

PLANS DE DÉPLACEMENTS D'ENTREPRISE- PROJET MOBILIS

Contexte de la prestation

L'agglomération de Toulouse est caractérisée par une faible densité de population et un important étalement urbain qui pèsent sur la qualité des transports publics et en augmentent les coûts d'investissement et d'exploitation. En 2004, parmi les 300 000 employés du secteur privé sur l'agglomération toulousaine, seulement 16% des personnes actives travaillaient dans leur commune de résidence. Les déplacements domicile travail représentaient 17% de l'ensemble des déplacements. 63% ont lieu durant la période de pointe du matin, 77% sont réalisés en voiture, 7% en transports en commun, 7% à pied et 3% à vélo.

En 2004, Tisséo a observé que les lignes de métro et de bus à haute fréquence n'étaient accessibles que par 33% des zones d'emploi et que 22% des zones d'emploi n'étaient pas desservies par les transports en commun.

La loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (1996) a introduit l'idée que les entreprises peuvent mettre en place des plans de déplacement et inciter leurs employés à utiliser des modes de déplacement plus propres. La loi SRU (2000) encourage, dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, la mise en place de plans de déplacements. Les plans de déplacements d'entreprises permettent aux entreprises d'avoir des informations sur les modes de transport de leurs employés et visiteurs, d'analyser leurs besoins, d'améliorer la mobilité dans leur zones respectives et d'offrir à leurs employés des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle.

Dans le cadre du projet Mobilis, Tisséo et les autorités locales concernées se sont engagés à développer la mise en place de plans de déplacement, en particulier dans les zones Nord Ouest (zone aéroportuaire) et Sud Est, en apportant une aide financière et méthodologique.

Les objectifs initiaux de la mesure étaient de deux ordres :

- développer et évaluer 4 plans de déplacement avec les principales entreprises des zones concernées (Airbus, Aéroport, Cancéropôle et Labège Innopole).
- développer une « mallette pédagogique PDE » visant à mieux informer les entreprises et les administrations de la démarche PDE.
- concevoir et mettre en place un plan de déplacement pour les employés de la Mairie de Blagnac.

L'évaluation finale de cette mesure a été confiée à la Zelt, partenaire du projet.

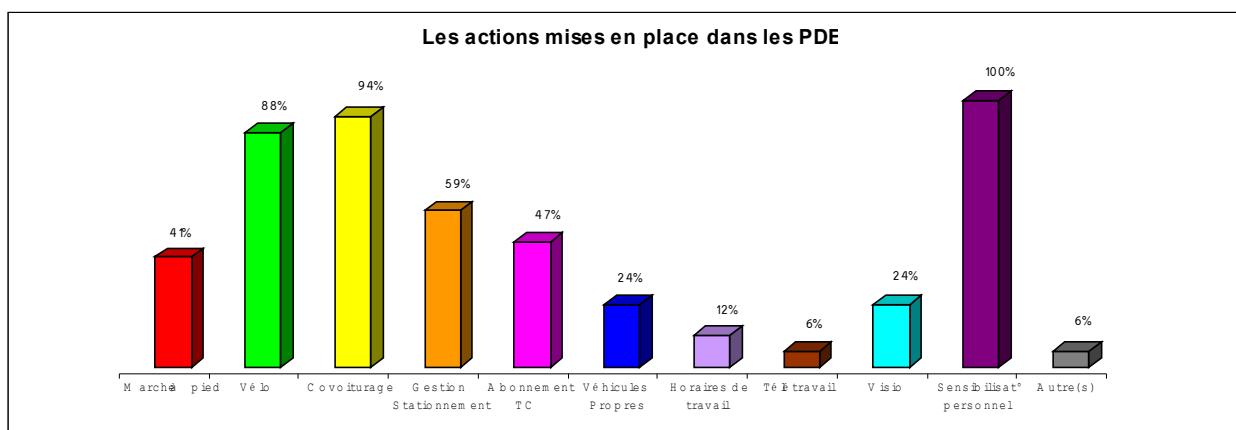
Objectifs de l'évaluation

Le plan d'évaluation initial prévoyait :

- l'évaluation de processus des méthodes utilisées pour le développement et la mise en place des 4 plans, ainsi que leur évaluation d'impact.
- L'évaluation d'acceptabilité de la valise PDE. Cette évaluation n'a pas été réalisée du fait des retards enregistrés dans sa diffusion.
- l'évaluation d'impact et d'acceptabilité du plan de déplacement de la Mairie de Blagnac . Sa mise en place ayant été retardée, cette évaluation n'a pas été réalisée.

Principaux résultats en matière d'impacts

Les actions mises en place dans le cadre d'un PDE visent prioritairement la sensibilisation du personnel, le développement du covoiturage et des modes doux. Les principaux leviers d'action des entreprises sont la congestion et l'environnement



Source : tisséo

Sur le site d'Airbus

En 2005, le diagnostic a révélé que 85% des employés voyageaient seuls en voiture et que les difficultés rencontrées étaient les suivantes :

- l'accessibilité du site : peu de lignes de bus et des bouchons autour du site
- la gestion du parking : un coût élevé de foncier immobilisé et peu de places disponibles

En 2005, un plan ambitieux était mis en œuvre en partenariat avec les autorités locales ; il visait :

- l'amélioration de la desserte en transports publics (lignes, arrêts, et grilles horaires pour deux lignes ont été modifiés)
- l'extension des pistes cyclables
- l'amélioration du réseau routier autour du site
- la réduction du nombre de parking disponibles sur le site

En 2008, Airbus employait 16 700 personnes et 25 000 visiteurs et sous traitants entraient quotidiennement sur le site.

85% des employés utilisent toujours leur voiture personnelle mais des changements émergent :

- plus de bus sont disponibles et leur fréquentation a été multipliée par 10. La desserte devrait s'améliorer avec l'ouverture d'une ligne de tramway dans Blagnac. D'autres améliorations sont également à l'étude.
- Les bus Airbus sont utilisés par 2 000 personnes et 400 sont inscrites pour du covoiturage
- L'accessibilité routière a été améliorée avec la création de 4 entrées supplémentaires ; d'autres aménagements sont encore à l'étude.
- Les pistes cyclables ont été améliorées et Airbus promeut les bus cyclistes (regroupement de salariés cyclistes pour faire le trajet en commun)
- L'organisation interne a été modifiée pour diminuer le nombre de trajets internes au site et en octobre 2008 Airbus a testé des navettes électriques pour les déplacements sur le site.

Sur le site d'Astrium

Les premiers résultats sont positifs. En un an, l'usage de la voiture particulière a diminué de 5% pour les trajets domicile travail en faveur du vélo et des transports publics. Le covoiturage est stable.

Pour la cité administrative

L'usage de la voiture particulière a diminué de 3% par an et le covoiturage a augmenté d'1% par an. Le changement modal le plus important a concerné les vélos et les transports publics. Les vélos ont augmenté de 2,4% par an tandis que les transports publics ont augmenté de 1,4% par an.

Ces résultats ont été complétés par les données d'autres PDE.

modal transport mode	Conurbation baseline data (2004)	Thales Alenia Space			Motorola		
		Before Commuter plan (2001)	2004	Variation in points	Before Commuter plan: September 2005	September 2006	Variation in points
Person concerned		2,500+ visitors			400	470	70
Car	77.00%	89.70%	80.00%	-7.80	57.00%	53.00%	-6.00
Public transport	7.00%	1.50%	5.00%	3.50	12.00%	9.50%	-2.50
Cycle	2.00%	1.70%	5.00%	3.30	13.00%	19.00%	6.00
Motorbike	3.00%	4.00%	4.00%	0.00	8.00%	7.00%	-1.00
Walking	7.00%	2.00%	1.00%	-1.00	2.00%	2.00%	0.00
Carpooling		3.00%	5.00%	2.00	7.00%	10.00%	3.00
Total	96.00%	100.90%	100.00%		99.00%	100.50%	

Transport mode	Claudius Rigaud Institute		
	Before Commuter plan: September 2005	31 December 2006	Variation in points
Person concerned	700 (+ visitors- not included)		
Car	70.00%	53.00%	-17.00
Public transport	15.00%	18.00%	3.00
Cycle	4.50%	7.50%	3.00
Motorbike	0.50%	3.00%	2.50
Walking	10.00%	9.00%	-1.00
Carpooling	0.00%	9.50%	9.50
Total	100.00%	100.00%	

L'investissement actif de Thalès ne lui a pas permis d'atteindre son objectif initial d'une diminution de 10 % de l'usage de la voiture et la navette mise en place pour le personnel a été abandonnée en 2008, car elle ne correspondait pas aux besoins des ingénieurs et cadres en exercice.

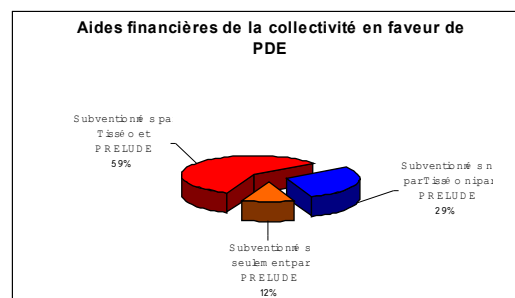
L'accès par les transports publics à MOTOROLA situé en banlieue reste difficile ; c'est pourquoi le covoiturage s'est développé et que report modal observé concerne majoritairement le vélo.

L'institut Claudius Rigaud et la cite administrative, situés en centre ville et soumis à de fortes contraintes de congestion et de disponibilité de parking, ont enregistré les décroissances annuelles les plus élevées dans l'usage de la voiture;

Les impacts économiques d'un plan de déplacements d'entreprises sont assez difficiles à mesurer car les financements des actions mises en oeuvre varient et ce type d'analyse nécessite que les entreprises privées mettent à disposition des données comptables précises, ce pour quoi elle ne sont pas toujours volontaires. De plus certaines données qui seraient nécessaires concernent directement les salariés et ne sont pas disponibles au niveau de l'entreprise.

Nous pouvons néanmoins noter que la mise en place de PDE présente des bénéfices pour les divers intervenants :

- pour les entreprises :
 - o intégration dans une politique environnementale
 - o économies financières (au travers d'aides et d'incitation de la part des pouvoirs publics)
 - o amélioration du contexte pour les employés
 - o amélioration pour la réception des visiteurs et partenaires
- pour les employés
 - o amélioration des services de transport
 - o amélioration de la qualité de vie
 - o économies
- pour l'agglomération
 - o diminution de la congestion et de la pollution de l'air



Conclusion

L'évaluation de ces 4 PDE a mis en évidence le bénéfice apporté en terme de report modal. Chaque plan contribue à diminuer l'utilisation de la voiture en faveur des transports en commun ou des modes doux, que l'entreprise soit située au centre ville ou en banlieue.

La diminution observée (entre -2 et -17% par an) dépend de l'implantation géographique, du contexte professionnel de l'entreprise (ratio de cadres sans horaires fixes). Le manque d'infrastructures adaptées à d'autres modes que la voiture peut pénaliser l'efficacité des actions mises en œuvre.

Suite au manque de données pertinentes, l'étude n'a pas été en mesure d'établir un bilan précis des économies réalisées en terme de consommation d'énergie, de coût et de pollution.