

PDE, laissez-vous guider



Club de la **Mobilité Durable**



Conseils et bonnes pratiques pour bâtir avec succès son **Plan de Déplacements Entreprise**

Sommaire



1 ▶	Un PDE, mais encore...	6
2 ▶	Ne pas brûler les étapes	8
3 ▶	L'aborder avec philosophie	14
4 ▶	Repenser le rapport au travail	20
5 ▶	La mobilité, mais pas que...	22
6 ▶	Partager son PDE avec d'autres	24
7 ▶	Quelles aides ?	26
8 ▶	Quelle est la bonne recette ?	28
9 ▶	Conclusion	30
10 ▶	Inventer la mobilité de demain	33

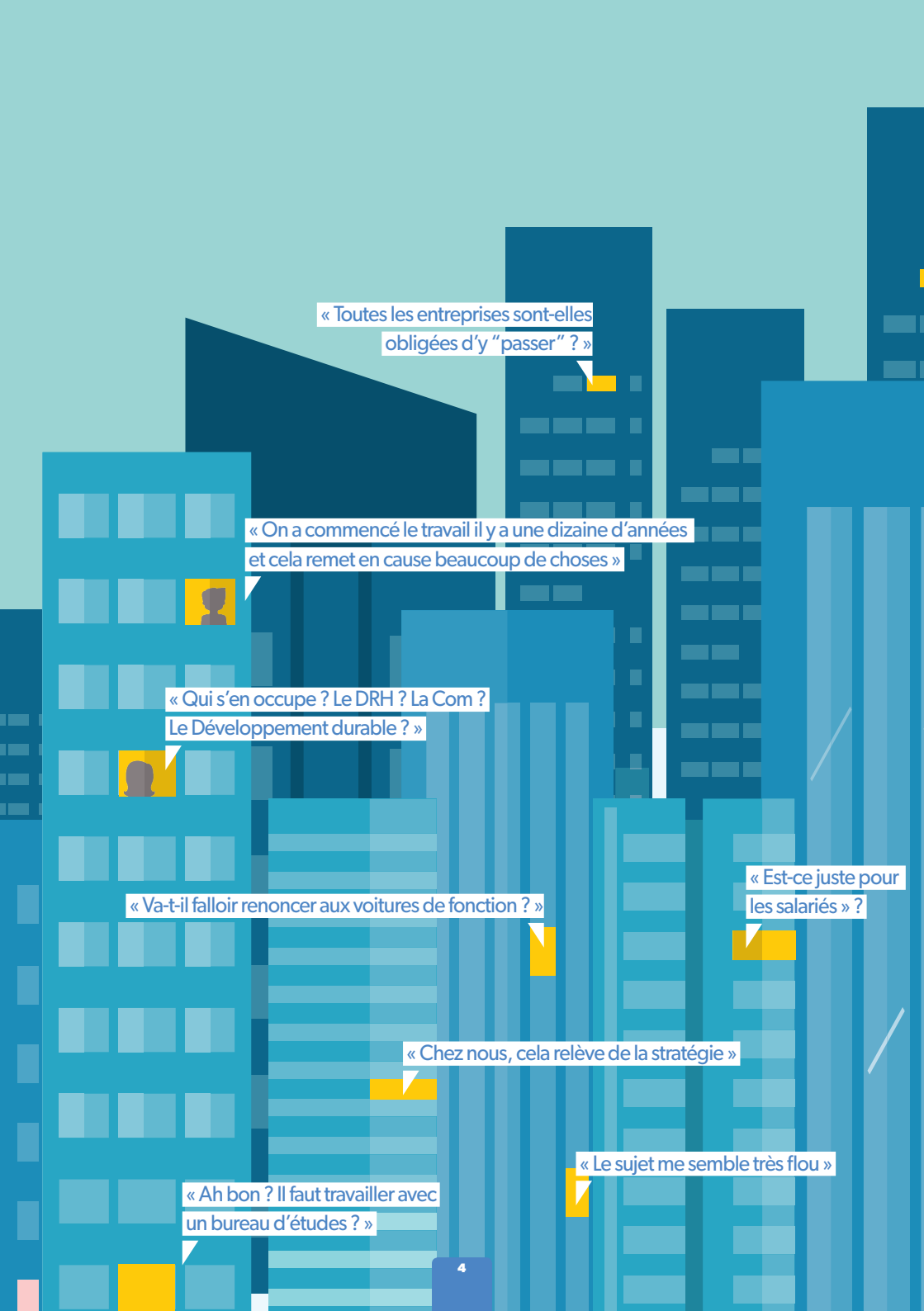
Avant propos



Créé, en 2013, à l'initiative d'Athlon, acteur majeur de la location longue durée, le Club de la Mobilité Durable est né de la conviction que la mobilité durable fera peu à peu partie de notre vie. Lieu d'échanges, de réflexion et de prospective, il a pour ambition de faire émerger de nouvelles solutions de mobilité en entreprise associées à une évolution des mentalités en matière de transport. Ses différentes initiatives préfigurent, aujourd'hui, la mutation du métier de loueur, de son business model et des modes de déplacements professionnels.

La loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte rend obligatoire la mise en place de **Plans de Déplacements Entreprise (PDE)** à compter du **1^{er} janvier 2018**. Pour répondre à cette obligation légale, le Club de la Mobilité Durable s'est emparé du sujet, avec un objectif : expliquer, rassurer et accompagner les entreprises, souvent hésitantes ou démunies.

Des ateliers organisés, le 26 octobre 2017, sur le thème « Entreprises, PDE et mobilité, quels défis pour les prochaines années et comment y répondre ? » ont engendré de nombreux échanges et idées et ont permis de nourrir ce guide qui se veut « pratico-pratique ». ■



« Toutes les entreprises sont-elles
obligées d'y "passer" ? »

« On a commencé le travail il y a une dizaine d'années
et cela remet en cause beaucoup de choses »

« Qui s'en occupe ? Le DRH ? La Com ?
Le Développement durable ? »

« Va-t-il falloir renoncer aux voitures de fonction ? »

« Est-ce juste pour
les salariés ? »

« Chez nous, cela relève de la stratégie »

« Ah bon ? Il faut travailler avec
un bureau d'études ? »

« Le sujet me semble très flou »

Introduction

« Vélo électrique ?

Mais c'est dangereux... »

« Dites-moi, quels sont les risques
si l'on prend du retard ? »

« Au final, ce n'est pas
si compliqué »

« Il faudrait inventer le métier
de "déplaceur" ! »

C'est pourtant simple...

Lorsque l'on pose la question autour de soi, « **Savez-vous ce qu'est un Plan de Déplacements Entreprise ?** », les réponses restent souvent hasardeuses, confuses ou imprécises. Il est vrai que le vocable utilisé peut prêter à confusion : s'agit-il d'un déménagement ? d'un changement de site ? d'un projet à long terme ? En revanche, si l'on précise qu'il s'agit d'une obligation légale intéressant les entreprises regroupant plus de 100 salariés sur un même site, les interrogations se font de plus en plus pressantes...

Les Ateliers du Club ont révélé à ce sujet de réels écarts entre les participants, ceux qui « savaient », ceux qui « étaient prêts », les experts « déjà rodés » et ceux qui ignoraient tout des plans de mobilité, des plans de déplacements interentreprises, du rôle des acteurs publics, etc.

« La date du 1^{er} janvier 2018 est-elle actée ? Quelles sont les actions à mettre en place ? Quels risques en cas de retard ? Est-ce une réelle opportunité pour mon entreprise ? Comment doit-on s'y prendre ? » Autant de questions soulevées au cours de l'atelier du 26 octobre.

Ce Guide a été conçu pour éclairer les dubitatifs, rassurer les bons élèves et accompagner ceux qui souhaitent s'inscrire dans une approche plus durable de la mobilité.

Au fil des pages, vous découvrirez l'intérêt du PDE, ses multiples avantages en termes d'organisation, d'économie durable et de qualité de vie au travail. Au-delà d'une transformation de la mobilité, le PDE est un véritable levier pour faire évoluer la stratégie d'une entreprise. Son élaboration remet en question des habitudes bien ancrées et trace de nouvelles opportunités de développement. Autre atout notable : la place de choix qu'il réserve aux idées neuves et à la parole des acteurs, dont la vision ouvre de nouvelles perspectives.

Bonne lecture. ■

Une obligation légale

L'article 51 de la loi de transition énergétique pour la croissance verte prévoit que, dans le périmètre d'un Plan de déplacements urbains* (PDU), toute entreprise regroupant sur un même site plus de 100 salariés doit élaborer un plan de mobilité d'ici au 1^{er} janvier 2018. Plan qui devra être communiqué à l'autorité organisatrice du PDU. L'objectif premier de cette nouvelle réglementation : diminuer les émissions de gaz à effet de serre en encourageant chacun à modifier la façon de se déplacer au quotidien.

Agir pour le bien commun

Dans notre pays, comme dans de nombreux États dits développés, une proportion importante des déplacements quotidiens est liée à l'activité économique : trajets domicile/travail, déplacements professionnels, rendez-vous commerciaux... les transports sont la principale source d'émissions de gaz à effet de serre. Ils sont également créateurs de stress et d'insécurité pour les utilisateurs, de gaspillages économiques pour les entreprises et administrations, de nuisances pour chacun d'entre nous.

Faire évoluer nos pratiques

Le **Plan de Mobilité** – autre appellation du PDE (**Plan de déplacements entreprise**) ou du PDA (**Plan de déplacement d'administration**) est un bon moyen d'agir à la fois pour optimiser

l'ensemble des déplacements induits par l'entreprise, mais aussi pour changer durablement les pratiques de ses parties prenantes. Si la nouvelle obligation réglementaire a pour objectif principal de contribuer à un meilleur respect de l'environnement, on verra que dans son sillage elle peut également engendrer bien d'autres avancées.

Ouvert à toutes les entreprises

Véritable projet interne s'appuyant sur la participation active de chaque collaborateur, un PDE donne l'occasion à l'entreprise de s'engager dans une démarche globale de qualité. Ses bénéfices sont multiples à plusieurs niveaux :

- **social** : amélioration du bien-être de chaque salarié, gains en termes de sérénité et de sécurité, renforcement des liens entre les collaborateurs, les clients, les parties prenantes ;
- **économique** : mise en place de nouveaux process, optimisation des déplacements professionnels, réduction des coûts de transport, meilleure productivité ;
- **environnemental** : le PDE doit inclure trois mesures favorables à l'environnement, parmi lesquelles la limitation des émissions de CO₂ ;
- **image de l'entreprise** : bienfaits en termes de réputation, d'influence et d'attractivité.

Toutes les entreprises, même celles qui n'y sont pas obligées, peuvent s'inscrire dans une démarche de PDE. On en voit ici tout l'intérêt. ■

(*) Document de planification défini par le code des Transports qui détermine, dans le cadre d'un périmètre de transport urbain, l'organisation du transport des personnes et des marchandises, la circulation et le stationnement.



220 000 heures perdues chaque jour dans les embouteillages

4 % de trafic en moins suffiraient à rendre la circulation fluide



1 bus = 9 fois moins de gaz à effet de serre que son équivalent voitures

1 bus = gain d'espace et de trafic équivalent à **40 voitures**



16 €/jour = coût d'un déplacement de 20 km en voiture, vs **1,15 €** en transport en commun



15 km/h en ville = vitesse d'un cycliste vs **14 km/h** en voiture

Un cycliste est **2 à 3 fois moins exposé** aux polluants de l'air qu'un automobiliste



6 km à pied = 1 heure de marche, temps journalier recommandé pour lutter contre la prise de poids et les maladies cardio-vasculaires



4 g de CO, **1 g** de NOx, **0,3 g** de COV, **290 g** de CO₂/km = rejets moyens d'une voiture au km



50 % des déplacements quotidiens font moins de **3 km**



3 actifs sur 5 travaillent à 15 km de leur domicile (= 1 heure de transport/jour)



41 millions de déplacements en région parisienne, dont **12 millions** de trajets domicile/travail



57 % des accidents mortels d'origine professionnelle sont dus à la circulation



6 100 €/an = coût moyen d'une voiture
420 €/an = coût moyen d'un abonnement de transport en commun
540 €/an = coût moyen de l'autopartage



70 fois moins d'accidents en transport en commun qu'en voiture

Marseille championne des embouteillages !

Il y a de plus en plus d'embouteillages dans notre pays. En 2016, nous avons perdu en moyenne entre **15** et **41** minutes par jour dans les bouchons. C'est ce que révèle Tom Tom via son rapport annuel sur le taux d'embouteillage de **390** métropoles européennes, dont **25** françaises. En pole position, **Marseille** ; mais Paris et Bordeaux ne sont pas loin. À Paris intra-muros, la situation s'est particulièrement dégradée entre 2015 et 2016 : **+10 %** d'augmentation !

2

Ne pas brûler les étapes

Process et marche à suivre

Les PDE représentent un réel levier d'action en répondant à une prise de conscience de plus en plus partagée. Loin d'être juste franco-français, ils s'inscrivent dans une évolution globale dépassant le cadre de nos frontières. Certains pays du nord de l'Europe ont d'ailleurs une approche de la mobilité et du respect de l'environnement beaucoup plus avancée que la nôtre. Nul doute que l'application de l'article 51 de la loi de transition énergétique pour la croissance verte conduira notre pays à rattraper son retard.

Cinq phases successives

Un PDE réussi est le résultat d'une démarche collective, pleinement intégrée à la vie de l'entreprise. Cette démarche doit être structurée, animée par une équipe dédiée, pilotée par un responsable clairement identifié. **Pour se transformer en succès, le déploiement du Plan doit respecter plusieurs étapes bien définies. Intéressons-nous aux plus importantes.**

Mise en place de la démarche



Réalisation d'un audit de l'existant



Planification des actions



Mise en œuvre et accompagnement



Suivi et évaluation







Phase 1 : mise en place de la démarche

Comme pour tout projet, on commencera par définir les objectifs visés. Ces derniers peuvent être de tous ordres, faciliter la vie des salariés, améliorer la ponctualité ou la sécurité, réduire l'espace parking ou mieux accueillir les visiteurs, faire gagner du temps aux livreurs ou limiter les déplacements, tester de nouveaux modes de transport, promouvoir de nouveaux horaires de travail... La liste n'est pas exhaustive !

Seconde décision importante à prendre, nommer un responsable du projet, ainsi que les membres de l'équipe qui l'accompagneront. Ce « pilote » doit pouvoir jouer à la fois d'une certaine autonomie et du soutien avéré de la direction ; il doit égale-

ment faire preuve de réelles qualités managériales et montrer un intérêt pour les divers sujets abordés par le PDE, de la mobilité à la sécurité, en passant par la communication ou l'organisation du travail.

Une fois ces premiers chantiers démarrés et après avoir concerté les personnels impliqués, vient la mise en place d'une stratégie de communication.

Communiquer, oui mais comment ?

Les outils de communication peuvent être de plusieurs ordres : édition de newsletters, affichage des dates clés, mails ou posts sur le réseau social interne, organisation d'événements festifs, accueil d'intervenants extérieurs, benchmark d'initiatives repérées dans d'autres secteurs d'activité ou pays, journées spéciales, etc.

L'important, là aussi, est d'intervenir avec régularité et opportunité.



Cette dernière est indispensable, non seulement au départ du projet, mais aussi à chacune de ses phases importantes. Informer, expliquer, rassurer, réexpliquer s'avèrent incontournables pour accompagner les équipes, les encourager et « raviver la flamme » lorsque celle-ci tend à faiblir.

Phase 2 : réalisation d'un audit de l'existant

Lorsque les bases sont posées, vient le temps du diagnostic. Beaucoup d'entreprises disposent déjà de solutions de mobilité, d'organisation, de réaménagement opérationnelles. Inutile de les réinventer. Un audit sérieux permettra de les répertorier et comprendre ce qui fonctionne et ce « qui ne marche pas ». Le covoiturage est-il bien perçu ? La façon de travailler est-elle bien vécue ? Les transformations éventuelles sont-elles un succès ? Autant de questions à poser, de préférence en face-à-face, pour bien mesurer la « température » interne.

Le diagnostic concernera en priorité les points relatifs aux transports : on évaluera le pourquoi des déplacements, la nature des flux, la part de l'automobile dans les allées et venues quotidiennes, on analysera l'offre de transports collectifs, etc. On s'aidera des datas relatives aux lieux de résidence des salariés, à leurs itinéraires quotidiens, à leurs habitudes et besoins en matière de déplacements professionnels, voire privés... Tout cela dans la limite de ce qui est possible.

Cette phase servira également à identifier les coûts internes (budgets consacrés aux transports) et à mesurer les impacts externes (image, réputation). Le baromètre obtenu facilitera la prise de décisions et aidera à fixer des indicateurs pour un suivi précis des « effets PDE » (un tableur facilitant ces calculs est accessible sur www.ademe.fr/calcul-teeco-deplacements). Ce qui permettra

d'orienter ou réorienter efficacement les actions au fil du temps.

Phase 3 : planification des actions

La troisième séquence consiste à planifier les futures actions et à les budgéter, le nerf de la guerre restant bien entendu... l'argent ! Le plus délicat est de savoir privilégier des priorités réalistes. Inutile de s'embarquer dans des projets pharaoniques que l'on ne pourra pas tenir ; bien définir les sujets « chauds », hiérarchiser les incontournables, en informer l'ensemble des salariés avant de planifier les différentes phases de travail n'est pas si simple que l'on croit...

Un exemple avec le covoiturage

À partir de l'analyse des distances domicile-travail parcourues, des itinéraires empruntés, et de leur couverture ou non par les différents réseaux de transports existants, on estimera le nombre de salariés susceptibles d'y être éligibles. On en profitera également pour faire des simulations afin d'estimer les gains possibles en consommation d'énergie ou en émissions de CO₂. On pourra aussi proposer en parallèle d'autres modes alternatifs à la voiture individuelle (vélos électriques, avantages sur des forfaits transport collectif, autopartage organisé, etc.).

Corollaire de ce chantier, préciser clairement le rôle des uns et des autres ; si un comité de pilotage – ou un comité de suivi – est mis en place, il faut que chacun sache exactement ce qu'on attend de lui. On s'attachera à expliquer et faire comprendre le pourquoi des premières mesures à prendre afin d'obtenir au plus vite une large adhésion (il peut s'agir par exemple de proposer de nouveaux services à l'intérieur même de l'entreprise, favoriser le télétravail ou le coworking, jouer sur la flexibilité des horaires, mettre à disposition des crèches ou des conciergeries, etc.). L'idéal étant de prévoir une montée en puissance des actions dans un timing relativement court.



Phase 4 : mise en œuvre et accompagnement

Un PDE ne s'improvise pas, il ne naît pas non plus ex nihilo ; il s'intègre le plus souvent dans une démarche globale de l'entreprise. Ce qui signifie qu'il faut en coordonner le déroulement avec les autres politiques menées en interne. Et tenir compte, aussi, d'éventuelles décisions publiques existant

Obtenir des conseils en mobilité

Des sociétés de conseil en mobilité aident à promouvoir, mettre en œuvre et suivre des démarches d'un PDE sur un territoire donné. Elles s'adressent aussi bien aux entreprises qu'aux administrations ou aux particuliers. Mais on peut aussi se rapprocher d'agences portées par des associations ou des collectivités, des Chambres de Commerce, des collectivités locales, des communautés d'agglomération, etc. De leur côté, des structures comme le CERTU, les Agences régionales de l'environnement, les délégations régionales de l'ADEME, les agences locales de l'énergie, les Points Infos Énergies, apportent un appui technique sur les process et la méthodologie à suivre.

dans le secteur géographique d'implantation des locaux. Le PDE peut alors d'un coup changer d'envergure...

Il faut aussi se rappeler que le succès d'un PDE dépend du niveau d'adhésion des populations concernées. L'élan sera d'autant plus fort que les bénéfices promis sont motivants. Un PDE n'est pas une fin en soi, mais un moyen de faire évoluer positivement les comportements de chacun. L'incitation au changement ne peut se faire sous quelque forme de contrainte que ce soit.

Phase 5 : suivi et évaluation

Un PDE se suit de près, presque au jour le jour. Feuilles de route, comptes rendus, points d'étapes, réunions régulières, tous les dispositifs sont bons pour communiquer sur l'évolution des travaux. On pourra décider d'effectuer des bilans trimestriels ou semestriels afin de vérifier l'impact des mesures prises. Au terme de la première année, un compte rendu global sera remis à la direction de l'entreprise.

Nous avons évoqué plus haut l'importance de mettre en place des indicateurs de suivi ; ces derniers permettront de savoir si les actions engagées (en termes de mobilité mais aussi de budget ou de management) vont dans le bon sens.

Une stratégie évolutive dans le temps

Une fois lancé, un PDE a besoin d'être nourri, accompagné, boosté. Chacun dans l'entreprise doit se l'approprier et l'enrichir à son niveau. Et parce que les évolutions décidées ne sont pas toujours perceptibles rapidement, il est important de prévoir des « piqûres de rappel » ponctuelles pour relancer l'intérêt. Ces occasions de rassurer et de remotiver sont précieuses ; leur efficacité se voit décuplée si la direction de l'entreprise y prend part.

Introduire un peu de « gaming » dans les méthodes n'est pas interdit. Tout ce qui peut remobiliser les troupes est bon à prendre :

jeux interservices autour de la mobilité, transformation des réunions en meetings ludiques, participation de personnalités extérieures référentes à des petits déjeuners d'échanges, challenges entre équipes... On s'aperçoit vite que l'imagination ne demande qu'à se libérer dès qu'on lui en donne les moyens.

Cependant, inutile de se le cacher, dans ce domaine comme dans bien d'autres, tout n'est pas rose tous les jours. Hésitations, critiques et interrogations (difficultés de mise en place, irréalisme de certaines solutions, incidences financières trop lourdes, résistances au changement...) naîtront sans doute, rien de plus normal. Au lieu de les ignorer, mieux vaut les traiter de front en les inscrivant dans une réflexion plus large. Et tenter de transformer les contraintes en opportunités... ■

En 2012, l'université américaine de Stanford a mis en place une opération amusante : les étudiants qui acceptaient d'arriver ou de quitter le campus en dehors des heures de pointe pouvaient gagner jusqu'à 50 dollars par jour en s'inscrivant à une loterie interne. L'appli mise au point pour l'expérience fut un tel succès qu'on la rendit accessible aux autres personnels. Et l'opération dura plus de deux ans !

L'aborder avec philosophie

Face à cette nouvelle donne, les Ateliers organisés fin octobre 2017 par le Club de la Mobilité Durable ont été riches d'enseignements. Deux tables rondes réunissaient le temps d'une journée un éventail de clients Athlon, aux côtés « d'experts » de la mobilité et de membres de l'écosystème « mobilité durable ».

Des inquiétudes, mais aussi de l'enthousiasme

Objectif de ces Ateliers, analyser le niveau d'information des participants, croiser les points de vue de chacun, identifier les enjeux et les dynamiques d'influence, recenser les contraintes et les opportunités avant d'imaginer des solutions concrètes permettant de nourrir un PDE.

Selon la maturité des participants sur le sujet, les avis ont divergé sur bien des points... Pour certains – les plus novices – la mise en œuvre « obligatoire » du PDE dès 2018 apparaît comme une « montagne difficile à franchir ». Avec le sentiment d'un projet construit selon une logique punitive plutôt que dans une dynamique incitative gagnant-gagnant. Pour eux, le bouleversement annoncé nécessite explications, justification, dédramatisation.

Pour d'autres – les plus avisés, certains étant de réels précurseurs – le PDE semble a contrario ne pas être une contrainte mais plutôt une opportunité à saisir pour résoudre des problématiques communes à bien des salariés :

- stress, fatigue, coût des transports ;
- nécessité de réorganiser le travail ;
- envie d'innover, de bousculer les habitudes ;
- besoin de réduire l'impact environnemental, d'amplifier les politiques RSE.





Des impacts importants pour l'entreprise

Tous se sont accordés toutefois sur le fait que la mise en place d'un PDE engendre des effets non négligeables au niveau :

- de la gestion des déplacements, bien sûr, mais aussi de la gestion du patrimoine immobilier de l'entreprise ;
- de la gestion et de la sécurisation des personnels ;
- du traitement des données (en particulier dans le cadre du travail à distance) ;
- de la productivité, de la rentabilité (mise en place de solutions pouvant s'avérer coûteuses) ;
- de l'image de marque/communication/attractivité de l'entreprise.

Sept grands thèmes de réflexion

Après les phases de découverte et d'échanges est venu le travail sur les idées. Cette séquence créative nourrie par les réflexions des différents participants avait pour objectif de sélectionner des idées pratiques, applicables à court terme (+/- 6 mois) dans un esprit gagnant/gagnant pour l'entreprise et pour le salarié. Le travail s'est concrétisé autour de sept grandes thématiques, à savoir :

1. Faire le « premier pas »

Avant de lancer un PDE, les participants ont mis en lumière deux points importants. Pour eux, il est souhaitable :

- de capitaliser sur l'existant en auditant les pratiques en cours dans l'entreprise (identification des habitudes de déplacements professionnels, recueil des données de mobilité des collaborateurs, modes de transport utilisés) ;
- d'identifier les bonnes pratiques pouvant exister ailleurs, afin d'encourager des comportements vertueux et fédérateurs.

« Pour avoir un PDE complet, les réflexions doivent aller bien au-delà de mobilité, par exemple en pensant travail à distance ou optimisation de l'organisation du travail. La question se pose de savoir si la mobilité telle qu'on la connaît aujourd'hui, notamment pendulaire, a encore un sens. En y réfléchissant, on s'aperçoit qu'il existe des déplacements qui n'ont pas de raison d'être et qu'il faut donc éliminer ces mobilités inutiles. »

Ludovic Bu, Consultant en mobilités durables

2. Structurer et piloter le projet en interne

Mettre en place un management de projet mené par un pilote identifié, légitime, soutenu par des dirigeants motivés est une étape incontournable, à laquelle les participants ont proposé deux corollaires :

- un comité de pilotage, incluant dans l'idéal des représentants de la direction, des syndicats, des salariés ;
- une stratégie de communication indiquant en interne les objectifs visés, les bénéfices attendus, les étapes de progression, la création de points réguliers.

Pour obtenir le soutien des collaborateurs, plusieurs idées ont émergé :

- définir des indicateurs de suivi clairs et indiscutables, de KPI non financiers (bien-être au travail, bénéfices personnels...) ;
- cibler des actions permettant des « quick win » fédérateurs ;
- constituer des groupes d'ambassadeurs via les réseaux sociaux (Club de la mobilité interne) ;
- mettre en place avec une petite équipe une phase de « test & learn » pour essayer de nouvelles solutions avant de les propager.

Enfin, certains, pensant aux PME ou aux start-up, ont évoqué la nécessité de faire appel à des cabinets conseils pour accompagner la démarche.

« Ce qui est une vraie injustice sociale, c'est que moins vous êtes qualifié, plus vous passez du temps dans les transports. Il existe une petite start-up axée sur les échanges de job entre salariés qui font le même métier. Pourquoi me déplacer quotidiennement à l'autre bout de la banlieue si je peux échanger mon poste avec quelqu'un qui occupe un poste identique dans une entreprise située juste à côté de chez moi ? »

Fabrice Bonnifet, Directeur DD Bouygues SA

3. Mettre en place des solutions de mobilité

C'est bien entendu le point qui a donné lieu au plus grand nombre d'échanges et de propositions. On peut classer ces dernières selon quatre grands axes :

Privilégier l'usage partagé

- **Le covoiturage** : mettre en place des réseaux internes sur des parcours domicile/travail qui prennent en compte les types de trajets à couvrir, les outils existants (Blabla Car), les questions de financement
- **Une application spécifique** : centraliser les offres de covoiturage, les places de parking dédiées, les avantages financiers, etc.
- **L'usage mutualisé vs l'usage privé** : développer le vélopartage, l'autopartage...

« Vélo, covoiturage, autopartage, on voit qu'il y a beaucoup d'idées, mais quid des pouvoirs publics ? Si je laisse ma voiture à la gare, à supposer qu'il y ait de la place dans des parkings trop exigus, comment faire pour aller de B à C si je ne dispose pas d'un hub de mobilité avec la possibilité d'emprunter un vélo, puis un bus ou un métro ? »

Jean Romain Theil, Category sourcing manager LVMH

Faciliter l'usage des transports en commun

- **Informé** sur les lignes et dessertes existantes (affichage/utilisation de l'intranet)
- **Rembourser** les titres de transport / co-financement de certaines lignes de bus



Imaginer des solutions alternatives

- Créer des parkings couverts payants pour financer des offres de vélos en libre-service
- **Mettre à disposition** des voitures de fonction électriques en autopartage
- **Installer** des minibus électriques accessibles gratuitement sur demande d'au moins 3 personnes
- **Sensibiliser** à l'éco-conduite.

« Notre idée, chez Bouygues, est de disposer un peu partout d'espaces de travail en coworking, pour que nos collaborateurs n'aient pas à se rendre sur leur lieu de travail, mais qu'ils disposent au contraire d'espaces « maison » dédiés près de chez eux (pas plus de 10 min à vélo). On réfléchit même à regrouper des collaborateurs par centres d'intérêt communs, à créer une sorte de Tinder du business... »

Fabrice Bonnifet, Directeur DD Bouygues SA

Récompenser ceux qui « jouent le jeu »

- Proposer des aides financières pour encourager l'utilisation du vélo
- Offrir un pass mobilité à ceux qui renoncent à leur véhicule individuel
- **Organiser** des challenges récompensant ceux qui parcourent le plus grand nombre de km à vélo.

« Les bonnes idées peuvent venir de partout : en Angleterre, des fabricants de vélos pliants sont devenus des partenaires actifs des chemins de fer en proposant d'installer eux-mêmes des consignes à condition que la compagnie s'engage à acheter un certain nombre de bicyclettes? »

Yoann Sportouch, Expert en urbanisme

4. Imaginer des actions favorisant « l'immobilité »

Le PDE pose le problème de la présence sur le lieu de travail. Quid de « l'immobilité » des salariés quand on sait que le télétravail aide à limiter drastiquement les déplacements professionnels ? Que le co-working ou le développement de télécentres à mi-chemin entre l'entreprise et le domicile font de même ? Et que la dématérialisation des réunions, la multiplication de solutions « digitales » ouvrent de nouvelles perspectives riches de solutions non mobiles ?

« Quand on est hôtesse d'accueil, difficile a priori de passer au télétravail. Quoique... Lors d'un voyage en Corée j'ai vu, dans une entreprise de télécom, des hôtesses hologrammes ! On arrive devant une caméra et l'hologramme vous accueille, vérifie votre pièce d'identité, imprime votre badge, sans que la « vraie » hôtesse soit présente physiquement ! »

Fabrice Bonnifet, Directeur DD Bouygues SA

5. Faire évoluer les organisations et leurs cultures

Un PDE peut aider à modifier certains comportements en contribuant à lutter contre des a priori (ex : « rouler à vélo c'est dangereux ») et en envisageant des approches alternatives :

- la mise en place d'horaires décalés pour éviter les heures de pointe et désengorger les transports ;



- la **réduction** volontaire du nombre de places de parking pour décourager les autosolistes ;
- l'**incitation** à travailler depuis son domicile ;
- la **recherche collaborative** d'idées pour imaginer de nouveaux usages ;
- le **recours au benchmark** pour collecter un maximum de bonnes pratiques.

« **Développer les horaires décalés, on y a beaucoup réfléchi dans les années 1980 ; le Territoire de Belfort a sans doute été l'un des pionniers, mais les barrières en termes de résistance au changement sont tellement lourdes que c'est difficile à mettre en place. Pourtant cela permet de réduire les pointes de trafic, la saturation des parkings et même l'affluence dans les transports en commun.** »

Yoann Sportouch, *Expert en urbanisme*

6. Répondre aux enjeux d'un même territoire

Idée toute simple qui semble aller de soi : mutualiser des actions avec d'autres entreprises géographiquement proches de la sienne, telles que :

- le **partage** de véhicules entre entreprises implantées sur une même zone ;

« **La résistance aux changements est plus importante qu'on ne le croit ; certains collaborateurs sont perdus si on leur retire les sacro-saints horaires et les bureaux attribués. Ils ne savent plus gérer leur travail, organiser leur vie au bureau, sont perdus dans les temps de présence, les modes de déplacement, etc. Et ce n'est pas une question d'âge...** »

Pieter Goossen, *International Innovation Director Athlon Belgique*

- la **recherche** de solutions économiquement viables pour les entreprises gravitant dans un même écosystème ;
- l'**intégration** de salariés « étrangers » à des ateliers de cocréation.

7. Mettre à contribution l'écosystème de l'entreprise

Pour partager les responsabilités et accompagner plus efficacement les acteurs, un PDE est l'occasion de développer des initiatives :

- la **création** d'un Club Mobilité interentreprises ;
- la **réalisation** d'études sur l'évolution des comportements en matière de mobilité et d'immobilité ;
- l'**établissement** d'une cartographie des lieux d'habitation et des potentiels de transport collectif ;
- la **recherche** d'idées et d'appui auprès de start-up ;
- la **quête** de partenaires susceptibles d'apporter des solutions d'accompagnement (Ademe, chambres de commerce, associations, etc.). ■

« **Une autre idée est de fixer le montant des locations de voitures en fonction du nombre de passagers qu'elles transportent. Un grand constructeur est prêt à s'engager sur le sujet en s'appuyant sur des systèmes de covoiturage privés interentreprises. « Plus on roule nombreux, moins on paie ». Initiative quelque peu similaire en matière d'assurances : moins on fait de km, moins on prend de risques, donc moins la prime d'assurance est élevée.** »

Raphaël Salama, *Responsable B to B Zenpark*

4

Repenser le rapport au travail

Avoir une vision claire

Nous l'avons vu, et cela a été confirmé par les Ateliers du Club de la Mobilité Durable, un PDE vise essentiellement à améliorer les conditions de déplacements liés aux activités professionnelles et par là même à diminuer l'empreinte écologique des entreprises. Mais il s'inscrit aussi dans une démarche plus générale d'amélioration de la QVT (Qualité de Vie au Travail).

Mettre en place un PDE, c'est effectivement l'occasion de repenser son organisation pour être à la fois plus agile, plus respectueux et plus efficace. C'est aussi l'opportunité d'imaginer de nouveaux services internes ou

externes, d'influer sur les politiques de transport locales ou régionales et de faire participer le personnel aux prises de décisions.

Viser des objectifs atteignables

Faut-il tout changer, ou apporter des modifications à la marge ? Les collaborateurs vont-ils « jouer le jeu » ou n'attendent-ils que des ajustements « cosmétiques » ? Doit-on juste s'intéresser aux modes de déplacement, ou faut-il remettre en question l'idée même de déplacement ? Chez Athlon Belgique, par exemple, les choix ont été radicaux : fini les bureaux individuels fermés – même pour



les dirigeants – adieu les horaires classiques imposés, oublié les moyens de transport traditionnels. La remise en question a été totale. Vélos en libre-service, voitures électriques en autopartage, process de travail réinventés, les anciennes habitudes ne sont plus qu'un lointain souvenir !

Préparer un avenir collectif meilleur

Dans un PDE, chacun peut placer l'ambition qu'il souhaite. Il est toutefois indispensable, avant de lancer tout projet, d'évaluer le niveau d'acceptation des changements envisagés. Et savoir jusqu'où il est possible d'aller sans « casser » un fonctionnement existant. De la promotion des déplacements doux à la mise en place de bureaux délocalisés, la marge est grande. Mieux vaut prendre conseil ou s'inspirer d'expériences réussies. L'approche retenue par ceux qui se lancent dans des Plans de Mobilité Interentreprises est à ce sujet intéressante à analyser ; en mutualisant des ressources et en mettant en œuvre des actions communes, ils diminuent les risques et font porter les décisions sur une sphère plus large.



Développer l'attractivité de son entreprise

Un PDE peut également être l'occasion de booster l'image de sa société. Et la rendre plus désirable. Disposer d'une marque employeur forte a de plus en plus de valeur vis-à-vis de l'interne comme des parties prenantes. Aménager des espaces de travail agréables, proposer des services utiles et intelligents, développer une politique d'accompagnement attractive rehaussent – parfois à peu de frais – la réputation et la désirabilité de l'entreprise. ■

« Étant seul à réfléchir dans mon coin, et de ce fait quelque peu déstabilisé, je me suis senti conforté dans les choix que j'envisageais en me rapprochant d'une start-up récemment installée dans le parc d'entreprises local, confie le patron d'une PME bretonne. Je me suis rendu compte qu'un mieux-être au travail passait aussi par des choses très simples comme un éclairage approprié, des couleurs plus douces sur les murs et l'installation... d'une douche ! C'est bien beau d'encourager ses collaborateurs à venir à vélo, mais il faut aussi qu'ils se sentent bien au bureau ! »



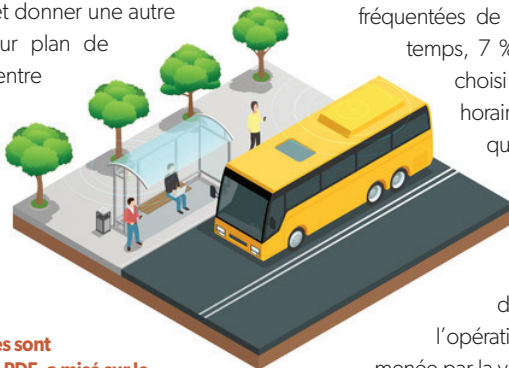
Dépasser – ou pas – le simple cadre de la mobilité

La mobilité c'est aussi l'immobilité !

A-t-on vraiment besoin d'être tous présents chaque jour dans l'entreprise ? Faut-il occuper quotidiennement le même bureau pour faire la preuve de son efficacité et faire preuve de sa conscience professionnelle ? Vaste débat, aujourd'hui encore, nombre de managers tiennent à garder leurs « troupes » dans leur champ de vision... Cependant, de plus en plus d'entreprises appliquent la règle des trois tiers (1/3 dans l'entreprise, 1/3 chez le client, 1/3 à domicile). Et de plus en plus de salariés travaillent chez eux, au moins de façon partielle.

Une philosophie gagnante/gagnante

Travailler chez soi, c'est éviter des déplacements coûteux, limiter les risques d'accidents, gagner du temps et faire économiser de la surface de parking à son employeur. C'est aussi pouvoir s'organiser à sa guise et introduire naturellement une dose de flexibilité dans ses journées. Certaines entreprises profitent de la mise en place d'un PDE pour tester la formule et donner une autre philosophie à leur plan de mobilité. Peu d'entre elles reviennent en arrière !



Axa, dont 14 sites sont concernés par le PDE, a misé sur le télétravail : 2 200 de ses 12 000 collaborateurs administratifs travaillent à leur domicile. Une pratique particulièrement bien adaptée au métier d'assureur (commerciaux exceptés !) et qui répond à des problèmes locaux (l'accès au quartier de La Défense). Sécurité, sérénité et productivité vont de pair.

Faire bouger les rythmes de travail...

Autre façon de réorganiser le travail : décaler les horaires pour éviter les engorgements aux heures de pointe. Une ville comme Singapour n'a pas hésité à mettre en place un tel programme avec une idée toute simple : offrir la gratuité des transports à ceux qui se déplaçaient avant l'heure de pointe et qui s'arrêtaient dans l'une des 16 stations les plus fréquentées de la ville. En quelque temps, 7 % des voyageurs ont choisi de décaler leurs horaires. Et le programme, qui était censé s'arrêter en juin 2014, a été prolongé !

Autre idée allant dans le même sens : l'opération « Tickets Pro » menée par la ville de Toulouse. Des billets à tarif réduit sont proposés à ceux qui empruntent les transports en commun, au lieu de leur voiture, pour leurs déplacements professionnels. Une initiative locale qui contribue à faire évoluer notre vision de la mobilité. ■

« Bien que la mobilité liée au travail soit l'un des piliers de notre mode de vie contemporain, la notion même de travail évolue plus vite qu'on ne le pense. Ainsi, 75% des salariés franciliens souhaiteraient pouvoir travailler en télétravail et ceux qui en ont déjà la possibilité expriment un taux de satisfaction de 96% »

Sources : LBMG Worklabs



Élaborer un PDE monosite ou multisite, c'est bien, mais le faire avec d'autres entreprises, c'est mieux ! Le Plan de Mobilité InterEntreprises (PDMIE) permet d'élargir le périmètre de ses engagements en jouant sur le partage et la mutualisation. Le principe est simple, il s'agit de **regrouper**, sur un territoire comptant plusieurs établissements, **diverses actions individuelles pour en faire des opérations mieux structurées et plus ambitieuses**.

Un PDE XXL

Le PDMIE est un moyen intelligent de bâtir un projet commun et motivant. La méthodologie est la même que celle utilisée pour un PDE « normal » ; elle est juste développée à une échelle plus large. Ce plan XXL est le plus souvent coordonné par une association, un club d'entreprises ou une collectivité. Son objectif dépasse en général la simple amélioration des déplacements des personnels. Il vise aussi à optimiser l'accès de ceux qui fréquentent la zone d'activité : clients, visiteurs, fournisseurs et autres publics. Mais il peut aussi mettre en commun des infrastructures ou des services, comme l'autopartage ou le vélopartage par exemple.

N'oublier personne

La démarche est particulièrement efficace pour mobiliser de petites entreprises qui se sentent parfois impuissantes ou tout simplement oubliées. La bonne méthode dans ce cadre-là consiste à désigner un interlocuteur unique qui sera le porteur des vœux de chacune. C'est lui qui analysera la situation d'une façon globale, convaincra chaque partenaire, définira le plan d'action et pilotera sa mise en œuvre.

Un intérêt collectif

En se regroupant et en représentant un plus grand nombre de salariés, les différents acteurs donnent une dimension plus stratégique au projet. Ils peuvent d'autant mieux agir auprès des collectivités locales sur les décisions à prendre en matière d'aménagement ou de transport. Il devient plus facile de porter des projets ambitieux, visant l'ensemble d'un territoire (création de nouvelles infrastructures et/ou services, par exemple).

Un résultat triplement positif

Le PDMIE est une opération triplement gagnante, pour les entreprises, les salariés et les collectivités locales. En travaillant ensemble, ces différentes entités ont plus de chance de faire émerger des solutions à la hauteur des enjeux. L'élaboration d'un PDMIE a, en ce sens, des impacts plus importants que celui d'un Plan de Mobilité monosite. ■

7

Quelles aides ?



Non, vous n'êtes pas tout seul avec votre PDE ! Vous pouvez bénéficier d'informations et de conseils face aux divers choix possibles. Vous pouvez même être accompagné pour décider de la meilleure formule de services à mettre en place. **Différents systèmes d'aides existent ; de quoi être rassuré sur l'efficacité des dispositifs envisagés.**

- **Les directions régionales de l'Ademe** proposent une aide technique pour monter des projets, notamment pour réunir les partenaires nécessaires
- **Les collectivités locales** facilitent les aménagements et améliorent l'offre de mobilité alternative
- **Les Chambres de commerce et d'industrie** peuvent apporter des conseils et susciter les mises en relation entre entreprises éligibles, afin de favoriser des regroupements (PDE InterEntreprises)
- **Les autorités organisatrices** des transports locaux et les élus de la commune dont l'entreprise dépend peuvent également être sollicités.

Les professionnels de la mobilité sont de plus en plus concernés

- **Les loueurs longue durée** commencent à accompagner les entreprises dans leur problématique de déplacements professionnels
- **Les constructeurs** eux-mêmes investissent dans de nouvelles solutions de mobilité. PSA a ainsi lancé Free2Move comprenant des offres d'autopartage, de télématique

et de covoiturage. Renault a créé Renault Mobility, une offre d'autopartage disponible aussi bien pour un parc existant que pour un parc à composer

- **Les opérateurs** de transport de proximité peuvent aussi être d'une grande aide pour développer pistes cyclables, sentiers piétonniers et lignes de transport en commun.

L'État lui-même apporte sa pierre à l'édifice

Dans le cadre du **Programme national d'amélioration de l'efficacité énergétique**, l'État a décidé d'encourager la mise en œuvre des PDE. Des aides financières sont en cours d'approbation par la Commission européenne. Elles seront attribuées en priorité aux établissements de plus de 300 salariés. ■

8

Quelle est la bonne recette ?

Si l'on se résume, voici les 10 incontournables pour réussir son PDE et fédérer l'entreprise autour d'un projet vecteur d'image aux bénéfices multiples.



Comment accepter de perdre près de 100 millions d'heures, chaque année, dans les encombrements ? Comment accepter de cumuler d'immenses pertes de productivité ? Comment sacrifier des pans entiers de qualité de vie au travail ? Alors qu'avec un PDE bien conçu il est possible de rationaliser les déplacements, favoriser des mobilités plus respectueuses de l'environnement, prendre mieux soin des personnels et d'améliorer les performances. À chacun d'y penser.



1 Diagnostic

Évaluer l'ensemble des déplacements générés par l'entreprise : domicile/travail, professionnels, clients, visiteurs, fournisseurs, prestataires...



2 Analyse des résultats

Identifier les points forts/faibles en matière de mobilité, déplacements, accessibilité, axes de progression, limites et contraintes.



3 Définition des objectifs

Mettre au point un plan de réduction des déplacements et de report modal de la voiture individuelle vers d'autres modes de transport.



4 Concertation

Avec toutes les forces vives de l'entreprise, élément essentiel de réussite du PDE pour obtenir l'implication des salariés.



5 Nomination

Positionner un pilote, chef de projet responsable du PDE, audible et entendu par l'ensemble du personnel, dirigeants compris.



6 Plan d'action

Définir avec précision les mesures favorisant l'utilisation des transports en commun, du covoiturage, des modes de déplacement doux.



7 Plan de communication

Déployer des outils pour informer l'ensemble des personnels : logo, slogan, plaquettes, intranet, événements, ateliers.



8 Indicateurs de suivi

Définir des paramètres simples permettant d'établir un tableau de suivi facile à mettre à jour.



9 Accompagnement du Plan

Évaluer de façon régulière et factuelle la démarche dans une optique d'amélioration continue.



10 Relance

Constituer si besoin des groupes de travail, de discussion, pour remobiliser l'interne autour des actions définies.

... Et que faire des « mais... » ?

Quels que soient les projets, il y a toujours mille bonnes raisons de freiner des quatre fers. D'où l'importance de trouver le bon angle pour communiquer et convertir les plus réfractaires aux décisions prises. En trouvant les mots pour convaincre, par exemple, de prendre un vélo plutôt qu'un véhicule Diesel pour faire les 500 mètres qui séparent deux sites ! La réussite d'un PDE se mesure d'abord par la vigueur de son acceptation.

Une question se pose tout de même : que faire de ceux qui ne veulent vraiment rien entendre ? Une fois que toutes les formes d'incitation auront été tentées, faudra-t-il finir par user de mesures coercitives : réduction unilatérale du nombre de places de parking, paiement du stationnement ou toute autre pénalisation financière ? On le fait bien pour le tabac, disent certains ! ■

*La mise en place d'un plan de mobilité permet de réduire de 5 à 20 %
le bilan économique des coûts de mobilité.*

Il est urgent d'attendre ?

À l'orée de l'application des textes, les entreprises sont encore peu nombreuses à avoir mis en place leur Plan. Une explication réside dans la difficulté à comprendre les enjeux, à l'absence d'un guichet unique qui permettrait de centraliser et faciliter les démarches. Autre écueil : les offres de transport alternatif ne sont pas assez pensées à destination des entreprises. Tout en souhaitant un accompagnement des pouvoirs publics, celles-ci sont pour la plupart frileuses et attendent de voir. Tant de réformes ont été lancées qui n'ont pas été soutenues ou suivies d'effets !

Que risque-t-on ?

Reste le bâton. Mais que les entreprises se rassurent. Déployer tout un faisceau de nouvelles solutions, début 2018, n'est pas obligatoire : il faut a minima pouvoir annoncer un plan d'action et l'adresser à l'autorité organisatrice de mobilité (région, métropole ou agglomération) dont dépend le site. Ce qui implique tout de même de faire un bilan de ce qui a déjà cours en interne. Le catalogue de

mesures accompagné d'un budget et d'un calendrier peut encore attendre. Un peu. La loi, pour l'instant, est purement déclarative et n'est assortie d'aucune obligation de résultat.

Des sanctions légères. Pour l'instant.

L'idée pour l'instant est de faire comprendre aux entreprises tout l'intérêt de mettre en place un PDE. Les sanctions viendront plus tard ; celles qui sont prévues sont d'ailleurs assez légères, si tant est qu'elles soient appliquées (une éventuelle perte du soutien technique et financier de l'Ademe est indiquée dans les textes). L'année 2018 devrait donc être assez tolérante. D'abord parce que tous les dispositifs ne seront pas prêts, l'Ademe n'étant pas encore bien dimensionnée pour effectuer les vérifications nécessaires. Ensuite, parce que les autorités s'inscrivent dans une démarche plus incitative que répressive.

Aussi surprenant que cela puisse paraître, nombre d'entreprises ne sont pas au courant des nouvelles obligations légales en matière de PDE ! Leur degré d'implication varie aussi : il y a celles qui se contenteront du service minimum pour être en conformité avec la loi en investissant le moins possible, celles qui souhaiteront profiter de l'occasion pour repenser non seulement les déplacements de leurs personnels, mais aussi l'organisation interne, et celles qui n'ont pas attendu la loi pour s'y atteler.



plus que des aides financières, les entreprises hésitantes attendent des décisions fortes en matière de renforcement des dispositifs de transport.

Un appel aux Pouvoirs Publics

À quand une vision globale du politique embrassant à la fois le futur des véhicules thermiques, celui des chemins de fer et autres trams, et celui des modes de déplacement doux ? Tant que les dirigeants d'entreprise – et leurs salariés – auront le sentiment que les choses se décident sans une réelle concertation, l'unanimité aura du mal à s'installer. Bien

S'intéresser au citoyen, développer le dialogue par l'intermédiaire des réseaux sociaux, regarder ce qui se passe ailleurs, limiter le nombre de normes et de règles, privilégier l'exemplarité sont quelques-unes des clés qui permettront d'avancer... sachant que les mentalités comme les comportements ont besoin de temps et de concret pour évoluer. Les Assises nationales de la mobilité sont à ce sujet une initiative majeure qu'il est important de saluer.

Lancées, en septembre 2017, par la ministre chargée des Transports, les Assises nationales de la mobilité tombent à pic ! Leur objectif ? Préparer la loi d'Orientation des mobilités, présentée au Parlement début 2018.

Courant sur trois mois, cette grande consultation nationale cherche à identifier les besoins et attentes prioritaires en matière de mobilité. Une attention toute particulière est portée aux transports de la vie quotidienne en zones rurales et périurbaines. Usagers, collectivités, opérateurs, acteurs économiques et ONG ont été invités partout en France à participer et à faire émerger de nouvelles solutions autour de six grands thèmes :

- **Mobilités plus propres** : réduire notre empreinte environnementale
- **Mobilités plus connectées** : accélérer l'innovation et la révolution numérique
- **Mobilités plus solidaires** : réduire les fractures sociales et territoriales
- **Mobilités plus intermodales** : mieux articuler toutes les offres de transport
- **Mobilités plus sûres** : réduire les accidents et les risques
- **Mobilités plus soutenables** : revoir les modèles économiques et la gouvernance.



Avec ces Assises, le gouvernement entend faire un état des lieux très complet (enjeux économiques sociaux et infrastructurels, freins réglementaires) avant de définir des mobilités plus soutenables. Objectifs : équilibrer les modèles économiques, dégager des ressources financières à la hauteur des besoins et rendre la gouvernance plus efficace afin d'améliorer les transports du quotidien et de faire émerger un écosystème intermodal. Une ambition qui devrait voir sa concrétisation dans la loi d'Orientation des mobilités.

Peut-être assisterons-nous à la naissance d'un « pass mobilité » universel, proposant une multimodalité totale ? Une grande idée qui, pour l'instant, n'est qu'un vœu pieux. Mais qui aurait des conséquences bénéfiques non seulement au niveau social ou environnemental, mais aussi économique. ■

BlaBlaLines

Ou le covoiturage de proximité

Optimiser l'usage des millions de voitures qui roulent avec des places vides, tel est l'objectif de BlaBlaLines. Le principe reste identique à celui développé par BlaBlaCar : mettre en relation des particuliers pour partager les frais de déplacement et réduire embouteillages et empreinte écologique. Mais pour répondre aux contraintes spécifiques du covoiturage quotidien domicile-travail, BlaBlaLines a mis au point une nouvelle approche.

BlaBlaLines crée des réseaux en fonction des conducteurs : dès qu'il y a assez de conducteurs pour créer une ligne, les utilisateurs qui ont entré sur l'appli une adresse de départ et d'arrivée correspondant à cette ligne accèdent à un histogramme. Ils y découvrent les heures de départ et de retour les plus demandées et n'ont plus qu'à renseigner leurs propres souhaits pour être mis en relation avec un covoitureur. Le réseau de lignes se développe par lui-même en fonction des offres et des demandes, avec un maillage qui s'adapte automatiquement à la densité des parcours quotidiens.

Avantage : le service permet de trouver un covoitureur même au dernier moment ; les points de rendez-vous fixés automatiquement par l'application sont toujours sur la route du conducteur, au plus proche de la localisation du passager. Le lancement de BlaBlaLines sur l'axe Toulouse-Montauban a permis de roder le système et d'affiner le service. L'initiative est soutenue en particulier par l'ADEME qui y voit une incitation maligne, souple, au développement du covoiturage de proximité. ■

OuiCarConnect

L'autopartage simplifié

Investie dans la consommation collaborative depuis 2007, OuiCar repense le rapport à la voiture. Avec sa nouvelle solution OuiCar Connect, l'entreprise simplifie encore un peu plus l'autopartage, pour les propriétaires de véhicules comme pour les utilisateurs.

Plus besoin d'être présent pour effectuer l'échange des clés du véhicule entre locataire et propriétaire : OuiCar Connect est un système de location à distance sans contrainte de lieu ni de temps. Via leur smartphone, les locataires peuvent contrôler l'état du véhicule, démarrer, ouvrir et fermer les portes. Quant aux propriétaires, ils reçoivent en temps réel les informations concernant leur voiture grâce à un boîtier installé à l'intérieur. Fini les rendez-vous contraignants lors de la prise et la restitution du véhicule, et l'angoisse d'être en retard !

La solution OuiCarConnect a déjà séduit la SNCF qui, dans le cadre de sa stratégie porte à porte, équipe ses véhicules de service de cette nouvelle technologie permettant ainsi leur location automatisée en gares. Des citadines de moins de trois ans, en partie inutilisées le week-end, qui font déjà la joie d'utilisateurs occasionnels. ■

Klaxit

Le covoiturage gratuit pour les salariés

En France, 30 % des salariés se disent prêts à covoiturer ! Mais sur les trajets courts et réguliers, principalement domicile-travail, le covoiturage est plus complexe à organiser. Klaxit vient à la rencontre des « autoso-listes » qui ont envie de modifier leurs comportements.

S'adressant prioritairement aux employeurs, Klaxit propose une plateforme communautaire de covoiturage domicile-travail accessible aux salariés d'entreprises situées dans une même zone. Le service est facturé aux employeurs ; il est généralement gratuit pour les salariés. L'approche développée par Klaxit offre plusieurs avantages : en localisant l'offre à un bassin d'emploi spécifique, la solution facilite l'atteinte de la masse critique d'utilisateurs, indispensable pour faire décoller le service. Par ailleurs, savoir que le covoituré sera un collègue crée une relation de confiance qui favorise la pratique.

Klaxit compte déjà de nombreux clients, parmi lesquels Renault, Crédit Agricole, Vinci, Engie ou Carrefour.

La société annonce 10 % à 30 % de salariés actifs sur chaque plate-forme avec plus de 75.000 trajets proposés chaque jour. Système de covoiturage régulier, Klaxit fait beaucoup pour l'optimisation des déplacements professionnels. ■

Siemens Belgique

Un exemple en matière de nouvelle mobilité

Depuis plusieurs années, Siemens Belgique fait figure de précurseur en matière de mobilité. L'entreprise a franchi une étape supplémentaire en proposant de nouvelles offres à ses salariés, favorisant des déplacements professionnels sur mesure, plus souples et plus respectueux de l'environnement.

Après avoir incité ses collaborateurs à utiliser les transports publics et la bicyclette en prenant une partie des frais à sa charge, Siemens Belgique les encourage à emprunter les vélos urbains bruxellois et leur donne accès à un pool de voitures électriques. L'entreprise propose aussi des aides à l'achat d'un vélo et la possibilité pour ceux qui y ont droit de moduler leur budget alloué à leur voiture de fonction. En choisissant une voiture plus petite, une motorisation moins puissante, ou moins d'options, ces personnels peuvent

se constituer une sorte « d'épargne mobilité » valable sur d'autres modes de transport. Ils ont également la possibilité d'utiliser une petite citadine pour leurs déplacements professionnels et une berline familiale pour partir en vacances.

Autre idée intéressante, les collaborateurs peuvent suivre une formation « ecodrive » et ont le choix de verser, s'ils le souhaitent, une somme à un fonds d'investissement pour le climat. Ainsi, ce qui est bon pour le salarié l'est aussi pour le respect de l'environnement. ■

Quelques idées à retenir, issues des travaux des Ateliers

- ▶ **Mise en place d'un « pass mobilité universel »** : accessible via Smartphone, il permettrait d'utiliser les transports en commun locaux et nationaux, de louer des vélos et/ou des voitures électriques/ autonomes, d'utiliser les parkings.
- ▶ **Encouragement au covoiturage et à l'autopartage entre collaborateurs.** Création d'une appli centralisant les offres de covoiturage, les places de parking dédiées, les avantages financiers, etc. Mise à disposition de voitures de fonction électriques en autopartage.
- ▶ **Utilisation des flottes des institutions, établissements publics, collectivités locales** en dehors de leurs heures de travail (ex. : SNCF, La Poste...) ou les week-ends (en autopartage).
- ▶ **Généralisation d'horaires décalés.** Pour désengorger les transports en commun, faciliter l'accès aux lieux de travail, mieux respecter l'environnement.
- ▶ **Promotion de « l'immobilité ».** Incitation en faveur du télétravail, mise en place de hubs de coworking, dématérialisation de certaines réunions, voire de certains postes de travail ; réalisation d'études sur l'évolution des comportements en matière de mobilité et d'immobilité.
- ▶ **Création de Clubs de Mobilité interentreprises.** Partage des données de mobilité, création d'une cartographie des lieux d'habitation et des potentiels de transports collectifs sur une zone donnée.
- ▶ **Réduction volontaire du nombre de places de parking disponibles.** Pour décourager les autosolistes, couplée à des incitations financières afin d'encourager l'utilisation du vélo.
- ▶ **Création de parkings couverts payants.** Pour financer des offres de vélos en libre-service et des offres de minibus électriques accessibles gratuitement sur demande d'au moins trois personnes.
- ▶ **Sensibilisation à l'écoconduite.** Cours dispensés en entreprise, bonus financier pour les « bons » conducteurs acceptant le covoiturage.

... et des questions qui n'ont pas encore de réponses

- ▶ **Comment impliquer les dirigeants** (dans une logique d'exemplarité et de leadership) afin d'entraîner les salariés dans une même vision ?
- ▶ **Quelle place pour les RH** lors des phases de transition ?
- ▶ **Comment communiquer** : pédagogie (sur le « comment faire »), transparence (sur le « pourquoi faire »), promesse de bénéfices individuels et collectifs mesurables ?
- ▶ **Comment répondre aux enjeux**, besoins et contraintes de chacun ?
- ▶ **Comment préserver et améliorer la QVT** (qualité de vie au travail) des salariés ?

Remerciements

Un grand merci aux participants des Ateliers organisés par le Club de la Mobilité Durable, le jeudi 26 octobre 2017, mesdames et messieurs **Fabrice Bonnifet**, Directeur DD Bouygues SA, Président du Club des DDD, **Ludovic Bu**, Consultant en mobilités durables, **Jean-Luc Deconquand**, Automobile Club Prévention, **Philippe Gargov**, Expert en urbanisme, **Jean-Louis Gravier**, Shared resources manager Atos, **Diana Janotta**, Assistante de direction IFM Electronic, **Yann-Maël Larher**, Expert relation numérique au travail, **Jean-Philippe Pepin**, Executive General Electric, **Patrick Petit**, Directeur des Achats Siemens, **Raphaël Salama**, Responsable B to B Zenpark, **Yoann Sportouch**, Expert en urbanisme, **Jean-Romain Theil**, Category sourcing manager LVMH.

Nous remercions également **Pieter Goossens**, International Innovation Director Athlon Belgique, venu présenter un film sur la nouvelle organisation d'Athlon Belgique, et les **collaborateurs d'Opinion Way**, qui ont animé les deux tables rondes.



Avec Athlon, chaque entreprise est unique

Spécialiste de la location longue durée, Athlon accompagne ses clients avec une gamme complète d'offres et de services qui intègre l'ensemble des besoins en mobilité des entreprises.

Ses prestations ont été conçues pour s'adapter à chacune des demandes spécifiques de ses clients. Fournisseur de mobilité durable, Athlon s'attache à fournir des solutions toujours plus innovantes et respectueuses de l'environnement.

La réactivité et l'agilité, des atouts gagnants

Athlon met à la disposition de ses clients une équipe dédiée garantissant une qualité de service optimale et durable :

- › **Un responsable commercial** (négociation tarifaire, analyse des coûts, analyse des dérives, contact constructeur)
- › **Un conseiller clientèle** (mise à jour des Car Policy, cotations, reportings)
- › **Un gestionnaire Commandes & Livraisons** (suivi des commandes & livraisons des véhicules)
- › **Un accompagnement global** pour répondre à tous les besoins et attentes des conducteurs, et un outil informatique de pointe, couplé à un serveur de données "Athlonline" à destination des gestionnaires de parc.

L'appartenance à un groupe international puissant, le dynamisme et la proximité d'un acteur local

Un réseau de six agences commerciales réparties sur tout le territoire, à l'écoute des entreprises et des conducteurs.

Deux agences au Bourget

- › Grands comptes
- › PME/TPE.

Deux plateformes opérationnelles

- › Le Bourget
- › Labège

Quatre agences en province

- › La Ciotat
- › Brignais
- › Metz
- › Bordeaux.

Un Centre de revente de véhicules d'occasion

- › Saint-Ouen-l'Aumône.

Quelques chiffres

En France, **50 000 véhicules** de toutes marques, auprès de clients de toutes tailles et de tous secteurs d'activité.

En Europe, **350 000 véhicules** dans **11 pays** (Allemagne, Belgique, Espagne, France, Italie, Luxembourg, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Suède et Suisse).

Au total, une présence dans **22 pays**, grâce à de solides partenariats en Autriche, au Brésil, aux USA, en République tchèque, en Hongrie, en Irlande, au Mexique, en Grande-Bretagne, en Russie, en Slovaquie et en Turquie.



Club de la Mobilité Durable