



Master 2 Villes et Territoires
Transports, Logistique et Environnement

Département de Géographie et Aménagement du Territoire
Université Toulouse 2 - Jean Jaurès

Le Plan de Déplacement Entreprise : Pourquoi un outil de développement durable nécessaire peut-il être parasité par des enjeux socio-économiques complexes?

**étude du cas d'un PDE avec l'entreprise
AXIANS Santerne Toulouse**

Alexis TAFFOREAU

Septembre 2016

Remerciements

Je tiens à remercier chaleureusement mon directeur de mémoire au sein de l'Université Toulouse 2 – Jean Jaurès et du Master 2 Villes et Territoires, parcours Transports, Logistique et Environnement, Jean-Pierre WOLFF pour son soutien, son écoute et ses précieux conseils qu'il a su m'apporter durant la rédaction de ce mémoire.

Je remercie l'ensemble des employés de l'entreprise AXIANS Santerne Toulouse pour leur accueil et leur bienveillance, et plus particulièrement le directeur d'AMMP, Philippe BORDES pour son dynamisme et son attachement à réaliser le PDE. Je suis très reconnaissant envers ma tutrice de stage, Cathy SIEVIC pour sa disponibilité, son opiniâtreté et ses nombreux cafés offerts en compagnie de Stéphane ARJALIES, Jean-Marc FRAGO et Marie-Françoise VALENTIN que je remercie par la même occasion.

Enfin, je tiens plus particulièrement à dire merci à mes proches, dont ma mère Muriel DARDEAU, mon petit frère Geoffrey MERY pour leur soutien infailible et leur patience, ce qui n'est pas chose aisée, au vu de mes très longues études. Merci à Gilles MERY, sans qui tout ça n'aurait jamais pu être possible. Le soutien de mes amis a aussi été très important pour la rédaction de ce mémoire, Mathieu JOLY, Antoine LECUYER, Gabriel AUFFRET, Fabiao MIRANDA-PIRES et tous les autres que je ne peux citer sans devoir rajouter des pages supplémentaires à ce mémoire déjà bien long. Je n'oublie pas mes camarades de master 2, et plus particulièrement Anna LAGARDE et Guillaume ESPIASSE, pour la force mutuelle que l'on s'est donné pour poursuivre vaillamment nos rédactions de mémoire.

Enfin, j'adresse avec toute ma tendresse, un immense merci à Chloé LELIEVRE, pour l'ensemble de son soutien, de ses conseils et de ses corrections sur ce mémoire.

Sommaire

Introduction

PARTIE 1 – Mise en situation des mobilités domicile-travail

1. Les plans de mobilité à travers le cadre législatif
2. La mobilité sur le territoire français
3. La sociologie de la mobilité humaine

PARTIE 2 – Etat des lieux des PDM sur la métropole toulousaine

1. Le contexte métropolitain toulousain
2. Le SMTC-Tisséo et sa politique en faveur des PDM
3. Les PDE et PDIE sur la métropole Toulousaine

PARTIE 3 – Etude de cas d'un PDE : AXIANS Santerne Toulouse

1. Présentation de l'organisation VINCI à AXIANS Santerne Toulouse
2. Diagnostic d'AXIANS Santerne Toulouse
3. L'évolution du PDE à travers les actions mises en place
4. Freins et solutions

Conclusion

Sigles

ADEME	Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie
ARAFER	Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières
ARPE	Agence Régionale du Développement Durable
AOM	Autorité Organisatrice de la Mobilité
AOT	Autorité Organisatrice des Transports
AOTU	Autorité Organisatrice des Transports Urbains
AUAT	Agence d'Urbanisme et d'Aménagement du Territoire de l'aire métropolitaine de Toulouse
CARSAT	Caisse de Retraite et Santé au Travail
CCI	Chambre de Commerce et d'Industrie
CERTU	Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les Constructions publiques
CHUMS	Changing Habits for Urban Mobility Solutions
CIVITAS	City-VITAlity-Sustainability
CO2	Dioxyde de Carbone
COFIL	Comité de Pilotage
EPCI	Etablissement Public de Coopération Intercommunale
EPIC	Etablissement Public d'Intérêt Commercial
GES	Gaz à Effet de Serre
INSEE	Institut National de la Statistique et des études économiques
LAURE	Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie
LOTI	Loi d'Orientation des Transports Intérieurs
MAPTAM	Loi de Modernisation de l'Action Publique Territoriale et de l'Affirmation des Métropoles
NTIC	Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication
NOTRE	Loi sur la Nouvelle Organisation Territoriale de la République

PDU	Plan de Déplacements Urbains
PDE	Plan de Déplacements Entreprise
PDIE	Plan de Déplacements Inter-Entreprises
PDM	Plan De Mobilité
PLU	Plan Local d'Urbanisme
PME	Petites et Moyennes Entreprises
P+R	Parcs Relais
PPA	Plan de Protection de l'Atmosphère
PTU	Périmètre des Transports Urbains
SCoT	Schéma de Cohérence Territoriale
SITPRT	Syndicat Intercommunal des Transports Publics de la Région Toulousaine
SOeS	Service de l'Observation et des Statistiques du Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer
SRU	Loi de Solidarité et Renouvellement Urbain
TAD	Transport à la Demande
TC	Transport en Commun
TER	Train Express Régional
SMTC	Syndicat Mixte des Transports en Commun
VAE	Vélo à Assistance Electrique
VEFIT	VINCI Energies France Infrastructures Télécoms
WIFI	Wireless Fidelity
ZAE	Zone d'Activité Economique

Introduction

La mobilité fait partie de l'Histoire Humaine, et n'a eu de cesse d'évoluer à travers le temps. Depuis le XXI^e siècle, de profondes réflexions sur nos modes de déplacements ont eu lieu. Aujourd'hui, la multiplication des déplacements, l'hégémonie de l'autosolisme, la diversification des réseaux et des modes font que les instances territoriales s'emparent de plus en plus du sujet de la mobilité. D'abord, dans une logique de développement durable, ensuite avec un intérêt socio-économique, les plans de déplacement urbain (PDU) ont vu le jour. Portés par les autorités organisatrices de mobilité (AOM) et les entreprises et/ou les zones d'activités économiques, des plans de mobilité ont commencé à redéfinir nos habitudes de déplacement, notamment dans le cadre du domicile-travail. En effet, les déplacements quotidiens entre le domicile d'un individu et son lieu de travail se font principalement en véhicule motorisé. De plus, il faut en moyenne cinquante minutes aux français pour se rendre au travail et en revenir, une durée qui s'est allongée de dix minutes sur la période 2003-2015¹. Il était dans l'intérêt citoyen de permettre aux salariés des entreprises de modifier leurs habitudes, pour améliorer la qualité de vie, non seulement des zones urbaines, mais aussi des espaces économiques.

Dans le cadre de mes études en Master 2 Ville et Territoire à l'Université Toulouse II – Jean Jaurès, j'ai été sollicité par l'entreprise AXIANS Santerne Toulouse, filiale du groupe VINCI Energies. Mon stage de 6 mois s'est déroulé d'avril 2016 à septembre 2016 avec pour but de développer le plan de déplacement entreprise (PDE) mis en place depuis fin 2014. J'ai été confronté à la réalité du monde de l'entreprise, et plus particulièrement des méandres de l'organisation interne propre à certaines grandes entreprises. Les démarches dans le cadre du PDE, au sein du pôle QSE de l'entreprise se sont rapidement heurtées à des blocages internes et externes. C'est à travers la complexification de la situation que je vais tenter de développer mon sujet qui est de savoir **pourquoi un outil de développement durable nécessaire peut-il être parasité par des enjeux socio-économiques complexes ?**

¹ Selon une étude de la DARES, service statistiques du Ministère du travail, publiée le 2 novembre 2015

Il s'agit d'une situation d'autant plus complexe que le PDE représente un atout indéniable aux yeux des partenaires économiques de l'entreprise AXIANS Santerne Toulouse. Je vais développer mon sujet en contextualisant régulièrement mes propos à travers 3 parties. D'abord, il s'agira de resituer les mobilités domicile-travail dans le paysage juridique, économique, écologique et sociologique. Par la suite, je développerai le contexte métropolitain de Toulouse, le diagnostic de la ZA Ribaute et de l'entreprise AXIANS Santerne Toulouse permettant de justifier l'importance de la mise en place d'un PDE. Je finirai mon analyse par une réponse à ma problématique, en identifiant les freins que subit le PDE, qu'ils soient internes ou externes à l'entreprise et en tentant d'apporter des solutions pour l'avenir.

PARTIE 1

Mise en situation des mobilités domicile-travail



Source : Alexandre GELEBART/REA, www.20minutes.fr

- 1. Les plans de mobilité à travers le cadre législatif**
- 2. La mobilité sur le territoire français**
- 3. La sociologie de la mobilité humaine**

1. Les plans de mobilité à travers le cadre législatif

Il faut remonter au 30 décembre 1982 et à la loi LOTI (loi d'orientation sur les transports intérieurs) pour voir une avancée législative sur la pluralité des moyens de se déplacer. Les PDU (plan de déplacement urbain) ont directement eu pour objectif de mettre en place ce début de pluralité et de « rationaliser » l'utilisation de la voiture avec le droit pour tout usager de se déplacer avec « la liberté d'en choisir les moyens, dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix ».

Avec une telle mesure, on touche déjà un des fondements de la mobilité urbaine des années d'après-guerre : l'hégémonie de l'automobile. La mutation des villes européennes, en France compris, vers une « américanisation de la société » avec comme seul moyen de locomotion la voiture fut prospère. Tous les pans de notre société, de notre système économique y ont été favorables, tant que le pétrole coulait à flot. Mais les crises pétrolières des années 70, couplées aux tensions sociales et sanitaires qui en découleront vont créer une prise de conscience de nos politiques.

Elle intervient via la loi LOTI, et va se renforcer dès le 30 décembre 1996 avec la loi LAURE (loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie) qui va consister « à prévenir, à surveiller, à réduire ou à supprimer les pollutions atmosphériques [...], à économiser et à utiliser rationnellement l'énergie » selon l'article 1. Cette loi affirme « le droit reconnu à chacun à respirer un air qui ne nuise pas à sa santé », rendant obligatoire dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants, l'élaboration par les préfets de plans de protection de l'atmosphère (PPA) (article 8). La loi LAURE arrive dans un contexte particulier, celui des accords historiques pour l'environnement de Kyoto. Si la cible de ce panel législatif sont avant tout les industries lourdes, les véhicules routiers (voitures, camions, etc...) sont aussi directement visés.

Un panel législatif qui va être renforcé par la loi SRU (loi relative à la solidarité et au renouvellement urbain) le 13 décembre 2000. Elle va rendre obligatoire les PDU dans les agglomérations ou regroupements urbains de plus de 100 000 habitants

dans les PTU (périmètre de transports urbains). On touche directement à la mobilité des usagers en zone urbaine, et cette loi devient un levier d'aménagement incontournable pour les agglomérations. Avec la loi SRU, on soulève l'importance de la cohérence territoriale. En effet, le PDU doit s'inscrire dans une logique urbaine globale, juridiquement compatible avec les PLU (plan locaux d'urbanisme) et eux-mêmes compatibles avec les SCoT (schéma de cohérence territoriale) si les territoires en possèdent un. Le PDU est établi pour une durée variable allant de 5 à 10 ans, et chaque modification du PTU entraîne sa rectification.

L'élaboration du PDU se fait par une AOTU (autorité organisatrice des transports urbains), avec pour objectif d'assurer un équilibre durable entre les besoins de mobilité des personnes et la protection de leur environnement et de leur santé. Pour cela, un PDU va cibler différentes mesures :

- L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, qu'importe le mode de déplacement choisi.
- La baisse du trafic automobile, notamment dans les zones urbaines dites « prioritaires » (centres historiques, centre-ville, etc.) et sur les grands axes engorgés (périphéries, rocade, etc.).
- L'aménagement et l'exploitation des réseaux et des voiries d'agglomérations, dans le but de les rendre plus fluides, notamment en faisant cohabiter les différents modes de déplacement et en favorisant la mise en œuvre d'actions d'information sur la circulation.
- Le déploiement des transports en commun et des moyens de déplacements économes, efficaces et moins polluants (marche à pied et vélo notamment).
- L'organisation du stationnement sur voirie et dans les parcs de stationnement, avec une tarification adaptée.
- Le transport et la livraison de marchandises, tout en rationalisant les conditions d'approvisionnement de l'agglomération afin de maintenir les activités commerciales et artisanales.
- La mise en place d'une tarification mutualisée et d'une billettique intégrée pour toutes les formes de déplacements.
- L'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à favoriser le transport de leur personnel, notamment par l'utilisation des

transports collectifs et du covoiturage, en réalisant un PDE (plan de déplacement entreprise). Pour les bassins d'emploi important, une coordination des entreprises pour la réalisation de PDIE (plan de déplacement inter-entreprises).

C'est par ce dernier point que la loi SRU donne aux AOTU l'introduction d'un nouvel outil mobilisable dans le cadre de l'élaboration des plans de déplacements : « l'autorité compétente pour l'organisation des transports publics dans les périmètres de transports urbains inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants ou recoupant celles-ci met en place [...] un service de conseil en mobilité à l'intention des employeurs et des gestionnaires d'activités générant des flux de déplacements importants » (article 113). Mais ce dispositif n'est nullement impératif, la mise en place d'un PDE reste donc soumis au bon vouloir des entreprises.

Contexte juridique du plan de mobilité

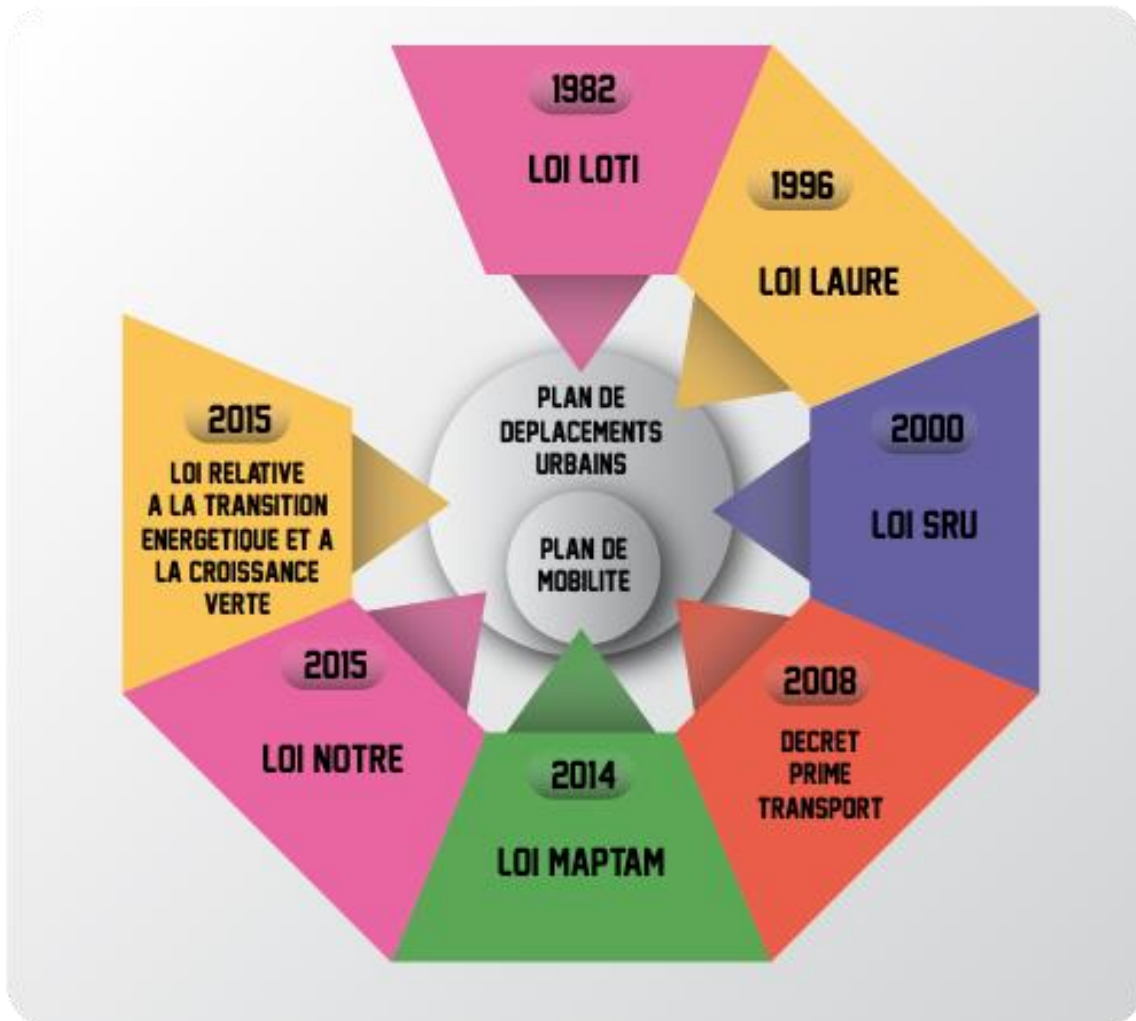


Figure 1 : le contexte juridique du plan de mobilité

source : SMTC-Tissé

Pourquoi, alors que les AOTU sont dans l'obligation par la loi SRU d'améliorer leurs réseaux et la qualité de vie urbaine qui en découle, les principaux générateurs de flux que sont les entreprises se retrouvent-elles peu concernées par la législation ? On peut y voir plusieurs raisons :

- Le risque politique et économique de toucher aux droits privés entrepreneuriaux. Les entreprises considèrent que les déplacements de leurs salariés ne les concernent qu'en cas d'accident !
- L'emprise socio-économique forte du lobbying pétrolier sur notre pays (entreprise Total)

- La mutation lente et difficile du « management » et des pressions sociales qui on découlaient de l'immédiateté offert par l'automobile, accentué par l'arrivée des nouvelles technologies (téléphone portable, internet).

La loi « Grenelle I » du 3 août 2009 va donner un nouvel élan salvateur au PDE. Celle-ci stipule notamment que « l'État encouragera, dans le cadre des PDU, la mise en place de plan de déplacements d'entreprises, d'administrations, d'écoles ou de zones d'activité » (article 13). Elle sera suivi d'une ordonnance datant du 28 octobre 2010 qui insistera plus encore sur le rôle des PDU dans le développement des plans de déplacements d'entreprises à travers un article du Code des transports : « Le PDU vise à assurer : [...] L'amélioration du transport des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant ces dernières à prévoir un plan de mobilité ». Dès lors, il s'agit d'une obligation s'imposant aux PDU dans l'optique d'une incitation à recourir à des modes alternatifs à la voiture individuelle.

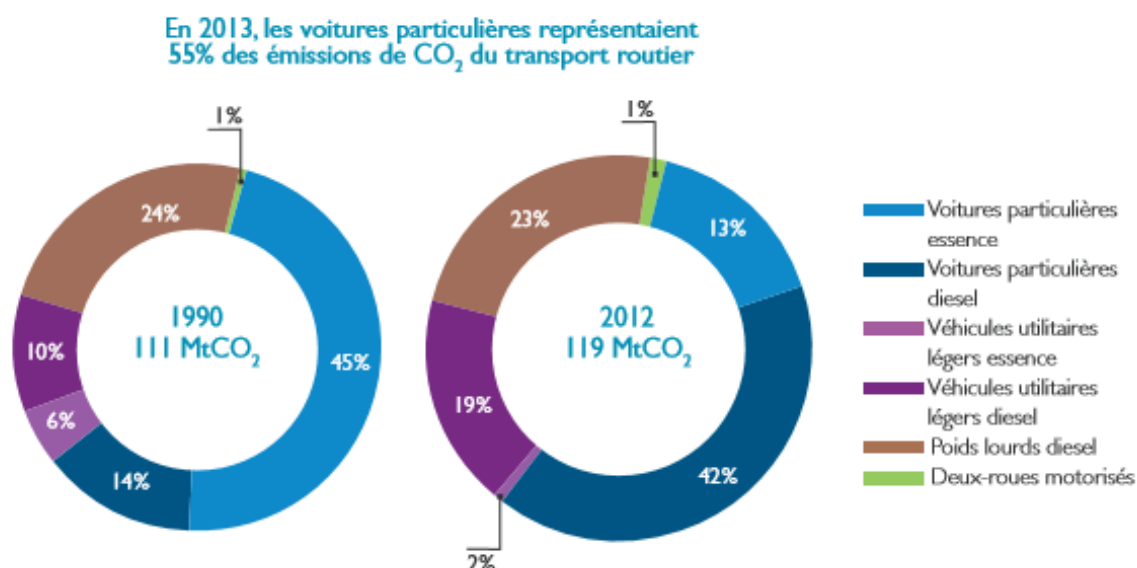
Dans l'optique de renforcer la législation sur le sujet, la loi « Grenelle II » du 12 juillet 2010 va introduire de nouvelles obligations pour les entreprises et les administrations publiques. Les objectifs sont ainsi définis :

- La mise en place d'équipements permettant la recharge de véhicules électriques ou hybrides ainsi que des infrastructures permettant le stationnement sécurisé des vélos. Ces équipements doivent être installés dans les bâtiments ou périmètres des entreprises existants à usage tertiaire et constituant principalement un lieu de travail, lorsqu'ils sont équipés de places de stationnement destinées aux salariés, avant le 1er janvier 2015 (article 57).
- Les structures suivantes sont tenues d'établir un bilan de leurs émissions de GES (gaz à effet de serre), c'est à dire les personnes morales de droit privé employant plus de 500 personnes, l'État, les régions, les départements, les communautés urbaines, les communautés d'agglomération et les communes ou communautés de communes de plus

de 50 000 habitants ainsi que les autres personnes morales de droit public employant plus de 250 personnes (article 75).

L'ordonnance n°2010-1 307 du 28 octobre 2010 a créé la partie législative du code du transport. En effet, l'article L1214-2 de ce dernier indique que le PDU vise à assurer « l'amélioration du transport des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant ces dernières à prévoir un plan de mobilité et à encourager l'utilisation par leur personnel des transports en commun et le recours au covoiturage ». Le Code des transports intègre les dispositions de différentes lois régissant les organisations publiques et privées des transports sur le territoire.

La loi MAPTAM (Modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles) intervient le 27 janvier 2014 et introduit des modifications dans la législation du Code des transports. Ces changements portent sur la possibilité pour une AOTU de mettre en place des activités d'autopartage, de covoiturage et de location de vélo en cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée (cf. articles 1231-14, 1231-15 et 1231-16).



Source : CITEPA - «Inventaire des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre en France (format SECTEN)» - avril 2015
Champ : France métropolitaine

Figure 2 : Emissions de CO₂ des véhicules motorisés en 1990 et 2012

De plus, le 26 mars 2014, un arrêté donne le droit juridique de déclencher une procédure en cas d'épisodes de pollution de l'air ambiant au préfet. Il s'agit d'inciter, d'encourager et d'aider la réalisation des PDE soit en orientant les politiques de l'État, soit au travers des interventions des collectivités par le biais des PDU.

La loi NOTRE (Nouvelle organisation territoriale de la République) du 7 août 2015, va supprimer la notion de PTU (périmètre de transports urbains), au profit de celle de « ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité ». La notion d'AOTU est remplacée par celle d'AOM (autorité organisatrice de la mobilité).

La loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte du 17 août 2015 fixe les objectifs de la transition énergétique en France avec par exemple, la réduction de 40 % des émissions de GES à l'horizon 2030 et une division par quatre d'ici 2050. Mais le plus primordial dans cette loi nous concernant, se trouve dans le volet sur les plans de mobilité, qui s'en trouvent « boostées ». En effet, la loi rend obligatoire l'élaboration de plan de mobilité pour les entreprises de plus de 100 salariés et implantées au sein d'un périmètre du PDU.

A compter du 1^{er} janvier 2018, les entreprises devront élaborer ces plans de mobilité et les avoir transmis à l'AOM (autorité organisatrice de la mobilité) territorialement compétente. Face à cette obligation, les entreprises concernées qui n'auront pas mises en place de PDE ou qui ne seraient pas intégrées dans un PDIE avant la date limite, ne pourront en aucun cas bénéficier du soutien technique et financier de l'ADEME (agence de l'Environnement et de la maîtrise de l'Energie). La loi prévoyait même en cas de non-disposition d'un PDE au 1^{er} janvier 2019, que l'entreprise fautive ne puisse soumissionner aux marchés publics, mais cet article fut supprimé par le Sénat le 3 mars 2015, jugé trop contraignant et difficilement réalisable dans les temps.

2. La mobilité sur le territoire français

Afin de mettre en place un plan de mobilité, il est important de prendre en compte et de comprendre l'évolution de la mobilité sur le territoire français lors de ces dernières années.

En février 2010, L'ADEME a évalué au niveau national les PDE en France, via le bureau d'études Inddigo. A cette époque les objectifs fixés étaient les suivants :

- Un recensement des actions PDE
- Une évaluation de l'efficacité environnementale des mesures
- Une identification des différents points et facteurs clés assurant le succès d'un PDE
- Une évaluation des modalités de l'action de l'ADEME, pour améliorer les engagements à l'avenir.

Ainsi, en 4 ans et jusqu'en 2009, le nombre de PDE et de PDES (plan de déplacements d'établissements scolaires) en France a été plus que multiplié par 7, passant de 158 à 1170. Depuis 2007, on constate un ralentissement du nombre de nouvelles démarches. Autre constatation, 92% des entreprises concernées possèdent un effectif supérieur à 1000 salariés.

Cette évaluation pointait aussi des disparités entre les régions, au vue du nombre de PDE sur leur territoire. Les régions Pays de la Loire, Rhône-Alpes et Ile-de-France se démarquaient des autres. Aujourd'hui, avec la loi relative sur la transition énergétique et la croissance verte, les PDE vont se multiplier jusqu'en 2018 dans toutes les régions françaises. Néanmoins, elle n'empêchera pas la réduction des disparités régionales. Car avant tout, cela dépend du tissu économique des territoires (il y a une différence entre une entreprise de plus de 100 employés et une PME de 15 salariés).

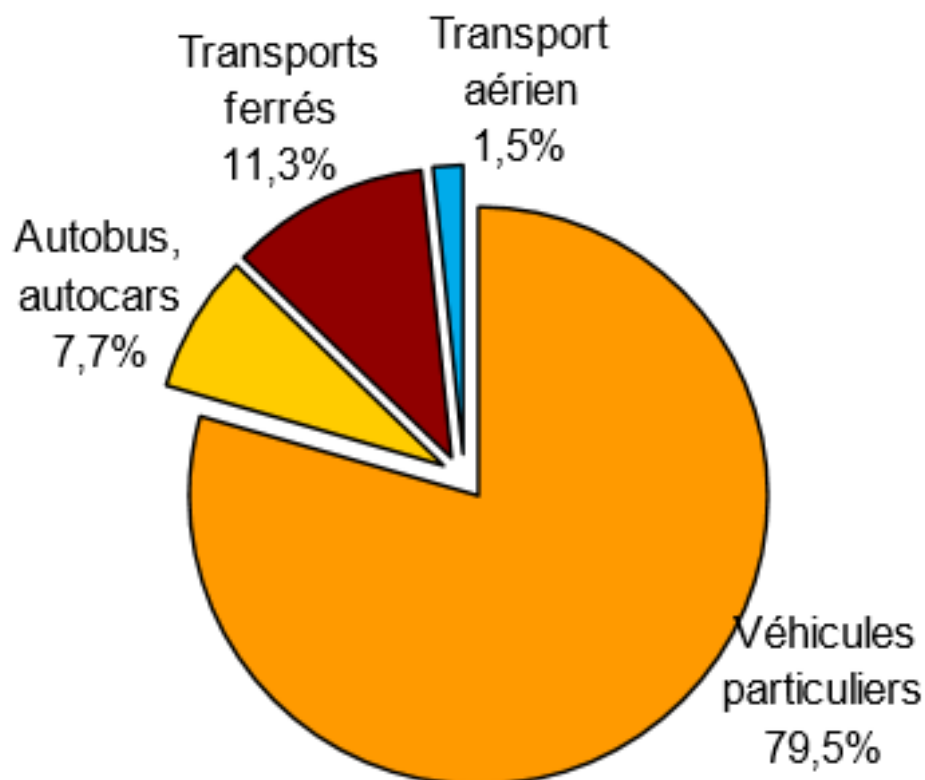
En effet, les mesures sur les PDE concernent en premier lieu les bassins d'emploi, prioritairement dont l'impact au niveau local est important... comme par exemple Airbus avec Toulouse. Si les zones urbaines semblent incontournables dans les mises en œuvre de PDE, le périurbain et le milieu rural n'est pas en reste dans la démarche. Ces entreprises sont en effet soucieuses de leur problématique d'accessibilité à partir du moment où la hausse du prix des carburants impactes directement leur fonctionnement.

Ainsi, des actions sur le covoiturage, et l'organisation du travail au niveau managérial sont privilégiés à des actions de promotion des transports collectifs, peu présents ou développés dans ces milieux. Une des données importantes à souligner dans ce rapport de l'ADEME concerne l'implication et la volonté des salariés au report modal. Un PDE aboutit plus facilement quand la demande vient des salariés, d'où l'importance de susciter la motivation des employés par une communication efficace afin que la démarche de PDE ne soit pas imposée. L'implication du service communication dès le démarrage du processus est essentielle à l'adhésion des salariés et à la pérennité de la démarche.

On observe une accélération législative de l'Etat et des collectivités pour intégrer dans le développement urbain les enjeux de mobilité. Ces enjeux multiples, regroupant des domaines divers, variés mais entrecroisés tel que la santé publique, le développement durable, la communication, l'économie publique, le droit juridique,... sont devenus prioritaires, et font de la mobilité un levier indéniable de développement et de croissance. Un tel levier passe forcément par une remise en cause des pôles économiques, et des mobilités accrues associées. On observe un changement, de plus en plus perceptible, dans notre société. Ce changement est dû à plusieurs facteurs, législatif comme vu plus en amont, mais avant tout des facteurs économiques et sociaux.

Les PDU n'échappent pas aux modifications sociétales, le covoiturage par exemple, n'est jamais plus efficace que lorsque le prix du baril de pétrole flambe, et que faire le plein d'essence de son automobile devient une contrainte financière pour les ménages. Il en va de même pour l'usage des mobilités douces. Actuellement, on touche à l'un des fondements de notre société économique : l'accessibilité aux énergies fossiles.

Transport intérieur de voyageurs en 2015



Source : SOeS

Figure 3 : Taux selon les modes de transport intérieur de voyageurs en 2015

Une enquête nationale sur les transports et le déplacement, commandée par le Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer et réalisée en 2015 par l'INSEE, la SOeS et l'ADEME et permet de rendre compte d'une évolution de la mobilité dans le temps. La première constatation se rapporte au temps de trajet que va mettre un français en moyenne pour se rendre de son domicile à son travail, en fonction du mode de transports utilisé. On observe une hausse du temps de trajet d'environ 3 minutes entre 1994 et 2008, et surtout une augmentation significative de l'utilisation de la voiture en 14 ans (68% en 1994, 72% en 2008).

Selon le Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer, en 2015 la circulation routière a augmenté de 2.2% par rapport à 2014. C'est principalement la circulation des voitures particulières qui a augmenté (+2.4%) et celle des véhicules utilitaires légers (+2.3%). La part des véhicules particuliers dans le transport intérieur de voyageurs en 2015 reste élevée (79.5%) par rapport aux autres modes.

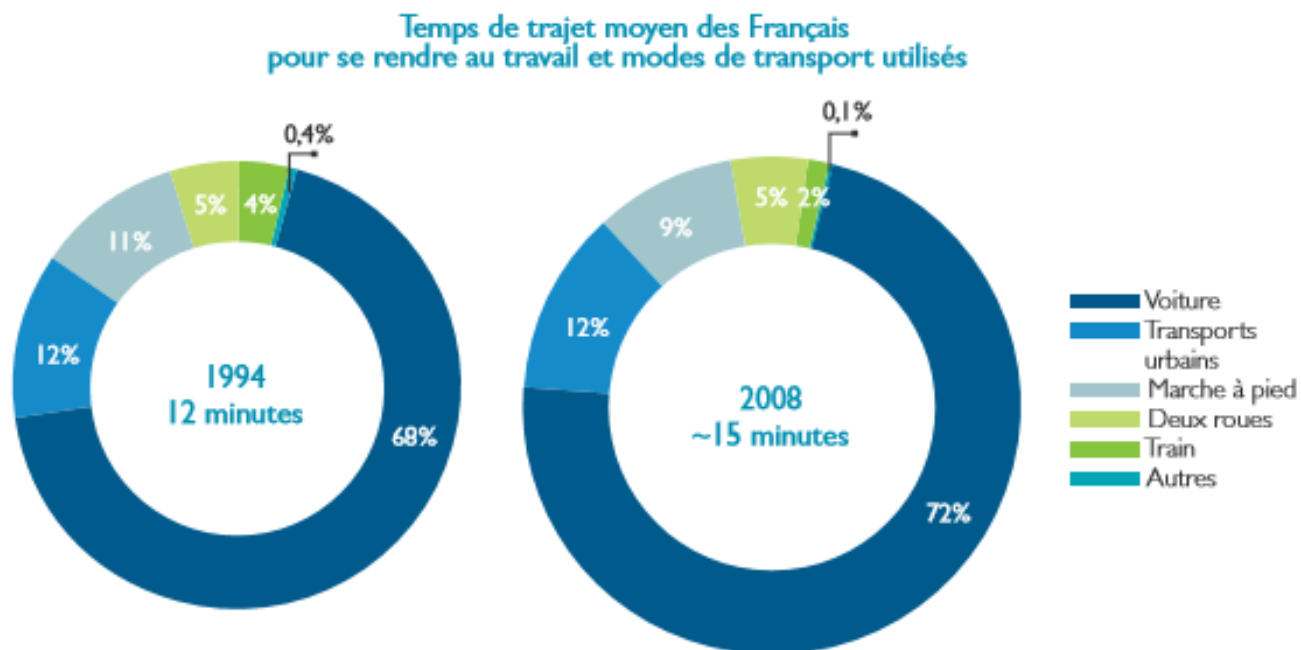


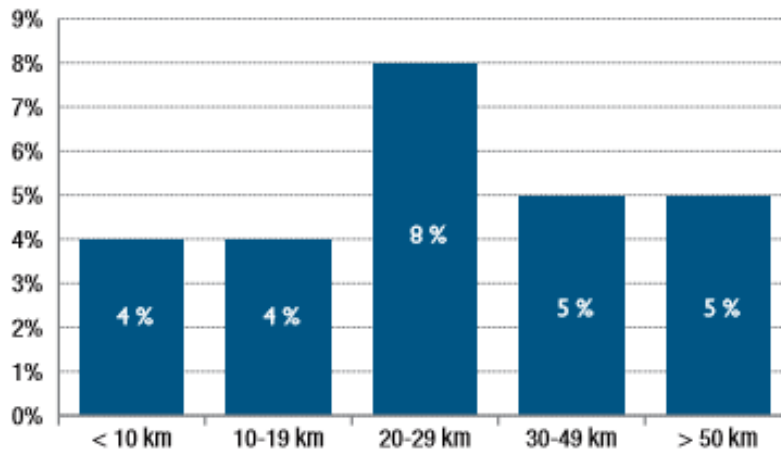
Figure 4 : Temps de trajet moyen des Français pour se rendre au travail et modes de transports utilisés **Source :** INSEE, ADEME, Inddigo

Néanmoins, il est important dans les déplacements en voiture de séparer l'autosolisme et le covoiturage. Ainsi, on distingue en 2008, d'après l'ADEME, que 2 millions de travailleurs quotidiens se déplacent pour un trajet domicile-travail, et qu'ils représentent 10% des personnes actives.

La distance est un facteur déterminant dans l'utilisation de certains modes de transports, le covoiturage n'en faisant pas exception. On remarque que 8% des déplacements domicile-travail réalisés en covoiturage se font sur une distance comprise entre 20 et 29 km en moyenne. Au-delà des 29 km, ils sont 10% et avant les 20 km, ils ne sont que 8%.

Part des déplacements domicile-travail réalisés en co-voiturage selon la distance

2 M de covoitureurs quotidiens sur au moins une partie du trajet domicile-travail en 2008 soit 10% des personnes ayant un travail fixe



Source: ADEME - «Leviers d'actions pour favoriser le covoiturage de courte distance, évaluation de l'impact sur les polluants atmosphériques et le CO₂ - Leviers d'actions, benchmark et exploitation de l'enquête nationale Transports et déplacements (ENTD)» - 2015 (étude réalisée par INDIGGO et EnvirOconsult - graphique réalisé à partir de l'ENTD 2008)
Champ : France métropolitaine

Figure 5 : Part des déplacements domicile-travail réalisés en covoiturage selon la distance

Le covoiturage de longue distance (supérieur à 80 km) est en très forte croissance depuis 2007 et expliquerait l'atonie des déplacements en train grande vitesse et trains interurbains classiques (-0,5 % en 2014 après -1,2 % en 2013 et -2,7 % en 2012).

L'autopartage est encore relativement marginal en France. En avril 2015, le principal site d'autopartage Drivy proposait 26 000 véhicules pour 500 000 usagers inscrits selon l'ADEME. Ce système connaît toutefois une forte croissance dans certaines villes comme à Paris où Autolib revendiquait 100 000 abonnés actifs et 5,2 millions de locations effectuées en 2015.

Le 6 août 2015, la loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques plus connue sous le nom de « loi MACRON » en raison du nom du ministre Emmanuel MACRON qui aura porté cette loi, a permis de libéraliser le transport par autocar pour les liaisons interurbaines en proposant une offre de transport complémentaire à la voiture individuelle ou au train. Un premier bilan fourni par l'ARAFER montre que, cinq mois après l'ouverture du marché, l'offre de transport

a doublé : 148 lignes et 689 liaisons ont été commercialisées, et plus de 150 000 passagers par mois ont été comptabilisés.

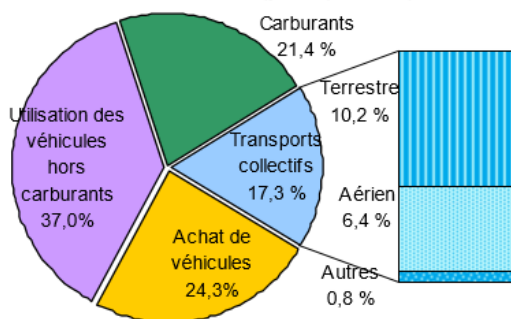
Entre le 8 août et le 31 décembre 2015, l'ARAFER indique que 770 400 passagers ont emprunté les autocars « MACRON » en parcourant en moyenne 376 km. La libéralisation du transport régulier interurbain de voyageur par autocar a eu des effets socio-économiques immédiats, mais pour en connaître l'ampleur, il est préférable d'attendre de disposer de données portant sur une année complète, comme par exemple 2016. Néanmoins, on peut noter les principaux effets entrevus lors des premiers mois de cette libéralisation :

- Un report modal des usagers vers les autocars, dont les prix à la baisse et les liaisons régulières entre les villes ont permis le développement.
- L'augmentation du nombre d'autocars sur les principaux axes de circulation, y compris aux heures de pointes, ajoutant de la circulation et donc de la congestion automobile.

On observe à travers le rapport ministériel que la part des dépenses en transport individuel a augmenté depuis 1990. Cette hausse est notamment due au prix des carburants qui a quasiment doublé en 15 ans et à l'augmentation des frais d'entretien et de réparation. En 2015, la part des véhicules individuels en comprenant l'achat, l'utilisation et le carburant représente 82,7% des dépenses en transports des ménages.

Figure A3-3 Structure des dépenses de transport des ménages en 2015

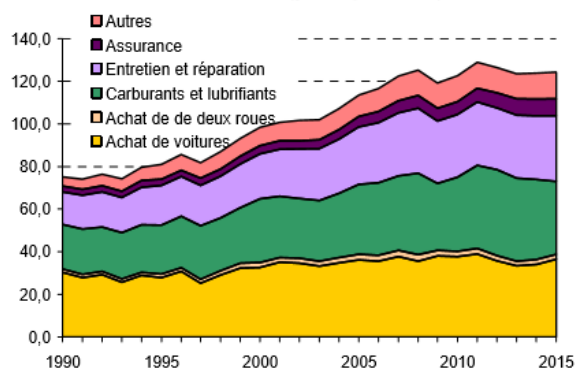
En milliards d'euros courants (y compris TVA)



Sources : Insee, Comptes nationaux, base 2010, mai 2016

Figure A3-4 Évolution de la consommation des ménages en transport individuel

En milliards d'euros courants (y compris TVA)



Sources : Insee, Comptes nationaux, base 2010, mai 2016

Figure 6 et 7 : Structure des dépenses de transport des ménages en 2015 ; Evolution de la consommation des ménages en transport individuel

DI9. Vélos en libre-service en France en 2015*

40 villes concernées, près de 4 000 stations et 50 000 vélos en service en 2015

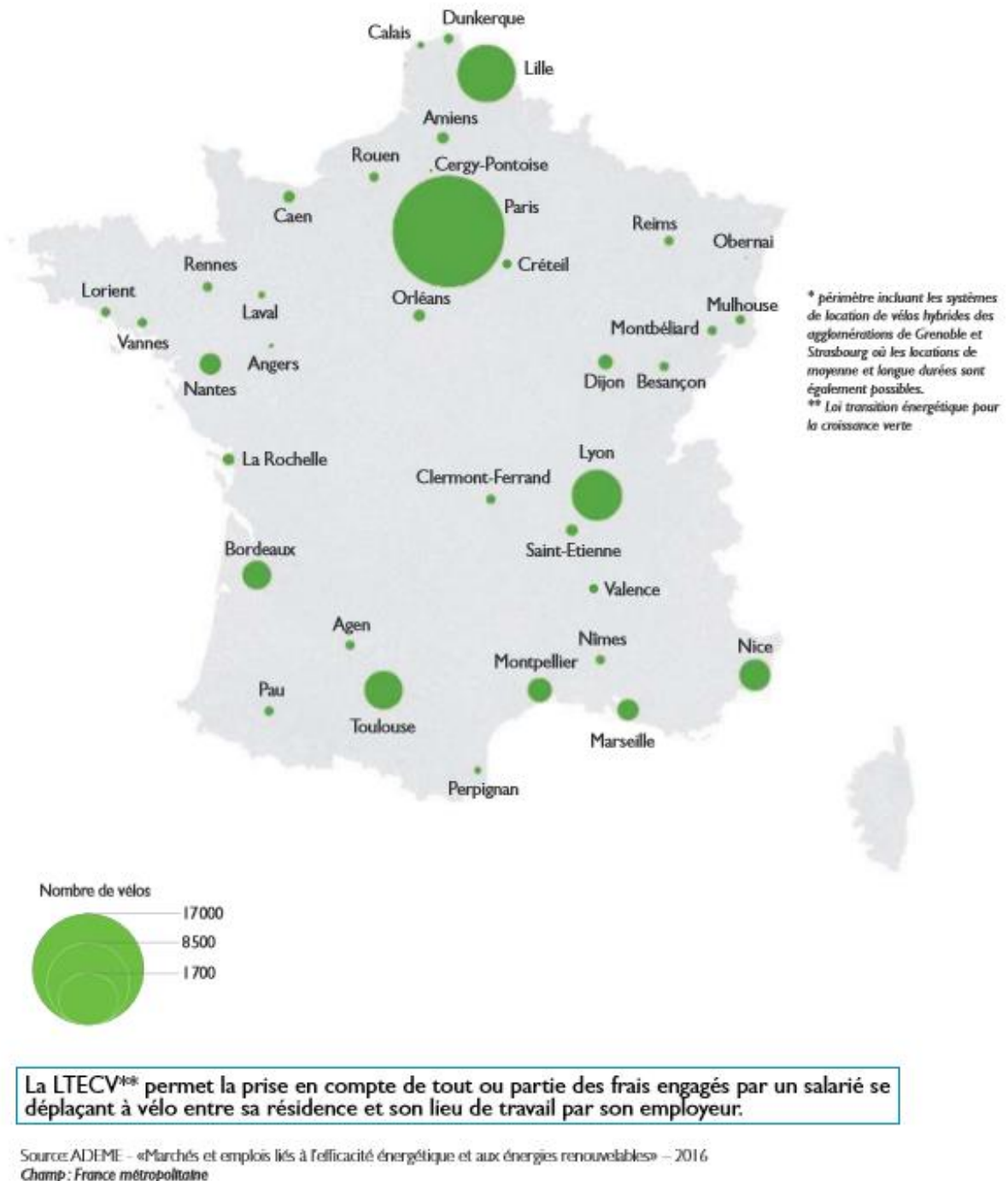
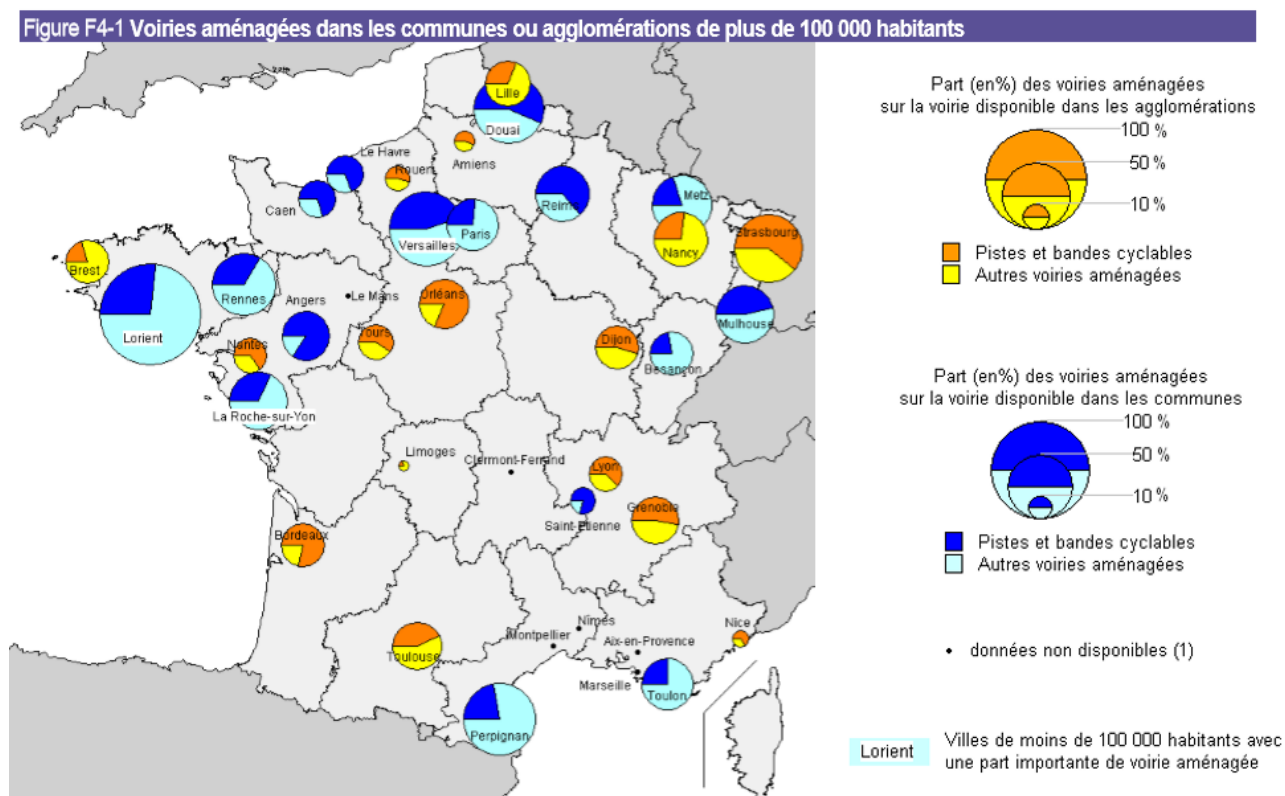


Figure 8 : Carte des vélos en libre-service en France en 2015

Enfin, la mise à disposition de vélo en libre-service par les villes a connu une évolution majeure. Depuis la mise en service par la ville de Lyon de Vélo'V en mai 2005, une quarantaine de villes françaises ont-elles aussi suivi cette initiative. Cette évolution est notamment possible par une volonté des collectivités locales de se lancer dans l'intermodalité et la mobilité durable, mais aussi le flair des grandes compagnies (JC Decaux, Veolia, Keolis, etc.) d'accompagner la mutation des déplacements des habitants en zone urbaine.



N.B : enquête 2011 du Club des villes et territoires cyclables (données 2010) pour Angers, Brest, Dijon, Paris, Mulhouse et Rouen (les données de l'enquête 2013 ne sont pas exploitables concernant les pistes et bandes cyclables).

(1) Données non disponibles pour six villes ou agglomérations : données de l'enquête 2011 non exploitables et données de l'enquête 2013 non disponibles en avril 2014. Villes ou agglomérations membres du Club des villes et territoires cyclables : Aix-en-Provence, Clermont-Ferrand, Nîmes, Montpellier et Rouen. Villes non membres du Club des villes et territoires cyclables : Le Mans et Marseille.

Source : enquête 2013 du Club des villes et territoires cyclables (données 2012)

Figure 9 : Pistes cyclables et voiries aménagées dans les communes ou agglomérations de plus de 100 000 habitants

Il semble important dans le cadre des plans de mobilité d'avoir une vue d'ensemble du territoire français. On observe que la mobilité des usagers se fait principalement par des véhicules individuels. Néanmoins, l'évolution des transports en commun est un fait marquant, pour les zones urbaines et périurbaines.

Les tendances de mobilité s'orientent de plus en plus vers des déplacements durables, économiques et efficaces en termes de km/temps. Il est de surcroit important de relier cette analyse globale des déplacements individuels à une analyse plus ciblée sur les plans de mobilité sur l'ensemble du territoire métropolitain français.

La mise en place des lois pour favoriser l'intermodalité dans les déplacements domicile-travail devrait apporter des données globales dans les années à venir. L'ADEME devrait évaluer à travers une nouvelle enquête en 2018, les plans de mobilité au niveau national.

3. La sociologie de la mobilité humaine

« La question du statut de l'automobile et des différents moyens de déplacement comme objets techniques ou comme mixtes de services, d'objets et de comportements ouvre une interrogation plus large sur nos relations aux objets de la consommation. »²

D'un point de vue sociologique, les plans de mobilité sont englobés dans une profonde réflexion sur la mobilité en générale. Le rapport de l'Homme à la voiture individuelle, et surtout le sentiment de liberté que l'objet même dégage. Le sociologue Alain Bourdin nous interroge par exemple sur la mutation de la mobilité à travers les révolutions de la technologie et de l'information. Nous avons sociologiquement changé d'âge, en passant d'une société entièrement tournée vers l'automobile à une société hyper-connectée. Cette nouvelle forme de mobilité a permis de supplanter les déplacements physiques dans l'inconscient collectif. Or, jamais les Hommes ne se sont autant déplacés qu'aujourd'hui. Nous allons plus vite, plus loin et de différentes manières (voitures, trains, avions, etc.). De plus, c'est l'accessibilité aux multiples modes de transports qui a profondément changé avec les années. Ainsi, avoir une voiture dans les années 30 était un signe extérieur de richesse, prendre l'avion dans les années 60 était inconcevable pour une partie de la population et pouvoir discuter dans la rue en se déplaçant avec un téléphone dans les années 80 était de la science-fiction. La mobilité évolue au gré des révolutions sociales, économiques et technologiques.

Les plans de mobilité mis en place aujourd'hui dans le milieu entrepreneurial est un reflet des évolutions de la mobilité en générale. Depuis les années 2000, la suprématie de l'automobile est remise en cause dans les espaces urbains, avec l'essor des transports en commun, des locations de vélo, du covoiturage, de la piétonisation des centres-villes, etc. Il paraît normal que les espaces économiques, jusque-là en dehors des mutations, soient à leurs tours dans l'obligation d'adopter une défiance à l'automobile.

² Alain Bourdin, « Les mobilités et le programme de la sociologie », Cahiers internationaux de sociologie 2005/1 (n° 118), p. 5-21.

PARTIE 2

Etat des lieux des plans de mobilité sur la métropole toulousaine

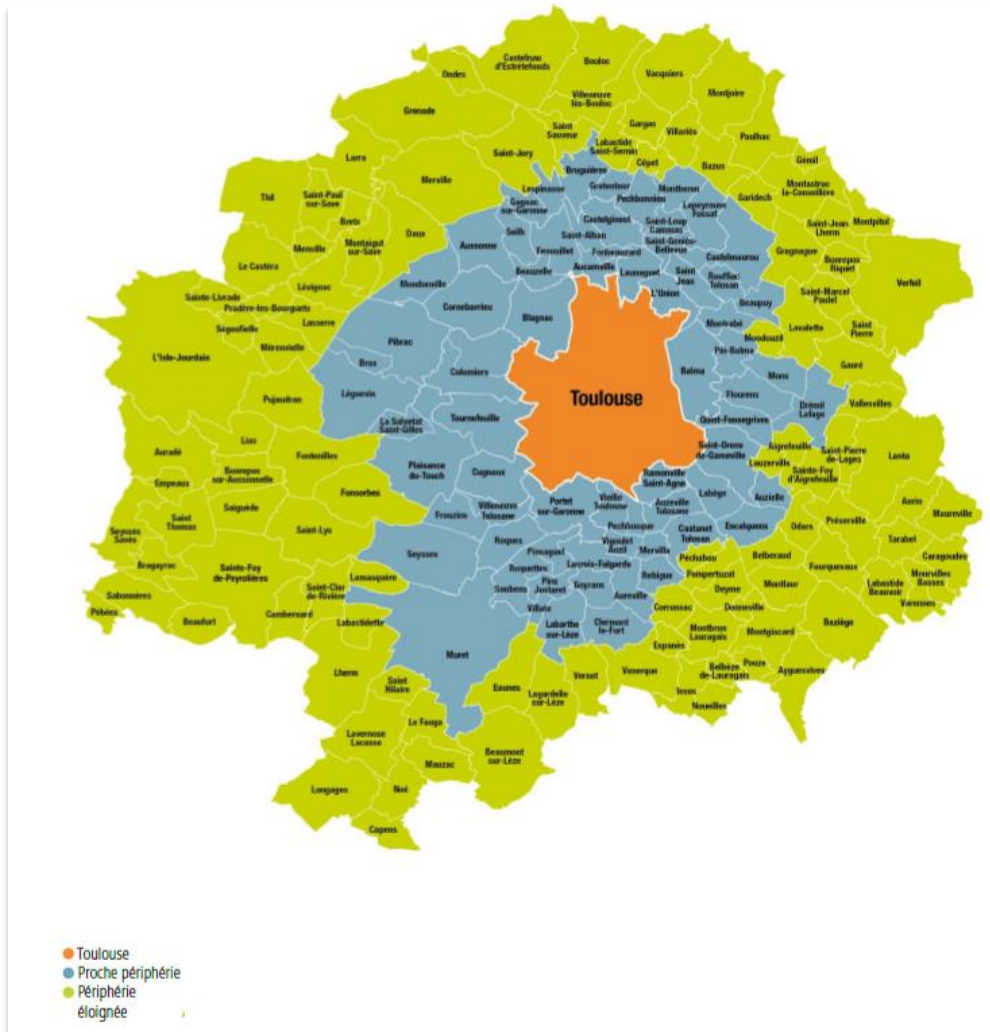


Figure 10 : Périmètre du PDU Toulousain en fonction des périphéries

Source : SMTC-Tissééo

1. Le contexte métropolitain toulousain
2. Le SMTC-Tissééo et sa politique en faveur des plans de Mobilité
3. Les PDE et PDIE sur la métropole Toulousaine
4. Les projets de développement sur le secteur

1. Le contexte métropolitain Toulousain

La métropole toulousaine est l'une des plus attractives de France. On compte environ plus de 10 000 nouveaux habitants chaque année pour la ville de Toulouse et plus de 15 000 pour l'ensemble métropolitain.

Répartition de la population par commune en 2011 (source : RP-Insee)

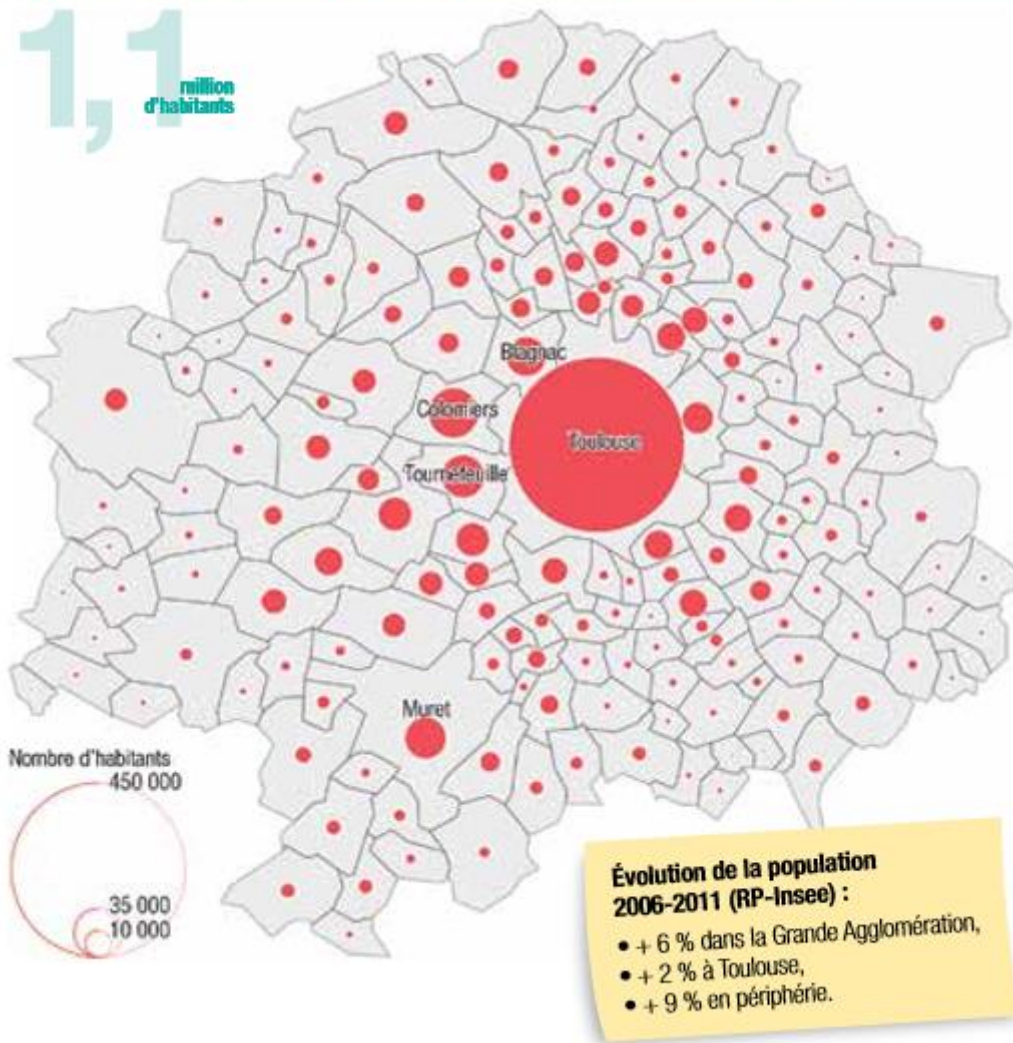


Figure 11 : Répartition de la population par commune en 2011

Source : RP-INSEE

Le PDU toulousain est géré par le SMTIC-Tissé, c'est donc vers cet AOTU que les entreprises privées et publiques se tournent pour mettre en place un PDE/PDIE. Le contexte métropolitain de Toulouse encourage les acteurs économiques à mettre en place un PDE. En effet, on constate l'évolution démographique de la ville de

Toulouse et des communes limitrophes, la saturation de la rocade et des principaux axes aux heures d'affluence, l'impact environnemental qu'engendre la pollution automobile, ainsi que la rénovation urbaine de plus en plus contraignante pour la voiture dans le centre-ville toulousain (piétonisation du centre, réhabilitation du quartier de la gare Matabiau).

1.1 Une attractivité des emplois centralisée : un développement des réseaux en conséquence

Répartition des emplois au lieu de travail par commune en 2011
(source : RP-Insee)

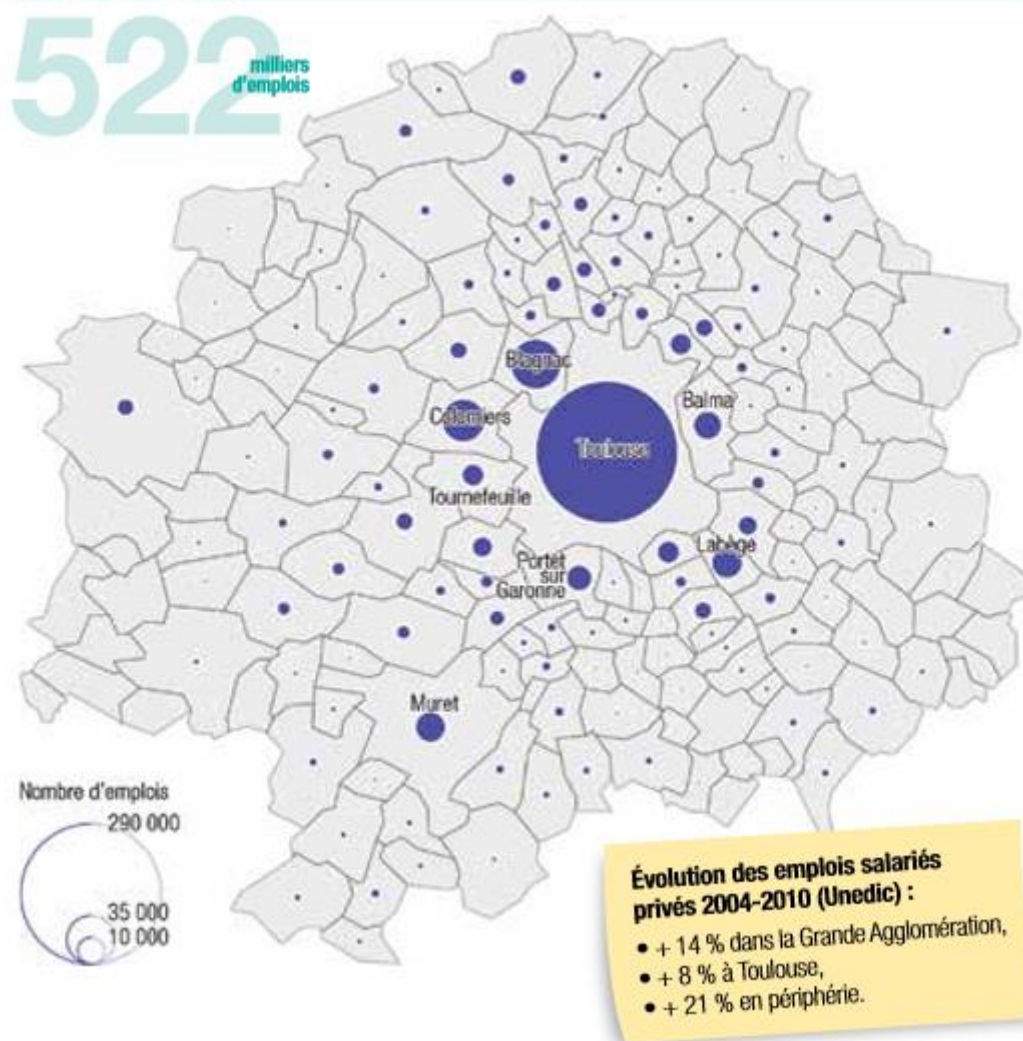


Figure 12 : Répartition des emplois au lieu de travail par commune en 2011

Source : RP-INSEE

On observe une centralisation des emplois et des services sur Toulouse et sa proche périphérie. Cette concentration des lieux de travail, mais aussi de l'économie locale crée une centralisation des réseaux de transports collectifs. L'essor des emplois salariés dans la périphérie toulousaine entre 2004 et 2010 (+21%) amène l'AOM à étendre son réseau de TC lourd vers ces zones économiques.

D'importantes infrastructures de transports collectifs sont en cours et devraient être livrées d'ici 2025 (téléphérique Ranguel – Oncopôle, troisième ligne de métro Aérospatiale, une vingtaine de ligne « Linéo »). Le SMTC a fait des PDE une étape majeure dans sa politique, soutenue par les autorités publiques. Pour le SMTC, les enjeux de la mise en place d'un PDE doivent répondre ainsi à plusieurs types de cas, parfaitement ancrés dans une logique de développement durable :

- Environnementaux, avec la réduction des GES et de l'accidentologie.
- Economiques, avec la baisse des coûts de déplacements pour les salariés et pour les entreprises, ainsi qu'une gestion plus appropriée des flottes de véhicules
- Managériaux, avec une valorisation de l'image de l'entreprise. Un essor des démarches de projets au sein de l'entreprise.
- Sociaux, avec une participation citoyenne plus accrue des salariés et une contribution de l'entreprise aux politiques publiques de gestion des déplacements (être acteur de son territoire, y compris économique).

1.2 L'éloignement métropolitain : facteur favorable à la voiture

Part des ménages sans voiture par secteur de résidence

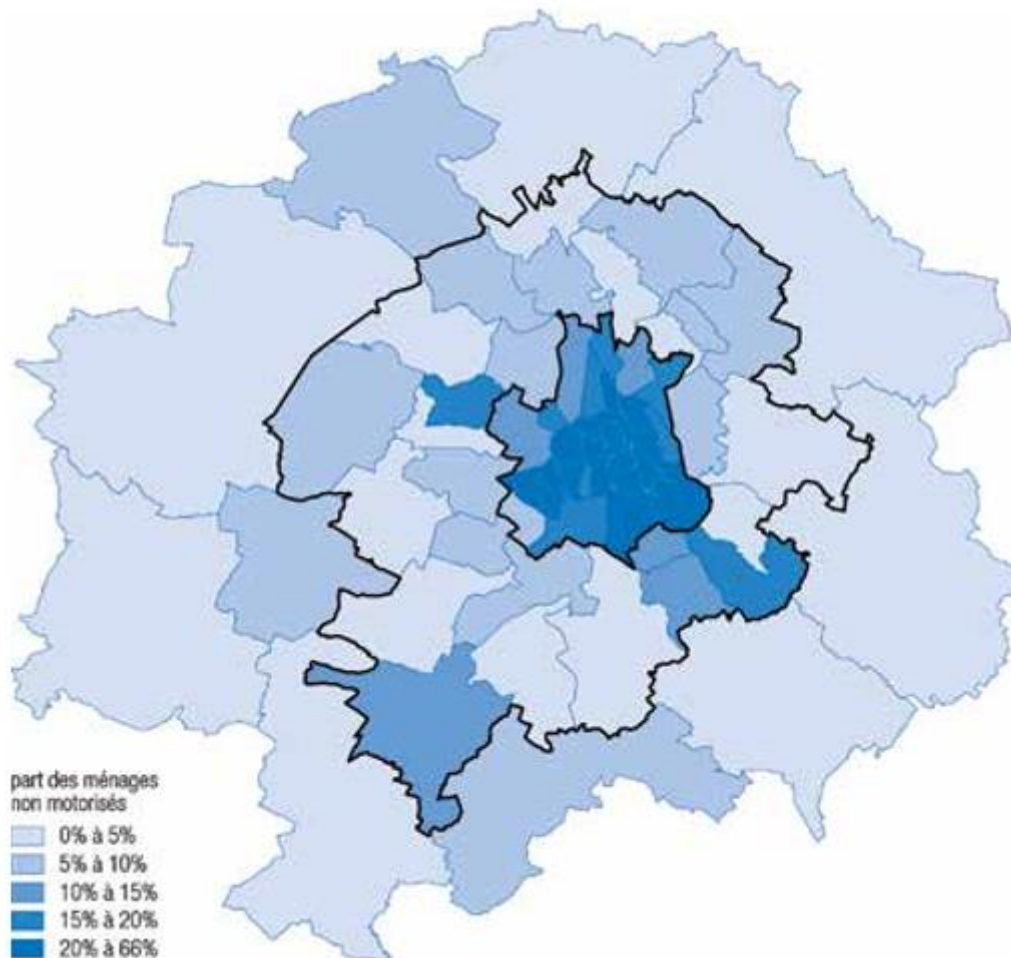


Figure 13 : Part des ménages sans voiture par secteur de résidence

Source : AUAT, SMTC-Tisséo

Il y a une corrélation entre la proximité des réseaux de transports en commun lourds (Métro, Tramway) et la part des ménages sans voiture. On observe qu'entre 20% et 66% des ménages vivant dans le centre-ville toulousain ne possèdent aucun véhicule motorisé, à l'inverse l'éloignement du centre urbain est accompagné d'une motorisation indispensable pour les ménages, notamment dans la dernière couronne de la Métropole Toulousaine. Une motorisation nécessaire, car elle est la conséquence d'un réseau de TC limité, inadapté ou inexistant pour la plupart des ménages.

Parts modales tous modes par territoire de résidence (en %)

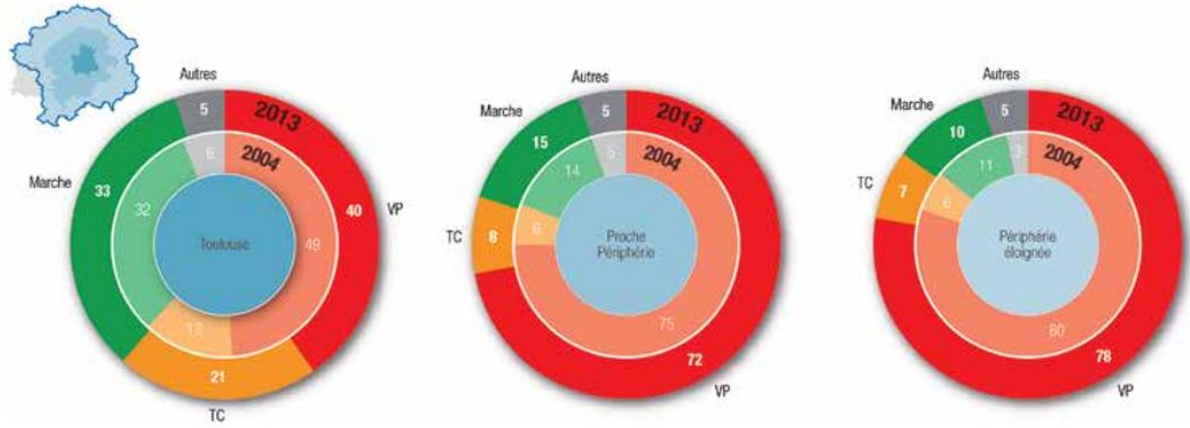


Figure 14 : Parts modales tous modes par territoire de résidence

Source : AUAT, SMTTC-Tisséo

Mobilité en voiture selon le secteur de résidence (personnes de 5 ans et plus)

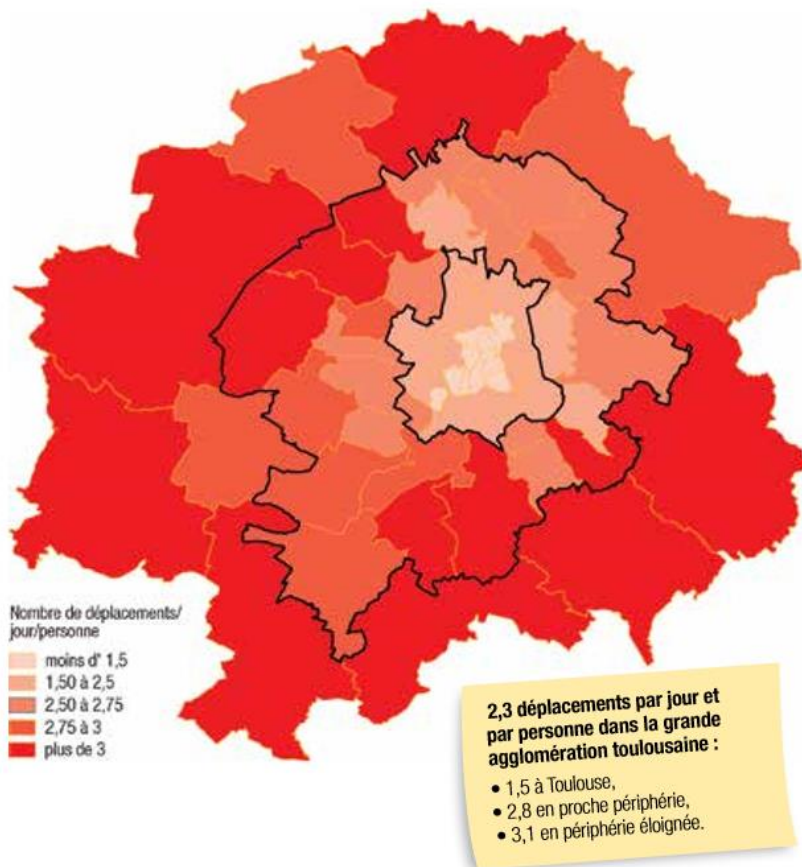


Figure 15 : Mobilité en voiture selon le secteur de résidence

Source : AUAT, SMTTC-Tisséo

Nombre de déplacements quotidiens par mode selon le territoire de résidence

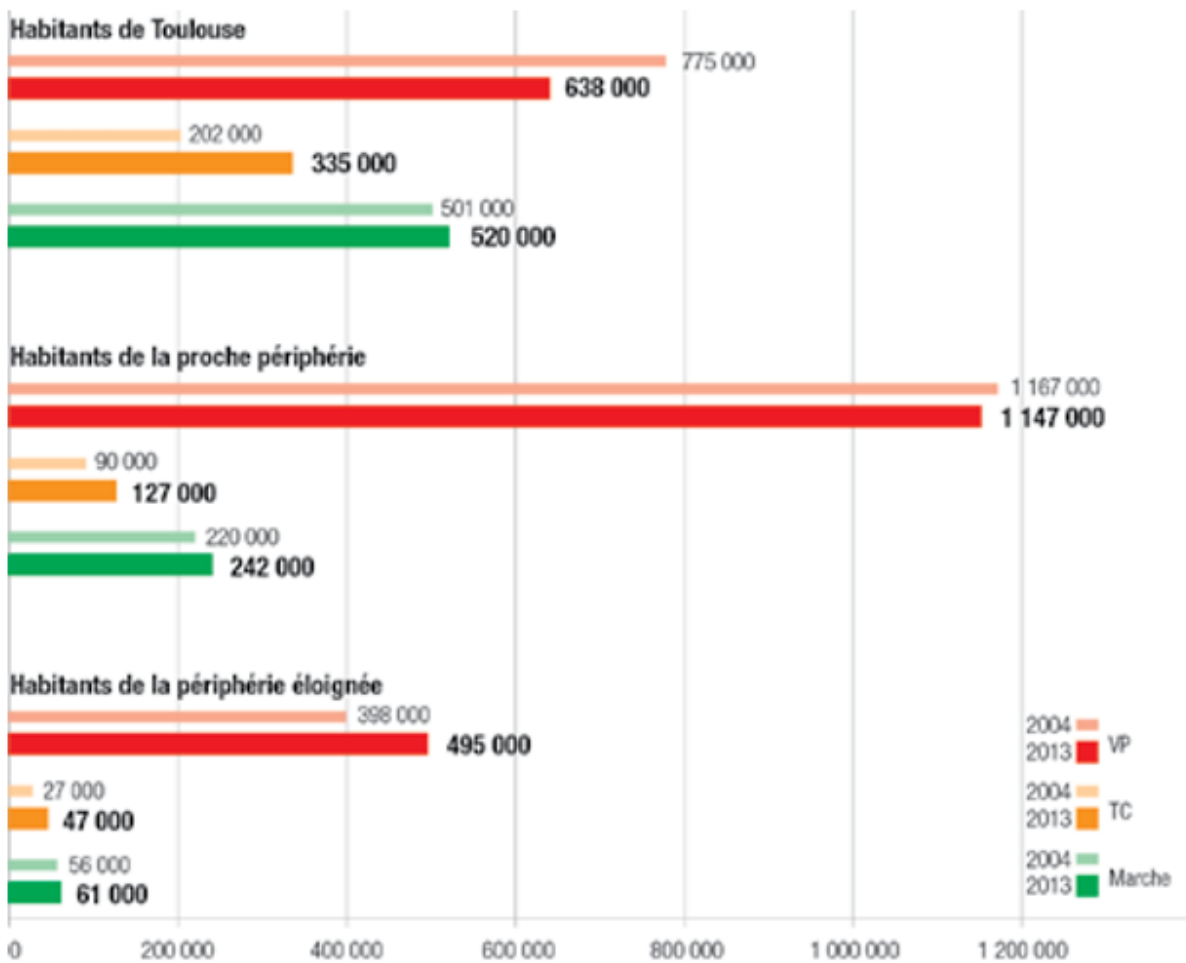


Figure 16 : Nombre de déplacements quotidiens par mode selon le territoire de résidence

Source : AUAT, SMT-C-Tissé

L'un des facteurs à prendre en compte est l'éloignement géographique des zones économiques et des centres-villes. Comme vu précédemment, l'augmentation de l'usage des véhicules particuliers pour des déplacements quotidiens concerne essentiellement les habitants de la périphérie éloignée. On oublie de prendre en compte la marche à pied dans les études sur la mobilité, pourtant il s'agit du premier mode de déplacement chez l'être humain. On constate l'augmentation de la marche sur l'ensemble du territoire de l'agglomération toulousaine entre 2004 et 2013. L'aménagement de certains espaces urbains, comme la piétonisation de la rue Alsace-Lorraine par exemple, favorise le retour de la marche à pied dans le centre-ville.

1.3 Une offre en transports en commun de plus en plus attractive

Évolution de la mobilité en TC selon le territoire de résidence (en nombre de déplacements par jour et par personne de 5 ans et plus)



Figure 17 : Evolution de la mobilité en TC selon le territoire de résidence

Source : AUAT, SMTC-Tisséo

Malgré cette forte motorisation des couronnes périphériques, on peut noter que 40% des habitants de la grande agglomération étaient abonnés aux TC en 2013. En 2004, la part des personnes ayant un abonnement au TC ne représentait que 25%. Il faut noter que les plus fortes hausses liées aux abonnements, en 9 ans, concernent les scolaires et les étudiants. Il s'agit en effet d'une population jeune, généralement sans autre moyen de locomotion et dont les lieux de résidence se trouvent le plus souvent dans le centre de l'agglomération (donc proche du réseau de TC). Certaines entreprises comme Airbus, ont mis en place un service de navettes à destination des employés, qui dessert les différents sites des zones économiques qu'occupe Airbus. Ce service s'inscrit directement dans le cadre d'un plan de mobilité voulu par le constructeur aéronautique, avec l'objectif de limiter l'accès aux sites via l'automobile et par la même occasion, d'éviter les congestions aux heures d'affluence.

Part des personnes possédant un abonnement TC (personnes de 5 ans et plus)

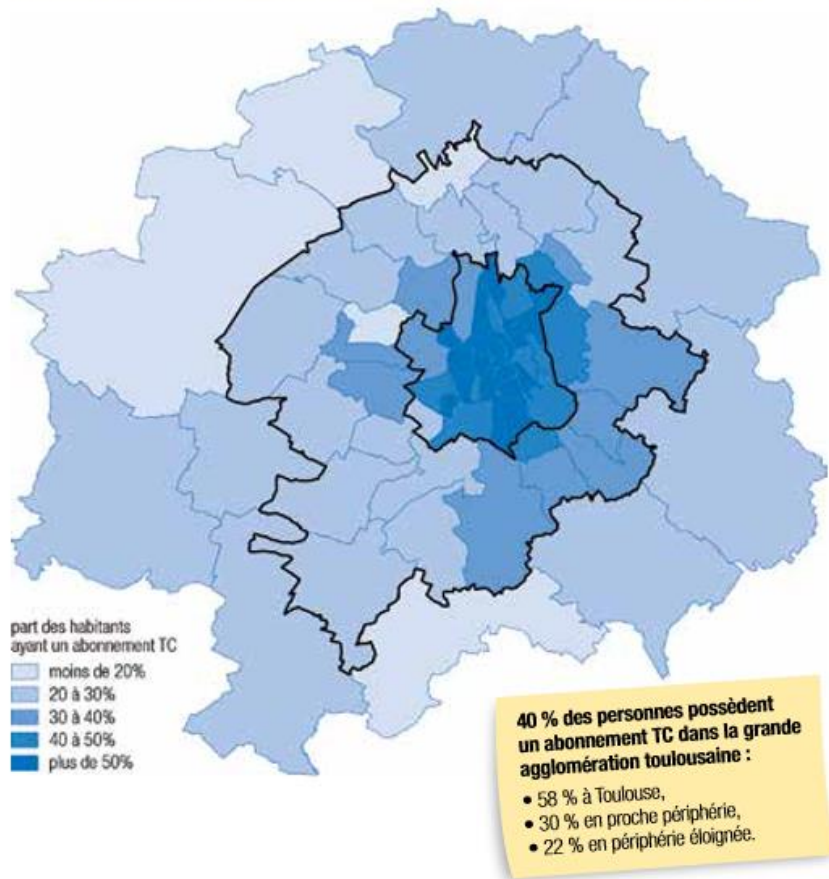


Figure 18 : Part des personnes possédant un abonnement TC

Source : AUAT, SMTC-Tisséo

Part des personnes ayant un abonnement TC selon l'occupation principale (personnes de 5 ans et plus)

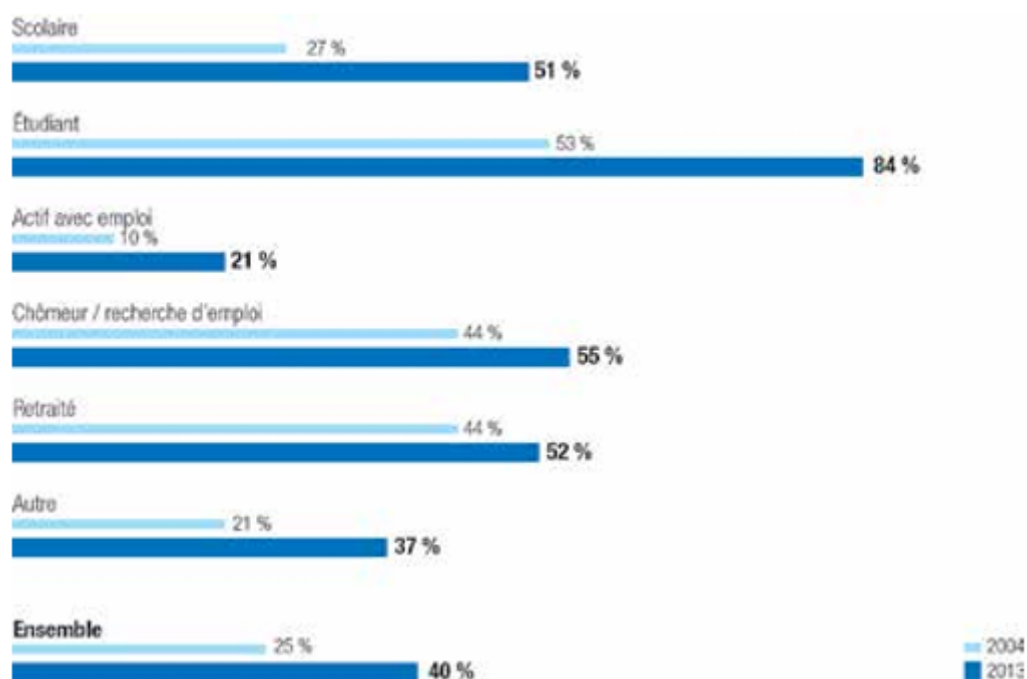


Figure 19 : Part des personnes ayant un abonnement TC selon l'occupation principale

Source : AUAT, SMTC-Tissé

On constate aussi une évolution de la mobilité chez les habitants du centre de la Métropole Toulousaine, avec pour la première fois depuis 2004, une baisse du nombre moyen de déplacements journaliers. On comptait en 2004, une moyenne de plus de 4 déplacements par jour et par habitant, or, ces mêmes personnes réalisent aujourd'hui moins de 4 déplacements par jour (3.8).

Évolution de la mobilité dans le cœur d'agglomération depuis 1978 (personnes de 5 ans et plus)

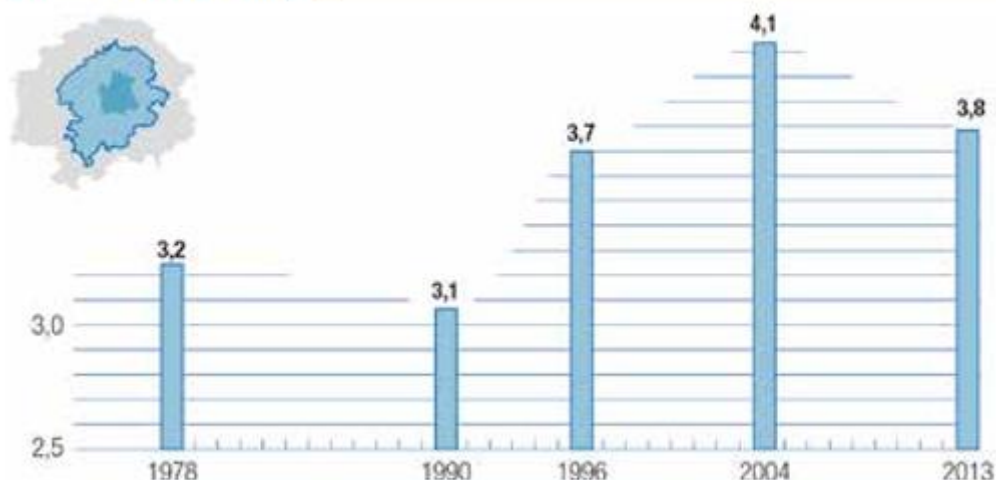


Figure 20 : Evolution de la mobilité dans le cœur d'agglomération depuis 1978

Source : AUAT, SMTC-Tissé

Cela peut s'expliquer par l'essor des NTIC (nouvelles technologies d'information et de communication) permettant la mise en place du télétravail par exemple et donc de limiter les déplacements physiques. Il faut également prendre en compte la dimension socio-économique : les usagers auront tendance à plus souvent limiter leurs déplacements (en particulier leurs déplacements motorisés) par soucis d'économie face au prix croissant des carburants.

Sur ce dernier point, les entreprises ont un rôle à jouer pour limiter les déplacements de leurs employés, notamment lors des pauses repas du midi, avec la mise à disposition sur place d'un réfectoire, d'une cantine ou d'un espace déjeuner destiné aux salariés.

Une telle mesure incite le personnel à rester sur le site de l'entreprise plutôt qu'à rentrer chez lui.

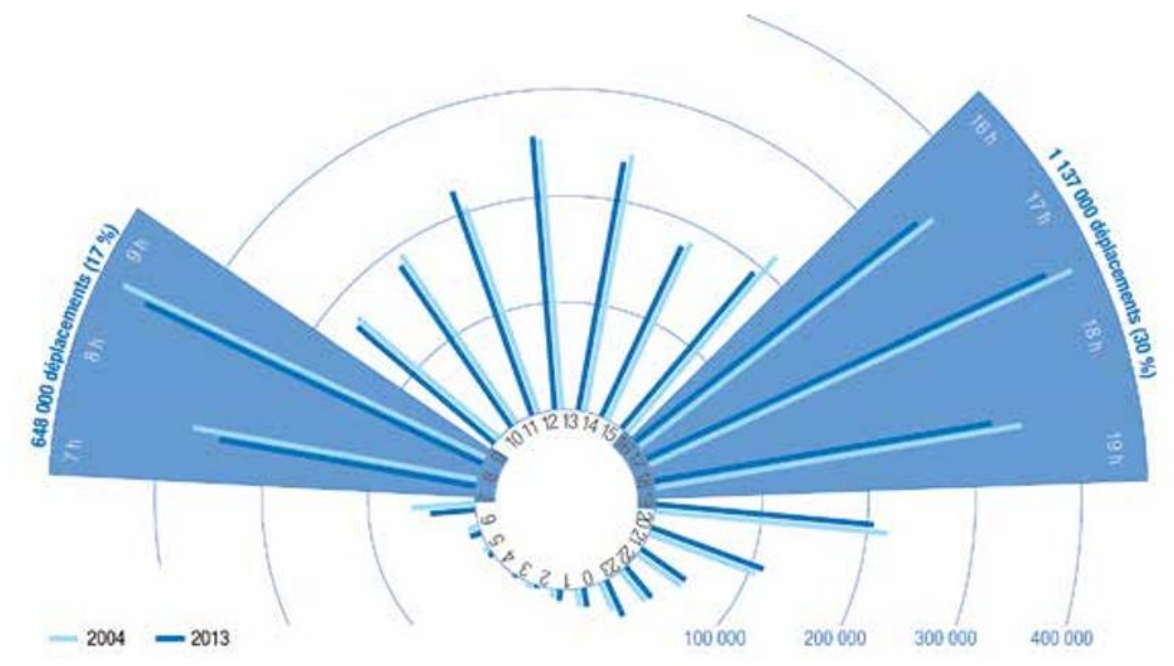


Figure 21 : Nombre de déplacements selon la tranche horaire de départ

Source : AUAT, SMTC-Tisséo

L'enquête ménage-déplacement de 2013 a permis de constater un phénomène en rapport direct avec les politiques d'organisation du travail des entreprises.

En effet, il est possible de faire un lien entre le fait que le nombre de déplacements aux heures d'affluence, a significativement baissé entre 2004 et 2013 (sur les périodes de 7h à 9h et de 16h à 19h) et l'essor des abonnements aux TC mais également la mise en place dans les grands groupes économiques (Airbus, Thalès, etc.) d'une modulation des horaires de travail.

Parts modales en 2004 et 2013 (en %)

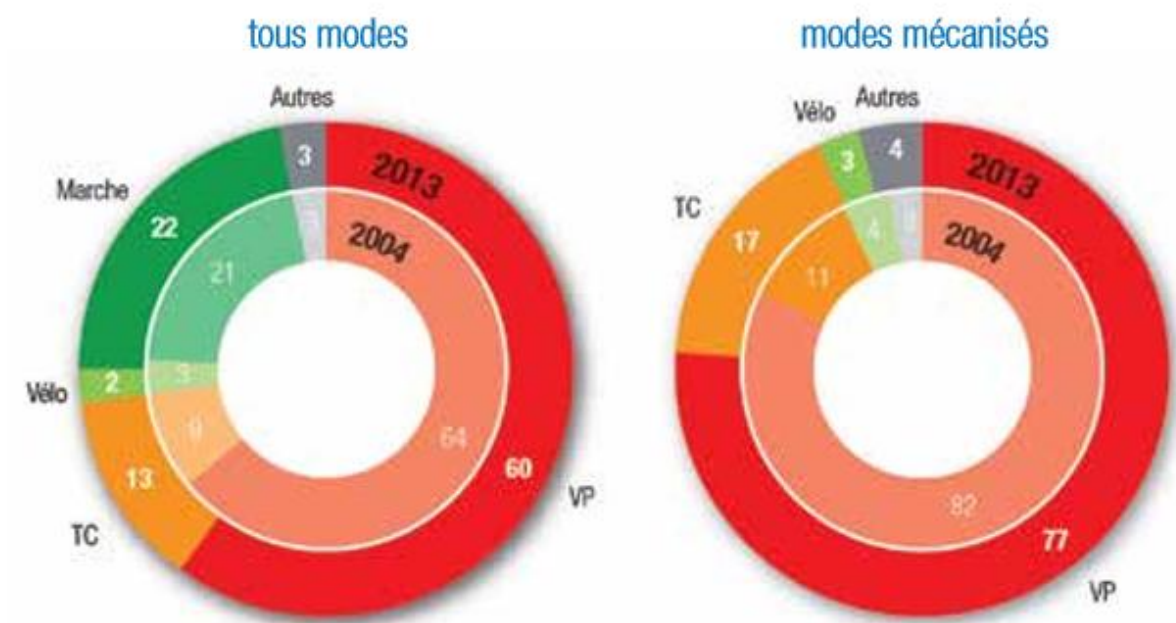
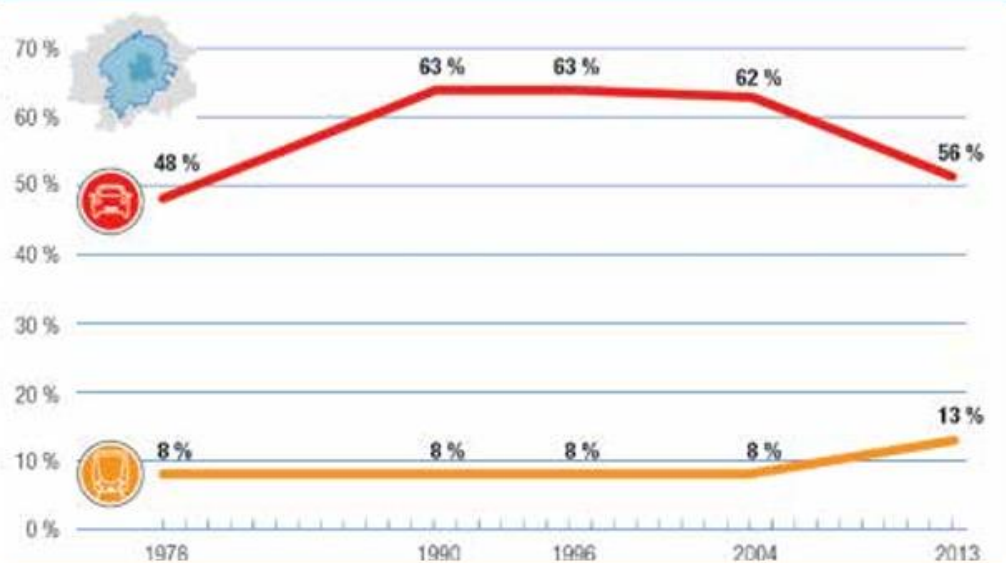


Figure 22 : Parts modales des modes de déplacement en 2004 et 2013

Source : AUAT, SMTC-Tisséo

La baisse du nombre de véhicules particuliers dans les parts modales entre 2004 et 2013 peut également justifier un léger désengorgement des axes routiers lors des heures d'affluence. Les offres de TC mises en place depuis 2004 et les nouvelles infrastructures (ligne de tramway T1 notamment) ont aussi permis de réduire le nombre de véhicules particuliers dans le cœur d'agglomération toulousaine, et d'augmenter les abonnements aux TC.

Évolution des parts modales VP et TCU dans le cœur d'agglomération depuis 1978



NB : à l'échelle des 179 communes du périmètre EMD 2013, la part modale de la voiture est de 60 % et celle des TCU de 12 %.

Figure 23 : Evolution des parts modales VP et TCU dans le cœur d'agglomération depuis 1978

Source : AUAT, SMTC-Tissé

1.4 Le poids du covoiturage domicile-travail

Fréquence du covoiturage (Motif travail ou études)

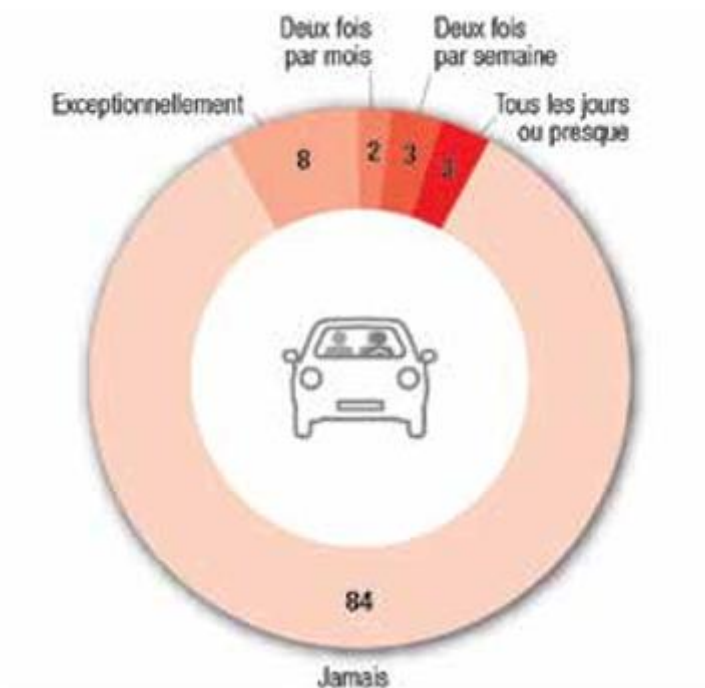


Figure 24 : Fréquence du covoiturage dans le cadre de trajet domicile-travail ou domicile-études

Source : AUAT, SMTC-Tisséo

Le covoiturage est un mode de mobilité à prendre en compte. Cependant, malgré un essor notable de son usage concernant les moyennes ou longues distances parcourues occasionnellement, les usagers ne semblent pas avoir complètement adopté ce moyen de mobilité pour les trajets réguliers de courtes ou de moyenne durée.

Le SMTC-Tisséo cherche depuis quelques années à développer le covoiturage domicile-travail en ayant mis en place une plate-forme dédiée et en communiquant régulièrement sur le sujet. Néanmoins, en 2013, la pratique du covoiturage domicile-travail reste marginale sur la Métropole toulousaine.

1.5 La limitation des places de stationnement réservées

Déplacements domicile-travail : partage modal selon la disposition d'une place de stationnement réservée au lieu de travail (en %)

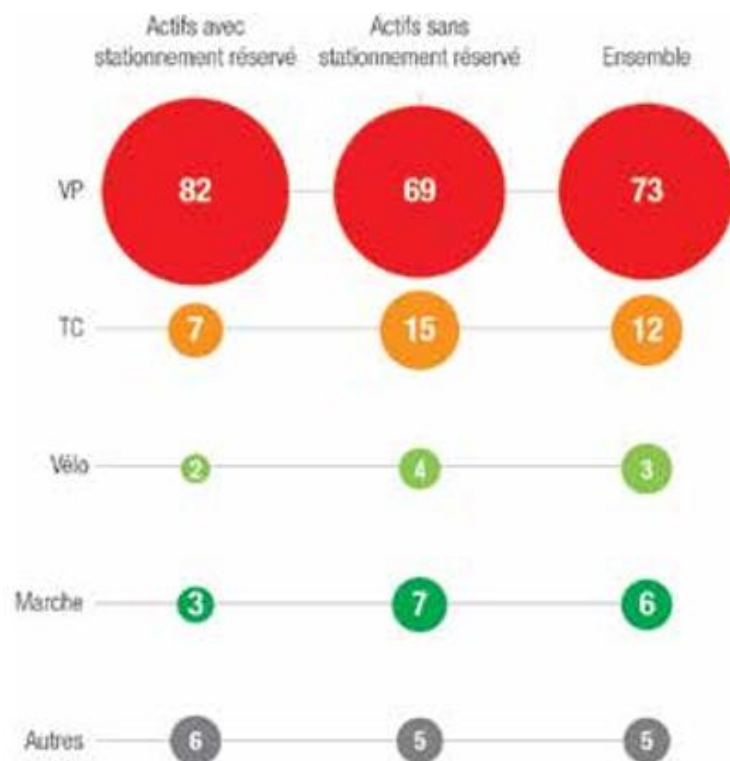


Figure 25 : Partage modal selon la disposition d'une place de stationnement réservée au lieu de travail

Source : AUAT, SMTC-Tissé

Des places de stationnement réservées sur le lieu de travail, c'est-à-dire l'existence d'emplacements nominatifs pour se garer, est un motif supplémentaire qui pousse les employés à utiliser leur voiture particulière.

De nombreuses entreprises ont depuis fait le choix de supprimer les places de stationnement réservées, d'en réduire le nombre et de mettre à disposition des emplacements de stationnement réservés au covoiturage. L'avantage pour les entreprises réside dans une approche globale de la mobilité de leurs employés, et cela permet de limiter les risques (encombrement, accident, etc.).

1.6 La voiture : Moyen de locomotion majoritaire

Parts modales selon les motifs de déplacements (en %)

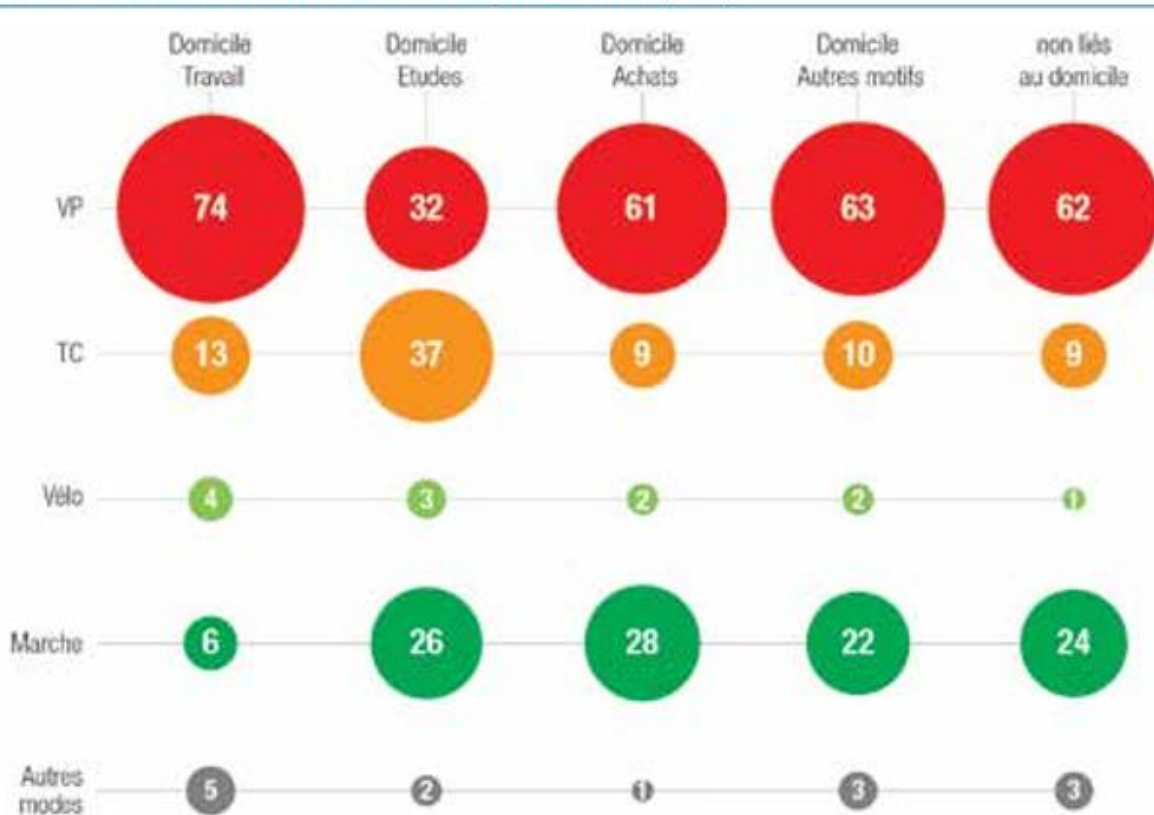


Figure 26 : Parts modales selon les motifs de déplacements

Source : AUAT, SMTC-Tisséo

On observe que la part modale des véhicules de particuliers pour se déplacer dans le cadre du domicile-travail est plus importante que pour d'autres facteurs de déplacements (domicile-études, domicile-achats, etc.).

A la suite de l'enquête ménage-déplacements de 2013, le SMCT-Tisséo a décidé de renforcer sa politique en faveur de l'intermodalité dans les déplacements domicile-travail, avec un interventionnisme plus accru auprès des entreprises. Par cette politique, l'AOM veut permettre aux entreprises locales la mise en place de plans de mobilité.

2. Le SMTC-Tisséo et sa politique en faveur des plans de Mobilité

2.1 Présentation du SMTC-Tisséo

Le rôle du SMTC s'inscrit pleinement dans celui d'une AOM/AOTU. Pour cela, il se fixe 5 missions majeures en tant qu'autorité organisatrice. Premièrement, il doit anticiper, c'est-à-dire contribuer à la mise en cohérence des moyens de transport à l'échelle de l'agglomération toulousaine. Pour cela, le SMTC élabore le PDU dans le sens d'une valorisation des modes favorisant le développement d'une mobilité durable en accord avec les enjeux de l'agglomération. Il doit ensuite développer une offre de transport en commun répondant au mieux aux besoins des usagers. A ce titre, il est chargé de prendre toutes les grandes décisions d'investissement. Le SMTC est garant d'un service public permettant de rendre effectif le droit qu'à tout usager de se déplacer, qu'importe son niveau socio-économique et son lieu de vie dans les limites du PDU, tout ça dans le respect du principe du développement durable. Il doit financer toutes les opérations relatives aux transports en commun urbains de l'agglomération toulousaine. De plus, il est souverain en matière de politique tarifaire. Enfin, sa dernière mission est d'exploiter le réseau. Le SMTC est propriétaire du réseau de transport en commun de l'agglomération. C'est à ce titre qu'il l'exploite dans le cadre d'un contrat de service public par la régie Tisséo qui gère et commercialise l'ensemble des réseaux urbains.



Figure 27 : Logo de Tisséo

Source : SMTC-Tisséo

Dans le cadre des plans de mobilité, le SMTC a structuré son service de conseil en mobilité depuis 2008, nommé « service écomobilité ». En 2015, ce service se

composait de 9 salariés. Il soutient et accompagne les établissements à travers trois types de subventions :

- Une subvention aux études dans le cadre d'une démarche globale de PDE/PDIE avec la signature d'une convention entreprise/SMTC (subvention à hauteur de 20% des études plafonnée à 4 500€ HT, versement de 70% à la remise du plan d'actions, 30% à la remise de l'évaluation N+1).
- Une subvention aux enquêtes Mobilité des plans de mobilité, avec création d'une subvention spécifique aux enquêtes Mobilité de type Origine Destination (subvention à hauteur de 20% des études plafonnée à 2000€ HT).
- Une subvention à l'élaboration d'outils de communication (subvention à hauteur de 20% des coûts de conception hors reprographie, plafonnée à 1000€).

Le service de conseil en mobilité entreprise mobilise 3 conseillers en mobilité capables d'accompagner les entreprises qui le souhaitent dans leur démarche de plan de mobilité. Cette démarche se déroule en 4 étapes, avec d'abord le diagnostic. Il s'agit de récupérer les données nécessaires pour établir parfaitement les bases du PDE, avec notamment une enquête accessibilité. Un plan d'action est par la suite mis en place, avec une politique à travers le PDE en faveur des modes doux et des transports en commun. Le conseil en mobilité entreprise donne ensuite des outils de suivi et de communication pour pérenniser et promouvoir le PDE.

Les outils de suivi et de promotion que met à disposition le SMTC auprès des entreprises sont divers et variés, et n'ont cessé d'évoluer avec le temps. A partir de 2008, une première mallette pédagogique est mise à disposition des entreprises dans le cadre du projet européen CIVITAS. Il s'agissait de mettre en lumière les pratiques de déplacements, les PDE exemplaires, ainsi qu'une méthodologie. Certains territoires toulousains tels qu'Innopole, Basso Cambo et la zone aéroportuaire de Blagnac furent concernés par cette première mallette pédagogique. En 2010, dans le cadre du projet européen SUMOBIS, une seconde mallette au contenu renforcé a été créée, destinée aux entreprises, afin de valoriser les

démarches et de donner des méthodologies plus approfondies. Le contenu et les actions associées se dévoilaient en 4 fiches :

- Fiche 1 : étude secteur (définition, objectifs et enjeux, les bénéficiaires)
- Fiche 2 : exemples de PDE (préparation, pilotage, diagnostic, plan d'actions, suivre et évaluer le PDE, communiquer sur le projet)
- Fiche 3 : Méthode (mallette, plateforme extranet PDE, Trophées Tisséo écomobilité)
- Fiche 4 : Les services (catalogue des animations, le service de covoiturage).

En 2014, une nouvelle mallette a été créée et diffusée aux établissements en démarche de plan de mobilité. En 2015, elle fut plus largement diffusée aux entreprises du bassin toulousain. Le contenu détaillait les conditions générales de mobilité de la zone d'activités (enquêtes de déplacements réalisées depuis 2004), la synthèse de tous les projets déplacements et l'évolution des réseaux à venir, des témoignages de structures de toutes tailles, et aussi une partie sur « la marche à suivre ».

Autre outil mis en place par le SMTC en 2010, la plateforme collaborative est destinée aux chefs de projet des plans de mobilité, permettant le suivi et la mutualisation inter-entreprises. La dématérialisation des informations permet aux chefs de projet d'obtenir des informations utiles sur la mise en place d'un PDE. De plus, elle constitue un espace d'échanges de bonnes pratiques et un relai d'informations sur l'écomobilité et les grands projets transports. La plateforme collaborative propose plusieurs services comme :

- La mise à disposition des informations nécessaires à la mise en place du projet de plan de mobilité
- Un espace d'échange avec les autres chefs de projets
- Des études mobilité ou statistiques du service de covoiturage disponibles sur l'espace privé des fiches entreprises
- Une diffusion des informations sur les nouveautés du réseau Tisséo
- La diffusion des comptes-rendus des « Mardis de la mobilité »
- L'appel à projet des Trophées écomobilité

- La mise en ligne d'une newsletter et d'une veille écomobilité (<http://www.plandemobilité.tisseo.fr>)

Parmi les services que propose le SMTC, l'organisation de stands d'animations au sein même des entreprises, tenus par les conseillers en mobilité, permettent d'informer et de promouvoir les alternatives à l'autosolisme.

Un partenariat est mis en place pour apporter du soutien méthodologique et préciser les engagements respectifs des parties entre le SMTC et les établissements en démarche de plan de mobilité. Cette démarche a trois temps forts : la formalisation du partenariat, l'approbation de la convention suivie de la signature, la mise en œuvre et l'accompagnement. Quant aux outils de suivi des actions, ils sont les suivants :

OUTILS DE SUIVI DES ACTIONS	
Actions	Indicateur et modalité de suivi
Covoiturage	Nombre d'inscrits et d'utilisateurs du service
Attribution des places de stationnement	Nombre et évolution des places
Amélioration des cheminements	Terrain
Formation, sensibilisation	Nombre d'interventions annuelles
Stationnement réservé pour les vélos	Taux d'occupation du stationnement
Participation à l'abonnement TC	Nombre d'abonnements pris en charge
Promotion de l'usage des TC pour les déplacements professionnels	Report modal lié à l'amélioration (enquête)
Visioconférence	Nombre de visios et nombre de déplacements professionnels évités
Promotion de l'usage des vélos de service	Taux d'utilisation des vélos

Tableau 1 : Outils de suivi des actions PDM

Source : SMTC-Tisséo

2.2 Les services covoiturage et vélos du SMTC

Le SMTC met en place avec la Maison de la Mobilité, basée à Labège, le « Vélo service » qui propose de conseiller et de mettre en place des services autour des déplacements à vélo. La Maison de la Mobilité a pour mission de donner des conseils et des informations pour faciliter les déplacements à vélo (itinéraires, matériel,...). Elle possède une flotte de 48 vélos en location courte ou moyenne durée, qu'elle peut sur demande, mettre à disposition des entreprises qui souhaitent expérimenter les déplacements à vélo dans le cadre de démarches de plans de mobilité. Le prêt à des particuliers est aussi possible, pour relayer des transports en commun, sur présentation d'un abonnement Tisséo ou TER en cours de validité. La mise en place d'ateliers et d'activités axées autour la promotion du vélo, comme les ateliers « visites techniques vélo » portant sur la révision des points de sécurité ou les sorties de « découverte d'itinéraires cyclables » sont généralement proposées aux entreprises et collectivités en demande. En 2015, la Maison de la Mobilité a fourni 35 vélos en location et 10 vélos aux agents du Sicoval.

Les pôles d'échanges dotés de parkings vélos sécurisés

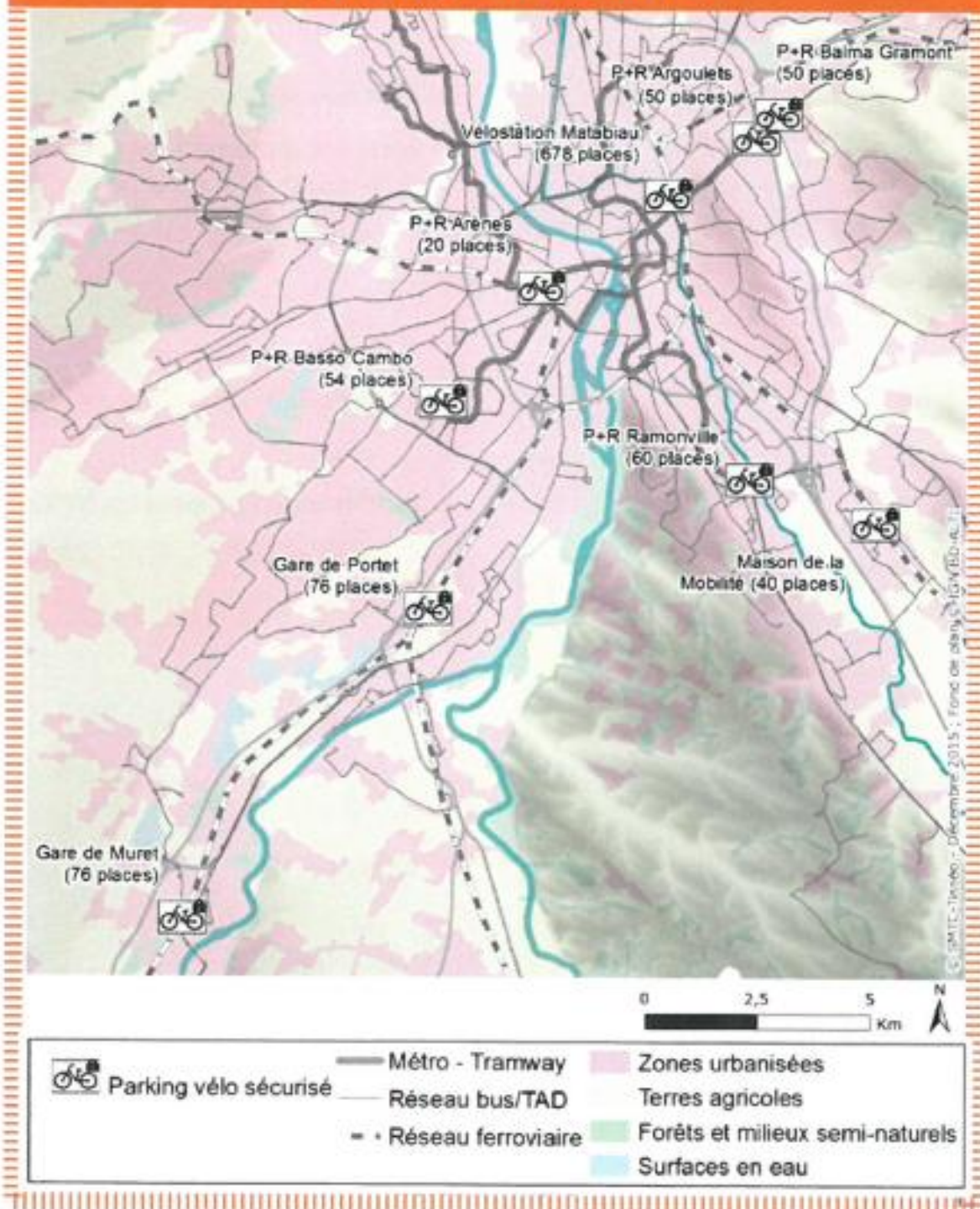


Figure 28 : Carte des pôles d'échanges dotés de parkings vélos sécurisés

Source : SMTC-Tisséo

Il existe aussi de nombreux parcs à vélo à accès réglementé (Arènes, Basso Cambo, Balma-Gramont, Argoulets, Labège Innopole et Ramonville). L'accessibilité y est gratuite et encadrée par un contrat, réservé aux abonnés des réseaux Tisséo, TER et Arc-en-Ciel pour une durée de 6 mois. Un code d'accès est transmis aux abonnés du parc, modifiable au début de chaque mois. Il s'agit de favoriser l'intermodalité entre les vélos et les transports en commun, à proximité immédiate des pôles d'échanges (métro, gare,...). Ces parcs à vélos, modulaires, ont une capacité de 50 places environ et permettent le gardiennage des vélos de particuliers et des vélos loués par la Maison de la Mobilité.

Le SMTC propose également un service de covoiturage en ligne depuis 2010 qui facilite la mise en relation des salariés pour covoiturer lors de leurs déplacements domicile-travail au sein du PTU de l'agglomération toulousaine. Une équipe de gestionnaires assure la dynamique du service, et porte conseil auprès des usagers, avec notamment une assistance à la gestion des inscriptions, des conseils en mobilité personnalisés, une mise en œuvre de la garantie retour, un suivi permanent des inscriptions et des mises en relation entre usagers. Le SMTC propose aux entreprises la signature d'une convention de partenariat covoiturage, qui permet aux salariés d'accéder directement et gratuitement à l'ensemble des services covoiturage. Le nombre d'entreprises conventionnées au service de covoiturage Tisséo était en décembre 2015 de 60, et le nombre d'inscrits au service rassemblait 4500 personnes. Le SMTC a recensé 425 équipages actifs dont 850 covoitureurs réguliers, ce qui représente 162 000 km par mois en covoiturage. Dans le but de favoriser et de promouvoir le service covoiturage, 16 spots covoiturage ont été aménagés en 2013, en partenariat avec Rezo Pouce et Coovia. Il s'agit de permettre aux usagers d'avoir des points de rendez-vous clairement identifiés et référencés, d'inscrire le service en complément du réseau Tisséo, notamment dans des territoires de faible densité et qui ont accès aux TAD, et mutualiser les différents services de covoiturage pour plus de lisibilité. Il existe aussi 5 aires de covoiturage sur l'agglomération toulousaine (Quint-Fonsegrives, Cornebarrieu, Tournefeuille, Ayguesvives et Labastidette). Les caractéristiques de ces aires sont leur éloignement des transports collectifs urbains, leur localisation proche des axes passants et une identification des places (parkings de supermarché, salles de concert,...). Par exemple, le parking de Quint-Fonsegrives date de 2012, et propose sur un parking

existant en amont boulevard des Pyrénées, 12 places dédiées au covoiturage. Cette aire s'inscrit dans le plan Climat énergie communal « patrimoine et services ».

COVOITURAGE
UN SERVICE TISSÉO

Comment ça marche ? Partenaires Actualités Je m'inscris

Vous souhaitez covoiturer dans la grande agglomération toulousaine pour vos déplacements domicile / travail / études ? BIENVENUE !

Pour covoiturer en toute liberté, pensez à vous inscrire sur le site. En quelques secondes, vous accédez au service covoiturage du SMTC-Tisséo et pouvez proposer ou rechercher un trajet. Grâce au covoiturage SMTC-Tisséo, bénéficiez de nombreux avantages.

- 1 Je remplis le formulaire
- 2 Je reçois un mail de confirmation que je valide
- 3 Je complète avec mes adresses
- 4 Je crée mon trajet en ajoutant mes horaires
- 5 Je cherche un trajet qui me correspond

Une équipe dédiée vous apporte conseil et assistance
lundi au vendredi de 8h30 à 18h
05.34.66.51.48 | contact.covoiturage@tisseo.fr

Actualités

Yea!

- Nouveau à Toulouse : service d'autopartage Yea
- Conférence finale CHUMS
- Covoiturez pour aller au concert

[En savoir plus](#)

Entreprises partenaires

Vous êtes employeur et votre entreprise n'est pas encore partenaire du service covoiturage ?

Découvrez tous les avantages pour vos salariés et contactez un conseiller mobilité.

[En savoir plus](#)

MON COMPTE

J'ai déjà un compte

Identifiant

Mot de passe

Rester connecté sur cet ordinateur

[Mot de passe oublié ?](#)

Figure 29 : Page d'accueil internet du site Covoiturage de Tisséo

Source : SMTC-Tisséo

Depuis 2014, un service spécifique de covoiturage aux candidats au baccalauréat est mis en place par le SMTC. L'objectif est d'aider les lycéens et parents d'élèves à trouver la meilleure solution pour se déplacer durant la semaine d'examens, en complément du réseau de transport existant.



Figure 30 : Logo du programme européen CHUMS

Source : SMTC-Tisséó/UE

Le programme européen CHUMS a pour objectif de promouvoir le covoiturage et d'inciter cette pratique pour les déplacements domicile-travail. Dans le cadre de ce consortium européen réunissant les villes de Pérouse (Italie), Louvain (Belgique), Edimbourg (Ecosse), Craiova (Roumanie) et le SMTC, trois mesures sont mises en œuvre :

- L'organisation de la semaine covoiturage (mars/avril 2015 et 2016)
- La mise en place à cette occasion d'une loterie afin d'attirer de nouveaux covoitureurs (un repas dans un grand restaurant étoilé pour le premier lot de 2016)
- La réalisation de plans de déplacements personnalisés pour inciter des autosolistes à adopter le covoiturage.

Pour la réussite du programme, les résultats attendus portent sur :

- Le doublement du nombre d'inscriptions au service de covoiturage Tisséo
- L'augmentation significative du taux de fidélisation des covoitureurs
- L'augmentation du taux d'occupation des véhicules particuliers
- L'augmentation de la part modale du covoiturage

2.3 Les outils de communication

Outre une communication visuelle accrue dans les stations de transports collectifs urbains, le SMTC met en place depuis 2011 une lettre d'information semestrielle Entreprises et Mobilités. Elle est destinée à toutes les entreprises et administrations recensées sur le territoire métropolitain toulousain, et elle est diffusée par mail dans un souci de développement durable et de facilité de diffusion. 7 campagnes de communication Covoiturage ont été lancées depuis 2009, avec notamment en 2013 une récompense décernée par le GART (Groupement des Autorités Responsables des Transports) pour la campagne de Tisséo « Roulez collectif ».

Catégorie	Palmarès 2012	Palmarès 2013	Palmarès 2014	Palmarès 2015
	THALES ALENIA SPACE	PDIE TOP	INRA	AIRBUS DEFENCE AND SPACE
	ASTRIUM MOTOROLA	ATR MAIRIE DE BLA- GNAC ONERA PDIE HELIOPOLE	PDIE CEM	AKKA AEROCONSEIL
	PDIE BALUFFET INDIGGO ROCKWELL COLLINS ERDF	CAF CIRSO GRDF MAIRIE DE RAMONVILLE	CLINIQUE SARRUS INDIGGO LIEBHERR	ALTRAN
	SOGETII	DGA TECHNIQUES AÉRONAUTIQUES	ROCKWELL COLLINS AEROLIA	CNFPT
				ATB

Tableau 2 : Palmarès des trophées écomobilité SMTC-Tisséo

Source : SMTC-Tisséo

Dans le cadre de la valorisation des actions des entreprises et collectivités envers les plans de mobilité, le SMTC a mis en place depuis 2012, les Trophées écomobilité SMTC-Tisséo. Il s'agit d'évaluer de façon homogène l'ensemble des projets à travers les différents plans de mobilité, de récompenser les meilleures démarches, d'encourager celles en cours de progression constante et de redynamiser les projets. La remise des Trophées écomobilité est la conclusion des démarches de labellisation annuelle. Il existe trois catégories de trophées :

- Plan de Mobilité
- Plan de Mobilité Inter-entreprises
- Prix spécial du jury

La remise des trophées donne lieu à une réception où les entreprises labellisées sont publiquement récompensées. La réception en septembre 2016 aura lieu dans la salle de conférence de l'hôtel Mercure de Compans-Caffarelli. Obtenir un trophée écomobilité permet à l'entreprise ou à l'administration de bénéficier d'avantages, de se distinguer par la qualité de sa démarche, d'accentuer son image éco-responsable et d'impulser une nouvelle dynamique au projet.

2.4 Un partenariat vaste et divers

Le SMTC a créé un réseau de partenaires important tant au niveau national qu'à l'échelle locale. Il s'agit pour le SMTC de diversifier les partenariats, avec l'optique de renforcer les compétences, de développer une mobilité durable et de répondre aux besoins pour améliorer la mobilité au sein du PDU. Les partenaires majeurs sont :

- L'ADEME (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie) est un établissement public industriel et commercial, placé sous la tutelle du Ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durable et du Ministère de l'enseignement supérieur et de la recherche. Cette agence est étroitement associée à la mise en œuvre des politiques de l'Etat dans les domaines concernant l'environnement et l'énergie. Elle contribue aussi au respect des engagements internationaux pris par la France. Dans ce cadre, l'ADEME a une mission d'animation, d'information et d'incitation dans 7 grands domaines :
 - Réduire les déchets ménagers et industriels
 - Favoriser l'utilisation d'énergies renouvelables
 - Maîtriser la consommation énergétique
 - Réhabiliter les sites pollués
 - Préserver la qualité de l'air en développant la surveillance et la prévention des émissions polluantes et agir sur les aspects organisationnels et technologiques des transports
 - Lutter contre les nuisances sonores engendrées par les transports et l'industrie notamment
 - Développer une démarche environnementale globale dans les entreprises

Les démarches de plan de mobilité concernent directement l'agence dans l'accompagnement des AOM, et à travers ses missions. Elle peut, par exemple subventionner des actions d'entreprises de développement durable, d'aménagement de structure en vue d'améliorer le bilan énergétique. A partir du 1^{er} janvier 2018, les entreprises de plus de 100

salariés n'ayant pas lancé de démarche de plan de mobilité ne pourront faire de demande de subvention à l'ADEME.

- L'ARPE Midi-Pyrénées (Agence Régionale du Développement durable) propose un accompagnement méthodologique des maîtres d'ouvrage des TPE (Très petites entreprises), avec la diffusion d'informations et le suivi pédagogique des organismes mettant en place une démarche de PDE/PDIE.
- La CARSAT (Caisse d'assurance retraite et de la santé au travail) assure le risque routier professionnel des entreprises et à ce titre développe et coordonne la prévention des risques professionnels. Elle propose des outils au service de la promotion de la prévention, ainsi qu'une minoration de la part « accident de trajet » du taux de cotisation Accident de travail aux entreprises ayant mis en place des actions favorisant la diminution du nombre d'accidents de trajets.
- La CCI de Toulouse (Chambre de commerce et d'industrie) est un relais de communication via internet pour le SMTC. Le journal interne a participé à l'élaboration de la « mallette pédagogique » et du label PDE.

Le SMTC a mis en place des partenariats avec des structures agissant directement sur un ou plusieurs modes alternatifs (vélo, autopartage, ...).

- La Maison du vélo, association créée en 2009, promouvait l'usage du vélo sous toutes ses formes. Pour cela, elle possède un centre de ressources dédié au vélo, organise des animations et actions événementielles, permet de louer des vélos aux particuliers et aux entreprises et a créé un atelier de réparation participatif intervenant sur le site des entreprises. Son partenariat avec le SMTC se fait dans le cadre de l'accompagnement des démarches de plans de mobilité. En effet, les techniciens de la Maison du vélo accompagnent les conseillers en mobilité du SMTC lors de stands ou d'actions événementielles en faveur de la pratique du vélo et de l'intermodalité entre vélo et transports en commun. Par ce partenariat, 25 actions ont été menées auprès de 15 entreprises et administrations en démarche de plan de mobilité ; dont 2 opérations d'expérimentation d'une flotte de vélos professionnels sur une durée de 3 mois.

- CITIZ, créée en 2009 à l'initiative de la SCIC (société coopérative d'intérêt collectif) est un réseau d'autopartage national basé à Toulouse. Les 41 véhicules (30 diesels, 5 essences, 6 hybrides en 2015) sont à disposition 24H/24 pour une durée d'une heure ou plus. La société a installé un réseau de stations de proximité, dont 22 se situent à proximité des stations de métro. La tarification se fait par location, calculée à l'heure et au kilomètre, avec compris dans le prix : assurance, carburant, parking, assistance technique 24H/24. Le nombre d'abonnés au service CITIZ était de 1580 en 2015. Le SMTC encourage le développement de l'autopartage, et à mis en place des actions en sa faveur : 2 places de stationnement au sein de 3 P+R du réseau Tisséo (Jolimont, Arènes, Ramonville), une inscription du dispositif dans les actions de plan de mobilité, accès aux véhicules avec la carte Pastel. En septembre 2015, un nouveau plan d'actions a été voté par le SMTC avec comme ligne directrice : une nouvelle campagne de communication sur l'autopartage, l'incorporation de l'autopartage dans le Pass Ecomobilité, le renforcement de signalétique sur les 22 stations CITIZ,...
- Le système de vélo en libre-service « Vélô Toulouse », mis en place en 2008 par la Mairie de Toulouse. Ce service comptait en 2015, 32 000 abonnés longues durées dont 20 000 avec la carte Pastel avec des locations courte ou très courte durée, ainsi qu'un abonnement possible (hebdomadaire, mensuel ou annuel). Les 2600 vélos disponibles que compte le réseau sont répartis sur 282 stations. Afin de stimuler l'intermodalité, la Mairie de Toulouse en partenariat avec Tisséo, a mise en place en 2011 un abonnement Vélo Toulouse 1 an ou 1 mois sur la carte Pastel, avec une tarification incitative pour les usagers disposant de la carte (réduction du prix de l'abonnement).
- Rezo Pouce, est le premier réseau d'autostop organisé en France, créé par l'initiative de 8 collectivités du Tarn-et-Garonne et une de la Haute-Garonne. L'objectif est de favoriser une mobilité durable entre les zones non-desservies par les transports en commun et celles desservies tout en proposant un nouveau mode de transport pour l'ensemble des populations et plus particulièrement celles socialement défavorisées. En 2015, Rezo Pouce Midi-Pyrénées comptait dans son dispositif 340 arrêts répartis dans

140 communes pour 1600 inscrits. Le réseau a créé en 2015 de nouveaux partenariats notamment avec Tisséo et Airbus, pour la mise en place d'une signalétique « Rezo Pouce » aux spots covoiturage mis en place, et avec VINCI Autoroutes notamment pour de l'animation et de la communication auprès des employés (sensibilisation, diagnostic, etc.).

- COOVIA, jeune start-up toulousaine, a développé une application mobile dont le but est de proposer des solutions de déplacement en temps réel par son réseau de covoiturage, sur le principe d'utiliser les sièges vides des voitures qui circulent à proximité, tout en proposant également une solution en TC si le covoiturage s'avère impossible. En 2014, un partenariat pour inciter l'usage du covoiturage entre les différents sites a été signé entre Airbus et la start-up.

Les acteurs de l'écomobilité sont nombreux, et le SMTC-Tisséo encouragent les démarches en ce sens. D'autres acteurs participent de manière régulière à l'évolution de la mobilité durable dans la métropole toulousaine, comme B2Cycle, La Cantine, l'association 2pieds2roues ou encore le collectif Vélorution.

2.5 Le PDU toulousain

Le PDU de la Grande agglomération Toulousaine fut approuvé en octobre 2012. Il prévoit un dispositif global répondant au mieux aux enjeux de la mobilité urbaine. En premier lieu, une cohérence entre l'urbanisation et les transports. C'est-à-dire concevoir autrement les zones d'activités avec davantage d'équipements et de services aux salariés (restauration, crèche,...) et de possibilité d'accès (transports en commun, vélo,...). Favoriser la pratique de la marche à pied et du vélo fait partie intégrante du PDU, avec l'objectif de conforter et de mettre en place un réseau cyclable d'agglomération de qualité, poursuivre le développement des services de location vélo et développer les cheminements piétons.

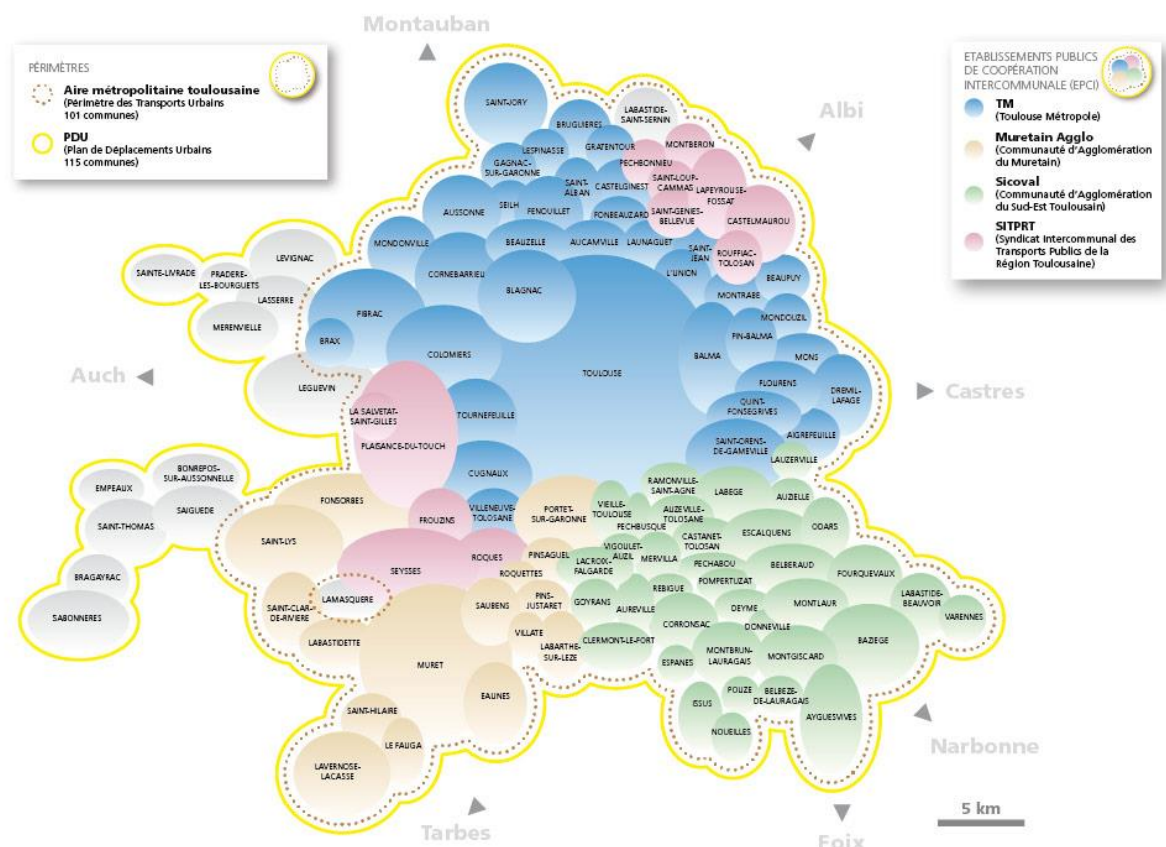


Figure 31 : Périmètre du PDU Toulousain

Source : SMTC-Tisséo

La réduction de la part de la voiture et surtout l'autosolisme dans les déplacements quotidiens est un objectif prioritaire pour le SMTC. Pour cela, le développement des

services de covoiturage et d'autopartage, la gestion de l'usage des stationnements et le report modal sont des moyens d'y contribuer. Le développement de l'intermodalité est justement une priorité. Il s'agit pour cela de renforcer l'information sur les offres de transports, de développer les services aux usagers et de renforcer les pôles de correspondances. Enfin, le PDU doit répondre aux enjeux des déplacements liés au travail, via l'accompagnement dans la mise en place des plans de mobilité.

En 2015, le SMTC a décidé de mettre en révision le PDU et d'élaborer le Projet Mobilités 2025/2030. Un des objectifs est de mieux prendre en compte l'accessibilité et la desserte des grandes zones économiques et d'emploi, afin que l'agglomération toulousaine conserve son dynamisme et son rayonnement. Si des projets structurants accompagneront l'accès aux zones d'emploi avec notamment la desserte métro des sites aéroportuaires et de Labège-Innopole ou encore la ceinture Sud Rangeuil-Oncopole, les actions d'écomobilité trouveront également tout leur sens dans cette dynamique : renforcement des démarches de Plan de mobilité, développement accru des services de covoiturage et d'autopartage, du vélo et de la marche.

3. Les PDE et PDIE sur la métropole Toulousaine

3.1 L'essor des PDE, une volonté territoriale

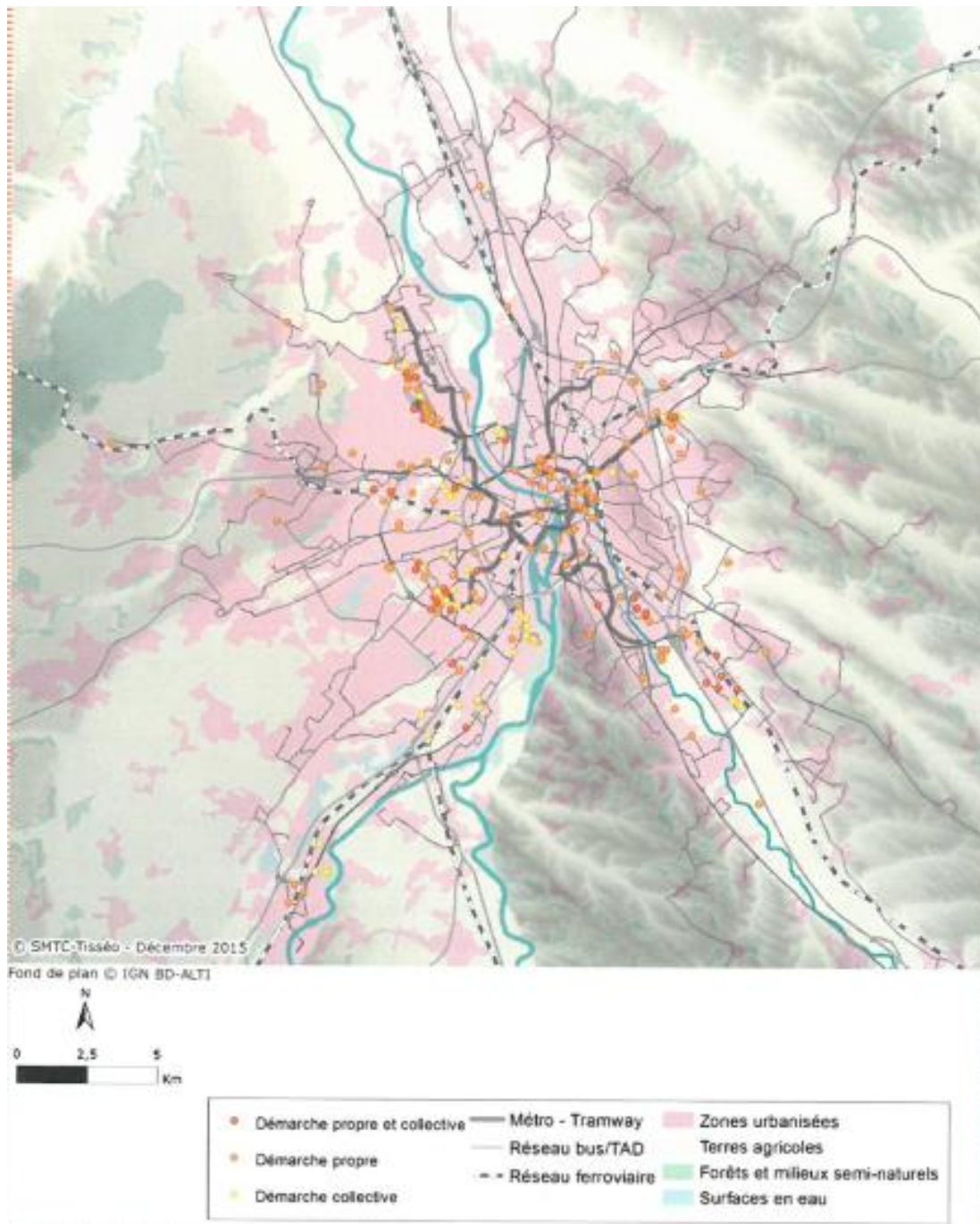


Figure 32 : Carte des PDE sur Toulouse Métropole en 2015

Source : SMTC-Tisséo

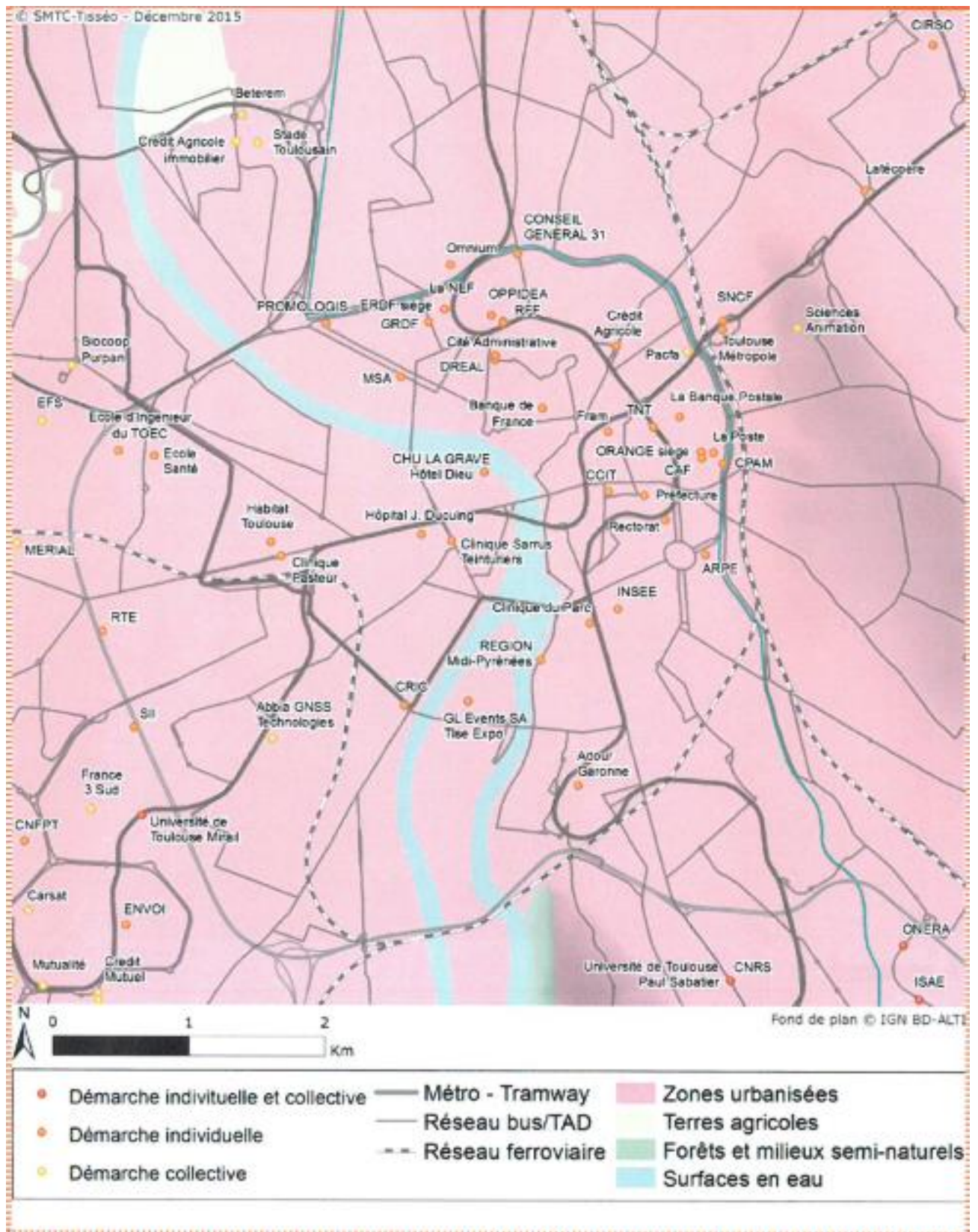


Figure 33 : Carte des plans de mobilité sur le centre de Toulouse Métropole en 2015

Source : SMTC-Tissé

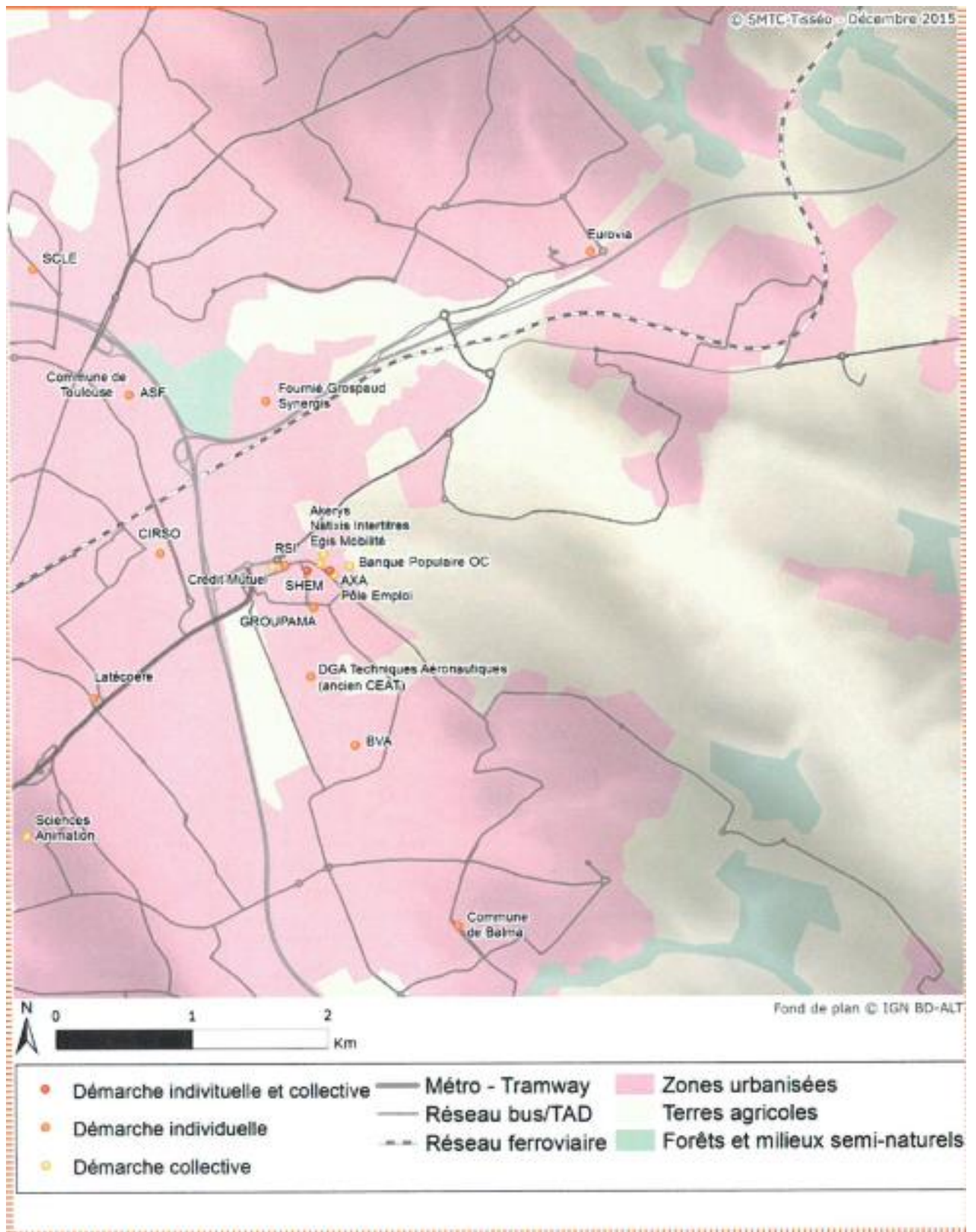


Figure 34 : Carte des plans de mobilité du Nord-Est de Toulouse Métropole en 2015

Source : SMTc-Tisséo

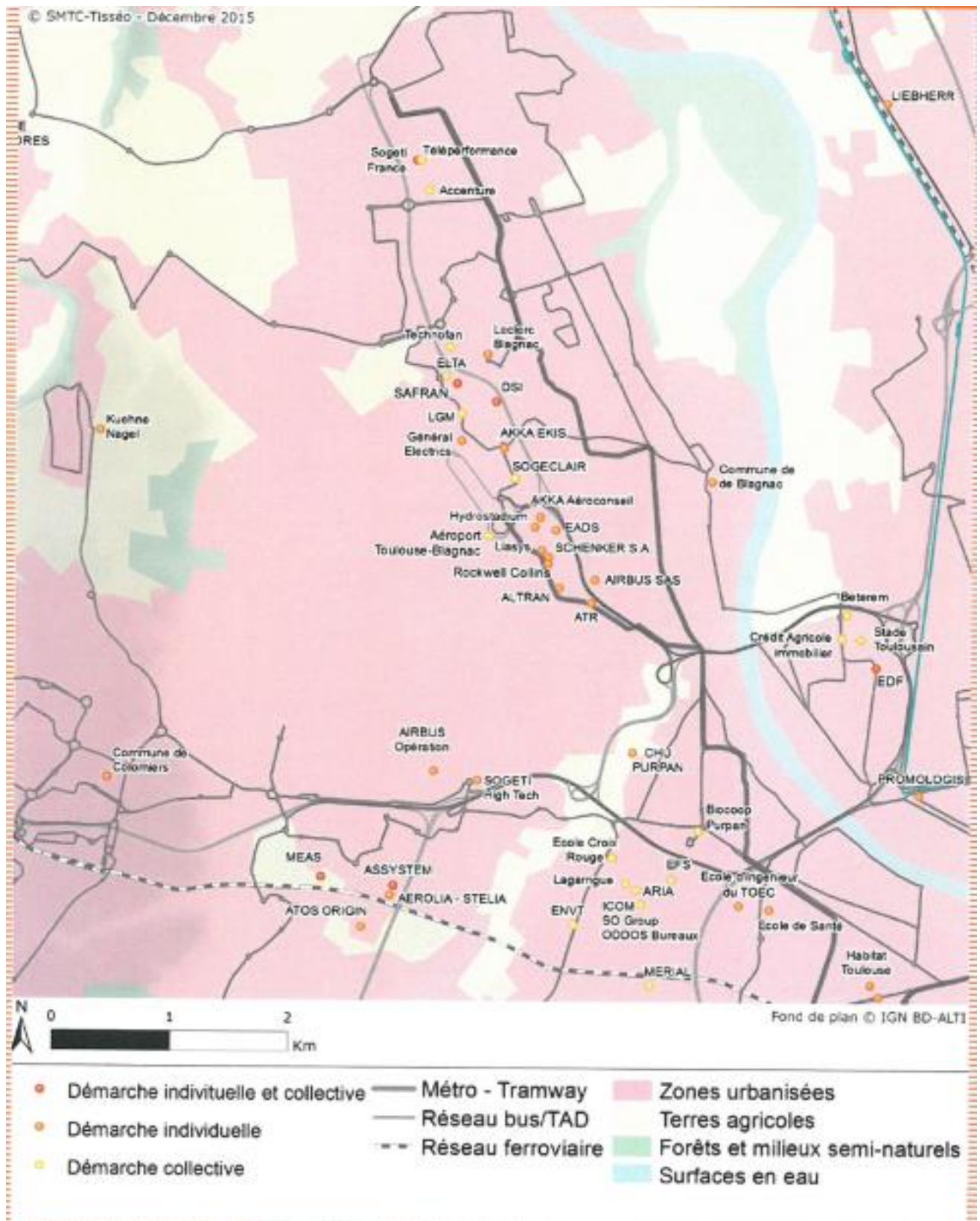


Figure 35 : Carte des plans de mobilité du Nord-Ouest de Toulouse Métropole en 2015

Source : SMTC-Tisséo

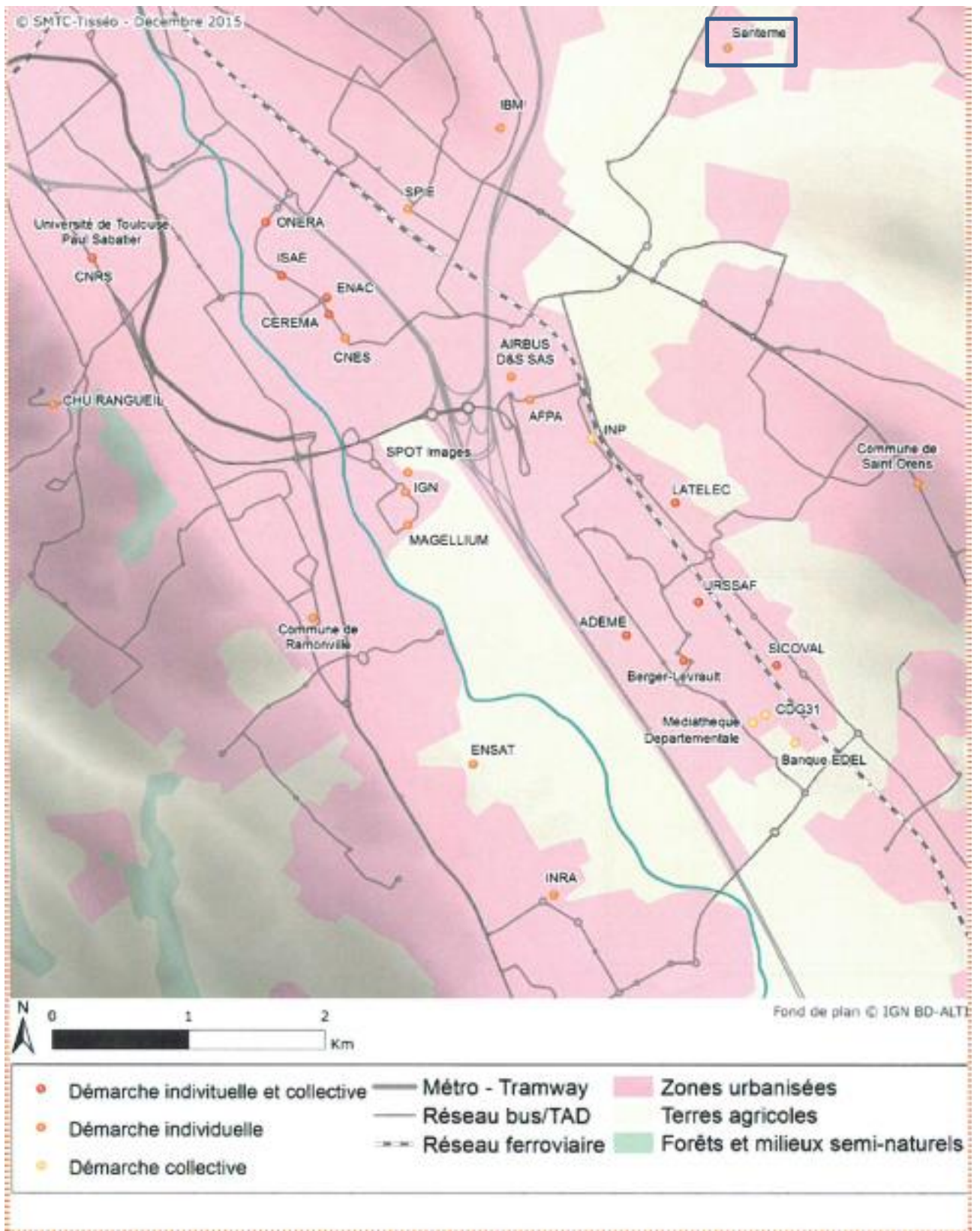


Figure 36 : Carte des plans de mobilité du Sud-Est de Toulouse Métropole en 2015

Source : SMTC-Tisséo

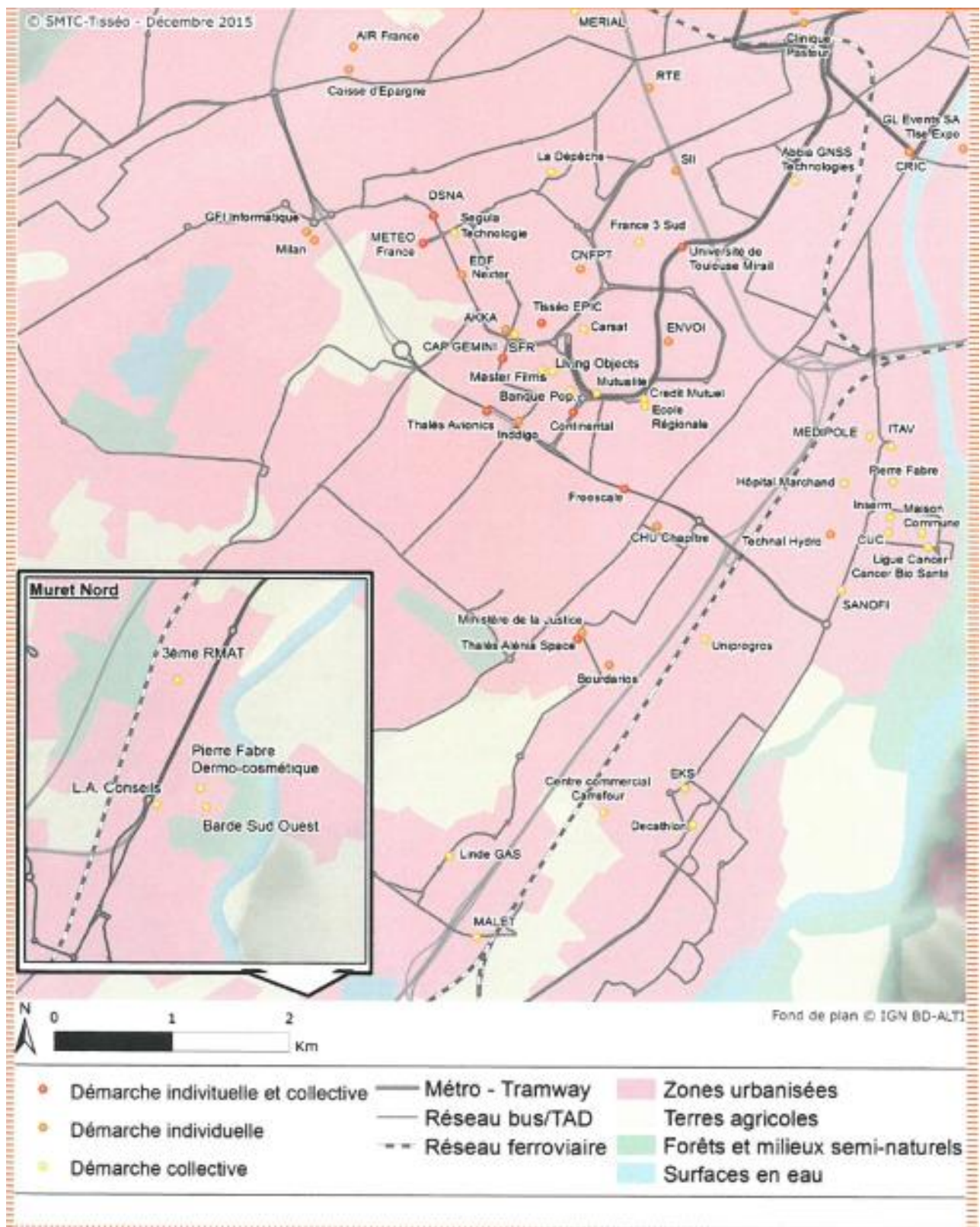


Figure 37 : Carte des plans de mobilité du Sud-Ouest de Toulouse Métropole en 2015

Source : SMTC-Tisséo

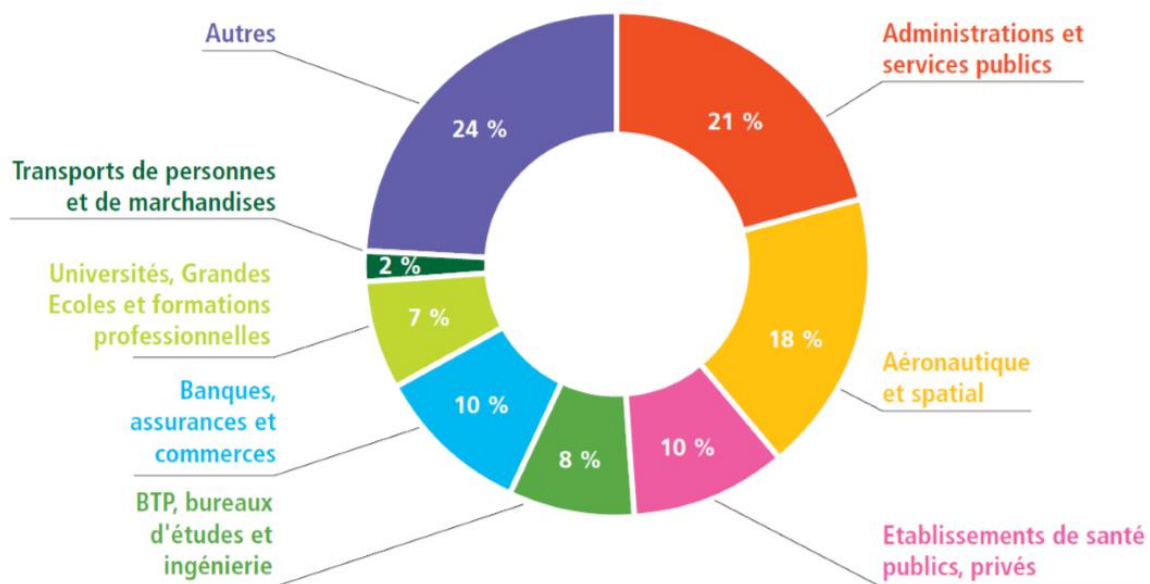


Figure 38 : Typologie des entreprises en démarche de PDM

Source : SMTC-Tisséo

Comme on peut le voir au travers des cartes présentées, il existe un nombre important de plans de mobilité avec en décembre 2015, 152 démarches. Ce chiffre va continuer à augmenter avec l'application de la loi relative à la transition énergétique et à la croissance verte, et donc l'obligation aux établissements de plus de 100 salariés de mettre en place d'un PDE. Parmi cette centaine de plans de mobilité, on trouve 11 PDIE, représentant 47 000 salariés sur les 184 000 concernés par un plan de mobilité. Evidemment, la large majorité des structures ayant mises en place un PDM dépasse les 100 salariés (66%). Au niveau de la localisation des établissements PDE/PDIE, 88% de ceux-ci se trouvent à Toulouse Métropole, contre 6% pour le SICOVAL et la CAM.

Les entreprises représentent un large panel d'activités, ce qui ne permet en aucun cas de dégager la suprématie d'un secteur économique, même si l'aéronautique et le spatial prédominent pour le secteur privé (18%). C'est auprès des établissements de services publics et administratifs que l'on trouve la plus grande part de PDM (21%).

Depuis le premier plan de mobilité conventionné entre Airbus et le SMTC en 2001, l'évolution globale du nombre de démarches n'a cessé de s'accroître, avec 152 PDM suivis, dont 73 PDM conventionnés.

Les actions mises en place dans les plans de mobilité

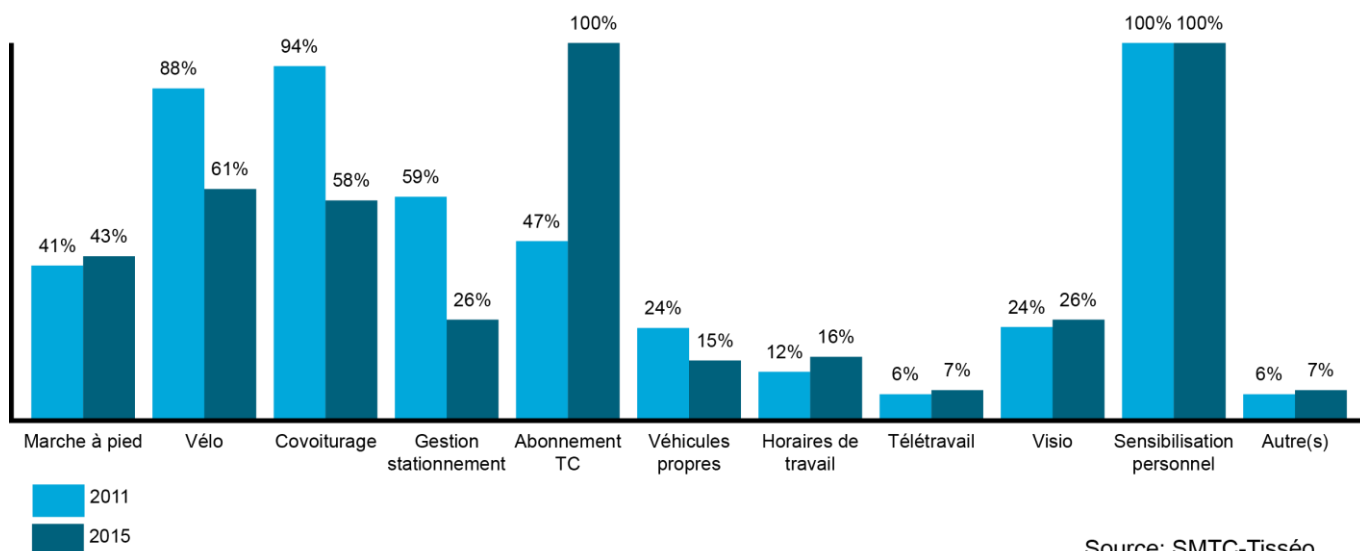


Figure 39 : Les actions mises en place dans les plans de mobilité en 2011 et 2015

Les actions en écomobilité développées par les établissements regroupent plusieurs modes de mobilité. On aperçoit ainsi que les actions en faveur des TC et la sensibilisation du personnel sont dans tous les cas mis en place dans les plans de mobilité. Les actions en faveur des TC, ne se limitent pas forcément à la prise en charge des frais de déplacements domicile-travail (50% des dépenses des titres de transports peuvent être remboursés par l'employeur).

En effet, il s'agit de faciliter l'accès à l'information par l'affichage des horaires de bus concernés par l'entreprise par exemple, mais aussi rendre les TC plus attractifs avec des demandes d'amélioration de ligne (infrastructure, horaire, etc.). Depuis 2011, les actions en faveur des TC dans les PDE est ainsi passé de 47% à 100% en 2015. Les actions en faveur des modes doux s'orientent principalement vers le vélo et la marche à pied. Le plan de mobilité permet aux entreprises l'acquisition ou le prêt de vélos, d'équipement de stations, de douches ou de vestiaires via des aides financières. Pour la marche, il s'agit d'aménager les accès piétons au plus près du réseau TC, le jalonnement et le cheminement piétons en interne des entreprises. Les

plans de mobilité visent avant tout à limiter l'usage de la voiture, ou à favoriser un usage partagé de celle-ci. Les entreprises sont encouragées à inciter ses salariés à covoiturer, certaines entreprises peuvent même proposer des avantages supplémentaires, afin de réduire l'autosolisme (garantie retour par exemple). L'autopartage permet au plus grand nombre d'avoir un accès à un véhicule en permettant de le louer à l'heure, mais aussi pour une courte et/ou une moyenne durée. Pour cela, des places d'autopartage en P+R sont implantées à Jolimont, Arènes et Ramonville. Les entreprises proposent aussi à leurs salariés la combinaison de différents modes de transport pour effectuer un trajet, via une sensibilisation ou une compensation financière (remboursement des titres de transport). L'intermodalité peut prendre ainsi plusieurs formes : voiture + train et/ou voiture + vélo.

Enfin, certaines décisions managériales peuvent limiter les besoins de déplacements. Il s'agit de la partie des plans de Mobilité les plus difficiles à imposer dans une entreprise, et pourtant les plus efficaces car ces actions interviennent directement au cœur du problème : la vie et la gestion d'entreprise. Le télétravail, la modulation des horaires, la visioconférence ne représentent qu'une petite partie des actions engagées par les entreprises car ces actions supposent une remise en cause du fonctionnement interne de l'entreprise, et d'une certaine idée que l'on se fait du management en France. Ainsi on constate une évolution lente des actions touchant à l'organisation du travail depuis 2011. A ce niveau, les entreprises françaises ont encore beaucoup à faire concernant l'acceptation managériale des Plans de mobilité. Dans les pays scandinaves et anglo-saxons, la part du télétravail chez les salariés est beaucoup plus élevé, avec environs plus de 35% de télétravailleurs. En 2009, les télétravailleurs français représentent seulement 12% des salariés, et 7% dans le cadre des actions mises en place dans les PDM des établissements de la métropole toulousaine. D'autres solutions existent telles que la mutualisation des salles de réunion, le coworking (groupement d'entreprises au sein de même locaux), les restaurants inter-entreprises, les crèches d'entreprises, etc.

3.2 Rôle et caractéristiques générales d'un PDIE

Au-delà des PDE, il est important d'avoir une vue d'ensemble dans l'aménagement urbain, et les plans de mobilité ne sont indispensables pour cela. Les groupements d'entreprises sont de plus en plus fréquents, ce qui explique principalement par la volonté de ces acteurs économiques de faire poids sur les décisions d'aménagement qui les concernent. Les besoins sont réels, comme les PDE, les PDIE sont principalement mis en place pour soutenir les actions des collectivités publiques, et permettre aux entreprises de développer un maillage entre elles, basé sur le développement durable de leur zone d'activité et d'emploi. Les ZAE (zones d'activités économiques) se sont développées pendant une quarantaine d'années, en faveur d'une accessibilité exclusivement tournée vers l'automobile. Une telle hégémonie a eu pour conséquence d'accentuer la dépendance de notre société au pétrole. Mais à l'époque, ce dernier était bon marché. Avec les années 2000, et la loi SRU notamment, l'aménagement durable des ZAE est devenu une priorité. Une véritable réflexion de fond sur la problématique de l'accessibilité et des déplacements des salariés fut intégrée dans le processus de réhabilitation des espaces économiques. Les PDIE ont pour objectifs d'amorcer les démarches dans le but de modifier les ZAE en espaces de vie, et de les intégrer dans une logique de globalité urbaine. On touche à la fin des ruptures socio-économiques des espaces urbains, et au début des espaces socio-économiques multifonctionnels. Le renouvellement urbain s'opère actuellement à travers la mobilité. Elle en est souvent l'une des causes, et les PDIE en sont une première réponse.

Un PDIE est bénéfique pour un ensemble d'acteurs territoriaux et économiques, comme le décrit l'ADEME en 2010. D'abord pour les collectivités territoriales, le PDIE répond à des préoccupations environnementales, et devient un outil opérationnel aux dispositifs mis en place (PDU, PLU,...). En termes d'aménagement, l'attractivité va être augmentée par l'amélioration de l'intégration des entreprises dans le tissu environnemental, la réduction des nuisances liées au site comme la congestion routière et une implication accrue des entreprises dans les actions d'aménagements. Pour les entreprises, l'intégration et la mise en place d'un PDIE passe forcément par une remise en question de leur environnement et de leur management. On rentre dans une politique de cohésion sociale, de prise en compte du bien-être des salariés, et d'intégration à un territoire.

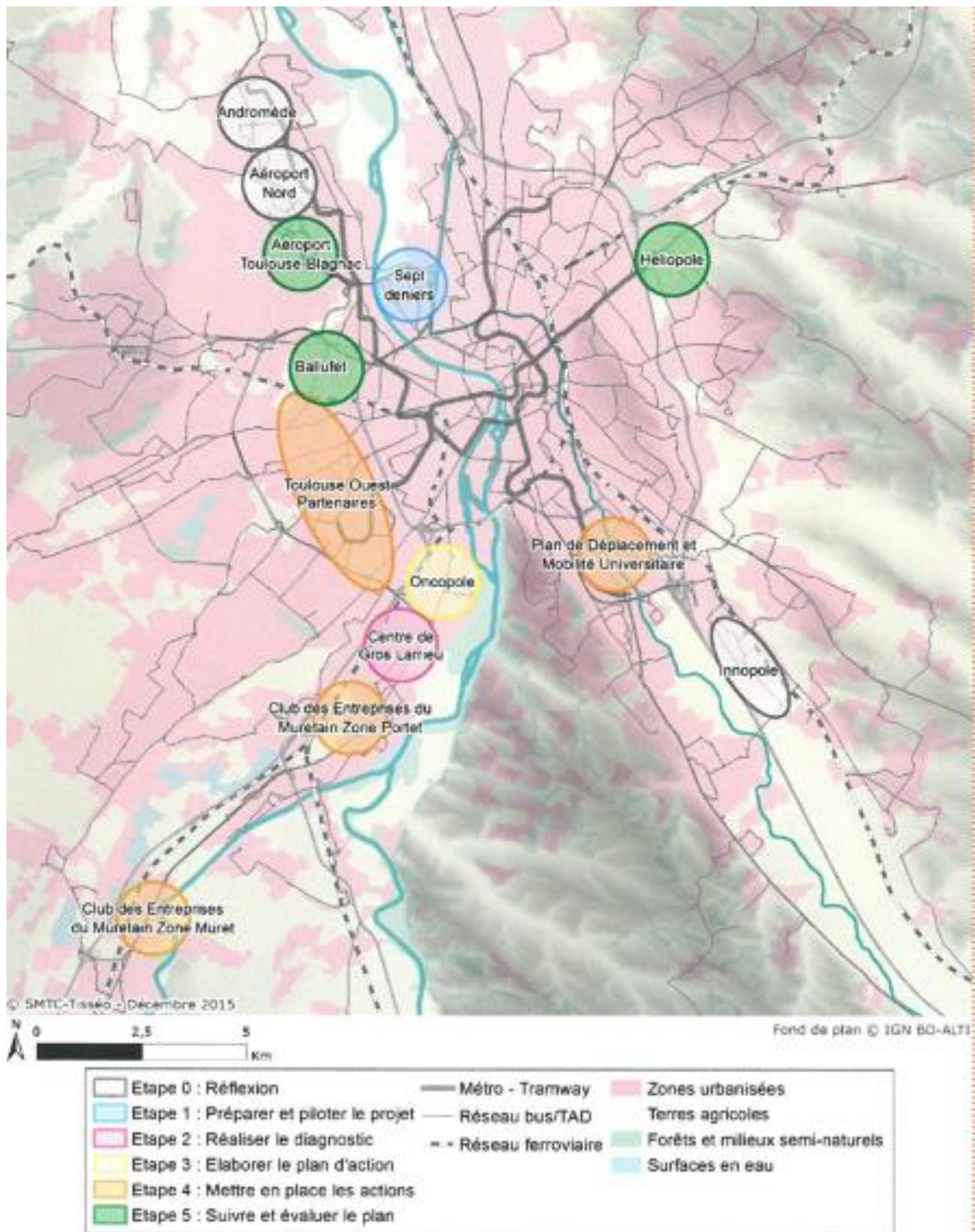


Figure 40 : Carte des PDIE de Toulouse Métropole en 2015

Source : SMTIC-Tisséo

4. Les projets de développement sur le secteur

Comme vu précédemment, la métropole toulousaine est très fortement attractive. L'accroissement de la population sur l'ensemble du territoire, risque d'engendrer à l'horizon 2025-2030, une congestion généralisée des réseaux de mobilité. C'est dans cette optique que le SMTC-Tisséo, en lien avec les collectivités territoriales, ont redéfini les actions à venir dans le cadre du PDU. Il s'agit pour la métropole, d'anticiper ses futures besoins en mobilité, tout en poursuivant son développement socio-économique. Si à première vue, la ZA Ribaute n'est pas concernée par ces modifications sur le réseau Tisséo, elle sera néanmoins influencée indirectement par la mobilité de ses salariés, mais aussi dans son organisation sur le long terme.

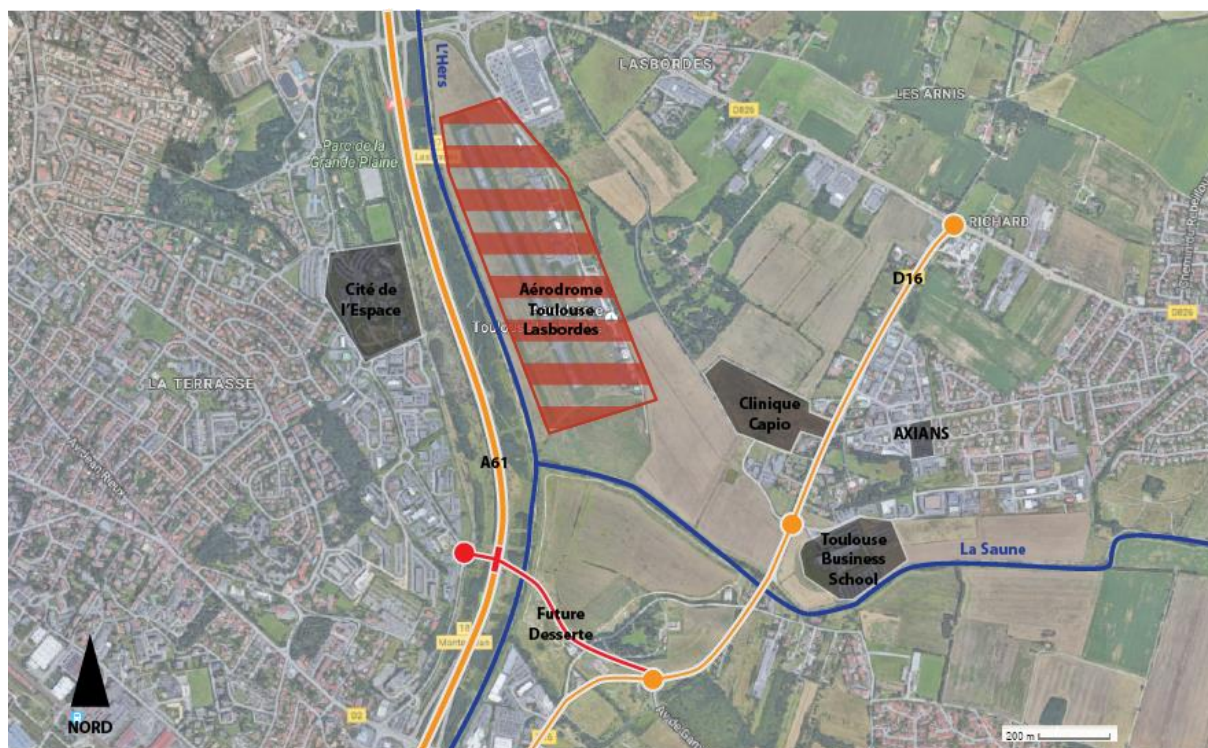


Figure 41 : Carte des principaux aménagements à venir sur la zone du chemin de Ribaute

Source : Google Maps, SMTC-Tisséo, A. TAFFOREAU

De profondes modifications sont déjà en cours dans l'est métropolitain toulousain avec notamment l'installation de la clinique Capio à l'entrée de la ZA Ribaute. Outre ce changement dans le paysage, l'installation de cet équipement de santé va

entraîner des modifications plus profondes avec par la suite l'aménagement de la ZAC Malepère, un quartier de plus de 100 hectares. Pour éviter un engorgement de la circulation sur les dessertes de Montaudran et de Lasbordes, un nouvel échangeur reliera le quartier de la Cité de l'Espace à l'ouest avec Entiore à l'est. Ce nouvel échangeur poursuit quatre objectifs :

- Capturer le trafic périurbain, avec l'objectif d'améliorer les conditions d'accès à l'agglomération et à la rocade Est.
- Améliorer les conditions de sécurité sur la rocade Est par la suppression des « remontées de files ».
- Renforcer le maillage du réseau, afin de délester la route de Revel du trafic automobile et de permettre le renforcement de la circulation des bus Linéo une fois leur mise en fonction effective.
- Améliorer la desserte des Zones d'aménagement existantes et futures, ainsi que les projets nouveaux

Jusqu'à aujourd'hui, l'aérodrome de Toulouse-Lasbordes, le périphérique Est et la rivière de l'Hers créaient des ruptures dans l'urbanisation. L'accessibilité de la ZA Ribaute depuis la ville de Toulouse souffrait d'un cheminement routier de contournement de ces obstacles.

L'arrivée de ces infrastructures, va certainement être accompagnée d'une modernisation des réseaux de bus du secteur. La ligne 83 pourrait devenir une future Linéo, desservant la ZA Ribaute, Toulouse Business School (Entiore) et la clinique Capio avec un rabattement sur le métro ligne A à Balma-Gramont.

L'installation du Téléphérique Urbain Sud, à l'horizon 2020, pourrait avoir une influence indirecte sur l'accessibilité à la ZA Ribaute. En effet, il s'agit pour l'AOM de rabattre les usagers habituels du périphérique sud souhaitant traverser la Garonne, vers cette nouvelle ligne de transports. De une demi-heure de voiture sur le périphérique, l'accès d'une rive à l'autre de la Garonne avec le téléphérique sera de 10 min en moyenne. Pour les salariés d'AXIANS Santerne Toulouse, habitants de l'autre côté de la métropole, il s'agit d'un nombre non-négligeable de véhicule sur le périphérique en moins, et donc des embouteillages réduits aux heures d'affluence.

De plus, le SMTC-Tisséo évoque la possibilité d'étendre la ligne jusqu'aux quartiers de Montaudran et de Basso-Cambo.



Figure 42 : Carte schématique de la future ligne du TUS

Source : SMTC-Tisséo

Si le prolongement de la ligne B du Métro jusqu'à Labège est constamment remis sur le devant de la scène par les acteurs locaux, l'annonce de la 3^{ème} ligne de métro pour 2024 changera aussi indirectement l'aménagement territorial de la ZA Ribaute. Le TAE (Toulouse Aerospace Express) est prévu avec un itinéraire allant de Montaudran (Labège selon prolongement) à la zone aéroportuaire de Colomiers. Il s'agit pour le SMTC de relier les deux poumons économiques de la métropole, permettant la liaison directe entre les différents sites Airbus.

PARTIE 3

Etude de cas d'un PDE : AXIANS Santerne Toulouse



Source : A. TAFFOREAU (2016)

1. Présentation de l'organisation VINCI à AXIANS Santerne Toulouse
2. Diagnostic d'AXIANS Santerne Toulouse
3. L'évolution du PDE à travers les actions mises en place
4. Freins et solutions

1. Présentation de l'organisation VINCI à AXIANS Santerne Toulouse

Il est important d'expliquer l'organisation de la société avant de développer plus en profondeur les actions du PDE. En effet, l'entreprise AXIANS Santerne Toulouse est régie par 2 types d'organisation que nous allons développer par la suite.

1.1 Schématisation de l'organisation

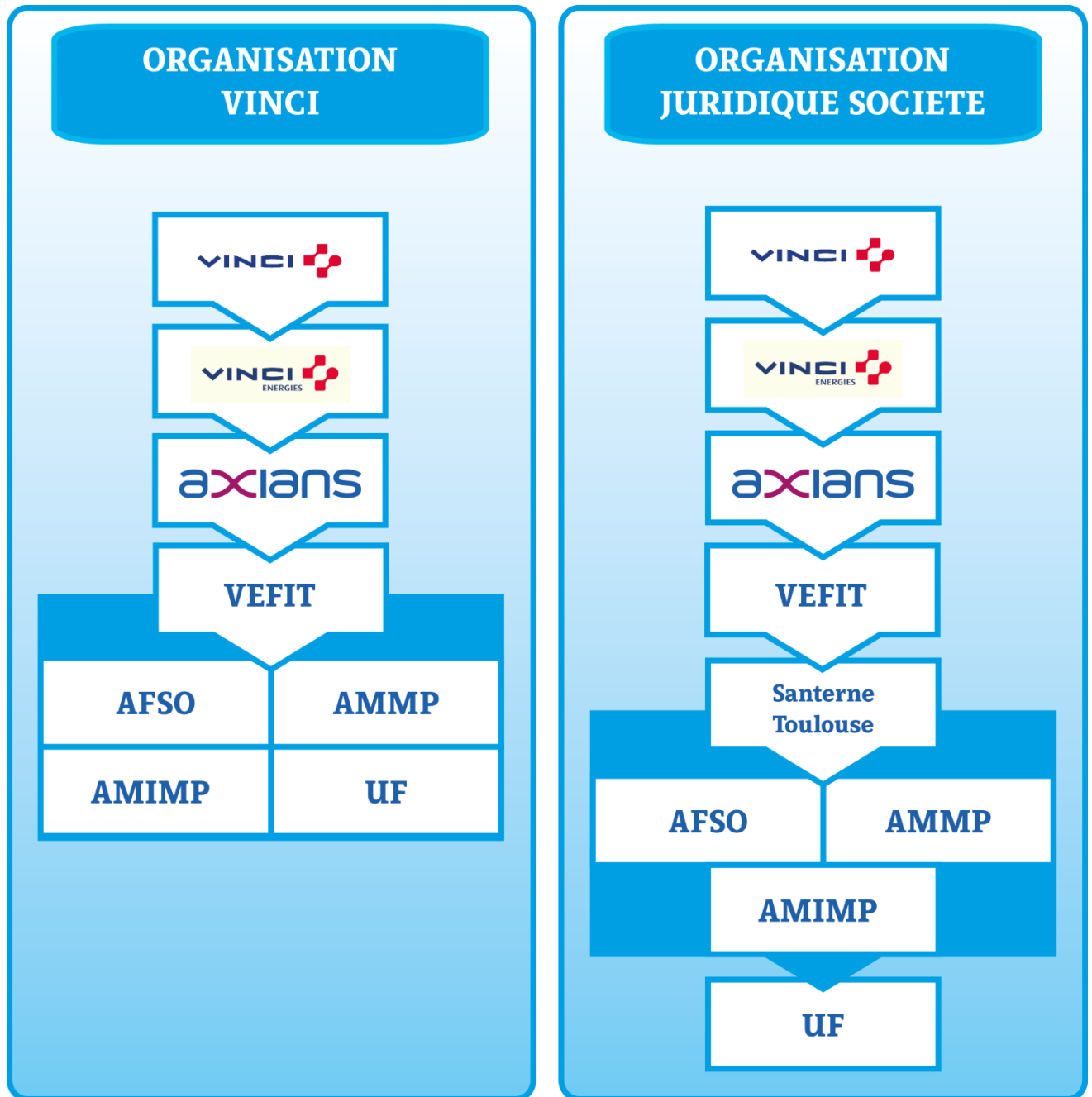


Figure 44 : Organigrammes du fonctionnement d'AXIANS Santerne Toulouse

Source : VINCI Energies

1.2 Le groupe VINCI

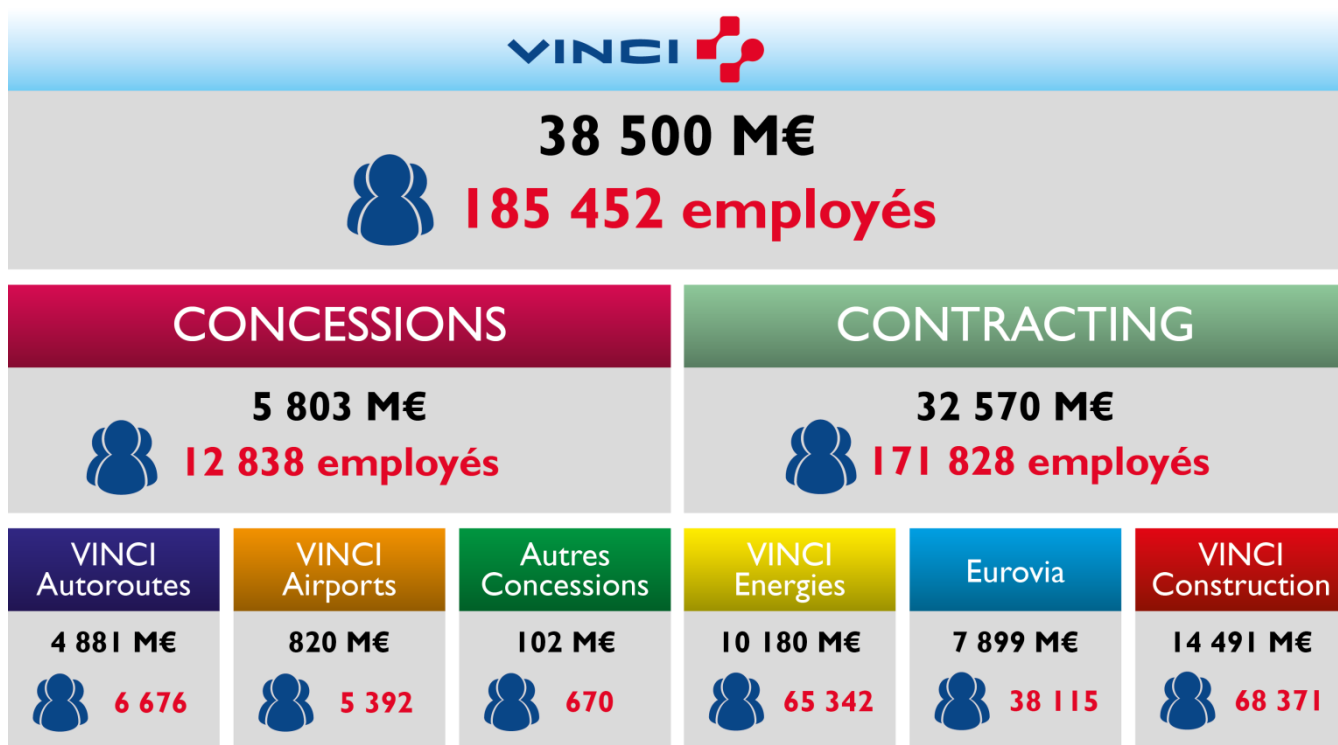


Figure 45 : Chiffres d'affaire et effectifs du groupe VINCI

Source : VINCI (2015)

Le groupe VINCI est le premier groupe privé mondial en matière de concession et de construction. Il opère dans plus de 100 pays à travers le monde. Le groupe compte au total plus de 185 000 employés, répartis à travers 2 pôles d'activités majeurs :

- La concession, regroupe les activités jugées « de temps long »
- Le « contracting » ou sous-traitance, regroupe les activités jugées « de temps court »

A travers ces deux pôles majeurs, les différentes filiales VINCI sont présentes dans l'ensemble des procédés de la construction, de la concession, de l'équipement et de l'énergie. Au niveau économique, le groupe VINCI est en plein contraste depuis 2014, avec un chiffre d'affaire en baisse et un résultat net en hausse, notamment dû à la chute des activités construction (contracting) du groupe de 5 à 10%, malgré l'embellie économique des concessions.

1.3 Le groupe VINCI Energies

VINCI Energies est une filiale du groupe VINCI spécialisé dans les énergies et les technologies de l'information. La société est composée de 1600 entreprises, réparties et opérants dans 51 pays à travers le monde. En 2015, VINCI Energies comptait plus de 65 300 employés. VINCI Energies intervient dans 4 domaines spécifiques :

- Les infrastructures, qui prennent en compte l'équipement en réseaux d'énergie des structures de production, de distribution et de transports. Ce sont ses dernières qui établissent la mise en lumière des villes.
- L'industrie, qui se charge de la distribution d'énergie électrique et des contrôle-commande, de la mécanique, du traitement de l'air, de la protection incendie, de l'isolation et de la maintenance industrielle.
- Le tertiaire, qui prend en compte le génie climatique, la gestion technique de bâtiment, la sécurité ainsi que la maintenance multi-technique et multi-service.
- Les télécommunications (ICT), qui concernent les infrastructures et communication d'entreprise voix-données-images.

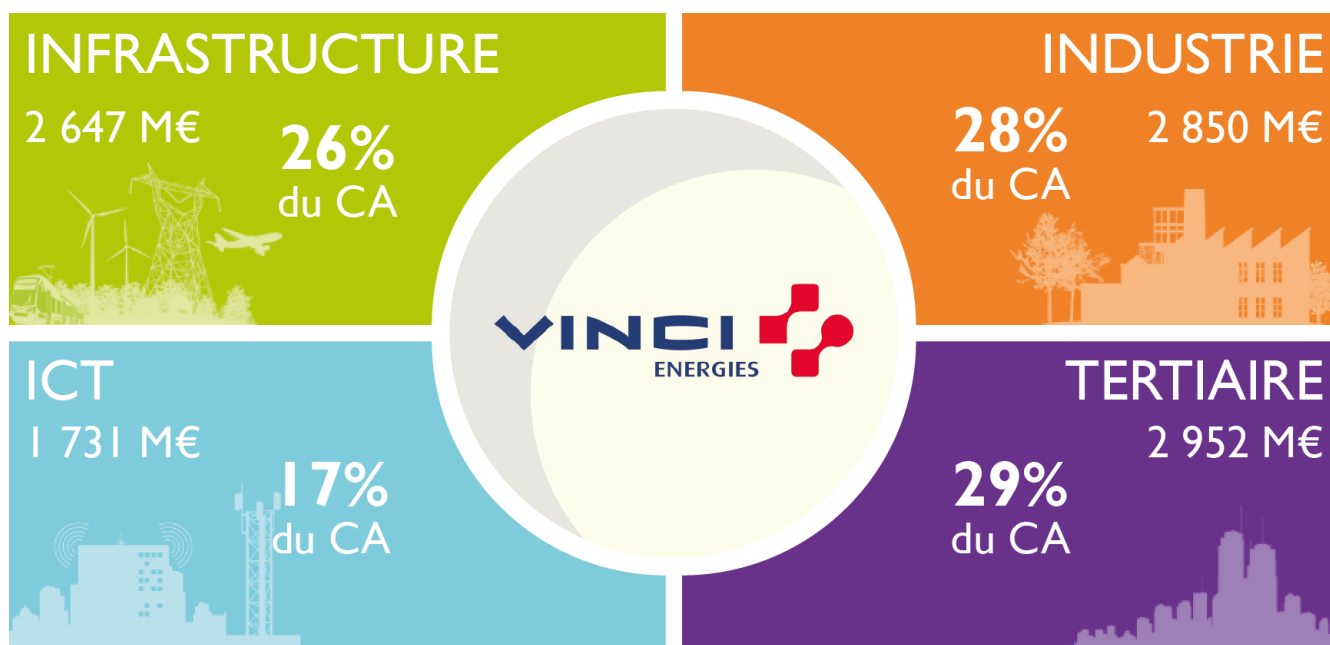


Figure 46 : Organisation des pôles de VINCI Energies et chiffres d'affaire

Source : VINCI (2015)

La société est organisée selon une approche segmentée entre ses 4 pôles, et basée sur des marques spécialisées :

- Pour les Infrastructures, Citeos, spécialisé dans l'éclairage urbain et Omexom (production, transport, transformation et distribution d'électricité).
- Actemium pour l'industrie
- VINCI Facilities qui s'occupe de la partie tertiaire
- AXIANS, marque spécialisée dans la communication voix-données-images (ICT).

VINCI Energies est, depuis des années, un acteur essentiel des Smart Cities. Par le terme « Smart City » on désigne une ville dont le développement urbain s'appuie sur les TIC (technologies de l'information et de la communication) dans le but d'améliorer la qualité des services urbains. VINCI Energies est un partenaire régulier des collectivités dans la mise en place de réseaux technologiques pour simplifier la vie quotidienne. L'entreprise intervient notamment, via Citeos dans la mise en place d'un système d'éclairage public intelligent, capable de détecter la présence d'un piéton pour adapter la luminosité à son passage.

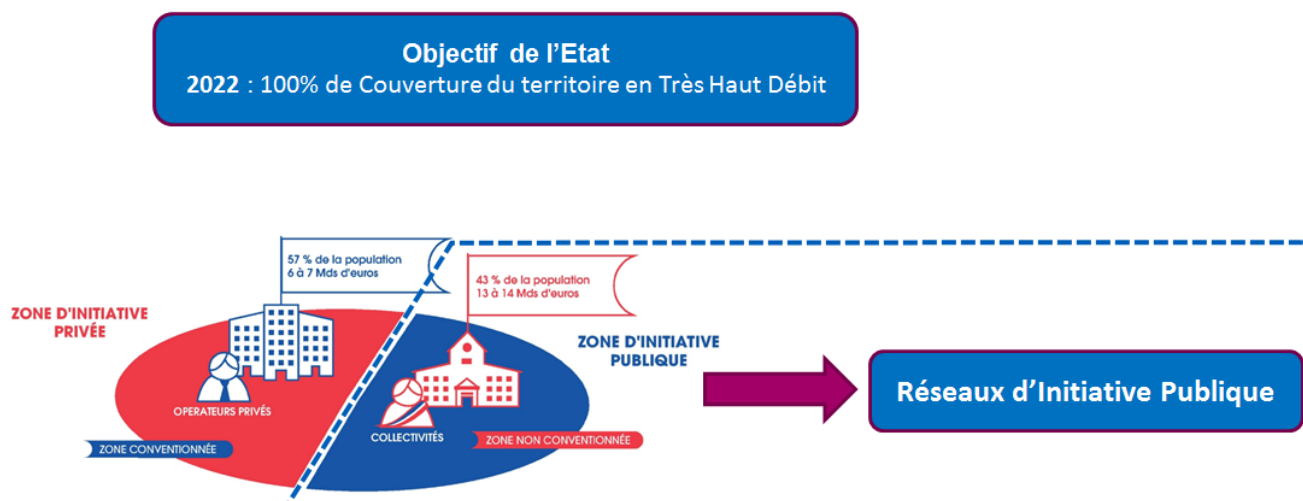


Figure 47 : Schéma explicatif de la couverture en très haut débit du territoire français

Source : VEFIT (2015)

La couverture WIFI en Très Haut Débit participe au programme de modernisation que propose VINCI Energies, à travers la marque AXIANS. En 2022, l'ensemble du territoire français devra être couvert.

1.4 La marque AXIANS

AXIANS est une marque internationale dédiée aux réseaux de télécommunication. En 2015, la marque regroupait 200 entreprises représentant plus de 7000 employés. Présente dans 15 pays, principalement en Europe, la marque a dégagé un chiffre d'affaire de 1.6 milliards d'euros.

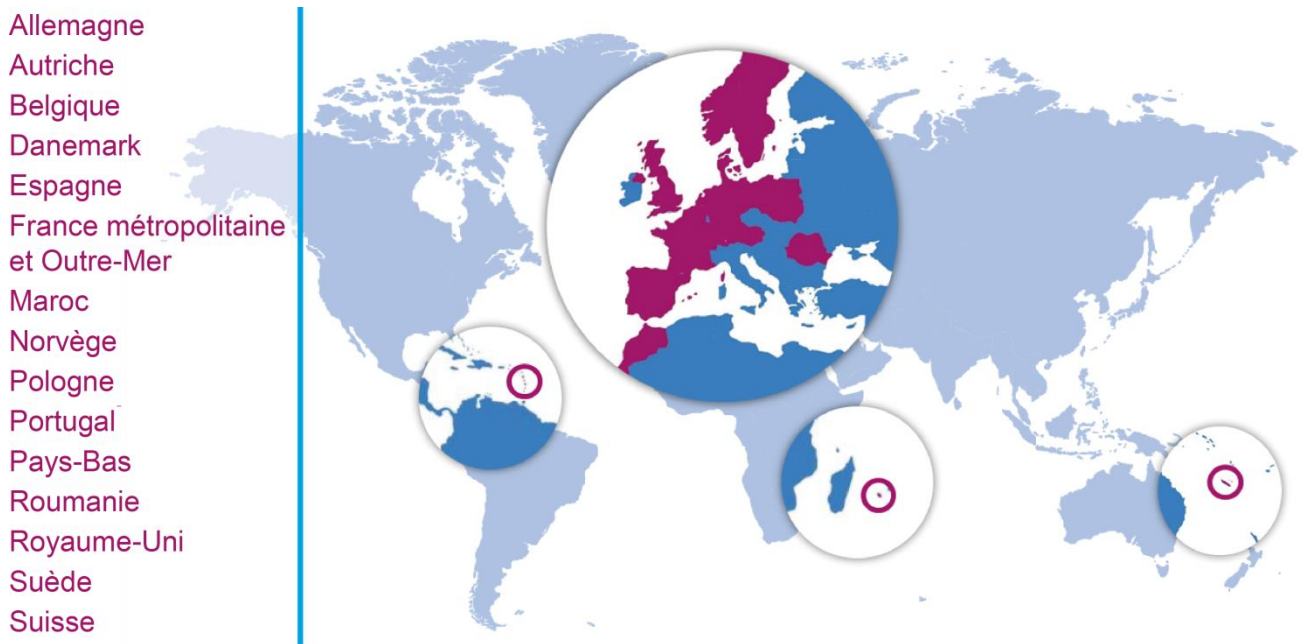


Figure 48 : Carte de répartition de la marque AXIANS

Source : VEFIT (2015)

La marque est particulièrement spécialisée dans la transformation digitale, appelée aussi transformation numérique, qui désigne un processus consistant à l'intégration des nouvelles technologies dans l'ensemble des activités d'une organisation ou d'une structure. AXIANS est chargée d'accompagner ses clients dans cette transformation, que ce soit des entreprises privées, le secteur public, des opérateurs ou des fournisseurs de services. La marque intervient dans plusieurs domaines en fonction des clients :

- Les solutions applicatives
- Les « Clouds » et services managés
- Les systèmes et « Data Centers »
- Les réseaux d'entreprises et des solutions collaboratives
- Les infrastructures de télécommunication

1.5 Le pôle VEFIT

Le pôle VINCI Energies France Infrastructures Télécoms, plus connu sous l'appellation VEFIT est la structure qui participe à la commercialisation de la marque AXIANS en France.

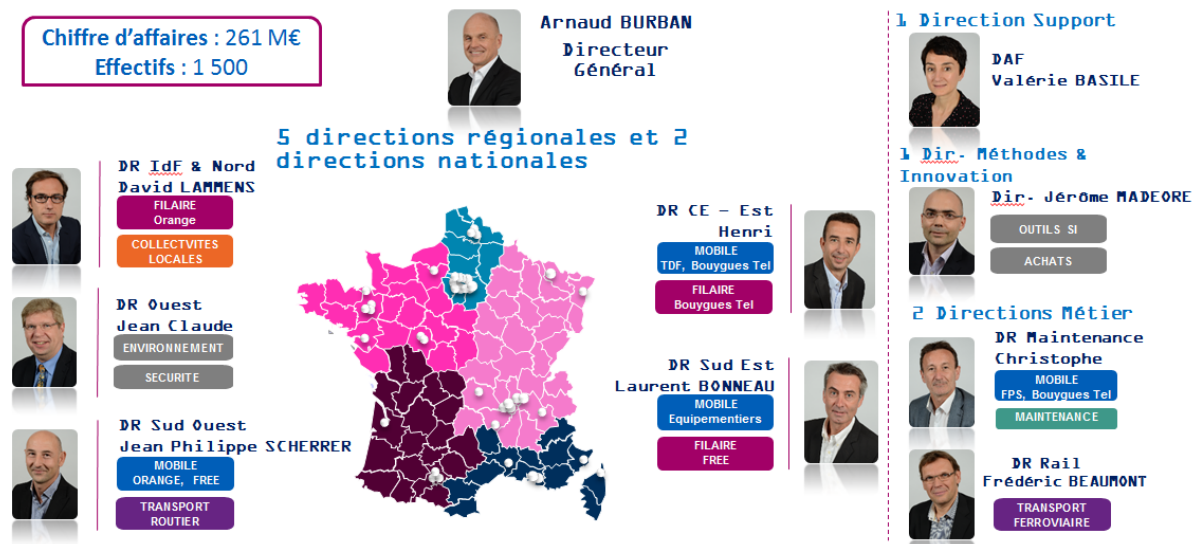


Figure 49 : Organisation du pôle VEFIT

Source : VEFIT (2015)

Le pôle VEFIT est une filiale de VINCI Energies. Il est divisé en 5 directions régionales dont celle du Sud-Ouest et dirigé par Jean-Philippe SCHERRER. C'est à travers cette organisation que l'on peut mieux comprendre les difficultés rencontrées par AXIANS Santerne Toulouse dans sa direction. En effet, 3 entreprises de VEFIT (AMMP, AFSO et AMIMP) sont regroupées au sein des mêmes locaux. Or, ces 3 structures ne fonctionnent pas de la même manière, et surtout ne sont pas régies par le même directeur régional. Ainsi, AMMP dont le directeur est Philippe BORDES et AFSO dirigé par Renaud DION sont sous la direction de la direction régionale Sud-Ouest de Jean-Philippe SCHERRER, tandis que l'entreprise AMIMP avec à sa tête Jean-Marie MOSCA se trouve sous la direction de Christophe CAUZERGUES, directeur national du pôle Maintenance.

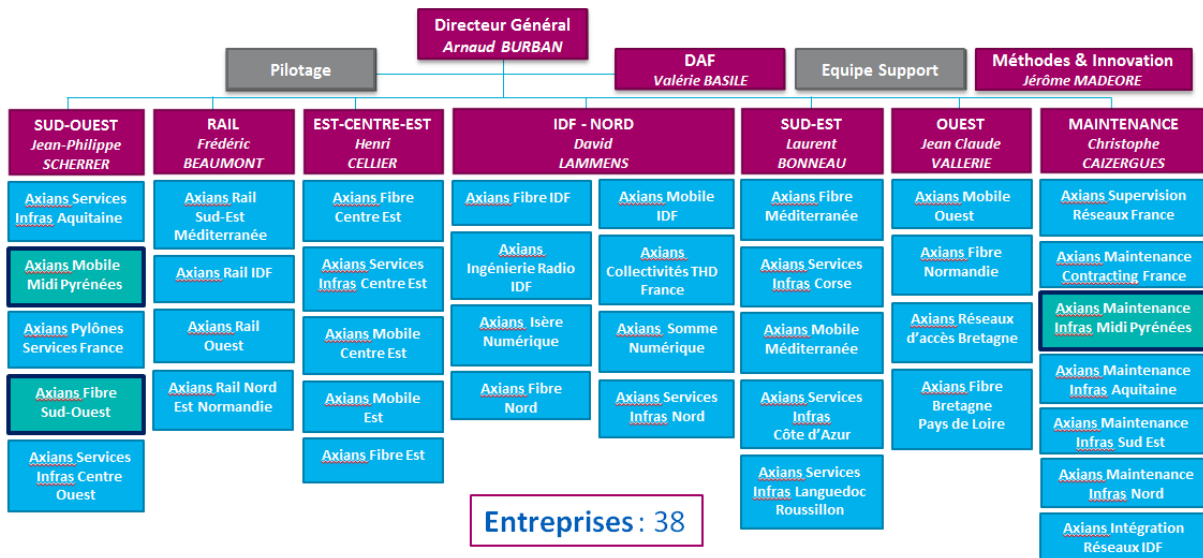


Figure 50 : Organisation et répartition des entreprises du pôle VEFIT

Source : VEFIT (2015)

Si les activités des 3 entreprises sont liées de près ou de loin, l'organisation du fonctionnement même du site AXIANS Santerne Toulouse est à deux vitesses, avec deux directives différentes. De plus, les 3 entreprises partagent le même CE (comité d'entreprise) et surtout la même unité fonctionnelle (Ressource humaine, QSE, etc.).

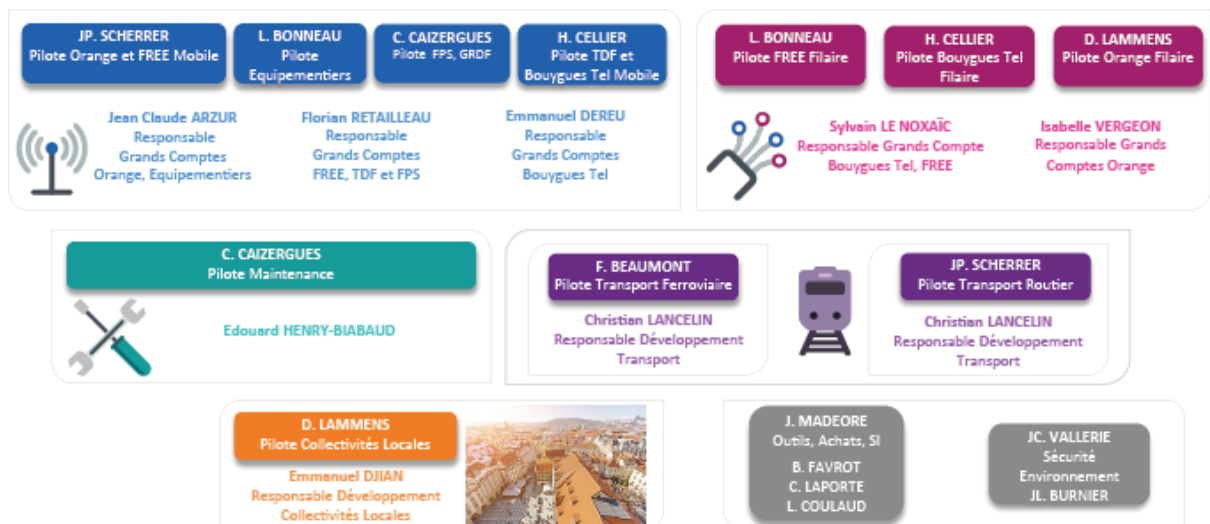


Figure 51 : Activités principales du pôle VEFIT

Source : VEFIT (2015)

1.6 L'entreprise AXIANS Santerne Toulouse

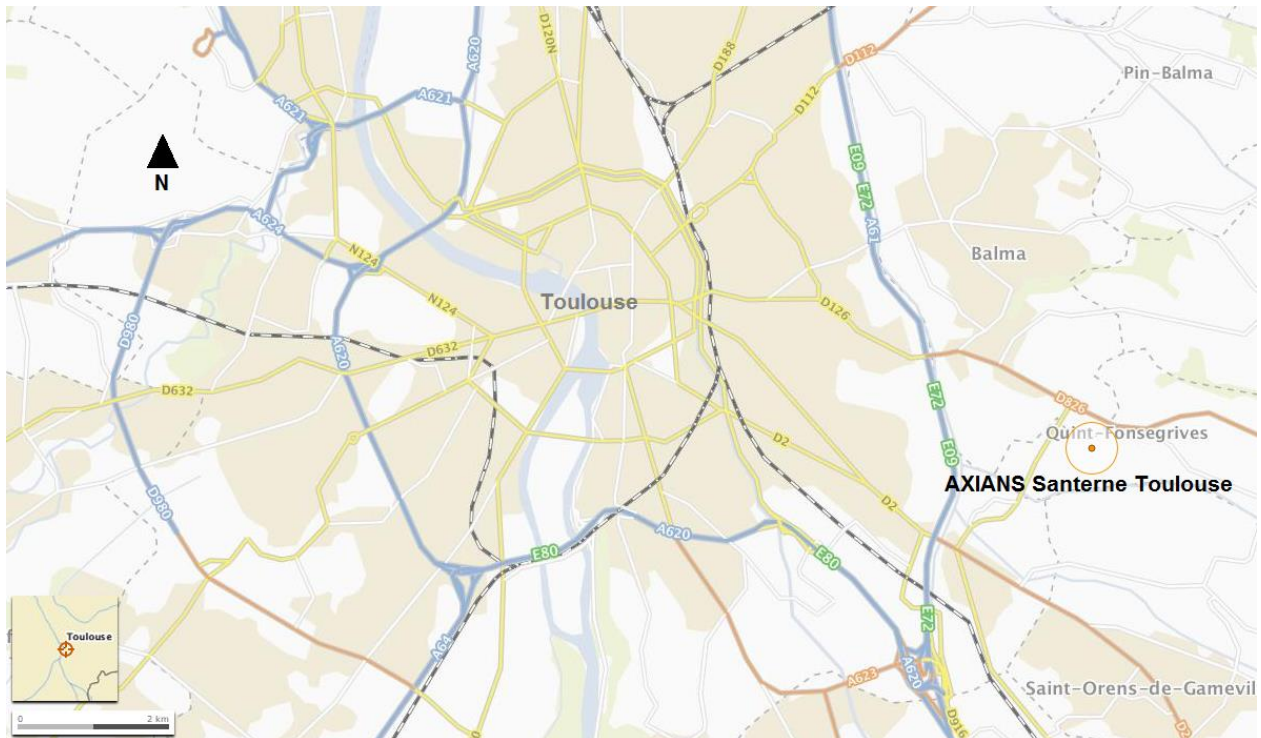


Figure 52 : Carte de Localisation d'AXIANS Santerne Toulouse

Source : Géoportail, A. TAFFOREAU (2016)

Depuis le 1^{er} avril 2015, l'entreprise GRANIQUO Toulouse est passée sous la direction de VINCI Energies et a été rebaptisée AXIANS Santerne Toulouse. L'entreprise est située dans la commune de Quint-Fonsegrives, au sein de la ZA Ribaute. Elle regroupe sur son site, 3 entreprises distinctes :

- AMMP (AXIANS Mobile Midi-Pyrénées) dirigée par Philippe BORDES
- AFSSO (AXIANS Fibre Sud-Ouest) dirigée par Renaud DION
- AMIMP (AXIANS Maintenance Infrast Midi-Pyrénées) dirigée par Jean-Marie MOSCA

Malgré cette division en 3 entreprises, AXIANS Santerne Toulouse possède un pôle Achats dirigé par Stéphane ARJALIES, un pôle comptabilité et ressources humaines dirigé par Sandra MONTAGNE et un pôle Qualité, sécurité et environnement dirigé par Cathy SIEVIC.



Entrée du site d'AXIANS Santerne Toulouse

Source : A. TAFFOREAU (2016)

Fonctionnement et services dans l'entreprise

L'entreprise AXIANS Santerne Toulouse regroupe 111 salariés sur le site et/ou sur le terrain. Plusieurs catégories de salariés travaillent au sein de la société :

- Des cadres
- Des Ouvriers ETAM (dont les responsables travaux) qui peuvent se déplacer sur les sites jusqu'à 3 fois par semaine
- Des ouvriers Chantiers dont les déplacements sur les sites sont quotidiens et nécessitent du transport de matériel lourd et encombrant.

Les horaires de bureau sont de 8h à 12h et de 14h à 17h30 tous les jours de la semaine.

La société possède 99 véhicules dont des voitures de service et des voitures de fonction, 75% du parc automobile d'AXIANS Santerne est composé de véhicules utilitaires. Il n'y a aucune obligation aux salariés possédant un véhicule attribué par la société de le laisser stationner sur le parking le soir. De plus, une indemnité

kilométrique à hauteur du barème fiscal autorisé est en place au sein de l'entreprise. D'autres participations aux frais de déplacements sont à disposition des salariés, comme le remboursement à 50% des frais d'abonnement aux transports collectifs urbains, et prochainement la mise en place de l'IKV (indemnité kilométrique vélo). Ces deux dernières mesures rentrent directement dans le cadre du PDE de l'entreprise.

Au niveau de la restauration, un réfectoire se trouve dans les locaux de l'entreprise, et est accessible à tous les salariés. Il est équipé d'un four micro-onde, d'un frigo et d'un évier. La capacité d'accueil reste tout de même limitée à 8 places maximum en intérieur, et en août 2016, une table de pique-nique a été installée à l'extérieur pour les jours de beau temps. Les horaires dédiés à la pause repas mis en place par l'entreprise ne favorisent pas l'utilisation du réfectoire par les employés, car en 2h de pause, la plupart des salariés ont le temps de rentrer chez eux ou de se restaurer à l'extérieur.

De plus, le nombre de points de restauration à proximité de l'entreprise est suffisamment important : 5 points se trouvent à moins de 3km du site, sans compter le centre commercial de Saint-Orens accessible en moins de 10 minutes en voiture.



Réfectoire d'AXIANS Santerne Toulouse

Source : A. TAFFOREAU (2016)



Zone de repas extérieur et zone fumeur d'AXIANS Santerne Toulouse

Source : A. TAFFOREAU (2016)

Le fait que l'entreprise soit découpée en trois sociétés regroupées dans les mêmes locaux nécessite une adaptation en termes de communication interne, ce qui n'est pas une tâche aisée. La présence d'un réseau Intranet, où tous les documents sont accessibles aux salariés autorisés, permet un regroupement des ressources. Un service de mail Outlook est aussi disponible, et génère un agenda centralisé et un carnet d'adresse propre aux sociétés AXIANS Santerne. Enfin, dans le cadre du PDE, un stand est installé dans le hall principal des locaux de la société, communiquant les principales informations sur le covoiturage, les Transports en commun (ligne 77 et 83), sur l'accessibilité en vélo et les informations Tisséo. Malgré ces outils de communication, il existe un certain manque de fluidité des informations entre les employés. Ceci est dû à plusieurs problèmes :

- La saturation des boîtes mail, où chacune des informations passent par un mail général, se perd dans le flux des nombreux mails reçus chaque jour par les employés (en moyenne, une vingtaine de réceptions par jour). L'information ne parvient pas correctement aux destinataires.
- Le manque de communication entre les 3 sociétés que compte AXIANS Santerne, en raison d'informations émanant directement des managers. Le

souci vient avant tout d'un problème de politique intérieur entre les managers, qui par conséquent bloque « volontairement » les informations aux autres employés.

- Une communication qui passe principalement par le « bouche-à-oreille », à la machine à café ou au fumoir, et qui par conséquent peut engendrer une déformation des informations, et un climat conflictuel au sein de l'entreprise AXIANS Santerne.

Malgré ces outils de communication qui devraient faciliter l'esprit d'entreprise, et encourager les différentes branches de l'entreprise à soutenir le PDE, le manque de fluidité engendre une certaine méfiance et finalement une désinformation des salariés. Les actions du PDE se retrouvent donc paralysées, car elles ne peuvent fonctionner que si les salariés montrent une forte volonté de participation.

Le contexte économique de l'entreprise est à prendre en compte. Comme dans la plupart des sociétés dont les activités tournent autour des télécommunications et des réseaux fibres, la dépendance vis-à-vis des clients est extrême. En décembre 2011, Santerne Toulouse comptait 184 salariés, mais depuis la société a connu un déclin de ses activités, accompagnées par une baisse des dotations contractuelles. Le renouvellement des contrats avec Orange permet à la société de se maintenir à l'équilibre, mais en 5 ans les effectifs sur le site ont diminué avec 111 salariés en août 2016.

2. Diagnostic d'AXIANS Santerne Toulouse

2.1 Le contexte urbain

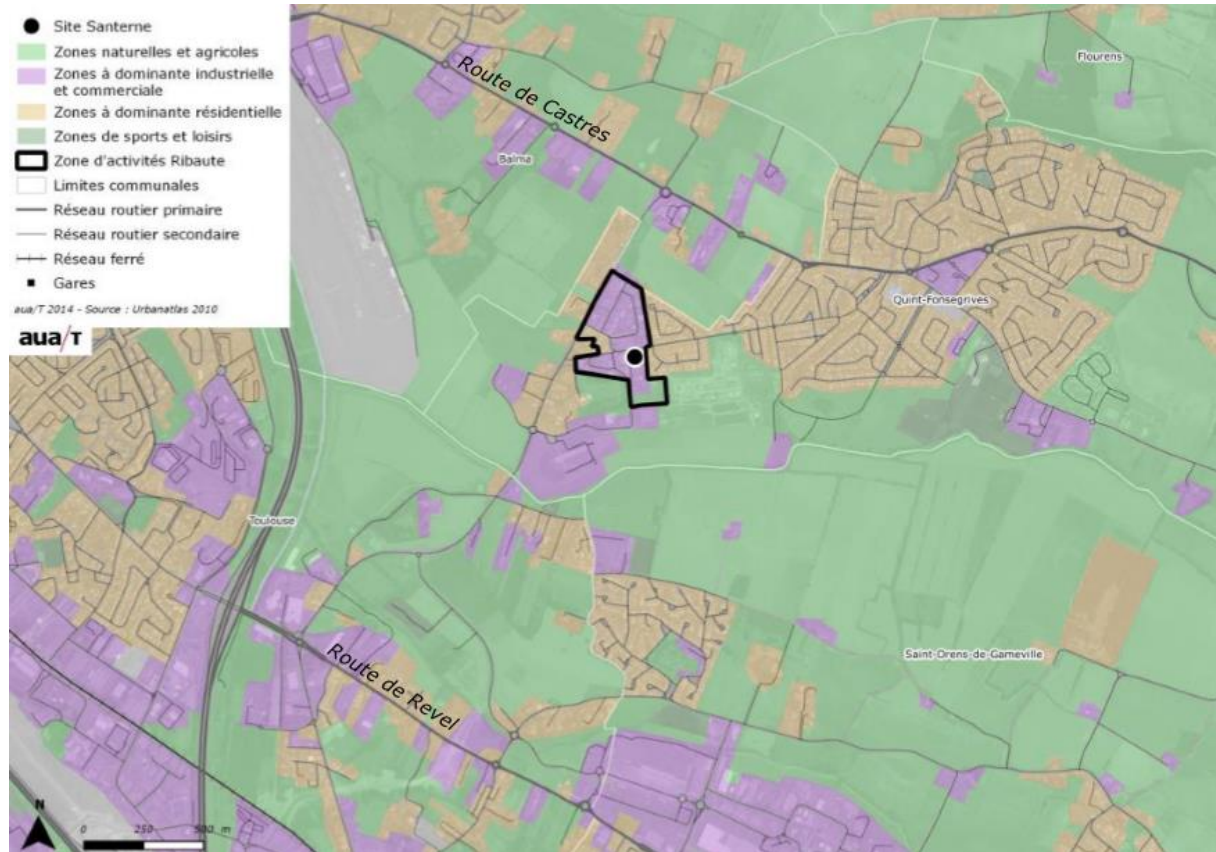


Figure 53 : Carte de Localisation de la ZA Ribaute

Source : AUAT

L'entreprise AXIANS Santerne Toulouse se situe dans un contexte urbain dédié à l'emploi. En effet, la Zone d'activités Ribaute implantée à Quint-Fonsegrives regroupe près de 850 emplois. Le périphérique coupe la ZA Ribaute avec la métropole toulousaine du nord au sud (coupure est-ouest). La ZA est implantée à proximité des zones résidentielles et du centre-ville de Quint (1.5km), ainsi que de la commune de Saint-Orens (5km). Il y a dans la ZA Ribaute peu d'équipements et des commerces plutôt spécialisés tel que des services de réparation, équipements de la maison, services aux personnes. Néanmoins, on note la présence de nombreux commerces autour de la route de Castres à Quint (au nord de la ZA) et au sud, une importante zone commerciale à Saint-Orens.

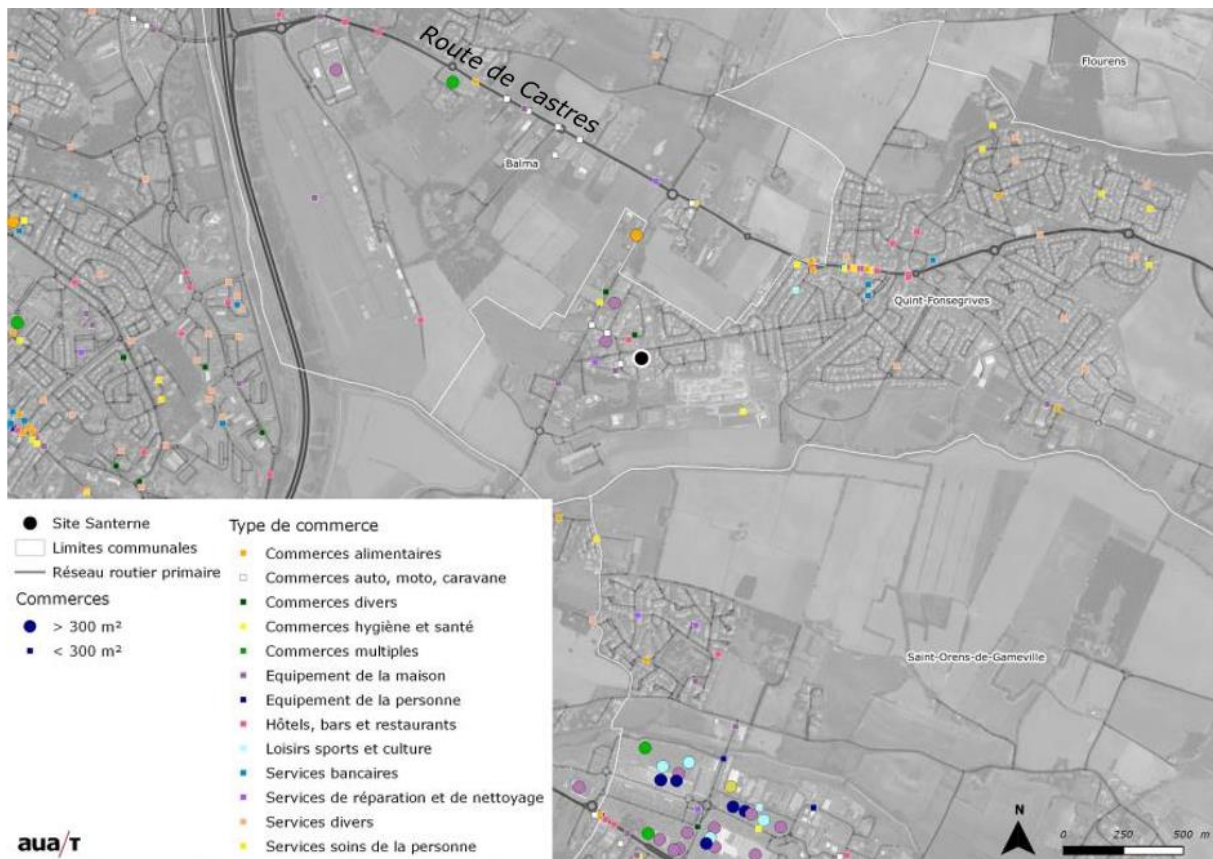


Figure 54 : Carte des activités dans les environs de la ZA Ribaute

Source : AUAT



Figure 55 : Carte des équipements dans les environs de la ZA Ribaute

Source : AUAT

2.2 L'Accessibilité routière

L'entreprise et plus globalement la ZA Ribaute possède l'avantage d'avoir une bonne accessibilité routière. Le site est desservi par le périphérique via les échangeurs Lasbordes (10 000 véhicules/jour en entrée de la route de Castres) et Montaudran (16 000 v/j en entrée de la route de Revel). Avec près de 100 000 v/j sur cette branche du périphérique, le trafic s'est stabilisé ces dernières années. Les 3 principaux axes d'accès à la zone que sont la Route de Castres, la route de Revel et le chemin de Ribaute ne connaissent pas de fortes congestions. De plus, des accès rapides vers les principaux secteurs commerciaux permettent de rallier le centre-ville de Quint en 3 minutes et la zone commerciale de Saint-Orens en 7 minutes maximum.

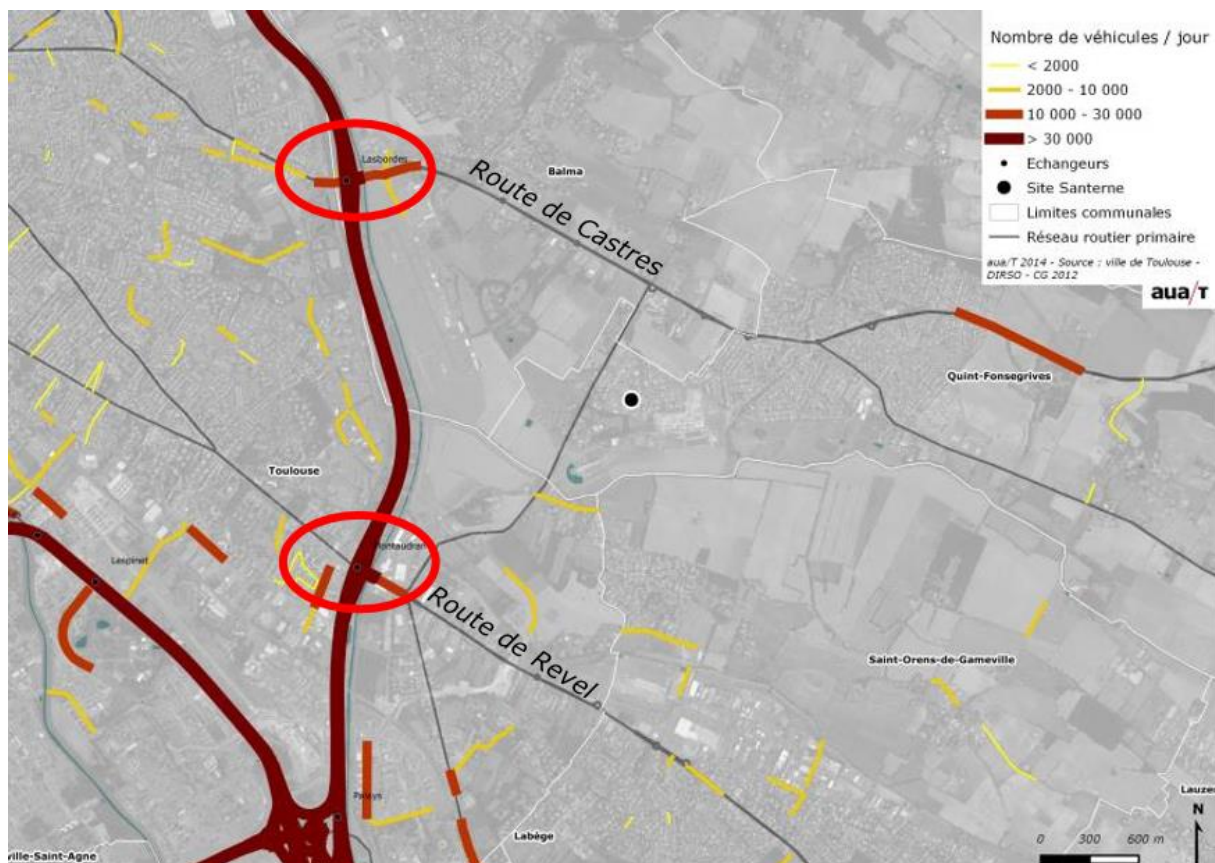


Figure 56 : Carte des accès à la ZA Ribaute

Source : AUAT

L'installation de la clinique Saint-Jean Languedoc-Capio, route de Revel sera suivie de la mise en place d'un nouvel échangeur pour anticiper une possible congestion du trafic sur cet axe.

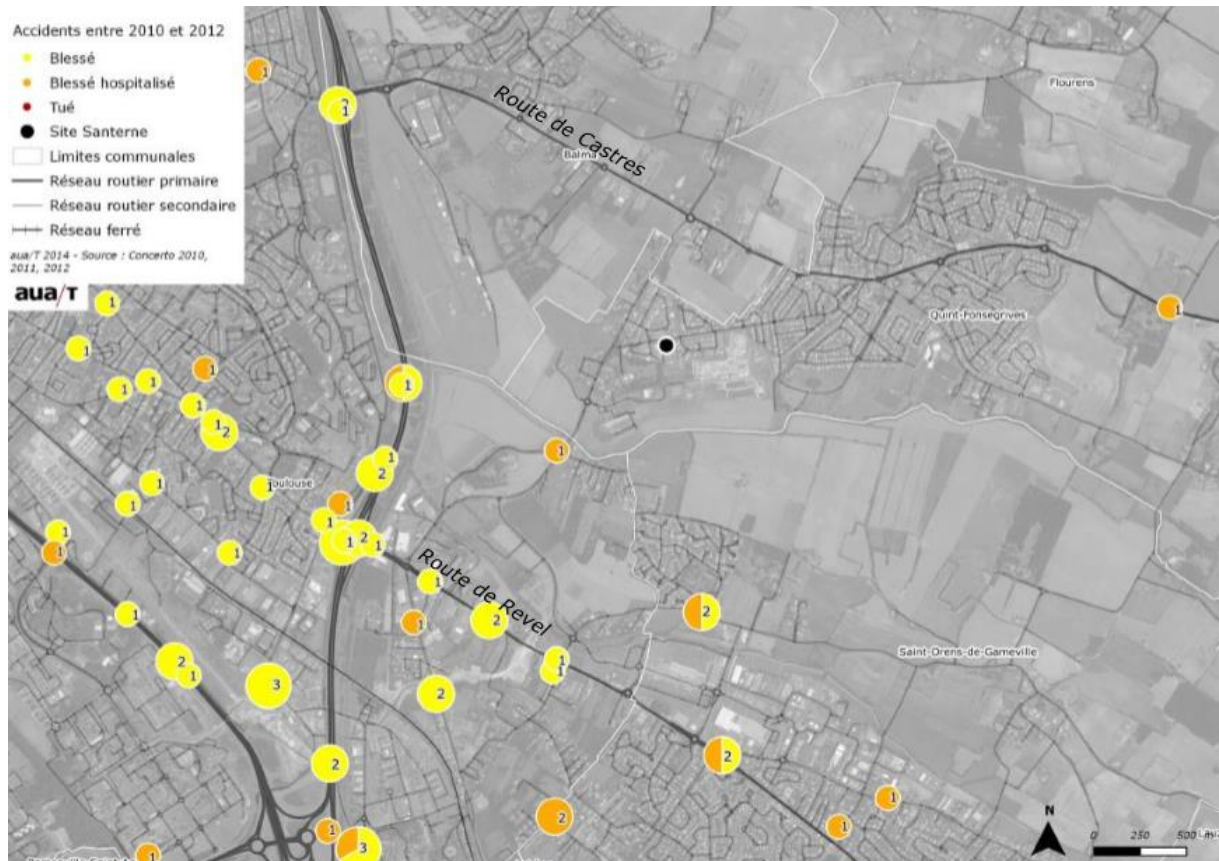


Figure 57 : Carte de l'accidentologie dans les environs de la ZA Ribaute

Source : AUAT

Sur les axes routiers pour se rendre au site l'accidentologie est en revanche relativement faible. Ceci est dû à un réseau fluide aux heures d'affluence et des axes peu enclins aux risques (feux tricolores, bon partage de la voirie, etc.).

Concernant AXIANS Santerne Toulouse, des aménagements des parkings ont été effectués en décembre 2011 avec pour objectif d'en augmenter la capacité et d'optimiser le stationnement. La société possède une centaine de places en accès libre, réparties sur 3 parkings dont 1 non matérialisé. Le parking principal à l'entrée du site regroupe 4 places visiteurs, 2 places handicapées et depuis septembre 2016, 2 places covoiturages, les autres étant non attribuées.

2.3 L'Accessibilité en Transports en commun

L'important maillage du réseau Tisséo fait qu'il y a un rabattement crucial sur le métro (ligne A) et notamment l'arrêt Balma-Gramont. Le site est desservi en direct par la ligne 83 (Balma-Gramont – St Orens Lycée) et le TAD106 (Balma-Gramont – Aigrefeuille – Balma – Drémil Lafage – Flourens – Mondouzil – Mons – Pin Balma – Quint-Fonsegrives). Il y a aussi plusieurs lignes en correspondance tel que la ligne 77 (Balma-Gramont – Fonsegrives Collège), la ligne A du métro (Balma Gramont – Basso Cambo), la ligne B du métro (arrêt Fac de Pharmacie, Borderouge – Ramonville), la ligne 10 (Cours Dillon – Malepère), la ligne 78 (UPS – St Orens Lycée) et la ligne 80 (Ranguel – Belberaud La Balme).

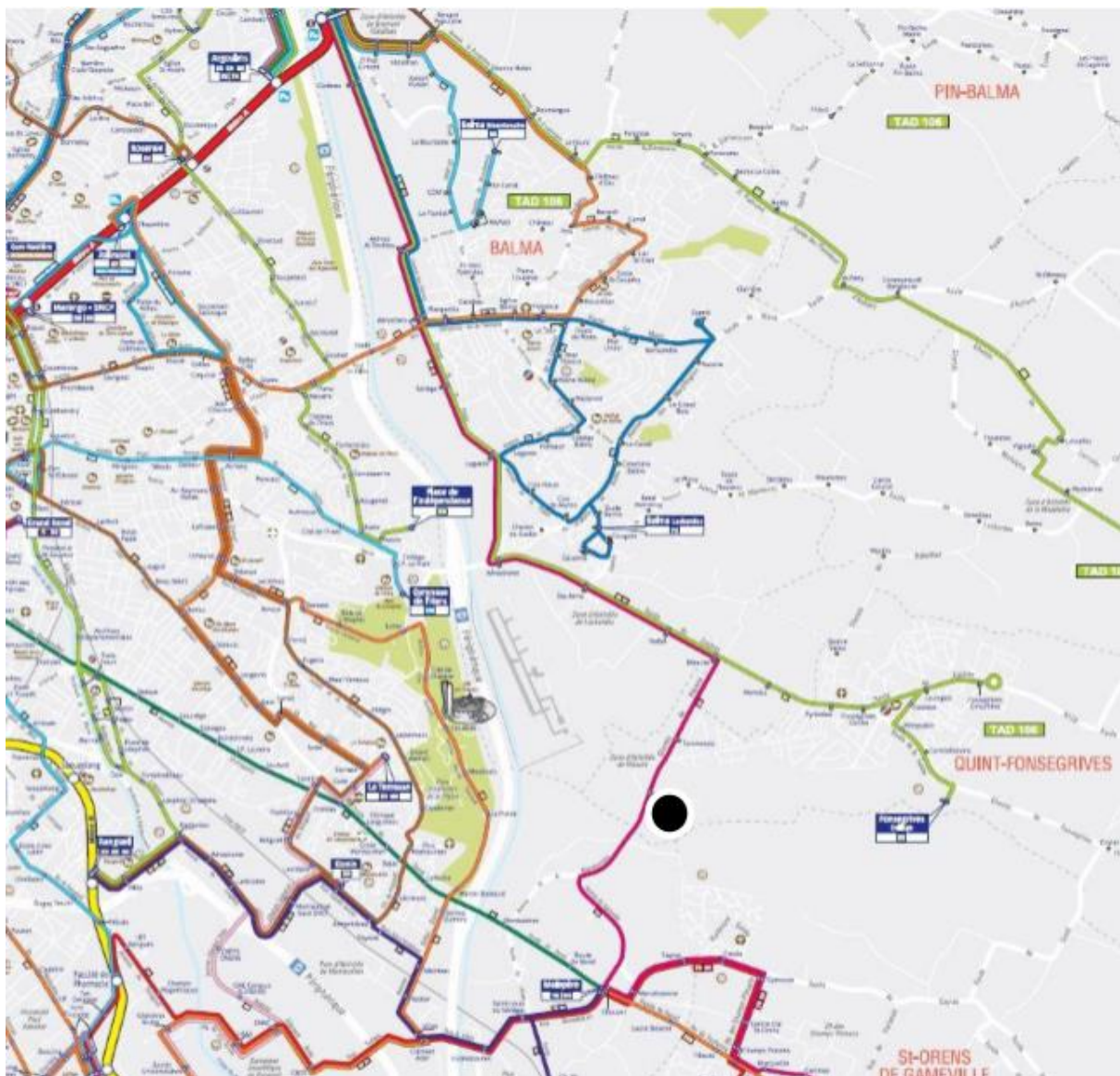


Figure 58 : Carte du réseau Tisséo de l'Est-toulousain

Source : SMTC-Tisséo (2016)

La ligne 83, entre Balma Gramont et St Orens Lycée, est la ligne la plus directe pour accéder au site d'AXIANS Santerne Toulouse. L'arrêt Tournesols est en effet à 100m de l'entrée de l'entreprise, soit 1 à 2 min à pied. Il s'agit d'un arrêt non couvert, non éclairé, sans places assises et sans indicateurs de temps d'attente. La fréquence est de 20 à 30 minutes toute la journée, soit 77 courses par jour, et peut descendre à une fréquence de 10 minutes en heure de pointe. Les entrées et sorties des étudiants de la Toulouse Business School Entiere aux heures de pointe viennent occasionnellement saturer les bus de la ligne. L'amplitude horaire est de 6h à 21h. Le temps de parcours depuis Tournesols en heure de pointe vers Balma-Gramont est de 14 min, contre 21 min vers St Orens. La ligne 83 présente un sérieux avantage aussi, avec une partie de son trajet, de Balma à Ribaute, s'effectuant en site propre. Cela a pour conséquences d'assurer le temps de parcours, d'éviter la congestion automobile et d'assurer du confort aux stations et durant le trajet.



Figure 59 : Plan de la ligne de bus 83

Source : SMTC-Tissé (2016)

La Ligne 77, entre Balma Gramont et Fonsegrives Collège, est une ligne majeure de la route de Castres. De plus, même si elle permet moins un accès direct au site d'AXIANS, elle demeure être une ligne de proximité, avec à partir de l'arrêt Ribaute un temps de parcours à pied de 10 min (750m). La fréquence de la ligne 77 est de 20 minutes toute la journée (82 courses/jour). L'amplitude horaire est de 6h30 à 20h. Les temps de parcours depuis l'arrêt Ribaute aux heures de pointe sont de 13 min vers Balma Gramont et de 10 min vers le terminus de Fonsegrives Collège. Comme

la ligne 83, la ligne 77 bénéficie sur la quasi-totalité de son trajet d'un parcours en site propre.

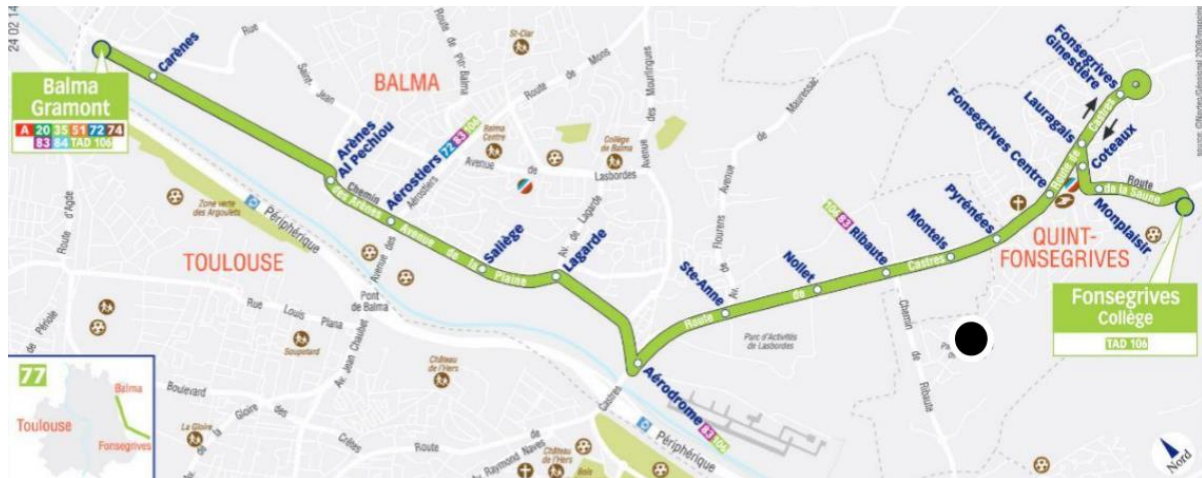


Figure 60 : Plan de la ligne de bus 77

Source : SMTC-Tisséó (2016)



Arrêts Ribaute

Source : AUAT(2015)

Le TAD 106 (Transport à la demande), dessert des communes de l'est toulousain sur Balma-Gramont. Il concerne l'arrêt Tournesols (1 à 2min à pied d'AXIANS). Avec une fréquence de 30 minutes toute la journée, son amplitude horaire va de 5h30 à 00h30 tous les jours. Le fonctionnement du TAD se fait sans réservation depuis Balma-

Gramont, mais cette réservation est indispensable au moins 2h à l'avance pour les autres trajets.



Figure 61 : Plan de la ligne de TAD 106 **Source : SMTCTisséo (2016)**

La ligne 10, relie l'arrêt Malpère à l'arrêt Cours Dillon avec un rabattement sur le métro ligne B à l'arrêt François Verdier. Concernant AXIANS, il s'agit de prendre la ligne 83 durant 7 min pour atteindre l'arrêt Malepère. Les avantages de la ligne 10 sont qu'elle dessert le centre de Toulouse, que la fréquence de 6 à 10 minutes (210 courses par jour) en fait une ligne de haute importance pour la zone. De plus, l'amplitude horaire est de 5h30 à 21h. Le temps de parcours depuis Malepère en

heure de pointe pour rejoindre par exemple Grand Rond est de 22 min. Le seul défaut de cette ligne est le changement à opérer entre la ligne 83 et celle-ci.

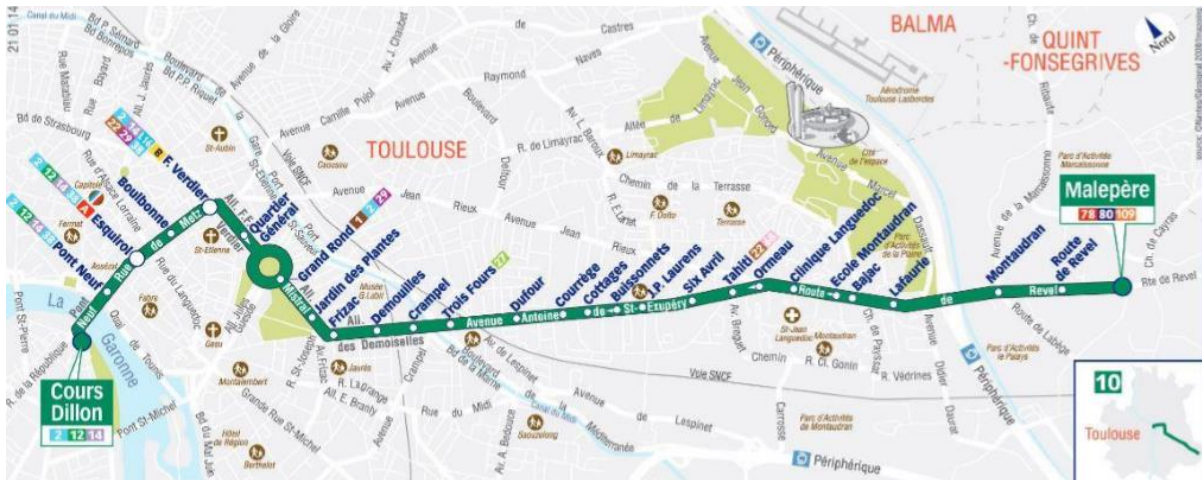


Figure 62 : Plan de la ligne de bus 10 **Source : SMTC-Tisséo (2016)**

L'arrêt Malepère est un point névralgique à seulement 7 min de l'arrêt Tournesols (ligne 83) qui permet un rabattement sur, en plus de la ligne 10, les lignes 78 et 80. La ligne 78 va de Saint-Orens Lycée à l'arrêt UPS avec un rabattement sur le métro ligne B à Fac de Pharmacie. C'est une ligne ayant une fréquence de 10 à 15 minutes toute la journée soit 140 courses par jour. L'amplitude horaire va de 6h à 21h. Le temps de parcours en heure de pointe entre l'arrêt Malepère et le métro B à Fac de Pharmacie met 12min. Cette ligne a l'avantage d'avoir de Malepère à Champs Magnétiques, un trajet en site propre, qui lui permet d'assurer son temps de parcours.



Figure 63 : Plan de la ligne de bus 78 **Source : SMTC-Tisséo (2016)**

La ligne 80 possède une possibilité de rabattement supplémentaire avec le métro ligne B à Ranguel et la gare de Montaudran. Cette ligne va de Ranguel à Belberaud La Balme, avec une fréquence journalière de 20 à 30min (72 courses par jour). L'amplitude horaire est de 6h à 20h30. Le temps de parcours depuis Malepère en heure de pointe vers Ranguel est de 16min, 24min vers Belberaud.



Figure 64 : Plan de la ligne de bus 80

Source : SMTCTisséo (2016)

2.4 Rabattement sur le réseau lourd



Figure 65 : Plan du réseau lourd de TC

Source : SMTG-Tisséo (2016)

L'entreprise possède une capacité de rabattement sur le réseau lourd (métro, réseau Arc-en-ciel, gare) intéressante. Avec bien souvent des temps de parcours inférieurs à 30min, des accès privilégiés en vélo aux deux lignes de métro (A et B) et un rabattement en bus, notamment vers la ligne A, de bonne qualité. L'amplitude horaire des lignes de métro va de 5h15 à minuit en semaine.

Métro Ligne A (Balma-Gramont – Basso-Cambo)



Figure 66 : Plan de la ligne A du Métro

Source : SMTC-Tisséo (2016)

La plupart des lignes à accès direct d'AXIANS Santerne transitent vers Balma-Gramont, comme c'est le cas des lignes 77 et 83. Il faut 14min pour ces deux lignes, avec un trajet quasiment complet en site propre pour accéder à Balma-Gramont. En vélo, les voies cyclables de qualités sont présentes sur la quasi-totalité du parcours, d'où un accès au métro A en 23min. De plus, la présence d'un Parc vélo à accès réglementé de 50 places couvertes et sécurisées renforce la qualité du parcours à vélo. Pour rejoindre le centre-ville et l'arrêt Jean Jaurès, le temps de parcours total est de 22min (il faut 8min au métro pour aller de Balma à Jean Jaurès).

Métro Ligne B (Borderouge – Ramonville)



Figure 67 : Plan de la ligne B du métro

Source : SMTC-Tisséo (2016)

Les accès à la ligne de métro B se font via l'arrêt Malepère en bus, avec les lignes 10, 78 et 80. Il faut, par exemple, 25 minutes de temps de parcours pour l'atteindre en empruntant la ligne 78 ou 80 (7 min de l'arrêt Tournesols à Malepère avec la ligne 83). L'accès en vélo est de 20 min vers Ramonville. Il faut 26 min de temps de parcours total pour rejoindre le centre-ville (15 min entre Fac de Pharmacie et Jean Jaurès).

Réseau Arc-en-Ciel

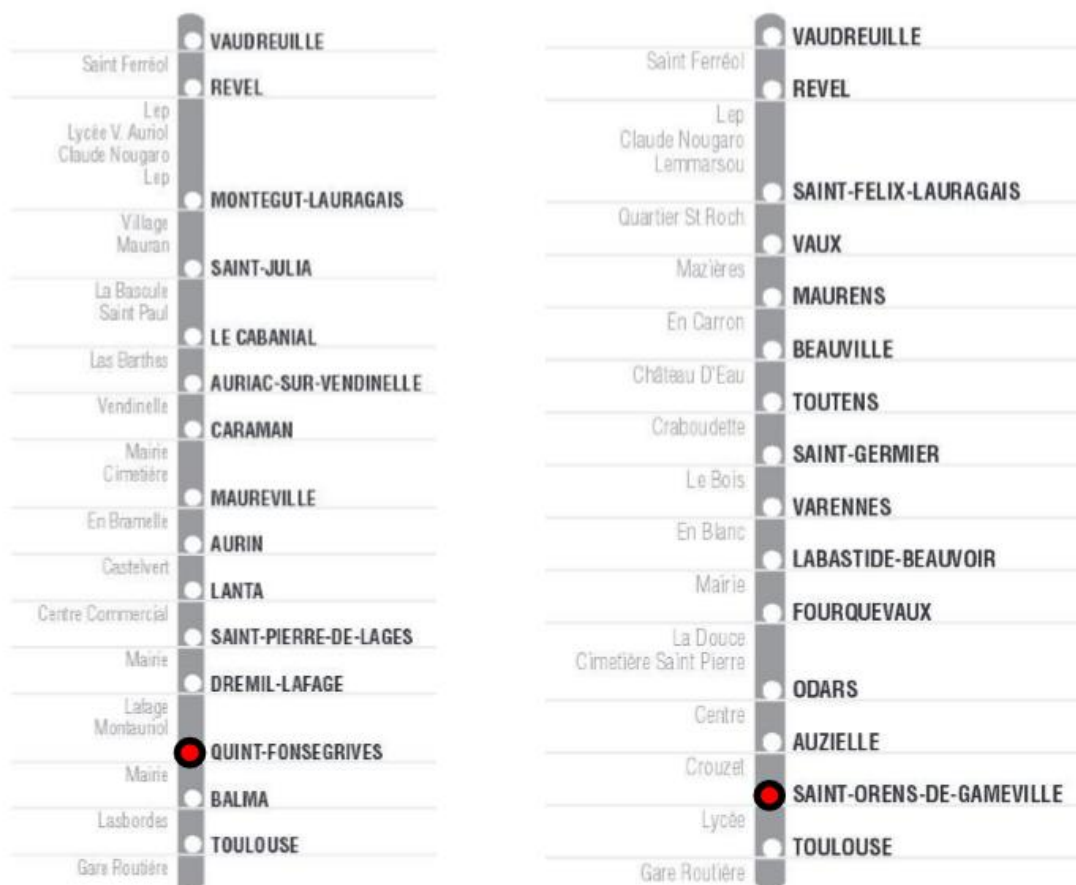


Figure 68 : Schéma des lignes 56 et 57 du réseau Arc-en-Ciel

Source : Département Haute-Garonne

Concernant le réseau départemental Arc-en-Ciel, la ligne 56 effectue son parcours de Toulouse (Gare routière) à Vaudreuil. Il y a environ 12 courses par jour entre 6h et 18h pour cette ligne en partant de l'arrêt de Quint-Fonsegrives Mairie. La totalité du trajet dure 52min. La ligne 57, de l'arrêt Toulouse (Gare routière) à Vaudreuil, effectue 7 courses journalières entre 6h et 19h30 pour un temps de trajet de 40min. Mais il faut se rendre au terminus de la ligne 83, Saint Orens Lycée, pour récupérer cette ligne. Cela représente un parcours d'une durée de 1h10 environ.

Ces deux lignes ont un faible nombre de services en journée, mais elles sont adaptées aux prises et sorties de poste. De plus, elles desservent des communes éloignées, non accessibles en réseau Tisséo.

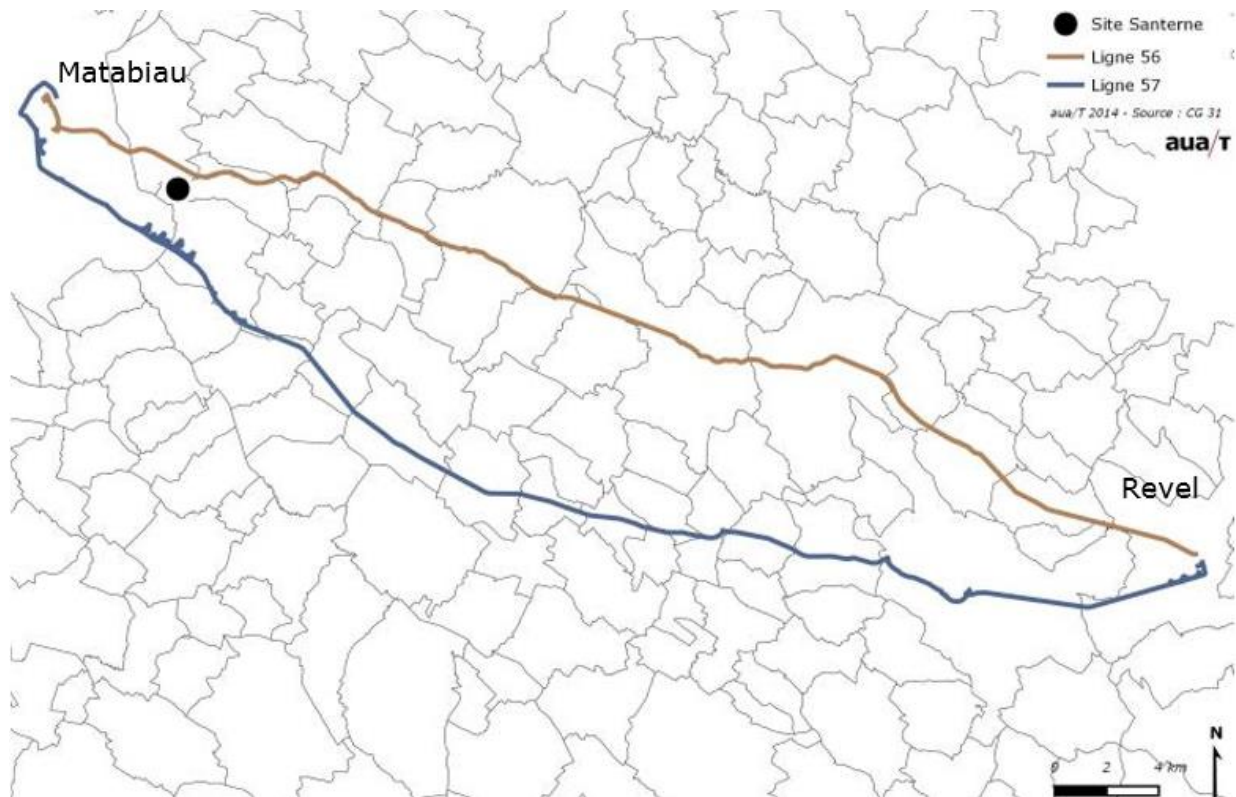


Figure 69 : Carte des lignes 56 et 57 du réseau Arc-en-Ciel

Source : Département Haute-Garonne

Réseau ferré Gare de Montaudran

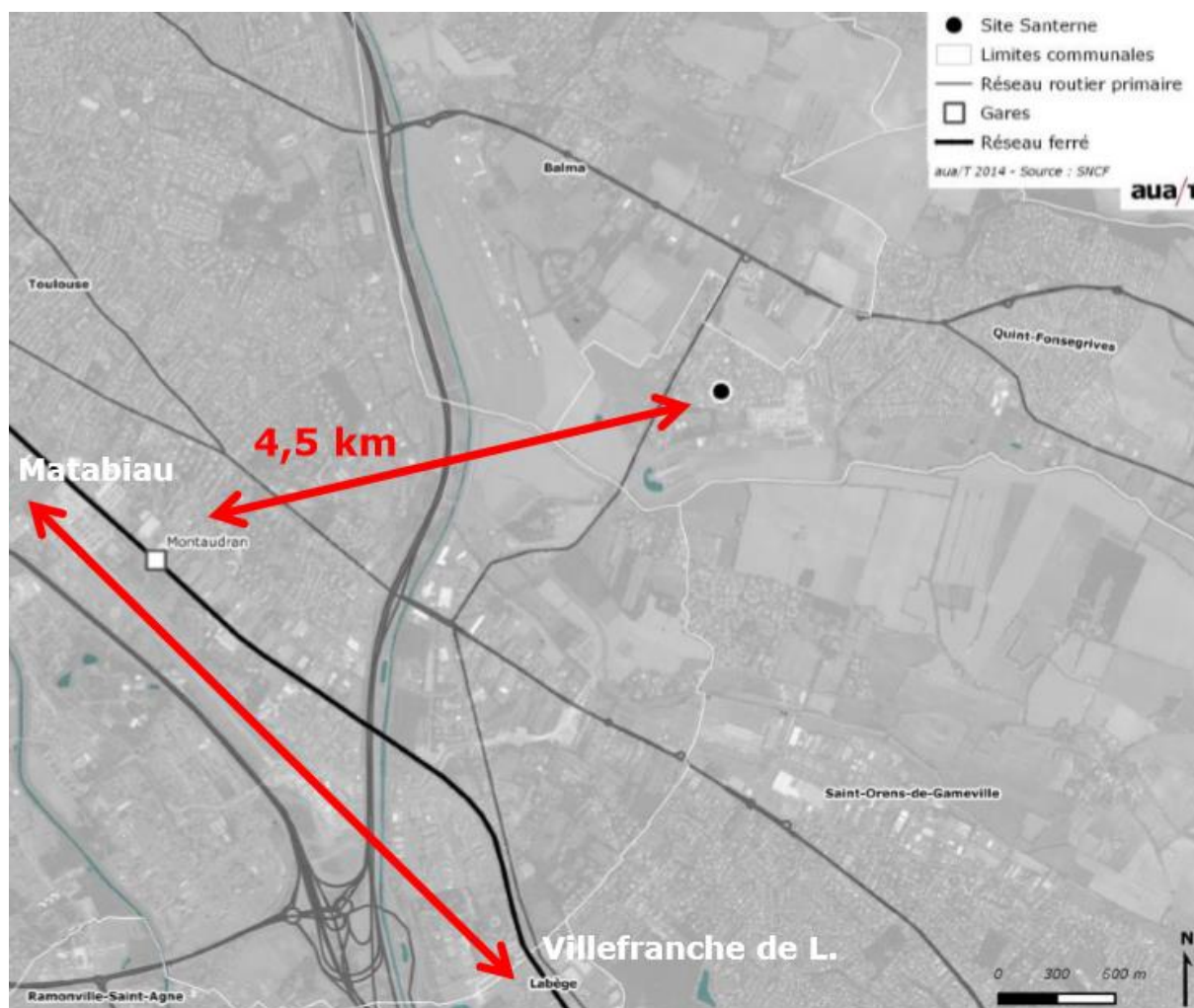


Figure 70 : La situation de la ZA Ribaute par rapport au réseau ferré

Source : AUAT

L'entreprise se situe à 4.5 km de la gare de Montaudran, ce qui représente une durée de trajet de 9min en voiture et 15min en vélo. Avec 31 trains par jour, elle représente un point de rabattement possible pour des employés d'AXIANS, avec 5 min de trajet jusqu'à Matabiau et 30 min jusqu'à Villefranche de Lauragais. L'accès en bus se fait via la ligne 83 de l'arrêt Tournesols, puis avec la ligne 80 depuis Malepère, soit un temps de parcours de 40min environ. De plus, la gare possède 5 places de stationnement vélo.

2.5 Un réseau cyclable discontinu vers Toulouse



Figure 71 : La situation de la ZA Ribaute par rapport au réseau cyclable

Source : AUAT

Les accès cyclables en partance de l'entreprise sont multiples, de plus souvent ils sont de qualités. Le seul point noir réside dans l'accès par le chemin de Ribaute. En effet, ce dernier est indissociable de l'entrée du site d'AXIANS, pourtant la majorité de la voie est non sécurisée, non éclairée, à contre sens de la circulation et pour finir de mauvaise qualité de revêtement. En revanche, vers le centre de Quint-Fonsegrives, l'accès est rapide sur un itinéraire aménagé route de Castres. Il en est de même pour se rendre au centre commercial de Saint Orens, avec un accès rapide et des cheminements aménagés chemin de Ribaute, avenue de Gameville puis route de Revel. Vers Toulouse, le périphérique représente la principale contrainte au niveau des échangeurs Lasbordes et Montaudran, un seul accès par la rue André Villet. De plus, il y a des pénétrantes non aménagées Route de Revel et Avenue de Castres. En revanche, les cheminements sont plus continus vers le sud en direction de la gare de Montaudran (15min) et de la ligne B du métro à Ramonville (21min). Le

réseau cyclable possède tout de même une continuité nord-sud, en direction de Balma, avec la ligne A du métro (23min) ou les cheminements sont de qualités, ainsi que vers l'Union au nord, et de Labège et Escalquens au sud. Vers l'est, il y a peu d'aménagements hormis sur l'avenue des Carabènes depuis Saint Orens, en direction d'Auzielle. En revanche, la route de Castres et la route de la Saune sont non aménagées.

2.6 Une zone fonctionnelle mais peu attractive pour les modes doux



Figure 72 : Carte et mise en situation de la voirie de la ZA Ribaute

Source : Google Maps, A. TAFFOREAU

On trouve des cheminements piétons sur l'ensemble de la zone et notamment vers l'arrêt Tournesols avec la traversée du chemin de Ribaute. De plus, La voie communale de Ribaute permet un accès modes doux entre le chemin de Ribaute et la rue des Tournesols. Mais les cheminements de la zone sont peu attractifs pour les modes doux, et ceux pour plusieurs raisons :

- Le stationnement sauvage rendant certains trottoirs inaccessibles (1 et 2)
- Une circulation dangereuse due à la morphologie de la route et à la vitesse de certains automobilistes (2 et 3)
- Le mauvais revêtement (4 et 5)
- Le fait qu'on ne trouve aucun aménagement cyclable sur la rue des Tournesols (1, 2 et 3)



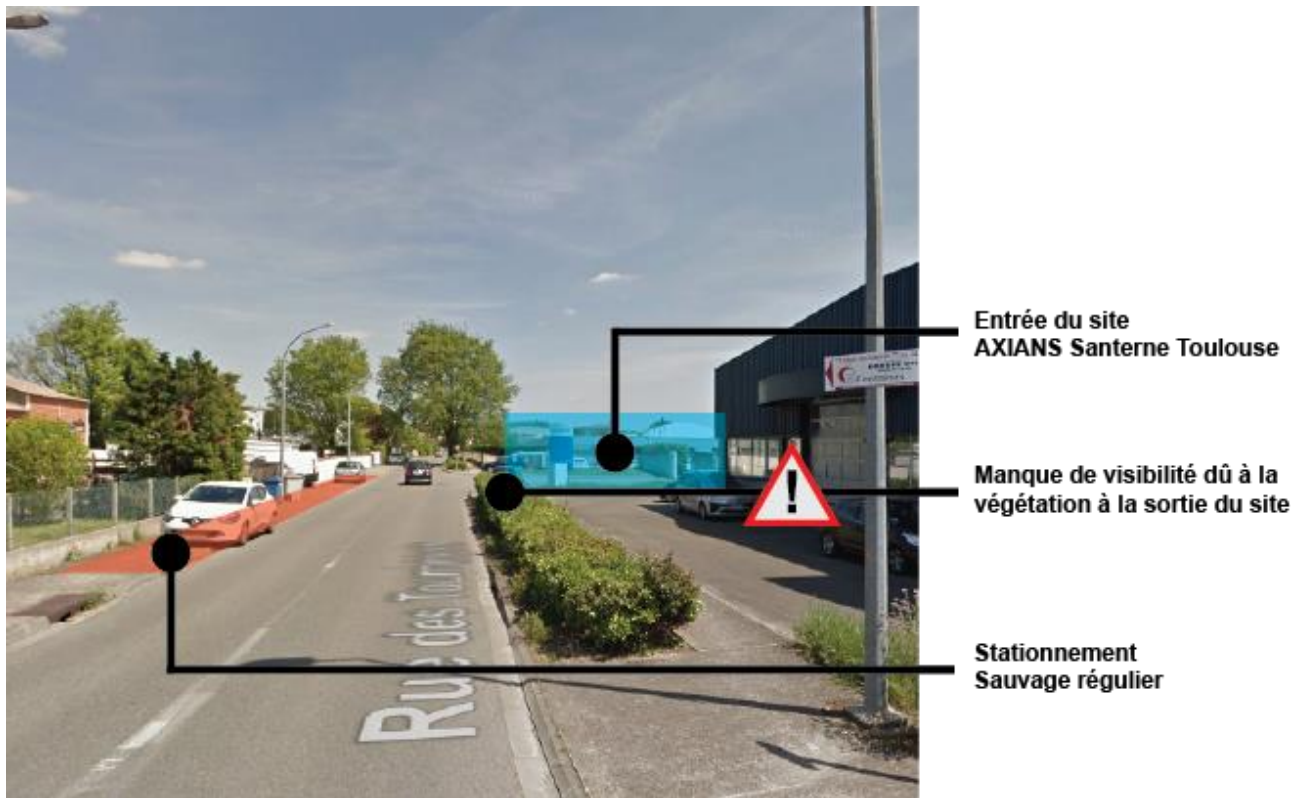
1 **Figure 73 : Situation du partage de la voirie dans la rue des Tournesols**

Source : Google Maps, A. TAFFOREAU



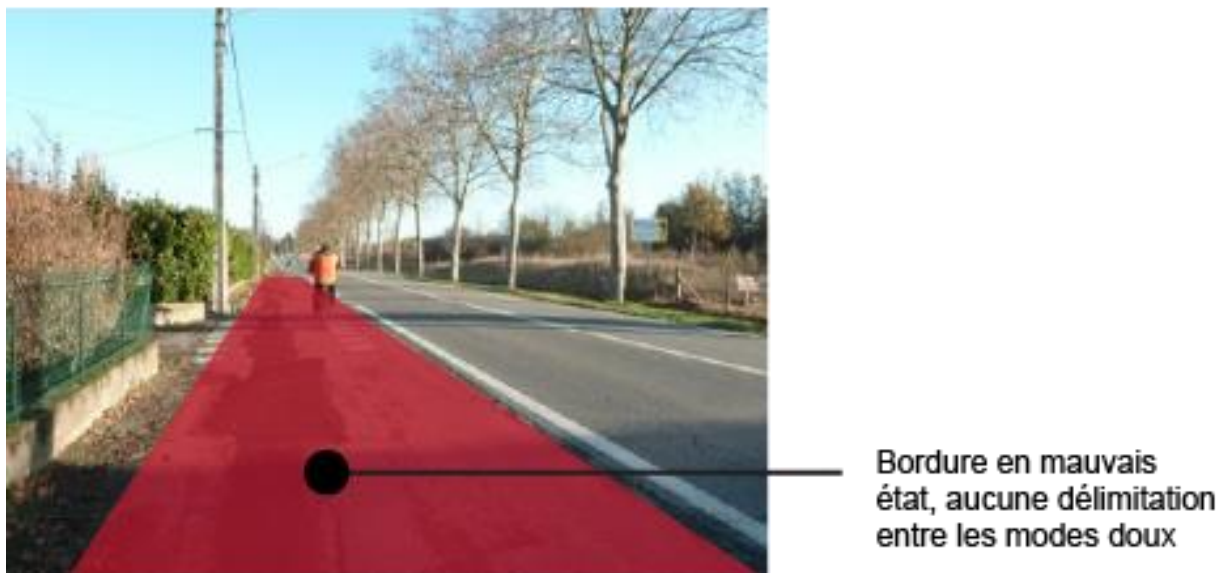
2 **Figure 74 : Situation du partage de la voirie dans la rue des Tournesols**

Source : Google Maps, A. TAFFOREAU



3 *Figure 75 : Situation du partage de la voirie dans la rue des Tournesols*

Source : Google Maps, A. TAFFOREAU



4 *Figure 76 : Situation du partage de la voirie sur le Chemin de Ribaute*

Source : AUAT, A. TAFFOREAU



Bordure en mauvais état, aucune délimitation entre les modes doux

Cheminement pour les modes doux en parfait état, délimitation

5

Figure 77 : Situation du partage de la voirie sur le Chemin de Ribaute

Source : AUAT, A. TAFFOREAU

2.7 Un accueil limité pour les cyclistes

L'entrée du site de l'entreprise et le parking n'ont pas de cheminement matérialisé pour la circulation des vélos en dehors des tracés empruntés par la voiture. Si cela ne gêne en rien la circulation des cyclistes, les équipements associés à l'utilisation des vélos restent spartiates au sein de l'entreprise, avec un rack pour les vélos à l'entrée de la société, comptant seulement 5 places, non indiquées, non fonctionnelles et surtout non couvertes en cas d'intempéries.



Rack vélo à l'entrée des locaux AXIANS Santerne Toulouse

Source : AUAT

Néanmoins, une douche est à disposition de l'ensemble des salariés, accessible par badge, tout comme un vestiaire. En revanche aucun casier sécurisé n'est présent sur le site.



Local douche d' AXIANS Santerne Toulouse

Source : AUAT

2.8 Atouts et contraintes de l'entreprise

Les atouts du site d'AXIANS Santerne Toulouse sont nombreux, mais on peut les définir ainsi :

- La proximité relative des centres de Quint-Fonsegrives et de la zone commerciale de Saint-Orens. Ce sont des zones riches en services, commerces et équipements
- Une congestion et une accidentologie limitées sur le secteur, ce qui représente un atout indéniable pour les modes doux.
- Une desserte en transports collectifs variée, avec notamment des bus Tisséo en site propre et en rabattement sur le réseau lourd, la proximité de la gare de Montaudran, ainsi qu'une desserte du réseau Arc-en-Ciel.
- La présence de cheminements accessibles aux modes doux (trottoirs, pistes cyclables,...).
- Une offre en restauration, avec un réfectoire propre à l'entreprise et la présence à moins de 5min en voiture de nombreux restaurants.
- La présence de moyens de communication et d'un stand dédié au PDE

En revanche, il y a plusieurs points négatifs au site :

- Il s'agit d'une zone dédiée à l'emploi, comprenant peu de commerces, équipements, services immédiats accessibles par les modes doux.
- La facilité d'accès au site par l'automobile n'encourage pas à un changement modal.
- La coupure du périphérique et de l'aérodrome, limite la desserte directe des transports en commun entre la zone et Toulouse, et complique les traversées en mode doux.
- Le fonctionnement de l'entreprise favorise l'utilisation de la voiture individuelle, en raison d'un nombre important et régulier de déplacements professionnels, l'utilisation de voitures de service et l'apport d'indemnités kilométriques.
- Un réfectoire présent mais dont la capacité reste faible, et dont l'aménagement n'encourage pas à rester le midi.
- Un accueil des cyclistes à réinterroger, au vu des aménagements spartiates.

2.9 Typologie sociale de l'entreprise

Le diagnostic effectué par l'AUAT en 2015, s'est axé par la suite sur les salariés et leurs mobilités. Pour cela, les 134 salariés d'AXIANS Santerne ont été géolocalisés dans l'optique d'étudier leurs déplacements domicile/travail. Avec les résultats obtenus, l'objectif est d'améliorer le PDE, le rendre plus efficace en faisant de l'intermodalité une solution viable à l'autosolisme.

Au niveau de la domiciliation des 134 employés (bureau et chantier confondus), 82% se trouvent dans l'aire urbaine toulousaine, 52% dans le PTU (périmètre de Transports Urbains) et 19% ont élu domicile au sein de la ville de Toulouse. Cela signifie que la moitié des salariés se trouvent proches du réseau de transports en commun si on se réfère aux zones d'influences des TC (600m pour le métro, 500m pour le tramway, entre 400 et 300m pour le bus).

Schématisation des zones d'influences selon les transports en commun

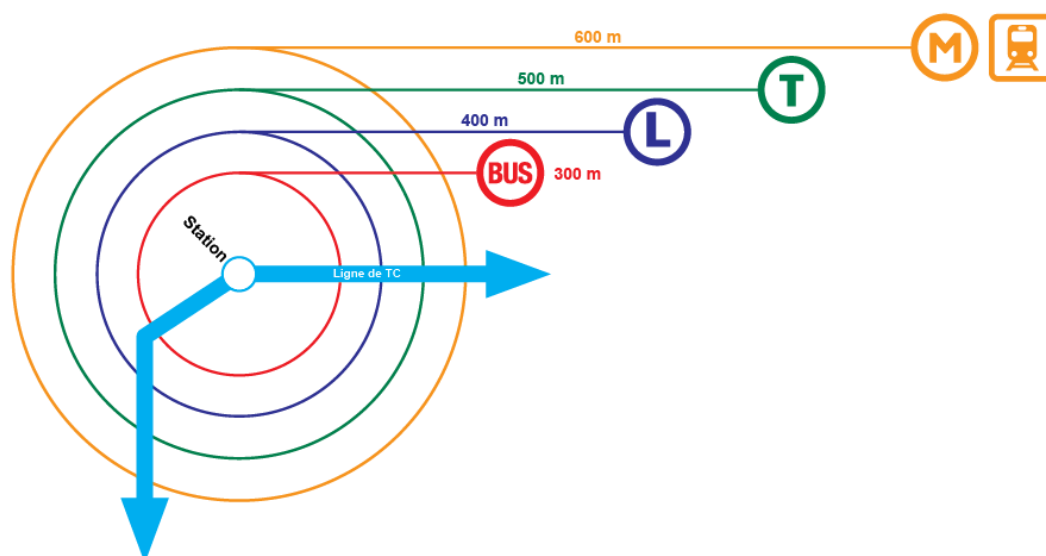


Figure 78 : Schéma des zones d'influences selon les TC

Source : AUAT

Comme le montre le schéma suivant, une zone d'influence est déterminée en fonction de la distance raisonnable estimée pour un accès à pied à un arrêt de transports en commun.

L'étude des potentiels d'usages du réseau Tisséo par les employés démontre malgré la zone d'influence que les salariés de l'entreprise empruntent peu les TC, notamment des lignes de bus directes vers la ZA Ribaute. En effet, seulement 2 salariés empruntent régulièrement la ligne 77, aucun n'emprunte la ligne 83. Les lignes en correspondance ne pèsent pas lourd non plus, avec 2 salariés empruntant la ligne 10, 3 pour la ligne de bus 80, et aucun pour la ligne 78. Le réseau lourd en correspondance offre un potentiel intéressant de rabattement mais encore sous-exploité, avec 6 salariés pour la ligne A du métro, 7 pour la ligne B, 7 salariés aussi pour la ligne T1 du Tramway. Enfin la ligne C (TER) rabat 1 salarié sur le réseau en direction de l'entreprise.

Les potentiels d'usage sur les réseaux ferré et Arc-en-Ciel reflètent aussi l'hégémonie de la voiture sur les déplacements domicile/travail. Si on se réfère aux domiciliés proches d'une gare (entre 1km et 4km) on trouve 38 salariés, mais seulement 4 sur l'axe Toulouse / Villefranche de Lauragais. Cet axe Toulouse / Villefranche de Lauragais ne représente qu'une faible alternative à la vue des faibles potentiels qu'il offre, de plus les correspondances depuis les autres gares sont beaucoup trop pénalisantes (Arènes, Matabiau, Saint-Agne,...). Pour le réseau Arc-en-Ciel, le potentiel d'usage est nul sur les lignes desservant Quint-Fonsegrives (56 et 57).

Le potentiel d'usage des modes doux tel que le vélo et la marche à pied est intéressant. Pour le vélo, 35 salariés sont domiciliés à moins de 10km du site, soit environ 45 minutes de vélo, il s'agit d'une distance envisageable régulièrement ou occasionnellement. A moins de 4km du site, accessible en moins de 15 minutes à vélo, on trouve 7 salariés. Pour la marche, 1 salarié se situe à moins d'1 km du site, le potentiel est donc moindre. Pour satisfaire pleinement à un potentiel d'usage des modes doux, la problématique réside dans les aménagements cyclables incomplets (traversées du périphérique...) et un accueil des cyclistes sur le site qui reste à améliorer.

Le potentiel d'usage du covoiturage prend en compte 41% des salariés, car ceux-ci ont au moins un collègue à moins de 1.5 km de leur domicile, détour estimé raisonnable pour la récupération/dépose. En moyenne, les salariés ont près de 1.5 possibilité de covoiturage autour d'eux. Les potentiels sont très intéressants, surtout pour une structure aux horaires fixes comme AXIANS Santerne, mais la question de l'utilisation des voitures de service se pose. De plus, la plupart des salariés sont des ouvriers d'intervention, en déplacements directs entre leurs domiciles et le chantier selon les cas de figure. Cela réduit donc le potentiel d'usage aux salariés de bureau qui ne représente plus que 26% pour le covoiturage.

2.10 Résultat de l'enquête déplacement

L'enquête déplacement de l'entreprise AXIANS Santerne Toulouse s'est déroulée d'avril à juin 2014. Elle cherchait à cibler le profil des salariés à partir de leur mobilité et de leur habitude d'usage pour ensuite définir les pistes d'actions adéquates à poursuivre dans le cadre du PDE. Avec 56% de participation, soit 73 retours de questionnaires, l'AUAT a pu clairement définir un profil de l'entreprise.

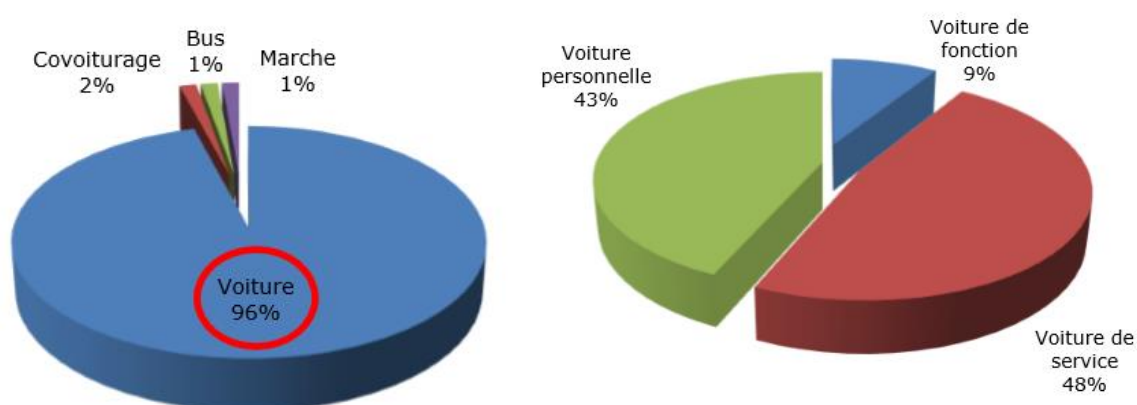


Figure 79 : Parts des déplacements des employés selon le type de transports

Source : AUAT, AXIANS Santerne Toulouse

La première constatation que l'on peut faire des résultats de cette enquête, c'est la prégnance de la voiture individuelle. En effet, 96% des répondants utilisent la voiture individuelle comme mode de transport dans le cadre de leurs déplacements domicile-travail et/ou pour se rendre aux chantiers, réunions extérieures, etc. (voitures personnelles, de service ou de fonction). Les autres modes ne sont représentés qu'à la marge. De plus, seuls 22% des répondants déclarent se déplacer occasionnellement lors de leurs heures de travail, mais lorsque c'est le cas ces déplacements sont presque exclusivement motorisés. Une telle dominance de l'autosolisme est due aux avantages perçus qu'ont les usagers de la voiture. Avec peu de congestion, aucun problème de stationnement et la flexibilité qu'offre la voiture, 86% des répondants sont satisfaits par leur mode de déplacement. A l'heure actuelle, il y a trop peu de contraintes liées à l'usage de l'automobile au sein de l'entreprise et en dehors. De plus, 60% des répondants sous-évaluent le coût annuel

lié à la voiture, à moins de 2500€. Or, selon le barème fiscal 2012, les frais liés à 218 Aller-Retour annuels (avec 30km en moyenne par A-R) sont de 3500€.

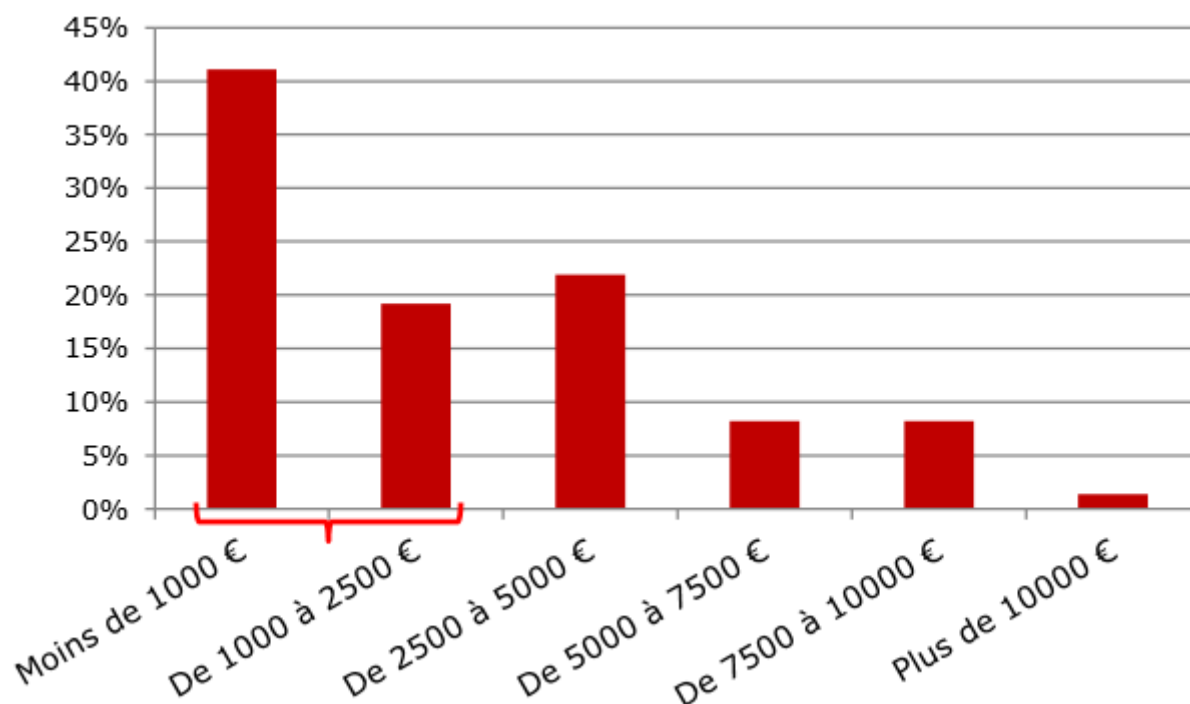


Figure 80 : Evaluation par les employés du coût annuel de la voiture sur le budget

Source : AUAT, AXIANS Santerne Toulouse

Il est important de préciser l'importance des déplacements professionnels chez les employés, avec 74% des répondants qui y sont soumis, dont 20% tous les jours (uniquement des ouvriers chantiers). La grande majorité des déplacements professionnels s'effectuent en véhicule de service, et 48% des salariés le font aussi dans le cadre des déplacements domicile-travail, dont plus de la moitié sont des cadres ou des ouvriers sédentaires. L'importance de la voiture de service au sein de l'entreprise s'explique par l'atout dans le quotidien professionnel que représente celle-ci : la réalisation d'économies personnelles, le transport de matériel, les déplacements aux rendez-vous, etc.

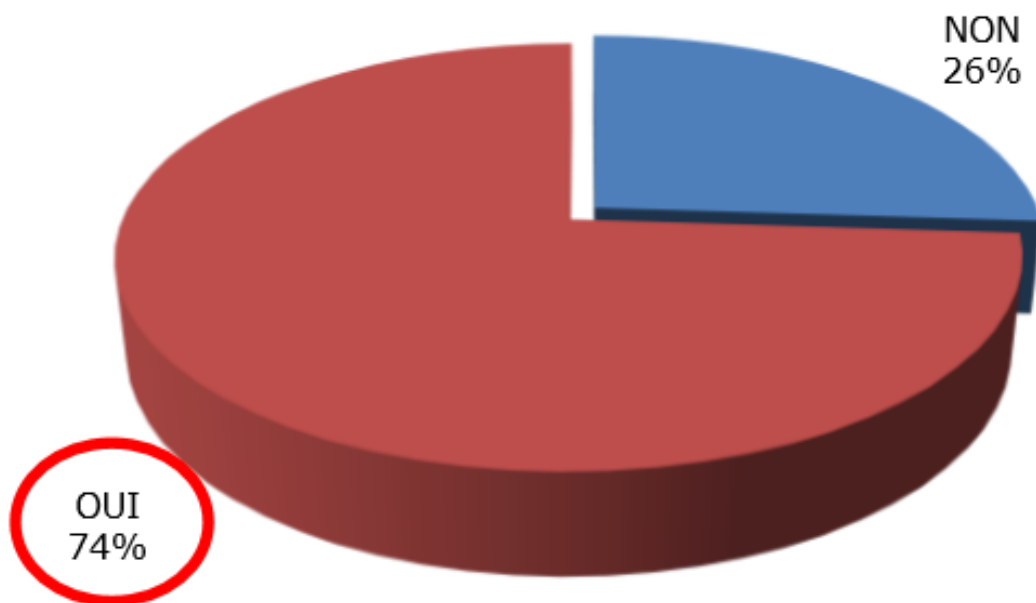


Figure 81 : Part des déplacements professionnels chez les employés

Source : AUAT, AXIANS Santerne Toulouse

Comme traité précédemment, les repas entre 12h-14h sont pris en grande majorité à l'extérieur. 77% des répondants déclarent utiliser un véhicule pendant leur pause déjeuner pour manger à l'extérieur (57%) ou à leur domicile (20%). Ils ne sont que 23% à manger sur place.

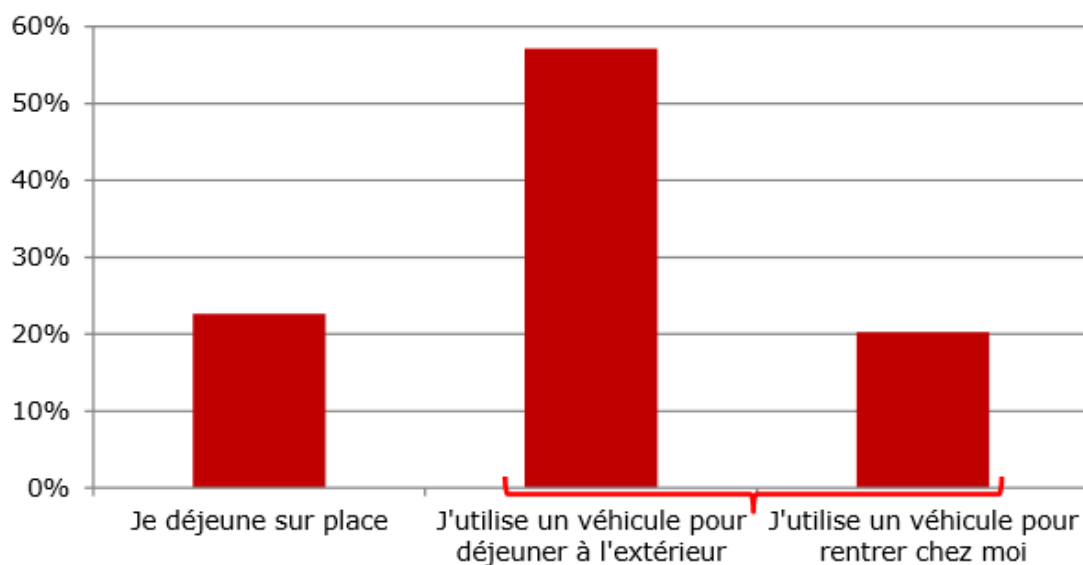


Figure 82 : La pause déjeuner chez les employés **Source : AUAT, AXIANS Santerne Toulouse**

La faiblesse des contraintes liées à l'utilisation de la voiture n'encourage pas au changement des habitudes.

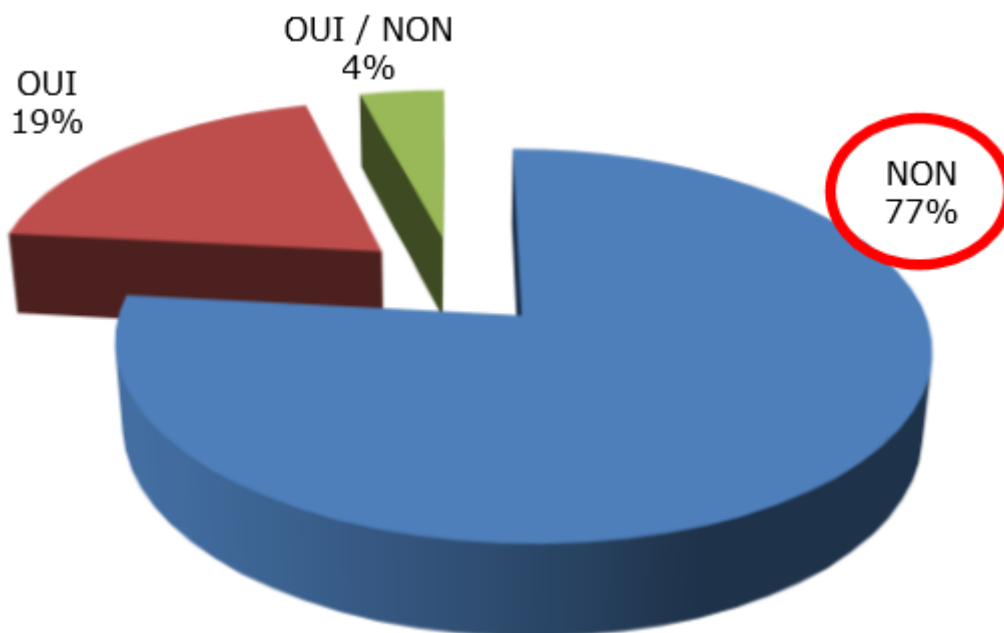


Figure 83 : Part de la possibilité pour les employés de changer de mode de transports

Source : AUAT, AXIANS Santerne Toulouse

77% des répondants ont déclaré ne pas vouloir changer de mode de déplacement. De plus, selon 53% des salariés, l'utilisation des modes alternatifs implique de trop nombreux freins qu'ils considèrent inadaptés (manque de desserte bus, liaison gare-site, réseau cyclable peu développé, manque de mise en relation entre les covoitureurs). Pour 29%, les freins sont avant tout liés à une convenance personnelle (accompagnement d'enfants, activités personnelles, etc.). Le fait d'avoir un poste nécessitant des trajets professionnels secondaires entre le travail et le domicile, à l'aide d'un véhicule de service/fonction, engendre aussi des freins importants (18%). Si un PDE venait à être mis en place, 18% des répondants seraient prêts à se reporter vers le covoiturage, 17% vers le réseau Tisséo, 10% vers le vélo. Néanmoins, 35% des répondants préféreraient toujours le transport personnel motorisé.

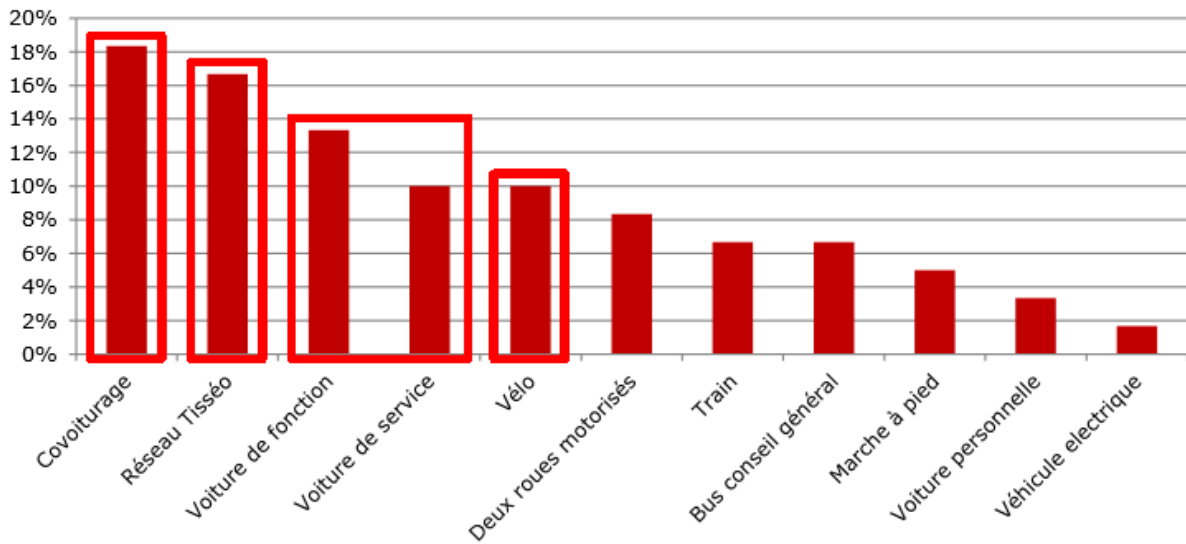


Figure 84 : Part des reports modaux en cas de changement de mode de transports chez les employés

Source : AUAT, AXIANS Santerne Toulouse

Incitations à l'usage des modes alternatifs

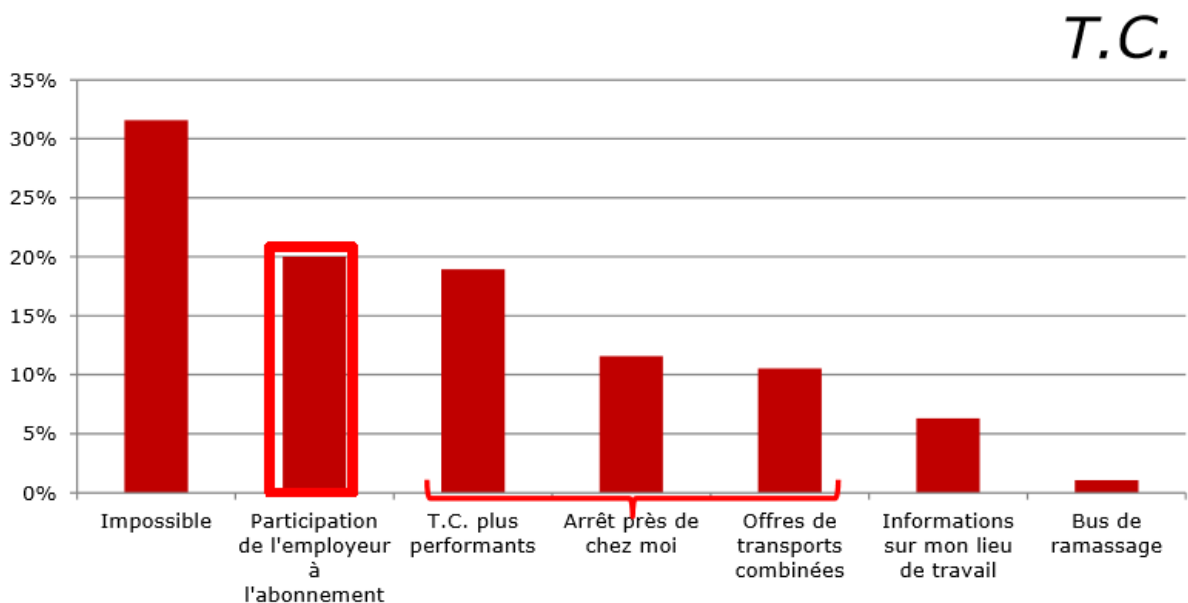


Figure 85 : Part des incitations à l'usage des TC

Source : AUAT, AXIANS Santerne Toulouse

Covoiturage

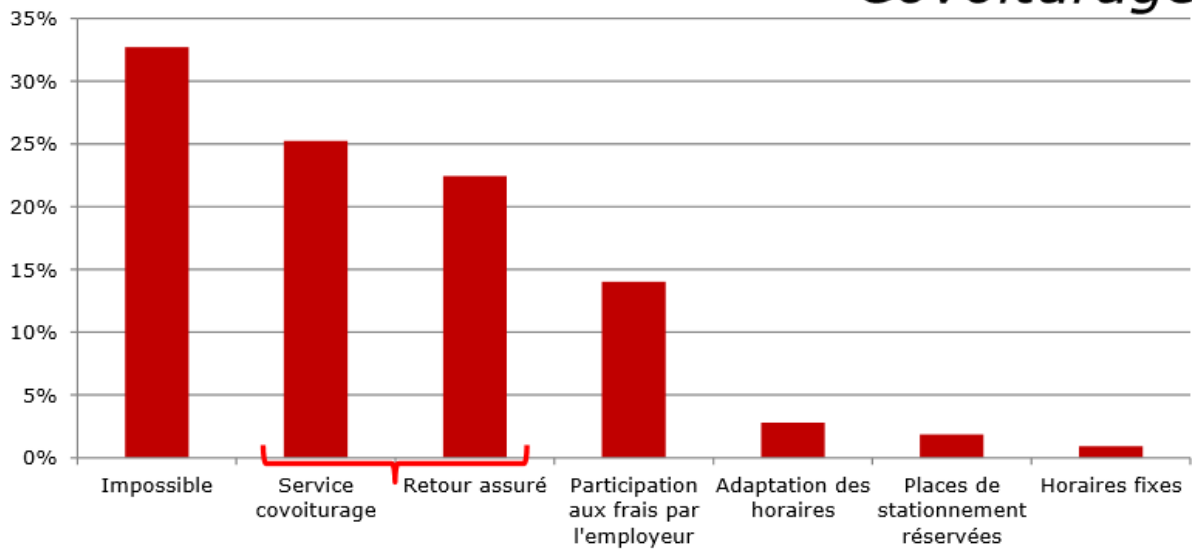


Figure 86 : Part des incitations à l'usage du covoiturage

Source : AUAT, AXIANS Santerne Toulouse

Vélo

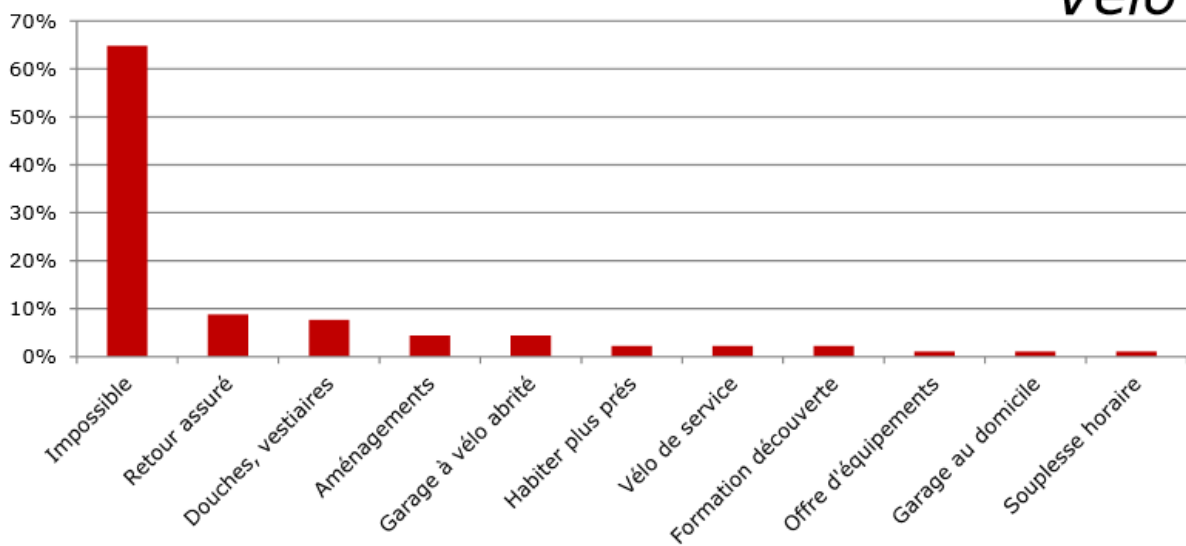


Figure 87 : Part des incitations à l'usage du vélo

Source : AUAT, AXIANS Santerne Toulouse

Au niveau de l'incitation à l'usage des transports collectifs urbains, 20% des répondants souhaitent une participation plus active de l'employeur à l'abonnement Tisséo, ainsi que des TC plus performants (horaires, fréquence, etc.). Pour l'incitation

au covoiturage, une majorité souhaite la mise en place d'un service organisé (25%) et du retour assuré (22%). Peu de réponses des salariés concernant l'usage du vélo, mais des réponses essentiellement liées aux aménagements (douches, vestiaires, etc.). Les actions sont plus limitées chez le personnel de chantier en raison d'une impossibilité de limiter les déplacements professionnels (40%). Au niveau de l'organisation du travail, 33% des répondants pourraient avoir recours aux réunions téléphoniques, 23% à la vidéoconférence et enfin 19% à la mise en place du télétravail.

2.11 Synthèse et pistes d'actions

Le site d'AXIANS Santerne Toulouse est soumis à plusieurs contraintes concernant sa démarche de PDE. D'abord, la ZA Ribaute dans son aménagement est exclusivement dédiée à l'emploi et à la logistique, son attractivité pour les modes doux est faible. En comparaison, l'accessibilité en voiture ne souffre d'aucune contrainte. Le fonctionnement de l'entreprise favorise grandement l'usage de la voiture individuelle, au travers des déplacements professionnels réguliers, de la disponibilité des voitures de services et des indemnités kilométriques dont les employés bénéficient. L'accueil des modes doux n'est guère encourageant ensuite, avec notamment une absence de vestiaire, peu de stationnements pour les vélos non-couverts. Enfin, une organisation à la pause de midi est à réinterroger, car le temps imparti de 2h favorise les déplacements secondaires. De plus, le réfectoire à une capacité d'accueil faible (8 places) et un équipement basique.

Le site possède néanmoins des atouts, à commencer par sa proximité relative des centres de Quint-Fonsegrives et de la zone commerciale de Saint-Orens. De plus, la congestion et l'accidentologie sont limitées sur le secteur avec un accès rapide aux pôles intermodaux (Balma-Gramont, Ramonville), ce qui représente un atout pour l'usage des modes doux. L'entreprise a aussi la chance d'être à proximité d'une desserte en transports collectifs variés, avec des bus Tisséo en site propre et en rabattement sur le réseau lourd (Balma-Gramont), la gare de Montaudran rapidement accessible et une desserte Arc-en-Ciel. Si au cœur de la ZA Ribaute, les cheminements cyclables manquent, il y a une bonne accessibilité aux voies cyclables par la suite sur les principaux axes. De plus, les trottoirs sont présents sur quasiment l'ensemble de la ZA Ribaute et rarement encombrés par le stationnement sauvage.

3. L'évolution du PDE à travers les actions mises en place

La réalisation d'une démarche de plan de mobilité s'appuie sur 4 étapes essentielles :

Premièrement, un plan de mobilité s'inscrit dans un territoire géographique cohérent, porté par une structure clairement identifiée. Il peut s'agir d'un bassin d'emploi, d'une ZAC impliquant plusieurs entreprises mettant en place un PDIE ou d'une structure publique ou privée pour un PDE. Une personne est alors nommément désignée au sein de la structure pour piloter la démarche. Le pilote rencontre les entreprises pour leur présenter la démarche et identifier celles qui sont prêtes à s'y engager dans le cas d'un PDIE. Celles prêtes à s'investir dans la démarche, affirment par la même occasion leur volonté de faire évoluer leurs pratiques, avec pour objectifs l'amélioration de leurs performances, de leur environnement de travail et des conditions de travail de leurs salariés.

La contribution de chacun des partenaires à la démarche fait l'objet d'une contractualisation dans le cadre de la signature d'un plan de mobilité entre les entreprises et l'AOM en place. Cette contractualisation doit préciser les rôles et apports de chacun. Ce conventionnement permet d'officialiser le projet et de constituer un bon objet de communication sur la démarche.

L'entreprise impliquée désigne en son sein un « référent mobilité », qui devient tout au long de la démarche l'interlocuteur privilégié de l'AOM et des salariés sur le pilotage du plan de mobilité. Un comité de pilotage est mis en place par la suite au sein de la structure, avec au moins un référent extérieur. Ce dernier peut être mandaté par l'AOM. Des consultants mobilité de l'ADEME, des représentants de la Carsat ou des acteurs mobilités des collectivités territoriales peuvent aussi faire partie du comité de pilotage.

La deuxième étape consiste à la réalisation d'un diagnostic. Cette étape est une phase essentielle dans la démarche car elle permet de parfaitement identifier les pratiques de mobilité de l'entreprise et des employés, leurs modes de déplacement et d'organisation dans l'activité de travail. La zone géographique de l'entreprise est prise en compte dans le diagnostic. A l'issue de cet état des lieux, une restitution est

faite auprès de l'entreprise. Les caractéristiques de l'entreprise et de son environnement, les impacts sur la mobilité et la santé des salariés, les réseaux de mobilités comme les transports en commun les plus accessibles, etc... Les résultats permettent de fixer les orientations d'actions que l'entreprise doit envisager pour le PDE et l'élaboration d'un plan d'action à venir.

L'élaboration du plan et la mise en œuvre des actions constituent la troisième étape à suivre. L'élaboration du plan nécessite une démarche participative des employés. La constitution de commissions, animées par le référent mobilité permet d'organiser les actions en fonction des thèmes sélectionnés et de les mettre en œuvre.

A titre indicatif, l'élaboration du plan d'action et sa mise en œuvre se font au plus tard un an après le début de la démarche.

La dernière étape consiste à suivre et à évaluer le plan de mobilité. Sur la base des objectifs définis en amont, le comité de pilotage doit définir des indicateurs permettant de suivre l'évolution des pratiques et ses effets dans le temps.

D'après l'INRS, ces indicateurs sont de deux ordres :

« Des indicateurs de moyen : nombre d'entreprises visées/impliquées dans la démarche, nombre de salariés visés/impliqués dans la démarche, nombre de questionnaires d'enquête salariés envoyés et taux de réponse, nombre de réunions du COPIL et taux de participation, nombre de réunions d'information et taux de participation, etc. ; »

« Des indicateurs de résultat : effets du plan d'action notamment sur la santé-sécurité des salariés (évolution des accidents et baromètre social – indicateurs RH...), sur l'environnement (empreinte CO2...) et sur les coûts et temps de déplacements (les déplacements professionnels remboursés, la participation éventuelle aux titres de transport...), suivi du plan d'action notamment, évolution des modes de déplacements des salariés, taux d'utilisation des services mis à disposition... »

Durant la mise en œuvre des actions, le comité de pilotage continue de se réunir, en association avec les salariés et les instances représentatives du personnel. Avec le temps, certaines actions peuvent être redéfinies ou de nouvelles initiées. Ces actions dans le cadre du PDE sont utilisées aussi pour la mise à jour du document unique

d'évaluation des risques professionnels en y intégrant notamment l'évaluation des risques liés aux déplacements dans le cadre de l'entreprise (trajet domicile/travail, déplacements professionnels,...). Afin d'assurer l'implication dans la continuité du PDE, des actions de communication régulières, manifestations, expositions, témoignages, groupes d'échange de pratiques interentreprises et autres événements liés sont mis en place au sein de l'entreprise.

D'après l'INRS, « Le suivi et l'évaluation du plan de mobilité doivent perdurer dans le temps afin de mesurer l'efficacité des actions proposées. Pour une réelle efficacité du projet, il faut compter au moins 5 ans. »

3.1 Objectifs du PDE



Figure 88 : Chronologie basique des démarches du PDE d'AXIANS Santerne Toulouse

Source : AXIANS Santerne Toulouse, A. TAFFOREAU

Depuis février 2014, AXIANS Santerne Toulouse a lancé une démarche de PDE. Cette volonté vient d'un désir de la part du chef de l'entreprise AMMP, Philippe BORDES de répondre aux contraintes qu'engendraient la flotte de véhicule, c'est-à-dire des difficultés de stationnement quotidiennes et un parc automobile trop coûteux à gérer. Dans de telles circonstances, la responsable QSE, Cathy SIEVIC a été mandatée pour trouver une solution. Elle s'est orientée vers une réponse efficace, économique et durable avec l'instauration d'un PDE.

La mise en place au sein de l'entreprise d'un PDE, avec la collaboration du SMTC-Tisséo, vient d'une volonté de répondre aux enjeux du développement durable, avec une démarche économique, sociale et environnementale. Pour cela, les objectifs d'AXIANS Santerne Toulouse sont identifiés :

- Améliorer le bilan carbone de l'entreprise
- Accompagner les salariés dans le changement des habitudes de transport tout en maîtrisant le risque routier :
 - o Proposer des alternatives à la voiture individuelle au niveau du trajet domicile-travail
 - o Organiser autrement les déplacements professionnels
- Rationaliser la gestion du parc de véhicules professionnels

La convention de partenariat entre le SMTC et Santerne Toulouse pour le PDE a été signée le 6 mars 2014, et rapidement, les premières actions se sont mises en place

avec l'intermédiaire de Pierre GUILBOT, interlocuteur privilégié du SMTC dans l'accompagnement des plans de mobilité. Dans un premier temps, Cathy SIEVIC, responsable QSE est devenue la référente PDE de l'entreprise. Il a ensuite fallu diagnostiquer l'entreprise et son environnement, pour clairement cibler les besoins et les actions à suivre. Premièrement, un diagnostic interne à AXIANS Santerne fut réalisé par les membres du QSE Cathy SIEVIC et Lorène CAMPEGGI, via la diffusion d'une enquête du 18 avril 2014 au 6 juin 2014. Sur les 130 personnes questionnées, l'entreprise a obtenu 73 retours soit 56% des effectifs de la société. Cette enquête globale a ensuite été validée par Pierre GUILBOT, et les réponses obtenues remises au cabinet d'études de l'AUAT (agence d'urbanisme et d'aménagement du territoire) de Toulouse. Suite au traitement des données récoltées, les résultats permirent en décembre 2014 d'établir un diagnostic complet du site et de l'entreprise AXIANS Santerne. Ce diagnostic déboucha sur des préconisations et des pistes d'actions à développer dans le cadre du PDE. Divisées par thèmes pour plus de lisibilité, les préconisations ainsi que le diagnostic furent remis par l'AUAT à AXIANS Santerne Toulouse lors d'une présentation le 14 décembre 2014. Il s'agit dans les pistes d'actions d'inciter l'entreprise à un usage rationnel de la voiture et de développer les modes alternatifs et doux.

Incitations à un usage rationnel de la voiture :

Covoiturage		
Santerne	Développer	<ul style="list-style-type: none"> - Mettre en place un système organisé de covoiturage, permettant la mise en relation des salariés dans le même secteur (service Tisséo ?) - Mettre en place le retour assuré
	Inciter	<ul style="list-style-type: none"> - Réserver des places aux covoitureurs au plus proche de l'entrée du bâtiment, et rendre ces places bien visibles - Installer un point de ralliement pour les covoitureurs (abri, places assises...) - Mettre en place des mesures incitatives (offre d'un contrôle technique, d'une révision du véhicule...)
	Adapter	<ul style="list-style-type: none"> - Adapter le système de covoiturage aux déplacements du midi

Tableau 3 : Pistes d'action pour inciter à l'usage du covoiturage **Source : AUAT**

Communication, sensibilisation		
Santerne	Communiquer	<ul style="list-style-type: none"> - Sur le système de covoiturage et les avantages liés à cette pratique, même non régulière (économies, temps de convivialité...) - Sur les désavantages liés à la voiture : coûts, temps de parcours longs, congestion, stress, accidentologie... - En partenariat avec Tisséo-SMTC pour la promotion du covoiturage via des animations, forums...

Tableau 4 : Pistes d'action pour la communication interne **Source : AUAT**

Rationaliser les déplacements		
Santerne	Déplacements professionnels	<ul style="list-style-type: none"> - Développer les réunions téléphoniques pour limiter les déplacements - Mettre à disposition des salles de télé/vidéoconférence
	Déplacements domicile-travail	<ul style="list-style-type: none"> - Permettre aux salariés de télétravailler, régulièrement ou occasionnellement
	Véhicules de service	<ul style="list-style-type: none"> - Rationaliser l'accès aux véhicules de service et limiter leur usage pour les déplacements domicile – travail - Mettre en place un système de réservation pour les véhicules de service - Se doter de véhicules de service plus « propres » (électriques, hybrides...) - Mettre en place une flotte de vélos de service
	Déplacements du midi	<ul style="list-style-type: none"> - Communiquer sur la présence d'offres commerciales et de restauration de proximité (Ribaute, centre de Quint Fonsegrives, zone commerciale de St Orens) - Réaménager le réfectoire et valoriser les espaces extérieurs - Négocier des formules repas avec les restaurants du secteur

Tableau 5 : Pistes d'action pour rationaliser les déplacements **Source : AUAT**

Incitation à l'usage des Transports en commun :

Améliorer l'offre T.C.		
Soumettre à Tisséo (par courrier officiel)	Etudier des améliorations de desserte	<ul style="list-style-type: none"> - Etudier la possibilité d'augmenter les fréquences des lignes 83 ou 77 pour améliorer le rabattement vers le métro ou les autres lignes de bus - Etudier la possibilité d'améliorer le confort de l'arrêt « Tournesols »
Soumettre à Tisséo et à la SNCF (par courrier officiel)	Améliorer l'interconnexion vélo/T.C.	Développer ou améliorer l'offre de stationnements vélo sécurisés aux arrêts : <ul style="list-style-type: none"> - U.P.S. ou Ranguel - Gare de Montaudran (5 places actuellement)

Tableau 6 : Pistes d'action pour améliorer l'offre TC

Source : AUAT

Faciliter l'accès aux T.C.		
Santerne	Depuis le site	<ul style="list-style-type: none"> - Jalonner et indiquer les temps d'accès aux différents arrêts proches du site et aux possibilités de rabattement métro, bus ou train - Indiquer à la sortie des bâtiments les horaires de passage des bus
	Depuis le domicile	<ul style="list-style-type: none"> - Aider à l'acquisition de vélos, ou de vélos pliants permettant d'emporter le vélo dans les véhicules de transports en commun
Soumettre à la C.U.T.M (par courrier officiel)	Depuis le site	<ul style="list-style-type: none"> - Jalonner l'accès aux arrêts T.C. sur le secteur

Tableau 7 : Pistes d'action pour faciliter l'accès aux TC

Source : AUAT

Communication, sensibilisation, incitation		
Santerne	Communiquer	<ul style="list-style-type: none"> - Mettre à disposition une information papier et informatique (extranet avec informations et liens utiles) mise à jour régulièrement sur les réseaux Tisséo, CG31 et TER : <ul style="list-style-type: none"> • lignes et arrêts desservant le site, • fiches horaires, • temps de trajet, • correspondances, • tarifs, • participation de l'employeur aux abonnements... - Multiplier cette information dans les principaux lieux de vie (entrée, réfectoire,...)
	Sensibiliser	Permettre le test gratuit des transports en commun : offre d'un abonnement hebdomadaire ou mensuel aux salariés souhaitant essayer les T.C. pour leurs trajets domicile-travail
	Inciter	Prendre en charge les abonnements (Tisséo, CG, TER) au-delà de l'obligation légale (50%) à laquelle est soumise l'employeur

Tableau 8 : Pistes d'action pour sensibiliser sur les TC

Source : AUAT

Incitations à l'usage des modes doux :

Améliorer l'accès au site		
Soumettre à la C.U.T.M (par courrier officiel)	Réseau	Résorber les discontinuités : - Etudier l'amélioration des continuités cyclables en traversée du périphérique (échangeurs) - Résorber les discontinuités vers Toulouse (route de Revel, avenue de Castres) - Améliorer les continuités vers les communes de l'est (route de Castres, route de Saune) Améliorer le confort des modes doux sur la zone de Ribaute, notamment des cyclistes
	Jalonnement	Jalonner les itinéraires et les temps d'accès : arrêts T.C., gare, centre-ville de Toulouse...

Tableau 9 : Pistes d'action pour améliorer l'accès au site **Source : AUAT**

Aménager le site		
Santerne	Accueil	- Assurer la sécurité et la visibilité des cyclistes entrant sur le site (marquage au sol, entrée spécifique...) - Renforcer l'offre en douches, vestiaires et casiers sécurisés
	Stationnement	- Prévoir des arceaux fonctionnels , abrités, confortables et en nombre suffisant
	Equipements	- Mettre à disposition du matériel d'entretien sur le site (pompe, chambre à air...)

Tableau 10 : Pistes d'action pour aménager le site **Source : AUAT**

Communication, sensibilisation, incitation		
Santerne	Communiquer	- Mettre à disposition une information papier et informatique mise à jour régulièrement sur le réseau cyclable, les dispositifs existants (VélôToulouse, bus cyclistes...) et les services mis en place par la structure (stationnements, accès, aides financière à l'achat ou l'équipement, présence de vestiaires et douches...) - Communiquer sur la Maison du Vélo et ses services : achats de vélo, connaissance des itinéraires sécurisés...
	Inciter	- Aider financièrement les salariés à l'achat ou à la location de vélos, vélos électriques, vélos pliants... - Mettre en place l' indemnité kilométrique pour les salariés utilisant le vélo (25 cts / kilomètre, proposition du ministère des transports) - Aider à l' équipement (gilets fluorescents, lumières, gants, capes de pluie...), par une subvention, par des achats groupés... - Mettre en place le retour assuré : garantit le trajet retour aux cyclistes en cas de difficultés (panne, intempéries...) - Organiser des bus cyclistes pour les salariés habitant dans les mêmes secteurs - Organiser des événements autour du vélo : essais de vélos électriques, prêts de vélos, formation au vélo en milieu urbain, bourses aux vélos... en faisant par exemple appel à la maison du vélo
	Sensibiliser	Sur l'intérêt de pratiquer la marche et le vélo (santé, coût économique et environnemental)

Tableau 11 : Pistes d'action pour la communication interne sur les modes doux

Source : AUAT

Information et partenariats :

Communication et partenariats		
Santerne	Communiquer	<ul style="list-style-type: none"> - Présenter les résultats obtenus dans le diagnostic (information papier et informatique, ou réunion d'information) - Informer les salariés des actions retenues, et communiquer sur celles-ci lors de leur mise en place - Donner une identité visuelle au PDE, lors de la présentation de la démarche et des résultats aux salariés, et reconnaissable lors des mises en place successives d'actions - Mettre en place des permanences occasionnelles pour le référent PDE pour faire vivre la démarche
	Partenariats	<p>Avec la Maison du Vélo :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Connaissance des itinéraires cyclables sécurisés pour les salariés - Achats (groupés ou non) de vélos ou d'équipements - Mise en place d'actions de communication ou d'évènements (formation au vélo en milieu urbain, essai de vélos électriques ou pliants...)

Tableau 12 : Pistes d'action pour la communication externe

Source : AUAT

3.2 La mise en place d'un plan d'action

L'enjeu crucial dans l'établissement d'un PDE pour une entreprise est la mobilisation des salariés dans le processus. Il est important comme expliqué par la « mallette pédagogique » diffusée par le SMTC, d'avoir un mouvement moteur pour faire avancer les projets, et surtout les pérenniser une fois mis en place. Dans cette optique, AXIANS Santerne Toulouse a pris en main sa démarche de PDE en créant un plan d'action précis, divisé en 4 commissions thématiques.

COMMISSION VELO	COMMISSION ORGANISATION DU TRAVAIL	COMMISSION COVOITURAGE	COMMISSION TRANSPORTS EN COMMUN
BONNET Laurent	BROCHETTO Serge	VALENTIN Marie-Françoise	BORDES Philippe
GALLET Yann	AIGUILLON Michael	ARJALIES Stéphane	SIEVIC Cathy
	TARIS Sébastien	SIEVIC Cathy	

Tableau 13 : Les membres des 4 commissions du PDE

Source : AXIANS Santerne Toulouse (2016)

Les commissions ont été mise en place début 2015, à la suite de la diffusion du diagnostic. Un plan d'action a ensuite été approuvé au sein de l'entreprise. A la suite du Mardi de la Mobilité du 24 mars 2015 organisé par le SMTC-Tisséo, sur le thème des flottes de VAE (vélo à assistance électrique), Lorène CAMPEGGI accompagnée de la commission vélo représentée par Yann GALLET et Laurent BONNET, avec le soutien de Pierre GUILBOT a approché La Maison du Vélo. Le but était de tester la mise en place d'une flotte de VAE sur le site d'AXIANS Santerne Toulouse pour une durée de 3 mois. Le test de la flotte de VAE sur le site de l'entreprise, en association avec La Maison du Vélo, a eu lieu de début juin à fin août 2015. Dans le même temps, l'entreprise a effectué une enquête interne sur la mobilité de ses employés dans le cadre du PDE. Les résultats de cette enquête ont été ensuite analysés par l'AUAT (Agence d'Urbanisme et d'Aménagement du Territoire de Toulouse aire métropolitaine), mandaté par le SMTC-Tisséo. Le diagnostic qui en a découlé a

permis de dégager des thématiques propres à AXIANS Santerne Toulouse, avec l'objectif de mettre en place un PDE adéquat et pérenne.

Par la suite, le départ de la stagiaire Lorène CAMPEGGI, attachée au pôle QSE de l'entreprise, et la situation économique de la fin d'année 2015 n'ont pas permis d'aboutir rapidement à un plan d'exécution des actions dans la démarche du PDE.

C'est dans l'optique de relancer les actions du PDE, que j'ai été mandaté en tant que stagiaire pour une durée de 6 mois, d'avril à septembre 2016. Intégré au sein du pôle QSE, en collaboration avec la référente PDE Cathy SIEVIC, mes missions consistaient à :

- Redynamiser les commissions PDE, en mobilisant les salariés
- Recréer des liens avec les différents acteurs locaux et partenaires PDE (SMTC-Tissé, Mairie de Quint-Fonsegrives, entreprises de la ZA, etc.)
- Proposer des arguments économiques, sociaux, environnementaux pour débloquer certaines actions auprès des chefs d'entreprises et des managers d'AXIANS Santerne Toulouse.
- Mettre en place une expérimentation de télétravail
- Mettre en place une flotte de VAE
- Relancer les actions en cours (panneaux covoiturage, ...)
- Développer la communication interne en lien avec le PDE, destiné à l'ensemble de l'entreprise AXIANS Santerne Toulouse.
- Lancer une action de PDIE pour la zone économique de Ribaute et Ecoparc
- Pérenniser le PDE

Dès le début de mon intervention sur le PDE, j'ai tenté de mobiliser les différents acteurs représentant les commissions. Mais par un choix de « politique interne » de la part de Philippe BORDES et de Cathy SIEVIC, seuls les représentants de la commission vélo, du pôle QSE, du pôle RH et le directeur d'AMMP Philippe BORDES ont assisté à la première réunion PDE que j'avais organisé, le 15 avril 2016. J'ai développé lors de cette réunion, les différentes actions du PDE que j'allais traiter. Par la même occasion, j'ai établi de manière provisoire un planning des tâches à effectuer. Rapidement, mon travail s'est heurté à des conflits internes entre les 3 sociétés que regroupe AXIANS Santerne Toulouse, notamment au niveau des

directions. En effet, le degré d'implication des 3 directeurs Philippe BORDES, Renaud DION et Jean-Marie MOSCA n'est absolument pas le même au sujet du PDE. Face au volontarisme du directeur d'AMMP, Philippe BORDES se confronte l'indécision du directeur d'AFSO, Renaud DION, et surtout le blocage souvent réhibitoire du directeur d'AMIMP, Jean-Marie MOSCA.

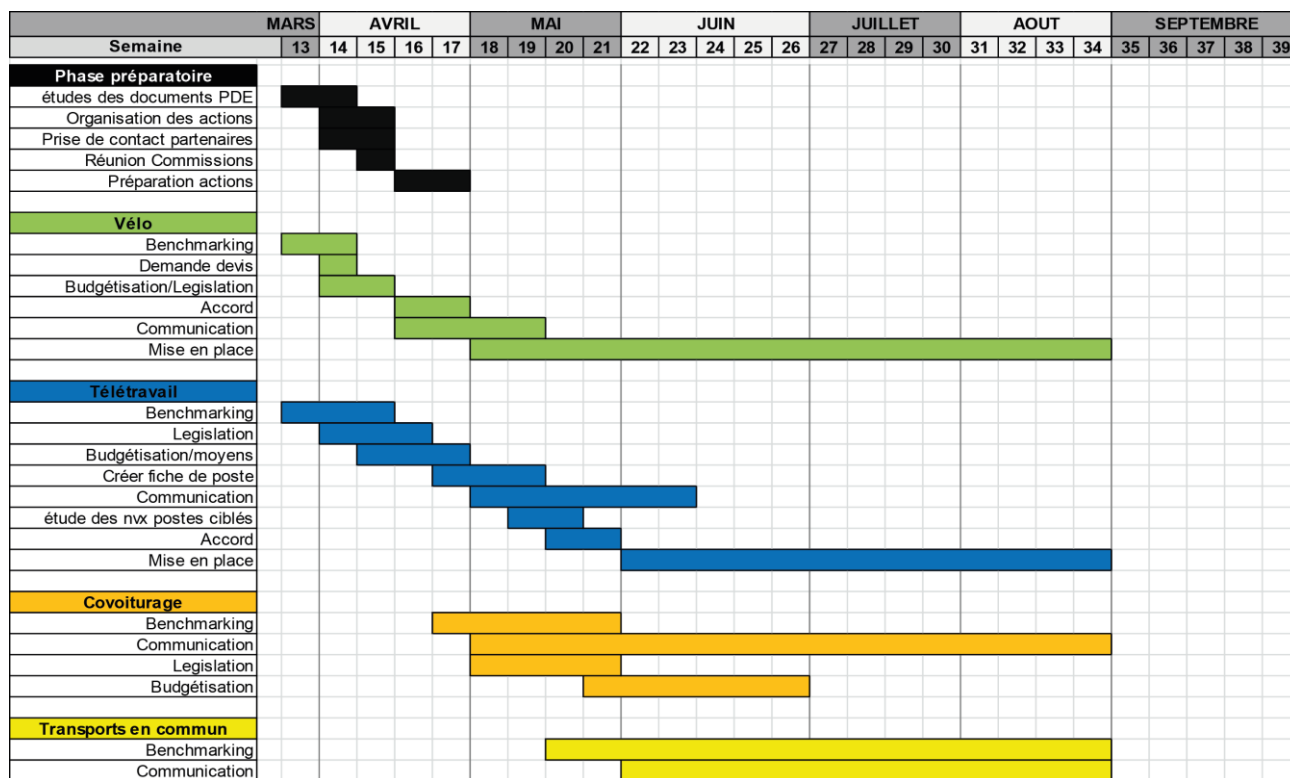


Figure 89 : Diagramme de GANTT des actions prévues dans le cadre du PDE

Source : AXIANS Santerne Toulouse, A. TAFFOREAU

Les sujets les plus houleux ont été :

- L'organisation du travail, où l'idée même de tester avec un RA (Responsable d'affaire) le télétravail sur une courte période a été systématiquement bloquée non seulement par les directeurs d'AFSO et d'AMIMP, mais aussi par la Responsable juridique Sandra MONTAGNE.
- La location sur 24 mois d'une flotte de VAE, en raison du coût jugé trop élevé par les différents directeurs, mais aussi sur le nombre de VAE à louer.

Rapidement j'ai compris que ma capacité d'intervention pour le PDE serait limitée. J'ai donc décidé d'axer mes actions sur la mobilisation des salariés, en usant d'un matraquage visuel. Mon but premier était d'éviter un immobilisme du PDE, et donc mon inaction. J'y ai répondu par un changement de place du stand PDE, de manière à ce qu'il soit plus visible et moins encombré. Ensuite j'ai décidé de moderniser le logo PDE, première vitrine des actions en cours. La modification de ces premiers éléments a permis aux salariés de se réapproprier les questions de mobilité dans l'entreprise, mais elle a aussi favorisé mon intégration. Il fallait tout de même continuer les actions laissées en suspens comme la location de VAE ou les panneaux covoiturage. Tout en continuant de mener une communication soutenue, sur le PDE ou sur des thématiques plus globales, j'ai continué à œuvrer de façon moins visible avec Cathy SIEVIC et Philippe BORDES pour valider la mise en place des VAE et des panneaux covoiturage.

La création de la Newsletter et du SharePoint a permis une avancée importante : le retour de façade du dialogue entre les 3 directions d'AXIANS Santerne Toulouse. Ceci s'est concrétisé par la suite, par la validation d'une action du PDE, avec l'installation des panneaux covoiturage sur les 2 premiers emplacements du parking des employés. A partir d'octobre 2016, la mise en place de l'IKV représente aussi une avancée importante dans les démarches de mise en place du PDE.

3.2.1 Commission Vélo

Rapidement la commission en charge de promouvoir les modes doux au sein de l'entreprise s'est mise en place. Cette commission dont les membres sont investis personnellement en tant que cyclistes réguliers, a développé les actions à mener, notamment vers le vélo :

- Amélioration de l'accueil pour les cyclistes
- Essai d'une flotte de vélos au sein de l'entreprise
- Possibilité de mise en place de l'IKV (indemnité kilométrique vélo)

Les pistes d'actions se sont portées sur des aménagements internes, à commencer par le renforcement de l'offre en douches, vestiaires et casiers sécurisés. Des devis ont ainsi été présentés pour des portes vélos. Pour assurer la sécurité et la visibilité des cyclistes entrant sur le site, la possibilité d'un marquage au sol et d'une entrée spécifique ont été étudiées. Le service QSE a par la suite créé un guide d'utilisation vélo interne au site, qui rappelle les réflexes de conduite pour la sécurité et le partage de la voirie. Un devis auprès de la Maison du vélo a également été demandé pour la mise à disposition d'arceaux et d'une flotte de vélo. Une prise de contact avec Mme Suzanna ETIENNE a ensuite permis le lancement d'une phase expérimentale, avec la mise à disposition pendant 3 mois d'un parc vélo. Pour cette expérimentation, l'implication des salariés tout au long du processus devait être une priorité. Pour cela a été diffusé un questionnaire simple pour mesurer les envies et les attentes des salariés. En juin, la phase d'expérimentation de 3 mois a été lancée, mais rapidement des difficultés liées à l'assurance ont vu le jour. En effet, l'assureur de l'entreprise refusant de prendre en compte les vélos dans le contrat, l'expérimentation fut grandement raccourci. Un mois après, le temps de trouver une solution au problème, les premiers prêts purent avoir lieu. Le seul moyen de débloquer la situation était alors de faire payer la caution des vélos aux utilisateurs. Une fois ce souci réglé, une période d'expérimentation a été programmée, période qui malheureusement coïncidait également avec les congés estivaux d'un grand nombre de salariés, ainsi il y eu moins de participants que prévu. La flotte de vélo était composée de :

- 2 VAE (vélo à assistance électrique)
- 4 vélos urbains

- 2 vélos pliants, qui permettent d'emprunter avec les TC

Un parcours avec un accompagnateur de la Maison du Vélo eu lieu le 21 juillet, et rassembla 5 participants. Le bilan de l'expérimentation fut malgré les problèmes d'assurance et de calendrier, un bon test avec 9 participants réguliers. A partir de cela, ont été tirées des conclusions positives et encourageantes pour la suite.

Type de vélo utilisé

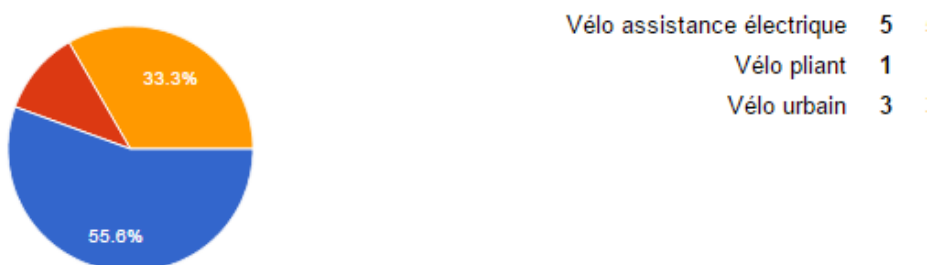


Figure 90 : Type de vélo utilisé par les employés

Source : AXIANS Santerne Toulouse

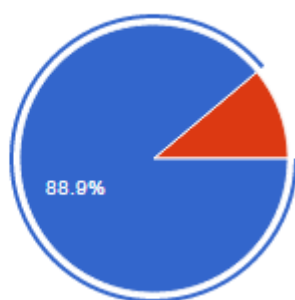
Motif du déplacement



Figure 91 : Motifs des déplacements en vélo des employés

Source : AXIANS Santerne Toulouse

Serais - tu prêt à privilégier le vélo pour la pause déjeuner ?



oui 8
non 1

Figure 92 : Part d'employés prêts à utiliser le vélo pour le temps de la pause déjeuner

Source : AXIANS Santerne Toulouse

La première observation est l'attrait des usagers pour le VAE. Ce modèle de vélo est apprécié pour son utilisation simple, le confort qu'il apporte et les efforts physiques facilités. L'autre observation, et non des moindres, réside dans l'utilisation qui est faite des vélos. Une large majorité des utilisateurs testés se sont en effet déplacés pour le repas du midi, en direction des commerces de proximité. Parmi les difficultés rencontrées, liées à l'utilisation du vélo, l'accessibilité via l'aménagement des pistes cyclables est à revoir, notamment dans la ZA Ribaute. En revanche, le frein majeur concernant l'utilisation d'un vélo dans l'entreprise est surtout dû à la demande de caution beaucoup trop élevée. Cela contribue à l'établissement d'une nouvelle barrière pour les potentiels utilisateurs, méfiants.

Cas concret d'utilisation (hors temps de travail)	Entreprise SANTERNE	Utilisateur	Entreprise loueuse
Vol du vélo	-	-	Assurance vol (soit 7,57€ HT par mois, franchise 150€)
Accident avec dommage corporel (employé)		Responsabilité civile	Possibilité assurances supplémentaires selon les offres (franchise 114€)
Accident avec dommage corporel (tiers)			VAE de remplacement en cas de sinistre Inklus selon les offres
Accident avec dégâts matériels (employé)			
Accident avec dégâts matériels (tiers)			
Accident avec dommage corporel, dégâts matériels (employé)			
Accident avec dommage corporel, dégâts matériels (tiers)			

Tableau 14 : Indication des responsabilités auprès des assurances au sujet du VAE

Source : A. TAFFOREAU

A la suite de ce test, au vue de la demande des employés durant la pause déjeuner et malgré les obstacles, il a semblé pertinent dans le cadre du PDE, de louer une flotte de VAE. A partir de mars 2016, l'idée s'est dans un premier temps orientée vers la location d'un VAE, avec l'objectif qu'il soit constamment utilisé par les salariés. Par la suite, face à l'ajournement des délibérations, le projet a été mis de côté dans l'attente d'une réelle prise de décision des directeurs de l'entreprise. La venue début juillet 2016, de Jean-Philippe SCHERRER à AXIANS Santerne Toulouse a relancé la possibilité de louer un VAE pour 24 mois. Il a même été suggéré qu'un seul VAE ne serait pas suffisant. Rapidement, un devis a été demandé et envoyé par les deux entreprises locatrices pour 2 VAE.



Modèle de VAE soumis par l'une des entreprises locatrices

Source : Cyclables Entreprise

Après délibérations, sur les 4 devis proposés de la part des 2 entreprises, un devis devrait être sélectionné, fin septembre 2016. Une décision devrait être prise quant à la location d'un ou de deux VAE lors de cette délibération. L'installation du ou des VAE sur le site serait prévu pour octobre 2016.

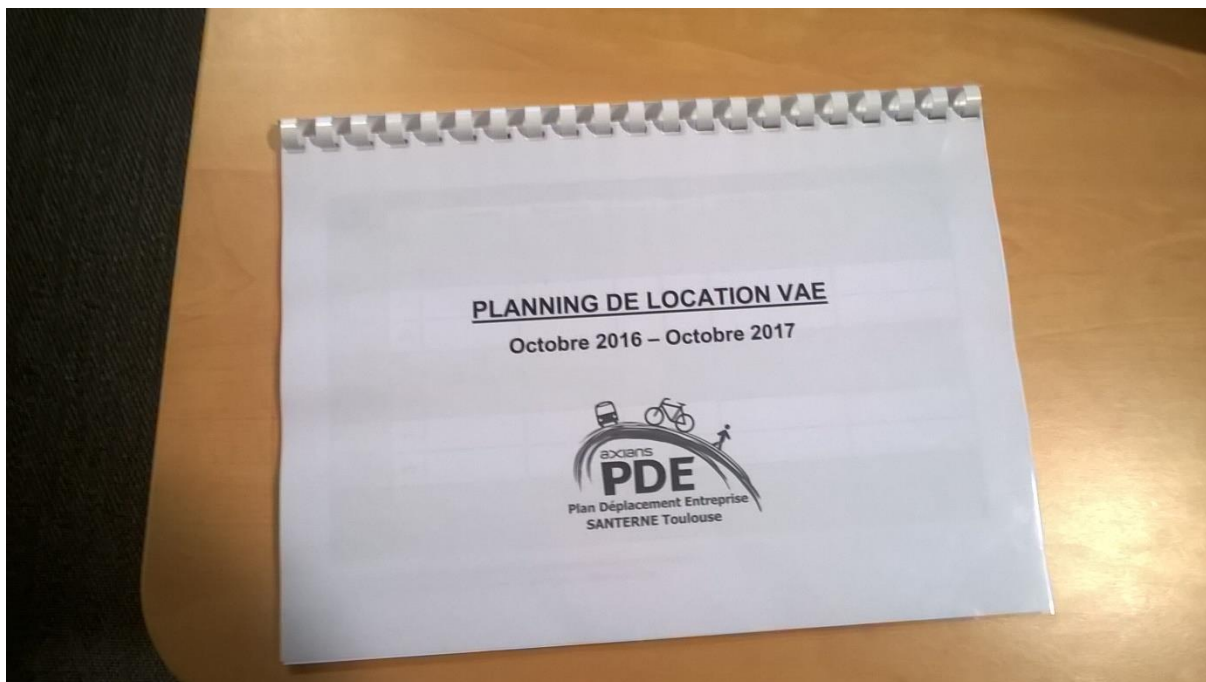
En septembre 2016, un planning de location a été mis en place. Il est important de déterminer plusieurs éléments : le nom de l'emprunteur, l'horaire d'emprunt et de retour, quel VAE emprunté, si il y a des observations à noter suite à un accrochage ou un autre problème, etc.

Semaine 44		Du 31 octobre au 06 novembre					
	VAE	Nom de l'emprunteur	Nom du loueur	Horaire d'emprunt	Horaire de retour	Observations de retour	Signature de l'emprunteur
LUNDI	n°1						
	n°2						
MARDI	n°1						
	n°2						
MERCREDI	n°1						
	n°2						
JEUDI	n°1						
	n°2						
VENDREDI	n°1						
	n°2						

Figure 93 : Planning de location VAE

Source : A. TAFFOREAU

Ce planning de location de VAE a été remis au pôle Achat d'AXIANS Santerne Toulouse, s'occupant aussi des ateliers situés sur le site. Il a été question d'éditer un planning sur une année entière, à partir de l'arrivée des VAE sur l'entreprise, c'est-à-dire d'octobre 2016 à octobre 2017.



Source : A. TAFFOREAU

Avec la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte publiée le 17 août 2015, a été créée l'indemnité kilométrique vélo (IKV)³. Cette loi vise à inciter les salariés à se rendre sur leur lieu de travail à vélo, via une compensation financière facultative d'un montant de 25 centimes d'euros du km⁴. Un plafond de 200 euros par année est fixé pour cette compensation financière, mais l'entreprise peut verser davantage. En retour, l'entreprise bénéficie d'exonération de cotisations sociales. Cette indemnité est cumulable avec le remboursement de l'abonnement de transports publics, y compris pour les trajets de rabattement effectués en vélo.

La mise en place de l'IKV au sein de l'entreprise s'est heurtée à une réticence à modifier le système de comptabilité et des fiches de paie, mais aussi au flou quant à savoir si les employés demandeurs utilisaient bien le vélo pour leurs trajets domicile-travail. Finalement, au vu du faible nombre de travailleur-cycliste présents dans l'entreprise, et donc de la minimisation des contraintes liées à sa mise en place, la question de l'IKV a débouché lors d'une réunion interne en septembre 2016, à une réponse positive quant à sa faisabilité. A compter du mois d'octobre 2016, les employés se déplaçant dans le cadre du domicile-travail pourront bénéficier de l'IKV.

³ Article 50 de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte.

⁴ Décret n°2016-144 du 11 février 2016

3.2.2 Covoiturage

Une convention entre Tisséo et l'entreprise sur l'adhésion de Santerne Toulouse au service covoiturage fut signé en octobre 2014, et reconduite en 2015. Le montant annuel de l'adhésion collective est de 100 euros pour 100 salariés. Par la suite, un code de connexion et d'inscription pour les employés de l'entreprise souhaitant covoiturer a été attribué. Le problème est qu'aujourd'hui, malgré une dizaine de personnes inscrites sur le site, peu ou pas de covoiturage sont réalisés. La raison principale réside dans la proximité des lieux d'habitation et des emplois du temps parfois contraignants. Néanmoins, on observe malgré tout un processus de covoiturage en fonctionnement dans l'entreprise, ce dernier impliquant au moins deux covoitureurs réguliers... mais non-affiliés au site covoiturage Tisséo.

Dans le but d'améliorer la part du covoiturage dans l'entreprise, une demande de devis pour des panneaux de signalisation covoiturage a été envoyé et un fournisseur sélectionné. Le 1^{er} septembre 2016, 2 places de stationnement covoiturage ont été installées.

Sur le respect des emplacements réservés, il a été décidé de faire confiance aux salariés. Aucune mesure de vérification des stationnements covoiturage n'est à l'ordre du jour. Néanmoins, on peut noter le parfait fonctionnement de ces places de parking réservées au covoiturage. Ceci est notamment dû à la non-saturation du parking (plus de places disponibles que d'employés actuellement).

Un plan de stationnement avait été élaboré au sein de l'entreprise dans le cadre du PDE en 2015. Avec l'installation des places de covoiturage, il a été mis à jour en septembre 2016 et largement diffusé aux employés.

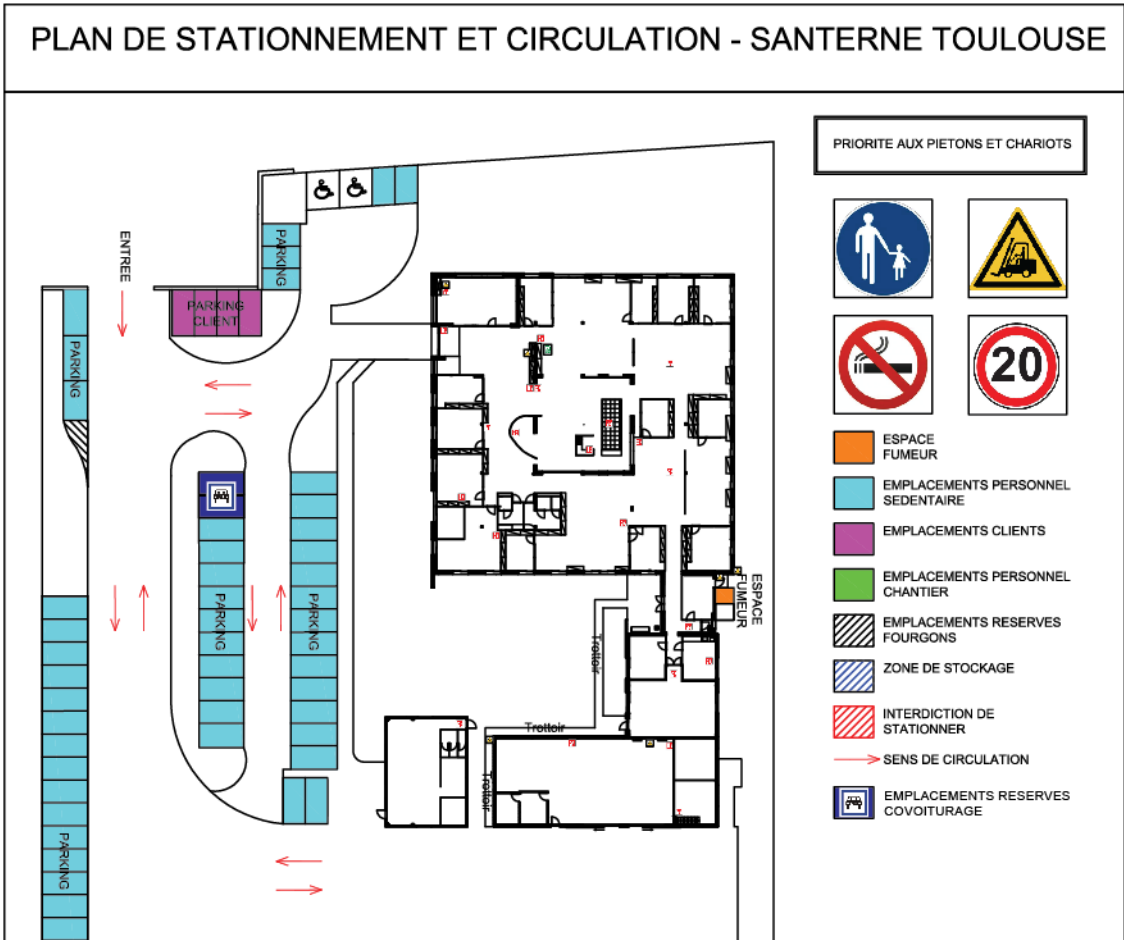
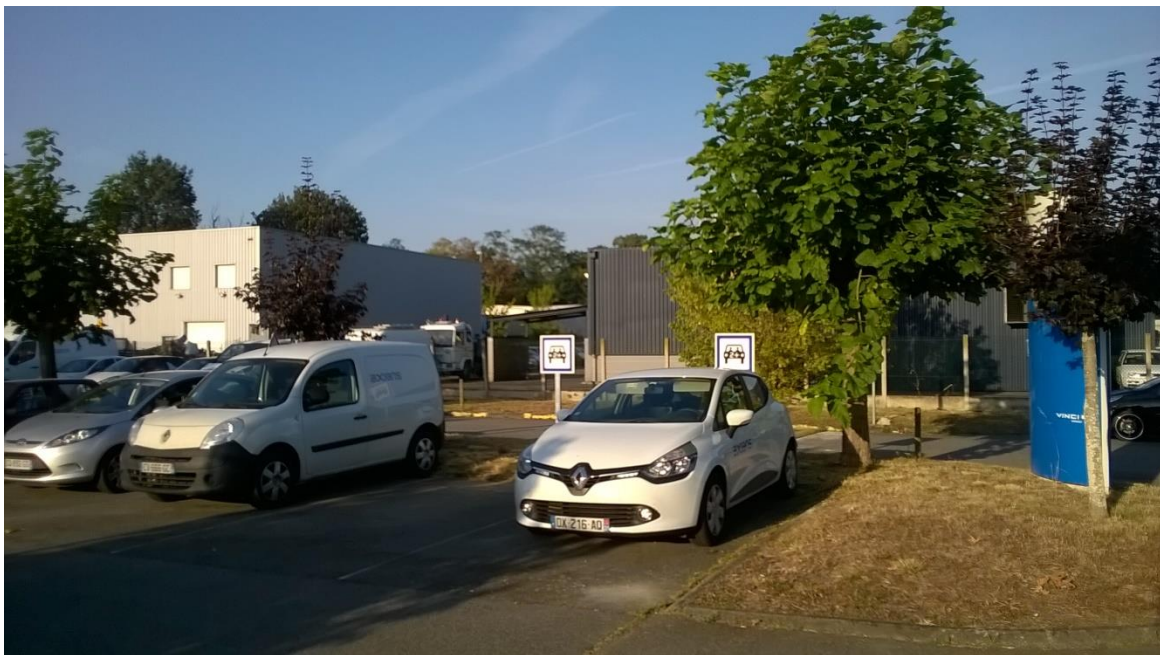


Figure 94 : Plan de stationnement et de circulation d'AXIANS Santerne Toulouse

Source : AXIANS Santerne Toulouse



Emplacements Covoiturage

Source : A. TAFFOREAU (2016)

3.2.3 Transports en commun

Dans le cadre du PDE, l'entreprise rembourse à hauteur de 50% les titres de transports en commun. De plus, le stand PDE, dans l'entreprise, donne une pleine visibilité au réseau de bus, avec les plaquettes d'horaires des lignes 77 et 83 en libre-service et un plan du réseau Tisséo.

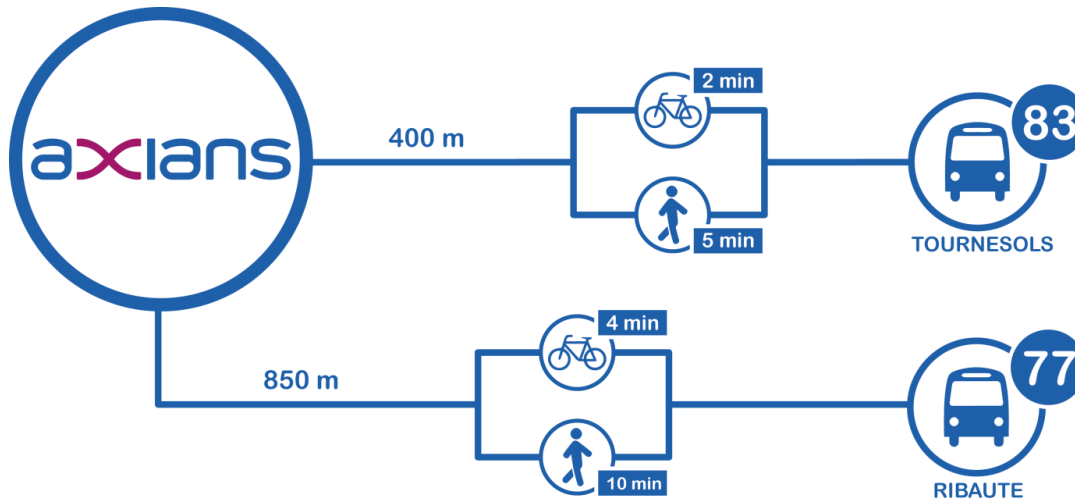


Figure 95 : Plan schématique d'accès aux TC

Source : A. TAFFOREAU, AUAT

3.2.4 Organisation du travail

Dans le cadre de la commission « organisation du travail », d'importantes recherches de recherche ont été faites en amont. Plusieurs thèmes récurrents ont été abordés :

- Le télétravail
- La modulation des horaires
- La visio-conférence

Néanmoins, on touche par cette commission à un frein important dans les actions du PDE : le management de l'entreprise.

Le télétravail selon la description de l'administration française se définit ainsi :

« Le télétravail permet au salarié de travailler hors des locaux de l'entreprise, en utilisant les technologies de l'information et de la communication (TIC). Il peut être mise en place, dans le respect de certaines règles, dès l'embauche du salarié ou plus tard. Le salarié bénéficie de garanties particulières jusqu'à ce qu'il soit mis fin à sa situation de télétravailleur. »

Il y a 3 conditions à remplir pour estimer qu'un salarié est en télétravail. Tout d'abord, le travail exécuté hors de l'entreprise, peut être aussi exécuté dans les locaux de l'employeur. L'employé a, à sa disposition, pour travailler les TIC. Pour finir, il travaille volontairement et régulièrement dans ces conditions. On parle de télétravail à partir du moment où l'employé va travailler à son domicile en temps complet ou partiel (par exemple 2 jours en télétravail et le reste du temps dans l'entreprise), ou dans un télécentre (notamment pour le salarié qui habite loin de son entreprise ou le commercial nomade).

Le souci du télétravail dans sa mise en place au sein d'une entreprise vient du contrôle : temps de travail, rentabilité, gestion interne,... Toutes ces questions sont liées au management des entreprises et des employés. Mais si elles représentent un frein indéniable à la mise en œuvre du télétravail, elles ne sont nullement insurmontables dans la condition que des règles bien définies doivent être clarifiées en amont. La mise en place de moyens de contrôle du temps de travail par exemple, doit être adaptée à la situation du salarié et de l'employeur. De plus, les avantages

liés au télétravail sont visibles surtout quand on considère que 20% des accidents de travail mortels sont imputables au trajet domicile-travail⁵.

La mise en place d'une modulation des horaires dans l'entreprise se heurte au refus des trois directeurs et du pôle comptabilité pour plusieurs raisons. Premièrement, le coût de la mise en place d'une pointeuse et du système associé. Actuellement, les employés peuvent accéder au site grâce un badge nominatif, mais qui n'a aucun rôle de pointage. On observe donc des arrivées et des départs d'employés à des heures très aléatoires, et pour autant aucune obligation pour l'entreprise d'accepter un rattrapage ou une rémunération des heures supplémentaires, car il n'existe pas de preuves horaires.

Ensuite, le créneau horaire de la pause-déjeuner, de 12h à 14h n'est pas remis en question pour des raisons obscures. En effet, ce temps permet aux directeurs et à certains managers de :

- Rentrer chez eux
- Aller au restaurant avec des clients ou entre associés

La non remise en cause de ce laps de temps trop long qu'est la pause déjeuner, continue à creuser un peu plus les différentes relationnelles entre les managers ou directeurs et les salariés de l'entreprise. En effet, en rentrant chez eux ou en allant au restaurant, ils dînent rarement sur place, et de manière inconsciente ou non, ne se mélangent pas avec les autres employés qui pour une bonne partie, se restaurent dans le réfectoire.

La visio-conférence est un sujet qui n'a pas été abordé par l'entreprise, mais qui semble déjà mis en place de manière officieuse. En effet, il n'était pas rare que des réunions se fassent entre les différentes structures d'AXIANS présentes en France, sans que le personnel de celles-ci ne soit sur place.

⁵ Rapport ministériel sur la Prévention et Sécurité routière - 2012

3.3 Une communication adéquate

C'est à travers la communication que les principaux freins liés au PDE peuvent être levés. Il s'agit de casser des barrières et des a priori sur certains thèmes. Pour cela, il a fallu constamment mobiliser les employés qui doivent se sentir impliqué dans la démarche. Un logo spécifique au PDE d'AXIANS Santerne Toulouse a été créé pour donner une meilleure visibilité aux actions. Une actualisation du logo a été faite en mai 2016, avec l'objectif de relancer les actions du PDE laissées en suspens : il s'agit avant tout de montrer aux employés que celui-ci est toujours actif. Une stratégie de communication a donc été réfléchi et adoptée par les acteurs du PDE. Rapidement, une campagne d'affichage liée au développement durable a vu le jour.



Figure 96 : Changement de logo PDE

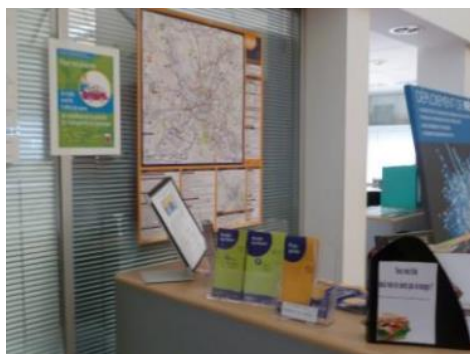
Source : A. TAFFOREAU, L. CAMPEGGI



Figure 97 : Propositions de logo PDE

Source : A. TAFFOREAU

L'objectif est clair : faire accepter le PDE aux salariés, mais surtout aux managers qui doivent s'assurer du bien-fondé des démarches. C'est sur un matraquage visuel que l'équipe QSE s'est appuyé en commençant par la réhabilitation de l'espace PDE.



Changement d'emplacement du stand PDE

Source : A. TAFFOREAU (2016)

Le principe que j'ai adopté pour faire accepter les actions du PDE aux managers et patrons du site, passe par l'idée d'une communication globale. Cette communication englobe le PDE mais aussi toutes les actions de développement durable de

l'entreprise. J'ai ainsi commencé par la modification du logo PDE, avant de procéder à un affichage global de support de communication pour les ateliers du site en vue d'un audit de l'entreprise afin d'obtenir les normes ISO 9001, ISO 14001 et ISO 18001.

Dans le cadre de l'audit de l'entreprise, et plus particulièrement des ateliers, j'ai créé des affichages spécifiques au développement durable et à l'organisation interne, sans rapport direct avec le PDE.



Figure 98 : Affichages de tri des déchets d'AXIANS Santerne Toulouse

Source : A. TAFFOREAU (2016)

Par la suite, il a été admis que la communication, même minimale au sein de l'entreprise était à revoir et à développer. Suite à une discussion avec les responsables de l'entreprise, j'ai eu plus de liberté pour faire une communication plus ciblée en direction du PDE et affichée au stand PDE. L'objectif était de rendre l'affichage PDE plus attractif, pour attirer le regard des employés, et démontrer que les actions étaient en cours d'avancement.

Une bonne communication devait aussi encourager les salariés à se mobiliser dans les actions du PDE. Il a été fortement remarqué que l'essentiel de la communication entre les salariés des 3 structures qui composent AXIANS Santerne Toulouse se faisait soit autour de la machine à café, soit à la zone fumeur. On observe qu'une communication par le bouche-à-oreille a des effets négatifs sur l'ambiance de travail, certains propos peuvent être déformés ou mal interprétés, et par la suite nuire à l'objectif initial. Cela entrave aussi l'esprit d'initiative des salariés, qui n'auront pas eu accès aux mêmes informations, qu'elles soient complètes ou incomplètes. Le manque d'un discours officiel clair et uni de la part des trois chefs d'entreprises (AMIMP, AMMP et AFSO) encourage les bruits de couloir et la désolidarisation parmi les salariés. Il a paru important pour la pérennisation du PDE de créer une cohésion entrepreneuriale en donnant la possibilité aux 3 sociétés de s'exprimer ensemble. J'ai donc commencé à travailler sur un modèle de Newsletter interne, dont les sujets toucheraient une majorité des employés, managers et patrons.



EDITO

Bonjour à toutes et à tous,

Le monde change, il est en perpétuel mouvement, les gens sont de plus en plus interconnectés entre eux, en demande insatiable d'informations. Il nous semblait donc important d'évoluer également, à l'échelle de notre société. C'est pourquoi nous sommes heureux de vous présenter le 1^{er} numéro de la Newsletter de AXIANS Toulouse. Cette revue se veut être une plateforme d'informations à tous les salariés, traitant d'un vaste panel de sujets: de l'actualité des télécoms, de projets spécifiques, mais aussi de la vie de chacun de nous au travers de notre entreprise.

Nous avons pris le pari d'établir une fréquence de parution à 4 mois (environ). J'espère que vous y découvrirez des nouveautés, que vous reconnaîtrez l'un de vos collègues et même que vous participerez à la rédaction d'un article.

Alors bonne lecture à tous, bonnes vacances et à très bientôt.

Développement des Entreprises



AMMP renforce, depuis plus d'un an, ses actions de développement commercial afin de sortir de sa dépendance aux opérateurs. Nous avons d'ores et déjà remporté un marché pour la couverture indoor du métro de Toulouse. Et les autres démarches sont prometteuses : couverture indoor de grands projets, audit de couverture des parkings INDIGO, développement commercial avec QOWISIO, étude de croissance externe dans le domaine de l'expertise télécom.

Sur les sujets ENERGIE, nous venons de remporter avec EDF la reconduction de notre partenariat pour 6 ans. De même, et c'est une grande avancée, le groupement DARLAVOIX-AMMP-ACTEMIUM a remporté une consultation pour un contrat de partenariat avec SHEM, à l'identique de celui d'EDF.



AFSO a été retenue pour réaliser des études de dimensionnement d'un réseau WAN pour le compte d'EDF.

Ce réseau d'envergure nationale sera constitué de fibre optique noire (FON) et sera étudié en partenariat avec l'ensemble des entreprises AXIANS Fibre de France.



Pour AMIMP, Orange devrait annoncer les résultats sur COMETS V2 début juillet.

Nous restons confiants dans la continuation de l'activité mais soyons prudents, nous avons pas d'indices sur les choix d'Orange. Il faut de toute façon se préparer à une remise en cause de notre façon de travailler étant donné les nouveaux enjeux de ce contrat.

Figure 99 : Présentation de la Newsletter n°1 d'AXIANS Santerne Toulouse

Source : A. TAFFOREAU (2016)

Pour la création de cet outil de communication interne, les trois chefs d'entreprises ont été mobilisés. La difficulté majeure pour la création de la newsletter était la nécessité pour les 3 chefs d'entreprises (AMIMP, AMMP, AFSO) de mettre de côté leurs différents respectifs pour le bien commun. Encore une fois, les actions du PDE n'apparaissent pas dans le premier numéro de la newsletter. Il s'agissait avant tout de mettre en place des outils visuels, en lien indirect avec le PDE. Une fois ces outils

pérennisés au sein de l'entreprise, et surtout valorisé par les employés et les managers, les actions du PDE diffusées par ces modes auront un impact plus fort et seront légitimes aux yeux des chefs d'entreprise, car pleinement approuvées par eux. Il s'agit d'une stratégie sur le long terme, allant au-delà de mon intervention dans l'entreprise, pour lever les derniers freins qui subsistent aux démarches dans le cadre du PDE.

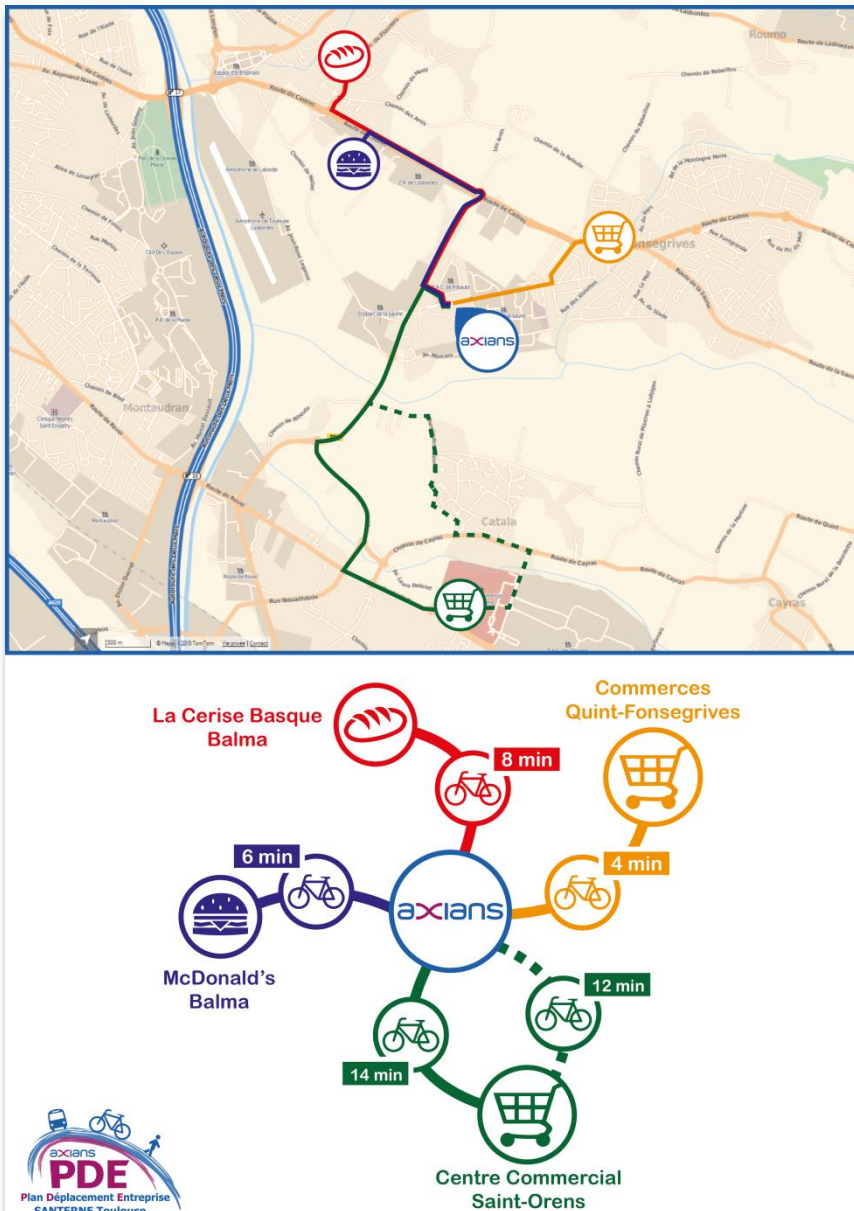


Figure 100 : Carte schématique d'accès des lieux de restauration en vélo

Source : A. TAFFOREAU (2016)

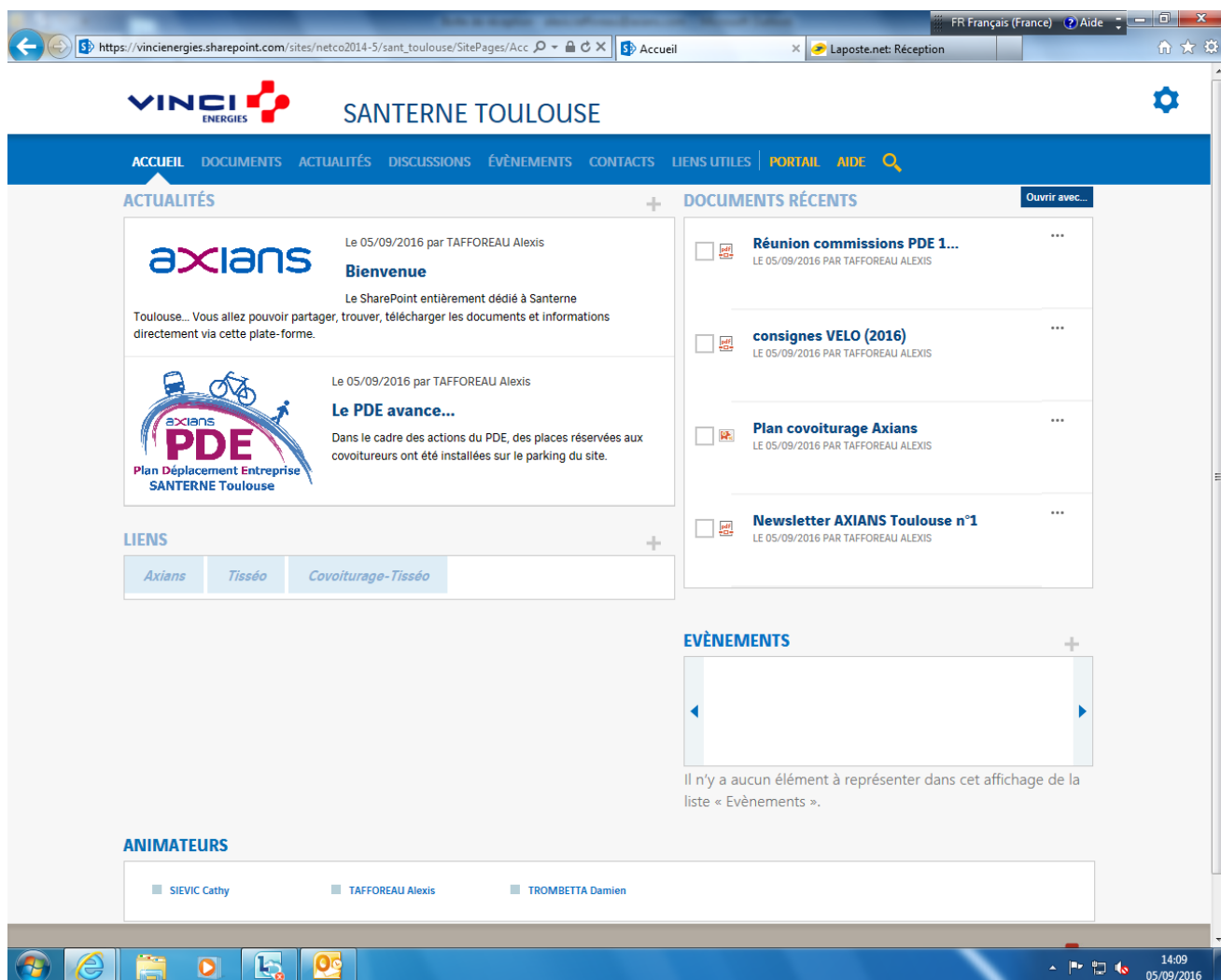


Figure 101 : Page d'accueil du SharePoint AXIANS Santerne Toulouse

Source : AXIANS Santerne Toulouse, A. TAFFOREAU (2016)

L'intranet présent dans l'entreprise ne permettait pas une visibilité et une accessibilité aux documents PDE pour les salariés, car trop complexe. Une demande a été faite à VINCI Energies pour la mise en place d'une plateforme de partage dédiée exclusivement à AXIANS Santerne Toulouse. Le but de cette plateforme, appelée plus couramment SharePoint, était de permettre une lecture et un partage des dossiers de manière plus ergonomique et directe. En août 2016, VINCI Energies a validé la demande de l'entreprise, et le SharePoint a rapidement été mis en place par la suite. Les items, différenciés selon leur utilité (documents, liens, actualités, etc.) facilitent la recherche des salariés. Nous avons créé des dossiers selon les pôles :

- QSE (Qualité, Sécurité et Environnement)
- RH (Ressources Humaines)
- PDE (Plan de Déplacement Entreprise)

Couplé à la Newsletter et au stand PDE, cet outil de communication et de diffusion rend les actions du PDE plus incisives, en étant directement relayées sur l'ensemble des vecteurs communicants de l'entreprise. Ainsi, aucune information sur les activités internes d'AXIANS Santerne Toulouse n'échappera aux employés, qu'importe leur appartenance à l'une des trois sociétés (AMMP, AFSSO et AMIMP).

3.4 Le PDIE Eco'Ribaute

Avec l'installation de la clinique Saint-Jean Languedoc-Capio, route de Revel, un mouvement a commencé à s'opérer parmi les entreprises de la ZA Ribaute et Ecoparc. Rapidement, les problèmes d'aménagement de la ZAE sont devenus des enjeux. Avec l'idée de peser sur les décisions d'aménagement, une association a vu le jour « Eco'Ribaute ». Le point crucial qui rassemble les entreprises associées concerne la mise en place d'un nouvel échangeur pour anticiper une possible congestion du trafic dû à l'installation de la clinique. De plus, d'autres points ont ressurgis parmi les problématiques, tous liés à l'aménagement de la voirie, des dessertes de transports en commun, de problèmes de croisement sur certains axes, etc. Les besoins sont donc réels, et la mise en place d'un PDIE parait indispensable.



Figure 102 : Logo de l'association Eco'Ribaute Source : Eco'Ribaute

Il est encore trop tôt pour avoir des données significatives sur les actions qui vont être mises en place par la suite dans le cadre du PDIE.

4. Les freins et les solutions du PDM

4.1 Des blocages diverses

Si l'intervention des pouvoirs publics, des AOM et l'essor du développement durable vont dans le sens de la mise en place progressive d'alternative à l'automobile, la réalité s'avère plus compliquée. En effet, la mise en œuvre d'un plan de déplacement se heurte à des difficultés. Elles sont diverses pour les entreprises, internes (management, pression sociale, budget,...) et externes (localisation, desserte de TC,...). A travers l'exemple de l'entreprise AXIANS Santerne Toulouse, il sera question d'aborder ici les freins auxquels les plans de mobilité se heurtent. Ces freins auxquels font face les infrastructures sont de plusieurs ordres :

- Les freins individuels, qui sont liés aux individus
- Les freins infrastructurels, avec ceux qui sont communs à la plupart des sociétés et ceux qui sont spécifiques.
- Les freins environnementaux, qui sont liés à l'aménagement du territoire, à l'accessibilité physique, à la géomorphologie.
- Les freins législatifs

Tout d'abord, un plan de mobilité parfait n'est à l'heure actuelle qu'une utopie. La raison est simple, si une entreprise a rempli l'ensemble des critères qui conviennent, un PDE n'est réellement efficace que dans un ensemble. C'est-à-dire, l'abolition totale de l'autosolisme par dans l'idéal :

- Une desserte en TC multimodale et la majorité des employés utilisant des modes alternatifs à l'automobile
- Le recours pour les autres usagers au covoiturage
- Des accès cyclables et piétons adéquats et continus entre les domiciles, les arrêts intermodaux, les gares et le site de l'entreprise
- Un parc automobile de l'entreprise à 100% électriques
- Des infrastructures idéales pour le bien-être des employés (restauration, crèche,...), l'utilisation courante de la visioconférence et du télétravail, et des horaires modulables adaptés.

- Le remboursement total des titres de transports pour l'ensemble des employés

Pour un PDE, il s'agit de la même chose : l'implication des employés est cruciale.

L'organisation de l'entreprise et surtout le poids des managers dans les décisions internes peut représenter un frein important. En effet, les managers sont les premiers décideurs, et si la mobilité des employés ne souffre d'aucune gêne, ils ne voient pas changer une organisation qui fonctionne bien. La problématique du développement durable ne les toucheront qu'à partir du moment où ce sont les finances de l'entreprise qui seront en jeu.

Au sein de l'entreprise, les prises de décisions concernant le PDE se sont heurtées à l'organisation interne de l'entreprise. En effet, AXIANS Santerne Toulouse se trouve divisée en 3 entreprises distinctes, avec 3 chefs d'entreprises à l'approche différente. Le seul souci réside dans l'approbation complète de l'ensemble de la société pour pouvoir mettre en place une action. Si l'action est validée, ce n'est qu'au terme d'un processus de négociation long, clivant et même voué à des contres-parties. De plus, le groupe VINCI n'est pas particulièrement moteur pour encadrer ses sociétés associées dans les actions PDE, portant un regard même désintéressé aux actions mises en place. Cela n'empêche aucunement la société VINCI de communiquer en externe sur les actions de développement durable qu'elle met en place ou qu'elle promeut.

Le discours est pourtant paradoxal au sein de l'entreprise AXIANS Santerne Toulouse. En effet, l'entreprise n'hésite pas à mettre en avant le PDE pour se valoriser auprès des clients, en particulier pour faciliter le renouvellement de ses contrats avec les opérateurs Orange ou Free. Dans ce cas précis, le développement durable n'est plus un frein, c'est un atout. Or, il est important de rappeler que la concurrence est rude entre les sociétés dans ce secteur, et qu'aujourd'hui, les clients sont de plus en plus regardants sur les aspects sociaux et environnementaux des entreprises. Renforcé par la certification ISO 9001, un PDE représente aux yeux des clients un atout indéniable supplémentaire. Mais se pose une question : avec l'obligation faite aux entreprises de plus de 100 salariés de mettre en place un PDE avant le 1^{er} janvier 2018, quels avantages vont posséder l'entreprise Santerne Toulouse face à la concurrence dans le cadre du développement durable ? Bientôt,

c'est la capacité de l'entreprise à évoluer qui sera mise en lumière, la capacité de celle-ci à innover pour favoriser l'ambiance de travail de ses salariés et donc amener à une meilleure rentabilité. Or, le fonctionnement actuel de la société ne permet pas au PDE d'évoluer convenablement.

Ce n'est pas dans la forme que le PDE d'AXIANS Santerne Toulouse doit changer, mais dans son approche. Il doit être vu comme un moteur de développement par les managers, et non comme une lubie « bobo-écolo ». Au niveau de l'organisation du travail, la modulation des horaires pose problème. Premièrement, l'installation d'une pointeuse horaire est perçue comme un frein financier, car elle obligerait la société à payer les heures supplémentaires. Or actuellement, si l'horaire d'embauche le matin est de 8h, cela n'empêche pas des salariés de tout statut de venir à 8h15, 8h30 voir même 9h... puisque rien ne les empêche de repartir de l'entreprise à 19h au lieu de 17h30. En réalité, l'entreprise fait preuve d'un certain laxisme apparent vis-à-vis des heures d'embauche pour ne pas à avoir à justifier l'absence d'une pointeuse, et l'absence officielle d'heures modulables. Finalement, ce laxisme engendre sans le vouloir de la part des patrons, une modulation informelle des horaires de travail.

Concernant la mise en place de la flotte de vélos, la difficulté a été de prouver le bien-fondé de l'action, via le bilan expérimental fait avec la Maison du vélo, mais surtout tenter de justifier les devis fournis par les sociétés sélectionnées. Au final, les négociations ont été tendues et incroyablement longues pour la location de 2 VAE sur 24 mois. Là encore, il a fallu de la patience pour faire tomber les barrières des principaux décideurs, et encore plus de la part des 2 fournisseurs de VAE, qui ont attendu 6 mois pour obtenir un choix définitif de la société. Cette constatation de lenteur de mise en place du processus pose question sur le degré d'implication ainsi que sur les nouveaux délais nécessaires pour la réalisation des actions supplémentaires dans le cadre du PDE. On observe également que même la mise en place de l'IKV au sein de l'entreprise, mesure légalement contestable et minimale, a provoqué moins de blocages que la location de 2 VAE. On commence à toucher au cœur du problème qu'à AXIANS Santerne Toulouse au sujet du PDE : les actions doivent être les moins contraignantes possibles d'un point de vue financier et réglementaire pour la société. Il semblerait que seul une suppression des voitures de services, une hausse du prix de l'essence, un encombrement trop gênant des réseaux routiers aux heures d'affluence ou de trop grande contraintes

environnementales pourraient être de réels moteurs dans la mobilisation d'AXIANS Santerne Toulouse envers des actions du PDE. A moins que la législation ne change et ne rend certaines actions du PDE obligatoires au sein des entreprises.

Néanmoins, il est important de noter un avancement dans les mesures annoncées. L'installation de places réservées au covoiturage, la mise en place de l'indemnité kilométrique vélo, suivi par la location de deux VAE destinés aux salariés constituent une avancée indéniable dans les actions PDE. Les regrets se trouvent essentiellement dans le temps à planifier et des forces à mobiliser pour parvenir à de tels résultats. En 2014, la société était en avance sur la plupart des autres entreprises de la métropole sur les questions de développement durable et de mobilité. Aujourd'hui, le retard des autres entreprises est comblé et devrait même être préjudiciable pour AXIANS Santerne Toulouse à l'horizon 2018.

Un autre frein à l'avancer du PDE dans l'entreprise, est le fait que les actions conduites reposent principalement sur deux à trois employés, tous regroupés dans une des trois sociétés qui composent AXIANS Santerne Toulouse. Comme expliqué précédemment, les actions doivent être validées par les 3 sociétés pour être applicables, mais le nombre d'acteurs moteurs dans les démarches sont limités. De plus, les 2 autres sociétés sont plus dans une situation de passivité que dans un rôle moteur. La concurrence affichée qui règne entre les 3 sociétés, notamment entre les différents managers qui les composent, n'améliore pas la situation, en particulier quand on observe une réticence systématique à approuver les actions des uns et des autres, même quand il s'agit d'une amélioration pour le bien-être des employés.

Au-delà des freins internes à l'entreprise, il y a des blocages liés à l'environnement extérieur et à l'aménagement de la ZA. D'abord, l'accessibilité des modes doux au site est ralentie par la mauvaise qualité de la voirie dans la ZA Ribaute, et par l'absence de cheminements piétons et cyclables sur le chemin de Ribaute. Cette artère représente le principal point d'entrée dans la zone, et fait le lien entre la route de Castres au nord et la route de Revel au sud. De plus, pour les usagers de la ligne 77, dont l'arrêt Ribaute est le plus proche pour rejoindre l'entreprise, il faut nécessairement emprunter le chemin de Ribaute sur un bas-côté dépourvu de trottoirs et soumis à une circulation automobile renforçant le sentiment d'insécurité.

Sans aller jusqu'à l'extrême, les plans de mobilité ne sont réellement appliqués que dans une minorité d'entreprise... Certaines faisant partie d'un PDIE, y ont pris part uniquement pour respecter la législation, elles ne sont donc nullement actrices des actions développées, laissant cela aux autres entreprises plus motrices. Pire encore, certaines ne sont que partiellement informées des actions menées. On touche à un déficit de communication au sein du PDIE. Le problème, c'est que un plan de mobilité ne devient efficace que quand l'ensemble des entreprises associées se sentent pleinement concernées, et respectent les règles.

Le développement infrastructurel de la métropole toulousaine est vampirisé par les zones économiques situées au nord-ouest et au sud-est, lié à des entreprises comme Airbus, Thalés, etc. Néanmoins, l'accessibilité aux ZA Ribaute et Ecoparc est globalement adéquate. Les seules contraintes rencontrées sont liées à la logistique dans certains secteurs des ZAE (croisements entre poids-lourds rendus compliqués par l'étroitesse des voies, partage dangereux de la chaussée entre les véhicules motorisés et les modes doux,...). La mise en œuvre d'un PDIE semble inévitable dans un avenir proche, notamment avec l'installation de la clinique Saint-Jean Languedoc-Capio et de la desserte autoroutière associée. La complication principale pour cette mise en œuvre va être la mobilisation des différents acteurs des ZAE. La création de l'association Eco'Ribaute représente un premier pas. Néanmoins, il faut souligner l'importance cruciale d'associer la direction de la clinique dans le processus de PDIE.

Si AXIANS Santerne Toulouse possède un PDE, et semble être naturellement l'acteur principal dans la mise en œuvre du PDIE, d'autres référents mobilité vont devoir se mobiliser. Le problème va être de savoir sur quel timing ils vont le faire. En effet, le SMTC-Tisséo va continuer de développer les dessertes Linéo, avec notamment à l'horizon 2025, une ligne qui pourrait concerner la zone économique Montaudran – Quint-Fonsegrives. L'implantation de la desserte autoroutière permettra aussi une liaison entre les ZAE et la ville de Toulouse plus rapide en automobile. L'arrivée de la troisième ligne de métro Toulouse Aerospace Express avec des stations comme François Verdier, Côte Pavé, L'Ormeau ou même Matabiau accessibles selon les modes de transports va aussi développer les espaces de l'est-toulousain. Le risque est de voir les ZA Ribaute et Ecoparc prendre

un retard infrastructurel par rapport aux modifications morphologiques de la métropole, et surtout ne pas pouvoir peser dans les décisions d'aménagement les concernant.

L'annonce du départ de Philippe BORDES, directeur d'AMMP et principal instigateur de la mise en place du PDE est une mauvaise nouvelle pour la suite des événements. De plus, son remplaçant, Sébastien TARIS ne se présente pas en fervent défenseur du développement durable, et ses objectifs principaux sont essentiellement centrés sur les résultats financiers. Il est néanmoins important d'émettre une réserve et d'attendre les premières prises de position concernant le PDE avant d'en tirer des conclusions. En attendant ces changements, la poursuite de certaines actions du PDE d'AXIANS Santerne Toulouse reste hypothétique.

4.2 Des solutions innovantes

Certaines solutions existent pour débloquer les plans de mobilité. Par exemple, les mesures prises par la ville de Paris, dans un objectif de lutte contre la pollution atmosphérique, d'interdire l'accès à la ville aux véhicules jugés polluants. Depuis 2015, cette mesure concerne les poids lourds, cars et bus anciens dont la date de construction est inférieure à 2001. Mais, depuis le 1^{er} juillet 2016, tous les véhicules particuliers et utilitaires, essence ou diesel, mis en circulation avant 1997, sont interdits de circulation en semaine de 8 heures à 20 heures, ainsi que les deux-roues dont la mise en circulation en antérieure à 1999. Une telle mesure va permettre le développement des plans de mobilité en ce qui concerne l'intermodalité, l'utilisation des modes doux, l'essor des véhicules peu polluants ou électriques,... Mais il y a tout de même des freins à cette « solution ». D'abord, une telle mesure semble discriminatoire envers les catégories sociales les plus démunies, n'ayant pas de moyens suffisants pour changer de véhicule, et généralement habitant en périphérie. De plus, ce plan anti-pollution ne s'attaque qu'aux véhicules anciens, laissant en circulation les 4x4, SUV et voitures de luxe récents, mais polluants. A Paris, les offres alternatives de transports ne manquent pas, mais encore une fois ce sont aux populations les moins aisées de changer leurs habitudes. Ensuite, ce plan ne concerne, pour le moment, que la ville de Paris et non les limites du PDU du Grand Paris, ce qui le rend finalement moins efficace, surtout dans son objectif premier de lutter contre la pollution des GES. En effet, le boulevard périphérique parisien n'est pas concerné par cette mesure, ainsi que les communes limitrophes. Néanmoins, la municipalité de la ville de Paris espère élargir le dispositif. Un tel dispositif généralisé peut créer une contrainte supplémentaire pour certaines entreprises, dépendantes de l'automobile. De plus, il n'est efficace qu'à partir du moment où les entreprises sont desservies par un réseau de transports en commun ou sont situées à proximité d'une gare ferroviaire.

Pour AXIANS Santerne Toulouse, le PDE doit être pérenne. La seule solution se trouve dans l'implication des trois sociétés et dans celle des employés qui doivent se sentir concernés par les démarches. Le remplacement progressif de la flotte de véhicules de la société par des véhicules électriques et des vélos peut-être une solution. Le maintien d'une communication globale, associant PDE et développement

socio-économique est un facteur de pérennisation. L'incorporation des actions PDE dans une démarche de PDIE doit permettre une meilleure liaison entre les différentes sociétés, et un essor global des ZAE Ribaute et Ecoparc. De plus, face aux exigences législatives des pouvoirs publics de plus en plus accrues en matière de développement durable, l'entreprise doit prendre les devants, sous peine en cas de retard, d'être contrainte à changer en mettant en place un plan de mobilité dans l'urgence et d'être pénalisée si c'est pas le cas.

Les plans de mobilité sont en pleine expansion, au point de devenir un nouveau levier de développement, d'aménagement et de réhabilitation des espaces économiques. Si les actions ciblent la mobilité, elles rentrent pleinement dans une démarche socio-économique. La mobilisation des AOM, soutenue par les pouvoirs publics, pour améliorer le cadre de vie des espaces urbains est un facteur encourageant pour l'essor des plans de mobilité. Nous n'en sommes qu'au début d'un changement de mentalité vis-à-vis de la mobilité. Si la suprématie de l'automobile est difficilement remise en cause, les solutions annexes sont légions aujourd'hui, y compris dans le secteur des véhicules motorisés : voitures et scooters électriques, autopartage, covoiturage, etc. L'essor des Smart Cities est aussi une solution, notamment pour attirer les entreprises innovantes à se pencher sur la mobilité via l'utilisation des nouvelles technologies. De plus en plus, les AOM mettent en place des applications numériques, avec l'objectif d'optimiser les réseaux de transports, qu'ils soient en commun ou individuels. La mutualisation des abonnements de TC par exemple peut lever des freins liés à la tarification des services de transports. Pour une entreprise, le remboursement se fait plus efficacement avec un abonnement général qu'avec plusieurs abonnements (TC urbains + TER + vélo urbain, etc.). Une mesure comme celle-ci encourage les salariés, mais aussi les entreprises par sa simplification. Pour aller plus loin encore dans la mutualisation, Rennes Métropole a mis en place sur sa carte de transports sans contact KorriGo, un pass multiservice pour faciliter, via une seule carte, l'accès aux équipements publics (bibliothèques, équipements sportifs, bornes de recharges pour véhicules électriques, etc.). Cette mesure, lancée à la rentrée 2016, vise quelque 450 000 utilisateurs réguliers à l'échelle métropolitaine.

Le cadre législatif renforce les plans de mobilité, de manière directe ou indirecte, avec notamment l'obligation à partir de janvier 2017 pour les bâtiments neufs, privés et publics, de prévoir des infrastructures permettant le stationnement sécurisé des vélos. Il s'agit pour l'Etat de favoriser les déplacements à vélo.

Concernant AXIANS Santerne Toulouse, il est assez surprenant que l'entreprise soit à l'affût de la moindre innovation technologique, qu'elle les propose dans le but de développer les Smart Cities, mais qu'elle ne mette pas en avant cette faculté pour son propre développement. En 6 mois, l'entreprise a mis en place 4 applications mobiles dans le but d'améliorer le travail sur les chantiers et/ou de remonter les informations diverses le plus rapidement possible. Côté PDE, cette initiative n'a jamais été évoquée par les acteurs principaux, alors que les possibilités d'une application mobile destinée au PDE serait un plus pour le développement d'AXIANS Santerne Toulouse notamment pour :

- Calculs d'itinéraires et d'émission CO² en fonction des modes de transports utilisés
- Visualiser les emplacements libres sur le parking pour les véhicules motorisés mais aussi pour les vélos
- Faciliter la mise en place de l'IKV
- Faciliter la location des VAE
- Rapprocher plus facilement les employés souhaitant covoiturer
- Permettre une communication sur l'entreprise plus directe, via un lien avec le SharePoint

Mais un outil tel qu'une application mobile n'empêchera pas une remise en cause de l'organisation interne de l'entreprise, notamment au niveau des horaires de travail. Il semble inévitable avec les futurs aménagements prévus que la modulation des horaires se mette en place. La visio-conférence et le télétravail existent déjà au sein de l'entreprise mais de manière informelle et anarchique. L'établissement des règles de télétravail demande à l'entreprise d'être « rigoureuse » et « organisée » dans son fonctionnement, d'après Philippe BORDES, ce qui pour le moment n'est pas toujours le cas.

Si on se projette dans les années à venir, la ZA Ribaute va subir de profondes modifications dans son aménagement territorial, mais aussi dans son accessibilité. L'arrivée de la clinique Capio, d'une desserte du périphérique et d'une future Linéo vont irrémédiablement changer le paysage structurel du site. Il est donc important que les acteurs économiques locaux en prennent pleinement conscience, tant pour la mobilité des salariés que pour la logistique. La volonté de mettre en place un PDIE, regroupant les ZA Ribaute et Ecoparc est une première avancée. Le PDIE permettrait aux entreprises d'avoir un poids non-négligeable sur les questions et décisions d'aménagements de la zone, et d'entrer le site dans l'ère du développement et de la mobilité durable.

De nombreux auteurs et spécialistes de la mobilité se sont penchés sur l'évolution globale des modes de déplacement dans notre société. Georges AMAR⁶ par exemple dévoilait en 2010, un programme d'action autour de concepts innovants sur le développement de la mobilité à travers la révolution technologique que nous connaissons depuis le début des années 2000 :

- La transmodalité, ou l'hybridation des catégories modales classiques. Il s'agit d'allier un mode de déplacement individuel avec un mode collectif, ou encore d'associer un réseau de bus à un réseau de métro, etc.
- La softmobilité, avec l'apport des révolutions numériques dans nos modes de mobilité. Un concept qui s'inscrit pleinement dans l'essor des « Smart City ».
- L'empowerment de la personne mobile, qui donne une nouvelle définition du service de mobilité, puisqu'il octroi plus de pouvoir aux individus ou aux groupes pour agir sur les conditions de mobilité.
- La mobilité active, ou le retour de la marche et du vélo au cœur de la mobilité
- Les infrastructures de nouvelle génération de l'écosystème urbain, comme par exemple l'optimisation de l'intermodalité et des activités comme les gares ferroviaires suisses.

⁶ « Homo Mobilis », Georges Amar (2010)

Conclusion

Il est important de prendre en compte les évolutions de la société, et particulièrement de la mobilité. La remise en cause de la suprématie de l'automobile par les collectivités territoriales, le développement des TC ou encore le recul de l'accès des voitures dans les centres-villes modifie aussi notre approche du paysage socio-économique. Des auteurs comme Carl HONORE vont même à contre-courant de l'image que nous avons de notre société, y compris de notre mobilité, ou il promeut un ralentissement de nos déplacements, prendre son temps⁷. On ne peut pas balayer cette idée qu'aujourd'hui, tout va de plus en plus vite dans notre monde, avec des performances constamment augmentée et une technologie toujours plus avancée que la précédente. Et si finalement, la solution pour une mobilité durable, et la réussite des plans de déplacement était de ralentir ? Comme l'évoque Carl HONORE, lenteur et optimisation peuvent cohabiter. L'évolution technologique de l'électromobilité, où les véhicules électriques sont moins rapides et ont une autonomie inférieure aux véhicules motorisés consommateurs de carburant est un bon exemple. Ce genre de véhicule a de plus en plus de succès car il est moins énergivore, respecte plus l'environnement et provoque une faible pollution sonore. L'essor des voitures hybrides depuis 2010 n'est que le début d'un long processus, dont la finalité serait un parc automobile français majoritairement électrique. Prochainement, l'évolution des plans de mobilité pourrait asseoir ce processus, avec l'obligation pour les entreprises de mettre en place sur leur site, des bornes de recharge pour les véhicules électriques. L'Etat, en signe d'encouragement, pourrait être à même à procéder à des avantages fiscaux en retour.

Concernant les PDE, l'exemple de l'entreprise AXIANS Santerne Toulouse n'est pas représentatif. Même si dans les grands groupes comme VINCI, il est dommage que, sur des logiques proprement financières, soient sacrifiés des actions de développement durable, on ne peut pas dire qu'aucune action n'est faite. Néanmoins on peut noter que la complexification des organisations internes des grands groupes, si elle est bénéfique pour l'économie, ne l'est pas pour la mise en place d'actions

⁷ « L'éloge de la Lenteur », Carl Honoré (2007)

PDE. Le processus de changement des mentalités et des comportements est lent, mais pas impossible.

Les plans de mobilité font partis des défis de demain pour les AOM, les zones urbaines et les zones économiques. Ils doivent réussir à allier développement durable avec réussite socio-économique.

Bibliographie

Alain Bourdin, « Les mobilités et le programme de la sociologie », Cahiers internationaux de sociologie 2005/1 (n° 118), p. 5-21. DOI 10.3917/cis.118.0005

Gilles Novarina, « De la gestion des grandes voiries à la planification des déplacements urbains. Systèmes d'acteurs et politiques publiques dans l'agglomération grenobloise », Flux 2001/4 (n° 46), p. 47-60

Emmanuelle Frank, Patrick Gilbert, « Manager le travail à distance : l'expérience du télétravail dans une grande entreprise industrielle », Marché et organisations 2007/2 (N° 4), p. 167-188. DOI 10.3917/maorg.004.0167

Laurent Taskin, « Les Enjeux du télétravail pour l'organisation », Reflets et perspectives de la vie économique 2003/1 (Tome XLII), p. 81-94. DOI 10.3917/rpve.421.0081

Ministère de l'Industrie, de l'énergie et de l'économie numérique, « Le télétravail dans les grandes entreprises françaises : Comment la distance transforme nos modes de travail », Synthèse remise au ministre 2012/5, p. 17.

Lisa Gallay, « Présentation du pôle VEFIT », présentation numérique Powerpoint 2016/8, VINCI Energies France Infrastructures Télécoms, p. 30.

Georges Amar, « Homo Mobilis : une civilisation du mouvement », édition FYP 2016/4, p. 224.

Carl Honoré, « Eloge de la lenteur », édition Marabout 2013/8, p. 288.

Diagnostic de l'AUAT « PDE de Santerne Toulouse », document technique 2015/11, p. 69.

SOeS, CEREMA, « Bilan des transports et de l'économie verte : Les chiffres clés 2015 climat, air et énergie », Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer 2015/1, p. 84-109.

ADEME, OREE, « Le plan de déplacements inter-entreprises : un outil de management de la mobilité sur les zones d'activités », plaquette documentaire 2010/1, p. 128.

Vincent Donazzon, « Le Plan de Déplacements Inter-Entreprises : Une démarche complexe visant le changement des comportements des usagers des zones d'activités en matière de mobilité : Le cas du PDIE du pôle technologique « Bordeaux Aeroparc » », Mémoire universitaire de Master 2 VT, Université Toulouse 2 – Jean Jaurès 2015/9, p. 157.

SMTC-Tissé, « Les Mardis de la mobilité : Observatoire 2015 des plans de Mobilité », présentation numérique Powerpoint 2016/4, SMTC, p. 40.

Annexes

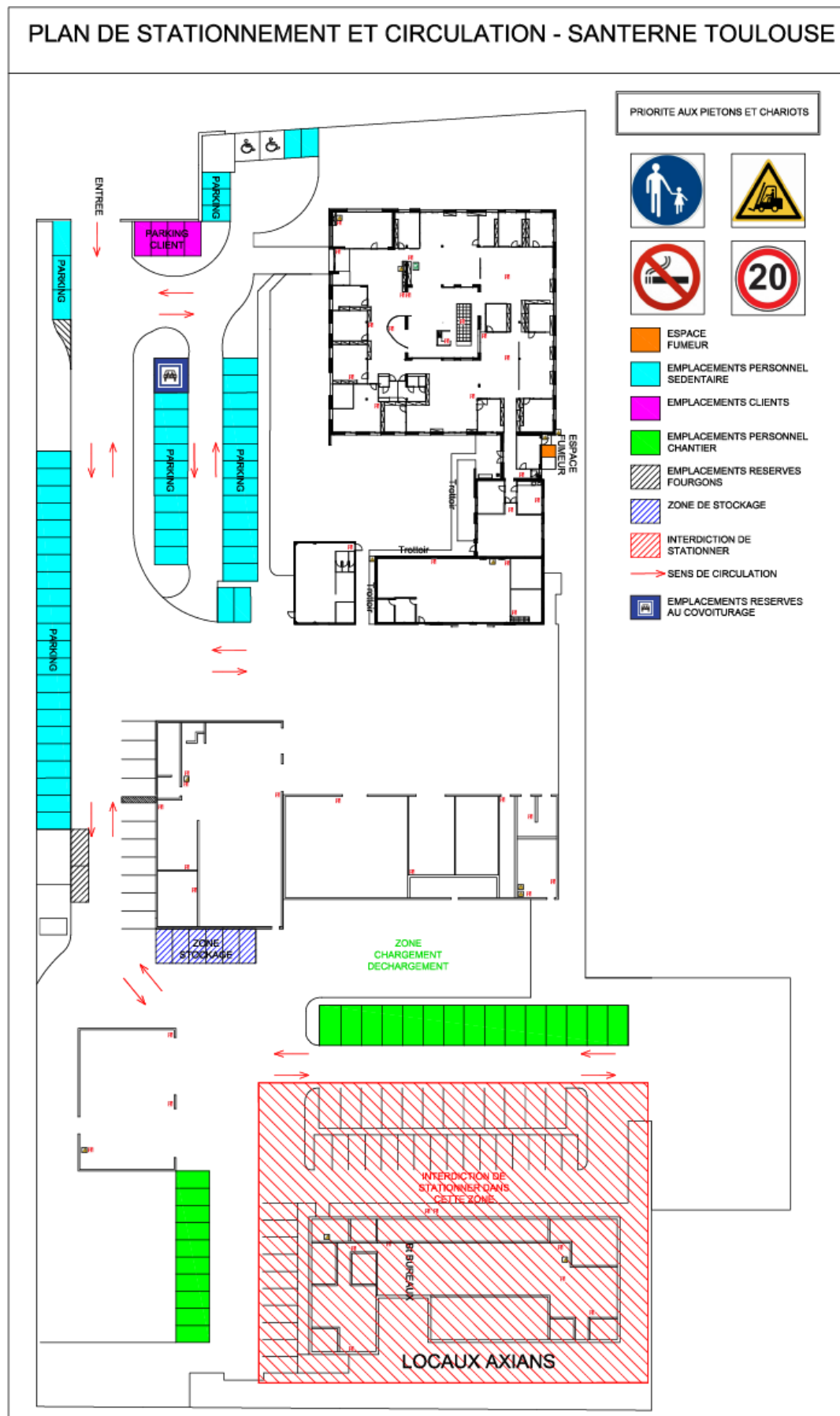
Annexe 1 : Plan global de circulation d'AXIANS Santerne Toulouse

Annexe 2 : Livret AXIANS « Bien circuler à vélo »

Annexe 3 : Newsletter n°1 AXIANS Santerne Toulouse

Annexe 4 : Cartographie du diagnostic de l'AUT

Annexe 1 : Plan global de circulation d'AXIANS Santerne Toulouse



axians

BIEN CIRCULER A VÉLO

Acquérir les réflexes
de conduite
indispensables à
votre sécurité



Dans le cadre de son pde: plan de déplacement entreprise, votre société Santerne Toulouse mets à votre disposition un vélo à assistance électrique (VAE).

OBJECTIF DU PDE :



1. Améliorer notre bilan carbone.
2. Accompagner les salariés dans le changement des habitudes de transport tout en maîtrisant le risque routier
 - a. Proposer et encourager des alternatives à la voiture individuelle
 - b. Organiser autrement les déplacements professionnels lorsque cela est possible.
3. Rationaliser la gestion du parc de véhicules professionnels.



Renseignez-vous sur le stand PDE



LE VELO PRATIQUE, ECONOMIQUE, BON POUR LA SANTE

Vélo à assistance électrique :
80 km d'autonomie

Une assistance électrique jusqu'à 25 km/h

- 30 minutes de vélos au quotidien
- 2 ans d'espérance de vie supplémentaire
- Réduit de 30 % les risques de diabète
- Réduit de 20 % les risques de certains cancers
- Réduit les maladies cardiovasculaires
- Dope le moral et améliore le sommeil

LES PANNEAUX SIGNALÉTIQUES



Indications de début et fin de **piste ou bande cyclable conseillée** et réservée aux cycles non motorisés (sauf arrêté contraire). La circulation, le stationnement et l'arrêt d'autres véhicules sont interdits.



Indications de début et fin de **piste ou bande cyclable obligatoire** et réservée aux cycles non motorisés (sauf arrêté contraire). La circulation, le stationnement et l'arrêt d'autres véhicules sont interdits.



Sens interdit à tout véhicule excepté les cycles.



Entrée d'une voie à sens unique pourvue d'un double-sens cyclable (possibilité de croiser des cyclistes).



Pré-signalisation indiquant l'affectation des voies sur la chaussée abordée. Les voies successivement rencontrées sont figurées de bas en haut.



Indication de début d'une section ou d'un ensemble de sections de routes constituant une zone de circulation homogène où la vitesse est limitée à 30 km/h.



Zone de rencontre. Zone affectée à la circulation de tous les usagers où le piéton est prioritaire. La vitesse des véhicules est limitée à 20 km/h.



Aire piétonne. Cyclistes autorisés à circuler à l'allure du pas avec priorité aux piétons.



Voie de circulation réservée aux bus et autorisée aux vélos.



Accès interdit aux cycles.



Voie verte. Voie de circulation réservée aux modes non motorisés : piétons, rollers, cyclistes et accessoirement cavaliers.

► LES FREINS

Le V.A.E. est équipé d'un système de freins à disques hydrauliques, puissants et progressifs.

Privilégier le freinage avec le frein arrière (main droite)

Remarque : aucun réglage ne doit être opéré sur ces freins : seul un mécanicien spécialisé peut en assurer la maintenance.

► LE SYSTÈME D'ÉCLAIRAGE

Le V.A.E. est équipé d'un système d'éclairage couplé à la batterie. Les feux avant et arrière peuvent être allumés grâce à l'interrupteur situé sur la console de commande du V.A.E., au niveau du guidon. Ils s'éteignent automatiquement au bout de quelques minutes en cas de non utilisation du V.A.E.

► LES PNEUMATIQUES

La pression des pneus doit être proche de 4 bars (minimum 3 bars).

Regonfler les pneus régulièrement (1 fois par mois environ) : pour regonfler un pneu, enclencher la pompe avec le levier en position basse puis bloquer avec le levier en position haute.

Remarque : la réparation d'une crevaison peut-être réalisée de la même façon que sur un vélo classique.

► LA SONNETTE (AVERTISSEUR SONORE)

Vérifier en testant que la sonnette fonctionne.

► LES VITESSES

Le V.A.E. est équipé de 9 vitesses qui doivent être passées en roulant, avec un pédalage « léger » (ne pas forcer afin de ne pas endommager la transmission).

En mode « assistance au pédalage » et une fois lancé, les vitesses utilisées le plus couramment sont comprises dans la fourchette 6 à 8 (la vitesse 9 ne servant qu'en descente)

► LA BÉQUILLE

Pour vérifier la bonne installation de la béquille : béquille ouverte, le V.A.E. doit être stable (attention : poids important ! tester en faisant bouger le V.A.E. latéralement pour vérifier).

Ne jamais monter sur le V.A.E. béquille ouverte (risque de casse)

► LA SELLE

En règle générale, la selle doit arriver au niveau du bassin (autre repère : le talon doit toucher la pédale en position assise sur le V.A.E., jambe presque tendue). **Les pieds doivent toucher le sol lorsqu'on est assis sur la selle,**

Pour régler la hauteur de selle : dévisser le collier noir de serrage de la tige de selle avec une clé Allen de 4, choisir la hauteur désirée, resserrer le collier en veillant que la selle soit correctement orientée.

► LE GUIDON

Un réglage de l'inclinaison de la potence est possible, avec une clé Allen de 5.

COMMENT EVITER LE VOL DE VOTRE VELO ?

axians

Environ 400 000 bicyclettes sont volées chaque année en France.
Cela est dû dans la majorité des cas à la négligence de leur propriétaire.

POUR NE PAS FAIRE PARTIE DES VICTIMES, 3 CONSEILS UTILES :

► UTILISER L'ANTIVOL U FOURNI

► ACCROCHER LE VÉLO À UN POINT FIXE

(arceau, mobilier urbain)

► L'ATTACHER PAR LE CADRE ET LA ROUE AVANT

(la roue avant est plus facile à démonter que la roue arrière).



Attacher son vélo même pour un arrêt de quelques minutes.
Éviter de stationner son vélo dans des endroits peu fréquentés et mal éclairés.
Même à l'intérieur d'un immeuble (couloir, hall), il est nécessaire de l'attacher à un point fixe.
Remplacer les attaches rapides des roues et de la selle par des écrous.
Ne laisser aucun accessoire détachable.
Le cadenas étrier de roue arrière est un bon antivol complémentaire.

UN CYCLISTE BIEN ÉQUIPÉ UN VÉLO BIEN ENTRETENU, BIEN STOCKÉ

axians

Je porte obligatoirement les bons EPI !

► GILET RETRO-REFLECHISSANT

permet d'être vu par les autres usagers

Lorsque la visibilité est réduite ainsi que de nuit, le conducteur et passager d'un cycle doivent se munir obligatoirement hors agglomération d'un gilet jaune appelé aussi gilet de haute visibilité d'après l'article R431-1-1. Il est toutefois recommandé de le porter même de plein jour.

En l'absence de gilet obligatoire, une contravention de seconde classe est délivrée soit une amende forfaitaire de 35€.

► CASQUE

réduit de 70% le risque de blessure à la tête

J'entretien mon vélo !

► MAINTENANCE ET STOCKAGE DE LA BATTERIE

La batterie est verrouillée par une serrure sécurisée : elle peut être laissée sur le V.A.E. à l'arrêt, si le lieu est protégé des intempéries.

Si on prévoit de ne pas utiliser le V.A.E. pendant plusieurs semaines, il est conseillé de procéder à une recharge complète de la batterie et de l'extraire du V.A.E.

Remarque : au-delà de 15 jours d'inutilisation, la batterie se met automatiquement en mode « léthargie » (elle devient inopérante). Pour la réactiver, placer préalablement la batterie sur le chargeur branché pendant 5 secondes.

► STOCKAGE DU VÉLO :

Le V.A.E. doit être stocké de préférence dans un lieu abrité de la pluie, bien visible et éclairé.

► CHAQUE MOIS, JE VERIFIE :

- l'état des pneus (usure et gonflage)
- l'état des freins
- le bon fonctionnement des éclairages et de la sonnette
- le bon serrage des vis et écrous (portes bagages, gardes boues, phares, béquille,)

ASSISTANCE ÉLECTRIQUE ET PRÉCAUTIONS PARTICULIÈRES

axians

► 1. Installation de la batterie, vérification :

Pour mettre en place la batterie, la tenir par la poignée de transport puis :

- la placer dans son logement, au-dessus de la roue arrière (dans le porte bagage) jusqu'à la butée
- verrouiller en tournant la clé antivol
- retirer la clé antivol

Le niveau de charge de la batterie peut être vérifié à tout moment en appuyant brièvement sur le bouton rouge situé sur le côté de la batterie.

En utilisation, le niveau de charge est également indiqué sur la console de commande de l'assistance.

► 2. Mise en marche de l'assistance au pédalage :

Pour mettre en marche l'assistance au pédalage, la batterie doit être correctement installée.

Aucun effort ne doit être produit sur les pédales lorsqu'on active la commande d'allumage : un temps d'initialisation du logiciel (2 secondes environ) est nécessaire au lancement.

Choisir le mode « Eco » et ne pas appuyer sur les pédales à la mise en marche l'assistance.

► 3. Précautions à l'arrêt / au démarrage :

Avant de démarrer avec le V.A.E., vérifier que l'on est dans une bonne configuration de départ (pas de risque de glisser, vélo orienté dans le sens de la marche avec le guidon droit, pas d'obstacle).

En position d'arrêt, une simple pression sur une pédale enclenche l'assistance : n'appuyer sur les pédales que lorsqu'on est sûr d'être prêt à démarrer dans de bonnes conditions !

► 4. Réglage du niveau d'assistance au pédalage :

3 modes d'assistance sont disponibles (Sport / Normal / Eco).

Le changement de mode peut se faire à tout moment, dès lorsque l'assistance est en marche.

En pratique, les modes Eco et Normal sont suffisants pour un usage normal du V.A.E.

Le mode Sport peut-être utilisé notamment pour franchir une côte importante, lutter contre un vent de face.

Important : l'assistance au pédalage se coupe automatiquement à partir d'une vitesse de 25 Km/h

► 5. Précautions lorsqu'on roule :

Le V.A.E. est plus délicat à manier qu'un vélo classique : les accélérations sont soutenues, ce qui peut entraîner (en plus du surpoids du moteur et de la batterie) des sensations de déséquilibre en mode assistance au pédalage, notamment à faible allure.

Il est prudent de porter un casque et un gilet fluo afin d'être vu (vitesse inhabituelle pour un cycle).

LES AMÉNAGEMENTS

NE ROULEZ PAS SUR LES TROTTOIRS !
La circulation des cyclistes y est interdite à l'exception des enfants de moins de huit ans.

LE DOUBLE-SENS CYCLABLE

Voie à double sens dont un sens est exclusivement réservé à la circulation des cycles. Aménagement très sûr avec un risque de collision frontale quasi nul. Cyclistes et automobilistes se voient mutuellement et ralentissent.

LE COULOIR BUS-VÉLO

De nombreuses villes autorisent les cyclistes à rouler dans les couloirs réservés aux bus.

LA PISTE CYCLABLE

Espace de circulation en site propre affecté aux cyclistes (séparé de la circulation automobile). Cet aménagement offre un sentiment de sécurité accru mais il faut être particulièrement vigilant aux intersections. Le cycliste, ayant momentanément disparu du champ de vision de l'automobiliste, peut surprendre celui-ci par son retour sur la voie (vigilance accrue avec les camions).





L'AIRE PIÉTONNE

Sauf arrêté contraire de la municipalité, elle est autorisée à la circulation des vélos à la vitesse du pas. Le piéton y est évidemment prioritaire.

LA ZONE 30 ET LA ZONE DE RENCONTRE

Espace de circulation apaisée propice à la pratique du vélo sans aménagement cyclable spécifique.

LE SAS

Réservé aux cyclistes, il permet de se positionner devant les voitures lorsque le feu est rouge et facilite les mouvements tournants.

LA BANDE CYCLABLE

Voie de circulation exclusivement affectée aux cyclistes et séparée des autres voies par un marquage. C'est un aménagement très sûr car le cycliste se trouve dans le champ de vision de l'automobiliste.

7 RÈGLES MAJEURES DE CONDUITE A RESPECTER POUR VOUS DÉPLACER EN SÉCURITÉ

Un cycliste est un usager de la route. Il doit donc respecter le Code de la route. De manière générale, adaptez toujours votre vitesse à la configuration du terrain et à la densité du trafic. Gardez le plus possible une trajectoire droite et cherchez le regard de l'automobiliste pour vérifier qu'il vous a bien vu.



interdiction du port d'écouteurs, oreillettes ou casques audio à vélo

1 - GARDER VOS DISTANCES

Sur la chaussée, vous devez prendre votre place et laisser un mètre entre vous et les voitures en stationnement, même si vous roulez sur un aménagement cyclable. Vous anticiperez mieux les portières qui s'ouvrent et les obstacles imprévus.



2 - MAINTENIR VOTRE TRAJECTOIRE

Le cycliste doit prendre la place à laquelle il a droit. Il doit maintenir la trajectoire la plus rectiligne possible et ne pas rouler dans les espaces laissés par les voitures en stationnement.

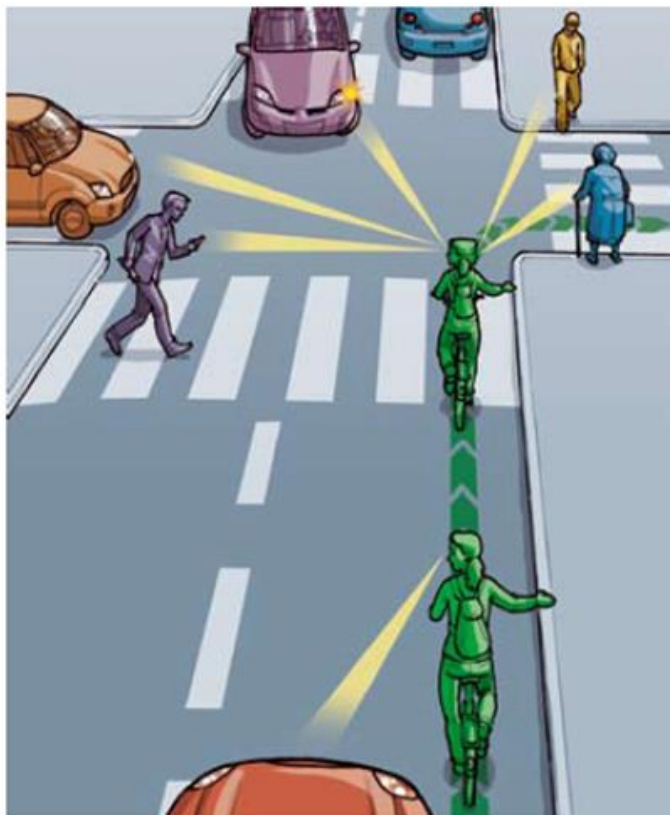
Les zigzags sont un facteur d'accident, les autres usagers de la route étant dans l'impossibilité de comprendre votre trajectoire. Si la largeur d'une voie empêche la voiture de vous doubler, restez sur votre trajectoire et résistez aux manifestations d'impatience des véhicules cherchant à vous doubler.

7 RÈGLES MAJEURES DE CONDUITE A RESPECTER POUR VOUS DÉPLACER EN SÉCURITÉ

3 - ANALYSER LA SITUATION

En règle générale, tout changement de direction ou tout croisement doit faire l'objet d'un échange de regard entre vous et le conducteur qui vous suit ou vous croise.

Vous devez anticiper les mouvements des véhicules devant et derrière vous et rechercher le contact visuel avec les autres usagers, piétons inclus.



N'oubliez pas de signaler votre changement de direction en tendant le bras du côté où vous voulez tourner.

Ne forcez pas le passage car il vaut mieux attendre un peu que de risquer un accident.

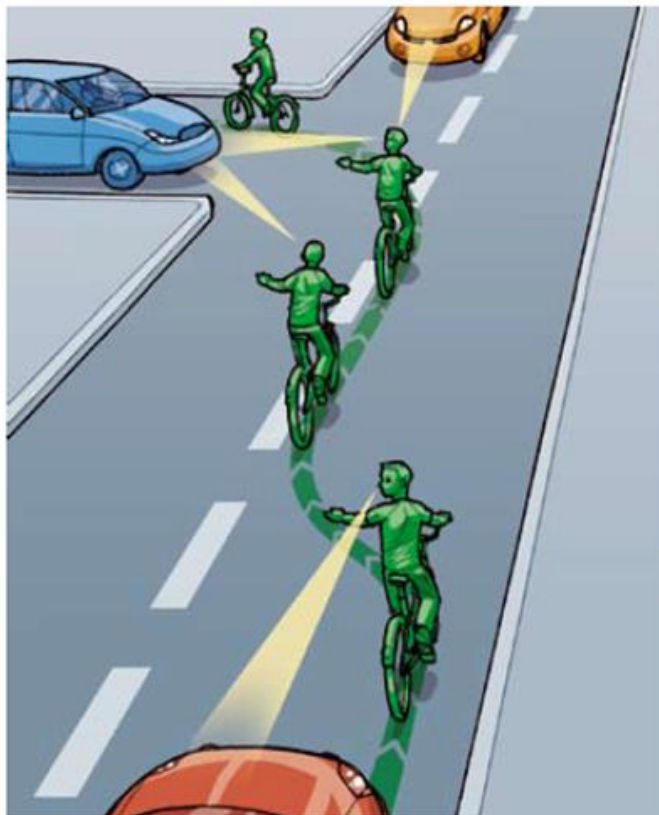
7 RÈGLES MAJEURES DE CONDUITE A RESPECTER POUR VOUS DÉPLACER EN SÉCURITÉ

axians

4 - TOURNER À GAUCHE

Une des principales difficultés est de tourner à gauche. Pour cela, avant de changer de trajectoire et de vous déporter sur le côté gauche de la voie, vous devez signaler du bras gauche que vous allez tourner.

Vous devez vérifier en vous retournant qu'il n'y a personne derrière vous et changer de direction progressivement en gardant le bras tendu.



Dans les secteurs denses ou inconnus, il peut être préférable de mettre pied à terre et d'utiliser les passages piétons.

Ce conseil s'adresse particulièrement aux cyclistes débutants.

7 RÈGLES MAJEURES DE CONDUITE A RESPECTER POUR VOUS DÉPLACER EN SÉCURITÉ

5 • LE DOUBLE-SENS CYCLABLE

Les avantages du double-sens* sont :

- une réduction sensible des distances ;
- une meilleure lisibilité des itinéraires ;
- une plus grande perméabilité des quartiers ;
- une sécurité accrue, car les double-sens cyclables permettent d'éviter les grands axes et des tourne-à-gauche dangereux.



Le double-sens est très sûr (cf. schéma page centrale). Le danger peut toutefois venir des usagers qui surgissent sur les côtés en ne regardant que du côté d'où viennent les voitures : un automobiliste qui débouche d'une rue perpendiculaire ou d'une cour privée, un piéton qui traverse...

N'hésitez pas à donner un petit coup de sonnette amical pour rappeler votre présence et, au besoin, **préférez céder le passage plutôt que de risquer l'accrochage.**

Enfin, **méfiez-vous des voitures qui quittent leur stationnement.**

* Par décret n°2008-754 du 30 juillet 2008, le double-sens cyclable est généralisé dans les rues à sens unique des zones 30 et des zones de rencontre sauf si un arrêté contraire est pris. En l'absence de signalisation verticale, il n'est pas autorisé.

7 RÈGLES MAJEURES DE CONDUITE A RESPECTER POUR VOUS DÉPLACER EN SÉCURITÉ

axians

6 - LES GIRATOIRES

Les carrefours giratoires sont des secteurs où votre positionnement est capital (voir schéma).

Sachez observer : fiez-vous plus à la trajectoire et à la vitesse d'un véhicule qu'à son clignotant pour connaître son intention.

Signalez du bras la direction que vous allez prendre.

Dans un petit giratoire (une seule voie), le cycliste ne doit pas hésiter à **rouler au milieu de la voie** (s'il y a plusieurs voies, le milieu de la voie de droite).

Vous éviterez les risques de « **queue-de-poisson** ».



Dans un grand giratoire, des aménagements cyclables périphériques ont parfois été prévus. Utilisez-les.

Si ce n'est pas le cas, soyez vigilant car les véhicules et particulièrement les camions ont tendance à couper votre trajectoire.

7 RÈGLES MAJEURES DE CONDUITE A RESPECTER POUR VOUS DÉPLACER EN SÉCURITÉ

7 • CAMIONS + VÉLO = DANGER DE MORT !

Tous les véhicules, les camions en particulier, sont ainsi faits que leur conducteur n'a pas un champ de vision total quand il conduit : c'est ce que l'on nomme cruellement les « angles morts ». Dans ces zones le cycliste est invisible pour le conducteur.

Aussi, à une intersection, ne vous arrêtez jamais le long d'un véhicule, en dehors du champ de vision du conducteur.



- visibilité complète
- visibilité limitée en hauteur
- visibilité assurée par les rétroviseurs (norme UE)
- pas de visibilité
- visibilité déformée et réduite par le rétroviseur panoramique

Les 4 règles impératives pour éviter ce risque sont :

1. Ne jamais dépasser un camion par la droite.
2. Ne jamais s'arrêter le long du camion et dans les zones d'angles morts (le long du camion, devant la cabine et derrière la remorque).
3. Ne pas chercher à dépasser un camion lorsqu'il effectue une manoeuvre ou à l'approche d'un carrefour.
4. Garder le contact visuel car si vous voyez le regard du conducteur dans son rétroviseur, lui vous voit aussi.

► Avant :

- 1 - J'ai réservé mon vélo sur le planning
- 2 - je signe l'attestation d'utilisation
- 3- je lis cette consigne de précautions d'utilisation du vélo
- 4- Je vais récupérer le vélo et les clés de l'antivol au magasin

► Pendant :

- 5 -Je porte le gilet fluo et le casque
- 6- Je ne monte jamais sur le vélo avec la béquille ouverte.
- 7- Je règle la hauteur de selle en fonction de sa taille (attention, taille mini : 1,55 m)
- 8-Respecter le code de la route et les autres usagers (notamment les piétons)**
- 9-Emprunter les itinéraires cyclables lorsqu'ils existent**
- 10-Indiquer vos changements de direction en tendant le bras pour tourner
- 11-Dès que la luminosité est insuffisante : utiliser l'éclairage du vélo
- 12 - Je sécurise systématiquement mon vélo grâce aux antivols fournis sur un support fixe

► Après :

- 7- Je rapporte le vélo au magasin
- 8 - Je rapporte les clés de l'antivol au magasin ou directement auprès de la personne ayant réservé le créneau suivant
- 9- je signale tout problème constaté sur le vélo directement à la personne référente vélo



EDITO

Bonjour à toutes et à tous,

Le monde change, il est en perpétuel mouvement, les gens sont de plus en plus interconnectés entre eux, en demande insatiable d'informations. Il nous semblait donc important d'évoluer également, à l'échelle de notre société. C'est pourquoi nous sommes heureux de vous présenter le 1^{er} numéro de la Newsletter de AXIANS Toulouse. Cette revue se veut être une plateforme d'informations à tous les salariés, traitant d'un vaste panel de sujets: de l'actualité des télécoms, de projets spécifiques, mais aussi de la vie de chacun de nous au travers de notre entreprise.

Nous avons pris le pari d'établir une fréquence de parution à 4 mois (environ). J'espère que vous y découvrirez des nouveautés, que vous reconnaîtrez l'un de vos collègues et même que vous participerez à la rédaction d'un article.

Alors bonne lecture à tous, bonnes vacances et à très bientôt.

Développement des Entreprises



AMMP renforce, depuis plus d'un an, ses actions de développement commercial afin de sortir de sa dépendance aux opérateurs. Nous avons d'ores et déjà remporté un marché pour la couverture indoor du métro de Toulouse. Et les autres démarches sont prometteuses : couverture indoor de grands projets, audit de couverture des parkings INDIGO, développement commercial avec QOWISIO, étude de croissance externe dans le domaine de l'expertise télécom.

Sur les sujets ENERGIE, nous venons de remporter avec EDF la reconduction de notre partenariat pour 6 ans. De même, et c'est une grande avancée, le groupement DARLAVOIX-AMMP-ACTEMIUM a remporté une consultation pour un contrat de partenariat avec SHEM, à l'identique de celui d'EDF.



AFSO a été retenue pour réaliser des études de dimensionnement d'un réseau WAN pour le compte d'EDF.

Ce réseau d'envergure nationale sera constitué de fibre optique noire (FON) et sera étudié en partenariat avec l'ensemble des entreprises AXIANS Fibre de France.



Pour AMIMP, Orange devrait annoncer les résultats sur COMETS V2 début juillet.

Nous restons confiants dans la continuation de l'activité mais soyons prudents, nous avons pas d'indices sur les choix d'Orange. Il faut de toute façon se préparer à une remise en cause de notre façon de travailler étant donné les nouveaux enjeux de ce contrat.

Technique

Les équipes de Sébastien Taris sont intervenues pour notre client RTE à Donzac. Il s'agissait de réparer une fibre mais dans un contexte très particulier.

La fibre est enroulée sur le câble de garde des pylônes HT 400KV. Il nous a fallu prendre toutes les précautions nécessaires pour accomplir cette réparation, à la fois au niveau accès hauteur (50 m) mais également électrique car la ligne haute tension est restée alimentée pendant l'opération.

Les équipes de RTE nous ont accompagné tout au long de la journée. Nous avons installé sur le câble de garde ce qu'on appelle un DONUTS (boîte de raccorde fibre) et une autre boîte en bas du pylône. Merci à Cédric Volembini d'avoir relevé ce défi hors du commun.



Événement

Prévention aux risques routiers

Dans le cadre de notre démarche forte sur la prévention aux risques routiers, l'ensemble des collaborateurs de Santerne Toulouse a pu participer à une sensibilisation, encadrée par des professionnels de l'Association Pilotes Police Gendarmerie.

Ces journées furent l'occasion de réfléchir autrement au risque routier avec les différents ateliers : voiture tonneau, testochoc, code de la route, atelier alcool

Sécurité & Environnement



Avec la chaleur de cet été, n'oubliez pas de vous protéger et de vous hydrater !



Le Saviez-vous ?!

Vous pouvez réutiliser votre gobelet pour la machine à café !

Et si vous avez une tasse, c'est encore mieux !

Événement



Repas de la Société

Le vendredi 24 juin midi, l'ensemble de la société s'est réuni pour partager un repas convivial et échanger sur les activités de chacun.

Un grand merci à l'équipe pour l'organisation de cette journée.

Rencontres sportives Vinci SO

Ce n'était pas l'Euro de football mais quand-même !



AXIANS Toulouse était bien représenté avec pas moins de 2 équipes arrivées chacune en finale de leur catégorie.
« L'Esprit d'équipe qui règne chez nous, nous a permis d'aller en Finale en conservant un état d'esprit convivial et solidaire » déclare J. Bourel capitaine valeureux.



Les arrivées



Arthur MANSUY

Stagiaire de juin à novembre 2016 auprès de Yann Gallet



Miguel LEBLANC

Responsable Projet Etudes AXIANS FIBRE SUD-OUEST



Fabien PRENDLELOUP

Responsable technique Chantier EDF



Mickael COSME

Technicien Telecom FREE TDF



Damien PELISSIER

Stagiaire d'avril à septembre 2016 auprès de Laurent Millot

Les départs



Michel DAMINATO

Parti à la retraite le 26 mai 2016
Il était présent dans l'entreprise depuis 1975



Marielle NIESS

Mutation à AXIANSINTERACT à partir du 01/07/2016



Christoffer BARBE

Responsable technique ORANGENRA



**Bienvenue aux nouveaux arrivants
Merci de leur réserver votre
meilleur accueil
Bonne route à Michel**



Le Saviez-vous

16

C'est le nombre d'arbres coupés qui correspondent à la consommation papier d'AXIANS Santerne Toulouse en 2015.

12 3

Chiffres clés

	CA	RE
AMMP		
Juin 2016	2,471 K€	3,04%
<i>Décembre 2016</i>	<i>5,100 K€</i>	<i>4,12%</i>
AFSO		
Juin 2016	2,472 K€	3,24%
<i>Décembre 2016</i>	<i>5,000 K€</i>	<i>2,6%</i>
AMIMP		
Juin 2016	2,396 K€	10,5%
<i>Décembre 2016</i>	<i>5,000 K€</i>	<i>10,5%</i>



Agenda

- | | | | |
|------------------------|--|-----------------------|--|
| Été 2016 | Décision de ORANGE sur la consultation COMETS | 05-07 Oct 2016 | Séminaire Budget Santerne Toulouse |
| Été 2016 | Démarrage prévisionnel du projet FTTH Gers | 28-29 Nov 2016 | Présentation du budget 2017 à la DG Pôle AXIANS à Bordeaux |
| Sept 2016 | Démarrage prévisionnel du projet 3-4G TISSEO | Déc 2016 (S50) | Arrêts de comptes annuels |
| 26-28 Sept 2016 | Séminaire budget 2017 du pôle AXIANS à Marseille (C.Entr + RA) | | |

Annexe 4 : Cartographie du diagnostic de l'AUAT

Table des figures

<u>Figure 1</u> : le contexte juridique du plan de mobilité.....	12
<u>Figure 2</u> : Emissions de CO2 des véhicules motorisés en 1990 et 2012.....	14
<u>Figure 3</u> : Taux selon les modes de transport intérieur de voyageurs en 2015.....	18
<u>Figure 4</u> : Temps de trajet moyen des Français pour se rendre au travail et modes de transports utilisés.....	19
<u>Figure 5</u> : Part des déplacements domicile-travail réalisés en covoiturage selon la distance.....	20
<u>Figure 6</u> : Structure des dépenses de transport des ménages en 2015.....	21
<u>Figure 7</u> : Evolution de la consommation des ménages en transport individuel en 2015.....	21
<u>Figure 8</u> : Carte des vélos en libre-service en France en 2015.....	22
<u>Figure 9</u> : Pistes cyclables et voiries aménagées dans les communes ou agglomérations de plus de 100 000 habitants.....	23
<u>Figure 10</u> : Périmètre du PDU Toulousain en fonction des périphéries.....	26
<u>Figure 11</u> : Répartition de la population par commune en 2011.....	27
<u>Figure 12</u> : Répartition des emplois au lieu de travail par commune en 2011.....	29
<u>Figure 13</u> : Part des ménages sans voiture par secteur de résidence.....	31
<u>Figure 14</u> : Parts modales tous modes par territoire de résidence.....	32
<u>Figure 15</u> : Mobilité en voiture selon le secteur de résidence.....	32
<u>Figure 16</u> : Nombre de déplacements quotidiens par mode selon le territoire de résidence.....	33
<u>Figure 17</u> : Evolution de la mobilité en TC selon le territoire de résidence.....	34
<u>Figure 18</u> : Part des personnes possédant un abonnement TC.....	35
<u>Figure 19</u> : Part des personnes ayant un abonnement TC selon l'occupation principale.....	36
<u>Figure 20</u> : Evolution de la mobilité dans le cœur d'agglomération depuis 1978.....	37
<u>Figure 21</u> : Nombre de déplacements selon la tranche horaire de départ.....	38
<u>Figure 22</u> : Parts modales des modes de déplacement en 2004 et 2013.....	39
<u>Figure 23</u> : Evolution des parts modales VP et TCU dans le cœur d'agglomération depuis 1978.....	40
<u>Figure 24</u> : Fréquence du covoiturage dans le cadre de trajet domicile-travail ou domicile-études.....	41
<u>Figure 25</u> : Partage modal selon la disposition d'une place de stationnement réservée au lieu de travail.....	42

<u>Figure 26</u> : Parts modales selon les motifs de déplacements.....	43
<u>Figure 27</u> : Logo de Tisséo.....	44
<u>Figure 28</u> : Carte des pôles d'échanges dotés de parkings vélos sécurisés.....	49
<u>Figure 29</u> : Page d'accueil internet du site Covoiturage de Tisséo.....	51
<u>Figure 30</u> : Logo du programme européen CHUMS.....	52
<u>Figure 31</u> : Périmètre du PDU Toulousain.....	59
<u>Figure 32</u> : Carte des PDE sur Toulouse Métropole en 2015.....	61
<u>Figure 33</u> : Carte des plans de mobilité sur le centre de Toulouse Métropole en 2015.....	62
<u>Figure 34</u> : Carte des plans de mobilité du Nord-Est de Toulouse Métropole en 2015.....	63
<u>Figure 35</u> : Carte des plans de mobilité du Nord-Ouest de Toulouse Métropole en 2015.....	64
<u>Figure 36</u> : Carte des plans de mobilité du Sud-Est de Toulouse Métropole en 2015.....	65
<u>Figure 37</u> : Carte des plans de mobilité du Sud-Ouest de Toulouse Métropole en 2015.....	66
<u>Figure 38</u> : Typologie des entreprises en démarche de PDM.....	67
<u>Figure 39</u> : Les actions mises en place dans les plans de mobilité en 2011 et 2015.....	68
<u>Figure 40</u> : Carte des PDIE de Toulouse Métropole en 2015.....	71
<u>Figure 41</u> : Carte des principaux aménagements à venir sur la zone du chemin de Ribaute.....	72
<u>Figure 42</u> : Carte schématique de la future ligne du TUS.....	74
<u>Figure 43</u> : Carte de la future ligne de métro TAE.....	75
<u>Figure 44</u> : Organigrammes du fonctionnement d'AXIANS Santerne Toulouse.....	77
<u>Figure 45</u> : Chiffres d'affaire et effectifs du groupe VINCI.....	78
<u>Figure 46</u> : Organisation des pôles de VINCI Energies et chiffres d'affaire.....	79
<u>Figure 47</u> : Schéma explicatif de la couverture en très haut débit du territoire français.....	80
<u>Figure 48</u> : Carte de répartition de la marque AXIANS.....	81
<u>Figure 49</u> : Organisation du pôle VEFIT.....	82
<u>Figure 50</u> : Organisation et répartition des entreprises du pôle VEFIT.....	83
<u>Figure 51</u> : Activités principales du pôle VEFIT.....	83
<u>Figure 52</u> : Carte de Localisation d'AXIANS Santerne Toulouse.....	84
<u>Figure 53</u> : Carte de Localisation de la ZA Ribaute.....	89
<u>Figure 54</u> : Carte des activités dans les environs de la ZA Ribaute.....	90

<u>Figure 55</u> : Carte des équipements dans les environs de la ZA Ribaute.....	91
<u>Figure 56</u> : Carte des accès à la ZA Ribaute.....	92
<u>Figure 57</u> : Carte de l'accidentologie dans les environs de la ZA Ribaute.....	93
<u>Figure 58</u> : Carte du réseau Tisséo de l'Est-toulousain.....	94
<u>Figure 59</u> : Plan de la ligne de bus 83.....	95
<u>Figure 60</u> : Plan de la ligne de bus 77.....	96
<u>Figure 61</u> : Plan de la ligne de TAD 106.....	97
<u>Figure 62</u> : Plan de la ligne de bus 10.....	98
<u>Figure 63</u> : Plan de la ligne de bus 78.....	98
<u>Figure 64</u> : Plan de la ligne de bus 80.....	99
<u>Figure 65</u> : Plan du réseau lourd de TC.....	100
<u>Figure 66</u> : Plan de la ligne A du Métro.....	101
<u>Figure 67</u> : Plan de la ligne B du métro.....	102
<u>Figure 68</u> : Schéma des lignes 56 et 57 du réseau Arc-en-Ciel.....	103
<u>Figure 69</u> : Carte des lignes 56 et 57 du réseau Arc-en-Ciel.....	104
<u>Figure 70</u> : La situation de la ZA Ribaute par rapport au réseau ferré.....	105
<u>Figure 71</u> : La situation de la ZA Ribaute par rapport au réseau cyclable.....	106
<u>Figure 72</u> : Carte et mise en situation de la voirie de la ZA Ribaute	108
<u>Figure 73</u> : Situation du partage de la voirie dans la rue des Tournesols.....	109
<u>Figure 74</u> : Situation du partage de la voirie dans la rue des Tournesols.....	109
<u>Figure 75</u> : Situation du partage de la voirie dans la rue des Tournesols.....	110
<u>Figure 76</u> : Situation du partage de la voirie sur le Chemin de Ribaute.....	110
<u>Figure 77</u> : Situation du partage de la voirie sur le Chemin de Ribaute.....	111
<u>Figure 78</u> : Schéma des zones d'influences selon les TC.....	115
<u>Figure 79</u> : Parts des déplacements des employés selon le type de transports.....	118
<u>Figure 80</u> : Evaluation par les employés du coût annuel de la voiture sur le budget.....	119
<u>Figure 81</u> : Part des déplacements professionnels chez les employés.....	120
<u>Figure 82</u> : La pause déjeuner chez les employés.....	120
<u>Figure 83</u> : Part de la possibilité pour les employés de changer de mode de transports.....	121

<u>Figure 84</u> : Part des reports modaux en cas de changement de mode de transports chez les employés.....	122
<u>Figure 85</u> : Part des incitations à l'usage des TC.....	122
<u>Figure 86</u> : Part des incitations à l'usage du covoiturage.....	123
<u>Figure 87</u> : Part des incitations à l'usage du vélo.....	123
<u>Figure 88</u> : Chronologie basique des démarches du PDE d'AXIANS Santerne Toulouse.....	129
<u>Figure 89</u> : Diagramme de GANTT des actions prévues dans le cadre du PDE.....	137
<u>Figure 90</u> : Type de vélo utilisé par les employés.....	140
<u>Figure 91</u> : Motifs des déplacements en vélo des employés.....	140
<u>Figure 92</u> : Part d'employés prêts à utiliser le vélo pour le temps de la pause déjeuner.....	141
<u>Figure 93</u> : Planning de location VAE.....	144
<u>Figure 94</u> : Plan de stationnement et de circulation d'AXIANS Santerne Toulouse.....	147
<u>Figure 95</u> : Plan schématique d'accès aux TC.....	148
<u>Figure 96</u> : Changement de logo PDE.....	151
<u>Figure 97</u> : Propositions de logo PDE.....	152
<u>Figure 98</u> : Affichages de tri des déchets d'AXIANS Santerne Toulouse.....	153
<u>Figure 99</u> : Présentation de la Newsletter n°1 d'AXIANS Santerne Toulouse.....	155
<u>Figure 100</u> : Carte schématique d'accès des lieux de restauration en vélo.....	156
<u>Figure 101</u> : Page d'accueil du SharePoint AXIANS Santerne Toulouse.....	157
<u>Figure 102</u> : Logo de l'association Eco'Ribaute.....	159

Liste des tableaux

<u>Tableau 1</u> : Outils de suivi des actions PDM.....	47
<u>Tableau 2</u> : Palmarès des trophées écomobilité SMTC-Tisséo.....	53
<u>Tableau 3</u> : Pistes d'action pour inciter à l'usage du covoiturage.....	131
<u>Tableau 4</u> : Pistes d'action pour la communication interne.....	131
<u>Tableau 5</u> : Pistes d'action pour rationaliser les déplacements.....	131
<u>Tableau 6</u> : Pistes d'action pour améliorer l'offre TC.....	132
<u>Tableau 7</u> : Pistes d'action pour faciliter l'accès aux TC.....	132
<u>Tableau 8</u> : Pistes d'action pour sensibiliser sur les TC.....	132
<u>Tableau 9</u> : Pistes d'action pour améliorer l'accès au site.....	133
<u>Tableau 10</u> : Pistes d'action pour aménager le site.....	133
<u>Tableau 11</u> : Pistes d'action pour la communication interne sur les modes doux.....	133
<u>Tableau 12</u> : Pistes d'action pour la communication externe.....	134
<u>Tableau 13</u> : Les membres des 4 commissions du PDE.....	135
<u>Tableau 14</u> : Indication des responsabilités auprès des assurances au sujet du VAE.....	142

Remerciements	2
Sommaire	3
Sigles	4
Introduction	6
Partie 1 - Mise en situation des mobilités domicile-travail	8
1. Les plans de mobilité à travers le cadre législatif.....	9
2. La mobilité sur le territoire français.....	16
3. La sociologie de la mobilité humaine.....	25
Partie 2 - Etat des lieux des plans de mobilité sur la métropole toulousaine	26
1. Le contexte métropolitain toulousain.....	27
1.1 Une attractivité des emplois centralisée : un développement des réseaux en conséquence.....	29
1.2 L'éloignement métropolitain : facteur favorable à la voiture.....	31
1.3 Une offre en transports en commun de plus en plus attractive.....	34
1.4 Le poids du covoiturage domicile-travail.....	41
1.5 La limitation des places de stationnement réservées.....	42
1.6 La voiture : Moyen de locomotion majoritaire.....	43
2. Le SMTC-Tisséo et sa politique en faveur des plans de Mobilité.....	44
2.1 Présentation du SMTC-Tisséo.....	44
2.2 Les services covoiturage et vélos du SMTC.....	48
2.3 Les outils de communication.....	53
2.4 Un partenariat vaste et divers.....	55
2.5 Le PDU toulousain.....	59
3. Les PDE et PDIE sur la métropole Toulousaine.....	61
3.1 L'essor des PDE, une volonté territoriale.....	61

3.2 Rôle et caractéristiques générales d'un PDIE.....	70
4. Les projets de développement sur le secteur.....	72
Partie 3 - Etude de cas d'un PDE : AXIANS Santerne Toulouse.....	76
1. Présentation de l'organisation VINCI à AXIANS Santerne Toulouse.....	77
1.1 Schématisation de l'organisation.....	77
1.2 Le groupe VINCI.....	78
1.3 Le groupe VINCI Energies.....	79
1.4 La marque AXIANS.....	81
1.5 Le pôle VEFIT.....	82
1.6 L'entreprise AXIANS Santerne Toulouse.....	84
2. Diagnostic d'AXIANS Santerne Toulouse.....	89
2.1 Le contexte urbain.....	89
2.2 L'Accessibilité routière.....	92
2.3 L'Accessibilité en Transports en commun.....	94
2.4 Rabattement sur le réseau lourd.....	100
2.5 Un réseau cyclable discontinu vers Toulouse.....	106
2.6 Une zone fonctionnelle mais peu attractive pour les modes doux.....	108
2.7 Un accueil limité pour les cyclistes.....	112
2.8 Atouts et contraintes de l'entreprise.....	114
2.9 Typologie sociale de l'entreprise.....	115
2.10 Résultat de l'enquête déplacement.....	118
2.11 Synthèse et pistes d'actions.....	125
3. L'évolution du PDE à travers les actions mises en place.....	126
3.1 Objectifs du PDE.....	129
3.2 La mise en place d'un plan d'action.....	135
3.2.1 Commission Vélo.....	139
3.2.2 Covoiturage.....	146
3.2.3 Transports en commun.....	148
3.2.4 Organisation du travail.....	149

3.3 Une communication adéquate.....	151
3.4 Le PDIE Eco’Ribaute.....	159
4. Les freins et les solutions du PDM.....	160
4.1 Des blocages diverses.....	160
4.2 Des solutions innovantes.....	166
Conclusion.....	170
Bibliographie.....	172
Annexes.....	173
Tables des Figures.....	199
Liste des tableaux.....	203
Tables des Matières.....	204
Résumé.....	207

Résumé

Le plan de mobilité est un outil complexe mis en place par les Autorités Organisatrices de Mobilité, qui vise à promouvoir l'usage des modes alternatifs face à l'usage de la voiture individuelle, notamment dans le cadre des déplacements domicile-travail. Les PDE et PDIE qui en découlent sont des vecteurs de développement durable et d'aménagement des zones économiques. Nous aurons ici un aperçu des potentielles actions relatives à un PDE, à travers l'exemple de l'entreprise AXIANS Santerne Toulouse, située dans la ZA Ribaute de la métropole Toulousaine. On observe par cet exemple, que même si les plans de mobilité sont des outils qui améliorent l'environnement de travail, ils ne sont pas forcément mis en avant par certains managers, voir même recalés par indifférence.

J'ai réalisé ce stage au sein du pôle QSE d'AXIANS Santerne Toulouse, dans le cadre de mon Master 2 Villes et Territoires, parcours Transports, Logistique et Environnement de l'Université Toulouse 2 – Jean Jaurès, d'avril 2016 à Septembre 2016. Tout au long de ce stage, j'ai été encadré par Philippe BORDES, directeur de l'entreprise AMMP et Cathy SIEVIC, responsable QSE.