Élaborer un

Plan de Déplacements Entreprise

AGENCE D'URBANISME FLANDRE-DUNKERQUE

agur

Premiers retours sur les expériences dunkerquoises

2005 - 2009

Directeur de la publication : Gérard Blanc

Contact AGUR pour tout renseignement sur cet ouvrage :
Xavier Monnet - Email : x.monnet@agur-dunkerque.org

Rédaction, conception et mise en pages :
Agence d'urbanisme et de développement de la région Flandre-Dunkerque
Xavier Monnet et Maxime Résibois

Crédit photos :
Photos AGUR sauf mentions particulières

©AGUR
Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés pour tous pays.

Le Code de la propriété intellectuelle interdit les copies ou reproductions destinées à une utilisation collective. Toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle, faite par quelque procédé que ce soit, sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants cause, est illicite et constitue une contrefaçon sanctionnée par les articles L. 335-2 et suivants du Code de la propriété intellectuelle.

Impression :
Pacaud - Coudekerque-Branche
Achevé d'imprimer en septembre 2010

Dépôt légal 3e trimestre 2010

ISBN : 978-2-918623-08-3

Les membres de l'AGUR sont :

et : le Syndicat mixte pour le SCOT de la région Flandre-Dunkerque ; le SMCO ; les communes de Watten, Spycker, Gravelines, Leffrinckoucke et Fort-Mardyck ; l'EPF région Nord - Pas-de-Calais ; l'ULCO ainsi que la chambre d'agriculture du Nord

AGENCE D'URBANISME FLANDRE-DUNKERQUE

AGENCE D'URBANISME ET DE DÉVELOPPEMENT DE LA RÉGION FLANDRE-DUNKERQUE
38, QUAI DES HOLLANDAIS 59140 DUNKERQUE T | +33 (0) 3 28 58 06 30 - F | +33 (0) 3 28 59 04 27
WWW.AGUR-DUNKERQUE.ORG
Contact : Xavier Monnet - x.monnet@agur-dunkerque.org

Éditorial

Comment agir sur les déplacements liés au travail ?

« Les trajets liés au travail constituent une part importante de nos déplacements quotidiens et ils influencent nos pratiques de déplacements pour tous les autres motifs (achats, loisirs...).

Un chiffre : en France, les trois-quarts des déplacements entre le domicile et le travail sont effectués en voiture, y compris pour de courtes distances.

Une action sur l'ensemble des trajets liés au travail constitue donc une réelle opportunité pour réfléchir à de nouvelles façons de se déplacer et améliorer les conditions d'accès à l'emploi dans un contexte socio-économique difficile.

Entre 2005 et 2009, l'AGUR, en lien avec les institutions présentes sur le territoire, a développé des actions concrètes qui concourent à des formes de mobilité plus économes et respectueuses de l'environnement, à travers les démarches de Plans de Déplacements Entreprise (PDE), qui concernent les déplacements liés au travail.

Après avoir réalisé son propre PDE, l'AGUR a initié et accompagné l'élaboration de plusieurs démarches, auprès de trois zones d'entreprises et de la Ville de Dunkerque.

Souhaitant à présent capitaliser ces expériences et les partager avec tous les acteurs du territoire, l'AGUR vous propose cette publication qui se veut un guide méthodologique, pratique et concret de la démarche PDE.

Méthodologique, tout d'abord : du lancement du projet à la mise en œuvre et au suivi des actions, chaque phase du PDE est décrite, étape par étape.

Pratique : des fiches-outils présentent les principaux acteurs à impliquer, les éléments de diagnostic à réaliser, des modèles de questionnaires à mener auprès des salariés et les solutions à mettre en œuvre, hiérarchisées selon les moyens à disposition.

Concret, enfin : à travers de nombreuses illustrations tirées des expériences menées sur le territoire dunkerquois et à travers différents témoignages d'élus, techniciens, chefs d'entreprises, associations...

Ces PDE menés sur le dunkerquois montrent bien que chacun, acteur public ou privé, peut jouer un rôle dans la mobilité durable. Il s'agit maintenant de poursuivre les actions déjà engagées et d'en développer beaucoup d'autres ! »

Michel Delebarre

Ancien Ministre d'État

Président de l'AGUR

Sommaire

Éditorial page | 3

1 Pourquoi s'intéresser aux déplacements liés au travail ? page | 5

2 Qu'est-ce qu'un PDE ? page | 9

3 Dans quels cas mettre en place un PDE ? page | 15

4 Quelles sont les grandes étapes du PDE et quels sont les acteurs incontournables ? page | 19

5 Comment réaliser un diagnostic PDE ? page | 25

6 Comment connaître les pratiques des salariés et leurs attentes ? page | 31

7 Quels types d'actions proposer et comment faire vivre la démarche dans le temps ? page | 37

Bibliographie page | 45

1 Pourquoi s'intéresser aux déplacements liés au travail ?

POURQUOI S'INTÉRESSER AUX DÉPLACEMENTS LIÉS AU TRAVAIL ?

Le contexte actuel, mondial et local, nous amène à réfléchir à de nouvelles manières de se déplacer : réchauffement climatique dû aux émissions toujours plus élevées de gaz à effet de serre, diminution des ressources d'énergie non renouvelable (et notamment le pétrole), augmentation du prix des carburants, augmentation des distances domicile-travail, marginalisation des personnes ne possédant pas de voiture...

→ Parce que les déplacements en voiture coûtent cher

Se déplacer aujourd'hui coûte cher : c'est la plus importante dépense des ménages français après le logement et devant l'alimentation ! En 2004, les ménages français y ont consacré 14,9 % de leur budget, soit 5140 € (INSEE). Et la voiture y est pour beaucoup : d'après l'ADEME, une voiture coûte en moyenne entre 3700 € et 8000 € par an à son utilisateur (tous frais compris). De même pour les entreprises et les administrations, les coûts liés aux « véhicules de sociétés » et aux remboursements de frais de transport sont souvent très élevés.

→ Parce que ces déplacements polluent et nécessitent beaucoup d'énergie

Les transports routiers génèrent de fortes émissions de gaz à effet de serre et de rejets polluants. Parmi les principaux polluants rencontrés en milieu urbain, l'automobile est responsable de la totalité des émissions d'ozone, de plus de la moitié des émissions de monoxyde de carbone (CO), d'oxydes d'azote (NOx) et de composés organiques volatils.

Le secteur des transports est fortement responsable de l'accroissement de la consommation d'énergie en France, ainsi que des émissions de polluants et de gaz à effet de serre. Il représente 80 % de la consommation d'énergie, tous modes de transport confondus (ADEME).

A titre d'illustration, la distance parcourue avec 100 grammes d'équivalent pétrole pour une personne est un bon indicateur pour mesurer l'efficacité énergétique des modes de transport : une voiture peut parcourir 2,8 kilomètres, un autobus 5,6 kilomètres et un train 11,1 kilomètres. Le rapport est donc de 1 à 4 entre le mode terrestre le plus consommateur et le mode le plus économe en énergie.

→ Parce que nous nous déplaçons de plus en plus en voiture

Depuis plus de 40 ans, la mobilité, c'est-à-dire le nombre de déplacements effectués quotidiennement par chaque habitant, est stable (autour de 3 déplacements quotidiens). Par contre, l'usage de la voiture ne cesse d'augmenter et les distances parcourues également.

La vitesse et la liberté de mouvement données par la voiture individuelle ont permis aux citadins de s'affranchir de la proximité géographique pour pouvoir habiter plus loin de leur lieu de travail (là où le foncier peut être plus accessible).

Toutes les données statistiques reflètent ce mouvement de fond de l'évolution des villes. Selon l'INSEE, les distances parcourues pour travailler s'allongent continuellement. En 1999, 48 % des déplacements domicile-travail se faisaient sur des distances inférieures à 5 kilomètres. Cette proportion est descendue à 40 % en 2005. Les trajets de 30 kilomètres et plus sont eux passés dans la même période de 8 % des déplacements à 12 %.

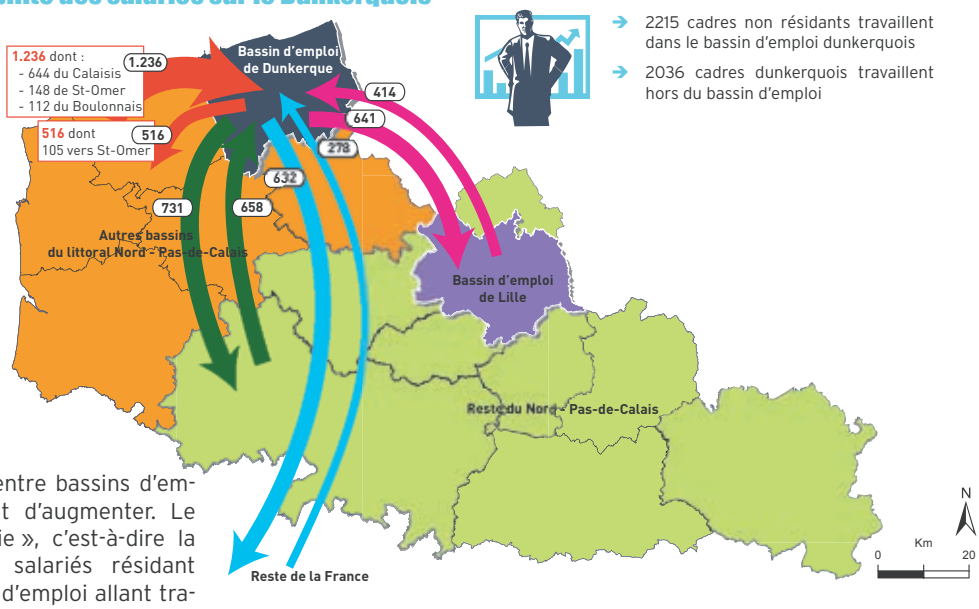
Début 2005, plus d'un quart des trajets domicile-travail requièrent 30 minutes ou plus et près de 10 % plus de 50 minutes. Seulement un tiers se font en moins de 10 minutes.

Un salarié sur six n'habite pas le Dunkerquois

	Taux d'entrée 2002	Taux d'entrée 2006	Évolution 2002-2006
Dunkerque	14,5 %	16,4 %	+ 1,9 %
Flandre Lys	34,2 %	33,5 %	- 0,7 %
Saint-Omer	27,2 %	28,3 %	+1,1 %
Calais	18,2 %	20,2 %	+ 2 %
Boulogne-sur-Mer	11,7 %	13,8 %	+ 2,1 %
Berck - Montreuil	17,4 %	18,5 %	+1,2 %

Source : INSEE, DADS 2002 - 2006

Une forte mobilité des salariés sur le Dunkerquois



- 2215 cadres non résidants travaillent dans le bassin d'emploi dunkerquois
- 2036 cadres dunkerquois travaillent hors du bassin d'emploi

Source : DADS 2006 - extrait du cahier de l'observatoire n°36

Les échanges entre bassins d'emploi ne cessent d'augmenter. Le « taux de sortie », c'est-à-dire la proportion de salariés résidant dans un bassin d'emploi allant travailler dans un autre bassin, augmente. Pour les bassins de Dunkerque, Calais et Boulogne-sur-Mer, le taux de sortie a augmenté de 2 % entre 2002 et 2006.

La quasi-totalité de ces déplacements se fait en voiture. Et la part de la voiture dans les déplacements augmente de manière logique. En 2003, 62 % des déplacements des dunkerquois sont effectués en voiture[1] (contre 57 % en 1991). De plus, un trajet en voiture sur deux est réalisé sur une distance inférieure à trois kilomètres !

Or, la voiture, outre la pollution, les embouteillages et les dépenses élevées qu'elle engendre, provoque des inégalités sociales qui tendent à marginaliser les personnes n'en possédant pas. Dans certains quartiers de l'agglomération, une famille sur deux n'a pas de voiture et peut dès lors avoir des difficultés à accéder aux services et à l'emploi.

Il est de l'intérêt collectif de réduire l'utilisation de la voiture individuelle ! Un jour ou l'autre, les gens n'auront plus le choix à cause du coût du carburant.

Il faut rendre les transports collectifs plus attractifs, performants, moins chers, et en même temps dissuader l'utilisation de la voiture.

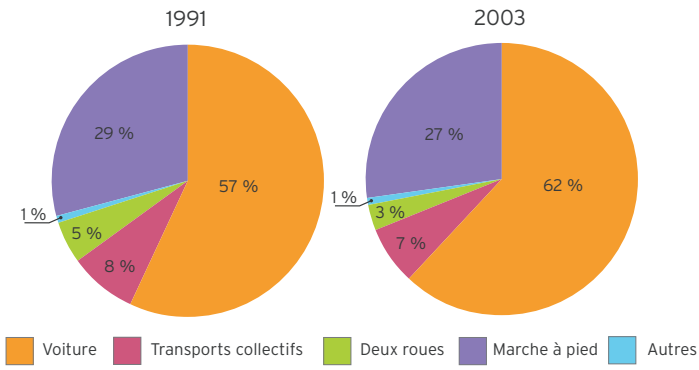
On a besoin de construire une offre spécifique en TC sur les zones d'activités, les zones d'emplois.

Il faut se doter de réels outils de connaissance fine de la mobilité pour proposer une offre de TC adaptée et ciblée à la demande.

La voiture est un marqueur de réussite sociale très important. La perception de l'usage de la voiture relève de l'acquis, de l'habitude : on a le sentiment d'une plus grande liberté, que ça ne coûte rien, qu'on peut aller plus vite. Un des leviers pour changer les comportements : c'est le coût du carburant. »

Louardi Boughedada,
vice-président de la CUD,
chargé des questions relatives à l'énergie dans le cadre du développement durable et au suivi du plan climat

Une progression de la part de la voiture dans le Dunkerquois



Source : enquête ménages 1991 et 2003, périmètre de la CUD

[1] *Source : enquête ménages 1991 et 2003, périmètre de la CUD*

ECONOMIES D'ENERGIE FAISONS VITE ÇA CHAUFFE

« ***En Nord – Pas-de-Calais***, *le secteur du transport représentait 17 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) en 2005 (soit un taux d'évolution des émissions de GES de 27 % entre 1990 et 2005)* (***Sources : Norclimat – CITEPA***). *Pour son fonctionnement, le secteur des transports est dépendant à 96 % des produits pétroliers. Ceci constitue un facteur important de vulnérabilité et explique la forte contribution du secteur aux émissions de polluants issus de la combustion de produits pétroliers.*

C'est le transport routier qui domine largement le bilan énergétique. Des progrès techniques, conjugués à une réglementation de plus en plus restrictive ont pourtant permis de rendre les véhicules moins consommateurs et moins polluants, mais la responsabilité du secteur en matière de dégradation de l'environnement n'en reste pas moins importante. Quelles que soient les perspectives en matière technologique, il est donc aussi nécessaire d'agir sur les trafics urbains et interurbains pour réguler leur croissance. C'est naturellement celle des trafics routiers qu'il faut tenter d'infléchir et pour cela, deux options sont envisageables :

- *« transporter moins », en réduisant les volumes de trafic (le nombre de déplacements, les distances parcourues, etc.) ;*
- *« transporter mieux » en favorisant un report des trafics routiers vers les modes moins consommateurs et moins polluants (ferroviaire, fluvial, transports collectifs).*

*Pour faire face à ces défis, ce secteur doit recourir aux diverses solutions qui s'offrent à lui en adoptant des mesures qui allient à la fois l'organisation et la technologie des transports. L'une des mesures concrètes mises en place par l'ADEME dans les années 90 est la méthode « **plan de déplacements d'entreprises (PDE)** ».*

Aujourd'hui le PDE et ses dérivés (plan de déplacements inter-entreprises, plan de déplacements scolaires...) est plus que jamais la solution à mettre en place pour repenser la mobilité des personnes et/ou du transport de marchandises et ainsi proposer de nouveaux services de mobilité. En Région Nord – Pas-de-Calais, depuis 2003 on compte une centaine d'initiatives.

Trois mesures incitatives fortes :

- *le volet transport du **Grenelle de l'Environnement** qui vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) de 20 % d'ici à 2020 et réduire la dépendance de ce secteur aux hydrocarbures ;*
- *le **plan climat** Nord – Pas-de-Calais et le plan climat territorial (PCT) qui visent à définir un projet territorial de développement durable axé sur la lutte contre le changement climatique et l'adaptation à ses effets. Ce plan regroupe des mesures dans tous les secteurs de l'économie et de la vie quotidienne. Aujourd'hui en Région Nord – Pas-de-Calais, 16 territoires se sont engagés dans une démarche de PCT ;*
- *le **plan de déplacements urbains** (PDU) détermine, dans le cadre d'un périmètre de transport urbain, l'organisation du transport des personnes et des marchandises, la circulation et le stationnement. L'élaboration d'un PDU est obligatoire, dans les périmètres de transports urbains inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants ou recoupant celles-ci. Élaborés par l'autorité organisatrice de transport urbain (AOTU), les PDU s'intègrent dans une logique urbaine globale.*

Nous faisons partie de ceux qui pensons qu'un territoire (une zone d'activité, un quartier, une ville, une agglomération,...), qui maîtrise sa mobilité en offrant des services performants et adaptés et en intégrant le sujet de la mobilité le plus en amont dans ses projets d'aménagement et d'urbanisme, est un territoire qui assure l'avenir de son économie et son développement.»

Hervé Pignon,
directeur régional ADEME[2]
Nord – Pas-de-Calais.

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

[2] *L'ADEME est un établissement public sous la tutelle conjointe des ministères de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer (MEEDDM) et du ministère de l'Enseignement supérieur et de la Recherche. Elle participe à la mise en œuvre des politiques publiques dans les domaines de l'environnement, de l'énergie et du développement durable. L'agence met ses capacités d'expertise et de conseil à disposition des entreprises, des collectivités locales, des pouvoirs publics et du grand public et les aide à financer des projets dans cinq domaines (la gestion des déchets, la préservation des sols, l'efficacité énergétique et les énergie renouvelables, la qualité de l'air et la lutte contre le bruit) et à progresser dans leurs démarches de développement durable.*

2 Qu'est-ce qu'un PDE ?

Parmi les différents outils existants, un Plan de Déplacements Entreprise (PDE) est une réponse originale pour agir sur les déplacements liés au travail. En réunissant autour de la table différents acteurs (employeurs, employés, collectivités, sociétés de transport...), le PDE vise à mettre en œuvre des actions organisationnelles et/ou techniques plus respectueuses de l'environnement, à favoriser le développement économique et le renforcement des liens sociaux.

→ Un outil très souple

Le PDE est adapté à tous les types et à toutes les tailles de structures : entreprises privées ou publiques, administrations, collectivités, etc.

Il peut s'appliquer à une ou à plusieurs structures, voire même à un territoire.

Les différents types de PDE :

- entreprises
- zones/parcs d'activités ou industriels
- administrations
- centres hospitaliers
- écoles, universités...

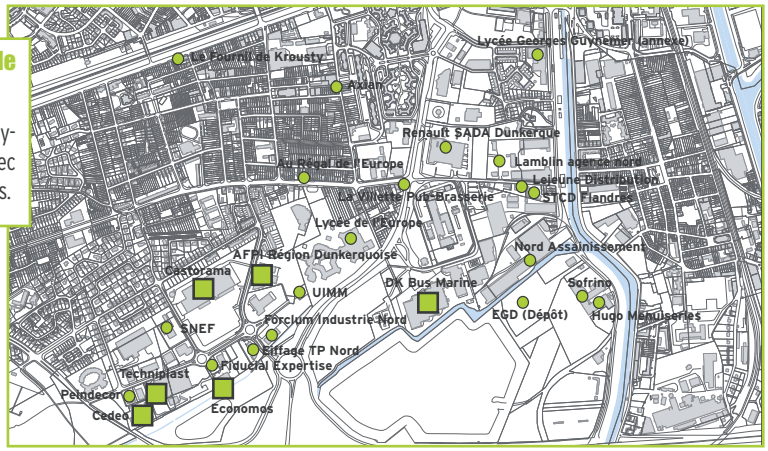
Un plan de déplacements réalisé au sein de la ville de Dunkerque

Le Plan de Déplacements Mairies (PDM), mis en place par la ville de Dunkerque a été étudié sur 49 sites répartis sur tout le territoire communal.

© Ville de Dunkerque

Un PDE réalisé à l'échelle d'une zone d'activité

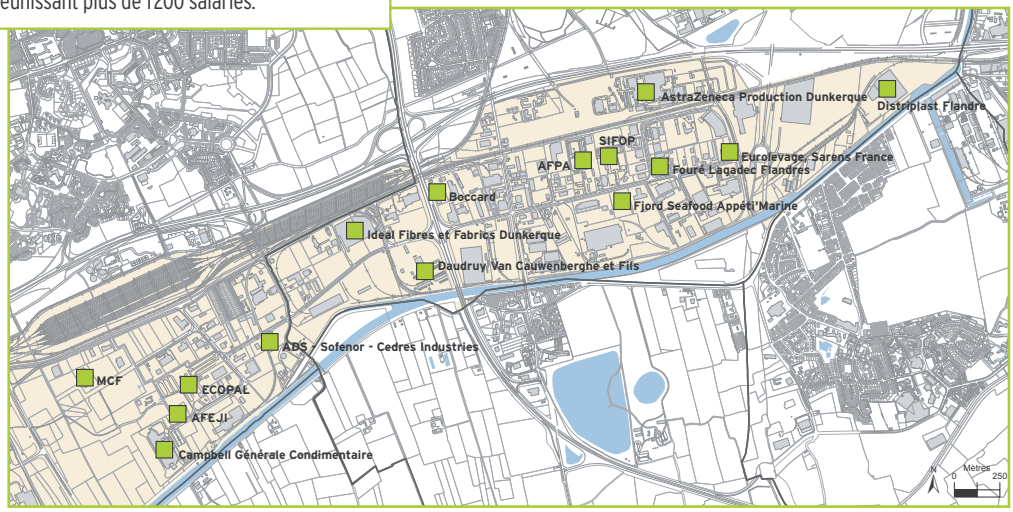
Le club de zone de Pont Loby-Scieries a réalisé son PDE avec quelques entreprises volontaires.



Source : DGI-CUD - AGUR novembre 2009

Un PDE réalisé sur deux zones d'activité : Petite-Synthe et Grande-Synthe

14 entreprises ont participé au PDE des 2 Synthe, réunissant plus de 1200 salariés.



Source : DGI-CUD - AGUR novembre 2007

Une démarche qui s'intéresse à l'ensemble des déplacements liés à la structure

Un PDE peut concerner :

- les déplacements domicile-travail des salariés ;
- les déplacements du midi ;
- les déplacements professionnels ;
- les déplacements des clients, visiteurs et fournisseurs ;
- les déplacements des stagiaires et des travailleurs temporaires ;
- les flux des marchandises.

© Ville de Dunkerque

Un panel d'actions adaptées et diversifiées

Le PDE repose sur un ensemble de mesures, adaptées à la structure et qui ciblent les attitudes et les comportements individuels et collectifs, l'organisation du travail, l'aménagement du site et des locaux.

L'objectif : réduire ou rationnaliser les déplacements en proposant de nouvelles organisations de travail ou en proposant des modes alternatifs à l'usage de la voiture individuelle.

1 | Au niveau de l'utilisation des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle

Favoriser les déplacements :

- en transport collectif (bus, train...) ;
- en covoiturage ;
- en vélo ;
- à pied ;
- multimodaux (en utilisant plusieurs modes de transport).

2 | Au niveau de l'organisation du travail

Imaginer des mesures pour diminuer les déplacements, en permettant :

- la visioconférence, la vidéoconférence, l'audioconférence ;
- le télétravail, ou travail à domicile ;
- le travail dans une agence de proximité ;
- la création d'un espace déjeuner dans la structure.

Et en tenant compte des déplacements lors de l'organisation de réunions.

© Ville de Dunkerque

3 | Au niveau de l'aménagement du site et des locaux

Imaginer des mesures rendant la ou les structures mieux accessibles à tous les modes de transports :

- en améliorant les parcours cyclables et piétons ;
- en les rendant accessibles pour les personnes à mobilité réduite ;
- en facilitant le stationnement pour les cyclistes, les covoiturers ;
- en améliorant la signalétique.

→ Une démarche originale qui repose sur la mobilisation de tous.

Le PDE associe et responsabilise quatre catégories d'acteurs qui n'ont pas forcément l'habitude de travailler ensemble autour de la problématique des déplacements :

- les employeurs ;
- les salariés ;
- les collectivités (intercommunalités, communes) ;
- les autres partenaires : chambre de commerce et d'industrie, société de transport, associations (associations d'usagers, de promotion de l'écologie industrielle, gestionnaire de zones…), AOTU, aménageurs.

La communauté urbaine de Dunkerque ne peut pas régler tous les problèmes.

D'une part, d'un point de vue budgétaire, ce n'est pas toujours possible, et d'autre part, parce qu'il faut traiter les problèmes au « cas par cas ». C'est plus facile quand la démarche est collective ; ainsi, dans le club de zone Loby Scieries, nous avons abouti à une action concrète de la part des deux parties : nous avons mis en place une signalisation et le club a développé sa propre signalisation sur le site (jalonnement des entreprises). »

Didier Hubert,
direction des transports et des déplacements urbains de la CUD,
Service des études générales

© Ville de Dunkerque

Cette démarche collective permet d'apprendre à travailler avec des partenaires avec lesquels on n'a pas l'habitude de travailler et de mettre en place une nouvelle synergie.

Un PDE permet à l'entreprise de prendre conscience qu'économie et environnement ne sont pas forcément très éloignés. »

Eric Marquis,
directeur de Marquis transports et logistique

→ Un système « gagnant-gagnant », où chacun trouve son avantage

Il y a de nombreux avantages à la mise en place d'un PDE pour une entreprise : cela fidélise les salariés, ils ont moins de difficultés pour venir travailler, ils arrivent au travail en meilleure forme et en meilleure santé s'ils viennent en vélo ou à pied et cela a des répercussions sur leur travail. Il y a aussi le côté écologique et économique. »

François Montacq,
président du Loby Scieries Club Dunkerque,
directeur de Sofrino

Pour la structure, cette démarche permet :

- une baisse / une mutualisation des coûts liés au transport et au stationnement (économie ou libération d'espace) ;
- une meilleure accessibilité pour les visiteurs et fournisseurs (signalétique, parking moins saturé, meilleure information…) ;
- la création d'un meilleur « esprit d'entreprise » grâce à un dialogue social constructif ;
- la valorisation de l'image de la structure grâce à un projet novateur et respectueux de l'environnement ;
- une diminution des retards et des accidents liés aux déplacements des salariés ;
- un pas vers une certification ISO 14001 ;
- la croissance de la productivité.

Pour les salariés, cette démarche permet :

- une baisse des dépenses liées aux déplacements ;
- de bénéficier de nouveaux services sur son lieu de travail : aide et conseil en mobilité ;
- une amélioration de la forme physique (dans le cas du vélo et de la marche) ;
- une meilleure convivialité entre collègues (projet commun, covoiturage, journées « au travail à vélo »...) ;
- une réduction du risque d'accident ;
- une diminution du stress.

Un salarié qui se rend sur son lieu de travail à vélo plutôt qu'en voiture sera en meilleure forme et moins stressé. Au final, l'ambiance générale sur le lieu de travail s'en trouve améliorée. »

Claudine Ducellier,
adjointe au Maire de Dunkerque,
élue aux déplacements urbains

Pour la collectivité, cette démarche permet :

- des voies de communication moins congestionnées ;
- un meilleur partage de la voirie ;
- une diminution de l'émission de polluants, de gaz à effet de serre ainsi que des pollutions sonores et olfactives ;
- une meilleure attractivité des territoires et notamment des zones d'emplois pour de futurs investisseurs.

L'intérêt pour nous est d'aller à la rencontre des entreprises, de s'impliquer dans leur démarche et de recueillir les demandes des salariés : cela nous permet d'identifier finement certains problèmes. »

Didier Hubert

Enfin, cette démarche permet :

- aux sociétés de transport : une augmentation du nombre d'usagers ;
- à la chambre de commerce et d'industrie de bénéficier d'un territoire plus attractif pour les entreprises et d'une meilleure collaboration entre les structures ;
- aux associations d'exprimer leurs attentes.

Avec les PDE, on s'intéresse aux moyens de séduire une clientèle qui est assez peu utilisatrice des transports en commun : la population active. Mais il faut aussi qu'on s'adapte. Ainsi, il est intéressant pour Dk'Bus Marine de savoir comment les salariés ressentent les manques, de voir directement, auprès des entreprises, ce qui va et ce qui ne va pas dans l'offre de transport public et d'aboutir à des solutions concrètes. »

Jean-Christophe Géhin,
directeur de Dk'Bus Marine

« L'intérêt pour la chambre de commerce et d'industrie est de soutenir les entreprises et de créer une démarche cohérente sur le territoire. »

Thierry Bosschaert,
élu pilote du développement durable
de la CCID

© ADEME

UN CADRE LÉGISLATIF PROPICE

En plus de répondre à ces problématiques, la mise en œuvre d'un PDE répond favorablement aux politiques actuelles d'aménagement du territoire. En effet les pouvoirs publics tentent depuis une vingtaine d'années d'améliorer la mobilité à travers des lois et des plans intégrant de façon croissante la notion de développement durable. Dans cette optique, ils incitent à développer certains outils dont les plans de déplacements entreprises.

3 Dans quels cas mettre en place un PDE ?

DANS QUELS CAS METTRE EN PLACE UN PDE ?

Il existe de nombreuses raisons pour mettre en place un PDE. Cependant, les motivations les plus efficaces sont souvent l'apparition ou le durcissement de problèmes en matière de déplacements, d'accessibilité ou de stationnement.

Ce qui incite le plus souvent à entamer une démarche PDE :

- les problèmes d'accessibilité au site en voiture, en transports collectifs, en moto ou scooter, en vélo ou à pied ;
- le manque d'espace pour le stationnement ou pour l'agrandissement d'un bâtiment ;
- des frais de déplacements trop élevés (voitures de service, indemnités kilométriques, etc.) ;
- la volonté d'adopter une politique environnementale et de donner une « bonne image » ;
- des problèmes de sécurité routière ;
- le stress et les retards de salariés dus à leurs déplacements ;
- la création d'un nouvel établissement, le déménagement ou l'agrandissement de la structure ;
- les recommandations issues d'un Bilan Carbone ;
- la réglementation (notamment pour les administrations d'État).

QUELQUES EXEMPLES

La volonté d'initier ce type de démarche sur une zone d'activités du Dunkerquois

→ *Le PDE des zones industrielles de Petite-Synthe et Grande-Synthe*

Après un premier retour d'expérience sur un PDE à Gravelines, la chambre de commerce et d'industrie de Dunkerque (CCID) nous a proposé de lancer une initiative similaire avec les clubs de zone de Petite-Synthe et de Grande-Synthe car nous sommes localisés sur cette zone. »

Peggy Ricart,
coordinatrice des actions
et partenariats d'Ecopal

L'identification de difficultés de déplacements par un club d'entreprises

→ *Le PDE du club de zone[3] Pont Loby - Scieries*

« Lors des premières commissions "environnement, sécurité" du club de zone, on s'est posé beaucoup de questions sur les déplacements et leur sécurité : en bus dans un premier temps, puis en vélo et à pied. On nous a parlé d'exemples de PDE qui avaient déjà été mis en place. On a alors décidé d'entamer notre propre démarche pour aller plus loin dans notre réflexion. »

François Montacq

[3] *Un club de zone fédère les entreprises et les commerces issus d'une même zone géographique autour de projets communs (dynamisation et développement des zones d'activités, mutualisation des moyens, amélioration et requalification environnementale de la zone...). La CCID impulse la création et anime les clubs de zone de la région dunkerquoise.*

La volonté d'exemplarité

Le plan de déplacements administrations (PDA) de la communauté urbaine de Dunkerque

Nous avons lancé la démarche par souci d'exemplarité : nous sommes les maîtres d'ouvrage du PDU[4] qui demande, entre autres, aux différents établissements d'élaborer eux-mêmes des PDE.

Il serait difficile pour nous de prêcher la bonne parole pour les autres et ne pas être capables de faire notre propre PDE. De plus cela nous permet de mieux comprendre les problèmes que peut poser la mise en place d'une telle démarche. »

Luc Lenain,
direction générale des services techniques de la CUD, directeur des Transports

La prise de conscience environnementale

Le PDE du club de Téteghem

« La réalisation d'un bilan carbone était une volonté très forte de la chambre de commerce et d'industrie. A partir du bilan carbone on découvre énormément de choses et cela permet d'aboutir à des actions concrètes. Les principales actions proposées sont, en général, liées aux déplacements des salariés. »

Thierry Bosschaert

« La mise en place du PDE à Téteghem est liée à un bilan carbone. Grâce à ce dernier on a eu une prise de conscience : il est apparu que les déplacements des salariés étaient fortement émetteurs de gaz à effet de serre. On s'est également rendu compte que les déplacements domicile-travail étaient, la plupart du temps, multipliés par 2 car la majorité des salariés rentrent chez eux manger le midi. »

Eric Marquis

La volonté de s'inscrire dans une démarche globale de développement durable

Le plan de déplacements mairies (PDM) de la Ville de Dunkerque

« Un certain nombre de politiques sont mises en place au niveau de la ville et de la communauté urbaine pour favoriser les modes de transport alternatifs à la voiture. Ces politiques visent également les déplacements des entreprises.

Il était donc cohérent que la ville mette en place un plan de déplacements au niveau de son personnel. Le but est aussi de montrer l'exemple et de s'intégrer à la politique de développement durable de la ville. »

Daniel Gautraud,
directeur général des services techniques de la ville de Dunkerque

« Il me paraît important que cette démarche fasse "tâche d'huile" pour résoudre les problèmes de déplacements mais aussi pour répondre à des questions d'urbanisme : comment utiliser l'espace qui nous reste en centre d'agglomération ? Doit-on en faire des espaces à circuler et à stationner ou des espaces à vivre et à habiter ? »

Claudine Ducellier

[4] *Le plan de déplacement urbain (PDU) de l'agglomération dunkerquoise fixe pour le territoire un certain nombre d'objectifs : développement des transports en commun, diminution de la voiture, développement des modes doux, gestion de l'organisation du stationnement, accès aux zones d'emploi...*

4 Quelles sont les grandes étapes du PDE et quels sont les acteurs incontournables ?

QUELLES SONT LES GRANDES ÉTAPES DU PDE ET QUELS SONT LES ACTEURS INCONTOURNABLES ?

La mise en place d'un PDE se réalise généralement en suivant une méthode simple et bien définie. Elle nécessite l'association de plusieurs acteurs et partenaires : employeurs, employés, collectivités, sociétés de transports...

La démarche doit reposer sur le volontariat et l'implication de tous dans le projet est déterminante.

→ Les « moments clés » de la mise en place d'un PDE

Généralement, la mise en œuvre d'un PDE se découpe en 4 grandes parties.

La durée de la mise en place d'un PDE est variable car elle dépend de nombreux paramètres tels que le nombre de structures engagées dans la démarche, le nombre de salariés à questionner ou le « degré d'implication » des différents partenaires et la fréquence à laquelle ils se réunissent.

Lancement, préparation du projet
↓
Réalisation de l'état des lieux et des enquêtes
↓
Elaboration des actions
↓
Mise en œuvre et suivi du PDE

A l'image des bus les plus récents, le PDE est un moyen de changer l'image des transports collectifs.

Les principaux acteurs à impliquer

	Rôles
La structure	
La direction	→ Définir les objectifs du PDE → Mettre en place une méthode favorisant l'implication des salariés et autres acteurs impliqués → Valider et mettre en place les actions
Les salariés Les syndicats, Le comité d'entreprise...	→ Donner son avis, faire des propositions, participer à l'élaboration des actions
Les acteurs locaux	
L'intercommunalité	→ Mettre en œuvre des actions relatives aux transports en communs urbains → Réaliser les travaux de voirie (hors autoroutes, routes nationales et départementales)
Les communes	→ Gérer le mobilier urbain, l'éclairage public, la propreté et décider des arrêtés municipaux concernant le code de la route (exemple : stationnement, limitation de vitesse, couloirs de bus...)
La chambre de commerce et d'industrie	→ Jouer un rôle de conseil et d'animation → Inciter la mise en place de PDE à l'intérieur des clubs de zone
Les sociétés de transports	→ Aider à la réalisation de l'état des lieux → Fournir des informations sur la desserte (horaires, nombre de voyageurs aux arrêts, enquêtes...) → Participer à la communication et à la sensibilisation
Les autres acteurs territoriaux	
Le conseil régional	→ Gérer les TER (trains express régionaux)
Le conseil général (le département)	→ Gérer la desserte de transports en commun interurbains et scolaires → Décider des travaux et des règles de circulation concernant les routes départementales
L'ADEME (délégation régionale de l'Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie)	→ Apporter une aide technique et financière
Associations d'usagers, de sécurité routière, promouvant l'écologie industrielle	→ Participer à l'état des lieux → Participer à l'élaboration d'actions → Participer à l'animation et à la sensibilisation (journées « au travail à vélo », stage d'éco-conduite...)
Les prestataires externes	
Les bureaux d'étude	→ Réaliser un état des lieux complet et des enquêtes sur les déplacements liés aux structures mettant en place un PDE → Proposer des actions et conseiller sur leurs mises en œuvre → Apporter aide et conseils en matière de communication *Note : dans certains cas ce travail peut être effectué en interne (quand les compétences le permettent).*

L'implication de la communauté urbaine de Dunkerque

Nous sommes présents aux réunions de concertation et menons deux types d'actions : des actions concrètes quand on peut (aménagement sur la voirie, la signalétique ou sur le réseau de bus) et des actions d'information (sur les possibilités offertes par le réseau de bus par exemple et aussi sur les acteurs à contacter pour les actions n'entrant pas dans les compétences de la communauté urbaine). »

Didier Hubert

L'implication de la chambre de commerce et d industrie de Dunkerque

« Nous soutenons activement les démarches de PDE qui sont réalisées à l'échelle des clubs de zone qui, selon nous, sont vraiment les entités territoriales sur lesquelles il faut travailler. Notre soutien s'effectue de deux manières : par l'animation des réunions des clubs et par le financement que nous accordons pour certaines actions (à hauteur de 50 %). »

Thierry Bosschaert

L'implication de Dk'Bus Marine

« C'est une démarche très intéressante qui nous permet, en tant que société de transport, de nous interroger mais aussi de transmettre une autre façon de voir les choses dans les entreprises. Même si c'est balbutiant, les mentalités évoluent progressivement. Les gens commencent à avoir un autre regard sur le transport public et sur la mobilité. »

Jean-Christophe Géhin

→ La conduite du projet

En fonction du contexte, l'élaboration se fait différemment d'un PDE à un autre, mais il est nécessaire que les principaux acteurs se rencontrent régulièrement pour faire le point sur la démarche.

Un « comité de pilotage » peut être défini pour valider et décider des actions à réaliser dans le cadre du PDE tandis que des ateliers ou des groupes de travail peuvent élaborer les actions à mettre en place. Le comité de pilotage et les groupes de travail associent les partenaires et les structures selon leurs compétences.

Pour la mise en œuvre de PDE « inter-entreprises » l'existence d'un « club de zone » peut simplifier la démarche, en insérant le PDE dans les actions du club.

Groupes de travail

- Vélo
- Bus / transports collectifs
- Covoiturage
- Organisation du travail
- …

↓

proposent et élaborent les actions

↕

Comité de pilotage

décide et valide

Le PDE Pont Loby - Scieries

Le PDE s'est intégré aux commissions de travail du club de zone animé par la CCID réunissant les chefs d'entreprises, la communauté urbaine de Dunkerque (services transports et signalétique), la ville de Dunkerque (adjoint au maire), Ecopal et l'AGUR. Ces commissions se réunissent environ tous les deux mois.

En tant que président du club de zone, mon rôle est de coordonner, d'animer les débats et d'essayer de déclencher des actions auprès des partenaires. »

François Montacq

© CCID

Commission « environnement », club de zone Pont Loby - Scieries

Le PDE des 2 Synthe

Parallèlement au comité de pilotage, les actions ont été élaborées par des groupes de travail thématiques (covoiturage, bus, vélo…)

Les principales clés de la réussite sont l'implication des élus et des entreprises et la présence d'un animateur qui impulse et coordonne la démarche. »

Peggy Ricart

→ La communication : un outil indispensable pour impliquer et fédérer tous les acteurs

La communication a d'abord pour vocation d'expliquer et de rassurer : le PDE n'a pas pour but de rendre les déplacements plus contraignants, au contraire.

Il faut garder à l'esprit que, loin d'être une démarche « anti-voiture », le PDE tente d'élargir les possibilités de déplacements de tous : une mobilité moins chère, plus respectueuse de l'environnement, moins dangereuse.

Par ailleurs, communiquer autour du PDE à travers les médias peut permettre de véhiculer une image positive de la structure.

La communication doit être mise en place dès le lancement de la démarche et constamment se renouveler : à chaque nouvelle action engagée, lors de recrutements et d'événements tels que la semaine européenne de la mobilité, la semaine du développement durable, la fête du vélo…

La Ville lance son plan de déplacement

© « Mairie Mag, juin 2010 », Ville de Dunkerque

Avec le plan de déplacements de la ville de Dunkerque, on met en place une démarche participative. On ne veut pas imposer de mesures en disant "il y a une réglementation, et c'est comme ça". Nous voulons lancer une véritable dynamique pour créer les conditions du changement. »

Daniel Gautraud

« A travers des actions fortes de communication, d'information et d'écoute, nous facilitons la compréhension par les salariés des objectifs du PDE et des avantages pour eux. On ne dit pas "à bas la voiture" et on ne montre pas du doigt le salarié. »

Luc Lenain

« On incite les gens à modifier un peu leurs comportements par un accompagnement : campagne de communication, éducation, débat… : on pense que c'est plus efficace que d'imposer quelque chose du jour au lendemain. Les gens sont de plus en plus sensibles à ces problématiques. »

Thierry Bosschaert

« Un PDE consiste à identifier des solutions alternatives à l'utilisation de la voiture individuelle chaque fois que cela est possible. Un PDE met aussi en exergue les avantages : sur la santé, sur "le porte-monnaie"… »

Claudine Ducellier

Semaine de la mobilité, septembre 2006

→ Les outils de communication

La communication peut prendre plusieurs formes :

- des affiches de sensibilisation, brochures ou dépliants sur les avantages de la mise en place d'un PDE, sur les avantages des moyens de transport alternatifs à la voiture individuelle et sur l'état d'avancement du PDE de la structure ;
- des débats ou des réunions d'informations ouverts à tous ;
- des articles dans le journal interne, sur le réseau intranet ou dans une lettre d'information accompagnant la fiche de paie ;
- des articles et des reportages dans les médias locaux (journaux, télévisions) ;
- des journées thématiques du type « déjeuner dans l'entreprise », ou « au boulot à vélo. »

Il peut également être intéressant d'éditer un « logo PDE » afin de donner une identité visuelle plus forte au projet.

Le Journal des Clubs des Zones d'activités — Juin 2006 — N°5

C@P DES SYNTHE

de Petite Synthe et de Grande Synthe

Les Brèves du Club

ANIMATION — ENVIRONNEMENT — SIGNALETIQUE — SERVICES — DEPLACEMENTS — EN UN MOT

ENVIRONNEMENT ▶ A la recherche de la biodiversité :

Afin de mener à bien notre projet de corridor écologique et paysager sur la zone, ECOPAL en partenariat avec le laboratoire Environnement et Santé de la Faculté Libre des Sciences et Technologie de Lille, mène un inventaire faunistique et floristique sur les espaces publics de la ZI. Cette mission a été confiée à Vincent DELPLANQUE étudiant de la FLST et stagiaire ECOPAL depuis début avril. Il fournira un inventaire détaillé de la faune et des plantes remarquables. Son travail sera ensuite validé par l'équipe de chercheurs du laboratoire. Cette étude viendra en complément de celles déjà réalisées sur le dunkerquois (Arcelor, Port Autonome de Dunkerque, AstraZeneca...) mais sera une première sur une zone industrielle ! Si vous êtes intéressés par un bref recensement des espèces de votre site, contactez-nous ! De l'inventaire ressortira des cours de natures connectés entre eux grâce au corridor.

SIGNALETIQUE ▶ lancement d'une 2ème phase

Après la réussite de la mise en place de la nouvelle signalétique commune sur la ZI, une deuxième phase sera lancée courant 2ème semestre 2006 pour les entreprises qui souhaitent rejoindre le mouvement.

ADSL ▶ Inauguration du 7 juin

Clubs d'entreprises, Ecopal, CCID, CUD, ... les démarches collectives ont porté leur fruit ! Le nouveau central téléphonique, installé sur la ZI, annonce l'accès pour tous au haut-débit tant attendu ! La nouvelle a été inaugurée le 7 juin dans les établissements Lochen, qui a précisé l'importance de cette évolution pour la performance des entreprises et l'attractivité de cette importante Zone d'activités.

Techniquement, quels changements ?

- couverture de toute la ZI en fibre optique avant fin juin
- Une palette de nouveaux services que pourront vous proposer vos opérateurs
- Une offre en haut et très haut-débit en ADSL (courant asymétrique) ou SDSL (courant symétrique entrant et sortant sans contrainte technique) permettant un accès jusqu'à 100 mo
- Des tarifs compétitifs, parmi les plus bas de France.

Pour en savoir plus sur toutes les nouvelles possibilités offertes, contactez directement vos opérateurs.

PDE ▶ Lancement d'un Plan de Déplacements inter- Entreprises

Les entreprises de la ZI des Synthe ont identifié des problèmes de déplacements. A ce titre, une démarche de P.D.E a été lancée, en partenariat avec l'Agence d'Urbanisme et de développement de la région flandre de Dunkerque.

Rue l'Abbé Grégoire (Grande-Synthe)

Rue A. Pérès (Petite-Synthe)

Après la réalisation d'un diagnostic global de la zone pour chaque mode de déplacement (piétons, cyclos, transports en commun...), une enquête est en cours auprès des entreprises et de leurs salariés pour connaître précisément leurs pratiques et définir leurs besoins.

A la fin de l'été 2006, des actions seront proposées à chacune des entreprises, puis un travail avec les collectivités et les différents partenaires sera mené afin d'étudier ensemble les interventions possibles sur la zone industrielle.

MERCI déjà aux 11 entreprises participantes : AFPA, FJORD SEAFOOD APPETIT'MARINE, ASTRAZENECA, BOCCARD, CAMPBELL GENERALE CONDIMENTAIRE, DAUDRUY VAN CAUWENBERGHE & FILS, ECOPAL, FOURE LAGADEC Flandres, MCF, SARENS, SIFOP.

Un club en marche !

Remobilisé en 2003, le club d'entreprises des Synthe, c'est 65 adhérents, et des actions mutualisées entre entreprises : signalétique, gestion des déchets, formation environnement, sécurité, ADSL, convivialité.

Pour soutenir la mobilisation, ECOPAL et la CCID ont signé une convention pour renforcer l'appui au club et aux chefs d'entreprises.

La volonté : initier d'autres actions concrètes touchant à l'Ecologie Industrielle / la gestion des flux et à l'animation / communication.

Pour cela, un binôme (Peggy, d'ECOPAL et Sandrine de la CCID), vos interlocutrices privilégiées, ont la mission d'être au plus près de vos besoins, d'ordre collectif ou individuel, quel qu'en soit le thème.

Merci de leur réserver un moment de votre temps.

Agréables vacances à tous !

Pour en savoir plus sur le Clubs, contactez Sandrine et Peggy 03 28 51 01 16 pegricart@ecopal.org

AGENDA

Barbecue de rentrée

Plan de Déplacements Entreprises Zone des Synthe — avril 2007

le covoiturage

Le covoiturage met en relation un conducteur et un ou plusieurs passagers afin qu'ils effectuent ensemble un même parcours.

Le plus souvent ils habitent le même quartier, la même commune ou empruntent le même itinéraire.

pour un trajet de 20 km, conduire seul sa voiture coûte en moyenne 16 €

une voiture coûte en moyenne 6100 € par an !

une voiture rejette environ 290 g de CO2 par km

avec 4% de trafic en moins, la circulation devient fluide !

de nombreux avantages : économique, convivial et écologique !

réduire les coûts : les frais de carburant sont partagés

se rendre service : les trajets sont plus agréables et moins fatigants

limiter le nombre de voitures, donc la circulation et les émissions polluantes.

et l'assurance ?

Pour les compagnies d'assurance, le covoiturage n'entraîne pas de modifications du contrat du conducteur.

En cas d'accident, les passagers sont indemnisés par l'assurance "responsabilité civile envers les tiers", obligatoire pour les automobilistes.

Quelle que soit la formule adoptée, il est préférable que l'automobiliste le déclare à son assureur. Ce dernier peut avoir apprécier les risques garantis et entre l'attention de l'assuré sur certains points. Si le conducteur souhaite passer le volant à un des passagers, mieux vaut, bien évidemment, il doit consulter son contrat.

attention !

Il est impératif que l'automobiliste ne fasse aucun bénéfice (hormis le partage des frais), sinon ce n'est plus du covoiturage et la loi change !!

Plan de Déplacements Entreprises Zone des Synthe — Septembre 2007

Ligne 8

ce qui va changer !

un nouveau tracé

Depuis le 04 septembre 2007, le terminus de la ligne 8 se situe face à la patinoire de Dunkerque et dessert le nouveau lycée Guy Debord.

Cette ligne s'étend désormais de Sellac Mardyck à la plage via Armbouts-Cappel et le centre ville de Dunkerque.

des bus toutes les 20 minutes !

Sur la ZI de Petite-Synthe, c'est 1 bus toutes les 20 minutes !

Les bus circulent de 05h30 à 19h00.

une signalétique plus lisible

Fin septembre, entre les arrêts « ZI » et « Bichat », chaque poteau bénéficiera d'un « double » affichage qui permettra de consulter sur un même endroit les horaires de passage des bus vers Dunkerque.

Chaque poteau sera doté d'une pastille de couleur afin de déterminer l'arrêt auquel il faudra se placer pour prendre le bus.

© Ecopal

5 Comment réaliser un diagnostic PDE ?

La première étape du diagnostic consiste à cerner l'état actuel de la mobilité des usagers des structures mettant en place le PDE. L'objectif est de dresser la liste des points forts, des points faibles et d'identifier ainsi les pistes d'amélioration en matière de déplacements tous modes de transport confondus.

→ Appréhender le fonctionnement de l'entreprise, de l'administration

Un certain nombre d'éléments permettent de mieux connaître et comprendre le fonctionnement de la structure et d'en évaluer les impacts sur les déplacements :

- le nombre de salariés ;
- le lieu d'habitation des salariés (attention à respecter la confidentialité des données) ;
- les pratiques de déplacements de la structure (livraisons, déplacements professionnels) ;
- les horaires de fonctionnement ;
- l'aménagement du site (entrées, sorties, zones de livraisons, accueil du public) ;
- les flux générés par les livraisons/visiteurs/clients sur le site et à proximité ;
- l'offre de stationnement sur le site et à proximité (voiture, 2 roues, privé, public, gratuit, payant, usages) ;
- la présence d'une salle éventuellement équipée pour déjeuner sur place ;
- les problèmes rencontrés par la structure et ses attentes vis-à-vis du PDE.

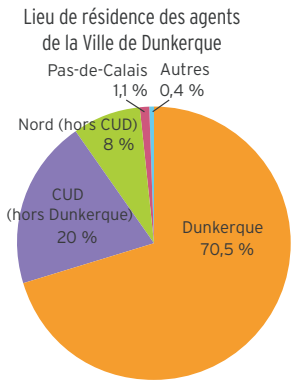
Dans le cas d'une zone d'activités ou d'une structure multi-sites, une des méthodes peut consister à :

- envoyer un questionnaire à destination d'un représentant de chaque structure ou site portant sur les points évoqués ci-dessus ;
- organiser un rendez-vous sur place pour compléter les données recueillies (photos, relevés de terrain).

PDM Ville de Dunkerque

Le diagnostic montre que 70 % des agents habitent dans la commune de Dunkerque. Il est donc envisageable pour cette proportion d'agents d'utiliser un mode de transport « doux » (vélo, marche).

En outre, 90 % des agents habitent dans le périmètre de la communauté urbaine de Dunkerque qui par nature est entièrement desservie par le réseau de Dk'Bus.



© Ville de Dunkerque - AGUR 2007

PDE Pont Loby – Scieries

La démarche a permis d'identifier les problèmes de stationnement pour certaines entreprises (parking proche de la saturation), mais aussi leurs attentes (demande d'information concernant le réseau Dk'Bus Marine et intérêt pour le covoiturage).

© AGUR

PDE des 2 Synthe

Le diagnostic a permis de faire ressortir les problèmes les plus évoqués par les entreprises.

Catégorie	Type de problème	Entreprises concernées
Transports en commun	Mauvaise desserte de la zone en bus	→ 4
	Les horaires de bus ne sont pas adaptés aux horaires de l'entreprise	→ 4
Piétons et cyclos	Manque de pistes cyclables et de trottoirs	→ 3
Aménagement de zone	Arrêts de bus aménagés aux carrefours	→ 1
	Stationnement des camions devant l'entreprise	→ 1
	Problèmes de voirie	→ 1
Services	Absence de restauration et de crèches inter-entreprise sur la zone	→ 1
Surface disponible	Problème de foncier sur Petite-Synthe pour l'extension des entreprises	→ 1

© AGUR - Ecopal, 2006

Exemple de fiche d'accessibilité

Adresse de la structure :

Photo	Photo	Photo

SUR LE SITE :
→ Nombre de salariés → Horaires → Types de poste (ouvriers, commerciaux, cadres, dirigeants…)
ACCES AUX SITES ET BATIMENTS :
→ Localiser les accès
ACCUEIL DU PUBLIC :
→ Oui/non ? → Horaires d'ouverture
STATIONNEMENT VELO :
→ Oui/non ? → Nombre de places → Couvert ou non ? → Réservé aux salariés ou aux visiteurs ?
STATIONNEMENT VEHICULES :
→ Parking privé & public → Nombre de places → Réservé aux salariés ou aux visiteurs ? → Poids-lourds/véhicules légers
AMENAGEMENTS SUR LE SITE :
→ Accès personnes à mobilité réduite : rampe, ascenseur…
AMENAGEMENTS EXTERIEURS :
→ Piste ou bande cyclable à proximité ? → Chemins et passages piétons ?
BUS :
→ Arrêts et lignes desservant la structure
EQUIPEMENTS DIVERS :
→ Salle « déjeuner », salle de repos, cantine…
ANALYSE :
→ Point(s) positif(s) : → Point(s) à travailler :

→ Faire un état des lieux du site

Dans un premier temps, l'analyse du système de desserte générale de l'agglomération et de la commune permet de mieux comprendre le fonctionnement de la ville en matière de mobilité : voies d'accès (autoroutes, voies rapides, routes nationales ou départementales...) et desserte en transports collectifs inter-urbain (trains, autocars).

Puis, le diagnostic spécifique en matière de desserte de la zone étudiée pour chaque mode de transport (voiture, transport collectif, vélo, moto, scooter ou marche à pied) permet de mettre en avant les problèmes et les points positifs qui seront les bases sur lesquelles s'appuieront les propositions d'actions.

Sont généralement abordés :

- le trafic : son importance, sa nature (transit, visiteurs, fournisseurs en poids-lourds, salariés) ;
- la qualité de la voirie pour les véhicules motorisés, les cyclistes, les piétons ;
- la desserte en transport collectif (distances des arrêts les plus proches, fréquences de passage, temps de parcours, qualité des arrêts) ;
- le stationnement (offre de stationnement public gratuit, payant, à durée limitée, phénomènes de stationnement sauvage) ;
- la signalétique (panneaux et marquages au sol) ;
- les éventuels projets d'aménagement futurs.

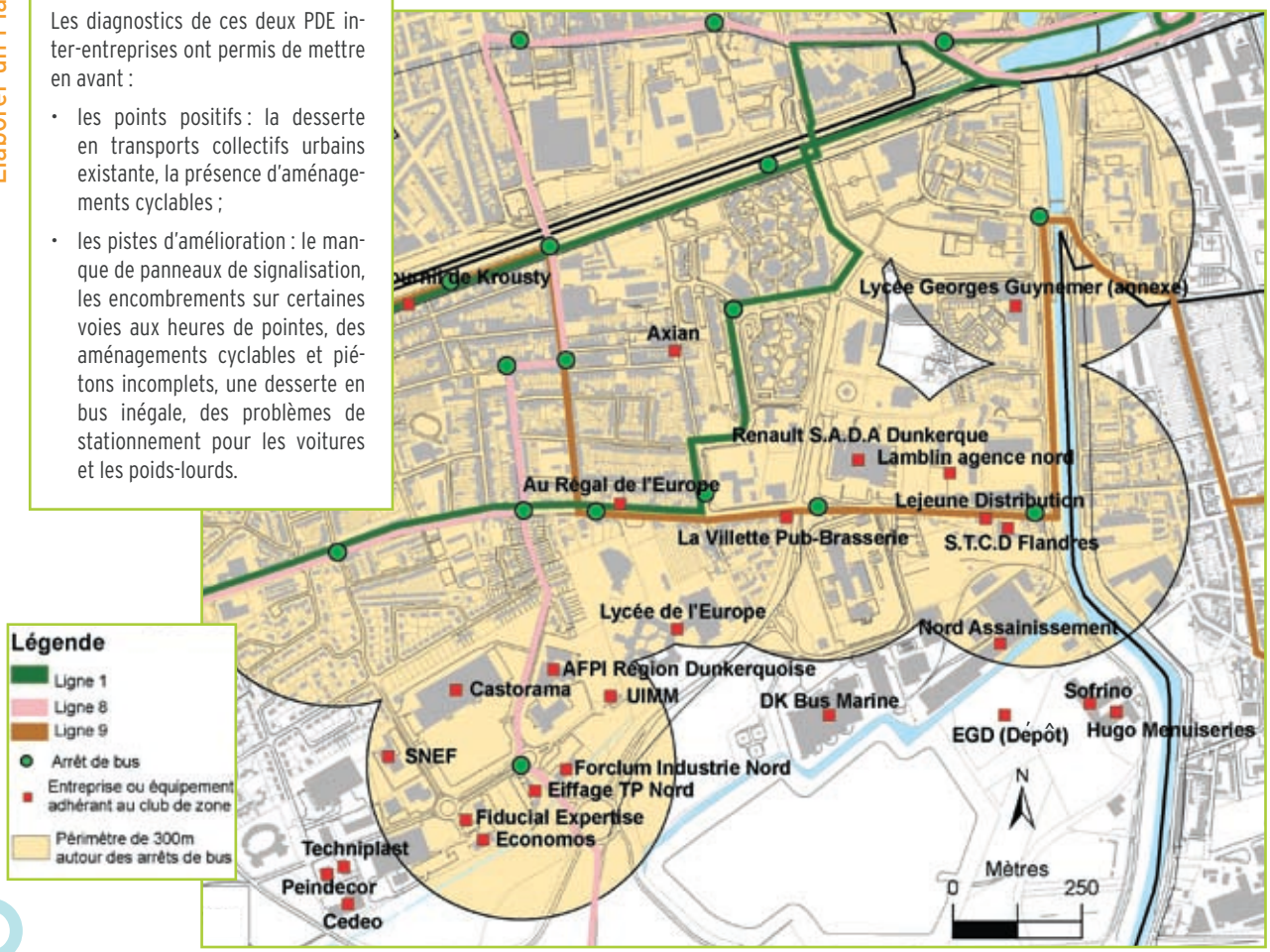
Ce diagnostic peut s'appuyer sur :

- des relevés de terrain (observations, photographies) ;
- des études déjà existantes ;
- des entretiens avec les personnes compétentes dans le domaine : communauté urbaine de Dunkerque ou communautés de communes, villes, CCID, agence d'urbanisme, sociétés de transport, associations d'usagers, etc. ;
- des comptages (pour connaître l'ampleur et la nature du trafic).

PDE des 2 Synthe et PDE Pont Loby - Scieries

Les diagnostics de ces deux PDE inter-entreprises ont permis de mettre en avant :

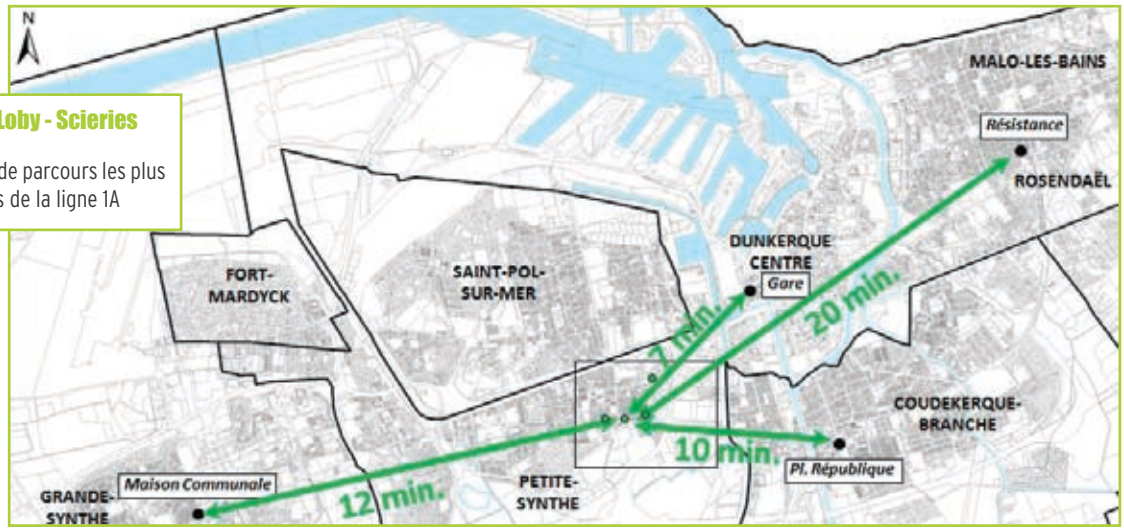
- les points positifs : la desserte en transports collectifs urbains existante, la présence d'aménagements cyclables ;
- les pistes d'amélioration : le manque de panneaux de signalisation, les encombrements sur certaines voies aux heures de pointes, des aménagements cyclables et piétons incomplets, une desserte en bus inégale, des problèmes de stationnement pour les voitures et les poids-lourds.



© DGI-CUD - DK'Bus - AGUR 2009

PDE Pont Loby - Scieries

Les temps de parcours les plus compétitifs de la ligne 1A



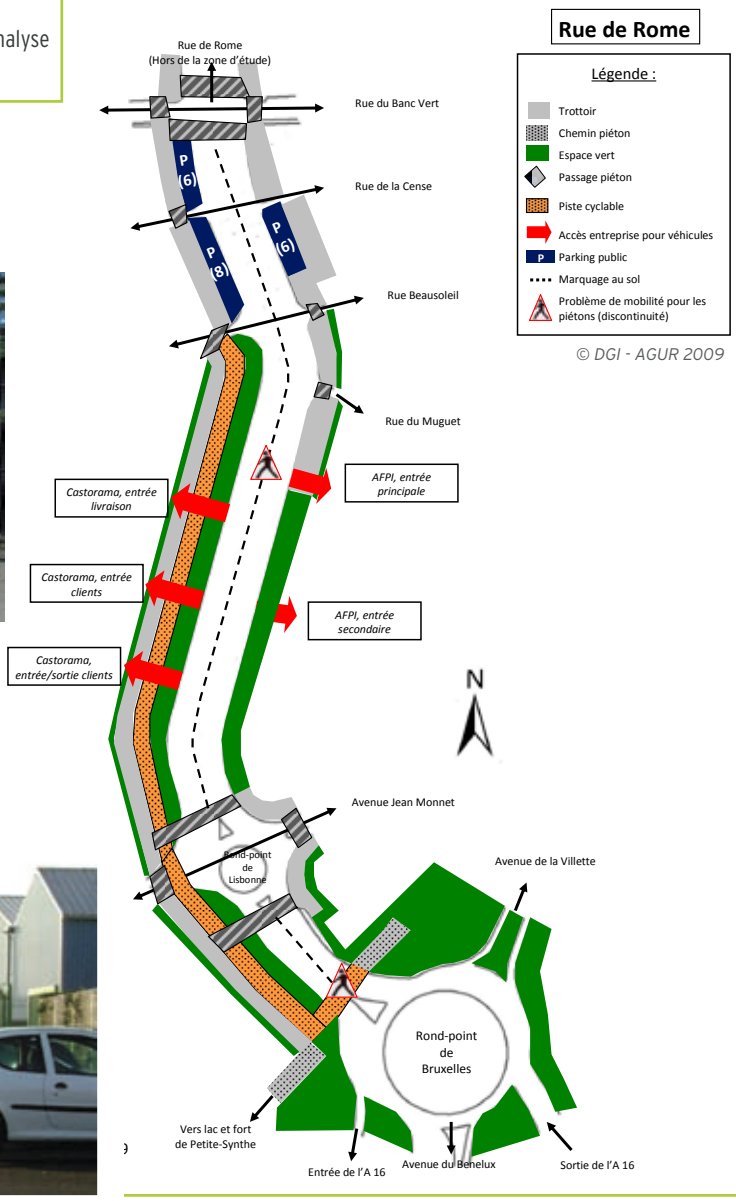
© DGI-CUD - Dk'Bus - AGUR 2009

PDE Pont Loby - Scieries

Exemple de schéma d'analyse d'une rue

PDE Pont Loby - Scieries
Stationnement sauvage rue de l'Abattoir

PDE des 2 Synthe
Manque d'aires de stationnement des poids lourds



© DGI - AGUR 2009

Exemple de fiche d'accessibilité par rue

Dans le cas d'un PDE sur plusieurs structures (par exemple, une zone d'activité), il est possible d'approfondir le diagnostic en faisant une analyse du territoire.

Fiche voie Nom de la rue	Plan pour localiser la rue

Photo	Photo	Photo

Importance et rôle de la voie	
→ Axe principal ou secondaire ? → Où mène cet axe ?	
Configuration de la voie	
→ Nombre de voies → Largeur → Qualité de la chaussée	
Trafic	
→ Trafic lourd, moyen ou faible → Nombre de véhicules journaliers (si la donnée est disponible)	
Règles de circulation	
→ Sens unique ? → Zone limitée à 30 km/h ? → Rue interdite aux poids-lourds ?	
Signalétique directionnelle	
→ Qu'indique la signalétique ?	
Stationnement	
→ Présence de parkings publics ? → Présence de parkings poids-lourds ?	→ Nombre de places ?
Accès piétons	
→ Trottoirs et chemins piétons ? → Passages piétons ?	→ Largueur et qualité ?
Accès cyclistes	
→ Pistes et bandes cyclables ? → Qualité, sécurité ?	
Accès TC	
→ Arrêts de bus et ligne traversant la rue	
L'ESSENTIEL :	
→ Point(s) positif(s) : → Pistes d'améliorations :	

6 Comment connaître les pratiques des salariés et leurs attentes ?

COMMENT CONNAÎTRE LES PRATIQUES DES SALARIÉS ET LEURS ATTENTES ?

C'est la dernière étape avant d'élaborer le plan d'actions. A travers les enquêtes, il s'agit de connaître les pratiques des salariés, les raisons qui les poussent à utiliser tel ou tel moyen de transport et les difficultés qu'ils rencontrent. Cette étape est aussi l'occasion de consulter les salariés sur leurs attentes et leurs propositions en matière de déplacements.

→ Comment enquêter ?

Il est possible de mener l'enquête de différentes manières mais la plus rapide et la plus efficace est souvent la diffusion d'un questionnaire.

La réalisation d'entretiens individuels constitue une autre solution mais plus longue et plus difficile à exploiter.

→ Le contenu du questionnaire

Le questionnaire porte sur les habitudes de déplacements des salariés, les obstacles qu'ils peuvent rencontrer et les évolutions de comportements qu'ils envisagent.

Les habitudes de déplacements

Les différents critères sont notamment :

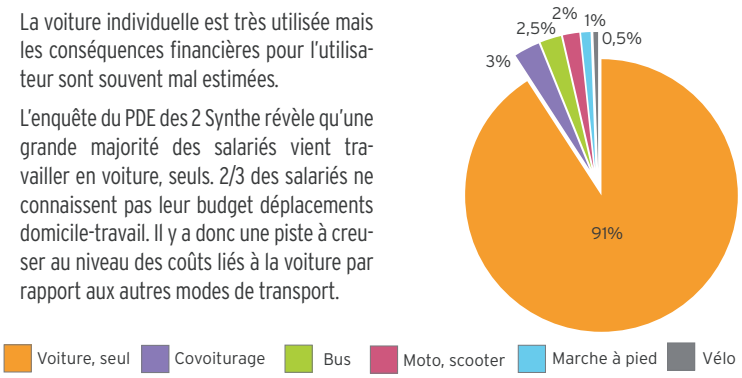
- le moyen de transport utilisé habituellement pour les déplacements domicile-travail et professionnels ;
- les autres moyens de transport utilisés occasionnellement ;
- les motivations (confort, praticité, contraintes dues aux enfants, aux activités extra-professionnelles, au poste occupé dans la structure, à l'accès aux transports collectifs au lieu de résidence ;
- le lieu de résidence ;
- le temps passé pour les déplacements domicile-travail ;
- le budget consacré aux déplacements domicile-travail.

PDE Pont Loby - Scieries

La voiture individuelle est très utilisée mais les conséquences financières pour l'utilisateur sont souvent mal estimées.

L'enquête du PDE des 2 Synthe révèle qu'une grande majorité des salariés vient travailler en voiture, seuls. 2/3 des salariés ne connaissent pas leur budget déplacements domicile-travail. Il y a donc une piste à creuser au niveau des coûts liés à la voiture par rapport aux autres modes de transport.

Mode de transport le plus souvent utilisé pour les déplacements domicile-travail (en %)



© AGUR, 2009

Les obstacles rencontrés

Il est intéressant de connaître le ressenti des salariés concernant chaque mode de transport en termes de sécurité routière, de confort, de performance et de coût.

Ainsi, les résultats obtenus permettent de mieux cibler les actions à mener et les thèmes auxquels les salariés seront sensibles pour orienter la communication.

Par exemple, si les salariés expriment leur inquiétude vis-à-vis de la sécurité à vélo, il est utile de valoriser les itinéraires cyclables sûrs, et d'organiser des séances ludiques de conduite.

De même, si une méconnaissance du réseau et des horaires de bus ressort de l'enquête, il est possible de faire intervenir le gestionnaire du réseau dans la structure pour apporter directement l'information aux salariés.

Les évolutions de comportements envisagées

Autre point important à aborder : les changements que les salariés se déclarent prêts à opérer en matière de déplacements et les conditions à réunir. Cela permet de mesurer l'intérêt suscité par le PDE.

Des questions concernant leurs attentes permettent de donner à tous la possibilité de s'exprimer et d'identifier les demandes les plus fréquentes.

Un potentiel de changement élevé

Dans les enquêtes des PDE auxquels l'AGUR a participé, au moins 60 % des automobilistes se déclarent prêts à changer de mode de transport. Ces résultats permettent de prioriser les actions.

Part d'automobilistes se déclarant prêts à changer de mode de transport pour... →		les transports en commun	le covoiturage	le vélo
PDE des 2 Synthe	60 % →	47 %	23 %	20 %
PDE Pont Loby - Scieries	67 % →	29 %	31 %	20 %
PDM ville de Dunkerque	63 % →	16 %	22 %	33 %

© AGUR, Ecopal, Ville de Dunkerque

→ Différents modes de diffusion

En fonction des pratiques habituelles au sein de la structure, le questionnaire peut être diffusé par courrier (accompagné de la fiche de paie par exemple), par mail, par Intranet ou remis en main propre.

Pour la ville de Dunkerque

Le questionnaire a été transmis avec le journal interne « Mairie Mag' » et la fiche de paie. Il était également disponible par intranet.

Dans le cas des PDE des 2 Synthe et Pont Loby - Scieries

Selon les entreprises, le questionnaire accompagnait la fiche de paie ou était remis en main propre.

© Ville de Dunkerque

→ Le retour et l'analyse

Établir une date limite de retour des questionnaires permet de gagner du temps. Les salariés peuvent remettre leurs questionnaires complétés à une personne identifiée (secrétariat, ressources humaines...), par mail ou par intranet, ou encore dans un lieu de passage (par exemple pour le PDM ville de Dunkerque des urnes ont été mises à disposition).

L'analyse des résultats peut être faite :

- de façon « manuelle » pour des calculs simples quand le nombre d'enquêtés reste faible ;
- avec un tableur (type Excel) permettant d'automatiser des calculs ;
- avec un logiciel spécialisé (type Sphinx) permettant des exploitations plus fines.

Informer les salariés des résultats obtenus par le biais d'affiches, de brochures, d'un dossier dans le journal interne, d'une réunion d'information permet de montrer l'utilité de l'enquête à laquelle ils ont participé.

Exemple de questionnaire

Vos habitudes de déplacements

Domicile – travail

Quel mode de transport utilisez-vous le plus souvent pour vous rendre au travail ?
(1 seule réponse possible)

- ❑ La voiture, seul
- ❑ Covoiturage avec votre famille/ vos amis
- ❑ Covoiturage avec vos collègues
- ❑ Le bus
- ❑ Le train + ... (précisez le mode de transport gare – travail)
- ❑ Le vélo
- ❑ La moto, le scooter
- ❑ La marche à pied

Pour quelles raisons avez-vous choisi ce mode de transport ?

- ❑ Plus pratique ❑ Plus confortable ❑ Plus rapide
- ❑ Moins cher ❑ Par respect de l'environnement ❑ Pour pratiquer une activité physique
- ❑ Par obligation, précisez : ..... ❑ Autre, précisez : .....

Combien de temps mettez-vous pour aller au travail (de porte à porte) :

- ❑ Moins de 15 minutes
- ❑ De 15 à 30 minutes
- ❑ De 30 minutes à 1 heure
- ❑ Plus d'une heure

Connaissez-vous le budget que vous consacrez aux déplacements domicile – travail ?

❑ Oui ❑ Non

Le midi

Le midi où mangez-vous le plus souvent ?

- ❑ Au travail
- ❑ Chez vous
- ❑ Ailleurs, précisez :..... ➔ Dans ce cas, quel(s) moyen(s) de transport utilisez-vous le plus souvent ?.....
  .....

Les déplacements professionnels

Effectuez-vous des déplacements dans le cadre de votre travail ?
(1 seule réponse possible)

❑ Jamais ❑ Parfois ❑ Régulièrement ❑ Quotidiennement

➔ Si oui, quel(s) mode(s) de transport utilisez-vous ? .....

➔ Si oui, où vous déplacez-vous ? .....

Les obstacles que vous rencontrez

Si vous venez en voiture sur votre lieu de travail, quels sont les principaux problèmes que vous rencontrez ?

- ❑ Aucun, je n'ai pas de problème
- ❑ Le trafic domicile/travail est dangereux
- ❑ La circulation se fait difficilement (ralentissements...)
- ❑ Le nombre de places de parking est insuffisant
- ❑ Le temps de trajet est trop long
- ❑ Le coût d'utilisation est trop élevé
- ❑ Autre, précisez : .....

(Puis même question pour chaque mode de transport possible)

Et demain ?

Si, habituellement, vous vous rendez au travail seul en voiture, seriez-vous prêt(e) à utiliser un autre moyen de transport ?

❑ Oui ❑ Non ❑ Si oui, lequel ?

- ❑ Le bus
- ❑ Le covoiturage
- ❑ Le vélo
- ❑ La marche à pied
- ❑ La moto / le scooter

➔ A quelle(s) condition(s) ? .....

➔ Selon vous, quelles actions permettraient d'améliorer les déplacements ?

- ❑ en bus :.....
- ❑ en train : .....
- ❑ en vélo : .....
- ❑ en covoiturage : .....
- ❑ en moto/scooter : .....
- ❑ à pied : .....

Pour mieux vous connaître

Vous êtes : ❑ Un homme ❑ Une femme

➔ Dans quelle commune habitez-vous ? (pour Dunkerque, précisez le quartier) .....

➔ Possédez-vous le permis de conduire ? ❑ Oui ❑ Non

➔ Si oui, avez-vous une voiture personnelle à votre disposition ? ❑ Oui ❑ Non

➔ Quels sont vos horaires de travail ?

- ❑ Horaires fixes
- ❑ Horaires postés
- ❑ Horaires variables
- ❑ Travail le week-end

7 Quels types d'actions proposer et comment faire vivre la démarche dans le temps ?

QUELS TYPES D'ACTIONS PROPOSER ET COMMENT FAIRE VIVRE LA DÉMARCHE DANS LE TEMPS ?

Pour être pertinentes, les propositions s'élaborent en fonction des conclusions du diagnostic et des enquêtes. Elles constituent ainsi le « plan d'actions. »

Chaque action retenue doit alors faire l'objet d'une fiche descriptive détaillée pour en apprécier notamment les enjeux, les attentes, le coût, la durée de mise en œuvre…

→ Des actions à construire à partir de bases solides

Des groupes de travail constitués de l'ensemble des acteurs volontaires doivent alors être créés pour réfléchir aux actions envisagées (par exemple, un groupe par moyen de transport).

Les actions peuvent se construire à différents niveaux :

- actions internes concernant uniquement la structure ;
- actions communes à plusieurs structures permettant la mutualisation des coûts et des moyens ;
- actions extérieures qui font appel aux compétences d'autres acteurs, par exemple, en ce qui concerne l'amélioration de la voirie ou de la desserte en transport collectif.

Fonctionnement du site et de la structure en matière de déplacements + Questionnaire salariés

↕

Propositions d'actions

Ces propositions doivent ensuite être priorisées et validées par les structures et les partenaires

PDM Ville de Dunkerque

Les agents de la ville ont largement exprimé leur préférence pour les déplacements en vélo. Les actions prioritaires ont donc été mises en place dans ce sens.

« Nous avons d'ores et déjà acheté des vélos dans les services demandeurs et ajouté des arceaux vélos dans la cours intérieure de l'hôtel de ville. Prochainement, nous ferons l'acquisition de kits vélo et mettrons en œuvre des campagnes d'information. »

Daniel Gautraud

Nous réfléchissons également à d'autres moyens pour inciter les salariés à venir travailler en vélo, comme leur mettre à disposition les moyens de réparer leur vélo, leur proposer des tickets de bus les jours où rentrer à vélo s'avère impossible, ou encore proposer une aide financière, pour l'achat d'un vélo électrique. »

Claudine Ducellier

© Ville de Dunkerque

PDE Pont Loby – Scieries

Le diagnostic de la zone en matière de déplacements avait soulevé un problème de signalétique. Un projet d'amélioration a donc rapidement été décidé avec l'implication de la communauté urbaine de Dunkerque.

« Le diagnostic a mis en exergue des problèmes de signalétiques. La communauté urbaine a ainsi pu réaliser un jalonnement réellement adapté aux besoins. Sans cette collaboration, ce serait sans doute resté longtemps en l'état. »

Didier Hubert

PDE des 2 Synthe

La phase d'état des lieux et d'enquêtes a révélé que les automobilistes étaient plutôt intéressés par un changement de moyen de transport en faveur du bus, c'est pourquoi des actions concernant le bus ont rapidement été mises en œuvre.

« Nous avons mis en place des bus supplémentaires aux heures où la demande était plus importante, tout en gardant à l'esprit les enjeux budgétaires. Nous nous sommes également aperçus en discutant avec les entreprises que le fonctionnement de la ligne 8 n'était pas toujours bien compris. Nous avons donc amélioré l'information des horaires et des parcours de desserte sur la zone. »

Didier Hubert

Un panel d'actions à adapter à chaque situation

Il existe un grand nombre d'actions possibles pour améliorer la mobilité liée au travail.

Pour des raisons de coût, de moyens ou d'opportunité, toutes ne sont pas réalisables.

C'est pourquoi il est important d'identifier, selon la structure, les actions les plus pertinentes et les plus adaptées. Il convient de différencier les actions simples et peu coûteuses d'autres chronophages et nécessitant un investissement financier important.

Même les actions les plus faciles à mettre en place peuvent s'avérer très efficaces !

Les actions faciles à mettre en place et peu coûteuses

- **La mise en place d'un espace PDE**, lieu d'information relatif aux moyens de transport alternatifs à la voiture individuelle : affiches de sensibilisation, horaires, tarifs et carte du réseau de bus, carte des itinéraires cyclables, site de covoiturage... Cet espace doit être permanent, visible et actualisé.
- **L'utilisation d'un site Internet de covoiturage** gratuit déjà existant ou **la réalisation d'une « bourse de covoiturage »** interne (tableau avec la commune ou quartier de départ, horaires, nombre de places dans le véhicule, numéro de téléphone ou mail).
- **La diffusion de coupons « semaine gratuite »** proposés par Dk'Bus Marine pour permettre aux salariés de tester le réseau de bus gratuitement et sans engagement.
- **L'organisation de séances d'information** avec la société de transports.
- **La promotion du marquage[5] des vélos** à la Maison de l'environnement afin de limiter les risques de vol.
- **La création d'un plan d'accès commun à toute la zone** indiquant comment y accéder en voiture, bus, train ou vélo diffusé par courriers, mails, bons de commandes et sites Internet.

« Notre rôle est d'informer les salariés de façon personnalisée, et ensuite leur faire essayer les transports en commun.

Nous l'avons fait avec le club Pont Loby - Scieries : la chambre de commerce a diffusé à chaque entreprise des coupons proposant un abonnement hebdomadaire gratuit aux salariés.

Notre objectif consiste à faire en sorte que chaque salarié sache comment se déplacer de façon très simple.»

Jean-Christophe Géhin

PDE des 2 Synthe

Lors de la semaine de la mobilité 2007, Dk'Bus est intervenu avec l'AGUR dans plusieurs entreprises participant à la mise en place du PDE (dont AstraZeneca, cf. photo). Cette intervention, réalisée pendant la pause du midi, avait pour but de présenter le PDE et les modes de transports alternatifs à la voiture, dont le bus (distribution de guides horaires et de fiches spécialement créées pour la zone industrielle). Cette action a été répétée en 2009.

© Ecopal

[5] *Le vol est en France la première cause de non usage du vélo. Chaque année, plus de 400 000 vélos sont volés ; seuls 50 000 sont retrouvés, mais faute d'identification, ils ne peuvent être restitués à leur propriétaire. Le marquage permet d'identifier, grâce à un numéro gravé sur le cadre et inscrit dans un fichier national, le propriétaire d'un vélo.*

Les actions nécessitant un peu plus de moyens (financiers et/ou humains)

- **L'édition d'un « guide du déplacement »** rassemblant toutes les informations pratiques afin de faciliter la mobilité de salariés, visiteurs, fournisseurs ou clients.
- **L'achat de tickets de bus** pour certains déplacements professionnels.
- **L'adaptation des horaires** pour le covoiturage.
- **L'intégration du covoiturage** aux déplacements professionnels.
- **La création ou l'augmentation de places de parking pour les 2 roues.**
- **Des séances de sensibilisation sur l'usage du vélo** avec des intervenants spécialisés.
- **La mise à disposition d'un « kit vélo »** (casque, gilet jaune, antivol, pompe et quelques outils de base).
- **Un « monsieur / madame vélo » ou « monsieur / madame covoiturage »** pouvant informer ses collègues et répondre à leurs questions en cas de besoin.
- **La création de places de parking réservées aux visiteurs.**
- **La garantie de retour des covoitureurs et des cyclistes** en cas d'imprévu (ticket de bus, recherche d'un autre covoitureur, voire mise à disponibilité d'une voiture de service).
- **L'organisation de stages d'éco-conduite** pour les salariés.

PDE Téteghem

© CCID

Notre action la plus marquante a été la construction d'abris-vélos. Nous avions toutes les compétences sur la zone pour fabriquer et mettre en place ces abris : une entreprise s'est occupée des plans, une autre de l'acier, une troisième de la peinture et enfin une dernière de la pose. Le coût de revient était correct et le bilan écologique optimal : la fabrication du produit n'a engendré pratiquement aucun transport ! »

Eric Marquis

Un kit pour faciliter l'usage du vélo

On réfléchit, pour 2010, à proposer des "kits" de réparation pour vélos. Ça peut paraître anodin mais c'est une action qui peut inciter les salariés à venir en vélo : avoir dans chaque entreprise un râtelier où ils peuvent poser leur vélo proprement, avec à côté, une mallette dans laquelle ils savent qu'ils trouveront de quoi le réparer s'ils ont un problème. »

François Montacq

© CCID

Des stages d'éco-conduite proposés par la CCID

Ces stages ont 3 objectifs : diminuer la consommation de carburant (20 % en moyenne), diminuer les émissions de gaz à effet de serre (7 %) et diminuer le risque d'accidents (20 %). C'est un projet entrant dans le cadre du développement durable qui est à la fois citoyen et économique. »

Thierry Bosschaert

Les actions plus lourdes à envisager sur le long terme

© Ville de Dunkerque

© Dk' Bus Marine

- **Le développement d'itinéraires cyclables complémentaires.**
- **L'amélioration de l'accès à la structure** pour tous les modes de transport et pour les personnes à mobilité réduite : bien indiquer les différentes entrées, sorties, parkings, accueils (pour les clients, fournisseurs, salariés...), favoriser l'accès des piétons, cyclistes et personnes à mobilité réduite (itinéraire le plus simple et le plus direct).
- **L'amélioration des itinéraires piétons :** trottoirs, passages piétons, signalétique...
- **La création ou l'amélioration de l'espace « déjeuner »**
- **L'achat de véhicules de service et de fonction** moins polluants voire « propre » lors de leur renouvellement. Cela permet en plus de réduire le montant des taxes (taxe sur les véhicules de sociétés, bonus-malus, taxe sur la carte grise).
- **Le regroupement des voitures de service dans un pool** permet de limiter l'importance des parcs de véhicules.
- **La mise en place de vestiaires et de douches pour les cyclistes** (action pertinente uniquement pour une grande structure dans laquelle beaucoup de salariés viennent déjà en vélo).
- **La mise en place d'une navette pour les déplacements domicile/travail** des salariés ou pour relier la structure au réseau de transport (action pertinente uniquement pour une grande structure éloignée du réseau Dk'Bus ou pour laquelle les horaires ne correspondent pas).

Les démarches PDE doivent être relayées par des politiques volontaristes de promotion des modes doux.

© CUD

La validation des actions

Une fois que le plan d'actions est établi, il doit alors être présenté à tous les acteurs impliqués dans la mise en œuvre des actions : représentants de structures, délégués du personnel, communauté urbaine, mairie(s), chambre de commerce, sociétés de transport…

Il convient alors de définir pour chaque action :

- les délais de mises en œuvre ;
- les acteurs concernés ;
- le coût engendré ;
- des indicateurs simples qui permettront de mesurer l'impact des actions mises en place. Ces indicateurs permettront de comparer les pratiques avant et après l'existence du PDE.

Quelques indicateurs simples

- le nombre de places occupées sur le parking voiture et sur le parking deux roues (vélos, motos, scooters) ;
- le nombre de tickets de bus demandés pour un trajet professionnel ;
- le taux de salariés pratiquant le covoiturage pour les déplacements professionnels ;
- le nombre de salariés restant manger le midi.

Notre objectif consiste, dans un premier temps, à créer un environnement et les conditions favorables aux modes de transport alternatifs à la voiture sur des sites pilotes.

Cela permet de laisser émerger les idées. Puis, on passe à une phase plus opérationnelle et on généralise la démarche. »

Daniel Gautraud

On peut comparer les PDE au tri sélectif : on est en train de passer d'une phase de balbutiements à une intégration de plus en plus forte dans les mentalités. Il faut du temps pour voir évoluer les comportements. »

Eric Marquis

Faire vivre le PDE dans le temps

Pour pérenniser la démarche il est nécessaire d'entretenir une « dynamique » autour du PDE.

Différentes actions permettent d'y parvenir :

- le renouvellement régulier de la communication (nouvelles affiches, événementiel régulier : par exemple tous les ans pendant la semaine de la mobilité…) ;
- l'échelonnage dans le temps : en plus du dynamisme, cela permet de choisir la période de l'année propice à la mise en place de certaines actions (par exemple : les actions favorisant le vélo ou la marche à pied auront plus d'impact au début du printemps, alors que les actions pour le bus toucheront plus de monde en septembre) ;
- l'identification d'un « référent » PDE dans la structure ;
- la concertation régulière pour évaluer les réalisations et définir les prochaines actions à mettre en place ;
- la mise à jour de l'état des lieux et de l'enquête après quelques années pour faire un bilan complet de l'impact du PDE et identifier les nouvelles priorités.

PDE des 2 Synthe

On a refait une enquête trois ans après la première et on a réussi à mobiliser, en plus des 11 entreprises de départ, 16 autres ! On s'est alors rendu compte que sur 1 230 salariés, 20 % pourraient covoiturer car ils ont les mêmes horaires et habitent la même rue. »

Peggy Ricart

PDE Pont Loby – Scieries

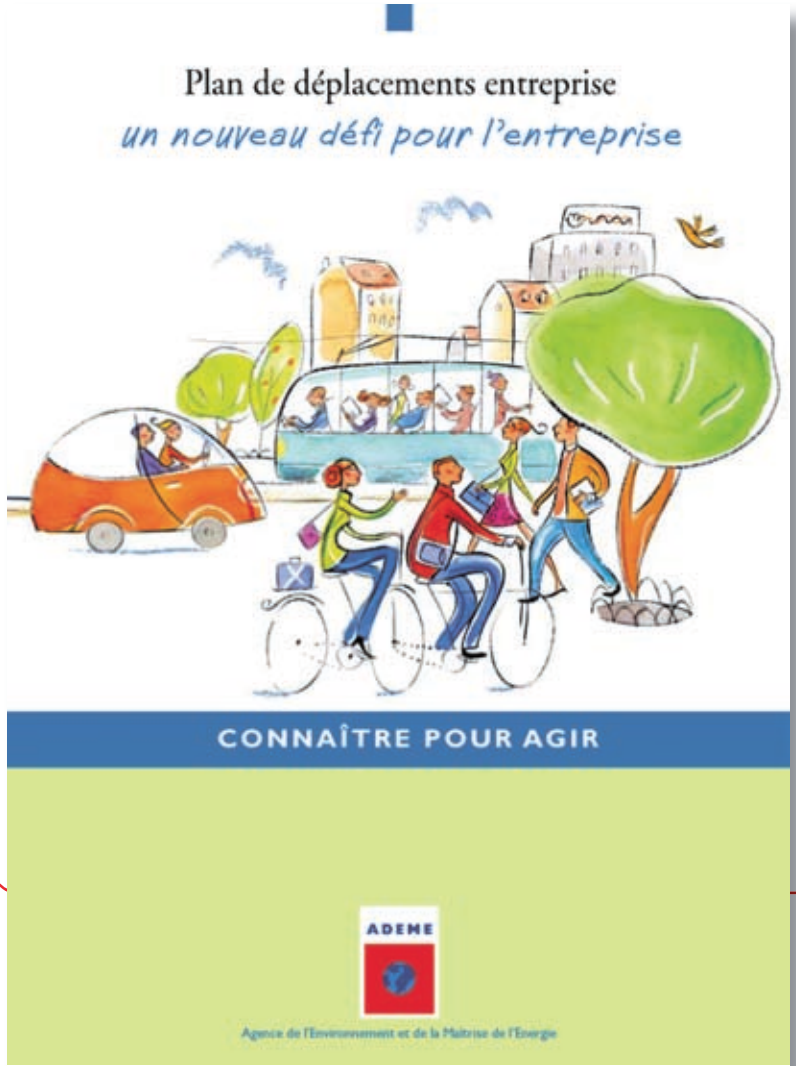
Après la présentation du plan d'actions, il a été convenu de faire vivre le PDE dans les commissions du club de zone animé par la chambre de commerce.

En effet, dans les cas de PDE regroupant plusieurs structures, il est utile qu'un acteur assure le rôle d'animation sur le long terme.

Nous comptons ainsi faire vivre la démarche de façon pérenne.

Prochainement, nous proposerons des panneaux d'affichage dans chaque entreprise pour communiquer sur les PDE, les horaires de bus… et le vélo. »

François Montacq



L'ADEME, dans le cadre des plans de déplacements d'entreprises, peut vous apporter une aide à la fois technique et financière. L'aide technique se traduit par un accompagnement sur la méthode et sur l'organisation pour mener à bien votre projet au sein de votre entreprise. L'ADEME peut également vous mettre à disposition des plaquettes, des expositions sur le sujet de la mobilité des personnes.

Pour tout renseignement complémentaire, nous vous invitons à contacter Marie TISON, chargée de mission transport et mobilité à la direction régionale de l'ADEME.

Coordonnées :
marie.tison@ademe.fr
tél. 03 27 95 89 72

Bibliographie

Ouvrages de référence

ADEME, Réaliser un plan de déplacements interentreprises ; guide à destination des chefs de projet, 2009.

AGUR, 'Visions' Déplacements : ces villes qui innovent, 2005.

CERTU, Conseil en mobilité : une nouvelle mission, un nouveau métier ; Comment encourager les plans de déplacements pour les lieux d'activités, 2003.

DDE Nord & ENTE, Plan de déplacements d'entreprise ; témoignage d'une démarche éco-responsable, 2005.

Sites Internet

Les indispensables

www.ademe.fr (informations sur les PDE, affiches de sensibilisation, exemples de PDE...)

www.mobilitymanagement.be/francais (boite à outils, listes d'actions, système d'aide à la décision)

Les sociétés de transport public

www.dkbus.com (toutes les informations concernant le réseau Dk'Bus Marine : plans, horaires, services à la demande...)

www.ter-sncf.com (toutes les informations concernant le réseau TER Nord – Pas de Calais)

www.voyage-sncf.fr (toutes les informations concernant le réseau SNCF)

www.transports-calicar.com (toutes les informations concernant le réseau de transport interurbain Calicar)

www.ligne-bcd.com (toutes les informations concernant la ligne de cars BCD reliant Boulogne, Calais et Dunkerque)

www.delijn.be (toutes les informations concernant le réseau de transports de la région flamande en Belgique)

Pour aller plus loin

www.certu.fr (nombreuses études concernant les déplacements)

www.fubicy.org (informations et kit de communication concernant le vélo)

www.bougezautrement.gouv.fr (site de la semaine de la mobilité et de la sécurité routière avec, entre autres, des supports de communication dans la rubrique « espace participants »)

www.epomm.org (portail européen du management de la mobilité ; en anglais)

www.strasbourg.cci.fr (exemples de PDE dans le Bas-Rhin ; rubrique « services aux entreprises > Equipements > Aménagement et infrastructures »)

www.iledefrance.fr (guide sur les PDE ; rubrique « aménagement – transport »)

www.adu-montbeliard.fr (exemple de PDE au centre hospitalier de Montbéliard ; rubrique « publications > transport et circulation »)

La mobilité est au cœur des enjeux du développement durable dans nos agglomérations. Longtemps, les réponses apportées concernaient l'offre de mobilité : il s'agissait de développer les transports collectifs, réaliser des aménagements favorables aux piétons ou aux vélos. Depuis le début des années 2000, il existe des outils qui permettent d'agir sur la demande de mobilité.

Parmi eux se trouve le Plan de Déplacements Entreprise (PDE). Cet outil permet d'agir sur la manière dont on se rend à son travail, sur l'organisation des déplacements professionnels.

Que vous soyez gestionnaire de parcs d'activités économiques, responsable d'entreprise, salarié, élu, agent de l'administration, membre d'une association, un plan de déplacements entreprise est une réponse « sur mesure » en matière de déplacements.

Il permet de diminuer les budgets transport pesant sur les ménages, de résoudre des difficultés de stationnement sur un site d'activité, d'améliorer l'accès à l'emploi, de réduire les risques liés à la circulation automobile (stress, accidents, fatigue) et de promouvoir l'usage de modes alternatifs plus respectueux de l'environnement.

A travers des expériences menées sur le territoire dunkerquois, l'AGUR vous propose un guide méthodologique, illustré d'exemples concrets et de nombreux témoignages.

AGENCE D'URBANISME FLANDRE-DUNKERQUE

AGENCE D'URBANISME ET DE DÉVELOPPEMENT
DE LA RÉGION FLANDRE-DUNKERQUE
38, QUAI DES HOLLANDAIS 59140 DUNKERQUE
T | +33 (0) 3 28 58 06 30 - F | +33 (0) 3 28 59 04 27
WWW.AGUR-DUNKERQUE.ORG