

Club « Mobilité Capitale »

Compte-rendu de l'atelier n°4 du 20 mai 2008

Les déplacements professionnels

PARTICIPANTS (17)
ADEME ILE-DE-FRANCE – Jean-Yves MARIE-ROSE ; ADOR (Orly-Rungis) – Jean BOURCIN ; AIR FRANCE – Thierry GAUTIER ; C.A. DE CERGY-PONTOISE (95) - CITE ADMINISTRATIVE DE CERGY – Nadège ADONETH ; CCI VAL D'OISE-YVELINES – Emilie AUMONT ; C.A. HAUTS DE BIEVRE – Jérémy OLIVIER ; CCI 92 – Blandine DELHOMME-SAVOISIN ; CRAMIF – Julien TONNER ; CRCI ILE-DE-FRANCE – Marie KOLAGO ; DEPARTEMENT DE LA SEINE ET MARNE (77) – Jean DREDEMY ; FRANCE TELECOM ORANGE FRANCE – Valentine KAPLAN ; NATIXIS – Astrid FRISDAL ; LA POSTE – Susan VRANICH ; PSA – Patrice Henri DUCHENE ; VILLE D'ARCUEIL – Laurent COUR et Sophie HEN ; VILLE DE NANTERRE – Alice DANCOISNE et Aurélien COLLOMB ; VILLE DE PARIS – Maïlis FLORIET
EXCUSES (4)
C.A. ST QUENTIN EN YVELINES – Erwan LAMOUREUX ; PORT AUTONOME DE PARIS ; AGENCE DE BONNEUIL – Nathalie GAULON ; SAIGA – Thibault LACHETEAU
ABSENTS (3)
C.A. CERGY PONTOISE- CITE ADMINISTRATIVE DE CERGY – Angélique BOSQUET ; DEPARTEMENT DE LA SEINE ST DENIS (93) – Fabrice BOSSE ; NATIXIS – Agnès GUIRAL ;
DIFFUSION A TOUS LES MEMBRES
ORDRE DU JOUR
Le thème : Les déplacements professionnels dans le cadre des PDE - Présentation de l'ADEME ; Débat/discussion sur le thème avec les participants Diffusion d'informations

L'ADEME remercie les participants de leur présence. Il est rappelé aux participants qu'il ne faut 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 (pierre.couronne@acs-mobilite.fr).

1. Présentation de la problématique

M. MARIE ROSE (ADEME) introduit le thème de l'atelier en présentant un PowerPoint sur la problématique des déplacements professionnels (Document joint).

En résumé, selon son activité, sa taille et son implantation territoriale, une entreprise peut avoir parmi les principaux postes émetteurs de GES, les déplacements professionnels effectués sur le territoire national et international. Et même si ce n'est pas le premier poste, il y a peut-être pour l'entreprise un effet de levier considérable dans l'évolution de la réduction de son impact carbone.

Si les déplacements professionnels sont une problématique forte dans votre entreprise, il est rappelé l'importance de l'implication de la direction des ressources humaines, de sensibiliser les collaborateurs et d'opter pour une comptabilité « carbone » afin de pouvoir suivre au plus près vos dépenses.

Il existe un ensemble de mesure qui peut vous permettre de réduire de manière sensible ce poste de dépenses et de consommation d'énergie :

- Vélos de services,
- Indemnités kilométriques pour la marche à pied et le vélo,
- Notes de frais carbone,
- Titre de transport gratuit ou remboursé,
- Covoiturage professionnel en utilisant un parc de véhicule propre,
- Diminution du parc,
- Auto-partage,
- Organisation de visioconférences,...

2. Discussion/Débat sur les déplacements professionnels

M. DUCHENE (PSA) demande quels sont les types de carburants utilisés pour le parc de bus d'Ile-de-France.

M. MARIE ROSE (ADEME) répond qu'il y a aujourd'hui très peu d'alternatives en dehors du diesel. Toutefois, il y a quelques véhicules roulant au GPL, 3 sociétés sont équipées en GNV en Ile-de-France dont 90 véhicules RATP dans deux dépôts. Au total 200 véhicules ont été équipés en GNV alors que le parc de bus d'Ile-de-France comprend 7000 unités !

Il existe aussi d'autres technologies mais qui sont très peu utilisées en Ile-de-France par rapport à d'autres régions comme la basse teneur en soufre pour le diesel, les filtres à particules ou le B30 (30% de Colza).

M. DUCHENE (PSA) voudrait également savoir si dans le cas de déplacements en transports en commun, l'entreprise doit acheter et stocker des tickets, et concrètement, comment cela se passe.

M. MARIE ROSE : Oui, on peut acheter des tickets, cependant, aujourd'hui, il n'est pas encore possible d'avoir des abonnements de transports en commun « professionnels ».

Jean DEREMY (CG77) évoque l'abonnement MOBILIS qui est un titre de transport non nominatif à la journée.

Mme KAPLAN (Orange France) serait très intéressée de pouvoir disposer de la part du STIF d'abonnements spécifiques pour les déplacements professionnels.

M. DUCHENE (PSA) fait remarquer que dans la présentation, il n'a pas été question des biocarburants alors que les résultats sont pourtant très intéressants en matière de bilan carbone.

M. MARIE ROSE précise qu'il faut faire attention lorsqu'on parle de biocarburants car aujourd'hui il y a un débat au niveau européen à ce sujet. Il faut donc considérer les biocarburants comme une possibilité comme une autre.

M. DUCHENE (PSA) pose la question : « On peut inclure dans les PDE à la fois les déplacements domicile-travail et les trajets professionnels ? »

M. MARIE ROSE répond qu'on peut bien sûr joindre au diagnostic une analyse des déplacements professionnels, mais dès qu'on les aborde, on se heurte souvent à certaines difficultés (implication de la Direction...). Il est toujours difficile pour le Groupe Projet PDE de développer des mesures fortes pour les déplacements professionnels alors que c'est pourtant un effet de levier intéressant.

Mme KAPLAN (Orange France) témoigne de sa propre expérience : « On réfléchit actuellement à une politique « déplacements professionnels », et pour être crédible, il faut l'accord de la Direction et une politique forte. Tout d'abord, il faut faire une étude. A partir de ces résultats nous allons mettre

en place plusieurs actions fortes comme la réduction d'une des véhicules de service, réflexion sur l'acquisition d'une « green flotte » ou la sensibilisation des agents à propos des déplacements professionnels (ex : interdiction de l'usage de l'avion sauf 2 destinations, préconisation de l'utilisation du train...).

Seulement, actuellement, ces mesures ne sont pas liées à notre PDE mais à notre Bilan Carbone. »

M. MARIE ROSE s'interroge à propos de l'interdiction de l'avion. En fait ce n'est pas réellement une interdiction car dans beaucoup de cas, le train est souvent plus pratique ; les gares sont en effet souvent situées en centre-ville et donc plus faciles d'accès que les aéroports situés en périphérie.

M. TONNER (CRAMIF) souligne qu'il est intéressant de coupler des actions de ce type avec les aspects de sécurité routière.

M. GAUTIER (Air France) rebondit en signifiant qu'Air France associe le développement durable et la sécurité durable.

M. TONNER (CRAMIF) indique qu'il faut se rapprocher au sein de l'entreprise, du service des préventions des risques professionnels ; il y aura toujours un soutien de ce service dans des démarches de réflexion sur les trajets professionnels.

M. GAUTIER (Air France) indique qu'Air France va proposer aux agents des formations au risque routier couplées avec le développement durable (éco-conduite). De plus, ils vont développer la visioconférence et les bureaux de passage pour les cadres qui se déplacent sur plusieurs sites en Ile-de-France.

M. MARIE ROSE indique qu'il existe actuellement une expérimentation sur les bureaux de passage. La réflexion porte sur plusieurs critères et on souhaite savoir comment faire pour que ces lieux soient davantage utilisés.

M. TONNER (CRAMIF) indique qu'autour des gares SNCF, des bureaux de ce type ont été construits.

M. GAUTIER (Air France) précise à ce sujet qu'il y a des freins à l'utilisation de tels bureaux, d'une part parce qu'ils « appartiennent » à des directions spécifiques, d'autre part, aucune communication et signalisation n'est faite et enfin, le problème de la confidentialité au sein de ces bureaux existe réellement.

Mme KAPLAN (Orange France) : « Est-ce qu'on trouve des bureaux de passage dans des aéroports ou à proximité ? »

M. GAUTIER (Air France) : « Oui il existe des possibilités. Chez ADP, il y a des niches où on peut travailler et connecter son PC portable. »

Mme KAPLAN (Orange France) : « non, je pensais à de véritables salles de réunion. »

M. BOURCIN (ADOR Orly Rungis) : « Bien sûr, par exemple il y a ce système sur Orly. »

M. GAUTIER (Air France) : « Cela existe mais c'est hors de prix ! »

Alice DANCOISNE (Ville de Nanterre) a des préoccupations plus locales, celles des trajets professionnels des jardiniers, des balayeurs par exemple. Pour cela, ils développent des cartes d'accessibilité des sites de travail et intersites. Toutefois, ils souhaiteraient attribuer des kits « sécurité à vélo » mais comment peuvent-ils faire ? Par ailleurs, ils ont un autre problème. L'assurance ne couvre pas l'usage des vélos de service pour les trajets domicile-travail. « Quelqu'un pourrait-il nous aider ? »

M. TONNER (CRAMIF) rappelle que la CRAMIF ne préconise pas l'usage des deux-roues, particulièrement les deux-roues motorisés pour les trajets professionnels.

M. MARIE ROSE précise que dans le cas de Nanterre, il existe un réseau cyclable dense. C'est donc déjà un argument fort pour inciter à l'usage du vélo pour les liaisons intersites. Par conséquent, il faut en faire la promotion dans les cartes d'accessibilité. Quant à la distribution des kits, la solution peut passer par un test. Il s'agit ici d'organiser un évènement et d'identifier les agents venant à vélo. Cela donnera alors les personnes à qui des kits pourront être distribués.

Alice DANCOISNE (Ville de Nanterre) s'interroge sur le fait d'éviter de démultiplier les offres pour les mêmes personnes (Abonnement transport collectif, Kit sécurité...) car avec 2600 agents au sein de la collectivité, cela risque de coûter cher à la ville !

M. MARIE ROSE indique que cela n'est pas trop grave. En effet, cela ne devrait pas arriver souvent d'avoir des agents qui profitent à la fois des mesures autour des transports collectifs, d'une carte de parking et du kit vélo. Et si c'est le cas, on permet alors aux agents d'utiliser plusieurs modes de transport. Il faut rappeler l'objectif du programme européen COMMERCE qui peut se résumer à

changer de mode de transport -d'un moyen motorisé vers un mode non motorisé- 1 journée par semaine (20% de réduction des émissions de CO2). De fait, l'été la pratique du vélo est plus importante qu'en hiver par exemple.

Alice DANCOISNE (Ville de Nanterre) émet l'hypothèse qu'un évènement autour de cette distribution de « kit vélo » pourrait avoir lieu lors de la « Semaine de la Mobilité » en septembre prochain.

M. MARIE ROSE abonde dans ce sens, mais précise que le plus important est de réaliser cette expérience sur une durée de l'ordre du mois, même si cela n'est pas réalisable lors de la prochaine Semaine Européenne de la Mobilité en septembre.

Mme ADONETH (Cité Administrative de Cergy-Pontoise) pose une question sur le covoiturage inter-administrations pour les trajets professionnels. En effet, les assurances ne donnent pas de réponse. Dans un cas, nous avons eu un problème puisque l'assurance d'un passager l'a forcé à se retourner contre le conducteur du véhicule !

Mme KAPLAN (Orange France) explique que lorsqu'on s'engage à être covoitureur, il faut de toute façon questionner son assurance. Et dans la plupart des cas, ils admettent la pratique du covoiturage.

M. MARIE ROSE indique que certaines collectivités ne proposent pas la possibilité d'utiliser un seul et même véhicule professionnel pour deux agents et que cela pose du coup un gros problème de rationalisation des déplacements professionnels.

Jean DEREMY (CG77) précise toutefois que les agents passent outre cette interdiction régulièrement, si elle existe.

M. MARIE ROSE s'interroge malgré tout sur ce problème, car si on en parle ici, c'est que les textes et la jurisprudence ne sont pas très clairs. En effet, dans les textes, il n'est pas toujours possible que le covoiturage professionnel puisse être pratiqué par les agents.

M. GAUTIER (Air France) indique qu'il est assez simple de faire signer une charte de covoiturage. De plus, il rappelle que les assurances prévoient le détour dans le cas d'un covoiturage.

M. BOURCIN (ADOR Orly Rungis) précise qu'il faut changer régulièrement de véhicule entre les covoitureurs afin d'avoir un partage équitable des responsabilités.

Mme KAPLAN (Orange France) demande s'il existe des mesures incitatives à mettre en place pour promouvoir le covoiturage.

M. GAUTIER (Air France) répond que non, mais selon lui d'après la jurisprudence, si le covoiturage est intelligent, il n'y aura pas de problème avec l'assurance en cas de problème.

M. GAUTIER (Air France) demande à M. MARIE ROSE s'il va rencontrer prochainement le STIF pour aborder tous les sujets traités dans les ateliers du Club Mobilité Capitale.

M. MARIE ROSE lui répond qu'il les rencontre demain (mercredi 21 mai 2008).

M. GAUTIER (Air France) : « pourriez-vous évoquer les interdictions de trafics locaux (ITL) au niveau des aéroports ? »

M. MARIE ROSE indique qu'il tachera de l'évoquer.

M. GAUTIER (Air France) se demande en effet, pourquoi les bus ne peuvent pas prendre du personnel entre 2 sites sur l'aéroport de Roissy ?

M. MARIE ROSE rappelle que la réunion avec le STIF a pour objectif premier pour l'ADEME de se présenter et de voir comment il va être possible de travailler ensemble. Toutes les informations de cet atelier (et des précédents) vont alors remonter très vite, d'autant plus que le STIF a connaissance du Club, des PDE « obligatoires » et des développements des PDE au niveau européen (programme COMMERCE). Par conséquent, ils auront prochainement à s'intéresser à la thématique des PDE en Ile de France.

M. GAUTIER (Air France) précise tout de même que pour les ITL, le STIF est déjà au courant.

M. MARIE ROSE rappelle le contexte à l'ensemble des participants : L'interdiction de prendre du personnel sur les plateformes aéroportuaires dans les bus est vraisemblablement une règle datant de l'origine de l'organisation des transports en commun d'Ile de France et qu'effectivement aujourd'hui, cette règle n'est plus adaptée. Il faut donc aller à l'étape suivante, et le STIF avance vite désormais. Ainsi, des pôles d'échanges de haute qualité sont en train de se mettre en place. Il y a certes encore du travail à faire mais ça marche ! Les salariés sont de mieux en mieux renseignés, tout est coordonné au niveau des horaires et bien dimensionné au niveau des flux dans ces nouveaux pôles d'échanges.

Alice DANCOISNE (Ville de Nanterre) fait remarquer qu'il y a peu de ces pôles d'échanges.

M. MARIE ROSE précise que ce n'est pourtant pas le cas dans le Plan de Déplacements Urbains. Il est difficile en effet de les mettre en place car il y a à chaque fois beaucoup d'intervenants autour de la table et en plus le maître d'ouvrage ne maîtrise pas toujours complètement le foncier. Il existe néanmoins environ 7 pôles d'échanges dans lesquels les usagers trouvent des horaires adaptés, une bonne coordination, un très bon dimensionnement des lieux, etc. Par conséquent, dans le cadre des trajets professionnels, ce genre d'outil peut initier de véritables initiatives (possibilité de contrat de pôle).

Mme AUMONT (CCI VAL D'OISE-YVELINES) souhaite savoir comment mettre en place des services d'autopartage en « grande couronne ».

M. MARIE ROSE indique qu'il faut tout d'abord de l'espace public et des autorisations d'occupation de ce domaine public. Il faut donc passer le pas et la Ville de Paris l'a fait. Un certain nombre de critères ont été définis et des sociétés y ont répondu. Il existe pour l'instant à Paris 3 opérateurs d'autopartage.

Les entreprises louent des parkings (en surface ou en ouvrage). L'idée serait que certaines de ces places puissent aussi être utilisées pour de l'autopartage. En semaine, les véhicules serviraient aux déplacements professionnels et le week-end aux déplacements privés des salariés.

M. MARIE ROSE rappelle que le principal levier reste le Plan Local d'Urbanisme. C'est donc au niveau communal que cela se décide. Pour l'autopartage à Paris, il existe une charte qui pourrait être transmise à tous ceux qui en feront la demande.

Les avantages de l'autopartage mis en place en occupant de l'espace public est que la société exploitant ce service a un contrat et par conséquent les tarifs sont connus. De plus, si on connaît ses propres pratiques, on peut mieux définir et mieux maîtriser ses dépenses de déplacements professionnels.

Mme KAPLAN (Orange France) demande s'il y a une incitation au niveau national à développer l'autopartage car pour elle, si on augmente le maillage, cela peut être une alternative intéressante pour les entreprises qui veulent remplacer leur flotte de véhicules.

M. MARIE ROSE indique qu'il existe des textes qui expliquent le fondement juridique et l'intérêt de ce mode de déplacement et donnent les moyens de développer ce système. Il faut rappeler que l'autopartage peut être soit privé soit associatif (exemple de Marguerite, autopartage sur Nantes).

M. MARIE ROSE remercie l'ensemble des membres présents pour ces échanges et rappelle une nouvelle fois qu'il ne faut pas hésiter à poser vos questions complémentaires par mail à ACS Mobilité (pierre.couronne@acs-mobilite.fr), l'ADEME s'engage d'y répondre lors du prochain atelier.

3. Diffusion d'informations

Documents fournis :

- Un guide sur le GPL ;
- Un document sur le programme européen COMMERCE / Plateforme européenne de la Mobilité EPOMM
- Les plaquettes de l'ADEME.

Rappel : la majeure partie de ces documents seront bientôt disponibles sur le site de l'ADEME.

M. MARIE ROSE annonce qu'il y aura une information chargée pour le prochain atelier, car il se rend à Londres du **4 juin 2008 au 6 juin 2008** avec d'autres partenaires de l'ADEME (Conseil

Régional, ARENE, ...) à des ateliers du programme européen COMMERCE ainsi qu'à la conférence annuelle sur le **Management de la mobilité** organisée par la plateforme européenne EPOMM.

Le prochain atelier se déroulera donc le jeudi 19 juin 2008 (14h-16h) à la délégation régionale Ile-de-France de l'ADEME à Puteaux (92) sur la restitution des principaux enseignements de la conférence européenne annuelle du Management de la Mobilité (ECOMM) ainsi qu'une présentation du projet européen COMMERCE.