

---

**Club « Mobilité Capitale »**  
**Compte-rendu de l'atelier n°3 du 17 avril 2008**  
**Les PDE en zone d'activités**

---

|   |
|---|
| <b>PARTICIPANTS</b>   |
| <b>ADEME ILE-DE-FRANCE</b> – Jean-Yves MARIE-ROSE ; <b>AIR FRANCE</b> – Thierry GAUTIER ; <b>AXA FRANCE IARD</b> – Jean-Pierre RIGAL ; <b>C.A. HAUTS DE BIEVRE</b> – Jérémy OLIVIER ; <b>C.A. ST QUENTIN EN YVELINES</b> – Erwan LAMOUREUX ; <b>CCI 92</b> – Blandine DELHOMME-SAVOISIN ; <b>CCI 95/78</b> – Aude VAUTHEROT ; <b>CCI 95/78</b> – Andréa ZORILLA-TAFUR ; <b>C.C. VERSAILLES GRAND PARC</b> – Benjamin PAILLAUD ; <b>CRCI ILE-DE-FRANCE</b> – Marie KOLAGO ; <b>DEPARTEMENT DE LA SEINE ET MARNE (77)</b> – Jean DREDEMY ; <b>DDEAF 91</b> – Aurore BASCOUERT ; <b>ICADE</b> – Alain GUISNEL ; <b>NATIXIS</b> – Astrid FRISDAL ; <b>SAIGA</b> – Thibault LACHETEAU ; <b>STIF</b> – Christelle MERKEZ ; <b>VILLE DE NANTERRE</b> – Alice DANCOISNE |
| <b>EXCUSES</b>  |
| <b>PORT AUTONOME DE PARIS AGENCE DE BONNEUIL</b> – Nathalie GAULON  |
| <b>ABSENTS</b>  |
| <b>REGION ILE DE FRANCE</b> – Nathalie GRANES ; <b>CCI PARIS</b> – Roger RENAUD   |
| <b>DIFFUSION A TOUS LES MEMBRES</b>   |
| <b>ORDRE DU JOUR</b>  |
| Le thème : Les PDE en zones d'activités - Présentation de l'ADEME<br>Débat/discussion sur le thème avec les participants<br>Diffusion d'informations  |

L'ADEME remercie les participants de leur présence au sein du PIMMS (Point d'Information Médiation Multi-Services) de Paris 12° et présente le programme de l'atelier. Quelques informations et des précisions chiffrées concernant l'atelier n°2 sur le vélo sont apportées. Il est rappelé aux participants qu'un point sur l'atelier précédent sera maintenant réalisé au démarrage de chaque nouvel atelier. Il ne faut donc pas hésiter à réagir suite à l'envoi des comptes-rendus d'atelier et faire suivre à ACS Mobilité ses remarques, ses questionnements ou des informations sur le thème.

Il est également annoncé que l'ADEME devrait mettre en place dans les prochains mois un site internet dédié au Club Mobilité Capitale sur lequel les membres pourront venir télécharger les documents de présentation (souvent assez volumineux), les comptes-rendus ainsi que d'autres informations.

## 1. Présentation de la problématique

M. MARIE ROSE (ADEME) introduit le thème de l'atelier en présentant un PowerPoint sur la problématique des PDE de zones d'activités en Ile de France (Document joint).

En résumé, un PDE de zone est différent d'un PDE classique car on ne travaille pas à l'établissement mais à l'échelle d'une zone d'activités, d'une superficie souvent de plusieurs hectares, et sur laquelle sont implantées de nombreuses entreprises. Il y a donc un travail important d'analyse territoriale à faire afin de bien définir les enjeux, de bien appréhender l'environnement de la zone, de connaître les projets urbains et les aménagements envisagés sur le moyen et long terme. Ce travail dépend beaucoup du rôle du gestionnaire de la zone d'activités : quelles peuvent être ses compétences, sa responsabilité et son rôle dans l'animation et la coordination du projet ? Il est également rappelé qu'un PDE de zone nécessite la mise en place de processus de concertation à tous les niveaux et en particulier auprès des employeurs de la zone et de leurs salariés. Enfin, lors de l'étude d'un PDE de zone, il est conseillé de s'appuyer sur les grandes entreprises du territoire qui sont souvent plus facilement mobilisables. Cependant, les PME/PMI doivent rester une cible prioritaire.

## 2. Discussion/Débat sur la mise en place de PDE dans les zones d'activités

Mme ZORILLA-TAFUR (CCI 95/78) pose la question de savoir si s'il faut engager la concertation s'engage dès la phase de diagnostic ?

M. MARIE ROSE rappelle que le gestionnaire de la zone peut réaliser son PDE seul à l'aide des données dont il dispose. Il s'agit ensuite de faire adhérer à la démarche l'ensemble des acteurs de la zone et en particulier les employeurs et leurs salariés. La concertation peut être un bon vecteur de réussite du projet, car il faut vraiment accompagner les entreprises de la zone d'activités vers une recherche de consensus afin que les actions mises en œuvre ne soient pas abandonnées ensuite. Par conséquent, il est intéressant de travailler avec les entreprises de la zone qui le souhaitent dès l'élaboration du diagnostic. De toute façon, sans concertation, il sera difficile d'imposer quoi que ce soit.

Mme DELHOMME-SANVOISIN (CCI 92) pose la question du seuil critique du nombre d'entreprises nécessaires pour que la concertation soit efficace : Faut-il partir avec des locomotives (les plus grandes entreprises de la zone) pour entraîner les autres dans la démarche ?

M. GUISNEL (ICADE) explique que, dans son cas (zone d'activités avec une superficie de 60 ha et 300 entreprises de toutes tailles), les entreprises de la zone ont été toutes invitées dès le lancement du PDE. Seules 25 sont venues à la réunion ! « Si nous avons compté uniquement sur les grosses entreprises, seules 3 auraient été présentes à la réunion de lancement ! De plus, certaines grandes entreprises sont très critiques et ne font rien de concret dans le projet. A contrario, j'ai le cas d'une TPE, composée de 3 salariés très dynamiques, qui a eu des idées très intéressantes sur les 2 roues. Je compte sur elle pour lancement des actions ».

M. MARIE ROSE ajoute qu'à St Ouen l'Aumône (Val d'Oise), le travail a été mené dans un premier temps à destination de toutes les entreprises de la zone. Par la suite, le PDE de zone va s'orienter vers des actions plus ciblées et dans ce cadre, s'intéressera davantage aux grandes entreprises (exemple : mise en place du covoiturage).

Mme VAUTHEROT (CCI 95/78) demande s'il est possible de mutualiser plusieurs zones d'activités situées sur un même territoire dans le cadre de la mise en place d'un système de covoiturage ?

M. MARIE ROSE répond qu'il est toujours possible de mutualiser mais le plus important est de pouvoir déterminer des pratiques communes répondant bien aux problématiques spécifiques de la zone d'activités. Il faut que les usagers potentiels du covoiturage (les salariés) voient, dans la pratique du covoiturage, de la cohérence. La cohérence des actions mises en place aboutira à une meilleure implication des salariés.

M. PAILLAUD (C.C. VERSAILLES GRAND PARC) affirme que la problématique « transport » est importante pour les salariés des zones d'activités et demande donc comment faire lorsqu'il n'y a pas de gestionnaire de zone ?

M. MARIE ROSE propose deux pistes de solutions : Dans le cadre de la zone d'Orly-Rungis, les entreprises se sont regroupées sous une forme associative (ADOR – Association des Grands Opérateurs du Secteur Orly-Rungis) et ont lancé le travail de réflexion sur les déplacements en préfiguration de l'arrivée du tramway ; Il est ensuite possible d'engager la phase de diagnostic et de présenter dans un premier temps les grands enjeux lors d'une réunion d'information. L'objectif étant ici d'identifier des entreprises pouvant jouer un rôle moteur dans la démarche.

« Il ne faut surtout pas forcer à la création d'associations d'entreprises, cela ne fonctionne pas ».

M. MARIE ROSE précise également que ce n'est pas toujours la problématique « transport » qui domine. Par exemple, pour Orly Rungis, la problématique était aussi d'ordre sociale (difficultés de recrutement de salariés pour les utilisateurs de la zone).

M. LACHETEAU (SAIGA) demande s'il y a un nombre de salariés « seuil » à partir duquel on peut obliger une entreprise à faire son PDE lorsqu'elle déménage sur une zone d'activités ?

M. MARIE ROSE répond que non. Seuls les 150 plus importants établissements, en termes principalement d'effectifs de salariés, ont l'obligation de mettre en place un PDE (cf. Plan de Protection de l'Atmosphère).

Mme DELHOMME-SANVOISIN (CCI 92) demande s'il y a des aides de l'ADEME pour les PDE de zone ?

M. MARIE ROSE donne l'exemple d'Orly Rungis : le diagnostic initial et les préconisations ont coûté environ 127 000 € HT. L'ADEME en a financé 50 % plafonné à un montant de 75 000 € HT. Au total, l'ADEME a apporté un soutien financier égal à 37 500 € HT. D'autres financeurs ont participé à l'opération à divers titres (RATP, Conseil généraux de l'Essonne et du Val de Marne) rendant le coût d'une telle opération faible pour l'association d'entreprises.

L'ADEME distingue bien un PDE de zone d'un PDE d'établissement au sein d'une zone d'activités. Ce sont deux projets différents, avec des actions à mettre en œuvre à des échelles distinctes.

M. GUISNEL (ICADE) précise qu'il faut voir avec la Région en ce qui concerne les aménagements envisagés après la phase d'étude. « Dans notre cas, il est ressorti de l'enquête menée auprès des entreprises qu'il fallait sensiblement améliorer les transports en commun sur la zone. Nous nous retournons donc vers le STIF. ».

Mme MERKEZ (STIF) répond que le STIF se prépare à répondre aux demandes venant des PDE menés en Ile-de France, mais qu'aujourd'hui ils ne peuvent encore pas apporter de réponses précises aux demandes formulées.

M. MARIE ROSE rebondit en mettant en garde les demandeurs : « De toutes façons, il s'agira d'être précis dans ses demandes auprès du STIF en tant qu'autorité organisatrice des transports. Il est nécessaire de disposer de données chiffrées, de besoins précis. C'est pourquoi le diagnostic est important pour l'ensemble des acteurs pouvant être impliqués. ».

M. GUISNEL (ICADE) répond qu'il s'agit surtout de problèmes de fréquences de passage et que les améliorations sont souvent longues à venir.

Mme ZORILLA-TAFUR (CCI 95/78) demande si ce sont les associations porteuses du projet qui touchent les aides de l'ADEME ?

L'ADEME répond par l'affirmative si les garanties nécessaires et usuelles en matière de subventions publiques sont respectées par l'association représentant les entreprises.

L'ADEME souhaite également insister sur l'importance, dans les PDE en général et les PDE de zones en particulier, d'avoir une réflexion automatiquement globale sur la mobilité. En effet, ce n'est pas en mettant en place des transports collectifs supplémentaires que l'on améliorera nécessairement les déplacements des salariés. La réflexion doit également intégrer les possibilités de développement des modes doux, les services interentreprises sur la zone comme par exemple la mise en place d'une crèche, ou encore l'amélioration des accès piétons des sites de restauration à l'intérieure de la zone. A partir de cette réflexion globale, on arrivera à des résultats beaucoup plus conséquents. Ceci est d'autant plus vrai, lorsque la zone d'activités borde directement des zones d'habitations.

Par la suite, M. GAUTIER (AIR FRANCE) évoque les problématiques observées sur la zone Roissy-Charles de Gaulle, important bassin d'emplois. En résumé, quand une personne est recrutée à Roissy, sa voiture l'est aussi. Pour les jeunes peu qualifiés qui sont recrutés, une grande partie du salaire part dans les dépenses liées à la voiture (achat, entretien, carburant...).

Cependant, M. MARIE ROSE rappelle qu'il n'y a pas que des problématique d'accessibilité sur ce secteur et que des solutions existent pour les salariés en horaires décalés : transport à la demande, utilisation de taxis...). M. GAUTIER (AIR France) confirme.

Mme MERKEZ (STIF) conclue qu'il y a en effet de très fortes problématiques « transports en commun » sur cette zone et que par conséquent il faut être imaginatif.

M. MARIE ROSE rappelle qu'il est vraiment important d'avoir des structures comme des Agences de la mobilité afin d'assurer le suivi des actions mises en œuvre ; « si l'existence d'une telle structure n'est pas défini au départ, personne ne va s'en occuper et le PDE risque d'échouer ». Un travail de communication important doit donc accompagner la mise en œuvre du PDE de zone.

M. LACHETEAU (SAIGA) demande à présent combien de temps faut-il pour réaliser un PDE de zone ?

M. MARIE ROSE indique que le temps nécessaire à l'élaboration du diagnostic et des préconisations pour un PDE de zone est le même que pour un PDE d'établissement : de l'ordre d'une année.

Mme ZORILLA-TAFUR (CCI 95/78) demande s'il existe des financements pour la mise en place d'actions.

M. MARIE ROSE rebondit en précisant que les financements ne sont pas un élément déclencheur : c'est le projet qu'il est ! Par exemple lorsque le PDE envisage la création d'une crèche interentreprises, il existe des aides de l'Etat (CAF...).

M. GUISEL (ICADE) indique que dans le cadre d'un PDE de zone il faut arriver à un consensus. « Dans notre cas il s'agit d'améliorer la desserte TC par la création de lignes nouvelles, mais pour cela il faut se tourner vers le STIF. Or celui-ci nous dit que ce n'est pas à l'ordre du jour de sa programmation sur les 3 ans à venir. Or les acteurs du PDE de la zone veulent de leur côté une réponse en 6 mois ! On prend donc de gros risques de décevoir !

M. MARIE ROSE confirme « qu'il ne faut pas promettre la lune » et que les transports en commun ne sont pas l'unique thème à aborder dans le cadre d'un PDE même s'ils sont régulièrement l'argument présenté pour amener les entreprises à mettre en place une démarche de réflexion sur les déplacements des salariés.

Cependant il est toujours possible d'améliorer les lignes existantes, travailler sur la fréquentation avec les collectivités plus proches du terrain (communes, conseils généraux, communautés de communes, communautés d'agglomération) avec des délais de réalisation des opérations plus courts.

M. LAMOUREUX (C.A. ST QUENTIN EN YVELINES) : « Les salariés veulent une navette ».

M. MARIE ROSE l'exemple de la navette sur ICADE est intéressante : Elle connaît une fréquentation importante depuis sa création et a un effet d'entraînement sur la réalisation de futurs aménagements avec les collectivités. Il en est de même pour le pôle de Roissy et les moyens de transport existants (VAL).

Mais il faut garder en mémoire la promotion d'autres modes de transports comme par exemple, l'amélioration des conditions d'usage du vélo : les Conseils Généraux peuvent améliorer ou créer des itinéraires cyclables et apporter des financements.

M. MARIE ROSE conclut en ces termes : Au-delà des solutions à apporter, on s'aperçoit qu'il y a aussi des blocages intellectuels ; il faut les prendre en considération lors d'une démarche de PDE. Exemple : à Paris, 75 % des déplacements se font en transports en commun et lorsqu'on passe le périphérique on descend subitement à 30 %- 40 % alors que l'offre TC reste bonne ! Cela nous amène donc nécessairement à réfléchir à des notions d'acceptabilité / de changements de comportement de l'être humain. C'est pourquoi un atelier sur les changements d'habitudes de déplacements sera organisé (rentrée 2008) avec l'intervention d'une psychologue.

### 3. Diffusion d'informations

Jean-Yves MARIE ROSE rappelle que pour l'ensemble de ces débats, la discussion n'est pas close ; il ne faut pas hésiter à poser vos questions complémentaires par mail à ACS Mobilité, l'ADEME s'engage d'y répondre lors du prochain atelier.

Au cours de l'atelier, l'ADEME a également présenté et diffusé les documents suivants :

- « *Les zones d'activités économiques en Ile-de-France* » Note Rapide Sur le Bilan du SDRIF n° 309 , IAURIF , septembre 2002, 6 p.
- *Guide des Plans de Déplacements Inter-entreprises*, ADEME Alsace, 42 p.
- « *Cahier des charges PDE pour une zone d'activités*», ADEME, avril 2008, 10 p.
- « *Cahier des charges en vue de la mise en place d'une démarche de qualité environnementale sur une zone d'activité en cours d'élaboration* », ADEME, 2003, 10 p.
- Plan de Mobilité du Quartier Pleyel
- L'exemple du PDE de la ZI de Seclin (59).

La majeure partie de ces documents seront bientôt disponibles sur le site de l'ADEME.

**Le prochain atelier se tiendra le mardi 20 mai 2008 (14h-16h) se tiendra à l'ADEME Ile de France à Puteaux (92) sur le thème des déplacements professionnels.**