

PLAN DE MOBILITÉ OU PLAN DE DÉPLACEMENTS

VILLE DURABLE ET TRANSPORT FICHE 5



Exemple d'aménagement du Plan de mobilité de l'Université Catholique de Lille, Crédit : Iddr Lille

DE QUOI S'AGIT-IL ?

Un plan de mobilité ou plan de déplacements est un outil de management de la mobilité. Il peut être réalisé et mis en œuvre au sein d'une entreprise, d'une collectivité, d'une administration ou encore d'établissements scolaires ou d'enseignement supérieur, en vue de favoriser les modes de déplacements durables des personnes et des biens en lien avec leurs activités et de rationaliser leurs déplacements. Selon l'entité à l'initiative de cette démarche différentes appellations sont rencontrées : Plan de déplacements entreprise ou inter-entreprises (PDE, PDiE)¹, administration (PDA), scolaire et dans l'enseignement supérieur (PDS).

LES PLANS DE DÉPLACEMENTS SONT-ILS FAVORABLES À UNE MEILLEURE QUALITÉ DE L'AIR ?

De nombreux motifs existent quant à la mise en place d'un plan de déplacements. La volonté de répondre à des préoccupations d'ordre environnemental comme la réduction des nuisances sonores, des émissions de gaz à effets de serre, de la pollution atmosphérique peut constituer un motif de décision pour la création d'un tel dispositif. Ainsi chaque entité se fixe des objectifs spécifiques en fonction de sa situation tout en gardant comme objectif central la réduction de l'usage de la voiture individuelle au profit d'autres moyens de transports. Pour atteindre ces objectifs, un plan d'actions est proposé. La bonne mise en œuvre de ces mesures conditionne la réussite du dispositif.

TYPE DE MESURE	EXEMPLE DE MESURES	IMPACT POTENTIEL SUR LA QUALITÉ DE L'AIR
Mesures liées au développement de l'offre de transport	Créer ou améliorer les aménagements destinés aux cyclistes et piétons.	Favorise le report modal et induit une réduction des émissions en polluants.
Mesures de réduction du besoin de se déplacer	Promouvoir le télétravail, les visio-conférences et conférences téléphoniques.	Réduit le nombre déplacements en véhicules motorisés (réduction des émissions de polluants et des consommations de carburant).
Mesures d'information et de communication	Informar de façon permanente sur les modes alternatifs au véhicule individuel.	Incite au report modal par la connaissance des alternatives au véhicule individuel et la mise en œuvre des dispositions incitatives et/ou dissuasives.
Mesures incitatives/dissuasives	Mettre en place un système de primes financières / Appliquer une tarification du stationnement ou une réduction du nombre de places de stationnement.	

CES MESURES SONT-ELLES APPLICABLES SUR MON TERRITOIRE ?

En région Nord - Pas-de-Calais le secteur des transports est l'un des principaux émetteurs de pollution. Les transports routiers représentent 43,1 % des émissions régionales de NO_x et 16,1 % des émissions régionales de PM₁₀ (données atmo inventaire 2010). Dans le cadre du plan de protection de l'atmosphère (PPA) de la région une mesure réglementaire a été proposée en vue notamment de réduire les émissions liées au trafic routier. Cette dernière consiste à rendre progressivement obligatoire les Plans de Déplacements Etablissements, Administrations et Etablissements Scolaires dès le 1er janvier 2016 pour :

- Les établissements de plus de 500 salariés ;
- Les établissements de plus de 250 salariés s'ils sont implantés en zone d'activités (sous-entendu, appartenant à un secteur géographique à vocation économique et/ou commerciale regroupant plusieurs établissements) ;
- Les administrations/collectivités et établissements scolaires de plus de 250 salariés/élèves.

Au 31 décembre 2012, la région dénombre 1959 établissements actifs de plus de 100 salariés. Cette mesure réglementaire qui touche directement au management de la mobilité apportera potentiellement des effets positifs en matière de qualité de l'air sur la région.

1/ Le Plan de déplacements inter-entreprises un outil de management de la mobilité sur les zones d'activités, OREE/ADEME- 2010.

TRANSPORT DE MARCHANDISES : UNE CHARTE EN FAVEUR D'UNE LOGISTIQUE URBAINE DURABLE

En 2013, dans le cadre de son Plan Climat Energie, la ville de Paris décide de réviser sa Charte de bonnes pratiques des transports et des livraisons de marchandises en place depuis 2006. Associant 80 partenaires au sein de groupes de travail en lien avec la qualité de l'air, les équipements logistiques et l'innovation ; la charte participe notamment à la réduction de 25 % des gaz à effet de serre annoncés dans le plan climat énergie de Paris, à la réduction de la pollution de l'air et à la lutte contre le bruit tout en optimisant l'approvisionnement des marchandises en centre-ville.

La Charte est considérée comme une démarche de concertation qui s'appuie sur l'implication de ses signataires à travers divers projets permettant de tendre conjointement vers une logistique durable. L'outil décliné en 16 fiches actions a permis par exemple de lancer l'ouverture de plateformes de livraisons au sein de Paris, de pratiquer des tarifs de stationnement privilégiés à destination des véhicules peu émissifs, ou encore d'expérimenter d'autres moyens de transports comme le Tramfret.

POUR ALLER PLUS LOIN

La démarche des plans de déplacements fait partie intégrante d'un concept nommé « Management de la mobilité » (MM ou Mobility Management) lequel consiste à mettre en œuvre des actions en matière de demande de déplacements. L'objectif étant de permettre une réduction de l'usage de la voiture individuelle au profit des modes de transports durables. Ce concept initialement apparu aux Etats-Unis dans les années 1970 est désormais actif dans plusieurs pays Européens.

EXEMPLES DE PLANS DE DÉPLACEMENTS

LE PDIE DE L'AÉROPORT INTERNATIONAL DE GENÈVE (AIG)

PRÉSENTATION DU CONTEXTE ET DE LA DÉMARCHÉ

Situation

En 2002, l'aéroport international de Genève a initié un plan de mobilité en vue de limiter les nuisances liées aux activités aéroportuaires. L'aéroport implanté en périphérie de la ville de Genève se situe dans une zone qui concentre de fortes activités d'affaires à seulement 5 kilomètres du centre-ville de Genève.

Un diagnostic d'évaluation de la qualité de l'air, réalisé en 2000, est à l'origine du projet du fait des résultats négatifs qu'il a soulevés. Les motifs ayant impulsé la démarche sont les suivants :

- Les niveaux de pollution sonore et de pollution de l'air sont supérieurs aux niveaux admis par les autorités suisses ;
- L'accès à l'aéroport par les autoroutes engendre des problèmes de congestion routière ;
- Le nombre important de véhicules en stationnement provoque une saturation chronique des parkings.

Ce plan de mobilité concerne directement les 700 salariés de l'AIG, auxquels s'ajoutent les 8000 employés issus de 85 entreprises répartis sur site. La zone concernée a toutefois pour avantage d'être desservie par des liaisons ferroviaires (170 trains par jour) et également connectée au réseau de bus et de tramway genevois.

Objectifs

A la suite des résultats du diagnostic environnemental et aux constats existants, un objectif a été fixé par l'AIG : « 45 % des employés et usagers de l'aéroport devront utiliser des transports collectifs ou non polluants à l'horizon 2020 ».

CONTENU DU PLAN DE MOBILITÉ

Exemples de mesures prises

Le plan de mobilité comporte des initiatives en matière de mobilités douces (marche et vélo), de transports en commun et autres modes alternatifs. Des exemples d'actions (liste non exhaustive) mis en œuvre sont repris selon les différents types de mesures qu'il est possible de mettre en place.

TYPE DE MESURE	EXEMPLE DE MESURES	
Mesures liées au développement de l'offre de transport	Vélos	Aménagement de pistes cyclables au sein de la zone aéroportuaire et de parking à vélos abrités à chaque entrée de site. Capacité de l'ordre de 300 places, à destination de tout public.
	Transports en commun	Création d'un système de « Navettes Personnel Aéroport » gratuites pour les employés de l'aéroport desservant le site aux horaires non conventionnels matins et soirs. Réseau constitué de 3 lignes permanentes et 9 zones de « service à la demande ».
	Covoiturage	Construction d'un site de covoiturage inter-entreprises de l'aéroport.
Mesures liées au développement de l'offre de transport	Informations sur le site de l'aéroport et l'intranet de l'AIG	
	Lettre d'information périodique adressée par mail aux employés	
Mesures incitatives	Marche/Vélos	290€ de prime d'écomobilité annuelle pour les employés d'AIG se rendant au travail à pied ou à vélo. Remises sur l'achat de vélos et deux-roues électriques
	Transports en commun	Subventionnement de 67€ pour les employés du site, et 290€ pour les employés d'AIG lors de la souscription à un abonnement d'un an au service de bus, tramway ou de train.
	Autopartage	Réductions pour les employés sur les offres d'une compagnie d'autopartage.
Mesures dissuasives	Mise en place d'une tarification des parkings de l'AIG réservés au personnel avec une augmentation graduelle des tarifs.	
	Limitation des accès aux parkings en fonction du lieu d'habitation, des horaires de travail, et de l'offre de transports en commun.	

EVALUATION DES IMPACTS

Pour l'entreprise

Le plan permet de faire face aux besoins de stationnement croissants aussi bien en ce qui concerne les employés que les passagers. Il contribue également à soutenir le développement de l'aéroport, du fait que les autorités ne peuvent délivrer des autorisations en vue d'extension si les valeurs limites pour certains polluants atmosphériques ne sont pas respectées. **En matière de budget, le plan représente un coût annuel estimé entre 500 000 et 1 000 000 de francs suisses.** Les coûts du plan de mobilité sont compensés par l'augmentation des coûts des places de parking.

Pour les employés

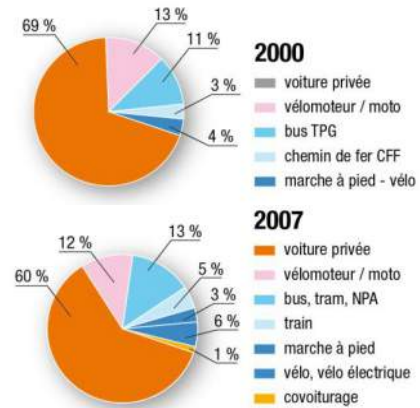
Plus de 7500 employés (86 entreprises) ont pu bénéficier du programme de subventions des titres de transport mis en place par l'AIG. Parmi eux 916 employés (soit 13 %) ont été subventionnés. Pour l'aéroport seul, on compte 144 employés subventionnés soit 21 % des employés de l'entreprise. Ce chiffre est en constante progression depuis la création du système de subvention. Le système de navettes a été utilisé plus de 25 000 fois en 2008 et l'utilisation des navettes augmente chaque année : 50 % depuis 2007, 150 % depuis 2008. Le nombre de salariés ayant bénéficié de la prime écomobilité a doublé entre 2007 et 2008. Enfin un cinquième du personnel de l'aéroport a bénéficié d'une subvention ou d'une prime d'écomobilité.

Pour l'environnement

Sur l'année 2007, le développement de l'usage des modes alternatifs à la voiture et aux deux-roues motorisés pour les déplacements

domicile-travail a permis d'économiser 780 tonnes d'émission de CO₂.

Les pratiques en matière de mobilité ont donc évolué chez les employés puisque **l'usage de la voiture a reculé de près de 9 % pour atteindre 60 % en 2007, contre 69 % en 2000.** La part des mobilités douces (marche et vélo) a progressé de 5 %. L'utilisation des transports en commun (bus, tram, etc.) a également progressé et le covoiturage est apparu (1 % des parts modales en 2007). Seule l'utilisation des deux roues motorisées semble être la moins influencée par la mise en place du plan de déplacement (recul de 1 % entre 2000 et 2007).



Evolution des parts modales entre 2000 et 2007

Des exemples de Plans de Déplacements d'Entreprises (PDE) à travers l'Europe, IAU Ile-de-France, Mars 2011

LE PDE DE PAS-DE-CALAIS HABITAT, FRANCE, NORD-PAS-DE-CALAIS (59-62)

PRÉSENTATION DU CONTEXTE ET DE LA DÉMARCHE

Situation

En 2009, Pas-de-Calais habitat s'est engagé dans une démarche de plan de déplacement entreprise. Le bailleur social, qui compte 830 salariés, inscrit cette initiative dans le cadre de sa politique de « Développement solidaire et durable ». Ce plan fait suite à la réalisation de son bilan-carbone en 2010, réalisé afin de tenir les engagements relatifs au Plan Climat régional. Les motifs, qui ont conduit à l'adoption de la démarche, sont principalement environnementaux et économiques. Ils concernent le nombre de déplacements professionnels et domicile-travail atteint en 2008 : 6 millions de kilomètres parcourus soit une émission de 160 tonnes de CO₂ et les coûts non négligeables liés aux déplacements professionnels qui s'élevaient à environ 1 million d'euros par an. La démarche a également pour vocation l'amélioration des conditions de travail pour les salariés.

CONTENU DU PLAN DE MOBILITÉ

Le plan de mobilité contient plusieurs expérimentations. Son élaboration a nécessité une année entière de concertation. Une enquête a été réalisée auprès des salariés afin de recueillir leurs attentes, d'identifier les freins aux changements et de tester les pistes d'actions.

TYPE DE MESURE	EXEMPLE DE MESURES	
Mesures liées au développement de l'offre de transport	Vélos	20 vélos à assistance électrique répartis sur les différents sites de l'établissement.
	Transports en commun	Réorganisation des horaires de passages aux heures de bureau. Création de lignes directes entre certaines gares SNCF et sites de l'établissement.
	Covoiturage	Promotion du covoiturage avec certaines AOT (adhésion aux sites de covoiturage où les employés peuvent s'inscrire).
Mesures d'information et de communication	Sensibilisation à l'éco-conduite au moyen d'un simulateur de conduite. Fiche de communication à destination des salariés sur les gains financiers potentiels engendrés par la pratique du covoiturage et du déplacement en transports en commun.	
Mesures de réduction du besoin de se déplacer	Expérimentation d'un système de visio-conférence sur 9 des 60 lieux de travail (investissement initial de 40000 €).	
	Recherche d'implantation de nouveaux locaux à proximité des domiciles de ses salariés/desserte de transports en commun.	

Des ateliers de concertation ont été mis en place afin de définir les actions prioritaires, lesquelles ont été hiérarchisées en fonction de leur impact relatif sur émissions de GES.

EVALUATION DES IMPACTS

Entre 2008 et 2012, le budget des déplacements professionnels a subi une augmentation de 6 %, cependant les kilomètres parcourus ont diminué de 4 % passant de 2 082 963 km en 2008 à 2 002 877 en 2012. Sur la même période, les déplacements domicile-travail montrent également une diminution du nombre de kilomètres parcourus. Celle-ci est de 19 %, passant de 4,7 millions de kilomètres parcourus en 2008 à 3,8 millions de kilomètres en 2012.

GÉNÉRALITÉS SUR LES PDA

Le décret du 22 décembre 2006 a rendu obligatoire aux services d'Etat, situés dans le ressort d'une agglomération de plus de 100 000 habitants, la mise en place d'un plan de mobilité dans un délai de deux ans. Les plans de déplacements d'administrations (PDA) sont destinés aux employeurs publics, afin d'encourager ces derniers à maîtriser les impacts liés au trafic motorisé, que génère leurs activités en favorisant le recours au report modal.

LE PDA DE LA VILLE DE MONTREUIL, ÎLE-DE-FRANCE, SEINE-SAINT-DENIS (93)

PRÉSENTATION DU CONTEXTE ET DE LA DÉMARCHE

Situation

En 2003, la Mairie de Montreuil a initié une démarche de Plan de déplacement pour deux de ses sites dont la localisation est très proche : la Tour administrative centrale et l'Hôtel de Ville. La mairie de Montreuil compte 600 salariés et les déplacements générés par leurs déplacements aussi bien professionnels qu'entre leur lieu de travail et leur domicile sont conséquents.

Les motivations et enjeux qui ont impulsé la démarche de PDA sont les suivants :

- Réduire les émissions en polluants atmosphérique et gaz à effet de serre (engorgement du réseau routier aux heures de pointe influence les niveaux de pollution) ;

- Améliorer les conditions de travail en permettant un meilleur accès aux sites ;
- Permettre l'égalité sociale et financière des employés en matière de mobilités et de déplacements domicile-travail ;
- Sensibiliser à un meilleur cadre de vie et à l'éco-citoyenneté.

L'accent est porté sur les solutions incitatives aux changements des pratiques de mobilité pour les agents de la mairie plutôt que sur les aménagements urbains en tant que tel. En effet, **70% des agents sont domiciliés à moins de 3 kilomètres de l'administration.**

Avant la réalisation du plan de déplacement l'offre de stationnement public était surdimensionnée (1300 places) en revanche les parkings réservés aux employés étaient surchargés (190 places). Pourtant des actions sont possibles puisque la position du site en centre-ville offre par sa proximité avec la capitale une bonne desserte en transports en commun (6 lignes de bus et une ligne de métro).

CONTENU DU PLAN DE MOBILITÉ

Au sein du plan de mobilité les actions sont réparties selon plusieurs objectifs lesquels visent à :

- Promouvoir l'utilisation des modes doux ;
- Améliorer l'offre de transports collectifs ;
- Améliorer et développer les actions en faveur d'un usage rationnel de la voiture ;
- Informer et promouvoir les actions du PDA.

Des exemples de mesures (réalisés ou envisagés) issues du plan de déplacement ont été indiqués :

TYPE DE MESURE	EXEMPLE DE MESURES	
Mesures liées au développement de l'offre de transport	Vélos	Acquisition d'une flotte de vélos de service (10 vélos)
		Création d'un local vélo destiné à l'usage des agents
		Aménagement d'un vestiaire et d'une douche
	Transports en commun	Amélioration de la qualité de la desserte en bus en partenariat avec la RATP et une association locale
Adoption d'abonnements aux transports collectifs («carte intégrale»)		
	Covoiturage	Mise en place d'un système organisé de covoiturage avec mise en relation des intéressés.
Mesures d'information et de communication	Sensibilisation à l'éco-conduite au moyen de cours*	
	Projet d'une centrale de mobilité avec information multimodale*	
Mesures incitatives	Vélos	Aide à l'acquisition et à l'entretien de vélos personnels pour les trajets domicile-travail*
	Marche/vélos	Attribution d'une indemnité déplacement aux usagers des modes doux*
	Covoiturage	Libération de places de parking au profit de places réservées aux covoitureurs
Mesures dissuasives	Fermeture du parking d'une capacité de 120 places	

* Actions envisagées au lancement du PDA

EVALUATION DES IMPACTS

Plusieurs actions ont été évaluées et exprimés sur le plan économique, aussi bien en termes de budget, de gains en matière de gaz à effet de serre et d'autres polluants ou encore de nombre de kilomètres parcourus économisés. Quelques exemples ont été sélectionnés :

OBJECTIFS	EXEMPLE D'ACTIONS	EVALUATION
Promouvoir l'utilisation des modes doux	Acquisition d'une flotte de vélo Création d'un local vélo Aménagement vestiaire/douche	Budget : environ 12000€
		Nombre de kilomètres effectués en voiture économisés : 7700 km/an
		Gains en terme de de gaz à effet de serre : 741€/an
		Gains en terme d'autres gaz polluants : 481 €/an
Améliorer l'offre de déplacements aux usagers des modes doux	Attribution d'une indemnité de déplacements aux usagers des modes doux	Budget 31000 €/an
		Nombre de kilomètres effectués en voiture économisés : 12000 km/an
		Gains en terme de de gaz à effet de serre : 1764€/an
		Gains en terme d'autres gaz polluants : 737€/an
Améliorer l'offre de transports collectifs	Amélioration de la qualité de la desserte en bus	Nombre de kilomètres effectués en voiture économisés : 73000 km/an Gains en terme de de gaz à effet de serre : 1887€/an Gains en terme d'autres gaz polluants : 2990 €/an

PRÉSENTATION DU CONTEXTE ET DE LA DÉMARCHE

Situation

En 2006, l'Université Catholique de Lille (fédération de 6 facultés, 25 écoles et instituts) située à 20 minutes à pied du centre-ville décide d'entamer une démarche de plan de mobilité. Celle-ci fait suite à la mise en place, en 2003, d'un micro plan de déplacements urbains dans le quartier Vauban Esquermes par la Communauté Urbaine de Lille dont le diagnostic des déplacements a soulevé certains problèmes en matière d'aménagements et de stationnements. L'université compte près de 22 000 étudiants et 4 000 salariés qui à eux seuls génèrent de nombreux déplacements (domicile-travail ; professionnels, étudiants). Les motivations à l'origine de l'engagement dans une démarche de plan de mobilité sont principalement liées aux problèmes de transports et d'accessibilité du site (problématique de stationnement). Toutefois, les préoccupations environnementales et de réduction des coûts liés aux déplacements sont également associées à la démarche. Cette étude a été menée par l'Institut du Développement Durable et Responsable (IDDR).

Objectifs

Un objectif quantitatif a été émis : « Atteindre un report modal de 15 % entre 2006 et 2009 ».

CONTENU DU PLAN DE MOBILITÉ

Un plan d'action a été proposé en 2006 par l'IDDR suite aux démarches de diagnostic (accessibilité du campus, offre en stationnement et en transports en commun) et d'enquête (salariés, étudiants et visiteurs). Ces deux outils ont permis de constater que l'offre en stationnement et en transports en commun n'est pas suffisante pour répondre à la demande des usagers. Le plan d'actions se compose de 31 actions réparties dans 9 thèmes. Quelques actions ont été reprises dans le tableau suivant. Dans un même temps, les rues du centre du Campus ont fait l'objet de réaménagements. La rue du Port en est l'exemple type puisqu'avant la démarche cette rue était occupée par des stationnements voiture de part et d'autre de la voie de circulation. En 2009 un aménagement paysager de la rue, réalisé en concertation avec les services de la ville de Lille et de la Communauté Urbaine, a rendu son accès plus pratique pour les piétons. Des jardinières semi enterrées y ont été implantées ainsi que des bancs et des arceaux destinés au stationnement des cyclistes.

TYPE DE MESURE	EXEMPLE DE MESURES	
Mesures liées au développement de l'offre de transport	Vélos	Multiplication du nombre de places de stationnement.
	Transports en commun	Installation d'un arrêt de bus «Université Catholique» en plein centre du campus.
		Installation d'un distributeur automatique de titres de transports en commun dans l'enceinte de l'établissement.
		Prise en charge du coût de l'abonnement aux transports en commun.
Autopartage	Création d'une nouvelle station d'autopartage.	
Mesures d'information et de communication	Création d'un site internet.	
	Création de fiches d'accessibilité à l'université (moyens de transports, tarifs et horaires).	
	Mise en place d'une news letter diffusée à l'ensemble des salariés.	

EVALUATION DES IMPACTS

Méthode

Afin d'évaluer les impacts et les retombées des actions qui ont été initialement proposées en 2006, une enquête constituée d'environ 40 questions a été réalisée et publiée sur internet à destination des salariés et étudiants de l'université. Les questions ont notamment permis d'identifier le profil général des usagers ainsi que leurs habitudes et pratiques de déplacements en vue de définir les parts modales des moyens de transports utilisés sur site. La dernière partie de l'enquête était en lien notamment avec les impacts directs et indirects du plan de mobilité.

Choix du lieu de résidence

734 salariés et 1305 étudiants ont répondu au questionnaire, soit des taux de réponse respectifs de 22 % et 7,2 %. Entre 2006 et 2009,

des changements ont été observés quant au lieu de résidence des salariés et étudiants : 30 % des salariés ont déclaré avoir procédé à un changement de domicile ces trois dernières années dont 19 % pour se rapprocher de leur lieux de travail. Pour les étudiants, la part de ces derniers résidant en logement étudiant, plutôt qu'au sein du domicile parental, se traduit par une augmentation de l'ordre de 26 %. Ces constats sont probablement synonymes d'une prise en compte des contraintes liées au besoin de se déplacer.

Les pratiques de mobilités

Des choix en matière de déplacements ont été effectués aussi bien du côté des salariés que de celui des étudiants. Ainsi, entre 2006 et 2009, il a été constaté une diminution de l'utilisation de la voiture au profit des modes doux.

RÉPARTITION EN 2006	MODE DE DÉPLACEMENT	SALARIÉS	ÉTUDIANTS
	Voiture	72 %	25 %
	Modes doux (vélo, marche)	12 %	51 %
	Transports en commun	9 %	15 %
	Covoiturage	1 %	3 %
	Train	6 %	5 %

RÉPARTITION EN 2009	MODE DE DÉPLACEMENT	SALARIÉS	ÉTUDIANTS
	Voiture	57 %	11 %
	Modes doux (vélo, marche)	21 %	66 %
	Transports en commun	9 %	18 %
	Covoiturage	3 %	2 %
	Train	10 %	3 %

Evolution des parts modales entre 2006 et 2009 pour les salariés et étudiants de l'Université Catholique de Lille

L'évaluation, une démarche nécessaire pour évaluer les retombées du Plan de Déplacements d'Entreprises, ADEME - Direction régionale Nord - Pas-de-Calais et Conseil Régional Nord - Pas-de-Calais, Décembre 2012

Chez les salariés, la part de l'utilisation du véhicule individuel diminue et passe de 72 % à 57 %. Le report observé suite à cette diminution est principalement attribué aux modes doux dont la part est passée de 12 % à 21 % en trois ans. L'utilisation des transports urbains (métro/tram et bus) n'a pas évolué alors que l'augmentation des fréquences de certaines lignes de trains ont permis une augmentation de leur utilisation (6 % en 2006 contre 10% en 2009). Dans un même temps le covoiturage a quelque peu progressé. Les changements en matière d'habitat observés chez les salariés ont principalement conditionné les changements de pratiques opérés en trois ans. Ces derniers étant plus nombreux à habiter Lille, le report modal s'est principalement tourné vers les modes doux du fait du rapprochement vers leur lieu de travail. Chez les étudiants la part de l'utilisation de la voiture est moins importante que pour les salariés. Pourtant cette dernière a reculé de plus de la moitié trois ans après la mise en place du plan de déplacements (25 % en 2006 contre 11 % en 2009). Le report modal s'est également fait vers

les modes doux qui restent le mode de déplacement le plus utilisé (51 % en 2006 contre 66 % en 2009). Ce constat est à mettre en relation avec l'évolution des lieux de résidence chez les étudiants qui sont plus nombreux à occuper un logement étudiant la semaine. En effet 95 % des logements concernés se situent à Lille dont 53 % dans le quartier Vauban Esquermes. **Les aménagements dédiés aux cyclistes au sein du campus ont quant à eux sans doute favorisés l'utilisation du vélo.**

Les impacts environnementaux

Une évaluation environnementale basée sur l'estimation des consommations énergétiques, des émissions polluantes et des émissions de gaz à effet de serre a été réalisée au moyen d'une méthodologie de calcul de l'ADEME. Les calculs tiennent compte uniquement des déplacements domicile-travail des salariés automobilistes.

POLLUANTS	EMISSIONS AVANT LE PDE EN 2006 (EN TONNES)	EMISSIONS EN 2009 (EN TONNES)	EVOLUTION DE 2006 À 2009 (EN POURCENTAGE)
CO ₂	7257	4391	-40%
CO	110	56	-50%
COV	10	6	-40%
NO _x	24	15	-37.5%
Particules	2.4	1.3	-45%

Données issues de l'évaluation du plan de déplacement de l'Université Catholique de Lille par l'IDDR

Les données montrent que les émissions de tous les polluants concernés ont diminué de l'ordre de 37,5 % à 50 % entre 2006 et 2009. Ces résultats s'expliquent principalement par le report modal induit estimé à 20 % depuis la voiture vers les autres moyens de transports (principalement vers les modes doux).

CE QU'IL FAUT RETENIR...

D'après ces différents retours d'expériences, il apparaît que **la mise en place d'un plan de déplacement s'inscrit dans une démarche de management de la mobilité** ayant pour socle commun une rationalisation des déplacements induits par les activités spécifiques liées à chacune des entités qui décident de l'entreprendre (entreprises, administrations, établissements d'enseignement supérieur). Des mesures types existent en vue de favoriser l'utilisation des modes de déplacements durables, celles-ci consistent principalement à améliorer l'offre en transports en commun, à réduire le besoin en déplacements ou encore à mettre en place des actions incitatives ou dissuasives vis-à-vis de certaines solutions de mobilité. **Ces actions représentent le meilleur rapport coût-efficacité.** Des mesures d'informations et de communications sont essentielles à mettre en œuvre et présentent également l'avantage d'être peu coûteuses. Les motivations qui viennent impulser ce type de démarche sont généralement d'ordre économique, social, environnemental, ou pour

faire face à des problèmes de mobilité qui peuvent être sources de pollution et de nuisances. **Les actions choisies permettent pour certaines de déboucher sur un report modal vers des moyens de transport alternatifs à la voiture individuelle** (autopartage, covoiturage) **ou des modes de transports plus propres dont l'impact environnemental est plus faible en matière de gaz à effet de serre ou encore d'émissions de polluants** (modes doux, transports en commun). Les objectifs fixés en amont de la mise en place d'un plan de mobilité sont donc essentiels, et leur évaluation est également importante en vue d'attester ou non de leur efficacité. De même, la bonne conduite de ce type de démarche requiert la mise en place d'un pilotage et la nomination d'une équipe dédiée à son animation.

