

# Plans de déplacements d'entreprises

# Services publics et DDE de Nîmes (FR)

*Au fil des années, avec le développement important des déplacements, le trafic motorisé est devenu une des principales nuisances pour l'environnement de nos villes. Nombre d'études montrent que, si on laisse la situation évoluer au rythme actuel, les villes ne connaîtront plus que congestion d'ici quelques temps et la pollution de l'air, le bruit seront tels qu'il deviendra inévitable de prendre des mesures drastiques.*

*Mais comment infléchir cette tendance ? La solution miracle n'existe pas mais lorsque l'on sait qu'une part importante des déplacements est liée aux trajets domicile-travail et que ceux-ci ont lieu aux heures de pointe (heures auxquelles les nuisances sont les plus aiguës), force est de constater que les entreprises, les autorités locales, les administrations, et l'ensemble des organismes publics et para-publics constituent des acteurs-clés de la problématique des déplacements.*

*Dès lors, pourquoi ne pas imaginer de faire intervenir ces organismes dans une démarche pro-active et volontaire ? En effet, ils disposent de moyens incitatifs et organisationnels qui peuvent permettre de rationaliser leurs déplacements : les Plans de mobilité. En les instaurant, ils jouent un rôle actif en matière de mobilité intelligente et durable.*

*Aux services publics et la DDE de Nîmes, une expérience significative est en cours. Qu'en est-il exactement ? Quels enseignements peut-on en tirer et quelles perspectives peut-on en dégager ?*

## ASPECTS GENERAUX

Chef-lieu du département du Gard, située en lisière des Garrigues, la Ville de Nîmes renferme de nombreux monuments romains témoignant de sa splendeur ancienne. On y dénombre 130 000 habitants (140 000 dans l'agglomération). Tout en conservant ses traditions (feria, tauromachie), Nîmes cherche à développer un label de qualité autour de deux axes : la chaussure et le textile, d'une part, le secteur agroalimentaire, d'autre part.

La ville jouit d'une situation géographique avantageuse sur l'axe autoroutier Paris-Perpignan-Espagne et poursuit une politique de développement de ses infrastructures aéroportuaires (Nîmes-Garons) pour se placer parmi les grandes villes de l'arc méditerranéen.



## CONTEXTE

L'élaboration d'un plan de mobilité dans les organismes, qu'ils soient privés ou publics, est d'usage relativement fréquent dans les pays du nord de l'Europe. En France, quelques expériences ont vu le jour en 1997-1998 et ont conduit généralement au développement du covoiturage. Ces expériences restent isolées et il n'existe pas de méthode éprouvée sur laquelle puissent s'appuyer les entreprises désirant initier cette démarche.

Depuis 1997, la Direction Départementale de l'Équipement (DDE) du Gard participe activement aux journées « En ville, sans ma voiture ! » du 22 septembre (déclinées au sein de la DDE en « Au travail, sans ma voiture ! » depuis 1998). La première année, les actions initiées ne concernaient qu'un partenariat Ville-DDE. Des petits déjeuners étaient offerts aux utilisateurs des transports alternatifs à la voiture et l'utilisation du bus était rendue gratuite.

Le succès rencontré lors de cet événement a été très important et la possibilité d'étendre cette expérience s'est vite faite ressentir. Lors de la journée du 22 septembre 1998, la DDASS a pris part au projet et le taux de transfert modal observé a atteint les 40% dans les deux organismes. Aussi, en 1999, le Préfet du Gard a souhaité impliquer l'ensemble des services publics dans cette action et la DDE, en partenariat avec la compagnie de transport public de Nîmes, a mis en place 3000 "cartes olive" nominatives permettant aux employés des différentes structures de voyager gratuitement.

Cette même année, la DDE sollicita le programme de recherche interministériel PREDIT pour une « étude relative à l'expérimentation des plans de mobilité dans les services publics de Nîmes ». Le but recherché était d'étendre le succès de la journée du 22 septembre et la gestion des transports des employés à 40 services publics sur l'ensemble de l'année. Après appel d'offres public, la subvention accordée à l'époque (900 000 francs soit 137 000 €) par le PREDIT a permis, au bureau d'études Transitec de réaliser trois missions :

- des études sur les déplacements domicile-travail dans les organismes retenus,
- une assistance technique dans les organismes engagés dans la démarche,
- une assistance méthodologique auprès de la DDE du Gard.

Le choix des différents services retenus cherchait à illustrer la diversité des situations pouvant se présenter au sein du secteur public. Ainsi furent choisis des organismes (services publics et para-publics, entreprises) de taille très différente, situés aussi bien au centre qu'en périphérie de ville.

## EXPERIENCE DES SERVICES PUBLICS DE NIMES ET DE LA DDE

### Historique et planification

L'étude réalisée par Transitec a réellement commencé en mai 2000. Douze organismes représentant un total de 9 040 employés ont été choisis sur la base de deux critères majeurs :

- l'engagement et la motivation dans le cadre des journées « En ville, sans ma voiture ! » du 22 septembre 1998 et 1999,
- le nombre d'employés concernés.

Organisme	Nombre d'employés
France Télécom	190
URSSAF	120
CHU de Nîmes	3 230
DDE	340
Préfecture	230
DDASS	110
CAF	340
DDTEFP	80
EDF-GDF	560
CPAM	520
Conseil Général	1 200
Ville de Nîmes	2 120

Les données sur les différents organismes ont été recueillies à partir du mois de juin 2000 :

- tout d'abord, les données concernant les employés (éléments extraits des fichiers de paye),
- ensuite, par un questionnaire « déplacements » distribué aux employés résidant à Nîmes,
- enfin, par un questionnaire portant sur les comptes déplacements des organismes.

Le recueil des données s'est terminé début novembre 2000. Un rapport a été remis à chaque organisme début décembre 2000, accompagné d'une lettre les sollicitant sur le niveau de leur engagement et synthétisant pour chacun :

- les enjeux du report modal,
- le nombre d'employés concernés,
- les mesures adaptées à leur organisme.

Une réunion avec les directeurs des organismes s'est tenue en présence de Monsieur le Préfet le 16 janvier 2001 pour formaliser les engagements des employeurs. Plusieurs réunions se sont ensuite tenues avec les différentes autorités organisatrices pour les informer sur :

- les clientèles potentielles espérées pour les différents modes de déplacements (cars interurbains, trains et bus urbains),
- les attentes des employeurs et des employés (amélioration du niveau de service, tarification adaptée, etc.).

Une dernière réunion s'est tenue en Préfecture, le 14 septembre 2001, avec l'ensemble des autorités organisatrices, des exploitants et des représentants des organismes concernés, pour préciser les engagements de chacun sur les mesures proposées.

## Objectifs

Les textes législatifs (loi «LAURE » du 30.12.96 et loi «SRU » du 13.12.00), dont sont issus les Plans de Déplacements Urbains (PDU) et les plans de mobilité, incitent l'ensemble des acteurs à mettre en œuvre des actions visant à :

- maîtriser l'usage de l'automobile,
- développer les modes de déplacements alternatifs.

Les attentes des employeurs et des employés ont pu être abordées au cours de plusieurs réunions de travail. Elles concernent :

- l'amélioration de la qualité de service des transports publics (amplitudes d'horaires adaptées, fréquences élevées, temps de parcours et fiabilité des horaires),
- la diminution des coûts du transport.

Les employés et les employeurs ont des attentes divergentes concernant le stationnement privatif sur le lieu de travail :

- les premiers veulent davantage de places et leur gratuité,
- les seconds cherchent à rationaliser ce poste de dépenses généralement très élevé.

Les objectifs de report modal présentés correspondent aux employés identifiés comme potentiellement intéressés (2 700 employés, soit 30%).

Au total, la moitié d'entre eux (actuels et potentiellement intéressés) est concernée par les plans de mobilité. Aucun employé n'a été reporté sur les cars interurbains compte tenu de la mauvaise qualité de service aujourd'hui. Actuellement, 1 940 employés, soit 21% de leur nombre total, utilisent des modes de transports alternatifs.

Organismes	Employés résidant à Nîmes		Employés résidant en dehors de Nîmes	
	Report sur les transports publics	Report sur les deux roues	Report sur le train	Covoiturage
France Télécom	30	10	30	NON
URSSAF	25	5	20	OUI
CHU	455	-	-	OUI
DDE	50	40	20	OUI
Préfecture	35	20	25	OUI
DDASS	15	5	25	OUI
CAF	60	40	50	NON
DDTEFP	25	5	-	OUI
EDF-GDF	130	40	90	NON
CPAM (siège)	50	40	50	OUI
Conseil Général	130	145	130	OUI
Ville de Nîmes	140 (centre ville) 105 (hors centre ville)	225 (centre ville) 195 (hors centre ville)	115 -	NON OUI
Employés concernés : 2 700 soit 30 %	1 250 employés	770 employés	555 employés	50 140 employés
	Soit 40% des employés résidant à Nîmes		Soit 15% des employés résidant en dehors de Nîmes	

### Mesures prises et actions menées à la DDE

Au siège de la DDE, qui compte 235 employés, le constat suivant avait été fait sur l'accessibilité au site par les modes de transport alternatifs :

- bus urbains : offre et fréquence bonnes,
- train : gare éloignée mais liaison assurée par les bus urbains,
- vélo : rampe forte à l'arrivée.

Au final, les actions suivantes ont pu concrètement être lancées jusqu'ici :

- usage renforcé des transports publics pour les rendez-vous professionnels,
- délivrance de 30 cartes de transport professionnel par an (un accord portant sur une réduction de 20% de l'abonnement a été conclu avec la compagnie de transport public),
- mise à disposition des employés de trois vélos.

### Communication et sensibilisation

La phase de communication liée à la mise en place du PDE a surtout été réalisée lors des journées « En ville sans ma voiture ! » qui ont, de fait, constitué l'étape préliminaire à la définition du Plan. Lors de ces journées, de nombreux prospectus sur les modes de transport alternatifs avaient été distribués, un site Internet créé, et de petits événements organisés (petit-déjeuners, stands, etc.).

## EVALUATION

Le PDE pour l'ensemble des services publics de Nîmes a été lancé le 22 septembre 2001 à l'occasion de la journée « En ville, sans ma voiture ! ». La responsabilité de sa mise en place incombe à chacune des structures concernées et l'avancement des mesures varie de manière importante d'un organisme à l'autre, en fonction des contraintes existantes. Bien que l'évaluation de ce plan ne soit pas encore achevée, les études réalisées permettent cependant d'attendre un certain nombre de résultats.

Tout d'abord, les gains pour les transports alternatifs devaient être très intéressants. Aujourd'hui, la part modale de la voiture individuelle représente 76%. Avec l'application des différentes mesures prévues dans le plan de mobilité, celle-ci pourrait passer en dessous de 50% (47% exactement). Ces gains sont présentés ci-après pour chacun des modes de déplacement et en fonction de la localisation des employés.

Employés résidant à Nîmes : 4 760

Part modale	Marche	Deux-roues (vélos + motos)	Transports publics	Véhicules particuliers conducteurs
- actuelle	24% - 1 130	12% - 580	6% - 280	58% - 2 760
- future	24% - 1 130	28% - 1 350	32% - 1 530	16% - 750

Employés résidant en dehors de Nîmes : 4 280

Part modale	Train	Véhicules particuliers conducteurs	Véhicules particuliers covoiturage
- actuelle	3% - 130	97% - 4 150	-
- future	16% - 685	2% - 100	82% - 3 495

Ensuite, les  $\frac{3}{4}$  des employés travaillant aujourd'hui au centre ville stationnent sur la voirie. L'application des mesures prévues dans le plan de mobilité devrait permettre de récupérer 1300 places de stationnement, soit pour faciliter la circulation des autres modes de déplacement, soit pour la mise en valeur des espaces publics.

Enfin, les gains de clientèle potentiels pour les transports interurbains concernent principalement les employés travaillant dans des organismes situés au centre ville, car proches de la gare routière et de la gare SNCF.

## PERSPECTIVES

Si l'usage des transports publics pour les trajets professionnels a rencontré un franc succès, la demande pour les trajets domicile-travail s'accroît aussi de manière importante et des accords devront être passés avec la Société de Transports en Commun Nîmois (STCN). Le cadre de fonctionnement de la société est en outre en pleine évolution puisque le périmètre de transport urbain (PTU) devrait prochainement être étendu (de la ville à la Communauté d'agglomération) et que le cadrage technique et financier de ce changement reste à définir.

## POUR ALLER PLUS LOIN

**Direction Départementale de l'Équipement du Gard**  
 Services Villes, Transports et Territoires  
 Bernard CASTETS  
 89, rue Weber  
 F-30907 NIMES  
 Tel : +33 4 66 62 62 00  
 Fax : +33 4 66 62 64 80  
 E-mail : [dde30@equipement.gouv.fr](mailto:dde30@equipement.gouv.fr)

**Transitec Ingénieurs-Conseils**  
 Francis CAUCHETEUX  
 54ter, rue de la République  
 F-69330 MEYZIEU  
 Tel : +33 4 78 04 05 74  
 Fax : +33 4 78 04 04 99  
 E-mail : [transitec.ingenieurs@wanadoo.fr](mailto:transitec.ingenieurs@wanadoo.fr)

Cette fiche de cas a été réalisée par Energie-Cités en collaboration avec les responsables de la Direction Départementale de l'Équipement du Gard à Nîmes, du Cabinet de consultants Transitec et grâce au soutien financier de l'ADEME Nord-Pas de Calais.



Agence de l'Environnement  
et de la Maîtrise de l'Énergie

