de Portet-St Simon ont déclaré être prêts à utiliser le vélo en remplacement de la voiture, si des mesures étaient prises notamment en faveur de l'amélioration des cheminements depuis la gare.



En semaine, 800 voyageurs quotidiens transitent par la gare de Portet-Saint Simon



Potentiel maximum de 80 nouveaux voyageurs qui pourraient effectuer leurs déplacements en relation avec la gare à vélo

A noter que 10 à 15% des salariés habitent à moins de 5 km de leur lieu de travail. Aujourd'hui moins de 2% viennent travailler à vélo. Si on augmentait de 3 points la part des cyclistes cela représenterait plus de 1000 cyclistes supplémentaires.

Conditions de mise en oeuvre :

Pilote de l'action : CG 31, Communauté d'agglomération du Grand Toulouse, Communauté d'Agglomération du Muretain

Partenaire : Villes de Portet et Toulouse, associations de cyclistes

Phasage proposé : Court terme à moyen terme

Coût : 200 à 300 € / m² pour une piste cyclable et 20 à 30 € / m² pour des bandes

Mesures d'accompagnement proposées : Mettre en place une politique de stationnement vélo

**La fiche action
« promouvoir » des
PDE sur la zone
d'étude**

Bilan du diagnostic :

Le nombre d'entreprises dans le secteur étudié est très important et un certain nombre sont de gros employeurs. Aujourd'hui, la démarche PDE trouve écho principalement auprès des entreprises du secteur de Basso Cambo. Cela s'explique par la présence d'une association Toulouse-Ouest-Partenaire. Celle-ci regroupe une trentaine d'entreprise du secteur de Basso Cambo. Elle participe depuis 2006 à l'amélioration de la mobilité des salariés via la mise en place de PDE.

A l'heure actuelle, 4 entreprises ont déjà réalisé un PDE :

- Thalés Alénia Space, 3 600 salariés ;
- Freescale, 2 500 salariés ;
- Motorola SAS, 400 salariés ;
- Continental (ex Siemens VDO), 2 000 salariés ;

Plusieurs démarches, centrées essentiellement sur le secteur de Basso Cambo sont également en cours :

Objectifs :

L'objectif est donc d'élargir ce nombre en orientant les actions futures en direction des entreprises des zones Thibaud/Chapitre/Portet/Roques. Une attention particulière sera portée sur l'adaptation de la démarche PDE en direction d'entreprises de taille moyenne et sur la valorisation du partenariat inter-entreprise.

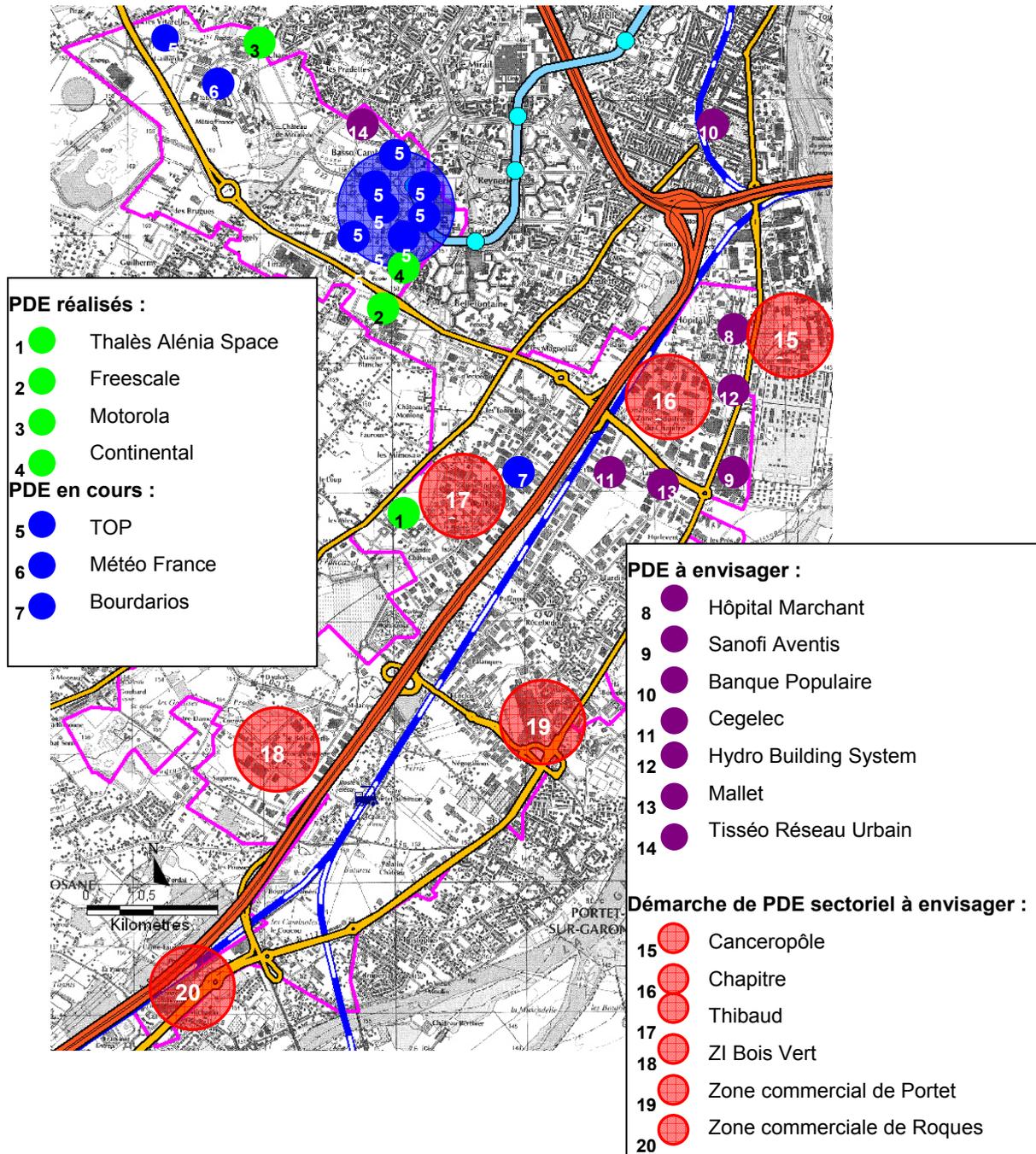
Description de l'action :

Après avoir ciblé les plus gros employeurs du secteur (plus de 200 salariés), il est possible d'envisager des PDE auprès de 7 entreprises. Les démarches PDE peuvent également être menées à l'échelle d'une ZA ou d'un regroupement d'entreprises. En effet la taille importante du secteur d'étude et la diversité des acteurs économiques présents ne permettent pas d'entreprendre une démarche semblable sur l'ensemble du secteur. 6 sous ensemble ont donc été identifiés afin d'étudier les possibilités de regroupement d'entreprises :

- Secteur du Canceropôle ;
- Zone commerciale de Portet-sur-Garonne ;
- Zone commerciale de Roques-sur-Garonne ;
- ZI du Chapitre ;
- Zone de Thibaud ;
- Zone du bois vert ;

Il semble particulièrement intéressant de promouvoir une démarche zonale au sein des zones Thibaud et du Bois Vert. Les entreprises dans ces secteurs sont souvent de petite taille et ont des rythmes de fonctionnement communs. L'objectif serait donc de créer un partenariat entre elles pour faciliter les déplacements domicile-travail de leurs salariés.

Carte 10 : Les démarches PDE dans la zone d'étude



Source : IGN

Traitements : Egis
mobilité

**La fiche action
« promouvoir » des
PDE sur la zone
d'étude (suite)**

Evaluation du potentiel de l'action à partir des retours d'expériences :

Pour convaincre les employeurs de la nécessité de mettre en place un PDE, il convient de communiquer sur le retour d'expérience des premières démarches de PDE en apportant des réponses aux questions :

- Quelle méthode a été utilisée ?
- Quels sont les coûts d'un PDE pour une entreprise ?
- Quels sont les résultats qui peuvent être atteints ?

⇒ Exemple de PDE de Motorola (secteur Météopole) :

Ce PDE a été initié en janvier 2006, en même temps que la construction du bâtiment. En 2006, l'entreprise comptait 470 personnes.



Actions mise en œuvre :

Pour favoriser l'usage du vélo :

- création d'un parking vélo couvert,
- mise à disposition de douches et casiers, d'un kit pompe, rustine, de plans des pistes cyclables,
- organisation de journées d'incitation à la pratique du vélo

Pour favoriser l'usage du bus :

- Mise en place d'un panneau dépose-métro à la sortie du site
- Mise à disposition d'horaire et de plans
- Contact avec Tisséo pour améliorer la desserte du site

Pour inciter au covoiturage :

- Création de liste de diffusion par quartier
- Journées d'incitation à la pratique du covoiturage



Bilan :

- Baisse de 4 points du taux d'usage de la voiture ;
- Augmentation de 3 points du taux d'usage du covoiturage ;
- Augmentation de 6 points du taux d'usage du vélo.

Synthèse

Les mesures proposées dans le cadre du plan de mobilité sud-ouest sont principalement tournées en direction de la collectivité. Il s'agit en effet de faire davantage des propositions d'aménagement auprès des acteurs institutionnels que d'accompagner les entreprises dans une démarche de management de la mobilité des salariés. Néanmoins elles restent appliquées au terrain et doivent répondre concrètement aux besoins identifiés par le diagnostic et les résultats d'enquête.

Tableau 4 : Synthèse des actions proposées

Actions proposées		Phasage	Maîtrise d'ouvrage
TC	1. Améliorer les liaisons depuis les arrêts structurants	Court terme et Moyen terme	Tisséo-SMTC
	2. Améliorer la liaison entre le Canceropôle et la ligne B		
	3. Améliorer le niveau de service des TC	Court terme (sauf aménagement de voies bus à moyen et long terme)	TISSEO SMTC, gestionnaires de voirie (CAGT, CG 31)
	4. Développer des mesures incitatives à l'usage des TC	Court terme	TISSEO SMTC, entreprises
Voirie automobile	5. Etudier la requalification de certains axes structurants	Court, moyen et long terme	Gestionnaires de voirie (CAGT, CG 31), TISSEO SMTC
	6. Encourager le développement du covoiturage	Court terme	TISSEO SMTC, entreprises
	7. Maîtriser le stationnement par des mesures adaptées	Court terme	Communes, entreprises
Modes doux	8. Définir un schéma d'amélioration des cheminements piétons	Court terme	CAGT, communes
	9. Améliorer le maillage et la sécurité du réseau cyclable	Court et moyen terme	Gestionnaires de voirie (CAGT, CAM, CG 31, communes)
	10. Mettre en place des mesures de promotion du vélo	Court terme	TISSEO SMTC, entreprises
Modes alternatifs	11. Lancer des PDE sur des sites stratégiques	Court terme	TISSEO SMTC, entreprises
	12. Implanter une antenne de l'agence de mobilité	Court terme	TISSEO SMTC
	13. Développer des services au sein des pôles d'échanges	Court terme	TISSEO SMTC / Région et SNCF

3. Regard critique sur la démarche adoptée dans le Sud-Ouest toulousain

3.1. Les atouts de la démarche partenariale

Asseoir la vision globale d'un plan de mobilité pour enclencher une série de PDE

En guise de troisième partie, il est possible, à partir de l'étude présentée plus haut, d'identifier :

- les arguments qui plaident en faveur de la mise en place des PDE « sectoriels »;
- les limites et les obstacles tant internes qu'externes à l'entreprise qui freinent la mise en place d'un tel plan de mobilité.

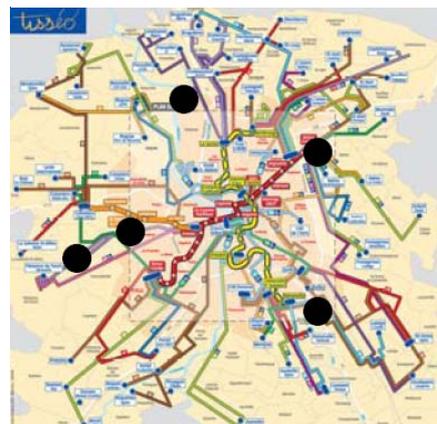
La démarche présentée précédemment poursuit trois objectifs :

- susciter une série de PDE au sein de l'aire d'étude, c'est à dire créer un effet d'entraînement en mettant en avant les regroupements d'entreprises ;
- réaliser un questionnaire de type PDE pour obtenir une base de donnée exhaustive qui pourra être utilisée pour la mise en œuvre de PDE à l'échelle d'une entreprise ;
- proposer des mesures à la collectivité capables d'améliorer les conditions de déplacements.

L'exemple toulousain montre que le plan de mobilité à l'échelle d'une zone d'activité s'impose comme une évidence au regard de la répartition des emplois sur l'agglomération. Cette analyse globale du territoire constitue un préalable à toute démarche PDE menée entreprise par entreprise. Aussi Tisséo entend poursuivre ses études de « PDE sectoriels » sur cinq nouveaux secteurs :

- ZAC de Montaudran Lespinet ;
- Balma – L'Union ;
- Lalande – Aucamville – Fenouillet : ZI de Toulouse Nord ;
- Colomiers – Tournefeuille – Plaisance-du-Touch: la ZAC d'En Jacca et La Ménude ;
- Colomiers – Toulouse : Ramassier, Saint Martin-du-Touch et Gramont.

Carte 11 : Localisation des PDE sectoriels potentiels



Mutualiser les moyens

Créer des partenariats Le plan de mobilité « sectoriel » sur une zone d'emplois présente l'intérêt majeur de proposer des actions communes qui amènent les entreprises à collaborer entre elles. Les solutions mises en place avec un PDE inter-entreprise dépassent donc le cadre d'une entreprise seule, en mettant en avant les partenariats. C'est ainsi qu'à l'échelle d'un bassin d'emplois, on identifie des besoins similaires et des demandes commune à partir d'un diagnostic. Après quoi des solutions peuvent être proposées aux entreprises. Ces dernières ont alors la possibilité de partager les mêmes services de mobilité.

Inviter les entreprises de petite taille à participer à la démarche PDE Au départ les PDE conventionnels s'adressaient en priorité aux entreprises pourvoyeuses d'un grand nombre d'emplois, grâce aux PDE sectoriels il devient à présent possible d'impliquer les entreprises de plus petite taille. D'ailleurs, une telle démarche est particulièrement intéressante pour ces dernières : elles ont tout intérêt à se regrouper pour créer des synergies et réaliser des économies d'échelle.

Dans l'étude de cas présentée, les secteurs de Thibaud/Chapitre concentrent de nombreuses PME qui sont assez logiquement invitées à se regrouper.

Les avantages pour les PME Seules, les PME rencontrent des difficultés à faire entendre leur voix auprès des transporteurs publics. Aussi fédérer ses efforts et faire ressortir des besoins communs permet d'atteindre une masse critique qui procure un certain poids pour négocier avec les acteurs institutionnels.

Outre la force de proposition que les PME peuvent acquérir, les PDE sectoriels présentent un second attrait : celui du coût : mutualiser permet en effet de réaliser des réductions financières.

Du reste, la démarche partenariale recèle un intérêt certain pour les collectivités qui s'affranchissent ainsi de la lourdeur des procédures des PDE conventionnels et préfèrent une gestion commune plus cohérente. Selon Christophe Doucet, chef de projet PDU à Tisséo-SMTC, « l'intérêt majeur de l'approche collective réside dans la mutualisation des demandes qui facilite la prise de décision dans le choix des mesures à mettre en œuvre ».

Une démarche de groupe peut être lancée pour permettre à certaines entreprises, localisées sur une même zone d'activité, de coordonner les actions, partager l'état des lieux et réfléchir à des solutions communes bénéfiques pour tous les employés. Cette démarche commune permet de mettre en place des actions importantes que vous n'auriez pas pu soutenir seul. Par exemple, le covoiturage peut être implanté en partenariat avec les entreprises voisines qu'elles soient grandes ou petites.

Cependant, une culture d'entreprise commune est fortement recommandée, le covoiturage nécessitant une entente entre les personnes ainsi qu'une bonne coordination des horaires.

L'aide financière de Tisséo-SMTC

Dans le cas des PDE individuels, on constate que les AOT sont rarement impliquées en amont des projets, or de part leurs compétences relatives aux transports en commun, ce sont elles qui sont les plus à même d'influer sur les pratiques de déplacements des salariés. Dans le cas du plan de mobilité étudié précédemment, l'AOTU, en l'occurrence Tisséo-SMTC apporte son savoir-faire et son aide financière dans la phase d'élaboration du PDE. Ainsi Tisséo-SMTC occupe un rôle central, qui dépasse la demande d'incitation de la juridiction. En effet, ici l'AOTU appuie véritablement la réalisation des PDE en proposant d'une part son aide financière et en assurant d'autre part sa prise en charge par l'attribution d'un marché à un bureau d'études.

A la suite d'une convention signée le 21 mai 2001 avec les entreprises concernées, le Comité Syndical de Tisséo-SMTC a entériné le principe d'accorder des subventions au titre de l'élaboration de plans de mobilité, dès lors que ces derniers reposent sur une démarche globale, c'est-à-dire traitant de tous les aspects de la mobilité. Le montant de la subvention a été fixé dans une limite de 25 % du montant total des opérations plafonnée à 4 500 euros. Ce financement permet ainsi de faire connaître la démarche, mais surtout de la lancer et de créer une dynamique sur l'ensemble du territoire.

Un service de conseil en mobilité

Plus qu'inciter, il s'agit là de mettre en place un levier d'action rapide et efficace. Parfois frileuses à l'égard d'un concept qu'elles comprennent mal et dont elles ne perçoivent pas tous les avantages, les entreprises sont aidées face aux difficultés et aux premières solutions à apporter en matière de déplacements. En effet en règle générale, elles sont conscientes des problèmes d'accessibilité de leur site mais ne savent ni comment les appréhender, ni comment les résoudre. L'implication de l'AOTU et l'approche sectorielle montrent aux entreprises que la mise en œuvre d'un PDE n'est pas une action marginale mais qu'au contraire elle se présente comme l'une des solutions la plus efficace et la moins coûteuse.

Les aides méthodologiques et le savoir faire de la collectivité

Au-delà du financement d'une partie des études préalables à la mise en place d'un PDE, le pilotage de l'AOTU, mené dans le cadre des PDE sectoriel, permet également aux les entreprises de bénéficier d'une assistance technique (géolocalisation des salariés, cartes d'accessibilité par rapport aux transports collectifs, etc ...).

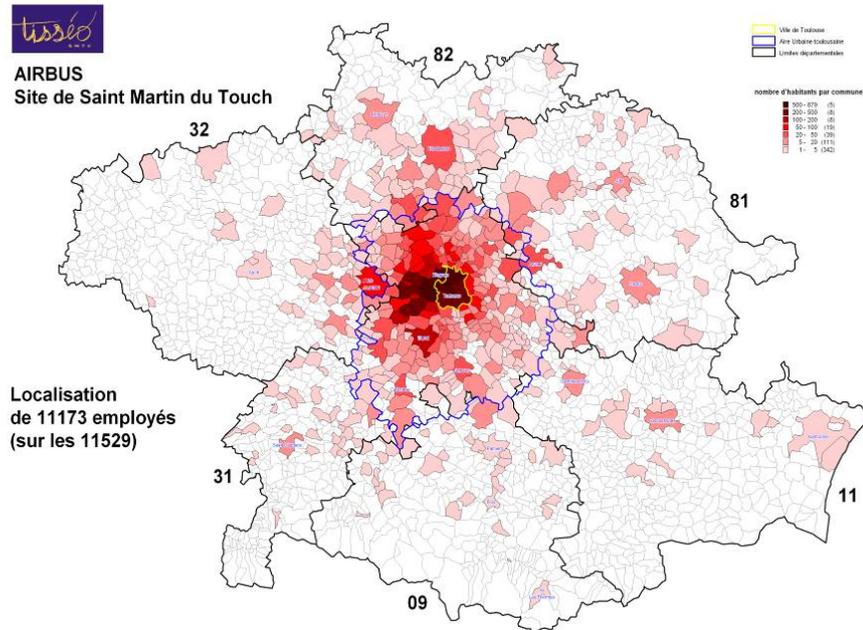
Dans notre étude de cas Tisséo-SMTC fournit des aides méthodologiques et des services spécifiques aux entreprises :

L'aide à l'élaboration du diagnostic initial : Tisséo-SMTC assiste l'établissement désireux de mettre en place un PDE lors de la phase de diagnostic. Si l'entreprise décide de le faire réaliser par un cabinet spécialisé, il peut fournir une aide à la rédaction de cahiers de charge et au choix du prestataire. Dans le cas inverse, si l'entreprise décide de réaliser le diagnostic en interne, il peut aider à la confection d'un questionnaire pour mieux connaître les déplacements des salariés.

**Les aides
méthodologiques et
le savoir faire de la
collectivité**

La cartographie : grâce à son service efficace d'information et de géolocalisation, Tisséo-SMTC propose un service gratuit de cartographie aux entreprises désireuses de mettre en oeuvre un PDE. Ainsi, ces dernières peuvent par exemple mieux connaître la localisation de leurs agents par commune ou par répartition des zones d'influence des transports en commun. De plus, la cartographie est un outil de travail très efficace pour la communication du projet ; il s'avère très pédagogique pour les élus notamment.

Carte 12 : Géolocalisation par commune des salariés d'Airbus – site de St Martin du Touch.



Source : Tisséo - SMTC

La participation au comité de pilotage : Le comité de pilotage PDE de chaque entreprise est une équipe qui soutient, promeut, et anime le projet. Elle peut contacter et inclure des représentants des AOTU et de l'entreprise exploitant le réseau. Grâce à cette participation aux comités de pilotage, Tisséo-SMTC guide et aide les entreprises dans la mise en oeuvre de leur PDE.

***Le pilotage et
l'accompagnement
d'un PDE par l'AOTU/
de réussite***

Si le pilotage et l'accompagnement d'un PDE par l'AOTU n'est pas une condition sine qua non de la bonne gestion d'un PDE et n'est pas un gage de réussite du projet, il offre une souplesse et une capacité conséquente de négociation aux employeurs, favorisant ainsi l'adhésion des salariés aux propositions qui leur sont faites. De plus l'implication de la collectivité permet de mieux intégrer la dimension transport en commun au PDE, laquelle est fondamentale.

L'ADEME, dans son rapport intitulé : « Evaluation Nationale des plans de déplacements entreprise » insiste sur l'appui bénéfique des AOTU lors de la conduite de projets. Il semblerait en effet que « les démarches PDE réussissent mieux lorsqu'un acteur local pilote et anime les démarches sur le territoire ».

Par ailleurs, en se plaçant comme chef de file du projet, l'AOTU devient proactive : elle acquiert une réelle force de proposition qui lui permet de ne plus subir les sollicitations des organismes qui portent le PDE. Ainsi en mobilisant l'AOTU dès le début du projet, on obtient une réactivité plus importante des collectivités. Toutefois, nous verrons plus tard que les délais de mise en œuvre des actions demeurent longs pour les employeurs et que les solutions trouvées arrivent tardivement.

**Créer un effet
d'entraînement**

La mise en œuvre d'un plan de mobilité sectoriel est un moyen pour l'AOTU de mettre en application localement la politique de déplacement définie à l'échelle de l'agglomération. Les PDE sectoriels portent en leur sein un effet d'entraînement. L'enjeu est de promouvoir les avantages qu'il y a à mener des actions en matière de transports au cœur d'une même zone et ce, afin d'impliquer de nouvelles entreprises. Dès lors, on parvient à susciter une série de PDE au cas par cas. Toutefois la plupart des entreprises ne se lancent dans la démarche que si il y a de véritables besoins, si les salariés adhèrent à la démarche et enfin si la direction approuve le projet.

Ainsi à une première phase de diagnostic, visant à cerner le fonctionnement d'un territoire, succède une seconde phase d'enquête qui permet de comprendre les habitudes de déplacements domicile-travail des salariés. Après quoi, fort des éléments recueillis, il est possible d'identifier les entreprises susceptibles de prendre part à la démarche. Comme nous avons pu le voir dans notre étude de cas, pour faciliter cet effet d'entraînement Tisséo souhaite que les représentants du milieu économique ainsi que les associations d'entreprises (Club des Entreprises du Muretain et Toulouse Ouest partenaires) puissent constituer des relais de sensibilisation auprès des entreprises.

La mise en œuvre d'un PDE à l'échelle d'une zone d'activité crédibilise la démarche et lui apporte une valeur ajoutée. Les entreprises peuvent donc initier un PDE pour faire comme les autres et profiter de cet effet de mode. Participer à un projet fédérateur devient valorisant et suscite les vocations.

Un plan de communication adapté à chacune des phases du projet

Une stratégie progressive

La démarche de plan de mobilité est encore jeune et touche à un point sensible : LE CHANGEMENT DE COMPORTEMENT. Dès lors, l'information et la communication auprès des chefs d'entreprises et des salariés sont des facteurs clés en vue de leur participation à la démarche et de la réussite du projet.

De manière générale, les PDE ne souffrent pas d'un manque de communication, laquelle est toujours présente dans les démarches. Toutefois il s'avère que dans le plan de mobilité sectoriel du sud-ouest toulousain, celle-ci revêt différentes formes suivant l'avancement du projet.

L'animation et la communication à destination des entreprises ne faisaient pas partie de la commande de Tisséo auprès des bureaux d'étude. Pour ces derniers, l'objectif est de recenser les besoins et d'identifier les entreprises susceptibles d'être partie prenante de la démarche. Ce n'est qu'une fois le plan de mobilité zonal validé que Tisséo organise des réunions d'information et de sensibilisation auprès des salariés. Aussi la sensibilisation ne doit pas être confondue avec la communication laquelle présente des actions précises.

1 : Sensibiliser

SI l'on se penche sur la stratégie de communication développée par Tisséo tout au long de la mission, on décèle différentes phases dans la diffusion de l'information auprès des acteurs concernés. Tirant profit des échecs des expériences passées, Tisséo adopte une stratégie qui se veut progressive :

Lancement du projet :

Ce premier contact est notamment l'occasion de présenter la démarche, de contextualiser l'étude et d'inviter les entreprises à participer aux enquêtes. Cette première phase de sensibilisation passe par la mise en place de campagne de publicité attractives. Il s'agit notamment de présenter le plan de mobilité aux entreprises comme un moyen de répondre à leurs besoins en matière de déplacement et de mettre en avant les objectifs et les avantages grâce à la présentation d'expériences réussies menées à l'étranger, en France et dans l'agglomération toulousaine. En exemple, il est intéressant de citer le projet de la « mallette pédagogique PDE » mené par Tisséo-SMTC dans le cadre du projet européen mobilis, programme CIVITAS II¹⁴.

¹⁴ CIVITAS est un programme européen du 6^{ème} Programme-Cadre pour la Recherche et le Développement 2002-2006 (PCRD). Le programme CIVITAS II est une initiative de transport urbain de grande envergure développée par la Commission Européenne. Son but est d'apporter un soutien financier aux villes dans le cadre du développement de nouvelles stratégies intégrées pour des transports urbains durables, appuyées par des mesures, des technologies et des infrastructures innovantes.

1 : Sensibiliser (suite) Un prototype de mallette a été réalisé en février 2008. Il contient :

- une note introductive présentant ce qu'est un PDE, le rôle des collectivités, le contenu de la mallette et un glossaire ;
- un rapport synthétisant les études de mobilité entreprises dans les zones d'activités ;
- un livret de méthode pour faire ou faire faire son PDE ;
- un CD Rom reprenant tous ces supports.
- un livret de présentation de quatre entreprises ou administrations exemplaires en matière de PDE ainsi que certaines actions conduites dans le cadre d'un PDE : initiation à l'usage des transports en commun et modes doux, maîtriser de l'usage de la voiture particulière, nouvelles pratiques professionnelles ;



L'objectif de cette mesure est ainsi de valoriser toutes les PDE existant sur l'agglomération toulousaine et de sensibiliser les entreprises à prendre part à une telle démarche.

2 : Informer **Au cours du projet :**

Il s'agit d'informer sur l'avancement, de présenter les résultats de l'enquête et les pistes d'actions. Dans cette phase là, la concertation avec les différents acteurs est fondamentale et les réunions stratégiques. Elles sont l'occasion d'un échange interactif entre les différents acteurs, chacun d'entre eux pouvant exprimer ses besoins, ses attentes etc... Cependant, pour que cette concertation n'engendre pas de frustration, il est important que les opinions émises soient entendues par le niveau politique et qu'une restitution sur le programme d'actions adopté soit organisée.

3 : Communiquer **A la fin du projet :**

Une fois le plan d'action finalisé et validé par les différentes collectivités, il devient alors possible de communiquer sur les actions proposées et voir dans quelles mesures elles peuvent être mises en œuvre. Il s'agit de « marteler » les messages incitant à l'utilisation des modes alternatifs proposés en mettant par exemple en place un point info transport permanent et des actions de communication régulières.

L'agence de la mobilité créée à la suite du PDE de Labège Innopole de



d'activité.

2004 illustre cette volonté d'apporter des outils et des services de mobilité au plus près des entreprises. En effet, celle-ci est située à proximité de la gare SNCF, point de convergence entre bus et navette Tisséo-SMTC, au cœur de la zone

**3 : Communiquer
(suite)**

La Maison de la Mobilité propose aux usagers services et conseils afin de faciliter leurs déplacements sur le territoire et sur l'agglomération toulousaine. Chaque trimestre, une rencontre est ainsi organisée le midi, sur un thème précis : « Qu'est ce qu'un PDE ? », « La restructuration du réseau après l'ouverture de la ligne B du métro », « Les offres TER et l'utilisation du vélo en complément du TER », etc. A chaque fois, une quinzaine de personnes participe à ces rencontres, lesquelles sont complémentaires aux actions d'animation réalisées directement dans les entreprises.

Les agents de la Maison de la Mobilité se déplacent également en entreprise pour conduire des actions de sensibilisation aux démarches de PDE et plus spécifiquement tiennent des stands d'information et d'inscription au covoiturage. Ces actions sont néanmoins payantes et régies par convention avec l'entreprise.

En outre, Tisséo souhaite que les représentants du milieu économique ainsi que les associations d'entreprises (Club des Entreprises du Muretain et Toulouse Ouest partenaires) puissent constituer des relais de sensibilisation auprès des entreprises. Une restitution de cette étude et du plan d'actions envisagée pourrait d'ailleurs être envisagée.

Cette gradation au niveau de la stratégie de communication s'avère stratégique pour la réussite du plan d'action et l'appropriation des différentes mesures.

3.2. Les limites de la démarche partenariale

Le risque de déresponsabiliser les employeurs

Si l'approche collective apporte principalement de la légitimité aux interventions des AOT et les incitent à mieux répondre aux sollicitations des employeurs, elle présente en contrepartie des dangers et des limites inhérentes à la démarche PDE, qu'elle ne peut contourner.

La démarche partenariale menée dans le cadre d'un PDE sectoriel fait encourir le risque d'une déresponsabilisation et d'une démobilitation des chefs d'entreprises vis-à-vis de leurs propres salariés. Le fait de proposer des actions de niveau général et de mettre en place une communication non spécifique, amoindrit les effets du PDE en terme de management de la mobilité. La prise de position individuelle du chef d'établissement reste avant tout le levier souverain pour convaincre les salariés de changer de comportement. Or, son implication et son engagement tendent à s'effriter lorsque l'aspect global est mis en avant au dépend de la dimension personnalisée du PDE. En effet, la principale force d'un PDE est de répondre au plus près aux problèmes de chacune des entreprises.

Le PDE inter-entreprise dépersonnalise les mesures, les rend communes et par la même peut entraîner des difficultés au niveau de leur appropriation. Par ailleurs, le rôle d'assistance de l'AOTU à l'entreprise peut dériver vers une forme d'assistanat et entraîner l'effet inverse de celui souhaité. En effet, les employeurs peuvent se décharger de leur responsabilité et oublier de faire vivre le PDE en interne par le biais d'actions incitatives.

La réactivité des collectivités

La question des moyens financiers à dégager

La définition des maîtrises d'ouvrage et les temps de décision différents entre collectivités et entreprises sont les principales sources de blocages.

La réactivité des collectivités dans la mise en œuvre des actions est souvent pointée du doigt. Les entreprises se plaignent d'une application tardive des mesures et souvent un sentiment de frustration domine à l'issue de l'étude.

Par exemple à Toulouse, Tisséo-SMTC accompagne les entreprises dans les études et dans leur financement, dans la méthode de travail et enfin dans la mise en œuvre des actions. Cependant il s'avère que c'est au moment de l'exécution que l'on rencontre le plus de difficultés : personne ne voulant faire le premier pas pour dégager des moyens financiers.

Pour E Diaz, en charge du PDE d'Airbus : « on a l'impression que le PDE est une boule de flipper, au moment de passer à l'acte aucune collectivité ne souhaite véritablement s'emparer du sujet, chacune campant sur ses positions ». Ainsi si la mise en place du plan d'action doit être menée en interne dans l'entreprise, le PDE ne doit pas servir d'excuse aux collectivités pour ne pas faire les aménagements publics de transports dont les entreprises ont besoins. »

Des délais de mise en œuvre jugés longs par les entreprises

Ce manque de réactivité s'explique par l'interpénétration des compétences et les difficultés à coordonner les différentes maîtrises d'ouvrage. Le cas concret de la création d'une voie réservée au bus implique un aménagement spécifique de la voirie et fait donc appel à plusieurs décideurs : Etat, Communauté d'Agglomération. De ces difficultés de coordination découlent des délais de mise en œuvre jugés trop long par les employeurs. Pour parler toujours des réalités du terrain, on constate que dans le phasage des actions, la notion « court terme » n'a pas la même valeur pour la collectivité et les acteurs privés. Or les employeurs sont très attentifs à ces délais et ne comprennent pas que la création d'une ligne de bus puisse prendre 2 ans.

Le choix du périmètre

Le choix du périmètre pour la réalisation du plan de mobilité peut constituer une question épineuse si les différentes parties ne s'accordent pas.

Dans notre étude de cas nous n'avons pas été confrontés à ce type de problème. L'identification des zones d'activités a fait consensus, permettant ainsi de poser les limites du terrain d'étude.

Généralement, les difficultés sont davantage présentes lors des plans de déplacements à l'échelle de quartier. Bien souvent, cet espace est délicat à circonscrire, chacun des habitants confère une part d'affect, de vécu qui ne rend pas aisée la définition de limites claires et consensuelles.

Quoi qu'il en soit, quel que soit le plan d'actions, les interactions entre les différentes échelles (agglomération, secteur, quartier) sont à prendre en compte dans sa définition.

Par ailleurs la communication à mettre en œuvre devient complexe sur un périmètre aussi vaste.

Si la réalisation d'une enquête auprès des salariés est fortement préconisée et apparaît comme un préalable à l'élaboration du plan de mobilité, cette phase déterminante reste délicate.

En outre, elle est révélatrice du niveau d'implication des entreprises du site et de leurs salariés. En effet l'enquête doit permettre de renforcer la sensibilisation de ces acteurs quant aux questions des transports et susciter une prise de conscience du rôle qu'ils ont à jouer. C'est par leur collaboration et leur investissement que des solutions pourront être apportées, des actions mises en œuvre.

Or, concernant notre étude, l'implication de certains acteurs est déficiente. Des enquêtes, il en ressort un faible retour des questionnaires (10% environ) et une faible mobilisation des entreprises. C'est un point à noter, car les entreprises des zones d'activités de Labège-Innople et des zones d'activités aéroportuaires avaient adhérées à la démarche et avaient particulièrement incitées leurs salariés à répondre aux enquêtes. Certaines entreprises avaient par ailleurs pu bénéficier d'exploitations spécifiques.

Dans notre étude de cas il semblerait que ce faible taux de retour soit attribué à un manque d'implication de la hiérarchie. En effet bien que l'institut BVA ai pris contact avec une personne référente au sein de chaque entreprise pour relayer l'information et diffuser les questionnaires, il semble que les salariés, notamment ceux de petites structures n'ont pas été réellement sollicités pour répondre à l'enquête. De plus si l'échantillon paraît suffisant : 1546 salariés enquêtés de 130 sociétés différentes, au regard du nombre d'emplois présents sur la zone : 35 000 et de la variété des entreprises (taille, secteur d'activité ...), ce chiffre semble insuffisant pour garantir un bon niveau de représentativité. Sur les 1546 enquêtés seuls 176 du secteur de Basso Cambo ont répondu alors qu'ils représentent 40% des salariés de la zone d'étude.

Ce dysfonctionnement s'explique par l'existence d'une démarche déjà effective sur ce secteur. En effet en 2006, une association, qui regroupe une trentaine d'entreprise a impulsé la création d'un PDE de zone inter-entreprise. Cela explique pourquoi le nombre de questionnaire a été faible sur ce secteur. On assiste alors à un phénomène de compilation d'étude qui nuit à la lisibilité de la démarche pour les salariés et qui n'incite pas à la mobilisation.

Conclusion

Les PDE sectoriels : une solution partielle

La question posée au début de ce mémoire était de savoir quels étaient les atouts et les limites d'un PDE menée à l'échelle d'une zone d'activités. Après avoir analysé les fondements de cette démarche, menée au départ au cas par cas et étudié le plan de mobilité du sud-ouest toulousain, il apparaît que le PDE sectoriel s'inscrit comme une déclinaison locale des orientations posées par le PDU. Nous avons également pu mesurer l'importance de la dimension collective dans la démarche PDE, que ce soit par rapport aux actions proposées (transport en communs, vélo, covoiturage), destinés à de multiples usagers, ou pour acquérir une taille critique légitimant les demandes.

Outre ces avantages, les PDE sectoriels butent systématiquement sur des difficultés institutionnelles inhérentes à la gestion administrative française : lourdeur et lenteur des procédures, coordination des maîtrises d'ouvrage difficile.... De plus si la réalisation des mesures aboutie, il n'est pas certain que les salariés modifient leurs comportements et leurs pratiques de déplacements. En effet, il ne suffit pas de développer les transports publics pour freiner l'utilisation des moyens privés. La mobilité résulte des interrelations entre l'offre de transports, les localisations de l'habitat et la répartition spatiale des activités : « Agir sur les seuls transports est insuffisant, les problèmes de transport sont, en amont, des problèmes d'urbanisme ».¹⁵

Vers une approche plus intégrée

Dans ce contexte on ne peut pas convenablement réaliser des Plans de Mobilité Entreprises, et poursuivre le statu quo des dessertes des zones d'activités. La Multiplication des PDE sectoriels dans l'agglomération toulousaine atteste de la volonté des collectivités locales à déployer des moyens importants pour rattraper le retard accumulé. En effet, l'extension et la croissance que connaissent les zones d'activités, à défaut d'être couplés à une offre en transports collectifs, obligent les pouvoirs publics à adopter sans cesse une situation de rattrapage.

L'analyse des plans de mobilité sectoriels témoigne de la nécessité de mettre en cohérence urbanisme et transports. Le secteur Sud-Ouest toulousain illustre le laisser faire et le laisser aller des politiques publiques en matière de planification urbaine. Un archipel de zone d'activités s'est développé sans qu'aucune réflexion parallèle en matière d'accessibilité en transports en commun ne soit engagée. Les collectivités sont aujourd'hui devant le fait accompli. Les accès aux zones d'activités sont saturés et les volumes de déplacement sont tels, qu'il est devenu très difficile de circuler dans cette zone avec son véhicule personnel.

Nous sommes donc clairement dans une situation de rattrapage des erreurs, où les problèmes de desserte deviennent tellement importants que les acteurs institutionnels sont dans l'obligation d'agir. Une telle stratégie de rattrapage souligne l'absence de réflexion préalable en cohérence avec les politiques d'urbanisme. Aussi est-il primordial d'initier des projets intégrés afin de rompre avec l'hégémonie de la voiture en proposant d'autres alternatives.

15 Beaucire Francis et Lebreton Joël, *Transports Publics et Gouvernance Urbaine*, Milan, collection Les Essentiels, 2000.

Nicolas TOURNIER, Mémoire de Master 2 – septembre 2008

Le plan de déplacement entreprise à l'échelle d'un pôle d'emploi, place et enjeu d'une démarche sectorielle :

L'exemple du plan de mobilité des salariés des entreprises et des clientèles
des zones d'activités et commerciales du Sud-ouest Toulousain

**Un nouvel outil : Le
micro PDU**

Il semble donc nécessaire de recourir à un nouvel outil de planification urbaine plus intégrée à l'image du micro PDU proposé par Lille Métropole. Comme le plan de mobilité développé à Toulouse, le micro PDU permet d'établir des propositions opérationnelles à une échelle « locale » pour rendre effectives les orientations du PDU. Néanmoins celui-ci apporte un plus dans la mesure où il associe les préoccupations d'urbanisme et celles relatives aux déplacements. Ainsi l'intégration de l'interface urbanisme/déplacement dans les PDE est un axe d'évolution à promouvoir en vue de renforcer l'efficacité des actions proposées.

Enseignement du stage

D'un point de vue plus personnel, ce stage a été un véritable challenge nécessitant un grand investissement. Après avoir pris le parti d'intégrer un bureau d'étude, j'ai testé mon aptitude à répondre à des objectifs de productivité dans des délais définis et avec des enjeux financiers certains.

La complexité et les fortes exigences de ce stage m'ont permis d'enrichir de façon très conséquente mon registre de compétences en me dotant également d'une vision et d'une pratique déjà très réalistes et professionnelles. Non cantonné à une seule problématique d'étude, j'ai été régulièrement sollicité pour participer à différents projets. Il m'a ainsi été demandé de mener plusieurs études de front et de me comporter comme un possible futur collaborateur capable de remplir les mêmes missions qu'un ingénieur d'études débutant. J'ai ainsi pu m'intégrer assez facilement au sein de l'équipe qui a progressivement su me faire confiance, voire même me demander assistance.

En outre, au-delà de l'apport en compétences techniques, le stage a été l'occasion pour moi de m'imprégner de la philosophie du groupe EGIS. En effet en assistant aux réunions d'agence, présentant les bilans financiers, les contrats d'objectifs, etc... , j'ai pu me familiariser avec la culture de l'entreprise et le monde du travail.

Par ailleurs, mes collaborateurs m'ont permis d'accéder à un retour d'expérience et à un degré d'autonomie très intéressant. J'ai pu par exemple présenter en réunion technique le travail réalisé et me confronter ainsi à cet exercice de communication avec le client qui marque l'aboutissement du projet.

Je me retrouve aujourd'hui pleinement intégré à l'équipe en ayant tissé des relations de confiance allant parfois même au-delà de la simple confiance « technique ». Je suis par conséquent beaucoup plus sûr de mes capacités à intégrer une telle structure afin de répondre aux missions données voire même d'apporter parfois une plus value.

Glossaire

AUAT : Agence d'Urbanisme de l'agglomération toulousaine.

Autorité Organisatrice de transport public (AOTU) : C'est le nom de la collectivité territoriale (agglomération, département, région) ou d'un groupement de collectivités territoriales (regroupement intercommunal ou syndicat mixte), dans l'exercice de la compétence transport.

Déplacements : Fait d'aller d'un endroit à un autre pour une activité donnée en utilisant la voie publique. Un aller-retour constitue deux déplacements. Un déplacement peut utiliser plusieurs modes (ex : voiture puis bus ou train).

Fréquence : Terme utilisé dans les transports pour signifier l'intervalle, en temps, entre les passages de deux bus à un même point d'arrêt, par exemple.

Intermodalité : Utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement (vélo puis métro par exemple).

Multimodal : Se dit d'un lieu qui accueille plusieurs types de transports comme le bus, le métro, le tramway, le train,...

PDA : Plan de Déplacements d'Administrations.

PDE : Plan de Déplacements d'Entreprises.

PDU : Plan de Déplacements Urbains.

Plan de mobilité : ensemble d'actions cohérentes mises en œuvre par un établissement employeur ou gestionnaire d'activités pour inciter ses salariés ou usagers à réduire leur utilisation de la voiture particulière (avec un seul conducteur à bord) dans leurs déplacements quotidiens.

PME : Petites et Moyennes Entreprises.

PTU : Périmètre de Transports Urbains.

Report modal : Report régulier d'un mode de transport vers un autre. L'enjeu dans le cadre d'un PDE, est de développer le report modal de la voiture vers les autres modes de transport (transports publics, vélo, marche à pied, ...).

Transport alternatif : Solution de transport autre que la voiture particulière.

TC : Transports Collectif.

Voyages : Déplacement effectué sur une ligne de transport collectif sans changement. Un déplacement nécessitant l'utilisation de deux lignes avec correspondance compte pour deux voyages. Cet indicateur mesure la fréquentation d'un réseau de transport collectif.

Ouvrages généraux :

- LE BRETON Eric, *Domicile-travail, les salariés à bout de souffle*, Les Carnets de l'info, mai 2008, 216 pages.

Ouvrages techniques :

- Agence de Maîtrise de l'Energie (ADEME), « Guide pour la mise en place d'un Plan de Déplacements d'Entreprise », 205 p.

- ADEME, « Plan de Déplacements entreprise, un nouveau défi pour l'entreprise. Connaître pour agir ». Avril 2004, 94p.

- ARPE, « Mémento de la mobilité », mai 2007, 20 p.

- CERTU/PREDIT, « Les rapports d'étude, Plan de mobilité pour les salariés. Recherche de sites et analyse des stratégies des établissements ». Ministère de l'équipement, des transports et du logement. Décembre 2001, 119 p.

- CERTU/GART, « Conseil en mobilité : une nouvelle mission, un nouveau métier », 2003, 296 p.

- SMTC, *Etude de la mobilité des salariés des entreprises, des étudiants et des clientèles de la zone d'activités de Labège-Innople*, janvier 2005.

- SMTC, *Etude de la mobilité des salariés des entreprises, étudiants et clientèles des zones d'activités de Blagnac, Phase 1 diagnostic de mobilité*, mai 2005.

Documents de planification :

- Région Midi-Pyrénées, Plan régional pour la qualité de l'air (P.R.Q.A.) révisé 2008-2013, Commission du PRQA, 19 mai 2008, 188 p.

- Tisséo-SMTC, Livre blanc « Pour une véritable culture des transports urbains sur l'agglomération toulousaine », septembre 2007, 69 p.

- Préfecture et DRIRE Midi-Pyrénées, Plan de protection de l'atmosphère (PPA), 2004, 163 p.

- SMTC, Plan de Déplacements Urbains de l'Agglomération Toulousaine, juin 2001, 120 p.

- SMEAT, Révision du schéma directeur, décembre 1998, 291 p.

Rapports : - AUAT, « Enquêtes sur les déplacements des ménages de l'aire urbaine toulousaine en 2004 », avril 2006, 98 p.

- Tisséo, ADEME et Région Midi-Pyrénées, « Etude de la mobilité des salariés des entreprises et des clientèles des zones d'activités et commerciales de l'Ouest Toulousain », 2008

Articles et revues

- FERRERO Claude, « Les PDE reviennent en force », p. 24-26, dans *Ville & Transports*, n°448, 21 mai 2008.

- CREPIN Olivier, DUCHENE Chantal, « Les plans de déplacements urbains à la recherche d'un second souffle », dans *TEC* n°198, avril-juin 2008.

- BELLAN Marie, « Distance domicile-travail, nouvelle donne pour les entreprises », p 10, dans *Les Echos* du 12/02/2008.

Travaux universitaires

- CHEVALIER Alice, *Plans de mobilité dans les entreprises : première approche pour l'introduction du management de la mobilité du personnel et des usagers dans les entreprises et les administrations*, DEA « Territoires, Environnement, Aménagement », sous la direction de Monsieur Robert Marconis, Université de Toulouse-le-Mirail, juin 1999, 155 p.

- FROUST Amélie, *Les Plans de Déplacements Entreprise : méthodologie et leviers pour une nouvelle approche de la mobilité*, Travail de fin d'études, Ecole des Mines d'Albi, 2001, 55 p.

- TOURNIER Nicolas, *La réorganisation de la desserte en transports collectifs des pôles d'emplois de la zone aéroportuaire de Toulouse-Blagnac*, Mémoire de Master 1 IUP Aménagement et Développement Territorial, sous la direction de Monsieur Robert Marconis, Université de Toulouse le Mirail, juin 2007, 165 p.

Conférence

- Les assises de la mobilité, Réunion du Mercredi 11 juin à Toulouse sous le thème de « L'entreprise dans la ville, (plan de déplacement des employés, organisation des livraisons...) ».

Sites internet

www.assisesdelamobilite.toulouse.fr (Site des assises de la mobilité).

www.tisséo.fr (Site de Tisséo-SMTC).

www.ademe.fr (Site de l'ADEME).

www.arpe-mip.fr (Site de l'ARPE).

www.gart.org (Site du Groupement des Autorités Responsables de Transport).

www.certu.fr (Site du Centre d'étude sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques).

www.legifrance.com (Site de service public de diffusion du droit).

www.midi-pyrenes.equipement.gouv.fr (Site sur les divers équipements en Midi-Pyrénées).

Table des matières

Fiche bibliographique	1
Publication data form.....	2
Remerciements.....	4
Introduction.....	5
<i>Les déplacements domicile-travail : source de problème.....</i>	<i>5</i>
<i>Une réponse : les plan de déplacements entreprises.....</i>	<i>5</i>
<i>Les PDE : une démarche porteuse.....</i>	<i>6</i>
<i>Objectif de l'étude</i>	<i>6</i>
<i>Cheminement de la réflexion</i>	<i>6</i>
1. Un PDE conventionnel mené au cas par cas	7
1.1. Les éléments de cadrage	7
Le cadre législatif, Le PDE au cœur d'un arsenal législatif	7
La LOTI	7
La LAURE	7
La LAURE (suite)	8
La SRU.....	8
Le « management de la mobilité » par les entreprises	9
Naissance du concept.....	9
Définition d'un plan de mobilité.....	10
Les objectifs d'un plan de mobilité	11
Les étapes de mise en œuvre d'un PDE.....	12
1.2. Le rôle et les gains attendus par les acteurs concernés.....	13
Le rôle des acteurs concernés	13
Les entreprises.....	13
Les employés.....	13
Les autorités organisatrices des transports urbains	14
Les entreprises exploitantes des transports publics.....	14
Les collectivités territoriales.....	15
Les organismes ayant un rôle de conseil.....	16
Les organismes ayant un rôle de conseil.....	17
Les organismes ayant un rôle de conseil (suite)	18
Les gains attendus par les principaux acteurs.....	19
Pour l'entreprise	19
Pour l'entreprise (suite).....	20
Pour le salarié	21
Pour la collectivité	21
1.3. Les expériences existantes	22
Le PDE de STMicroelectronics	22
L'entreprise STMicroélectronics.....	22
Les origine du PDE.....	22
Les objectifs du PDE.....	22
La mise en œuvre du PDE.....	23
Les actions	23
Le bilan et suivi du PDE.....	24

Le PDE de Motorola	25
<i>L'entreprise de Motorola</i>	25
<i>Les origine du PDE</i>	25
<i>Les objectifs du PDE</i>	25
<i>La mise en œuvre du PDE</i>	26
<i>Les actions</i>	26
<i>Le bilan et suivi du PDE</i>	27
Les enseignements	27

2. Le choix d'une démarche plus globalisante à l'échelle du pôle d'emploi Sud-Ouest toulousain.28

2.1. Le plan de mobilité du Sud-Ouest toulousain28

Les éléments de contexte	28
<i>Les plans de mobilité : un outil plus opérationnel que le PDU de 2001</i>	28
<i>Un nouvel enjeu : la desserte des territoires urbanisés à vocation économique</i>	29
<i>Fondement de la démarche sectorielle des PDE</i>	30
<i>Les plans de mobilité : un outil plus opérationnel que la PDU de 2001</i>	31
La mobilité liée au travail dans l'agglomération toulousaine.....	32
<i>La part prépondérante de la voiture particulière dans les déplacements domicile-travail</i>	32
<i>Une forte utilisation de la voiture aux heures de pointe</i>	32
Les éléments mis en exergue dans le diagnostic	33
<i>L'organisation urbaine de l'Ouest toulousain</i>	33
<i>L'environnement urbain marqué par un fort caractère industriel et commercial</i>	33
<i>Un pôle d'emploi important avec une faible démographie</i>	34
<i>Les déplacements</i>	35
<i>Les déplacements (suite)</i>	36
<i>Une circulation routière dense sur l'ensemble de la journée et en voie de saturation</i>	37
<i>Une bonne couverture en transports en commun mais une offre insuffisante</i>	38
<i>Une ambiance urbaine et une discontinuité des itinéraires néfastes pour les modes doux</i>	38
<i>Les projets de développement urbain à venir</i>	38
<i>Les projets de développement urbain à venir (suite)</i>	39
L'enquête auprès des usagers du site	40
<i>La démarche</i>	40
<i>L'enquête interne</i>	40
<i>L'enquête externe</i>	40
<i>La mobilité des salariés</i>	41
<i>La mobilité des salariés (suite)</i>	42
Le plan d'action	43
<i>Présentation du plan d'action</i>	43
<i>Qu'est ce qu'une fiche action</i>	43
<i>La fiche action « transports collectifs »</i>	44
<i>La fiche action « transports collectifs » (suite)</i>	45
<i>La fiche action « transports collectifs » (suite)</i>	46
<i>La fiche action « améliorer le maillage et la sécurité du réseau cyclable »</i>	47
<i>La fiche action « améliorer le maillage et la sécurité du réseau cyclable » (suite)</i>	48
<i>La fiche action « améliorer le maillage et la sécurité du réseau cyclable » (suite)</i>	49
<i>La fiche action « promouvoir » des PDE sur la zone d'étude</i>	50
<i>La fiche action « promouvoir » des PDE sur la zone d'étude (suite)</i>	52
<i>Synthèse</i>	53

3. Regard critique sur la démarche adoptée dans le Sud-Ouest toulousain.....	54
3.1. Les atouts de la démarche partenariale	54
Asseoir la vision globale d'un plan de mobilité pour enclencher une série de PDE	54
Mutualiser les moyens	55
Créer des partenariats	55
Inviter les entreprises de petite taille à participer à la démarche PDE	55
Les avantages pour les PME	55
Le pilotage du projet par les AOTU.....	56
L'aide financière de Tisséo-SMTC.....	56
Un service de conseil en mobilité	56
Les aides méthodologiques et le savoir faire de la collectivité	56
Les aides méthodologiques et le savoir faire de la collectivité	57
Le pilotage et l'accompagnement d'un PDE par l'AOTU/ de réussite	58
Créer un effet d'entraînement	58
Un plan de communication adapté à chacune des phase du projet.....	59
Une stratégie progressive.....	59
1 : Sensibiliser.....	59
1 : Sensibiliser (suite).....	60
2 : Informer.....	60
3 : Communiquer.....	60
3 : Communiquer (suite)	61
3.2. Les limites de la démarche partenariale.....	62
Le risque de déresponsabiliser les employeurs.....	62
La réactivité des collectivités.....	62
La question des moyens financiers à dégager	62
Des délais de mise en œuvre jugés longs par les entreprises	63
Le choix du périmètre.....	63
La gestion de la phase d'enquête	64
Conclusion	65
<i>Les PDE sectoriels : une solution partielle</i>	65
<i>Vers une approche plus intégrée.....</i>	65
<i>Un nouvel outil : Le micro PDU.....</i>	66
Enseignement du stage	67
Glossaire	68
Table des matières	71
Table des illustrations.....	74

Table des illustrations

<i>Tableau 1 : Modalités des aides nationales ADEME</i>	16
<i>Carte 1 : Répartition des principales zones d'activités dans l'agglomération toulousaine</i>	0
<i>Carte 2 : Localisation des emplois privés et transports urbains</i>	31
<i>Graphique 1 : Les déplacements Domicile –Travail des habitants de l'agglomération selon l'heure de départ.</i>	32
<i>Carte 3 : Le périmètre d'étude</i>	0
<i>Carte 4 : Localisation de l'aire d'étude</i>	0
<i>Carte 5 : Les infrastructures viaires et la typologie des emplois dans la zone d'étude</i>	34
<i>Graphique 2 : Répartition modale de tous les déplacements en lien avec la zone d'étude dans sa totalité</i>	0
<i>Graphique 3 : Répartition modale des trajets domicile-travail vers la zone d'étude dans sa totalité</i>	0
<i>Carte 7 : Les effets de congestion dans l'aire d'étude</i>	0
<i>Carte 8 : Les projets urbains à venir</i>	0
<i>Graphique 4 : La répartition modale suivant les secteurs</i>	41
<i>Tableau 3 : Comparatif des trois scénarios</i>	45
<i>Photo 1 : Discontinuité de la bande cyclable Route de Seysses</i>	0
<i>Photo 2 : Discontinuité de la bande cyclable-Avenue Paul Orliac à l'entrée du giratoire</i>	0
<i>Photo 3 : Revêtement à valoriser-</i>	0
<i>Photo 4 : Chemin Monlong-quartier Saint Simon</i>	0
<i>Carte 10 : Les démarches PDE dans la zone d'étude</i>	51
<i>Tableau 4 : Synthèse des actions proposées</i>	53
<i>Carte 11 : Localisation des PDE sectoriels potentiels</i>	0
<i>Carte 12 : Géolocalisation par commune des salariés d'Airbus – site de St Martin du Touch.</i>	57