

# VetAgro Sup

Mémoire de fin d'études d'ingénieur.e

## Plans de Mobilités Employeurs en Bourgogne-Franche-Comté

Création d'une animation territoriale  
numérique au sein des zones soumises à un  
Plan de Protection de l'Atmosphère

Charlène RICHARD BREYNE  
Option EcoTerr  
2019-2020





# VetAgro Sup

Mémoire de fin d'études d'ingénieur.e

## Plans de Mobilités Employeurs en Bourgogne-Franche-Comté

Création d'une animation territoriale  
numérique au sein des zones soumises à un  
Plan de Protection de l'Atmosphère

Charlène RICHARD BREYNE  
Option EcoTerr  
2019-2020

Maître de stage : Jean-Charles BIERMÉ

Tuteur de stage : Olivier AZNAR





« L'étudiant conserve la qualité d'auteur ou d'inventeur au regard des dispositions du code de la propriété intellectuelle pour le contenu de son mémoire et assume l'intégralité de sa responsabilité civile, administrative et/ou pénale en cas de plagiat ou de toute autre faute administrative, civile ou pénale. Il ne saurait, en cas, seul ou avec tiers, appeler en garantie VetAgro Sup. »



## Résumé

Pour atteindre les objectifs de réduction des gaz à effets de serre que la France s'est fixée dans le cadre de l'Accord de Paris sur le climat, la loi d'Orientation des Mobilités a prévu l'élaboration de Plans de Mobilité Employeur (PDME) pour tout établissement regroupant au moins 50 salarié.e.s sur un même site situé dans le périmètre d'un Plan de Déplacement Urbain. Les PDME sont un ensemble de mesures qui visent à optimiser les déplacements générés par l'activité des entreprises et administrations, dont les déplacements domicile-travail.

C'est pourquoi la DREAL Bourgogne-Franche-Comté a souhaité s'investir dans la mise en œuvre des PDME au sein des zones couvertes par des plans de protection de l'atmosphère (PPA).

L'objectif de cette animation territoriale était double : sensibiliser les employeurs et les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) aux PDME ainsi qu'initier une dynamique collective en incitant les acteurs locaux à se mobiliser pour accompagner la transition vers une mobilité durable.

Ce travail expose la démarche et les moyens utilisés pour atteindre ces objectifs : déploiement d'un audit auprès des employeurs, organisation de deux webinaires et création d'un site web dédié aux PDME en Bourgogne-Franche-Comté. Une réflexion a également été menée sur la place des nouveaux outils numériques dans l'articulation des démarches territoriales. Enfin, une mise en perspective des résultats obtenus au regard du contexte général a mis en évidence l'importance d'inscrire ces enjeux dans une réflexion plus globale : celle de l'orientation que l'on veut donner aux stratégies de relance nationales, déclinées à tous les échelons territoriaux.

---

**Mots clés :** Mobilité durable, PDME, AOM, loi LOM, transition, animation territoriale, numérique.

## Abstract

In order to achieve the greenhouse gas reduction targets set by the France Government, according to the Paris Climate Agreement, the Mobility Orientation Act provides for the development of the Employer Mobility Plans (EMP) that concerns any establishment, with at least 50 employees on the same site, located within the scope of an Urban Travel Plan. EMPs include a set of measures aimed at optimizing travels related to companies and administrations activities, such as home-to-work travel. This is why the DREAL Bourgogne-Franche-Comté decided to invest in the implementation of the EMPs within the areas covered by atmospheric protection plans (APP).

The objective of this territorial animation was twofold: to raise awareness of EMPs among employers and Mobility Organizing Authorities (AOM) and to launch a collective dynamic by encouraging local actors mobilization in order to support the transition towards sustainable mobility.

This work shows the approach and the methods used to achieve these objectives: deployment of an audit of employers, organization of two webinars and creation of a website dedicated to EMPs in Bourgogne-Franche-Comté. A reflection was also conducted regarding the place of new digital tools in the elaboration of territorial approaches. Finally, a review of the results, obtained with regard to the general context, highlighted the importance of including these issues in a more global reflection: the direction we want to give to national recovery strategies, applied at all territorial levels.

---

**Key words:** Sustainable mobility, mobility plan, MOA, LOM law, transition, territorial animation, digital





## Remerciements

Je tiens à remercier l'ensemble des personnes qui ont contribué, de près ou de loin, à faire de ce stage une expérience réussie, tant sur le plan professionnel que sur le plan humain. Il est certain que je garderai une grande fierté du travail collectif accompli, et de très bons souvenirs des moments partagés ensemble, quand bien même la plupart se sont déroulés par écrans interposés.

Un grand merci à Jean-Charles Biermé, chef du département régulation air-énergie qui a été mon maître de stage. Il a fait preuve d'une disponibilité sans faille et a su m'accompagner tout au long de cette aventure, malgré une prise de poste dans un contexte très particulier. Son encadrement et sa confiance m'a permis de m'épanouir dans mon travail au cours de ces 6 mois. Il a contribué à alimenter ma réflexion et mes connaissances sur la thématique qualité de l'air et le fonctionnement d'un service déconcentré de l'État, tout en me poussant à « voir plus loin ». Il m'a également poussé à une introspection dans un objectif d'amélioration continue, ce qui m'a permis de trouver des ressources personnelles insoupçonnées. Et enfin, je ne peux que le remercier pour son humanité et son aide dans la recherche de mon futur emploi.

Je remercie également mon tuteur de stage, Olivier Aznar, pour son écoute, sa pédagogie et ses précieux conseils tout au long de cette période. Son suivi et ses retours sur mes questionnements m'ont permis de me rassurer sur l'avancée de mon travail.

Mes remerciements vont également à Dominique Vanderspeeten qui m'a accueilli dans son service et à Jérôme Larivé, qui m'a accueilli dans les locaux lors de ma reprise en présentiel et m'ont tous deux enrichi de leurs expériences. Je remercie bien évidemment mes collègues Nor-Eddine Darouache et François Baudin pour leur aide et leur bienveillance. Sans oublier l'équipe de CoSphère avec qui travailler a été un plaisir sincère.

Un grand merci à nos partenaires sur le projet Plans de Mobilité Employeurs : Blandine Aubert et Muriel Jeanneret de l'ADEME, Mathieu Boilleaut d'ATMO BFC, Julie Etheve de Bourgogne Énergies Renouvelables, ainsi que les conseiller·e·s environnementaux des CCI 21, 90, 71 et 25. Leur intérêt et leur implication dans ce projet a été un facteur de réussite indéniable.

Enfin, merci à toutes les personnes contactées qui ont su m'orienter au travers de mes missions et qui m'ont accordé un peu de leur temps. Je pense notamment à Solène Eveillard qui m'a offert son soutien et ses précieux conseils.



## Lexique

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

AEE : Agence Européenne pour l'Environnement

ALE : Agence Locale de l'Énergie

AOM : Autorité Organisatrice de Mobilité

AOTU : Autorité Organisatrice de Transports Urbains

BFC : Bourgogne-Franche-Comté

CCI : Chambre de Commerce et d'Industrie

CEREMA : Centre d'Études et d'expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement

CGEDD : Conseil général de l'Environnement et du Développement durable

CRCI : Chambre Régionale du Commerce et de l'Industrie

DREAL : Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement

ETP : Emploi Temps Plein

GART : Groupement des Autorités Responsables de Transport Publics

GES : Gaz à Effet de Serre

IKV : Indemnité Kilométrique Vélo

LAURE : Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie

Loi SRU : Loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains

Loi TECV : Loi relative à la Transition Énergétique pour la Croissance Verte

LOM : Loi d'Orientation des Mobilités

LOTI : Loi d'Orientation des Transports Intérieurs

PDM : Plan de Mobilité

PDME : Plan de Mobilité Employeur

PDU : Plan de Déplacements Urbains

PLU : Plan Local d'Urbanisme

PME : Petites et Moyennes Entreprises

QSE : Qualité-Sécurité-Environnement

RH ; Ressources Humaines

SCOT : Schéma de Cohérence Territoriale

SRADDET : Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires

TC : Transport en commun



## Table des figures

Figure 1: Infographie chronologique présentant l'évolution du cadre législatif de la mobilité, relatif aux PDME (Source personnelle)

Figure 2: Conditions d'élaboration d'un PDU (Source Cerema)

Figure 3: Infographie sur les conditions d'élaboration des PDME (Source personnelle)

Figure 4 : Carte de la région Bourgogne-Franche-Comté - Source INSEE, IGN (2013)

Figure 5: Positionnement de la région Bourgogne-Franche-Comté - Source Région Bourgogne-Franche-Comté

Figure 6: Territoires soumis à un PPA en Bourgogne-Franche-Comté

Figure 7: Organigramme de la DREAL Bourgogne-Franche-Comté (Source : DREAL BFC)

Figure 8: Répartition des établissements de plus de 100 salariés dans l'unité urbaine de Dijon (Source : ATMO BFC)

Figure 9: Périmètre du PPA de Dijon et contexte institutionnel (Source : ATMO BFC)

Figure 10: Périmètre du PPA de l'Aire Urbaine Belfort-Montbéliard-Héricourt-Delle et contexte institutionnel (Source : ATMO BFC)

Figure 11: Répartition des établissements de plus de 100 salariés dans l'AUBM (Source : ATMO BFC)

Figure 12: Périmètre du PPA de Chalon-Sur-Saône et contexte institutionnel

Figure 13: Répartition des établissements de plus de 100 salariés dans le PPA de Chalon-sur-Saône

Figure 14: Implication des différents partenaires associés au projet d'animation territoriale sur les PDME ( (Source personnelle)

Figure 15: Parties intéressées dans le projet d'animation territoriale sur les PDME, organisée sous forme de webinaires (Source personnelle)

Figure 16: Carte conceptuelle du pilotage du projet d'animation territoriale sur les PDM

Figure 17 : Cartographie des processus utilisés dans le pilotage de l'animation territoriale sur les PDME (Source personnelle)

Figure 18: Mail d'invitation au premier webinaire envoyé le 6 mai aux structures assujetties aux PDME situés dans les territoires ciblés par l'animation territoriale (Source personnelle)

Figure 19 : Mail d'invitation au premier webinaire envoyé le 05 juin aux structures assujetties aux PDME situés dans les territoires ciblés par l'animation territoriale , et à tout autre organisme pouvant être intéressé par la démarche. (Source personnelle)

Figure 20: Page d'accueil du site web vitrine du projet d'animation territoriale sur les PDME (Source personnelle)

Figure 21: Extrait de la page d'accueil de la chaîne Dailymotion, support des replays des webinaires

Figure 22: Type de poste occupé par les répondant.e.s au questionnaire (Source personnelle)

Figure 23: Typologie des structures répondantes (Source personnelle)

Figure 24: Zone géographique des structures répondantes (Source personnelle)

Figure 25: Secteur d'activité des structures répondantes (Source personnelle)

Figure 26: Tranches de nombre de salarié.e.s des structures répondantes (Source personnelle)

Figure 27: État des lieux des réflexions engagées sur le PDME au sein des structures répondantes  
(Source personnelle)

Figure 28: Croisement des résultats entre nombre de salarié.e.s et zone géographique (Source personnelle)

Figure 29: Croisement des résultats entre la présence d'une réflexion en interne sur les PDME et la zone géographique des structures (Source personnelle)

Figure 30: Croisement des résultats entre la présence d'une réflexion en interne sur les PDME et le nombre de salarié.e.s des structures (Source personnelle)

Figure 31: Freins identifiés à la mise en place d'un PDME dans les structures répondantes (Source personnelle)

Figure 32: État des lieux des mesures types PDME au sein des structures répondantes

Figure 33: Attentes des structures répondantes sur l'accompagnement à la mise en place des PDME (Source personnelle)

Figure 34: Avis des structures répondantes sur les avantages mis en avant par les PDME

Figure 35: Souhait des structures répondantes de se faire accompagner dans la mise en place de leur PDME (Source personnelle)

Figure 36: Frise présentant le déroulement du 1er webinaire sur les PDME (Source CoSphère)

Figure 37: Présentation du module "Questions" proposé par la plateforme Livestorm, utilisé lors des webinaires sur les PDME (Source personnelle)

Figure 38: Résultats des sondages proposés au cours du premier webinaire sur les PDME (Source personnelle)

Figure 39: Résultats des sondages proposés au cours du deuxième webinaire sur les PDME (Source personnelle)

Figure 40: Présentation du module question utilisé lors du W2

Figure 41: Mail de l'ADEME souhaitant un relai d'information sur le site web dédié au projet PDME

Figure 42: Classement des pages le plus consultées sur le site web PDME

Figure 43: Statistiques de fréquentation du site web PDME

Figure 44: Analyse SWOT du format webinaire retenu pour l'animation territoriale sur les PDME  
Statistiques de fréquentation du site web PDME

Figure 45: Objectifs durables de l'Agenda 2030 traitant de la mobilité (Source : Agenda 2030)





## Table des annexes

Annexe 1 : Calendrier prévisionnel

Annexe 2 : Bibliographie collaborative du projet PDME

Annexe 3 : Questionnaire à destination des employeurs

Annexe 4 : Questionnaire de satisfaction - Plans de Mobilité Employeurs - Webinaire 1

Annexe 5 : Questionnaire de satisfaction - Plans de Mobilité Employeurs - Webinaire 2

Annexe 6 : Story-board du Webinaire °1

Annexe 7 : Story-board du Webinaire °2

Annexe 8 : Fiche hebdomadaire °5\_PDME et transition vers une mobilité bas-carbone



# Table des matières

<b>Introduction</b> .....	<b>1</b>
<b>I. Un territoire et un contexte propices à la mise en place d'une animation sur la mobilité</b> .....	<b>3</b>
1. Les PDME.....	3
1.1 Un cadre législatif qui évolue au cours du temps .....	3
1.2 Une mise en œuvre timide mais qui tend à se démocratiser .....	4
2. Les Autorités Organisatrices de Mobilité (AOM).....	5
3. Présentation du territoire Bourgogne-Franche-Comté .....	5
3.1 Une région engagée dans la transition écologique et énergétique, avec un fort enjeu de mobilité	5
3.2 Trois zones soumises à un Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) .....	6
4. Sujet de stage et problématisation.....	6
4.1 La DREAL Bourgogne-Franche-Comté : un service déconcentré d'État.....	6
4.2 Une animation territoriale sur les PDME en zone PPA.....	7
4.2.1 Une action au cœur de politiques transversales.....	7
4.2.2...visant à sensibiliser les employeurs mais surtout à responsabiliser les AOM.....	7
4.3 ... dans un contexte particulier .....	7
4.3.1 Crise sanitaire : prise de conscience environnementale et bouleversement de la mobilité ...	7
4.3.2 Un plan de modernisation de l'Etat .....	8
4.4 Élaboration d'une problématique.....	8
<b>II. Déploiement d'une méthodologie de type démarche processus</b> .....	<b>9</b>
1. Délimitation des territoires ciblés et diagnostic : spécificités et enjeux.....	9
1.1 Dijon Métropole.....	10
1.2 Le Grand Belfort et le Pays de Montbéliard Agglomération.....	10
1.3 Le Grand Chalon.....	11
2. Mise en place de la gouvernance du projet .....	11
2.1 Identifications des parties prenantes et pilotage des partenaires.....	11
2.2 Démarche processus et outils utilisés. ....	14
3. Étude et analyse .....	15
3.1 Spécificités des territoires et élaboration d'une base de données .....	15
3.2 Audit : questionnaire auprès des employeurs .....	15
4. Phase de réalisation.....	16
4.3 Décision finale et création du contenu.....	16
4.2 Deux webinaires .....	17
4.2.1 1 <sup>er</sup> webinaire .....	17
4.2.2 2 <sup>ème</sup> webinaire .....	17
5. Phase de valorisation du projet : site web et chaîne Dailymotion.....	18
<b>III. Des résultats variés témoins d'une animation réussie</b> .....	<b>19</b>
1. Audit auprès des employeurs .....	19
2. Fiches hebdomadaires .....	23
3. Webinaires .....	23
3.1 Programme final et retours .....	23
3.1.1W1 .....	23
3.1.2W2 .....	25
3.2 Effet levier et dynamisation du réseau d'acteurs .....	27
4. Site web.....	27
5. Intégration des outils numériques dans le pilotage de projet .....	28
<b>IV. Prise de recul : et après ?</b> .....	<b>29</b>
1. Bilan du projet d'animation territoriale de sensibilisation aux PDME .....	29
1.1 Prise de recul sur la démarche .....	29
1.2 Parallèle avec d'autres initiatives .....	30
1.2.1 Grand Chalon : Colloque « Vers une mobilité zéro émission » .....	30
1.2.2 Grand Besançon Métropole : de l'animation à l'accompagnement des employeurs.....	30
2. Préconisations afin de pérenniser les retombées positives du projet.....	31
2.1 Nécessité .....	31



2.1.1...d'un suivi à court terme.....	31
2.1.2...et d'un accompagnement à moyen et long-terme.....	32
2.2 Investir dans les infrastructures et repenser la ville.....	33
3. Perspectives.....	33
3.1 De nouveaux outils de politiques publiques.....	33
3.1.1.... à l'échelle locale : renforcement du pouvoir des AOM.....	33
3.1.2...à l'échelle nationale : de nouveaux programmes ambitieux.....	34
3.2 Evolution des mentalités.....	35
3.3 Evolution du contexte.....	36
3.3.1 Loi LOM : des mesures d'applications à venir.....	36
3.3.2 crise sanitaire et transition écologique.....	36
3.3.3 Vers une administration « 3.0 ».....	37
<b>Conclusion.....</b>	<b>38</b>









## Introduction

Symbole de liberté individuelle et d'autonomie, la voiture est utilisée pour 80% des trajets et reste ainsi le mode de transport privilégié par la plupart des français.es pour leurs déplacements quotidiens. 67 % de ces trajets effectués sont relatifs aux déplacements pendulaires, c'est-à-dire les déplacements journaliers entre domicile et lieu de travail. Autrement dit, sept salariés sur dix vont travailler en voiture (INSEE, 2019).

Or, le secteur des transports représente une part importante et croissante de la consommation d'énergie finale en France et est responsable de 36% des émissions de CO<sub>2</sub>. (INSEE, 2018)

De plus, le transport routier est à l'origine de la moitié des émissions de plusieurs polluants atmosphériques, nocifs pour l'environnement et pour la santé humaine.

En outre, l'utilisation massive de la voiture est responsable de la congestion du milieu urbain, c'est-à-dire à la surutilisation des routes qui peut provoquer des embouteillages et élève aussi considérablement le risque d'accidents.

Face aux difficultés soulevées par les déplacements domicile-travail, le législateur a ainsi essayé depuis plusieurs années de réglementer la question des déplacements afin d'aller vers une mobilité plus durable. Cependant, la réduction des émissions de GES ne peut pas passer par une réduction en tant que telle de la mobilité des citoyens. C'est pourquoi une action directe sur la façon de se déplacer est apparue comme indispensable pour aboutir aux résultats escomptés.

Ainsi, pour limiter les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques et afin d'améliorer la qualité de l'air dans les transports, la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte (TECV), à travers l'article 51 notamment, a prévu l'élaboration de Plans de Mobilité Employeur (anciennement Plan de Déplacement Entreprises) pour tout établissement regroupant au moins 100 travailleurs sur un même site situé dans le périmètre d'un plan de déplacement urbain (PDU). Par la loi d'Orientation des Mobilités (LOM), les structures de plus de 50 salariés sur un même site situé dans un Plan de Mobilité (ex PDU) sont désormais concernées, dans le cadre de la négociation annuelle avec les organisations représentatives du personnel.

Défini par le Code des Transports, les Plans de Mobilité Employeurs (PDME) sont un ensemble de mesures qui vise à optimiser et les déplacements liés à l'activité des entreprises et administrations par un report modal<sup>1</sup> vers les modes de déplacements alternatifs. Des actions peuvent d'une part être menée sur les déplacements générés directement par l'entreprise (chaîne logistique, verdissement de la flotte de véhicules, covoiturage lors des déplacements professionnels...) ou les déplacements générés indirectement, tels que les déplacements domicile-travail (utilisation des transports en commun, télétravail...). Ainsi, le PDME est une démarche globale, intégrée et interne à une entreprise, à un groupe d'entreprises ou à une administration. Le PDME s'inscrit alors dans une dynamique positive, à l'interface d'enjeux économique (amélioration de la productivité de l'établissement, que ce soit une administration ou une entreprise), sociaux (amélioration des conditions de travail des salariés) et environnementaux.

---

<sup>1</sup> Report du trafic de passagers ou de fret d'un mode de transport, généralement la route, vers un autre mode plus respectueux de l'environnement. Couramment utilisée dans le sens de la promotion des alternatives à l'automobile, principalement dans et aux alentours des agglomérations.



En tant que service déconcentré de l'État, la DREAL Bourgogne-Franche-Comté, a souhaité organiser une action de sensibilisation sur les PDME afin de renforcer leur déploiement, et ce tout particulièrement dans les zones dotées d'un plan de protection de l'atmosphère (PPA). À la suite de la crise COVID-19, ces événements initialement envisagés en présentiel ont été reconfigurés en format numérique (webinaires).

Ainsi, deux questionnements se posent, à deux niveaux différents. D'une manière globale, nous pouvons nous demander quelles sont les étapes et les leviers nécessaires pour passer d'une obligation réglementaire à une nouvelle dynamique territoriale, sur les thématiques de la qualité de l'air et de la mobilité durable. D'autre part, il s'agit d'identifier quelle organisation et quels outils utiliser afin de construire, adapter et mettre en place ce projet d'animation territoriale, de manière efficace et pertinente, sur fond de crise sanitaire et de modernisation de l'État.

Après avoir présenté le contexte législatif de la mobilité et les territoires concernés par cette animation, nous expliciterons la méthodologie utilisée tout au long du projet. Puis nous étudierons les résultats obtenus, et enfin nous pourrions discuter de ces résultats et proposer quelques prospectives.

# Une brève histoire de Mobilité

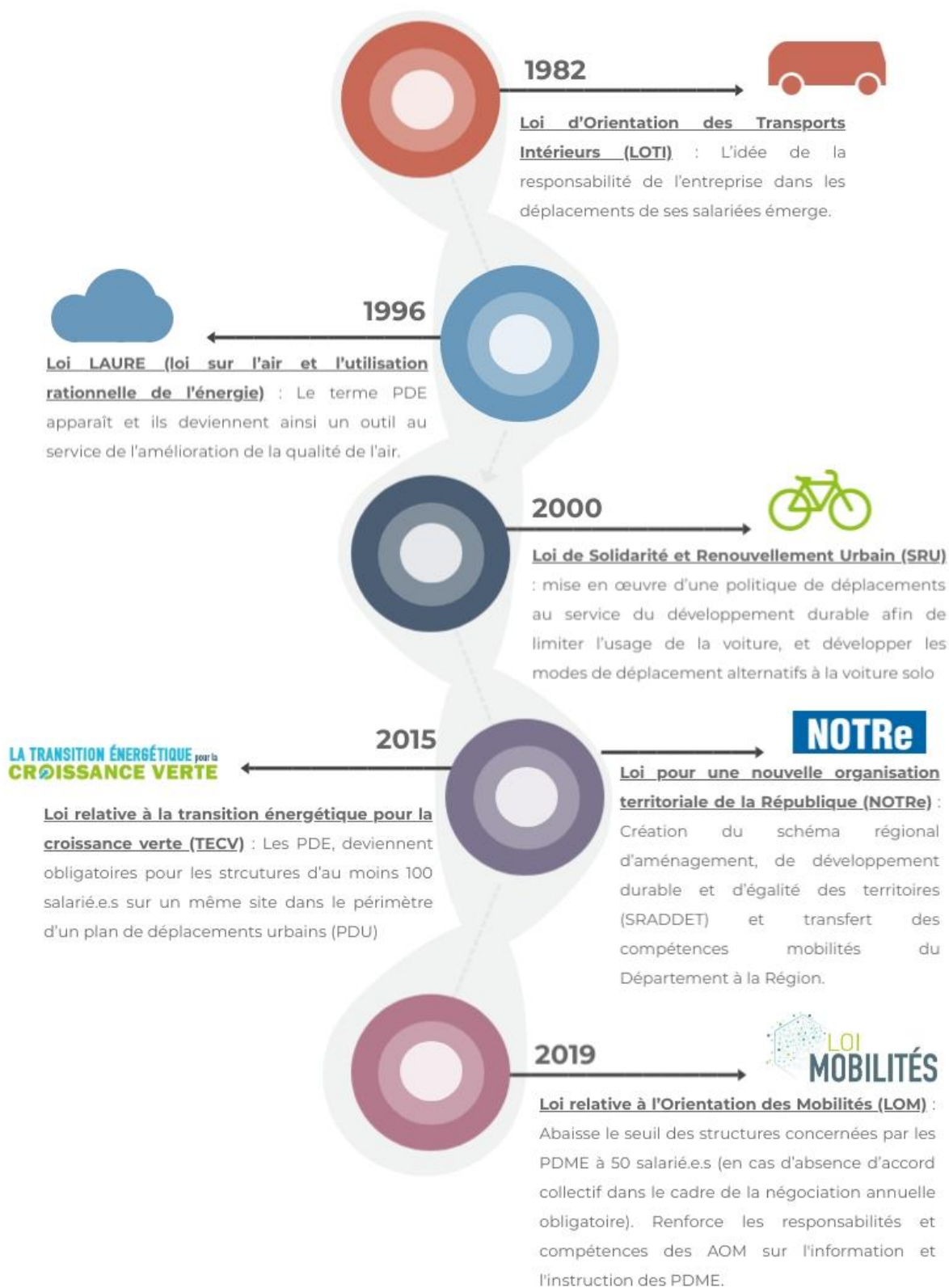


Figure 1 : Infographie chronologique présentant l'évolution du cadre législatif de la mobilité, relatif aux PDME (Source personnelle)

# I. Un territoire et un contexte propices à la mise en place d'une animation sur la mobilité

## 1. Les PDME

### 1.1 Un cadre législatif qui évolue au cours du temps

Les PDME, anciennement Plans de Déplacements Entreprises (PDE) est une notion ancienne et sont à l'origine des démarches volontaristes et empiriques : des salarié·e·s ou des dirigeant·e·s sensibilisé·e·s à titre individuel ont initié leur démarche en mettant en place des actions pragmatiques issues de leurs propres expériences. L'impulsion publique et institutionnelle est venue plus tard en soutien à la propagation de ces expérimentations. (Lanquar 2008)

Afin d'atteindre l'objectif national de réduction des émissions des GES et des polluants atmosphériques, le cadre législatif de la gestion des déplacements a progressivement évolué au fil des années, jusqu'en 2019 avec l'adoption de la Loi d'Orientation des Mobilités. (*Figure 1*)

L'idée de la responsabilité de l'entreprise dans les déplacements de ses salariées émerge en 1982 avec la « Loi d'orientation des transports intérieurs » (LOTI). Ce texte prévoit que « les plans de déplacements urbains (PDU)<sup>2</sup>, élaborés par les collectivités territoriales en charge de l'organisation des transports urbains en association avec les services de l'État, portent notamment sur l'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à établir un plan de déplacements et à favoriser le transport de leur personnel, notamment par l'utilisation des transports en commun et du covoiturage ». (Tournier 2008)

Toutefois, ce n'est qu'en 1996 que les PDE apparaissent. En effet la LAURE (loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie) du 30 décembre 1996 affirme « le droit reconnu à chacun à respirer un air qui ne nuise pas à sa santé ». Les PDE deviennent ainsi un outil au service de l'amélioration de la qualité de l'air. Cela entraîne une prise de conscience générale et met en avant le problème spécifique de la pollution liée à l'utilisation du mode automobile. D'autre part, l'entreprise devient une entrée majeure pour agir sur la maîtrise des déplacements, alors que cet acteur n'avait jamais été officiellement impliqué dans les procédures de gestion ou de planification des transports urbains.

Puis, en 2000, la loi « Solidarité et Renouvellement Urbain », dite « loi SRU », aborde la question des déplacements quotidiens et de leur lien avec le péri-urbain. Elle oblige, dans un délai de deux ans, les grandes agglomérations françaises à mettre en œuvre des plans de déplacements urbains afin d'obtenir une baisse sensible du trafic automobile, de développer les réseaux de transports collectifs et d'inciter à l'usage des modes de transports moins polluants. La notion de « plan de mobilité » devient un des objectifs premiers. La démarche doit être encouragée par les autorités organisatrices des transports urbains (AOTU) auprès des établissements, employeurs et gestionnaires d'activités. (Tournier 2008)

En 2015, la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte (TECV), instaure que « toute entreprise située dans le périmètre d'un plan de déplacements urbains (PDU) et regroupant au moins cent travailleurs est tenue d'élaborer un plan de mobilité employeur. ». La loi crée entre autres l'indemnité kilométrique vélo. (*LOI n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, art.82*).

---

<sup>2</sup> Les PDU, sont les documents administratifs qui traitent le plus largement de la thématique des transports. Ils doivent notamment préconiser aux entreprises et aux collectivités d'établir un plan de mobilité afin de promouvoir des modes de transports autres que la voiture. La sixième orientation des PDU est « un encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à favoriser le transport de leur personnel, notamment par l'utilisation des transports en commun et du co-voiturage ».

## Le principe de l'obligation d'élaboration d'un PDU

Sont concernées les AOM incluses ou coupant une unité urbaine de plus de 100 000 habitants.  
(cf Article L1214-3 du code des transports)

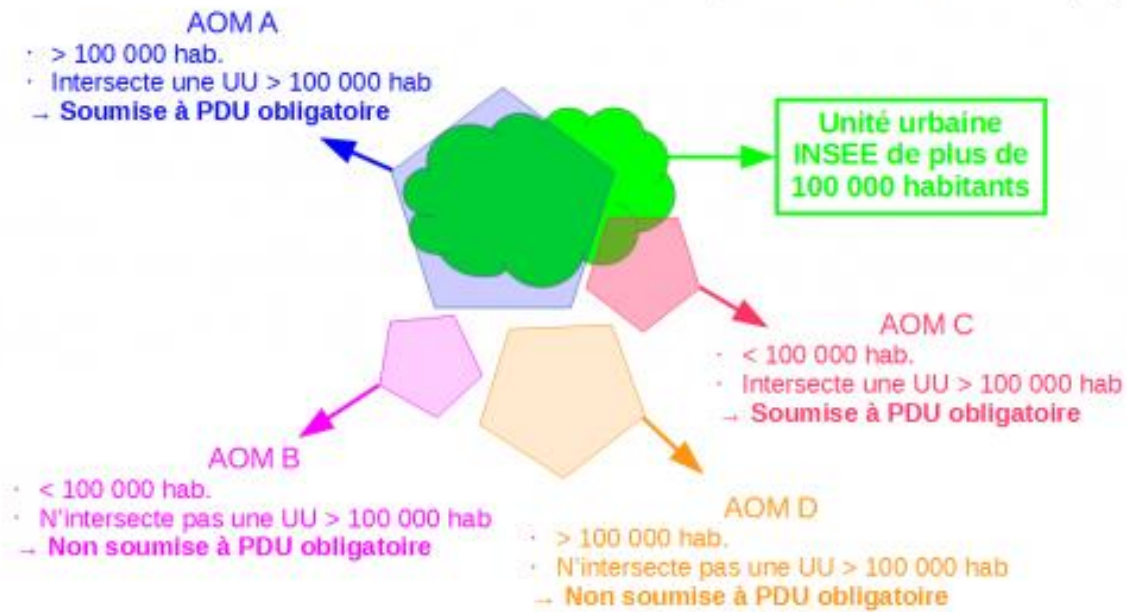
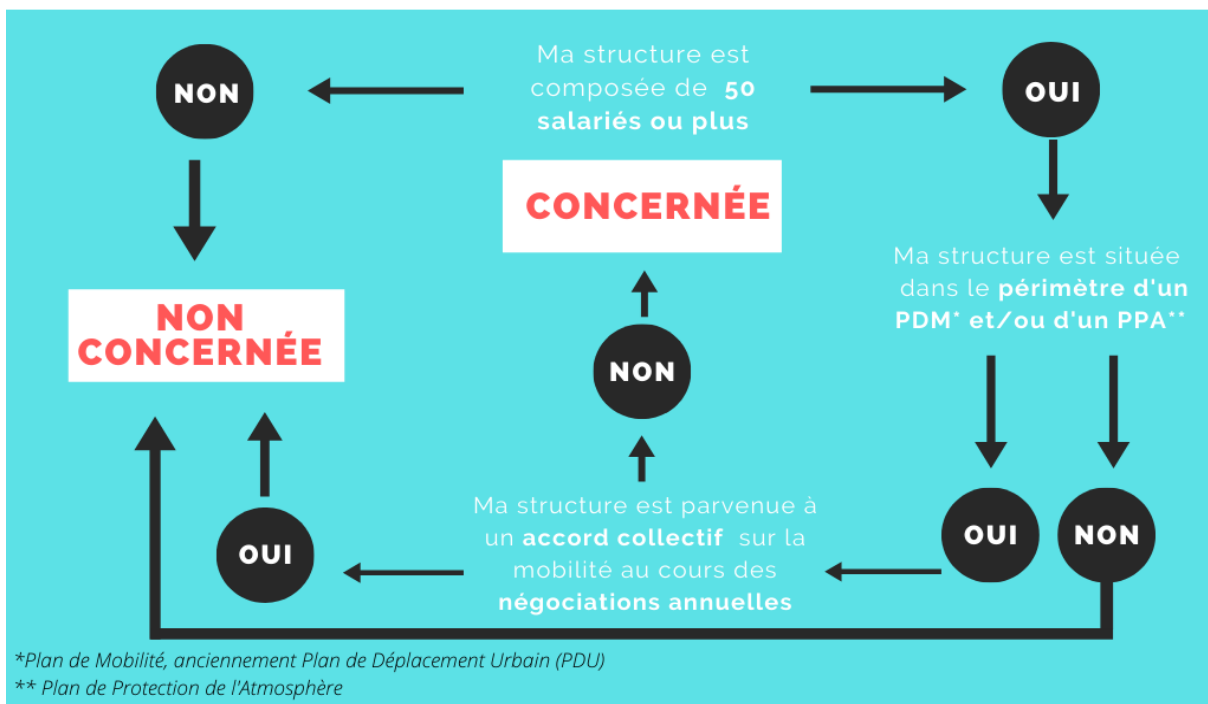


Figure 2: Conditions d'élaboration d'un PDU (Source Cerema)

## MA STRUCTURE EST-ELLE CONCERNÉE PAR UN PDME OBLIGATOIRE ?



\*Plan de Mobilité, anciennement Plan de Déplacement Urbain (PDU)

\*\* Plan de Protection de l'Atmosphère

Figure 3: Infographie sur les conditions d'élaboration des PDME (Source personnelle)

En 2019, la loi relative à l'orientation des mobilités (LOM) est venue apporter quelques nouveautés. Cette loi vise à « améliorer concrètement la mobilité au quotidien de tous les Français.e.s et dans tous les territoires ». En premier lieu, le terme de mobilité vient se substituer au terme de transport. Les structures concernées par les PDME obligatoires sont cependant toujours celles situées dans un périmètre d'un Plan de Mobilité (anciennement Plan de Déplacements Urbain) élaboré par une autorité organisatrice de mobilité (AOM) (*Figure 2*).

Ainsi, les structures de 50 employés et plus doivent désormais obtenir un accord collectif sur le thème de la mobilité domicile-travail dans le cadre de la négociation annuelle obligatoire sur l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes et la qualité de vie au travail. En cas de non-accord collectif, la structure doit mettre en place un PDME et le transmettre à l'AOM territorialement compétente. (*Figure 3*).

À noter que certains Plans de Protection de l'Atmosphère (PPA) renforcent la disposition de la LOM et rendent obligatoire la réalisation d'un PDME pour les structures dont les effectifs dépassent les seuils définis. C'est le cas en Bourgogne-Franche-Comté.

## 1.2 Une mise en œuvre timide mais qui tend à se démocratiser

Il est important de noter que la démarche de PDME n'est arrivée en France que tardivement, alors que de nombreux pays, notamment anglo-saxons et nordiques, les avaient déjà adoptés. Les pouvoirs publics français n'ont commencé à s'y intéresser qu'à la fin des années 1990 à travers le programme de recherche et d'innovation dans les transports (PREDIT). À partir de 2001, l'ADEME a été missionnée pour développer les PDE, par l'attribution d'aides financières, alors que le Centre d'étude et de recherche sur les transports et l'urbanisme (Certu) avait en charge d'encourager l'émergence des conseils en mobilité devant être mis en place par les collectivités locales. (Tournier 2008)

Pourtant, le besoin de repenser la mobilité domicile-travail est bien présente. En effet, une enquête de terrain datant de 2007 et réalisée auprès de diverses entreprises en termes de statut (privé/public), de taille, de localisation géographique et de secteur d'activité, a révélé que 91 % d'entre elles étaient confrontées à des problèmes de transports. (Tournier 2008).

Or, en janvier 2019 seulement 8 % des assujettis aux PDME selon la réglementation instaurée par la loi TECV, auraient transmis leur PDME à leur AOM et seraient donc en conformité réglementaire. (ADEME 2019)

Cependant, nous assistons aujourd'hui en France à une prise de conscience réelle concernant la gestion de la mobilité. Par ailleurs, la Commission européenne a reconnu le potentiel des PDME en déclarant que "la gestion de la mobilité en entreprise peut influencer le comportement en matière de transport en attirant l'attention des employés sur les options de transport durable. Les employeurs et les administrations publiques peuvent apporter leur soutien par le biais d'incitations financières et de réglementations en matière de stationnement". (EPOMM 2016). Enfin, le gouvernement a lancé un Plan Vélo en 2020 pour faciliter l'usage du vélo grâce à des mesures d'aide financière, d'aménagement des infrastructures ou encore de formation, pour les particuliers et les collectivités.



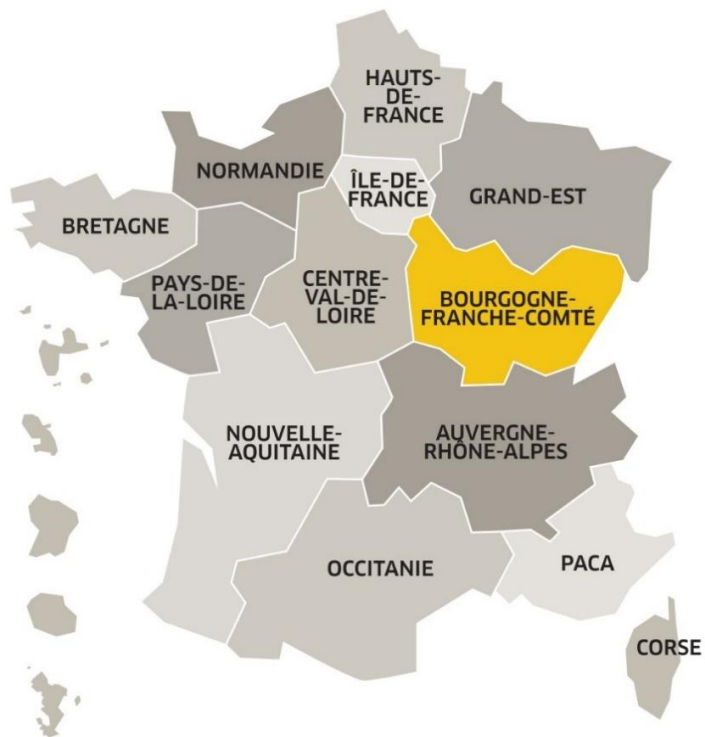
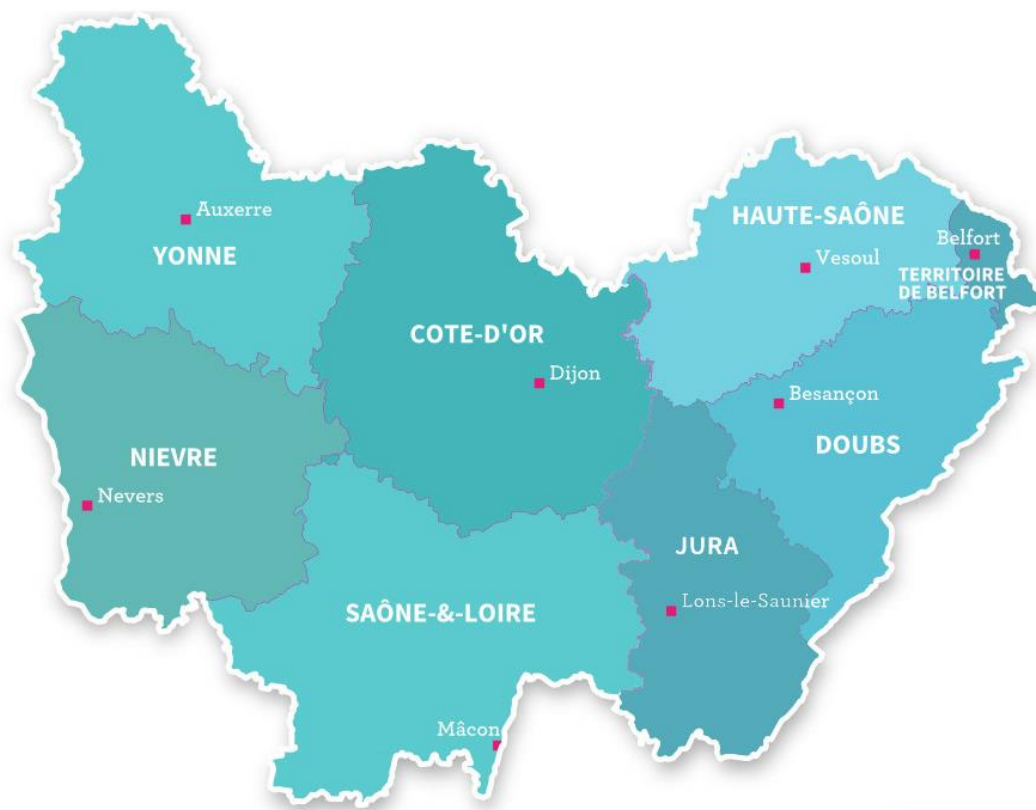


Figure 4 : Positionnement de la région Bourgogne-Franche-Comté - Source Région Bourgogne-Franche-Comté



© Conseil régional de Bourgogne

Figure 5 : Carte de la région Bourgogne-Franche-Comté - Source INSEE, IGN (2013)



## 2. Les Autorités Organisatrices de Mobilité (AOM)

En termes de mobilité, depuis 1982 et les lois de décentralisation (2012, 2014 et 2015), l'organisation des transports publics se veut au plus près du terrain et des citoyens via les autorités organisatrices de la mobilité (AOM). Les AOM sont ainsi les acteurs publics compétents pour l'organisation des services de mobilité sur leurs territoires respectifs, baptisés ressorts territoriaux. Elles ont dans ce cadre la possibilité de prélever un versement transport<sup>3</sup> pour contribuer au financement des services de transport. Sont AOM les communautés d'agglomération, les communautés urbaines, les métropoles et la métropole de Lyon conformément à ce qu'ont prévu les lois Chevènement de 1993 et MAPTAM de 2014.

La loi LOM a rendu la compétence d'AOM obligatoire sur tout le territoire. En effet, si les communautés de communes (CC) pouvaient, avant l'entrée en vigueur de la LOM, exercer tout ou partie de la compétence d'organisation de la mobilité au titre de leurs compétences facultatives, la LOM invite ces communautés à statuer sur une éventuelle prise de compétence avant le 31 mars 2021, pour un exercice effectif au 1er juillet 2021. Auquel cas, la Région devient AOM « locale » sur leur territoire.

D'autre part, la loi LOM réaffirme la responsabilité générale des AOM et augmente leurs compétences. En effet, celles-ci, selon la loi, assurent « la planification, le suivi et l'évaluation de leur politique de mobilité, et associent à l'organisation des mobilités l'ensemble des acteurs concernés et contribuent aux objectifs de lutte contre le changement climatique, la pollution de l'air, la pollution sonore et l'étalement urbain. ». Elles peuvent également désormais organiser des services de mobilités actives et partagées (autopartage, covoiturage, location de vélo...), en plus du transport régulier/à la demande/scolaire.

Les AOM sont donc des acteurs incontournables de la gestion de la mobilité au sein des territoires.

## 3. Présentation du territoire Bourgogne-Franche-Comté

### 3.1 Une région engagée dans la transition écologique et énergétique, avec un fort enjeu de mobilité

La région Bourgogne-Franche-Comté (BFC) s'étend sur 47 784 km<sup>2</sup> et 8 départements, pour 2,8 millions d'habitants. (*Figure 4 et 5*)

Particulièrement touchée par le changement climatique (période de sécheresse plus longues, événements pluvieux extrêmes, ...) la Région s'est engagée dans une démarche visant à devenir une « Région à énergie positive » à l'horizon 2050, mais aussi une région qui se veut exemplaire en matière de transition écologique. Fin 2017, cet engagement a été traduit dans une stratégie opérationnelle régionale de transition énergétique visant à en faire une priorité transversale des contrats avec les territoires. Cet engagement se transcrit notamment par une volonté affichée d'organiser une mobilité durable en lien avec les territoires, en sensibilisant et en formant tous les acteurs.

D'autre part, la région BFC dispose de vastes infrastructures de communication et de transport. En effet, ce territoire est un nœud de communication routier, ferroviaire et fluvial. Les transports, notamment ceux du quotidien, représentent un enjeu majeur pour les habitants et les acteurs économiques. Ainsi, de nombreux territoires au sein de la région BFC conduisent politique volontariste en matière de mobilité et 12 ont bénéficié de l'appel à projets « Vélo et territoires » lancé par l'ADEME. Ce programme aide à définir, expérimenter et animer une politique cyclable.

---

<sup>3</sup> Le versement mobilité transport est une contribution locale des entreprises qui permet de financer les transports en commun. Il est perçu par l'Urssaf qui le reverse ensuite aux collectivités territoriales en charge des transports (commune, département, région)

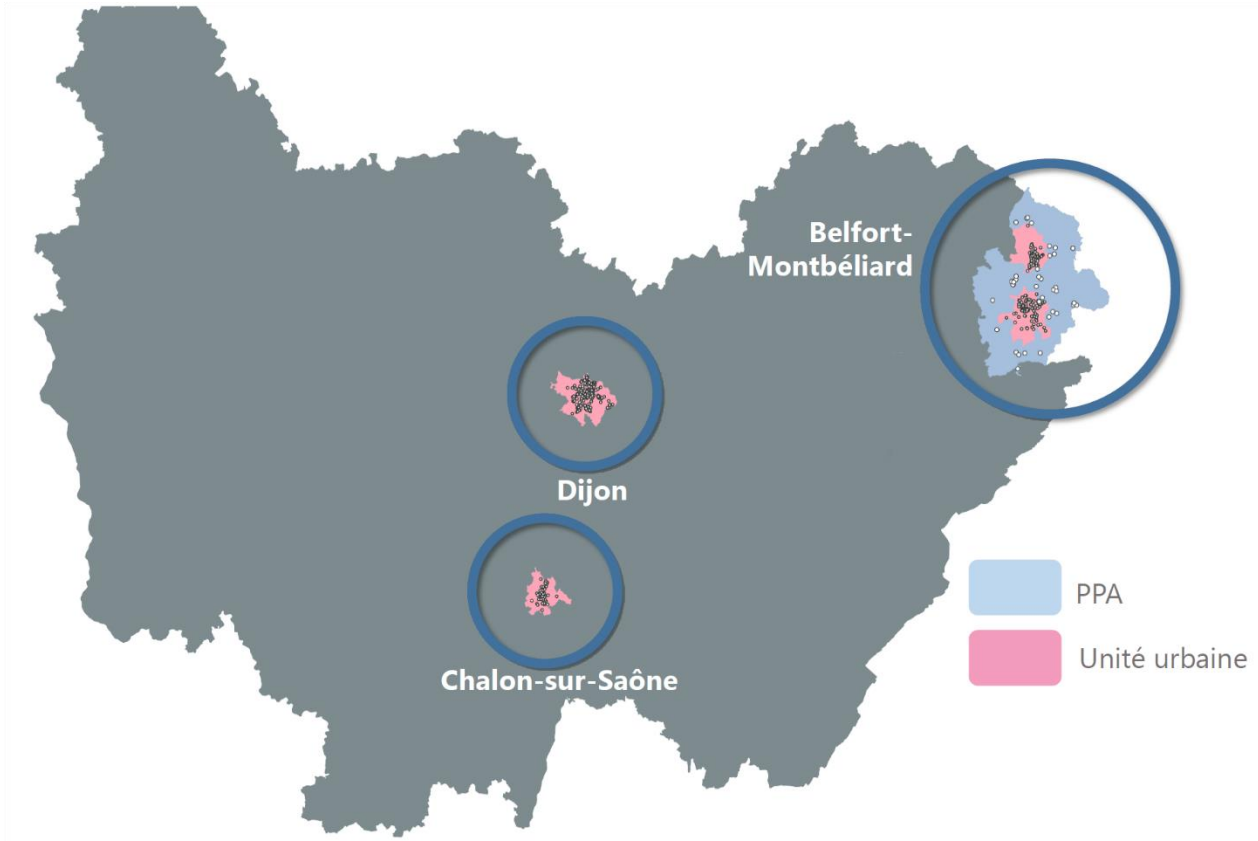


Figure 6: Territoires soumis à un PPA en Bourgogne-Franche-Comté (Source ATMO Bourgogne-Franche-Comté)

D'autre part, à la suite de la loi LOM et des nouvelles compétences en termes de mobilité que la Région a récupéré, celle-ci a créé de nouveaux postes d'animateur.trice de mobilité. Une fois en place, leur rôle sera d'animer les bassins de mobilité identifiés au sein de la région BFC. L'objectif principal est d'apporter de l'information supplémentaire sur l'offre de mobilité disponible dans le bassin, notamment auprès des employeurs, afin de promouvoir les mobilités alternatives à la voiture individuelle pour les trajets journaliers.

### 3.2 Trois zones soumises à un Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA)

Les PPA sont élaborés au sein des agglomérations de plus de 250 000 habitants et des zones où les valeurs limites réglementaires sont dépassées ou risquent de l'être. En région BFC, trois territoires sont soumis à un PPA. (*Figure 6*)

Un PPA définit des actions dont la mise en œuvre sera de nature à réduire les émissions de polluants atmosphériques, notamment de dioxyde d'azote. Il s'organise autour d'un état des lieux qui présente le périmètre d'étude, les concentrations et émissions des différents polluants ; d'objectifs à atteindre en termes de qualité de l'air et/ou de niveaux maximaux d'émissions ; et de mesures à mettre en œuvre pour que ces objectifs soient atteints, après avoir évalué l'évolution de la qualité de l'air en l'absence de PPA. Les PPA font l'objet d'un bilan annuel et d'une évaluation tous les cinq ans. Le préfet peut réviser le PPA à l'issue de cette évaluation.

Concernant les Plans de Mobilités Employeurs, ils sont tous visés par les mesures des trois PPA. C'est d'ailleurs au cours de la révision de ces plans que la thématique des PDME a été évoqué en BFC, et que ce dispositif est apparu comme un véritable levier pour répondre aux enjeux de qualité de l'air dans ces territoires. Puis, est née de cette prise de conscience l'idée d'un projet d'animation territoriale de sensibilisation aux PDME.

## 4. Sujet de stage et problématisation

### 4.1 La DREAL Bourgogne-Franche-Comté : un service déconcentré d'État

La DREAL Bourgogne-Franche-Comté est un service régional de l'État sous tutelle commune du ministère de la Transition écologique et solidaire (MTES) et du ministère de la Cohésion des territoires (MCT). Sous l'autorité du Préfet de Région, elle met en œuvre et coordonne les politiques publiques du MTES et du MCT. Elle porte de ce fait, la préoccupation environnementale ainsi que la transition écologique et énergétique au cœur de son action.

La DREAL BFC est composée de plusieurs services, d'un cabinet et de deux missions régionales elles-mêmes découpées en départements (*Figure 7*). Mon stage s'est déroulé au sein de la Mission Régionale Climat-Air-Énergie, dans le Département Régulation Air Et Énergie qui a en charge notamment les politiques de qualité de l'air et met en œuvre, le cas échéant, des plans de protection de l'atmosphère.

D'autre part, la DREAL Bourgogne-Franche-Comté est certifiée ISO9001 version 2015. La démarche processus de cette ISO a été appliqué à la démarche projet sur laquelle repose ce mémoire.

# organigramme

**directeur**  
Jean-Pierre LESTOILLE

**directeur adjoint**  
Hugues DOLLAT

**directeur adjoint**  
N.

**directrice adjointe**  
Marie RENNE

## LES MISSIONS & CABINET

### cabinet

**directrice de cabinet**  
**directrice de projet modernisation**  
Pascale DE SAINTE AGATHE

**adjointe cabinet**  
Anne LEFRANC

**chefe du pôle communication**  
Odile ROQUE-BEDEAUX

### mission régionale climat air énergie

**chef de service - directeur de projets**  
Dominique VANDERSPEETEN

**adjoint**  
Jérôme LARIVÉ

**expert politique énergie climat  
et énergies renouvelables**  
Bruno CHARPENTIER

**régulation air et énergie**  
Jean-Charles BIERMÉ

**coordination des politiques  
énergie climat**  
Bruno NOUVEAU

### mission qualité environnement

**responsable de la mission**  
Francis BONZON

**adjointe**  
Claire SAUNIER

## LES SERVICES

### transports mobilités

**chef de service**  
Philippe LEFRANC

**adjoints**  
Pascal GIRARD  
Olivier THIRION

**chargée des relations  
institutionnelles**  
Mélanie MAHEU

**finance  
achat public**  
Élisabeth DE JÉSUS

**régulation des transports**  
Laetitia JANSON

**intermodalité  
déplacements**  
Jacques CORBET

**maîtrise  
d'ouvrage routière**  
N.

### pilotage régional des moyens

**chefs de service**  
Isabelle LOMBARD  
Angèle PRILLARD

**adjoint**  
Benoit GRAS

**appui au pilotage**  
Naïma ATILLAH

**accompagnement  
social**  
Hélène LAIRD

**supports  
intégrés**  
Isabelle RIGOULET

**GPEEC  
formation**  
N.

### logement, construction, statistiques

**chefe de service**  
Chantal MATTIUSSI

**logement social,  
politiques sociales**  
Claire DE LAURISTON

**statistiques  
études habitat**  
Patrice PERRON

**parc privé  
social**  
Samuel NAVORET

**politique de  
la construction,  
efficacité  
énergétique**  
Christophe EGERMANN

### biodiversité eau patrimoine

**chefe de service**  
Marie-Pierre COLLIN-HUET  
*directrice de projet  
Doubs-transfronçier*

**adjoints**  
Séverine ARTERO  
Annabelle MARÉCHAL

**biodiversité**  
Luc TERRAZ

**territoires, sites  
& paysages**  
Annabelle MARÉCHAL

**hydrométrie,  
gestion  
quantitative**  
Marc PHILIPPE

**eau et milieux  
aquatiques**  
Florence CHOLLEY

### développement durable aménagement

**chef de service**  
Arnaud BOURDOIS

**adjoints**  
Sylvie FOUCHER  
Pierre CHATELON

**connaissance**  
Marie-Christine BOIS

**aménagement**  
Muriel JANEX

**évaluation  
environnementale**  
Christelle LE ROY

**démarches de  
développement  
durable**  
Alex ROY  
Marie-Céline BRAILLON

### prévention des risques

**chef de service**  
Flavien SIMON

**adjoints**  
Nicolas GUERIN  
Antoine SION

**risques  
chroniques**  
Carole MORTAS  
Franck NASS

**risques naturels,  
ouvrages  
hydrauliques**  
Antoine SION

**pilotage  
modernisation  
ICPE**  
Yves LIOCHON

**risques  
accidentels**  
N.

### secrétariat général

**chef de service**  
Jean-Marie ROUX

**adjoint**  
Matthieu DESINDE

**affaires juridiques**  
N.

**ressources  
humaines**  
Pascale ROUSSOT

**finances**  
Gérard CHRESTIAN

**informatique,  
systèmes  
d'informations**  
Laurence JACQUET

**logistique**  
Thierry HANTZ

## LES UNITÉS DÉPARTEMENTALES

**UD 21**  
Côte-d'Or

Alain  
SZYMCZAK

**UD 70/25**  
Haute-Saône  
/ Doubs

Éric  
FLEURENTIN

**UD 90/25**  
t. de Belfort  
/ Doubs

Yvan  
BARTZ

**UD 39**  
Jura

Pierre  
CHRISMENT

**UId 58/89**  
Nièvre  
/ Yonne

Isabelle  
D'AUBUISSON

**UD 71**  
Saône  
et Loire

Patrice  
CHEMIN

Figure 7: Organigramme de la DREAL Bourgogne-Franche-Comté (Source : DREAL BFC)

## 4.2 Une animation territoriale sur les PDME en zone PPA

### 4.2.1 Une action au cœur de politiques transversales...

À la suite de la publication de la loi d'orientation des mobilités (LOM) en décembre 2019, la DREAL a souhaité se positionner sur le sujet émergent de la mobilité durable. Elle a ainsi voulu conforter le développement des bonnes pratiques en zones couvertes par des plans de protection de l'atmosphère (PPA) en s'investissant dans le déploiement des PDME dans la région, au sein des structures de plus de 100 salariés<sup>4</sup>. 4 territoires avec des enjeux de qualité de l'air sont concernés par cette démarche :

- ❖ Dijon Métropole
- ❖ Communauté d'Agglomération du Grand Chalon
- ❖ Communauté d'Agglomération du Grand Belfort
- ❖ Pays de Montbéliard Agglomération

Cette action est emblématique du lien entre les différentes politiques publiques de la transition énergétique et la croissance verte : politique de la qualité de l'air, de lutte contre le changement climatique et pour un nouveau modèle énergétique et de mobilité durable. :

### 4.2.2 ...visant à sensibiliser les employeurs mais surtout à responsabiliser les AOM

Ce projet d'animation territoriale s'intègre à la démarche France mobilité<sup>5</sup> qui vise à sensibiliser tous les acteurs de la mobilité aux nouveaux modes de déplacements. Outre l'objectif de sensibilisation auprès des employeurs, l'objectif dès le départ était d'articuler les acteurs publics et privés des territoires concernés afin de lancer une dynamique générale sur la mobilité durable, via les PDME, avec une entrée sur la qualité de l'air.

L'enjeu principal était de montrer qu'il y a des attentes vis-à-vis des PDME au sein du territoire BFC et de réussir un passage de témoins sur cette thématique aboutissant à une animation pérenne au sein des territoires visés, permettant à chacun de s'intégrer de manière pertinente dans la démarche nationale de transition d'ores et déjà amorcée.

En somme, la cible principale de cette animation, bien que tournée vers les employeurs dans la façon de la présenter, a été les AOM des territoires visés.

## 4.3 ... dans un contexte particulier

### 4.3.1 Crise sanitaire : prise de conscience environnementale et bouleversement de la mobilité

La crise sanitaire que nous traversons a fortement impacté le projet de sensibilisation aux PDME porté par la DREAL BFC. Dans un premier temps, l'organisation initiale du projet a été entièrement revue. En effet, l'animation territoriale avait été envisagée initialement en 3 colloques locaux dans chacun des territoires visés. Elle a donc été repensée et reconfigurée en format webinaire, en deux temps : un premier le 23 juin et le second le 2 juillet. Leur organisation a également dû être réajustée pour tenir compte du nouveau calendrier électoral en optant pour une première session exclusivement portée sur des points techniques, afin d'éviter toute interférence avec la période de réserve électorale.

Dans un second temps, la crise sanitaire que nous traversons a provoqué des bouleversements sans précédents qui nous a poussé à nous interroger sur notre rapport à la santé, au travail, à l'industrie, aux transports et plus largement à repenser notre stratégie de transition énergétique et climatique.

---

4 Conformément au seuil établi en 2015 par la loi TECV pour lequel la mise en place d'un PDME devient obligatoire.

5 La démarche France Mobilités s'inscrit en complément opérationnel de la Loi d'Orientation des Mobilités, qui vise à moderniser le cadre législatif de la mobilité, et s'ancre dans les actions en faveur de l'innovation portées par le Gouvernement.



Le confinement a ainsi provoqué une réorganisation du travail et des transports qui y sont reliés. Entre autres, le télétravail, encore modestement pratiqué il y a quelques mois, s'est démocratisé avec une ampleur sans précédent. D'autre part, le Gouvernement a pris des mesures pour encourager la pratique du vélo par les Français·e·s afin d'éviter que les usagers des transports en commun se déportent massivement sur la voiture. Ce mode de déplacement alternatif a ainsi connu un regain d'intérêt<sup>6</sup> non négligeable et nombreux sont ceux qui l'utilisent désormais pour leurs déplacements pendulaires.

Ainsi, malgré une réorganisation nécessaire, cette animation territoriale sur les PDME s'est intégrée de façon très pertinente dans le paysage des démarches territoriales, au regard du contexte actuel et des perspectives à venir.

#### *4.3.2 Un plan de modernisation de l'État*

Le Gouvernement a lancé en octobre 2017 un plan de transformation du service public : Action publique 2022. Ce programme vise à réinventer le modèle de conduite des politiques publiques, en s'appuyant notamment sur les leviers du numérique et de l'innovation. Les objectifs poursuivis sont d'assurer un meilleur service public pour les usagers, de simplifier les démarches publiques et d'améliorer les conditions d'exercice du métier des agents publics.

C'est pourquoi ce projet d'animation, au-delà de la thématique abordée, s'inscrit également dans une dynamique profonde de transformation de l'État. En effet, par son format de webinaire et de gestion de projet à distance, ce projet se positionne en projet pilote en termes de numérisation de l'action publique. L'enjeu étant d'effectuer un retour d'expérience sur la méthodologie et les outils utilisés tout au long de la démarche.

#### 4.4 Élaboration d'une problématique

Ce sujet de stage a pour origine le croisement de plusieurs thématiques intervenants à des échelles différentes. Se mêle le besoin de sensibiliser à la mobilité durable pour répondre aux enjeux de la qualité de l'air en utilisant pour cela le dispositif réglementaire que représentent les PDME comme levier ; la nécessité de coordonner les différents acteurs de la mobilité au sein des territoires et la volonté de s'inscrire dans une démarche de numérisation du service public.

Mon stage de fin d'étude porte donc sur la création d'une dynamique territoriale autour des Plans de Mobilités Employeurs en Bourgogne-Franche-Comté au sein des zones soumises à un Plan de Protection de l'Atmosphère, dans un contexte de modernisation de l'État.

Deux problématiques apparaissent alors dans ce sujet. D'une manière globale, il est question du « quoi ? » : on parle ici d'animation de politiques publiques à l'échelle régionale, avec des enjeux de mobilité et de qualité de l'air et il convient de s'interroger sur les déterminants du changement. Mais de manière plus concrète, il est également question du « comment ? ». En effet, il s'agit d'engager un processus de réflexion sur le projet d'animation en lui-même, de porter un regard sur la démarche développée, les méthodes employées, les productions réalisées, le rôle et le niveau d'implication des acteurs concernés, ainsi que sur les moyens et les outils utilisés. Nous allons explorer plus en détail cette seconde problématique.

---

<sup>6</sup> Selon l'Union Sport et Cycle, l'organisation professionnelle du secteur, les ventes ont bondi de 117 % entre le 12 mai et le 12 juin par rapport à la période équivalente en 2019





## II. Déploiement d'une méthodologie de type démarche processus

Ce projet de création d'animation territoriale sur les PDME en Bourgogne-Franche-Comté a été piloté en suivant une démarche de gestion de projet se voulant collaborative et en cohérence avec son environnement. Pour cela, les méthodes utilisées ont été inspirées des processus de la démarche qualité ISO9001 : Une démarche managée au plus haut niveau ; une analyse de la situation pour identifier les besoins ; un plan d'action intégrant des stratégies d'adaptation ; des processus cartographiés ; des risques identifiés et des objectifs planifiés et enfin la prise en compte du suivi et de l'évaluation du projet avec un objectif d'amélioration continue.

L'ensemble de la démarche a eu pour objectif de lever les freins à la mise en œuvre de la disposition réglementaire que sont les PDME, et ce de manière constructive, dans la concertation et la prise en compte des difficultés rencontrées. L'objectif principal a été d'entraîner l'action et de faciliter la poursuite des actions d'animation et de communication auprès des collectivités et entreprises, en mobilisant un maximum d'acteurs pouvant participer à cette phase de conseils et d'accompagnement.

Après une phase de diagnostic des territoires concernés effectuée en amont de la démarche d'animation, un programme d'actions a été établi pour remplir cet objectif sensibilisation à la mise en place des PDME dans les sites regroupant plus de 100 salariés : une phase de mise en place de la gouvernance du projet, une phase de réalisation puis une phase de valorisation. Ces trois grandes étapes sont détaillées ci-dessous.

Tout au long de la démarche, une attention particulière a été portée à l'évolution de la perception des structures concernées à l'égard de cette disposition réglementaire et à la valorisation des expériences positives.

Un calendrier prévisionnel a été établi au début du stage afin de clarifier les missions et d'organiser les différentes tâches à effectuer pour répondre aux objectifs définis. (*Annexe 1*).

Sur la mission d'animation, nous avons été accompagnés par une agence de concertation (CoSphère) afin de faciliter cet exercice de sensibilisation des structures assujetties aux PDME.

### 1. Délimitation des territoires ciblés et diagnostic : spécificités et enjeux

Avant toute chose, il était nécessaire de délimiter l'action de l'animation territoriale et d'identifier des territoires précis vers qui l'action serait dirigée.

En amont du projet, une étude de quantification des gains potentiels associés à la mise en œuvre d'actions significatives type PDME a été confiée à l'association agréée de surveillance de la qualité de l'air « ATMO BFC ». L'objectif était de mesurer l'impact des actions des PDME pouvant être portées par des entreprises et des administrations, en termes d'émissions de polluants atmosphériques, de consommation d'énergie et d'émissions de gaz à effet de serre, en lien avec les premières recommandations de la LOM, dans les territoires sensibles à la pollution de l'air.

En s'appuyant sur les données de cette étude, un périmètre d'action pour ce projet d'animation territoriale sur les PDME a été défini, en prenant en compte les spécificités de chaque territoire en termes de mobilité et de bassin d'emploi.

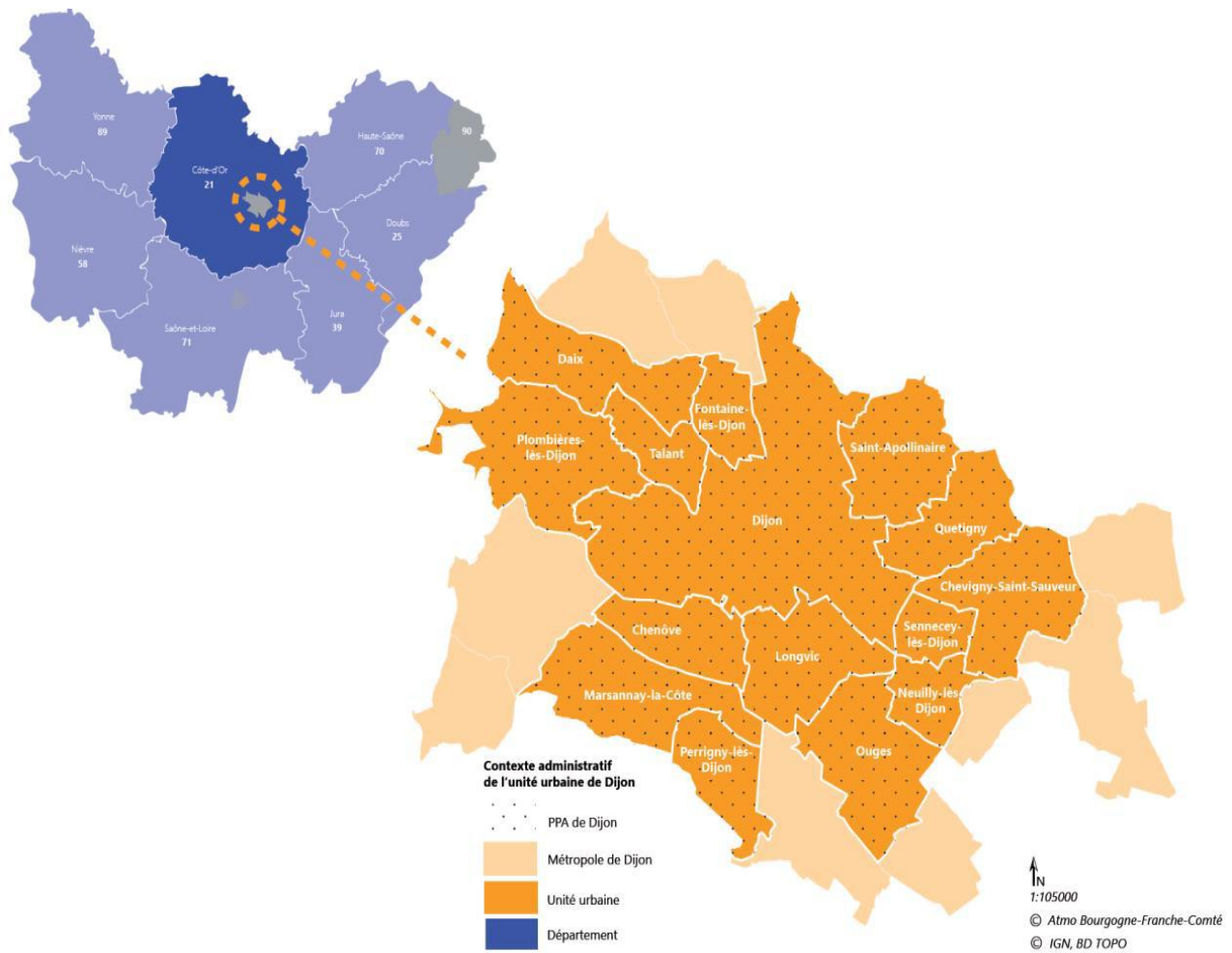


Figure 8: Périmètre du PPA de Dijon et contexte institutionnel (Source : ATMO BFC)

Nombre de salariés par tranche	Nombre d'établissements de plus de 100 salariés
100 à 199 salariés	129
200 à 249 salariés	23
250 à 499 salariés	59
500 à 999 salariés	10
1 000 à 1999 salariés	1
2 000 à 4 999 salariés	3
plus de 5000 salariés	1
<b>TOTAL</b>	<b>226</b>

Commune	Nombre d'établissements de plus de 100 salariés
<b>Dijon</b>	<b>147</b>
Longvic	17
Chenôve	15
Saint-Apollinaire	12
Quetigny	9
Chevigny-Saint-Sauveur	8
Fontaine-lès-Dijon	7
Marsannay-la-Côte	5
Talant	3
Sennecey-lès-Dijon	1
Plombières-lès-Dijon	1
Daix	1
<b>Total</b>	<b>226</b>

Figure 9: Répartition des établissements de plus de 100 salariés dans l'unité urbaine de Dijon (Source : ATMO BFC)

## 1.1 Dijon Métropole

Dijon Métropole a été incluse dans l'animation territoriale prévue, car soumise à un PPA. Le PPA de Dijon a été approuvé par arrêté préfectoral du 6 mai 2014. Le périmètre de ce PPA se superpose à celui de l'unité urbaine de Dijon, d'une superficie de 166 km<sup>2</sup> et composé des 15 communes centrales de la métropole de Dijon, Dijon Métropole. (*Figure 8*).

D'autre part, Dijon Métropole est concernée par un plan de déplacement urbain (PDU). A ce titre, en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité (AOM), elle organise sur son territoire l'offre de transports en commun. La zone bénéficie d'un réseau de transports en commun géré par le délégataire de Dijon Métropole : Divia. En outre, le réseau de transport en commun de la métropole est complété par le réseau de transport régional de voyageurs, gérée par la Région.

La commune de Dijon comprend un nombre significatif d'établissements de plus de 100 salariés, avec 65 % des établissements de la zone d'étude. Elle est suivie de loin par les communes de Longvic, Chenôve et Saint-Apollinaire. (*Figure 9*)

Les établissements réunissant le plus grand nombre de salariés se concentrent dans le centre-ville de Dijon. Il s'agit de collectivités territoriales et de centres hospitaliers : les centres hospitaliers de Dijon et de la Châtreuse, de la Ville de Dijon, de la Région Bourgogne-Franche-Comté et du Département de la Côte d'Or.

A noter que Dijon Métropole a connu une restructuration récente de ses équipes, notamment avec un changement de direction au service transport. Dijon Métropole souhaite redynamiser la thématique des PDME, et lancera une série d'action de communications et d'accompagnement aux employeurs à partir de septembre.

## 1.2 Le Grand Belfort et le Pays de Montbéliard Agglomération

Le PPA de l'aire urbaine de Belfort-Montbéliard-Héricourt-Delle a été approuvé par arrêté préfectoral du 21 août 2013. Avec 1 242 km<sup>2</sup> de superficie, intégrant 230 communes et 7 établissements publics de coopération intercommunale (EPCI), il s'agit de la zone à risque la plus étendue de Bourgogne-Franche-Comté (*Figure 10*). Le périmètre du PPA urbaine Belfort-Montbéliard-Héricourt-Delle inclut les unités urbaines de Belfort (90) et de Montbéliard (25), principaux berceaux d'emplois de cette zone. (*Figure 11*. C'est pourquoi il a été décidé de ne pas étendre le périmètre d'action de l'animation territoriale à l'ensemble de la zone couverte par le PPA, mais de se concentrer sur l'aire urbaine de Belfort et de Montbéliard.

Ce plan prévoyait de rendre obligatoire la réalisation d'un PDME pour les établissements de plus de 500 salariés et pour les établissements de plus de 100 salariés situés sur une zone d'activités cumulant plus de 500 salariés. Cette disposition a été remplacée dans le cadre de la révision du PPA en 2016 par l'application des dispositions législatives et réglementaires du code du transport.

Plusieurs réseaux de transports en commun public couvrent la zone d'étude. Le réseau régional interurbain est assez conséquent avec plusieurs lignes de bus et TER. Au niveau des compétences mobilité, c'est le Syndicat Mixte des Transports en Commun (SMTC) qui est AOM sur l'ensemble du Territoire-de-Belfort, pour les lignes urbaines et interurbaines. Concernant Montbéliard, c'est le Pays de Montbéliard Agglomération qui est AOM.

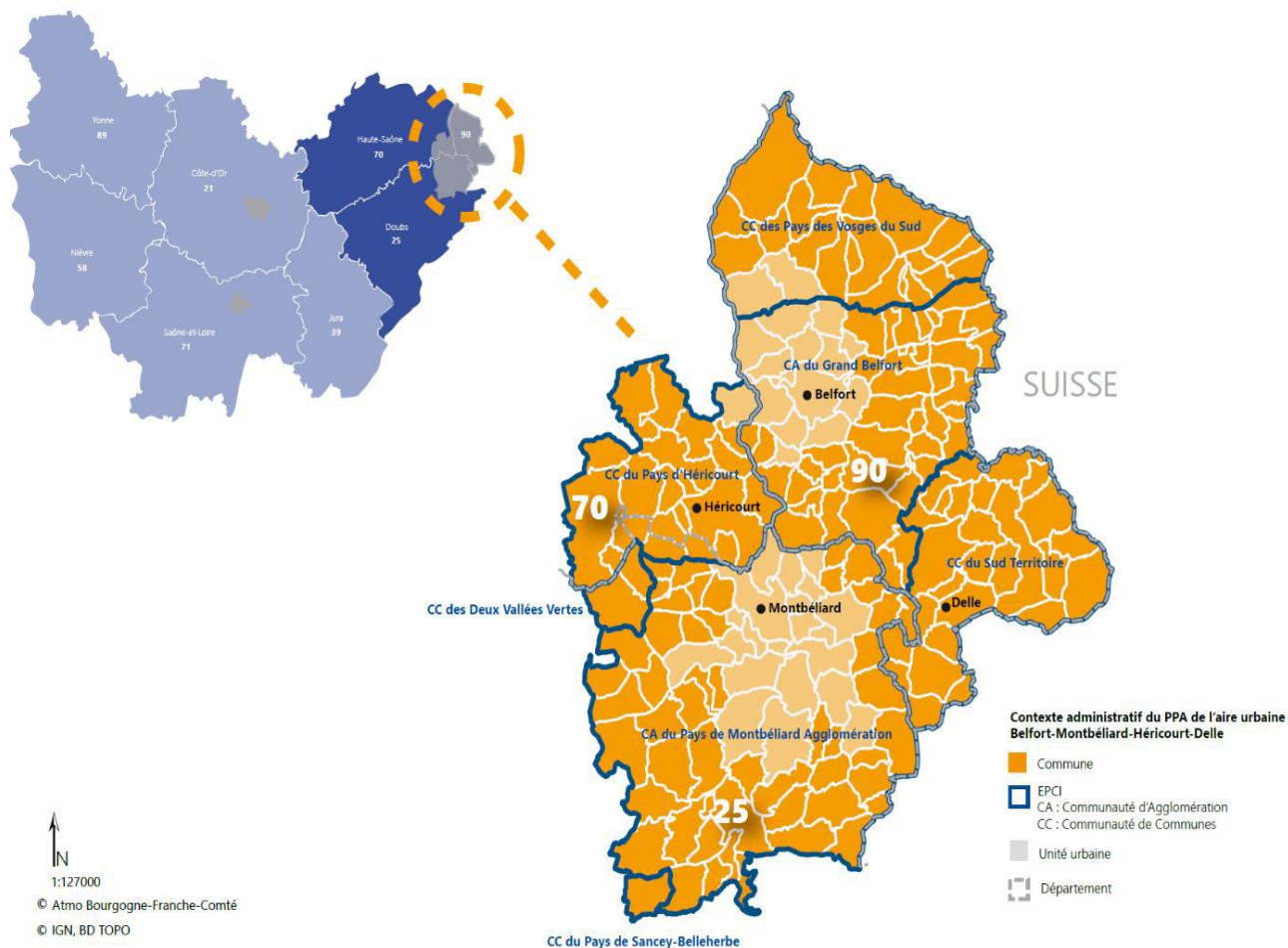


Figure 10: Périmètre du PPA de l'Aire Urbaine Belfort-Montbéliard-Héricourt-Delle et contexte institutionnel (Source : ATMO BFC)

Nombre de salariés par tranche	Nombre d'établissements de plus de 100 salariés
100 à 199 salariés	129
200 à 249 salariés	23
250 à 499 salariés	59
500 à 999 salariés	10
1 000 à 1999 salariés	1
2 000 à 4 999 salariés	3
plus de 5000 salariés	1
<b>TOTAL</b>	<b>226</b>

Figure 11: Répartition des établissements de plus de 100 salariés dans l'AUBM (Source : ATMO BFC)

### 1.3 Le Grand Chalon

Le Grand Chalon a été inclus dans le périmètre d'action de l'animation territoriale, car compris dans une zone PPA). Le PPA de Chalon-sur-Saône a été approuvé par arrêté préfectoral du 19 août 2015. Avec 94 km<sup>2</sup>, il comprend 10 communes, depuis la fusion des communes de Fragnes et de La Loyère au 1er janvier 2016. Elle se superpose à l'unité urbaine de Chalon-sur-Saône et intègre la communauté d'agglomération du Grand Chalon, elle-même composée de 51 communes. (Figure 12)

Ce plan impose la réalisation d'un plan de mobilité (plan de déplacement urbain) complétant de façon ciblée la réduction attendue des émissions liées à la modernisation du parc automobile et renvoie directement au code du transport pour ce qui est des PDME ;

Le territoire est concerné par un tissu économique dense, en particulier la commune centre de Chalon-sur-Saône, accueillant les établissements comprenant le plus de salariés. (Figure 13)

La communauté d'agglomération du Grand Chalon a la fonction d'AOM.

---

Enfin, la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon (CAGB), devenue communauté urbaine au 1er juillet 2019, sous l'appellation Grand Besançon Métropole (GBM), n'a pas été incluse dans le périmètre d'action de l'animation territoriale pour deux raisons : la première est qu'elle n'est pas concernée par un plan de protection de l'atmosphère. La deuxième est que le Grand Besançon a déjà mené une vaste campagne de sensibilisation et d'accompagnement à la mise en place de PDME au sein de son territoire.

## 2. Mise en place de la gouvernance du projet

À la suite de la réorganisation fonctionnelle et logistique du projet face à la crise sanitaire, une priorité forte a été donnée à asseoir la gouvernance du projet au cours des deux premiers mois de stage. Dans un premier temps, un comité de pilotage a été défini afin de déterminer les orientations stratégiques du projet. Ce comité est composé de l'équipe projet PDME au sein de la DREAL BFC et de l'ADEME BFC. Puis un comité technique composé de certains partenaires associés au projet a été formé afin de mener les démarches opérationnelles, avec notamment l'agence de concertation CoSphère en tant que conseillère rapprochée du comité de pilotage et prestataire piloté par la DREAL.

### 2.1 Identifications des parties prenantes et pilotage des partenaires

Une des priorités lors de cette première étape était de constituer le réseau d'acteur à impliquer dans le projet. La première étape a été de se demander comment se positionnent les acteurs du territoire sur la thématique PDME, et donc qui sont les acteurs intervenant sur la gestion de la mobilité. Cette réflexion a permis de relever l'interrelation de quatre acteurs de la chaîne des déplacements (autorité organisatrice – exploitants – employeurs – employés). Puis, est venue l'identification des acteurs clés à associer au regard des objectifs du projet, et la détermination de leur niveau d'implication souhaité. (Figure 14)

Ainsi, les parties prenantes du territoire ont été contactées afin de les associer au projet : (Figure 15)

- ❖ L'ADEME, en tant que structure accompagnatrice et facilitatrice de projet, notamment sur la thématique PDME, que ce soit auprès des collectivités ou des entreprises : membre du comité de pilotage et intervenante aux webinaires ;
- ❖ ATMO BFC, en tant qu'association chargée de la surveillance de la qualité de l'air en BFC : membre du comité technique et intervenante aux webinaires ;



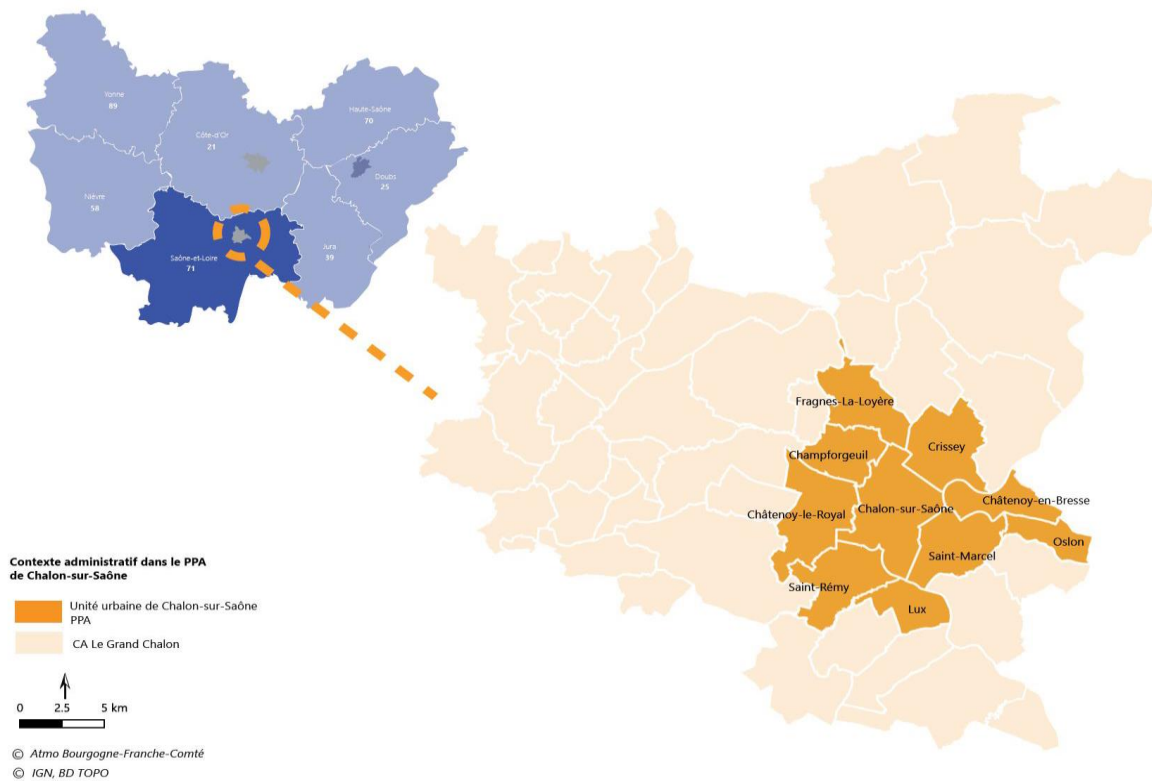


Figure 12: Périmètre du PPA de Chalon-Sur-Saône et contexte institutionnel Comté (Source ATMO Bourgogne-Franche-Comté)

Nombre de salariés par tranche	Nombre d'établissements
100 à 199 salariés	38
200 à 249 salariés	6
250 à 499 salariés	10
500 à 999 salariés	2
1 000 à 1999 salariés	2
2 000 à 4 999 salariés	1
5 000 à 4 999 salariés	0
<b>TOTAL</b>	<b>59</b>

Commune	Nombre d'établissements de plus de 100 salariés
<b>Chalon-sur-Saône</b>	41
<b>Châtenoy-en-Bresse</b>	1
<b>Châtenoy-le-Royal</b>	3
<b>Crissey</b>	9
<b>Fragnes-la-Loyère</b>	1
<b>Lux</b>	1
<b>Saint-Marcel</b>	1
<b>Saint-Rémy</b>	2
<b>TOTAL</b>	<b>59</b>

Figure 13: Répartition des établissements de plus de 100 salariés dans le PPA de Chalon-sur-Saône Comté

(Source ATMO Bourgogne-Franche-Comté)

- ❖ La CRCI et les CCI départementales, en tant que contact privilégié avec les industriels. Leurs conseils sur le ton à adopter auprès des entreprises, notamment au regard du contexte particulier du second trimestre 2020, les informations sur les attentes et enjeux spécifiques de chaque territoire ciblé, le partage de leur base de données mails et leur relai de l'invitation aux webinaires auprès de leur liste de contact ont été autant de clés de réussite sur ce projet : membres du comité technique ;
- ❖ La Région, en tant que cheffe de file de la mobilité et en sa fonction d'Autorité Organisatrice de Mobilité Régionale en charge de la coordination politique publiques des collectivités territoriales en BFC : intervenante aux webinaires ;
- ❖ Les quatre Autorités Organisatrices de la Mobilité des territoires concernés, soit Dijon Métropole, le Grand Belfort, le Grand Chalon et le Pays de Montbéliard : intervenants aux webinaires ;
- ❖ Bourgogne Énergie Renouvelable (BER), en la personne de Julie Etheve, en tant qu'experte mobilité ayant accompagné la mise en place de nombreux PDME et possédant de nombreux contacts pouvant être mobilisés sur ce projet : membre du comité de pilotage et intervenante aux webinaires ;
- ❖ APRR Dijon, en tant qu'entreprise ayant mis en place un PDME au sein de sa structure, et pouvant partager son retour d'expérience : intervenante aux webinaires.

Le premier contact s'est fait par mail pour présenter le projet, ses objectifs et ses déclinaisons techniques. Puis, a été convenu un entretien en audio ou visioconférence afin de rentrer plus en détails dans l'organisation. Les partenaires identifiés comme intervenants aux webinaires étaient ensuite renvoyés vers l'agence CoSphère afin de se faire accompagner sur l'aspect technique. (Figure 16)

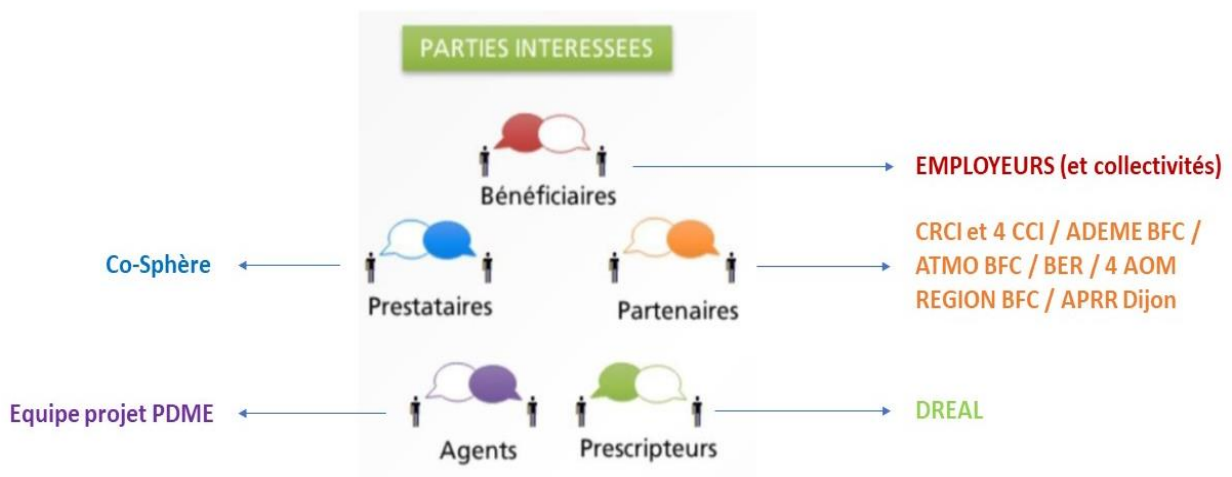


Figure 14: Parties intéressées dans le projet d'animation territoriale sur les PDME, organisée sous forme de webinaires (Source personnelle)

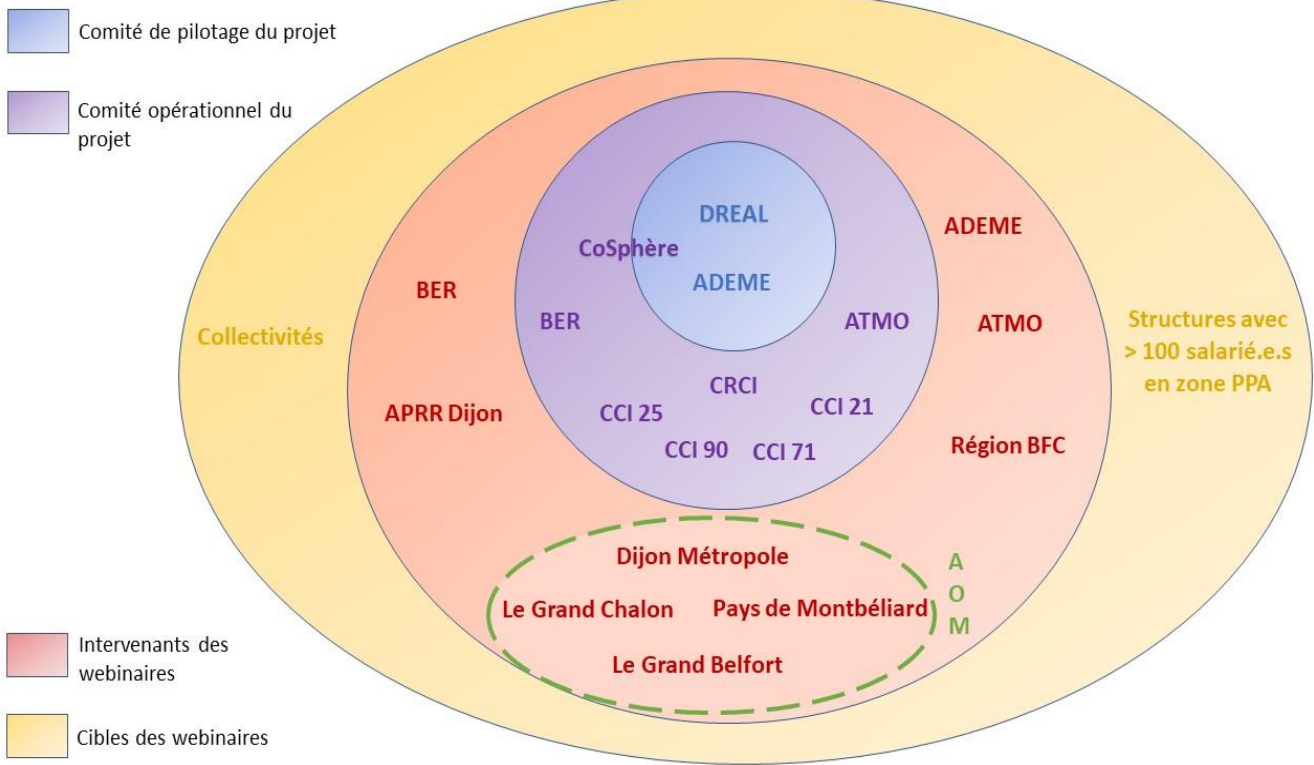


Figure 15: Implication des différents partenaires associés au projet d'animation territoriale sur les PDME ( (Source personnelle)



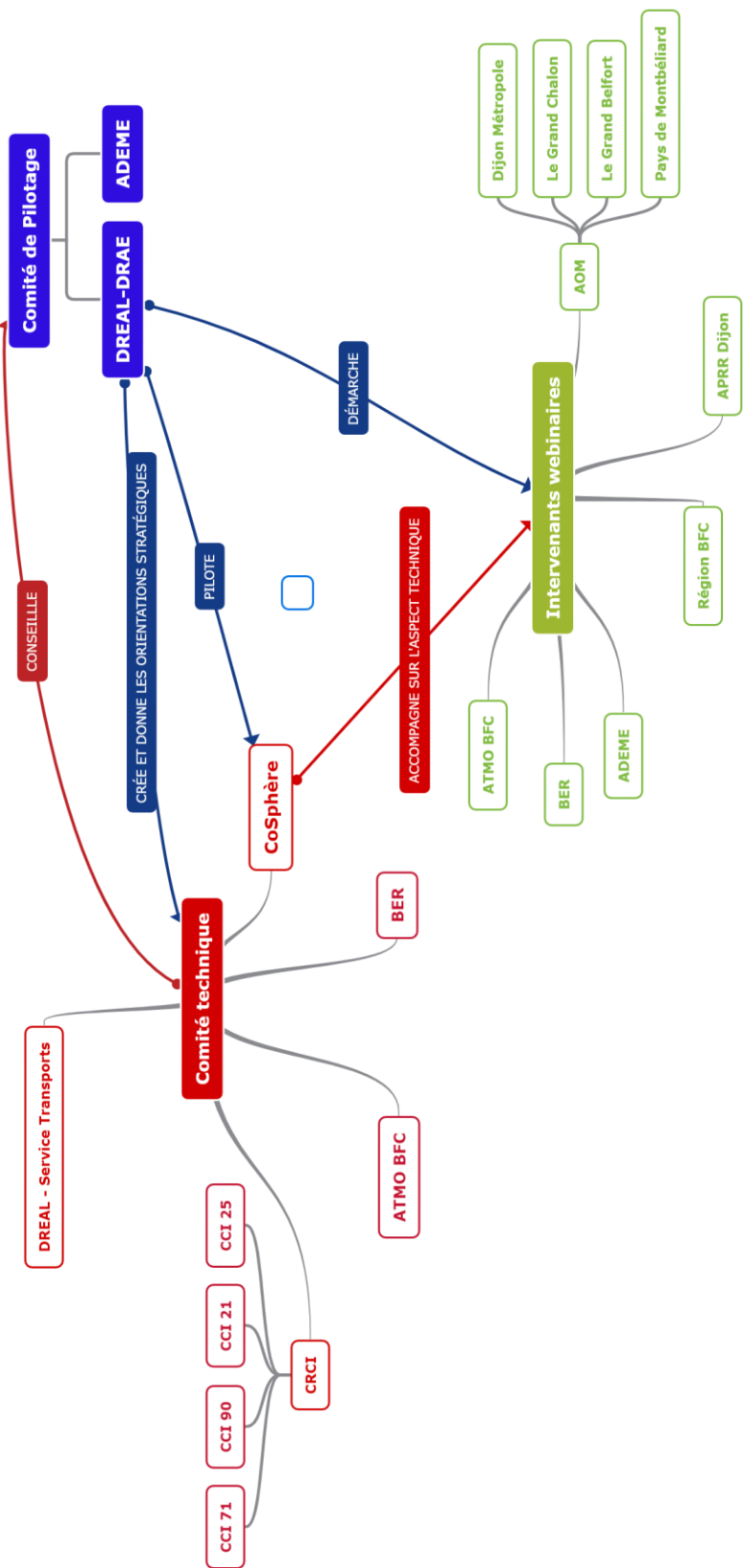


Figure 16: Carte conceptuelle du pilotage du projet d'animation territoriale sur les PDM

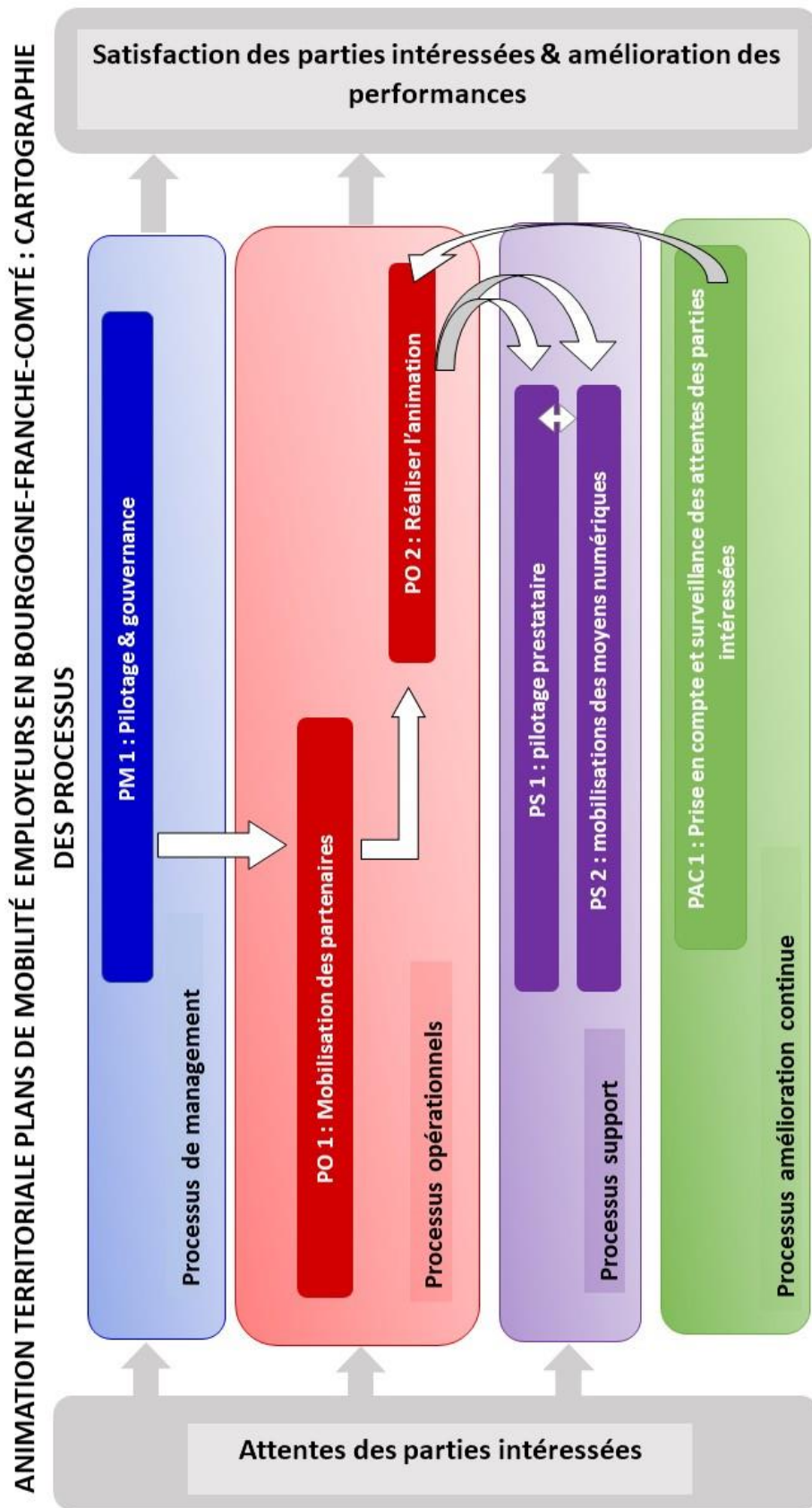


Figure 17 : Cartographie des processus utilisés dans le pilotage de l'animation territoriale sur les PDME (Source personnelle)

## 2.2 Démarche processus et outils utilisés.

Du benchmarking a été effectué sur l'accompagnement des PDME et les animations territoriales afin de valoriser les expériences positives et s'inspirer de certains modes de fonctionnement. Cependant il a été difficile de trouver des projets similaires, c'est-à-dire des animations territoriales entièrement réalisées à distance et organisées au format numérique en webinaires. En effet, il s'est avéré que ce projet de sensibilisation aux PDME en Bourgogne-Franche-Comté, du moins sous cette forme, était un projet pilote en la matière. Néanmoins, les résultats des recherches effectuées ont été classés dans une bibliographie collaborative en ligne ouverte à toute l'équipe projet. (*Annexe 2*).

La plateforme utilisée a été NextCloud, un outil du module TRANSNUM. TRANSNUM veut dire « transformation numérique », et désigne le portail numérique des agents public en Bourgogne-Franche-Comté. L'objectif commun est d'apporter des réponses pratiques à des problèmes quotidiens des agents de l'État en Bourgogne-Franche-Comté : des ressources indisponibles mais que d'autres services peuvent avoir, des projets que l'on n'arrive pas à bien mener en collaboration fautes d'outils simples et collaboratifs, un travail fait à distance qui coupe une partie de l'environnement de travail.

D'autre part, le travail de recherche réalisé dans le cadre de la synthèse bibliographique a été déposé à titre pédagogique sur le site collectif de la DREAL et a également été valorisé lors de la préparation des webinaires, notamment sur la présentation du cadre législatif des PDME et des exemples d'actions pouvant être mises en place.

Les comptes rendus des réunions avec les partenaires associés et tout autre documents relatif au projet (fiches hebdomadaires, livrables, rétroplanning, ...) étaient déposés sur OnlyOffice, l'outil de partage et d'édition de document en ligne de TRANSNUM, et ce afin d'assurer la qualité du reporting au sein de l'équipe.

En termes d'organisation générale, un point bihebdomadaire était fait au sein de l'équipe projet PDME de la DREAL, en audioconférence ou en visioconférence, en fonction du besoin de partager des documents en direct ou non. Les premières réunions ont permis de cadrer le projet, ses étapes et son articulation dans le temps. Une cartographie de processus a ainsi été élaborée. (*Figure 17*)

D'autre part, en dehors des réunions bihebdomadaires, la communication entre les membres de l'équipe projet PDME au sein de la DREAL était assurée par l'outil ARIANE, la messagerie instantanée sécurisée des agents de l'État.

Concernant le pilotage du prestataire, une réunion tous les quinze jours était organisée avec CoSphère, afin de cadrer les évolutions logistiques et techniques du projet et valider les livrables commandés tel que le visuel du projet, les story-boards des webinaires, etc. De plus, des réunions de travail en bilatéral ont régulièrement été organisées avec les membres du comité de pilotage et les membres du comité technique. (*Cf. II/2/2.1*)

Enfin, une attention particulière a été portée à corriger, ajuster et améliorer la démarche au cours des différents processus. Ainsi, à titre d'exemple, la thématique du premier webinaire a été modifiée afin de s'adapter au changement de date des élections municipales et respecter la réserve électorale. De même, un questionnaire de satisfaction a été déployé à la fin du 1<sup>er</sup> webinaire afin de travailler sur les points d'améliorations pour le 2<sup>e</sup>.

Un temps de surveillance et d'évaluation des résultats a été alloué à la fin de la réalisation des webinaires.



Monsieur, Madame,

La période historique que nous sommes en train de vivre nous semble être l'opportunité d'accompagner les différents types de structures du territoire dans la mise en place d'un plan de relance global et vertueux qui intègre la croissance verte dans ses objectifs. L'ambition est d'être le plus résilient possible face aux éventuelles crises à venir, et ce en intégrant les enjeux de la transformation énergétique et climatique.

Dans le cadre du lancement d'une animation territoriale sur les **Plans de Mobilités Employeur (PDME)**, nous vous invitons à retenir ces deux dates : **le 23 juin et le 2 juillet**. S'y tiendront des webinaires sur les PDME visant à vous accompagner dans la démarche. Vous trouverez également attaché un document vous expliquant plus en détail le projet et les modalités liées aux PDME.

Afin de préparer au mieux le contenu de ces webinaires, vous trouverez ci-après le lien vers un questionnaire à remplir par la personne au sein de votre structure la plus à même d'engager un Plan de Mobilité Employeur ou par toute personne mandatée par elle : {SURVEYURL}

L'ensemble des questions se trouve dans le fichier PDF joint à ce mail afin de vous permettre au mieux de préparer le remplissage en ligne du questionnaire.

Ce questionnaire vous prendra de 8 à 10 minutes. La date limite de réponse est fixée pour le **29 mai**.

Le lancement de cette animation territoriale sur les Plans de Mobilités Employeur a pour objectif, en unissant les compétences et expertises de chacun, de vous intégrer de manière pertinente dans la démarche nationale de transition d'ores et déjà amorcée.

Soyez assuré.e de nos encouragements sincères en cette période de bouleversement général.

Nous vous souhaitons une agréable journée,

*L'équipe projet Animation territoriale Plans de Mobilité Employeurs.*

**NB.** Si vous souhaitez que plusieurs personnes puissent participer au questionnaire et aux webinaires, chacun peut s'inscrire en suivant ce lien lui permettant de recevoir un courriel spécifique à son intention.

Figure 18 : Mail d'invitation au premier webinar envoyé le 6 mai aux structures assujetties aux PDME situés dans les territoires ciblés par l'animation territoriale (Source personnelle)

### 3. Étude et analyse

Afin de mener une animation territoriale pertinente, en accord avec les besoins et les attentes des territoires ciblés, il était nécessaire de recueillir des informations sur leurs spécificités, et d'en faire une analyse.

#### 3.1 Spécificités des territoires et élaboration d'une base de données

Dans un premier temps, des entretiens ont été menés avec chacune des Chambres de Commerces et d'Industrie (CCI) ainsi qu'avec les services transports des AOM ou les coordinateurs mobilité des départements concernés par l'animation territoriale. L'objectif était de recueillir des informations sur les spécificités de leur territoire, sur les attentes des employeurs en termes de mobilité et les problématiques de transports associées, l'état d'avancement des projets type PDME au sein de leur territoire, et plus largement connaître leur avis sur les orientations données au projet d'animation. Ces informations ont permis de compléter les échanges effectués en amont avec l'ADEME, le service transport mobilité de la DREAL, la Région et l'antenne régionale d'ATMO.

En outre, l'objectif de ces entretiens était d'associer chacune des CCI au projet afin d'une part récupérer leur base de contacts employeurs en vue du mailing d'invitation aux webinaires, et d'autre part afin que chacune des CCI se fasse le relai de communication du projet auprès des employeurs.

#### 3.2 Audit : questionnaire auprès des employeurs

Dans un deuxième temps, une phase d'audit auprès des employeurs a été effectuée afin de recueillir les attentes et les besoins des acteurs ciblés concernant la mise en œuvre des PDME.

Cet audit a pris la forme d'un questionnaire en ligne, élaboré sur la plateforme LimeSurvey, autre outil de TRANSNUM. Les résultats de cette enquête a permis d'adapter au mieux le contenu des phases suivantes., soit la réalisation des webinaires et la création du site web dédié au projet.

Ce questionnaire a été construit en quatre blocs :

- ❖ Informations sur votre structure : parlez-nous de vous ! (5 questions)
- ❖ Information sur votre situation vis-à-vis des Plans de Mobilité Employeurs (8 questions)
- ❖ La démarche de mise en place des Plans de Mobilité Employeur (10 questions)
- ❖ Animation territoriale sous forme de « Webinaires » (4 questions)

Le détail du questionnaire se trouve en *Annexe 3*.

Une base de données « structures assujetties aux PDME en territoires PPA » a été créé en couplant les fichiers contacts des industriels donnés par les CCI et les fichiers contacts des administrations possédés par la DREAL. Cette base de données contient les adresses mails des structures de plus de 100 salariés au sein des territoires ciblés, et donc concernées par cette animation territoriale. Elle est composée de 197 contacts.

Un mail d'invitation à participer aux webinaires a été envoyé à l'ensemble des contacts de cette base de données, sous forme de SavetheDate auquel était joint le questionnaire. À ce mail était également joint une plaquette de présentation du projet. (*Figure 18*)



Madame, Monsieur,

La crise sanitaire actuelle nous appelle à réfléchir et mettre en œuvre rapidement une société fondée sur la résilience. Une gestion différente de notre mobilité en repensant nos déplacements apparaît comme une étape indispensable et nécessaire à cette transformation. Cette action contribue par ailleurs à l'amélioration de la qualité de l'air sur votre territoire.

C'est pourquoi nous vous invitons à participer au webinaire portant sur les Plans de Mobilité Employeurs dans les périmètres des plans de protection de l'atmosphère. Celui-ci aura lieu le **23 juin à 14h**.

Pour vous inscrire, cliquez sur ce lien : {SURVEYURL} (les codes d'invitation sont déjà préremplis, vous n'avez pas à remplir ce champ)

Via ce formulaire, vous pouvez également inscrire jusqu'à 7 personnes supplémentaires.

D'autre part, si vous souhaitez relayer ce formulaire pour que d'autres personnes s'inscrivent aux webinaires, cela est possible via ce [lien](#). Ils recevront ensuite un courriel spécifique à leur intention.

L'objectif est de réfléchir ensemble sur ce dispositif et d'échanger sur les intérêts qu'il représente, tout en précisant ses modalités de mise en place.

Pour cela, nous aurons le plaisir d'accueillir, dans l'ordre des présentations :

- Jean-Charles Biermé, chef du département en charge de la qualité de l'air - DREAL BFC ;
- Julie Etheve, experte en mobilité et membre de Bourgogne Énergies Renouvelables ;
- Mathieu Boilleaut, responsable de la modélisation de l'association régionale de surveillance de la qualité de l'air ATMO BFC ;
- Murielle Jeanneret, coordinatrice du pôle en charge de la mobilité - ADEME Bourgogne-Franche-Comté, Agence de la transition écologique.

Après une courte introduction, le webinaire se composera de 3 présentations entrecoupées d'échanges avec vous. Vous trouverez plus de détails dans le programme attaché en PJ.

Nous espérons vous voir nombreux pour échanger sur cette thématique !

Nous vous souhaitons une agréable journée,

*L'équipe projet Animation territoriale Plans de Mobilité Employeurs.*

Figure 19 : Mail d'invitation au premier webinaire envoyé le 05 juin aux structures assujetties aux PDME situés dans les territoires ciblés par l'animation territoriale, et à tout autre organisme pouvant être intéressé par la démarche. (Source personnelle)

## 4. Phase de réalisation

### 4.1 Décision finale et création du contenu

Passé la phase d'étude et d'analyse, c'est une phase de construction du contenu de la phase suivante d'animation qui a été mise en place. Initialement prévu sous forme de colloques organisés en présentiel dans chacun des territoires concernés, l'animation a été retravaillée sous forme de deux webinaires. Cette phase s'est portée sur l'orientation des thématiques à traiter lors des webinaires.

Le fond et la forme des webinaires se sont coconstruits avec nos partenaires, et ont été adaptés en fonction des résultats de l'audit afin de répondre au mieux aux attentes des employeurs sur ce sujet.

Dans un premier temps, il a été décidé que les webinaires se tiendraient avant les congés estivaux, et à une semaine d'intervalle, afin d'avoir un temps de pause raisonnable entre chaque webinaire, sans pour autant perdre la dynamique du projet... Les dates retenues ont été le 23 juin et le 02 juillet.

Dans un deuxième temps, il a été décidé que les webinaires se dérouleraient en direct pour les phases d'introduction et de conclusion ainsi que pour les temps d'échanges entre intervenants et participants, mais que les vidéos des interventions seraient pré-enregistrées et diffusées sur le live. L'intérêt étant de s'affranchir des aléas du direct (problème technique, etc...).

D'autre part, au regard des élections municipales du 28 juin, il a été décidé de séparer les thématiques des webinaires avec des sujets exclusivement techniques pour le premier, et une territorialisation du sujet seulement à partir du deuxième webinaire, et ce afin de respecter la réserve électorale.

Puis, une fois l'orientation des thématiques fixée, les vidéos de présentation et de témoignages jalonnant les deux webinaires ont été enregistrées à distance par les intervenants, avec au besoin l'appui technique de Co Sphère. Pour cela un cahier des charges a été rédigé à l'intention des intervenants afin de les guider pas à pas pour assurer une prise en main optimale des outils numériques d'enregistrement. Par ailleurs, un modèle de PPT commun pour le webinaire °1 et le webinaire °2 leur ont également été envoyés afin de leur faciliter la tâche et ainsi les rendre plus enclins à rejoindre le projet.

En outre, à la suite d'une proposition faite en début de stage, il a été décidé que l'animation territoriale ne s'arrêterait pas à l'organisation de ces deux webinaires, mais continuerait de vivre à travers la création d'un site web dédié au projet, où serait déposé toutes les informations nécessaires à la mise en place de PDME en Bourgogne-Franche-Comté. (*Cf. partie II/5.*)

Enfin, afin d'assurer la communication avec les partenaires associés et ainsi garder une dynamique de projet en apportant régulièrement de la matière, des fiches techniques synthétiques du projet ont été réalisées : présentation et évolution du projet, orientation logistique, veille réglementaire et encadrement juridique de la mobilité, actualités environnementales, guide méthodologique pour l'enregistrement vidéo, etc. Ces fiches étaient mises à jour au fur et à mesure des avancées du projet, et envoyées hebdomadairement aux partenaires. (*Cf. partie III/2.*)





## Plans de Mobilités Employeurs en Bourgogne-Franche-Comté

Vous souhaitez engager votre structure dans un PDME ou un PDM Inter-Employeurs (PDMIE) ? Vous trouverez sur ce site des retours d'expériences, des boîtes à outils et autres conseils pour vous aider à vous lancer et réussir cette aventure !

[Lire la suite](#)



Figure 20 : Page d'accueil du site web vitrine du projet d'animation territoriale sur les PDME (Source personnelle)

### Le Plan de Mobilité Employeur\*

\*PDME est le nouveau terme pour désigner un plan de déplacements entreprise (PDE), un plan de déplacements administration (PDA) ou un plan de déplacements inter-entreprises (PDIE). Vous trouverez ci-dessous tout ce dont vous avez besoin pour comprendre, créer et mettre en place votre PDME. Une "boîte à outils" est également à votre disposition sur ce site.



**PDME : Kézako ?**  
Retrouvez ici toutes les réponses à vos questions sur les PDME : De quoi parle-t-on ? Quelles structures sont concernées ? Quels sont les externalités positives apportées par les PDME ? Quid des PDMIE ?



**Créer son PDME**  
Un PDME, oui, mais avec qui, et comment ? Retrouvez ici des conseils sur la méthodologie de mise en place d'un PDME, et les acteurs associés.



**Replay des webinaires**  
Retrouvez ici les replay des webinaires créés dans le cadre de l'animation territoriale autour des Plans de Mobilités Employeurs en Bourgogne-Franche-Comté. Le 1er présente les PDME dans leur globalité et le 2ème s'axe sur les retours d'expériences.



**Les relais territoriaux**  
Retrouvez ici les coordonnées des relais mobilités sur les territoires PPA de la Région BFC, pouvant vous conseiller et vous accompagner dans la mise en place d'un PDME au sein de votre structure.

#### Naviguer sur le site

[À propos](#)  
[PDME : Kézako ?](#)  
[Qu'est-ce qu'un PDME ?](#)  
[Obligation réglementaire : quelles structures sont concernées ?](#)  
[Pourquoi mettre en place un PDME ?](#)  
[Les Plans de Mobilités Inter-Employeurs \(PDMIE\)](#)  
[Créer son PDME](#)  
[Comment ?](#)  
[Avec qui ?](#)  
[Mon PDME en 5 étapes](#)  
[Quelques conseils avant de se lancer](#)  
[Les relais territoriaux](#)  
[Replay des webinaires](#)  
[La boîte à outils](#)  
[FAQ](#)  
[Lexique](#)  
[La mobilité de demain](#)  
[Revues de presse](#)

#### Rechercher sur le site

Rechercher

#### Articles

[Covid-19 \(1\)](#)  
[Transition vers une mobilité durable \(1\)](#)

#### Contacts

Mail : [drae.dreal-bourgogne-franche-comte@developpement-durable.gouv.fr](mailto:drae.dreal-bourgogne-franche-comte@developpement-durable.gouv.fr)  
[Site de la DRAL Bourgogne-Franche-Comté](#)



## 4.2 Deux webinaires

L'animation territoriale de sensibilisation aux PDME s'est déroulée sous forme de deux webinaires. L'objectif de ces ateliers ont été de sensibiliser ainsi qu'inciter à la mise en place de PDME en présentant leurs avantages et leurs intérêts pour les établissements. La volonté était de présenter la réglementation en vigueur et de la mettre en valeur avec des exemples concrets, chiffrés, des mesures types, etc... L'idéal visé étant d'initier une synergie entre les acteurs concernés, aboutissant à la formation de groupes d'intérêts et l'élaboration d'actions collectives.

La plateforme en ligne utilisée pour les webinaires a été Livestorm. Chaque webinaire a duré 1h30. Les vidéos ont ensuite été mise à disposition sous forme de replays (*Cf. partie II-4.3*)

Enfin, un questionnaire de satisfaction a été élaboré sous LimeSurvey et diffusé à la fin de chaque webinaire afin de récolter le ressenti des participants, et ainsi nourrir les pistes d'améliorations sur ce type d'évènement. (*Annexe 4 et 5*)

### 4.2.1 1<sup>er</sup> webinaire

L'orientation thématique choisie pour le premier webinaire (W1) s'intitule : « Présentation des plans de mobilité employeurs et échanges sur les opportunités d'un tel dispositif au sein de votre établissement ». Le choix a été fait d'être très bref sur l'aspect réglementaire, et de se concentrer plutôt sur les enjeux et les intérêts des PDME. Le story-board détaillé du W1 se trouve en *Annexe 6*.

Un fichier contact a été créé en complétant la base de données utilisée pour l'audit effectué auprès des employeurs. Y a été ajouté les adresses mails de nos partenaires, celles récupérées au fur et à mesure du projet, et celles de toutes autres structures intéressées par cet événement. Une invitation officielle à s'inscrire au W1 a été envoyée le 05 juin à ce fichier contact composé de 361 adresses mails, avec la possibilité de renseigner sur le formulaire d'inscription élaborée sous LimeSurvey le mail d'autres personnes intéressées par l'évènement. (*Figure 19*)

Une fois la période d'inscription close, les participants ont été inscrits sur la plateforme Livestorm afin qu'ils reçoivent un lien d'accès personnel au webinaire, la plateforme prenant en charge l'envoi des mails de rappel la veille et le jour J de l'évènement.

Une liste de questions anticipées pouvant être posées par les participants du W1 a été créé et envoyée aux partenaires sous forme de fiche °7, accompagnée de quelques documents ressources, afin de permettre aux intervenants qui le souhaitent de préparer des éléments de réponse.

### 4.2.2 2<sup>ème</sup> webinaire

L'orientation thématique choisie pour le deuxième webinaire (W2) s'intitule : « Partage autour des retours d'expériences sur les plans de mobilité employeurs et réponses à vos interrogations sur la démarche de mise en place des PDME ». Ainsi, le choix a été fait d'axer l'évènement autour du partage d'expériences de structures ayant mis en place ou ayant accompagné des PDME. Le story-board détaillé du W2 se trouve en *Annexe 7*.

La durée de chaque intervention étant assez courte (7mn), il était nécessaire d'aller à l'essentiel, les détails pouvant être abordés lors des temps d'échange avec les participants. L'objectif était que les participants soient capables de s'identifier aux expériences ou aux accompagnements présenté·e·s, afin de leur donner des idées et qu'ils puissent anticiper les freins, les leviers, la méthodologie, les ressources, etc. L'intervention devait être support d'échanges, l'intérêt était donc d'être dans le « concret ». C'est pourquoi les présentations des structures ayant mis en place un PDME ont été envisagées comme suit :

- a) Présentation rapide du contexte de la mise en œuvre du PDME, comment cela a démarré ?
- b) Plus en détails : quels ont été les freins/les leviers de cette expérience, la méthodologie mise en œuvre/les étapes, avec pourquoi pas le budget, les aides éventuelles, ou autres ?
- c) Présentation des actions mises en place.
- d) Et en guise de conclusion : que retirez-vous de cette expérience ?

**plan de mobilité employeurs**

**Webinaire**

**les 23 juin et 02 juillet 15h30**

Cette chaîne héberge les replays des webinaires organisés dans le cadre d'une animation territoriale portant sur les Plans de Mobilité Employeurs en Bourgogne-Franche-Comté, au sein des territoires soumis à un Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA)...

**108** vues **0** abonnés **10** vidéos

**DREAL Bourgogne-Franche-Comté / DRAE**

Replays webinaires PDME  
[transnum-portail.ac-dijon.fr/wordpress/plans-de-mobilite-employeurs-drealbfc/](https://transnum-portail.ac-dijon.fr/wordpress/plans-de-mobilite-employeurs-drealbfc/)

Sur inscription en répondant au formulaire en ligne

entreprises et administrations

€

### Playlists

**Plans de Mobilité Employeurs en BFC: Webinaire 2**

5 vidéos

**Plans de Mobilité Employeurs en BFC: Webinaire 1**

5 vidéos

Figure 21: Extrait de la page d'accueil de la chaîne Dailymotion, support des replays des webinaires (Source personnelle)

Un second fichier contact a été créé pour le W2 en complétant la base de données utilisée pour la première invitation. Y a été ajouté les adresses mails supplémentaires renseignées par les participants dans le formulaire d'inscription du W1. Une invitation officielle à s'inscrire au W2 a été envoyée le 17 juin à ce fichier contact composé de 381 adresses mails, avec cette fois un lien direct pour s'inscrire sur la plateforme Livestorm et une relance d'inscription au webinaire 1 incorporée dans le corps du mail.

## 5. Phase de valorisation du projet : site web et chaîne Dailymotion

L'objectif du projet d'animation territoriale sur les PDME étant de provoquer des retombées positives sur cette thématique, il était nécessaire d'effectuer une phase de valorisation du projet et des échanges suscités. En effet, ce projet ne s'inscrit pas dans une action ponctuelle, mais a été pensé pour perdurer dans le moyen-long terme, et ce sous la forme de différents supports.

Dans un premier temps, un site web dédié au projet a été entièrement créé afin d'être la vitrine de l'animation territoriale auprès du grand public. Je l'ai entièrement réalisé, en autonomie, et fourni en contenu avec la validation de la forme et du fond par l'équipe projet DREAL.

Ce site a pour vocation de fournir toutes les informations, conseils et outils nécessaires à la mise en place d'un PDME. Accessible à tous, ce site centralise toutes les informations abordées au cours des webinaires (définition, méthodologie, relais territoriaux, FAQ, documents et sites ressources). (*Figure 20*).

Des infographies ont été réalisées et déposées sur le site afin de faciliter la compréhension de certaines notions par les utilisateurs, et rendre ainsi l'ensemble plus ludique. (*Figure 1 et Figure 2*). Le site est alimenté régulièrement avec les actualités relatives à la mobilité, de nouveaux outils mis à dispositions des collectivités et des employeurs, etc. Le lancement du site web a été effectué à la fin du W1.

Dans un second temps, il était important de rendre accessibles les webinaires à ceux qui n'auraient pas pu y assister le jour J, ou qui n'auraient pris connaissance de l'événement que plus tard.

Il a donc été décidé d'enregistrer les webinaires, une modalité prise en charge par la plateforme Livestorm, et de mettre à disposition les replays du W1 et du W2. A ce titre, une chaîne Dailymotion a été créée afin d'y déposer les replays de chaque webinaire. (*Figure 21*)

Chaque replay a été découpé en plusieurs séquences reprenant chacune des présentations faites par les intervenants, afin de permettre aux utilisateurs de cibler directement les vidéos représentant le plus d'intérêt pour eux, sans avoir à visualiser l'ensemble du webinaire.

Le lancement des replays s'est effectué le 10 juillet, soit une semaine après le W2, afin de garder la dynamique du projet. Les liens d'accès à la chaîne et aux vidéos ont été déposés sur le site web, afin d'articuler entre eux les différents outils de valorisation du projet. En outre, les vidéos ont été protégées par un mot de passe, seulement divulgué sur le site web, afin de s'en tenir aux règles de diffusion acceptées par les intervenants.

## Secteur d'activité des structures répondantes

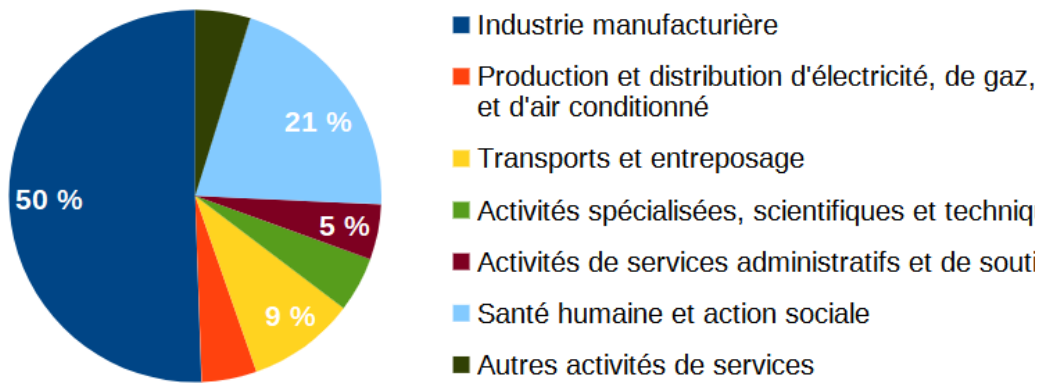


Figure 24: Secteur d'activité des structures répondantes (Source personnelle)

## Situation géographique des structures répondantes

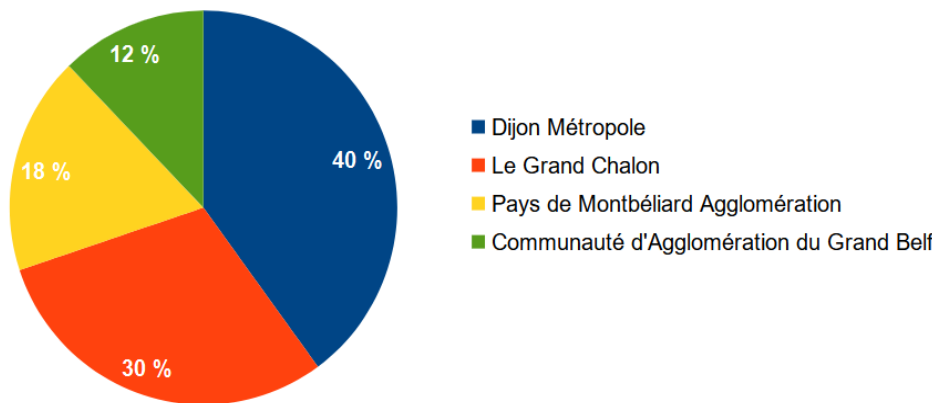


Figure 25: Zone géographique des structures répondantes (Source personnelle)

## Nombre de salarié.e.s dans les structures répondantes

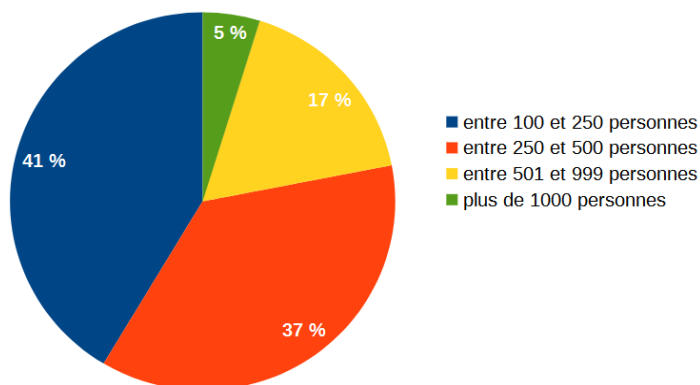


Figure 26: Tranches de nombre de salarié.e.s des structures répondantes (Source personnelle)

### III. Des résultats variés témoins d'une animation réussie

#### 1. Audit auprès des employeurs

Un questionnaire a été envoyé en amont des webinaires à 197 structures de plus de 100 salariés situés dans les territoires ciblés par l'animation territoriale de sensibilisation aux PDME. 36 réponses ont été reçues, soit un taux de participation de 18 %.

Ce chiffre un peu faible peut s'expliquer dans un premier temps par des adresses mails parfois obsolètes. En effet, le questionnaire a été envoyé majoritairement aux responsables RH et aux responsables QSE des entreprises, sur des adresses mails directes. (Figure 22)

Or, certaines personnes n'étaient plus en poste ou étaient en congé au moment de l'envoi du questionnaire. D'autre part, le questionnaire a été envoyé le 6 mai, soit quelques jours avant le déconfinement. Cette période a été chargée pour les employeurs et peut expliquer leur désintérêt pour répondre à ce questionnaire, malgré une relance le 02 juin.

Poste occupé par les répondant.e.s au questionnaire

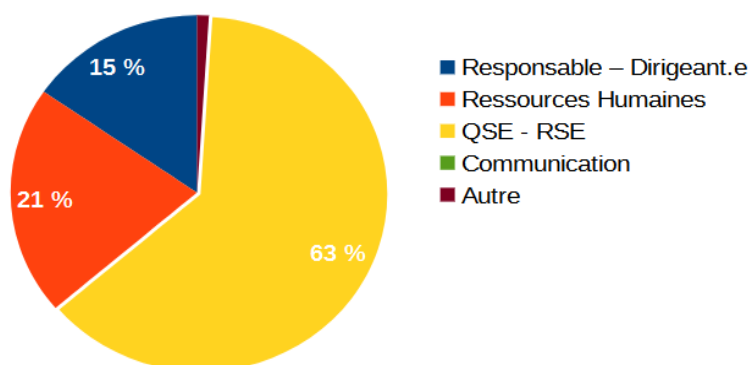


Figure 22: Type de poste occupé par les répondant.e.s au questionnaire (Source personnelle)

Néanmoins, le traitement des résultats du questionnaire a permis de dresser plusieurs profils parmi les structures répondantes et de dégager les thématiques les plus attendues lors des webinaires, afin de correspondre au mieux aux besoins et aux attentes des employeurs. Ainsi :

- ❖ La majorité des structures répondantes sont des entreprises (Figure 23) intervenant dans l'industrie manufacturière (Figure 24) et situées au sein de Dijon Métropole (Figure 25)

Type de structure

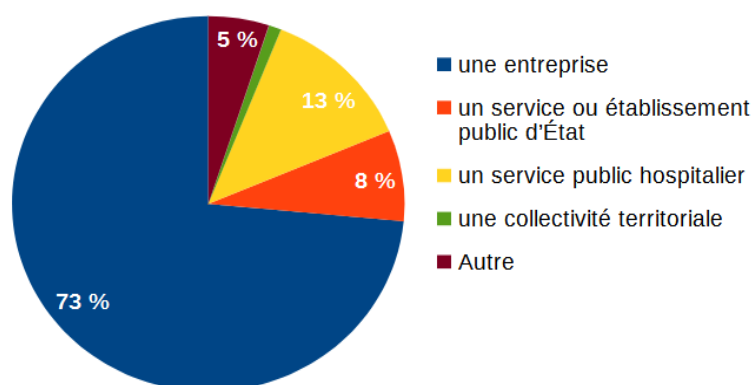


Figure 23: Typologie des structures répondantes (Source personnelle)

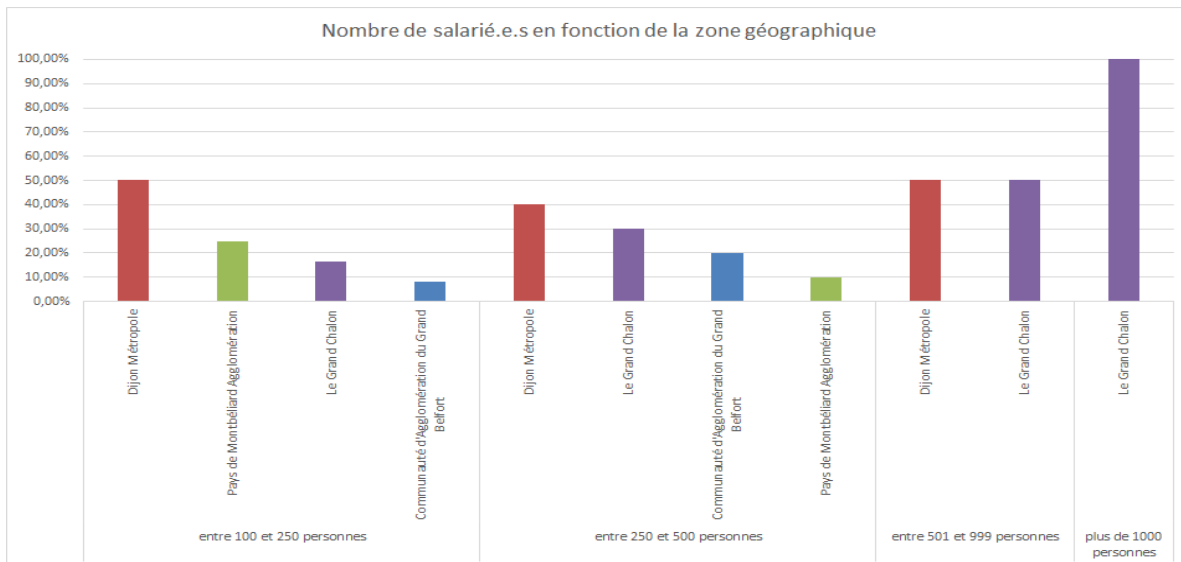


Figure 28 : Croisement des résultats entre nombre de salarié.e.s et zone géographique (Source personnelle)

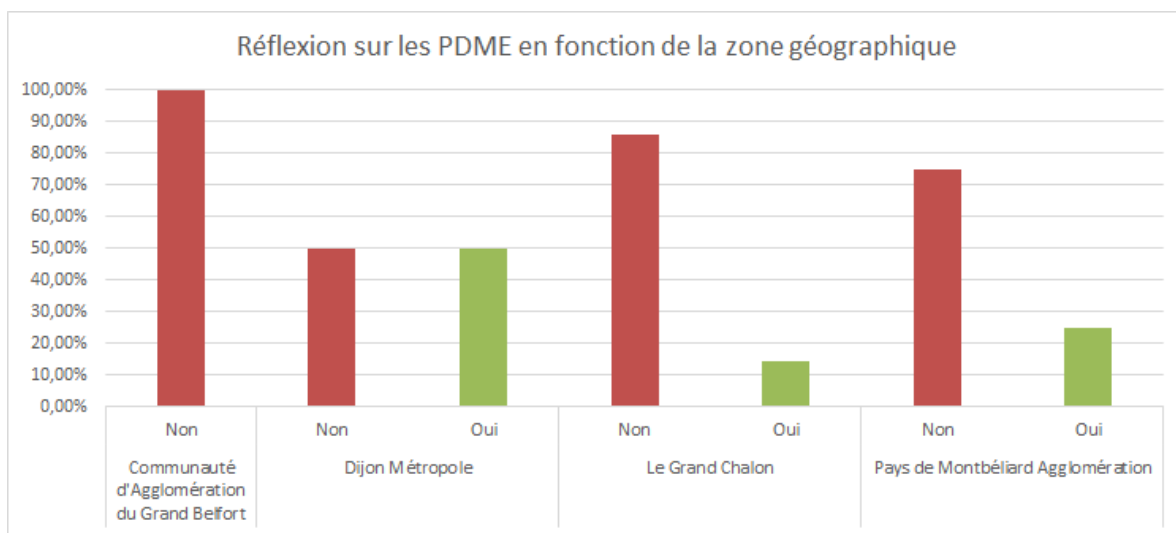


Figure 29 : Croisement des résultats entre la présence d'une réflexion en interne sur les PDME et la zone géographique des structures (Source personnelle)

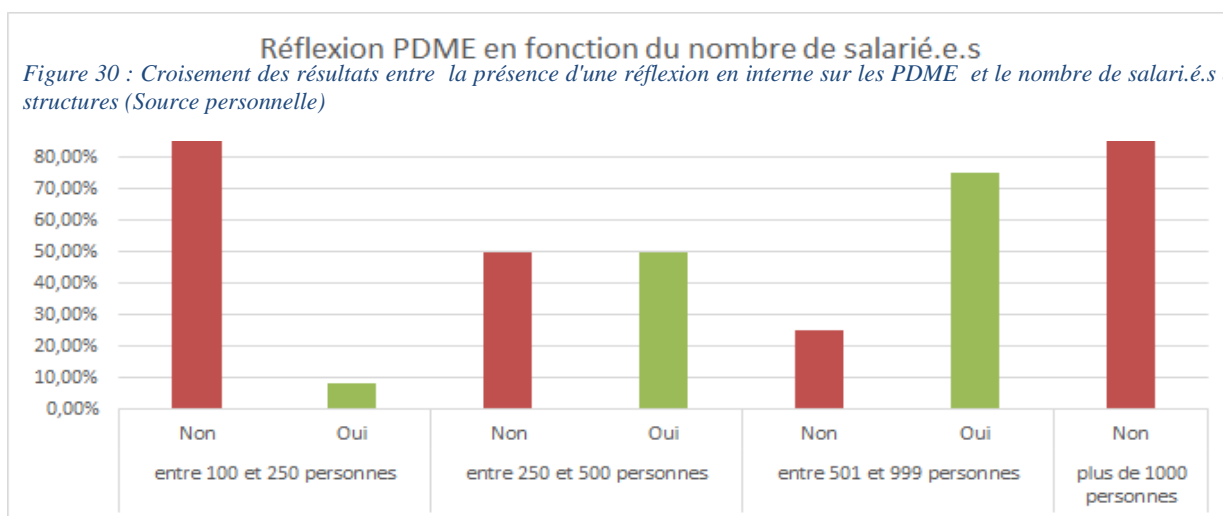
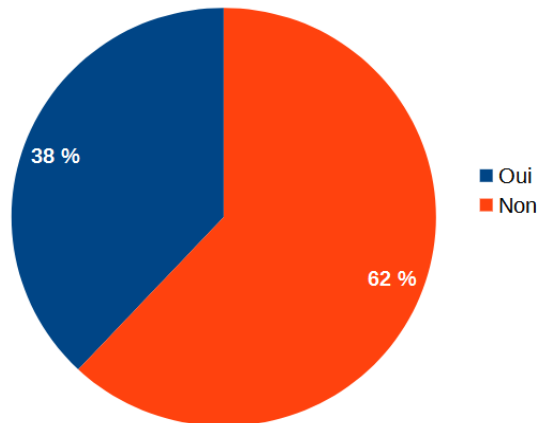


Figure 30 : Croisement des résultats entre la présence d'une réflexion en interne sur les PDME et le nombre de salarié.e.s des structures (Source personnelle)

- ❖ 41 % des structures répondantes ont entre 100 à 250 salariés. (*Figure 26*)
- ❖ 66 % n'ont pas entendu parler de la nouvelle réglementation introduite par la loi LOM et 62 % n'ont pas démarré leur PDME (*Figure 27*). Ceux ayant répondu « Oui » à cette question ont indiqué en être seulement aux premières étapes (diagnostic et budgétisation).

Avez-vous entamé une réflexion en interne sur la réalisation d'un PDME ?



*Figure 27: État des lieux des réflexions engagées sur le PDME au sein des structures répondantes (Source personnelle)*

Un tri croisé a permis d'affiner les résultats obtenus sur ces derniers critères. Ainsi :

- ❖ Dijon Métropole et le Grand Chalon concentrent les structures avec le plus grand nombre de salarié.e.s. (*Figure 28*)
- ❖ Le Grand Belfort ne contient aucune structures ayant entamé en interne une réflexion sur les PDME et Dijon Métropole est le territoire avec le plus de structures l'ayant fait. Cela est cohérent avec la typologie respective des territoires : Belfort est en zone rurale avec des entreprises plutôt situées en périphérie, et Dijon est une zone fortement urbanisée avec des entreprises essentiellement proche du centre. (*Figure 29*)
- ❖ Les structures ayant entre 100 et 250 salarié.e.s et plus de 1000 salarié.e.s ne sont pas nombreuses à avoir entamé une réflexion sur les PDME. La démarche est plus présente dans les structures avec entre 500 et 999 salarié.e.s. On peut émettre l'hypothèse qu'en dessous d'un certain seuil, l'impact de la mise en place d'un PDME au sein d'une structure ne parait pas suffisant au regard des investissements effectués, et qu'au-dessus d'un autre seuil cela complexifie trop la tâche. (*Figure 30*)
- ❖ Pour 23%, les PDME représentent une opportunité. Cependant, les grands freins identifiés sont les moyens humains (disponibilité et compétence), les moyens financiers (pas de budget dédié) et enfin les moyens méthodologiques. (*Figure 31*)
- ❖ 20 % attendent un accompagnement sur les compétences d'ingénierie et de conseil et 31 % un accompagnement méthodologique sur la mise en place des PDME. (*Figure 32*).
- ❖ Concernant les attentes vis-à-vis des webinaires, les répondants au questionnaire ont mentionné qu'ils étaient en recherche de retours d'expérience sur la mise en place de PDME, qu'ils souhaitaient des indications sur les soutiens techniques existants et ont également indiqués vouloir des échanges autour de la mise en place de Plan de Mobilités Inter-Employeurs (PDMIE).

### Freins à la mise en place d'un PDME

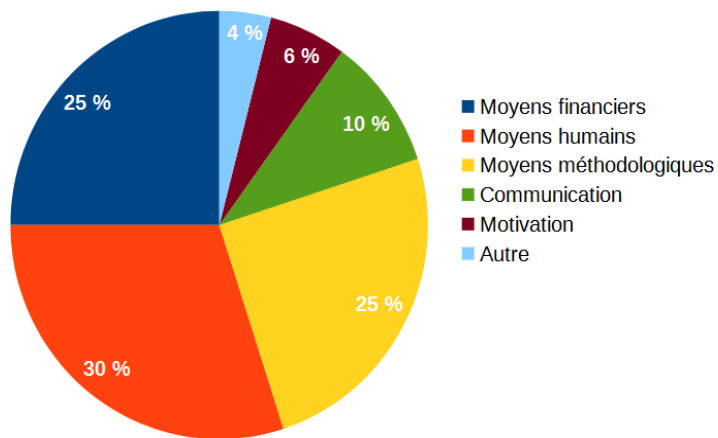


Figure 31: Freins identifiés à la mise en place d'un PDME dans les structures répondantes (Source personnelle)

### Attentes en termes d'accompagnement à la mise en place de PDME

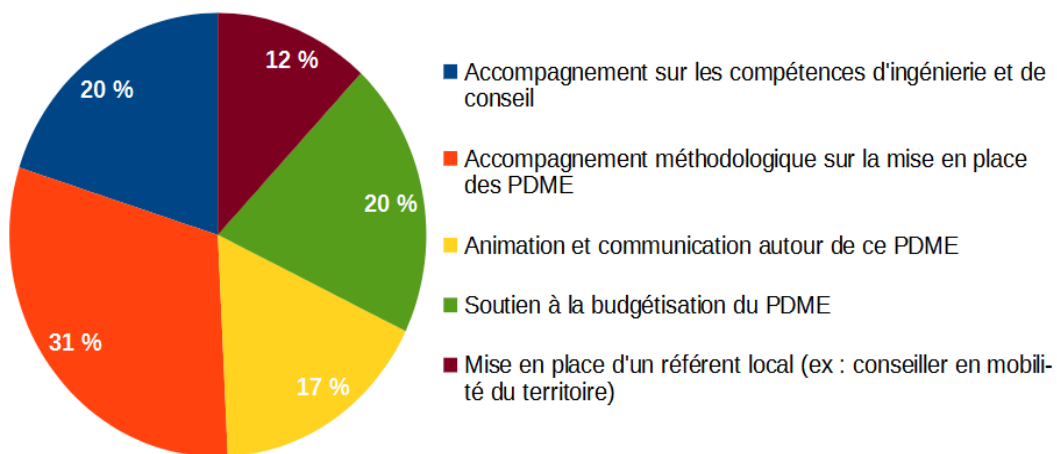


Figure 32: Attentes des structures répondantes sur l'accompagnement à la mise en place des PDME (Source personnelle)



- ❖ La majorité des structures répondantes sont favorables à la mise en place de plusieurs actions type PDME, notamment privilégier la visioconférence (*Figure 33*) et sont d'accord avec plusieurs des avantages mis en avant par ce dispositif, notamment l'amélioration des conditions de vie au travail des salariés et le renforcement de l'image de l'entreprise. (*Figure 34*)

	Nous y adhérons	Nous ne sommes pas complètement convaincus	Nous n'y adhérons pas	Sans avis
“une amélioration du bien-être et des conditions de vie des salariés (pratique du vélo et marche, économies via une baisse du budget des transports, gain de temps utile etc.)”	40 %	26 %	0 %	35%
“une influence positive sur la productivité de l'établissement lié à cette amélioration des conditions de vie au travail”	28%	28%	15%	29%
“une attractivité pour le recrutement ”	24%	35%	13%	29%
“une image renforcée en contribuant à une démarche RSE”	49%	10%	10%	31%
"impulsion d'une démarche fédératrice autour d'un projet commun au sein de l'établissement"	32%	21%	13%	34%
“des synergies avec d'autres projets internes de l'entreprise comme la réorganisation du travail ou une démarche environnementale”	38%	18%	13%	31%

Figure 34: Avis des structures répondantes sur les avantages mis en avant par les PDME (Source personnelle)

- ❖ Le principal avantage des PDME mis en avant est l'aspect environnemental. Quelques-uns ont mentionné le bien-être au travail.
- ❖ 69 % des structures répondantes sont prêtes à se faire accompagner dans la mise en place de leur PDME, ce qui montre bien l'attente sur ce sujet au sein des territoires ciblés par cette animation territoriale. (*Figure 35*)

	Nous l'avons déjà mis en place	Nous sommes prêts à le mettre en place	Nous ne pouvons pas le mettre en place	Nous ne souhaitons pas nous engager	Sans avis
Autoriser un ou plusieurs jours de télétravail par semaine	28 %	22 %	14 %	20 %	17 %
Modifier les horaires de travail pour les faire coïncider avec les horaires des transports en commun	17 %	11 %	42 %	17 %	14 %
Privilégier la visioconférence plutôt que les longs déplacements	52 %	19 %	13 %	16 %	0 %
Favoriser les mobilités actives : installer des garages à vélo, fournir du matériel de gonflage et de dépannage, mettre en place un service de vélos en entreprise, etc.	24 %	36 %	0 %	16 %	24 %
Prendre en charge les abonnements au-delà des 50% obligatoires prévus par la loi (transports en commun, services publics de location de vélo, etc.)	25 %	11 %	11 %	36 %	17 %
Accorder un forfait mobilité durable aux salariés de l'entreprise remplissant les critères	0 %	14 %	13 %	27 %	36 %
Inciter au covoiturage (mise en place d'une plateforme physique ou numérique interne à l'établissement)	22 %	39 %	14 %	14 %	11 %
Mettre en place une navette d'entreprise	14 %	11 %	22 %	42 %	11 %
Réorganiser la logistique, par exemple mutualiser les livraisons et choisir des véhicules moins polluants	25 %	20 %	11 %	22 %	22 %

Figure 33: État des lieux des mesures types PDME au sein des structures répondantes (Source personnelle)

Souhaitez-vous être accompagnée dans la mise en place de votre PDME ?

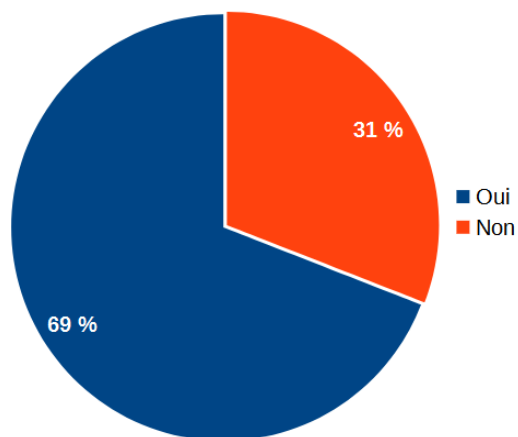


Figure 35: Souhait des structures répondantes de se faire accompagner dans la mise en place de leur PDME (Source personnelle)

## 2. Fiches hebdomadaires

Les fiches synthétiques envoyées hebdomadairement aux partenaires font partie des outils utilisés au cours de cette animation territoriale sur les PDME. En effet, elles ont permis de maintenir un espace collectif de travail en faisant vivre le projet de manière continue, et ce à toute les phases. Un exemple est présenté en *Annexe 8*, et ci-dessous la liste complète des fiches créées :

*Fiche °1 : Présentation du projet (2 versions)*

*Fiche °2 : Organisation logistique (4 versions)*

*Fiche °3 : Dispositions réglementaires relatives aux PDME*

*Fiche °4 : Protocole d'enregistrement vidéo*

*Fiche °5 : PDME et transition vers une mobilités bas-carbone*

*Fiche °6 : Détails webinaire #2 et résultats audit employeurs (2 versions)*

*Fiche °7 : Questions anticipées webinaire #1*

*Fiche °8 : Bilan webinaire #1*

*Fiche °9 : Bilan webinaire #2*

*Fiche °10 : Mobilité durable et rôle des AOM*

Envoyées chaque semaine pendant trois mois, elles ont eu plusieurs rôles. Dans un premier temps, elles ont clarifié au fur et à mesure des questions sensibles relative à la logistique ou sur le fond à traiter au cours des webinaires. Dans un deuxième temps, elles ont été le témoin de l'avancement régulier du projet, car une nouvelle version des fiches logistiques était créée à chaque évolution de la démarche. Elles ont donc permis à l'ensemble des acteurs impliqués d'avancer avec le même niveau de connaissance, à la fois sur le fond et l'organisation générale de l'animation, mais également sur des aspects plus techniques tel que le protocole d'enregistrement des vidéos à diffuser pendant les webinaires. Ainsi, ces fiches ont été envoyées sous forme de dossier complet aux partenaires ayant « perdu le fil » ou se joignant tardivement au projet, ce qui leur ont permis de se recalcr facilement sur les tenants et les aboutissants de l'animation territoriale.

D'autre part, elles ont été utilisées comme outil d'amélioration continue du projet et peuvent désormais être utilisées comme support de répétabilité pour des démarches similaires.

Enfin, le dernier rôle et non des moindres de ces fiches hebdomadaires a été d'être un outil à part entière de l'animation sur les PDME, avec le même objectif que les webinaires. Autrement dit, elles ont été un outil pédagogique pensé comme support de sensibilisation à la mise en place des PDME en cherchant à mettre en mouvement le système d'acteur gravitant autour de cette thématique. En effet, certaines fiches ont été créées spécifiquement (et subtilement) pour les AOM partenaires du projet (*Fiche 5 et 10*)

## 3. Webinaires

Les webinaires organisés le 23 juin et le 02 juillet sont au cœur de l'animation territoriale de sensibilisation aux PDME. Ils constituent ainsi les principales réalisations de ce projet. C'est pourquoi il est important dans un premier temps de s'attarder sur le fond et la forme de ces événements. Puis de s'intéresser aux retours des participants, afin de comprendre leur ressenti vis-à-vis de cette initiative. Enfin, l'effet levier de ces deux webinaires sur la thématique de la mobilité en Bourgogne-Franche-Comté constitue la seconde partie des résultats qualitatifs de cette animation, et non des moindres.

### 3.1 Programme final et retours

#### 3.1.1 W1

Le premier webinaire sur les Plans de Mobilité Employeurs s'est tenu le 23 juin à 14h, sur la plateforme Livestorm. Le contenu de cette première session a été principalement axé sur les présentations des PDME et leurs intérêts.

Nous avons relevé 77 inscrit.e.s, dont 65 % issue.e.s du privé et 35 % du public (CCI, collectivités, institutions d'État...). Sur 77 personnes inscrites, 43 ont participé au webinaire le jour J. Cet écart peut s'expliquer de deux façons :

## Déroulement Webinaire #1 – Mardi 23 juin 2020



Figure 36: Frise présentant le déroulement du 1er webinaire sur les PDME (Source CoSphère)

- ❖ La possibilité d'assister au webinaire en replay (les personnes s'inscrivent, n'assistent pas le jour J et regardent plus tard le replay)
- ❖ Le mail d'inscription avec le lien d'accès au webinaire tombé dans les courriers indésirables. C'est un point de vigilance qui a été anticipé pour les inscriptions au second webinaire.

Le webinaire s'est déroulé comme suit (*Figure 36*) :

- ❖ **PRÉSENTATION N°1 : QU'EST-CE QU'UN PDME ? POURQUOI ? COMMENT LE RÉALISER ?**  
*Par Jean-Charles Biermé, chef du département en charge de la qualité de l'air - DREAL BFC et Julie Etheve, experte en mobilité et membre de Bourgogne Energies Renouvelables ;*
- ❖ **PRÉSENTATION N°2 : QUALITÉ DE L' AIR - LES PDME ET LES PPA : PRÉSENTATION DE L'ÉTUDE DE L'IMPACT SUR LA QUALITÉ DE L'AIR DES MESURES TYPES PDME**  
*Par Jean-Charles Biermé et Mathieu Boilleaut, responsable de la modélisation de l'association régionale de surveillance de la qualité de l'air au sein d'ATMO BFC*
- ❖ **PRÉSENTATION N°3 : ACCOMPAGNEMENT ET ANIMATION DES PDME EN RÉGION**  
*Par Blandine Aubert – directrice régionale de l'ADEME*

Tout au long du webinaire, les participant·e·s ont pu poser leurs questions en réaction directe aux différentes présentations faites par les intervenant·e·s, grâce au module « questions » proposés par la plateforme Livestorm. Les intervenant·e·s pouvaient ainsi y répondre oralement à la suite de leur présentation. Si certaines questions n'avaient pas pu être traitées en direct, les réponses étaient apportées par écrit, directement sous la question posée. (*Figure 37*). La plupart des questions se sont axées autour des aspects méthodologiques et des moyens d'accompagnements existants.



*Figure 37: Présentation du module "Questions" proposé par la plateforme Livestorm, utilisé lors des webinaires sur les PDME (Source personnelle)*

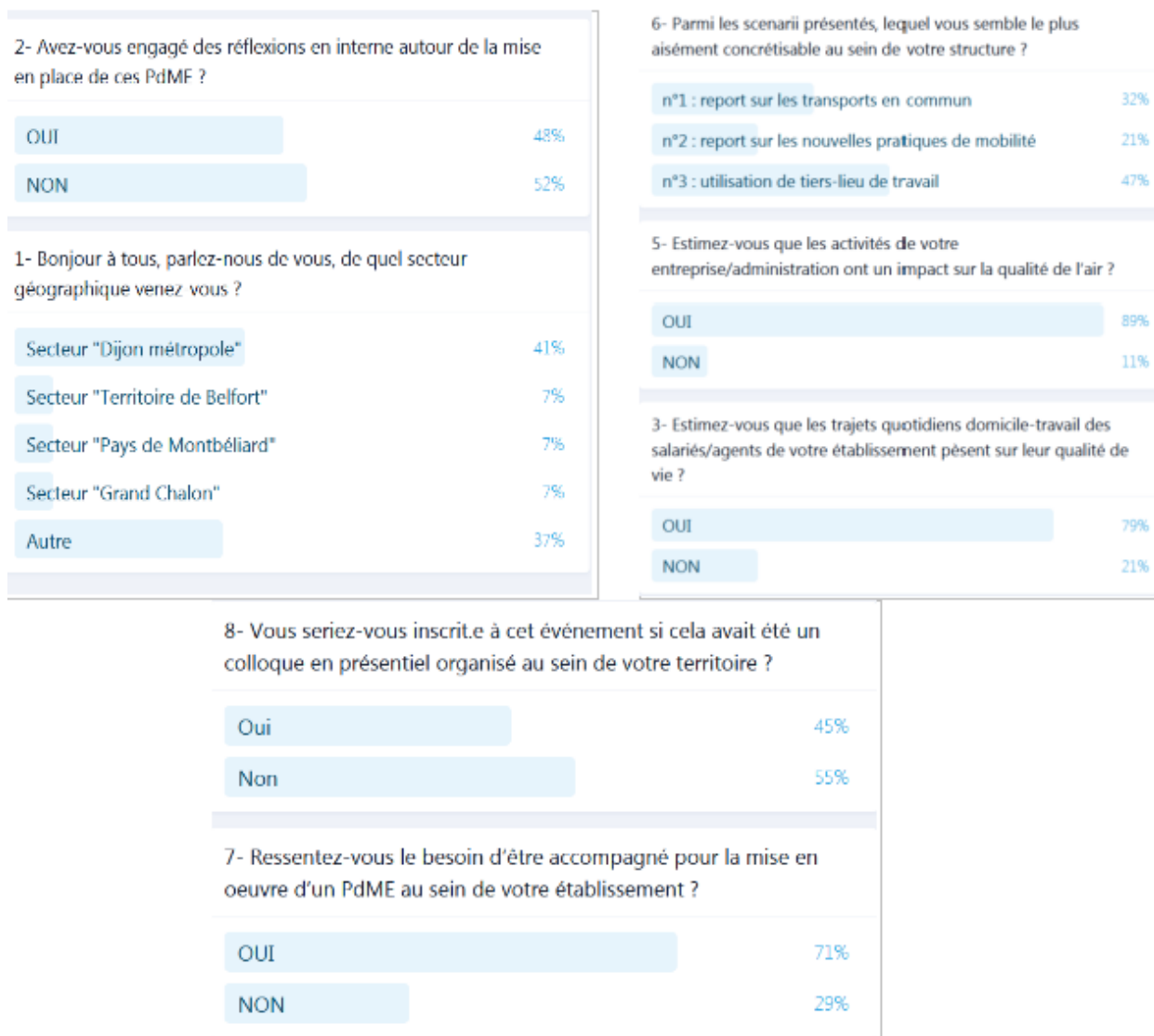


Figure 38: Résultats des sondages proposés au cours du premier webinar sur les PDME (Source personnelle)

D'autre part, en complément du module « questions », des sondages ont été proposés aux participant·e·s afin de recueillir en direct leur positionnement vis-à-vis des présentations faites par les intervenant·e·s. (Figure 38). Le taux de participation aux sondages a été d'environ 50 %. Les résultats obtenus concordent avec ceux du questionnaire à destination des employeurs : une majorité des structures participantes sont situées à Dijon Métropole, la plupart n'ont pas engagé de réflexion sur les PDME, mais ont conscience de l'impact environnemental des déplacements engendrés par leur activité. La majorité souhaite mettre en place certaines mesures mais ont besoin d'être accompagnée dans la démarche.

En outre, 55 % ont indiqué qu'ils/elles ne se seraient pas inscrit·e·s à cet événement si l'animation avait pris la forme d'un colloque en présentiel, organisé sur une demi-journée au sein de leur territoire. Ce point est intéressant car cela montre que la perte de spontanéité, de convivialité et de proximité, inhérente à ce format numérique n'a pas ou peu impacté l'intérêt porté à l'événement. Au contraire, l'aspect moins contraignant de ce format a incité certains à s'inscrire, séduit par le côté instantané : une simple connexion et déconnexion est nécessaire pour participer ou quitter le webinaire, sans avoir besoin de se déplacer à un endroit précis, en réservant une demi-journée pour l'occasion.

Les premiers retours « à chaud » ont été globalement très positifs, que ce soit du côté des intervenant·e·s ou des participant·e·s. Ce qui a été particulièrement apprécié : la qualité de l'organisation générale, la pertinence des intervenant·e·s et la clarté des réponses aux questions posées. Cependant, le questionnaire de satisfaction a reçu un nombre insuffisant de réponses pour faire l'objet d'un traitement statistique.

Chat      Questions      Sondages      Participants

Equipe Co-Sphère a répondu en direct.

**EC** Emilie il y a 2 heures  
Le service Mobilité du Grand Chalons a-t-il engagé des démarches auprès des entreprises de son territoire ? ▲ 0

Equipe Co-Sphère a répondu en direct.

**NP** Nelly il y a 2 heures  
l'abri vélo a t il des panneaux solaires ou raccordé à l'électricité ? ▲ 1

Equipe Co-Sphère a répondu en direct.

**AB** Aurore il y a 2 heures  
les vélos mis à disposition sont-ils considérés comme un avantage en nature ou un véhicule de fonction ? comment doivent-ils être déclaré en terme d'imposition ? ▲ 1

Equipe Co-Sphère a répondu en direct.

Figure 39: Présentation du module question utilisé lors du W2

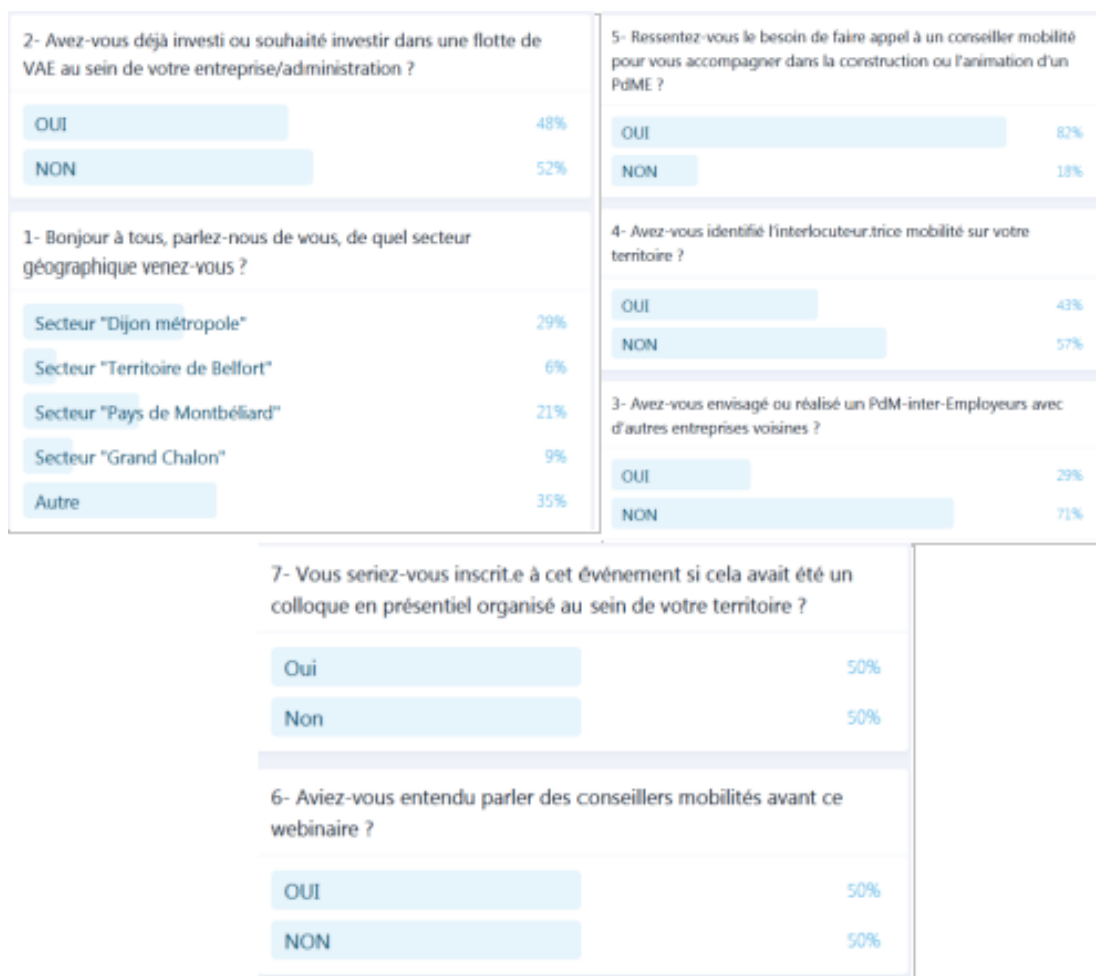


Figure 40: Résultats des sondages proposés au cours du deuxième webinaire sur les PDME (Source personnelle)



### 3.1.2 W2

Le deuxième webinaire sur les Plans de Mobilité Employeurs s'est tenu le 02 juillet à 14h, sur la plateforme Livestorm. Le contenu de cette deuxième session a été principalement axé sur le partage d'expériences autour de la mise en place et l'accompagnement de PDME.

Nous avons relevé 98 inscrit·e·s, dont 68 % issue.e.s du privé et 32 % du public (CCI, collectivités, institutions d'État...). Sur 98 personnes inscrites, 62 ont participé au webinaire le jour J. Cet écart peut s'expliquer de la même façon que pour le précédent webinaire, soit la possibilité d'assister au webinaire en replay et la possibilité que le mail d'inscription avec le lien d'accès au webinaire soit tombé dans les courriers indésirables, malgré nos avertissements lors du lancement de la phase d'inscription .

Le webinaire s'est déroulé comme suit :

- ❖ PRÉSENTATION N°1 : RETOUR D'EXPÉRIENCE SUR L'ORGANISATION D'UNE DYNAMIQUE TERRITORIALE AUTOUR DES PDME  
*Par Julie Etheve, experte en mobilité - Bourgogne Energies Renouvelables*
- ❖ PRÉSENTATION N°2 : PRÉSENTATION DU PLAN DE MOBILITÉ DU GRAND CHALON  
*Par Maurice Coupat, responsable du Service Mobilités - Grand Chalon*
- ❖ PRÉSENTATION N°3 : PRÉSENTATION DU PLAN DE MOBILITÉ D'APRR Dijon  
*Par Arnaud Rouard, responsable Services généraux techniques au sein d'APRR Dijon*
- ❖ PRÉSENTATION N°4 : PRÉSENTATION DE LA DÉMARCHE MOBILITÉ DE DIJON MÉTROPOLE  
*Par Vanessa Patureau, directrice du Service Transport de Dijon Métropole et Bernard Baron, directeur client au sein de Divia Mobilité.*
- ❖ PRÉSENTATION N°5 : RETOUR D'EXPÉRIENCE DU GRAND BELFORT  
*Par Bertrand Delavelle, chargé mobilité du Grand Belfort*
- ❖ PRÉSENTATION N°6 : RETOUR D'EXPÉRIENCE DU PAYS DE MONTBÉLIARD  
*Par David Roy, conseiller mobilités au sein du Pays de Montbéliard*
- ❖ PRÉSENTATION N°7 : PRÉSENTATION DE L'OFFRE MOBILITÉ EN RÉGION BFC, ET PARTICULIÈREMENT DE L'OFFRE TER EN DIRECTION DES ENTREPRISES  
*Par Amalia Bouras, chargée de mission desserte TER et qualité de service aux voyageurs*

Tout comme pour le premier webinaire, les participant·e·s ont pu poser leurs questions en réaction directe aux différentes présentations faites par les intervenant·e·s, grâce au module « questions » proposés par la plateforme Livestorm. (Figure 39). La plupart des questions se sont axées autour des aspects techniques et le rôle des AOM dans l'accompagnement à la mise en place de PDME.



D'autre part, en complément du module « questions », des sondages ont également été proposés aux participant·e·s afin de recueillir en direct leur positionnement vis-à-vis des présentations faites par les intervenant·e·s. (Figure 40). Le taux de participation aux sondages a été d'environ 43 %. Les résultats obtenus montrent que ce webinaire a rayonné au-delà des territoires ciblés par cette animation, car 35 % des participant·e·s indiquent être situé.e.s en dehors. D'autre part, les résultats montrent une mauvaise connaissance du rôle des conseillers mobilités, la plupart n'ayant pas identifié le relai mobilité de leur territoire, et ce malgré le besoin de se faire accompagner dans la démarche de mise en place de leur PDME.

De même, 50 % ont indiqué qu'ils/elles ne se seraient pas inscrit·e·s à cet événement si l'animation avait pris la forme d'un colloque en présentiel, organisé sur une demi-journée au sein de leur territoire. Ce qui confirme le point évoqué précédemment sur l'attractivité de ce format webinaire, qui a été une force importante de ce projet (Figure 40) :

*« Le présentiel prend beaucoup plus de temps avec le transport aller et retour, le temps de se garer, ... et le temps de papoter avec quelques personnes à la fin, c'est certes plus convivial mais ça prend du temps!! De plus, c'est un mode de communication beaucoup plus environnemental du coup!! Ce sujet n'est pas prioritaire dans mon entreprise pour le moment donc j'ai pu prendre le temps de suivre le webinaire quand même pour avoir des connaissances sur le sujet, mais je ne l'aurais pas pris si j'avais dû me déplacer et "perdre" une demi-journée. »* - Témoignage recueilli dans le questionnaire de satisfaction

Les premiers retours « à chaud » ont été globalement très positifs, que ce soit du côté des intervenant·e·s ou des participant·e·s. Ce qui a été particulièrement apprécié : la qualité de l'organisation générale, la diversité et la territorialisation des intervenant·e·s ainsi que la possibilité d'échanger avec les intervenants entre chaque séquence. Cependant, le questionnaire de satisfaction a reçu un nombre insuffisant de réponses pour faire l'objet d'un traitement statistique.

Pour résumer, les webinaires organisés dans le cadre de l'animation territoriale de sensibilisation aux PDME en zone PPA ont rencontré un franc succès et sont ainsi une belle réussite, malgré quelques faiblesses et menaces identifiées. Ces ateliers numériques ont permis de lever le voile sur cette thématique, de répondre aux questions générales mais aussi techniques des structures assujetties et des AOM qui les accompagnent, ainsi que d'identifier les relais locaux des territoires ciblés. Un des avantages de ce format webinaire est qu'il a permis de faire rayonner l'animation en dehors des territoires initialement ciblés, et d'avoir un partage d'expériences simultané des différents territoires concernés, ce qui a enrichi les débats et a permis aux collectivités les plus nécessiteuses de s'inspirer d'autre AOM plus avancée sur le sujet.

De r> ☆ ↩ Répondre ▼ ➔ Transférer ▼ Comment  
Sujet **RE: Plans de Mobilité Employeurs : Replays webinaires et suite** 05/08/2020 16:  
Pour DREAL Bourgogne-Franche-Comté/MRCAE/DRAE (Département Régulation Air et Energie) emis par RICHARD-BREYNE C (st **3 de plus**)

> Commentaire(s):

Bonjour,

Je vous informe que j'ai laissé un message sur le mur d'expression des PDME, une information relative au calculateur de CO2 des déplacements, qui pourra intéresser autant les collectivités que les entreprises et employeurs au sens large, engagés dans des démarches de plans de mobilité entreprises.

Le message est en attente de validation par vos soins avant diffusion. Voici son contenu :

« Soucieuse d'apporter au plus grand nombre informations et leviers concrets pour agir en faveur de l'environnement, l'ADEME a souhaité tester avec beta.gouv.fr de nouvelles modalités pour mettre à disposition son expertise au plus près des usages des particuliers en développant un nouveau service baptisé Ecolab.

Sur les données CO2 des déplacements, Ecolab et le service transport d'ADEME ont ainsi mis au point un nouveau calculateur qui permet de comparer en un coup d'œil les émissions de CO2 des principaux modes de déplacement, courte comme longue distance.

Ce calculateur est disponible directement sur le site de l'ADEME : <https://www.ademe.fr/particuliers-eco-citoyens/deplacements/calculer-emissions-carbone-trajets>

***Il peut également être directement intégré à tout autre site (collectivités, associations, médias ...) : il restera ainsi toujours à jour avec les nouveaux modes de transports qui seraient intégrés ou les derniers facteurs d'émissions.***

**Pour ce faire, il suffit d'ajouter la ligne de « script » indiquée sur cette page : <https://ecolab.ademe.fr/transport>**

N'hésitez pas à le mettre en ligne sur vos propres sites ! »

Merci de diffuser et de mettre l'outil sur votre site PDME.

Bien cordialement ,

**Muriel**

Coordinatrice pôle territoires durables  
**ADEME Bourgogne-Franche-Comté**

---

Figure 41: Mail de l'ADEME souhaitant un relai d'information sur le site web dédié au projet PDME

### 3.2 Effet levier et dynamisation du réseau d'acteurs

Un autre aspect qualitatif des résultats produits par les webinaires relève de la dynamique impulsée.

En effet, cette animation territoriale n'avait pas vocation à accompagner les employeurs mais de les sensibiliser à la mobilité durable en mettant un « coup de projecteur » sur les PDME, par une entrée qualité de l'air. L'objectif était également d'initier un mouvement fédérateur afin de faire rentrer individuellement en fonctionnement les AOM des territoires cibles et ainsi faire bouger tout le microcosme de jeu d'acteurs et de partenaires qui sont là pour accompagner les démarches de mobilité, au-delà même des collectivités placées en zone PPA.

Ces objectifs ont été remplis et différents indicateurs montrent l'effet levier de la démarche engagée en territoire PPA :

- ❖ La Région BFC a confirmé son souhait d'être plus présente dans la sensibilisation et l'accompagnement à la mise en place de PDME. Elle est actuellement en phase de recrutement d'animateurs et animatrices qui seront déployés sur l'ensemble des bassins de mobilités identifiés dans la région.
- ❖ Les AOM sollicitées ont indiqué avoir pu mesurer le chemin à parcourir et identifier les outils mis à leurs dispositions ;
- ❖ Le BER, partenaire sollicité en tant qu'intervenant sur les deux webinaires, a identifié en interne en la personne de Julie Etheve une ressource à mobiliser sur la thématique. Cette vision est partagée par l'ADEME. C'est pourquoi l'ADEME épaulé actuellement le BER dans sa recherche de fonds pour financer un ETP<sup>7</sup> dont la mission sera d'accompagner en région la mise en place de PDME, en se faisant notamment le relai des outils proposés par l'ADEME.
- ❖ Cette animation a permis à l'ADEME de renforcer sa communication sur le fait qu'ils peuvent accompagner les financements de poste de conseiller.e.s mobilité et souhaitent mettre en réseau les personnes travaillant sur cette thématique au sein du territoire BFC. Cet axe stratégique a été mis en avant lors des webinaires, et se poursuivra lors du challenge mobilité lancé par l'ADEME courant 2021. D'autre part, l'ADEME BFC a exprimé sa volonté de sensibiliser les nouveaux élus à cette thématique, notamment en articulant le guide l'ADEME et autres supports valorisés lors de l'animation territoriale sur les PDME.
- ❖ Le réseau des correspondants CCI des territoires ciblés ont été « boostés » sur le sujet PDME et se sont manifestés comme relais territoriaux pouvant accompagner les structures situées dans leur territoire.

D'autre part, la DREAL BFC a en charge l'orientation stratégique et l'organisation de la JNQA<sup>8</sup> sur son territoire. À cette occasion, la DREAL a lancé un appel à projets à l'attention des associations, en lien avec les EPCI en charge de la qualité de l'air sur leur territoire, pour l'organisation de toute action de sensibilisation et de préservation de la qualité de l'air, organisée le jour de la JNQA 2020 ou durant la semaine afférente.

À la suite de l'animation territoriale sur les PDME, le projet a été réorienté, et la DREAL a décidé de soutenir des associations situées dans les territoires PPA et œuvrant pour la promotion du vélo et autres mobilités actives comme mode de déplacement quotidien, notamment sur les trajets domicile-travail. Chaque association recevra une subvention et pourra bénéficier de l'appui de la DREAL BFC et de ses partenaires avec la mise à disposition de kit de communication et d'outils pédagogiques (posters, plaquettes...). Un relai à l'intention de leurs adhérent.e.s vers le site web dédié au projet PDME en Bourgogne-Franche-Comté est également prévu.

---

<sup>7</sup> Emploi à temps plein

<sup>8</sup> Journée nationale de la qualité de l'air, qui se tiendra le 16 septembre 2020 ;

## Top 10 des pages

ID	Title	Link
1	Home Page	/
2	Replay des webinaires	/replay-webinaires/
3	Les relais territoriaux	/les-relais-territoriaux/
4	La boîte à outils	/la-boite-a-outils/

Figure 42: Classement des pages le plus consultées sur le site web PDME (Source personnelle )

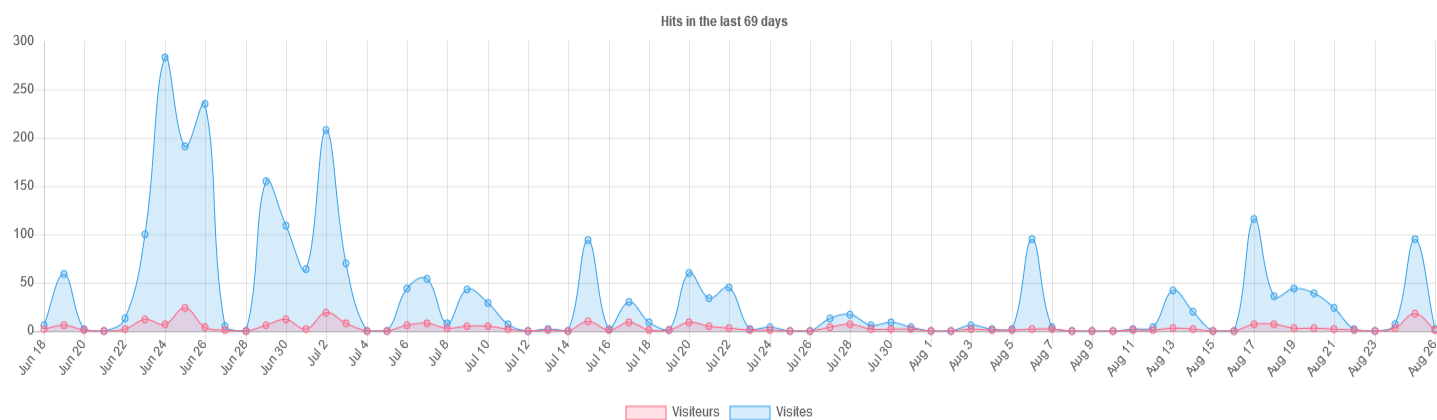


Figure 43: Statistiques de fréquentation du site web PDME (Source personnelle )

#### 4. Site web

Comme présenté précédemment, un site web dédié au projet d'animation territoriale sur les PDME en zone PPA a été créé. Il a été inauguré à la fin du premier webinaire, soit le 23 juin.

Ce site a pour vocation de fournir toutes les informations, conseils et outils nécessaires à la mise en place d'un PDME. Accessible à tous, il centralise toutes les informations abordées au cours des webinaires (définition, méthodologie, relais territoriaux, FAQ, replay des deux webinaires), et relaie diverses boîte à outils « clés en main », notamment celle de l'ADEME à destination des employeurs et des collectivités voulant se lancer dans l'aventure des PDME. On peut également trouver sur le site des articles nourrissant une veille législative et environnementale sur la mobilité durable.

Dans un premier temps, ce site a été identifié comme une véritable plateforme d'information par les partenaires du projet d'animation territoriale, que ce soit l'ADEME qui a directement sollicité la DREAL pour relayer un outil de leur structure sur le site PDME (*Figure 41*), ou la CRCI qui a référencé le site PDME sur son propre site web.

Dans un deuxième temps, l'objectif premier du site en tant que plateforme de mise à disposition d'outil facilitant le passage au mode opérationnel et en tant que tremplin vers l'accompagnement existant au sein des territoires a été parfaitement réussi. En effet, les pages les plus consultées du site sont celles des replays, des relais territoriaux et de la boîte à outils (*Figure 42*). En termes de fréquentation, au 26 août, le site recense 2 634 visites pour 272 visiteurs différents. On observe un pic de fréquentation à la fin de chaque webinaire (23 juin et 02 juillet), puis lors du lancement des replays le 13 juillet. On observe également une augmentation des fréquentations au cours de la dernière quinzaine d'août, période à laquelle s'est monté le projet de partenariat avec les associations vélo dans le cadre de la JNQA 2020, et au cours duquel le site leur a été présenté afin qu'elles en fassent le relai auprès de leurs adhérent.e.s courant septembre (*Figure 43*)

Enfin, lorsque l'on effectue une recherche « PDME en BFC » ou « Plans de Mobilités Employeurs en Bourgogne-Franche-Comté », le site web dédié au projet ressort en deuxième position, ce qui témoigne d'un bon référencement et l'assurance d'une bonne accessibilité pour les structures dans le besoin.

#### 5. Intégration des outils numériques dans le pilotage de projet

Cette mission au sein de la DREAL BFC s'est effectuée en pleine crise sanitaire. Les règles du confinement et de la distanciation sociale ont bouleversé l'organisation du travail en équipe et la gestion de projet. Ces événements ont ainsi catalysé le recours aux outils numériques au sein du service.

Dans le cadre de la mission de pilotage de l'animation régionale sur les PDME, tous les outils à disposition ont été utilisés et intégrés afin d'assurer la gestion et le suivi du projet. La plateforme TRANSNUM et l'ensemble de ses modules ont été la clef de voûte des outils utilisés, notamment avec la conception d'une bibliographie collaborative sur Next Cloud, la création d'un questionnaire en ligne sous LimeSurvey, le partage de documents sur OnlyOffice, la réalisation de la feuille de route du projet sous Gantt ou la mise à jour régulière de l'agenda collectif.

D'autre part, une veille informationnelle sur les outils numériques de gestion de projet a été effectuée afin d'exploiter au mieux ces outils et les choisir de façon pertinente pour répondre aux objectifs de la démarche. À ce titre, un échange avec l'équipe nationale en charge de la plateforme démarches-simplifiées a été organisé afin d'améliorer les connaissances de la DRAE, le service en charge du projet PDME au sein de la DREAL, sur les démarches de simplification des procédures de l'État et de mieux comprendre les enjeux relatifs à la réingénierie administrative.

Enfin, en lien avec le plan de modernisation de l'État, ce projet pilote en termes de gestion de projet à distance a permis d'alimenter les retours d'expériences nécessaires à l'amélioration continue des outils numériques de l'État, dans un souci de dématérialisation et de simplification des procédures et des gestions de projets : TRANSNUM, ARIANE, WEBConférence de l'État. Pour résumer, l'ensemble des outils utilisés ont permis de garantir la qualité du travail en interne DREAL et en travail d'équipe, que ce soit avec le prestataire Co Sphère ou avec l'ensemble des partenaires du projet.

# Webinaires : Analyse SWOT

## Forces

- Appétence pour le numérique au sein de l'équipe
- Outil choisi simple et performant (Livestorm)
- Organisation et coordination de qualité
- Anticipations des problèmes techniques et organisationnels éventuels

## Faiblesses

- Communication et contact rendu difficile par la situation de télétravail de tous nos contacts.
- Préparation en amont des webinaires mais pas de répétition totale avec les intervenants
- Un seul retour d'expérience d'entreprise (peu d'action locale)
- Retard des structures qui devaient être porteuses d'exemplarité
- Outil choisi non compatible avec tout les appareils (problème de pare-feu)
- Pas de budget DREAL pour avoir une action complémentaire en termes d'accompagnement et suivi

## Opportunités

- Démocratisation des outils numériques (visioconférence etc..)
- Thématique d'actualité (mobilité durable)
- Format moins contraignant (simple connexion requise pour participer, pas de transport etc..)
- 4 territoires en même temps permettant un échange plus riche et le transfert d'expériences
- Semaine de la mobilité et JNQA en septembre

## Menaces

- Bug informatique et/ou coupure d'internet
- Désistement d'un partenaire
- Perte de convivialité et de proximité altérant l'attention portée aux présentations
- Inadéquation des présentations au regard des attentes

Figure 44: Analyse SWOT du format webinaire retenu pour l'animation territoriale sur les PDME (Source personnelle )



## IV. Prise de recul : et après ?

### 1. Bilan du projet d'animation territoriale de sensibilisation aux PDME

#### 1.1 Prise de recul sur la démarche

Dans un premier temps, ce projet d'animation territoriale a atteint ses objectifs initiaux, c'est-à-dire mettre en lumière la thématique des PDME au sein du territoire régional, et sensibiliser à la fois les employeurs et les AOM compétentes des territoires PPA ciblés par la démarche.

Cependant, quatre axes d'amélioration ont été identifiés :

- ❖ Le fichier contact employeur utilisé pour la phase d'audit et la phase d'invitation aux webinaires n'avait pas été mise à jour depuis quelque temps. En effet, ce fichier contact résulte d'une fusion entre les adresses mails des entreprises connues par la DREAL et utilisé pour les audits énergétiques, et le fichier contact des différentes CCI départementales des territoires concernés. Or, d'une part toutes les structures assujetties aux PDME de ces territoires n'étaient pas référencées dans ce fichier contact, et d'autre part certaines adresses étaient obsolètes ou mal ciblées. Un meilleur référencement aurait pu augmenter la pertinence de la démarche et s'assurer que l'ensemble des structures assujetties puissent bénéficier de cette animation.
- ❖ Le questionnaire à destination des employeurs aurait pu être testé en amont par des personnes pouvant être concernées, afin d'adapter les questions et le ton à adopter. Cela aurait pu faire baisser le taux de non-réponse. En effet, de nombreux travaux ont montré que la façon de poser les questions est déterminante sur la forme moyenne des réponses<sup>9</sup>
- ❖ Concernant le site web, sa visibilité n'a pas été optimisée dès le début. En effet, lors de son lancement, il n'était accessible qu'avec le lien fourni dans les mails ou dans les messages automatiques post-webinaires. Ce n'est que plus tard qu'il a été relayé sur le site de la DREAL et référencer dans le moteur de recherche Google. Cela a pu compliquer la tâche à ceux voulant y accéder après les webinaires, ou pour ceux n'étant pas intégré dans la boucle d'information de l'animation territoriale.
- ❖ En termes de communication, l'invitation aux webinaires s'est faite exclusivement par mail. Nous aurions pu imaginer de relayer l'information sur différents supports afin de maximiser son impact et la faire rayonner au maximum. Nous aurions pu également augmenter la fréquence d'invitation et de rappel.

D'autre part, à la date de rédaction du mémoire, il n'y a pas encore eu de réunion plénière avec l'ensemble des partenaires pour évaluer le projet. Bien que l'organisation de ces réunions bilan n'a pas été possible en vue du calendrier (période estivale synonyme de congés), cela aurait été intéressant de recueillir collectivement le ressenti de chacun.e et leur vision de la suite à donner à ce projet. A noter cependant que des réunions débriefings « à chaud » se sont tenus après chaque webinaires, en bilatéral avec les principaux partenaires : Région, BER, ATMO, ADEME.

Pour résumer, certains points du projet auraient pu être améliorés et optimisés afin de maximiser son impact, mais dans son ensemble, cette animation territoriale est une grande réussite, tant sur le plan organisationnel que sur ses retombées positives au sein du territoire régional. Ce projet de webinaires a su tirer profit au maximum des forces et des opportunités identifiées, tout en étant vigilant aux faiblesses et aux menaces potentielles (*Figure 44*). Il a su également jouer son rôle de projet pilote dont pourront s'inspirer les futures initiatives, que ce soit sur l'aspect gestion de projet et animation dématérialisée ou sur l'aspect mobilisation territoriale.

---

<sup>9</sup> Voir :- Chiche J., Mayer N., Tiberj V., " Une enquête expérimentale sur la démocratie : l'effet enquêteur ", SOFRES, L'état de l'opinion 2002, Paris, Seuil, 2002, p.99-112 / Grunberg G., Mayer N., Sniderman P. M., dir., La démocratie à l'épreuve. Nouvelle approche de l'opinion des Français, Paris, Presses de Sciences Po, 2002, 350 p.



## 1.2 Parallèle avec d'autres initiatives

Dans ce projet, la variable webinaires n'est pas la seule, et il est intéressant de comparer avec d'autres initiatives organisées sur le territoire régional.

### 1.2.1. Grand Chalon : Colloque « Vers une mobilité zéro émission »

Un colloque a été organisé en janvier 2018 en partenariat avec le Grand Chalon, l'ADEME, ATMO Bourgogne-Franche-Comté et le Conseil Régional. Cette initiative à l'attention des élus, professionnels et associations de Bourgogne Franche-Comté a pris la forme d'une demi-journée sur le thème « vers une mobilité zéro émission ». Cet événement a rassemblé des représentants de nombreux territoires régionaux intéressés par les enjeux liés à l'impact du trafic sur la qualité de l'air.

Ce colloque a présenté la situation locale en termes de qualité de l'air, les données disponibles sur l'impact du trafic routier et les solutions actuelles et nouvelles permettant de répondre à cet enjeu de santé publique. Des fiches techniques sur ces différents sujets ont été produites. Deux tables rondes ont ensuite permis d'échanger sur les politiques en matière de mobilité et sur les solutions de mobilité « zéro émission moteur ».

Ce projet se rapproche de l'animation territoriale de sensibilisation aux PDME organisée cette année dans le fait que ce colloque a eu une portée régionale, s'est tenu dans le cadre du Plan de Protection de l'Atmosphère de l'agglomération de Chalon-sur-Saône et a été coorganisé avec les mêmes partenaires que ceux du projet PDME (ATMO BFC, La Région, l'ADEME). Cependant, la plus-value du projet PDME est qu'il ne s'est pas limité à une animation ponctuelle sous forme de webinaires, mais qu'il continue à rayonner à travers le site web dédié au projet, régulièrement mis à jour. D'autre part, les webinaires organisés n'ont pas eu vocation à seulement donner de l'information, mais également à apporter des outils d'accompagnement, et à être le théâtre de retours d'expériences, contrairement au colloque qui a eu un but exclusivement informatif.

### 1.2.2. Grand Besançon Métropole : de l'animation à l'accompagnement des employeurs

Entre 2017 et 2020, Grand Besançon Métropole a piloté un projet d'accompagnement à la mise en œuvre de Plan de Mobilité Employeurs. 67 structures en ont bénéficié. Ce projet est intervenu en cohérence avec la Loi de transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) et l'obligation depuis 2018 de mettre en place un PDME pour les entreprises de plus de 100 salariés implantées sur un territoire ayant mis en place un Plan de Protection de l'Atmosphère.

En termes de fonctionnement, le Grand Besançon a informé les entreprises et administrations de son territoire que la Métropole prenait en charge financièrement la phase de diagnostic des PDME, réalisée par un bureau d'étude partenaire. Ensuite, les structures s'engageaient, via une charte de partenariat, à mettre en œuvre la suite du PDME soit en se faisant accompagner par un bureau d'étude spécialisé soit en sollicitant l'aide de la conseillère en mobilité de Grand Besançon Métropole, dont le poste a été financé par l'ADEME pendant 3 ans.

Le Grand Besançon a également organisé des matinales de la mobilité une fois par an pour expliquer ce qu'est un PDME et pour que les entreprises se rencontrent afin d'échanger et de mettre en place une dynamique de territoire.

La stratégie du projet a été d'impliquer au maximum les entreprises et administrations afin qu'elles s'emparent du sujet mais aussi d'instaurer une dynamique d'accompagnement et de communication de la part de la communauté urbaine. La volonté a été de rendre la mobilité attractive et ludique pour donner envie aux collaborateurs de changer leurs pratiques et de les inciter à privilégier un report modal vers des modes de déplacement plus vertueux.



Ce projet porté par le Grand Besançon se rapproche de l'animation territoriale de sensibilisation aux PDME dans le fait qu'il est intervenu en cohérence à une obligation réglementaire introduite par une évolution du cadre législatif de la mobilité : loi TECV pour le programme d'accompagnement du Grand Besançon, et loi LOM pour la démarche territoriale de la DREAL BFC. Cependant, la grosse différence est que le projet du Grand Besançon a été pensé et réalisé comme une opération d'accompagnement des structures assujetties aux PDME avec un fort engagement de la communauté urbaine. Le Grand Besançon s'est ainsi positionné clairement dans son rôle de conseil en mobilité.

En ce sens, cette initiative peut donner un aperçu des retombées possibles et surtout souhaitées de l'animation territoriale sur les PDME portée cette année par la DREAL. En effet, ce projet se positionne en amont de tout accompagnement et a justement cherché à inciter à ce genre d'actions locales au sein des territoires ciblés par l'animation, notamment en mettant en avant la possibilité de financement de poste de conseiller.e mobilité par l'ADEME.

## 2. Préconisations afin de pérenniser les retombées positives du projet

La période historique que nous sommes en train de vivre semble être l'opportunité d'accompagner les différents types de structures du territoire dans la mise en place d'un plan de relance global et vertueux qui intègre la croissance verte dans ses objectifs. L'ambition est d'être le plus résilient possible face aux éventuelles crises à venir en intégrant différents enjeux de la transformation énergétique et climatique, et dont la mobilité durable fait partie.

Le lancement de cette animation territoriale sur les Plans de Mobilités Employeur doit permettre en unissant les compétences et expertises de chacun de s'intégrer de manière pertinente dans la démarche nationale de transition d'ores et déjà amorcée.

Comme nous l'avons vu, les webinaires, clef de voûte de cette animation, ont été un franc succès. Cependant, afin que ce projet atteigne ses objectifs profonds, les retombées de l'animation territoriale doivent s'étoffer et perdurer. Pour cela, il est nécessaire de la faire vivre et de la compléter, et ce par différents moyens.

### 2.1 Nécessité ...

#### 2.1.1 ...d'un suivi à court terme

Dans un premier temps, il est important d'alimenter la dynamique du projet, afin d'éviter une retombée totale de l'engouement autour des PDME et de la mobilité durable en général.

Un des premiers moyens identifié est de mettre à jour régulièrement le site web dédié au projet avec les actualités réglementaires de la mobilité, le relai des processus d'aides méthodologiques et financières, la création d'article nourrissant les réflexions autour de la mobilité etc... L'objectif étant de garantir une veille informationnelle sur le sujet afin de maintenir la mobilisation des partenaires du projet et l'engouement des structures concernées par les PDME. Idéalement, ce site a pour vocation de devenir la plaque tournante des informations sur les PDME en BFC.

Dans un deuxième temps, il serait intéressant de poursuivre l'animation lors de la semaine européenne de la mobilité 2020 qui se tiendra du 16 au 22 septembre 2020. Par exemple, les AOM ciblés par le projet pourraient porter l'organisation d'animations au sein des entreprises par des associations promouvant l'usage du vélo comme mode de déplacement quotidien, et dont certaines ont été identifiées pendant les webinaires.

Enfin, on pourrait imaginer la création d'un groupe de travail porté par la Région et l'ADEME dont le but serait la mise en réseau et la coordination des acteurs de la mobilité. Les conditions actuelles sont idéales avec la création de plusieurs postes d'animateurs et animatrices dans les bassins de mobilité par la Région BFC, et la volonté affichée de l'ADEME de créer un challenge régionale de la mobilité début 2021, avec notamment l'incitation à la création d'un réseau de conseiller.e.s mobilité.



### 2.1.2 ...et d'un accompagnement à moyen et long-terme

Il est certain que l'animation territoriale de sensibilisation aux PDME ne porta pleinement ses fruits que si elle donne suite à un accompagnement des structures assujetties par un soutien affiché des AOM compétentes.

En effet, un rapport de l'ADEME montre que 57% des entreprises interrogées considèrent que l'accompagnement existant n'est pas satisfaisant. De plus, 47% des AOM ne connaissaient pas le nombre d'assujettis sur leur territoire, et 28% seulement ont déclaré avoir informé les assujettis sur leur territoire de la réglementation en vigueur. (ADEME 2019).

Cette tendance a été confirmée lors de l'animation territoriale, que ce soit lors de l'audit déployé auprès des employeurs en amont des webinaires ou dans les échanges survenues au cours de ceux-ci.

Dans un premier temps, il conviendrait d'analyser les différents éléments des mesures de management de la mobilité sur les territoires, afin de déterminer si la fourniture d'informations est suffisante pour modifier les comportements de mobilité. (Tørnblad et al. 2014)

La prochaine étape serait d'améliorer l'accompagnement des employeurs et des usagers dans la mise en place de leur PDME ou de leur changement de comportement individuel. Afin de faire vivre le mouvement initié, la présence d'un animateur.trice dédié à cette fonction est primordial. Ainsi, la mise en place de cet accompagnement peut être fait par des conseiller.e.s en mobilité.

Le conseil en mobilité au service des usagers et des entreprises fournit l'information sur l'offre globale de mobilité et assure la promotion des PDME auprès des employeurs publics et privés, aux administrations, aux commerces, aux établissements d'enseignements, de soins, de loisirs etc... Il leur fournit également, le cas échéant, une assistance à maîtrise d'ouvrage. (Cerema 2014). Ils aident ainsi les acteurs de la mobilité quotidienne à réduire leur utilisation quotidienne de l'automobile. L'ADEME réalise un accompagnement financier des collectivités le souhaitant dans le cadre de l'embauche d'un conseiller.e.s en mobilité et anime le réseau des conseiller.e.s.

Ainsi, le développement des PDME est fortement corrélé avec celui des conseils en mobilité. Ils sont en effet les organes permettant d'apporter la méthode et les outils pour que les structures s'engagent dans la démarche. Ces conseils en mobilité sont obligatoires depuis 2001 pour toutes les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Cependant très peu ont été créés.(Lanquar 2008)

Dans un deuxième temps, tout en rappelant qu'il est important de garder un caractère convivial et créatif à la démarche de mise en place d'un PDME, il est nécessaire que les employeurs s'approprient pleinement la démarche. Cette appropriation suppose de les équiper d'outils clé en main (guides, boîtes à outils, ...).

Cet aspect est d'autant plus important que les profils des structures assujetties s'est énormément diversifié en passant d'une obligation réglementaire concernant les structures de plus de 100 salariés à 50 salariés désormais. Ainsi les caractéristique sociologiques des employeurs correspondants changent tout autant que leur nombre. Il est encore plus intéressant de penser la démarche PDME à une plus grande échelle, telle que les zones d'activité par exemple afin de produite un effet « d'entraînement » des petites structures par les plus grosses.

Il est donc nécessaire de favoriser ces initiatives en proposant un cadre permettant à toutes les entreprises, les administrations et AOM de la région de pouvoir se référer. Pour les employeurs privés, on pourrait imaginer une coordination des Chambres de Commerce et d'Industrie (CCI) sur un protocole permettant de les accompagner sur le pilotage et l'aspect technique de la mise en œuvre des PDME et PDMIE.

La mise en place de ces outils d'accompagnement permettra de toucher un maximum d'employeurs sur le territoire, et donc de dépasser le stade de sensibilisation en stimulant la mise en place de PDME.





## 2.2 Investir dans les infrastructures et repenser la ville

A moyen terme, il est à craindre que le report modal vers les mobilités actives tel que le vélo ne soit pas une hypothèse crédible si ce changement de pratique ne s'accompagne pas d'une action massive sur les infrastructures cyclables, notamment dans les zones où elles sont largement absentes. En effet, selon *The Shift Project*<sup>10</sup>, un fort report modal ne peut reposer que sur une palette de mesures incluant des contraintes à l'usage de la voiture individuelle, une réaffectation de l'espace qui lui est aujourd'hui dédié à d'autres modes de transport, via notamment l'adaptation de l'infrastructure en faveur de ces autres modes, comme les cycles. Ce frein au changement de comportement a également été relevé lors des webinaires par les participant.e.s.

Ainsi, le management de la mobilité axé sur l'employeur devrait tenir compte de l'emplacement et du secteur d'activité d'un lieu de travail, afin d'améliorer son accessibilité. Cela passe par une amélioration des infrastructures nécessaires à cette accessibilité (arrêt de transports en commun, pistes cyclables, ...). En effet, les modes de transports doux, vélo et marche à pied, restent marginaux car les distances sont longues et les routes sont peu adaptées. (EPOMM 2016). Il est donc absolument primordial de mettre la mobilité salariale au cœur de l'organisation structurelle de la mobilité, afin d'éviter les situations génératrices de tensions, telle que celles où le réseau de TC ne dessert pas les entreprises alors qu'elles financent ces infrastructures avec le versement mobilité transport.

D'autre part, des investissements importants dans les trains et bus seraient nécessaires pour les rendre plus attractifs, avec une augmentation de leur fréquence et fiabilité ainsi qu'un meilleur confort. L'augmentation des places de parking aux abords des gares doit également être envisagée. (OBADIA et DE CHATELPERRON 2017). Cette stratégie de développement du réseau ferroviaire régionale est d'ailleurs fortement envisagée par la Région BFC qui conduit d'ores et déjà une politique volontariste en la matière, et envisage de développer prochainement son offre à destination des employeurs.

Pour aller plus loin, nous pouvons relever que les leviers à solliciter ne concernent pas seulement les infrastructures. En effet, transformer le mode de transport des périurbains ne pourra se faire sans repenser le modèle économique des agglomérations, comme les centres commerciaux dont les activités sont directement liées au fait que les consommateurs et collaborateurs sont motorisé.e.s.

## 3. Perspectives

### 3.1 De nouveaux outils de politiques publiques

#### 3.1.1. ... à l'échelle locale : renforcement du pouvoir des AOM

Nous l'avons vu, les AOM sont les relais territoriaux privilégiés et ont un rôle fondamental à jouer que ce soit dans la communication auprès des employeurs, ou dans l'adaptation du foncier aux mobilités actives. Sans pour autant pouvoir en contrôler la mise en place, les collectivités disposent d'un certain nombre de leviers d'action pour favoriser le développement des PDME sur leur territoire.

Or, la loi LOM programme d'ici le 1er juillet 2021 la couverture intégrale du territoire national en autorités organisatrices de la mobilité (AOM). Ainsi, c'est plus de 900 communautés de communes sur les 1000 existantes, non AOM avant l'adoption du projet de loi, qui devront délibérer d'ici le 31 mars 2021<sup>11</sup> pour se saisir ou non de la compétence. A défaut, celle-ci sera dévolue à la région. Nous pouvons alors imaginer une prise de compétence massive au sein du territoire national, avec un regain d'intérêt pour la thématique des PDME et la mise en place d'un accompagnement efficace des structures assujetties.

---

<sup>10</sup> The Shift Project est une association française créée en 2010 et un laboratoire d'idées qui s'est donné pour objectif l'atténuation du changement climatique et la réduction de la dépendance de l'économie aux énergies fossiles.

<sup>11</sup> Initialement prévue au plus tard le 31 décembre 2020, la date de la délibération du conseil communautaire est repoussée au 31 mars 2021, selon l'article 9 de l'ordonnance n° 2020-391 du 1er avril 2020



En effet, dans son exposé des motifs, la loi LOM pose le cadre pour favoriser l'exercice effectif de la compétence mobilité « à la bonne échelle » territoriale, en favorisant notamment les relations et la coopération entre les intercommunalités et les régions. Elle offre un cadre contractuel pour la mise en œuvre de l'intermodalité, sous la coordination des régions, avec des « contrats opérationnels de mobilité » conclus à l'échelle de « bassins de mobilité ». Ces bassins de mobilité regroupent une ou plusieurs intercommunalités. Nous pourrions ainsi imaginer l'élaboration de dynamique territoriale élargie autour des mobilités actives par les AOM concernées par des problématiques de transports communes, et ce avec les nouveaux outils dont elles disposent.

Parmi ces nouveaux outils, certains sont spécifiquement pensés pour faciliter la mise en place des PDME. Ainsi, la LOM prévoit la mise en place d'une nouvelle instance de dialogue appelée le « comité des partenaires ». Constituée de représentants des employeurs, ce comité représente une opportunité pour les AOM afin de créer du lien avec les employeurs mais aussi concevoir des services d'accompagnement sur le sujet de la mobilité durable. En effet, il est certain que le dialogue entre l'établissement réalisant un PDME et l'AOM est essentiel pour la réussite des PDME, à la fois pour s'assurer de la pérennité de la démarche, et parce que l'élaboration d'un PDME se fonde nécessairement sur les services et infrastructures développés par la collectivité.

D'autre part, le rôle des AOM est également important dans le développement des Plans de Déplacement Inter-Employeurs (PDMIE). L'intérêt des PDIME est de créer une dynamique commune entre des structures aux problématiques d'accessibilité convergentes, et d'intégrer dans la démarche des structures plus petites, qui ne se seraient pas lancées seules dans l'élaboration d'un PDME. Les avantages sociaux et environnements des PDMIE sont ainsi démultipliés. C'est pourquoi nous pourrions imaginer que les AOM déploieront à l'avenir des mesures d'accompagnement tournées plus spécifiquement vers les PDMIE.

### *3.1.2. ...à l'échelle nationale : de nouveaux programmes ambitieux*

A l'échelle nationale, des programmes en faveur de la transformation de notre mobilité touchent de nombreux territoires. Des appels à projets ont notamment été lancés dans le cadre du programme France Mobilités et qui ont suscité l'intérêt de plus d'une quinzaine de collectivités situées en BFC pour proposer des solutions de mobilités innovantes. Il y a pour cela une cellule régionale d'appui French Mobility qui se réunit pour accompagner les initiatives des collectivités et des AOM. Cette cellule est composée à la fois la DREAL, le CEREMA, la Banque des Territoires et l'ADEME.

Concernant les mobilités actives tel que le vélo, le Gouvernement a lancé début 2020 un grand Plan vélo afin de faciliter l'usage du vélo. Ainsi le Plan Vélo apporte de nombreux appuis aux initiatives de collectivités qui voudraient se doter de schéma directeur vélo et étoffer leur réseau de piste cyclables. Nous pouvons citer à la fois des dispositifs d'aides financières pour faciliter les investissements nécessaires pour franchir les obstacles à la continuité cyclable et tous les dispositifs d'aide à l'animation des politiques cyclables dans les collectivités via l'appel à projet « AVELO » de l'ADEME, plus tous les dispositifs de financement proposés dans le cadre des CEE (certificats d'économies d'énergie) sur le vélo.

Initialement doté de 20 millions d'euros, le budget alloué a été triplé pour atteindre à 60 millions d'euros. Ce plan doit permettre de démocratiser sur le long terme la pratique du vélo en tant que moyen de transport quotidien, en apportant un soutien concret aux collectivités qui s'engagent à lever les freins à l'usage, facilitant ainsi le changement de comportement des usagers et donc la mise en place des PDME.

D'autre part, les contrats de transition écologique (CTE) lancés en 2018 constituent un autre outil national au service de la transformation écologique, et dont peuvent se saisir les collectivités territoriales. Les territoires volontaires sont accompagnés aux niveaux technique, financier et administratif, par les services de l'État, les établissements publics et les autres collectivités.



Figure 45 : objectifs durables de l'Agenda 2030 traitant de la mobilité (Source : Agenda 2030)

Le CTE fixe un programme d'actions avec des engagements précis et des objectifs de résultats. Les actions en faveur des mobilités sont très présentes dans les CTE, avec notamment des initiatives visant à promouvoir les mobilités douces et à convertir les flottes de TC vers l'électrique et/ou l'hydrogène.

Enfin, de nombreux documents à portée nationale traitent des orientations stratégiques à donner à la gestion de la mobilité. Nous pouvons citer la Stratégie Nationale Bas-Carbone (SNBC) introduite par la loi TECV et révisée en 2019. Elle est la feuille de route de la France pour lutter contre le changement climatique et donne des orientations pour mettre en œuvre, dans tous les secteurs d'activité, la transition vers une économie bas-carbone, circulaire et durable à l'horizon 2050. Concernant la mobilité, cette stratégie fait l'hypothèse d'une maîtrise de la hausse du trafic à la fois pour le transport de personnes et pour le transport de marchandises, d'un report modal vers les mobilités actives, les transports collectifs et les transports massifiés ainsi que l'optimisation de l'usage des véhicules. De même, la mobilité est un enjeu majeur de l'Agenda 2030<sup>12</sup>. (Figure 45)

En outre, le Plan Climat présenté en 2017 comporte 6 grands thèmes avec des propositions de mesures concrètes, dont le développement d'une mobilité propre et accessible à tous. La loi énergie-climat adoptée fin 2019 vient renforcer cette stratégie en inscrivant notamment l'objectif de neutralité carbone en 2050. La loi accorde ainsi une part importante au secteur de la mobilité, avec la volonté de développer l'hydrogène bas-carbone et renouvelable dans ses usages.

Ainsi, les récentes politiques publiques dotent les territoires de nouveaux outils leur permettant de se saisir des enjeux de la transition. Les PDME font partie de ces outils car ils répondent à des problématiques environnementales en réorganisant la mobilité. Ils sont ainsi des dispositifs avec un fort potentiel pouvant permettre d'atteindre des objectifs nationaux ambitieux qui nécessitent une mobilisation de tous les échelons territoriaux.

### 3.2 Evolution des mentalités

Comme nous l'avons vu, les politiques publiques organisent et structurent la mobilité. Pour autant, les facteurs individuels ont une importance majeure dans les processus de report modal, et ce d'autant plus sur les déplacements pendulaires<sup>13</sup>. Le rapport à la voiture est en effet complexe et son usage est parfois systématique. Ainsi, 50% des trajets pendulaires en voiture font moins de 5 kilomètres (ADEME 2020).

Les PDME sont donc des projets qui nécessitent de prendre en compte des dimensions psycho-sociales et d'accompagnement au changement de comportements. Le contexte est cependant idéal avec le développement depuis quelques années de nouveaux modes de déplacement actifs qui représentent un réel potentiel de report modal et offrent un panel de choix alternatifs à la voiture pour les déplacements pendulaires des usagers (trottinettes électriques, gyropode, skateboard électriques, ...)

---

<sup>12</sup> En septembre 2015, les 193 États membres de l'ONU ont adopté le programme de développement durable à l'horizon 2030, intitulé Agenda 2030.

<sup>13</sup> Le déplacement pendulaire, appelé aussi migration ou mobilité pendulaire, est le déplacement journalier de la population des grands centres urbains entre les lieux de domiciles et les lieux de travail ou de scolarité.



### 3.3 Evolution du contexte

#### 3.3.1 *Loi LOM : des mesures d'applications à venir*

Sur les 138 mesures d'application de la loi LOM prévues, seulement une trentaine ont été publiées depuis sa promulgation en décembre 2019. En effet, du retard a été pris dans la sortie des décrets et ordonnances attendus. Or, aussi belle soit-elle, une loi reste inutile si elle n'est pas applicable.

Les carences d'application sont aussi manifestes pour le titre IV de la loi qui porte entre autres sur les infrastructures nécessaires au déploiement de mobilités plus propres (recharge de véhicules électriques) ou encore les émissions sonores des véhicules.

C'est également dans ce titre (art. 86) qu'est contenue l'instauration des zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m), soit l'un des principaux leviers pour contenir la pollution des transports terrestres prévu par la LOM. Rendue obligatoire d'ici le 31 décembre 2020, pour les communes et intercommunalités qui dépassent "de manière régulière" les normes de qualité de l'air, cette nouvelle réglementation est un argument supplémentaire pour encourager la mise en place de PDME au sein de ces territoires.

D'autre part, diverses actions seront menées dès la rentrée de septembre. Après les décrets sur le covoiturage (incitations, subventions par les AOM et partage des frais, art. 35 et 40) parus en juin d'autres portant notamment sur l'ouverture des données de transports, les services numériques multimodaux, l'accès des deux roues électriques aux voies réservées ou encore les modalités de régulation du free-floating<sup>14</sup> sont attendus au troisième ou au dernier trimestre 2020.

Ce « rattrapage » permettra de cadrer davantage le management de la mobilité, et accélérer la promotion de la mobilité durable, avec notamment un accompagnement accru à la mise en place des dispositifs prévus à cet effet et dont les PDME font partie.

#### 3.3.2 *crise sanitaire et transition écologique*

La crise sanitaire provoquée par l'épidémie de la Covid-19 a profondément bouleversé de nombreux aspects de notre vie quotidienne. Parmi eux, l'organisation du travail a été particulièrement impactée. Ainsi, encore modestement pratiqué il y a quelques mois, le télétravail total ou partiel s'est généralisé dans beaucoup de secteurs où cela était possible. Ce mode de fonctionnement semble se pérenniser dans de nombreuses structures, avec notamment un encouragement récent du gouvernement à privilégier le télétravail et ce jusqu'à nouvel ordre.

Cela ouvre de belles perspectives, notamment en termes de mobilité... Ou plutôt de « non-mobilité ». En effet, un télétravail choisi, partiel, et bien organisé, peut présenter de nombreux avantages. À l'heure où l'urgence des enjeux climatiques et environnementaux devient criante, il peut générer des externalités positives : baisse significative des temps et des coûts de transports, des embouteillages et de la pollution induite, réduction du stress, optimisation du temps de travail et de l'utilisation des locaux de l'entreprise, etc.

D'autre part, le changement climatique et ses enjeux alimentent le débat public depuis plusieurs années. Il s'est avéré que nos pratiques de mobilités et de consommation sont, entre autres, responsables d'une partie importante des émissions de gaz à effet de serre (GES), dont le rôle dans le changement climatique n'est plus à rappeler. En outre, cette crise sans précédent a permis de mettre en lumière le lien entre santé et environnement en démontrant que les risques climatiques et les crises sanitaires sont liés.

---

<sup>14</sup> Utilisation d'une flotte de véhicules en libre-service et sans station.





Ainsi, les questions de santé publique sont devenues centrales, couplé d'une prise de conscience environnementale généralisée. C'est pourquoi nous assistons aujourd'hui à l'émergence d'une conscience écologique collective, face à une urgence climatique de plus en plus pressante et la nécessité de s'y adapter. L'écologie est devenue une des préoccupations majeures des Français.e.s, comme peuvent le montrer le résultat des élections municipales 2020 ou la proposition récente de la Convention Citoyenne pour le Climat, consistant à ajouter à la Constitution française que « la République garantit la préservation de la biodiversité, de l'environnement et lutte contre le dérèglement climatique ».

Nous pouvons alors faire l'hypothèse d'une accélération des changements de comportement dans les années à venir. Les acteurs centraux des territoires tels que les employeurs et ceux qui les accompagnent se saisiraient pleinement de ces enjeux en agissant sur des leviers à leur échelle, notamment en repensant leur mobilité à travers les PDME.

### 3.3.3 *Vers une administration « 3.0 »*

La France est devenue en 2014 la première nation européenne en matière d'administration numérique. La volonté du gouvernement est d'accélérer sa transformation pour simplifier encore davantage les usages et rendre les services publics plus efficaces et plus réactifs. Il est certain que la transformation numérique permet de développer un projet ambitieux et porteur pour l'État. Ainsi, face à l'évolution des modes de travail, le Gouvernement s'est engagé à mettre à la disposition des agents des outils numériques innovants, mobiles et collaboratifs issus des appels à projets de l'environnement de travail numérique des agents (ETNA).

Certains ont d'ores et déjà été mis en place, avec notamment un système de messagerie instantanée des agents publics, un outil de webconférence pour tous les ministères en septembre dernier et un nouveau système d'information unifié de l'État permettant de renforcer les liens entre les administrations pour des projets plus ambitieux, plus sûrs et mieux maîtrisés.

A l'ère de l'innovation et de l'évolution rapide, nous pouvons faire l'hypothèse que les projets menés par les services de l'Etat seront à l'avenir de plus en plus collaboratifs et intégrés. Et ce grâce aux outils numériques de gestion de projets qui permettent de réinventer l'animation territoriale et d'élargir le champ des possibles, sous peu qu'ils soient adoptés par le plus grand nombre et se démocratisent au sein de tous les services. Nous pourrions ainsi imaginer des outils partagés par les différents échelons territoriaux, facilitant ainsi le partage d'information et la fluidité dans les projets menés.



## Conclusion

Face à l'urgence climatique, l'objectif poursuivi est d'être le plus résilient en intégrant les enjeux de la transformation énergétique et climatique dans les stratégies de développement actuelles et à venir. En effet, si la France veut espérer tenir ses objectifs, il faut que les plans de relance prévus intègrent ces enjeux. Avec une part de 31%<sup>15</sup> dans le rejet total de GES et de polluants atmosphériques en France en 2019, et un retard de 40% au regard des objectifs annoncés sur la baisse de ces émissions, le transport routier est un secteur clé de cette transformation globale. Sa gestion est donc un enjeu à la fois environnemental et sanitaire. La promulgation récente de la loi LOM a pour ambition de transformer en profondeur la politique des mobilités, avec un objectif simple : décarboner le milieu des transports en encourageant la mobilité durable au quotidien.

Nous l'avons vu, les PDME sont des outils complets et transversaux permettant une gestion vertueuse de notre mobilité. Ils s'intègrent entièrement aux mesures permettant d'atteindre les objectifs des politiques publiques environnementale et qui permet à l'employeur de déployer sa responsabilité sociale et environnementale. Or, les PDME sont des projets qui nécessitent beaucoup de communication et de pédagogie. A ce titre-là, l'AOM a un rôle déterminant à jouer et une pro activité à tenir, de même que les Régions en tant que cheffe de file de mobilité. Ces acteurs centraux de la mobilité sont les plus à même de lever les freins nécessaires au développement efficace et ambitieux des PDME.

Le succès du projet qui vous a été présenté réside en particulier dans le fait qu'il a été pensé en tant que projet collectif et collaboratif. Il y a en effet tout un microcosme de jeu d'acteur et de partenaires de proximité qui s'animent aux côtés des AOM et des employeurs pour les accompagner dans leurs démarches. Tout l'enjeu de cette animation était la pleine prise en charge de cette responsabilité par chacun des acteurs. L'objectif étant de mettre en fonctionnement ce système et initier une dynamique collective en assurant une coordination territoriale, garant d'une mise en place efficace de dispositifs tels que les PDME. Les deux webinaires réalisés à cette occasion ont permis de se poser des questions autour des offres proposées, des offres à construire, comment les partager, et comment les organiser avec les employeurs. Cependant, cette action de planification collective ne doit pas nous faire oublier l'accompagnement au changement de comportement individuel qui est un autre axe fort de succès.

D'autre part, l'enjeu du projet a également résidé dans sa forme. Comme cela a pu être démontré, cette animation a valorisé pleinement les outils numériques mis à disposition dans cette période si particulière. Il est certain que ces nouveaux outils permettent de faire rayonner les actions d'animation et d'impacter davantage le territoire en diversifiant les acteurs impliqués. L'enjeu est donc de se saisir et de s'appropriier ces nouveaux outils afin de renforcer la puissance des actions menées par les territoires.

Pour résumer, les acteurs locaux ont un rôle déterminant à jouer dans les mécanismes qui vont aboutir à la construction de la société économique et sociale de demain, inscrite dans les grands enjeux environnementaux. En parallèle, la responsabilité des territoires ainsi que celle de leurs acteurs économiques apparaissent comme profondément transformés par l'innovation territoriale et les nouveaux outils du numérique. En effet, à l'image de la révolution industrielle qui a profondément modifié la société du XIX<sup>ème</sup> siècle, la transformation digitale bouleverse notre société actuelle.

Ainsi, la transition numérique apporte de nouveaux moyens et la transition écologique dresse des objectifs clairs. Pourquoi alors ne pas imaginer que ces deux processus puissent se rejoindre dans une logique d'apport mutuel.

---

<sup>15</sup> Selon le dernier rapport annuel du Haut Conseil pour le Climat – Juillet 2020



« L'heure est à la remise en cause des fonctionnements obsolètes ou inefficaces qu'on ne questionne jamais tant les habitudes sont ancrées, par routine, par manque de temps, par mimétisme et parce que, au fond, c'est confortable.» - *Anne Albert-Cromarias*<sup>16</sup>

---

<sup>16</sup> Anne Albert-Cromarias Enseignant-chercheur HDR, management stratégique, Groupe ESC Clermont. Extrait d'un article paru sur le journal « The Conversation », le 23 avril 2020. <https://theconversation.com/la-crise-du-covid-19-laube-dune-nouvelle-ere-pour-les-territoires-136861>

## Bibliographie

ADEME. 2019. *État des lieux plans de mobilité*.

———. 2020. « La mobilité de demain ». Consulté le 22 mai 2020. <https://multimedia.ademe.fr/infographies/infographie-la-mobilite-ademe/>.

AUZELLE, Séminaire Robert et CENTRE D'ÉTUDES SUR LES RÉSEAUX, LES TRANSPORTS, L'URBANISME ET LES CONSTRUCTIONS PUBLIQUES (FRANCE). *Vocabulaire français de l'art urbain*. Éd. du CERTU, 2010.

BOURDIN, Alain. *Mobilité et écologie urbaine*. 2007

CASTETS, Bernard. 2002. « Changer les comportements pour les déplacements liés au travail ». *Economie et Humanisme*, 32–32.

Cerema. 2014. *Management de la mobilité et travail à distance: Quelles articulations avec les politiques de déplacements ?* Cerema. 70 pages. Référence SKU1839254160.

CGEDD. 2016. « Urbanismes et mobilité ».

*Code des transports - Article L1214-8-2*. s. d. *Code des transports*. Vol. L1214-8-2. Consulté le 18 mai 2020.

Commissariat général au développement durable. 2019. « Chiffres clés du climat, France, Europe et Monde - ÉDITION 2019 », 80 pages.

CUPPLES, Julie, et Elisabeth RIDLEY. 2008. « Towards a heterogeneous environmental responsibility: sustainability and cycling fundamentalism ». *Area* 40 (2): 254–264.

ENOCH, Marcus, et Stephen POTTER. 2003. « Encouraging the commercial sector to help employees to change their travel behaviour ». *Transport Policy* 10 (1): 51–58.

EPOMM. 2013. *Mobility Management: The Smart Way to Sustainable Mobility in European Countries, Regions and Cities*. IGI Global. 132 pages

ERMANS, Thomas, Céline BRANDELEER, Michel HUBERT, Kevin LEBRUN, et Florentine SIEUX. 2018. « Déplacements domicile-travail: état des lieux et perspectives d'action pour les entreprises. Note de synthèse BSI ». *Brussels Studies. La revue scientifique électronique pour les recherches sur Bruxelles/Het elektronisch wetenschappelijk tijdschrift voor onderzoek over Brussel/The e-journal for academic research on Brussels*.

GART. 2017. « Plans de mobilité : Définition et aide à la mise en œuvre ». 64 pages

GIBERT, Patrick; THOENIG, Jean-Claude. *La Modernisation de l'État. Une promesse trahie?*. Classiques Garnier, 2019.

HUGLO, Christian. 2020. « Regard sur les faiblesses, les enjeux et les perspectives d'un droit des transports durables ».

JANY-CATRICE, Florence. Transformations de long terme dans l'évaluation des politiques publiques. D'une planification politique à une légitimation scientifique. *Actuel Marx*, 2019, no 1, p. 67-80.

LANQUAR, L. 2008. « Plan de déplacements entreprise: fondements et perspectives ». *Archives des Maladies Professionnelles et de l'Environnement* 69 (4): 615–622.

*LOI n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte*. 2015. 2015-992.

*LOI n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités*. 2019. 2019-1428.

MARTIN, Fanny. s. d. Institut d'Études Politiques de Lyon. « Gouvernance et Management de la Mobilité: l'exemple des Plans de Déplacements Inter-Entreprises dans le Grand Lyon ». Mémoire de fin d'étude, 93 pages.

MARTINEZ, ANDRES GARCIA, DIEZ, JOSE, LAMBAS, MARIA EUGENIA LOPEZ, *et al.* FROM CAR TO BIKE: MARKETING AND DIALOGUE ASA DRIVER OF CHANGE. *Urban Transport XXIII*, 2017, vol. 176, p. 221.

OBADIA, Nathalie, et Corentin DE CHATELPERRON. 2017. « La voiture reste incontournable dans les agglomérations ». *Les Echos*. 2017. Consulté le 21 mai 2020. <https://www.lesechos.fr/2017/10/la-voiture-reste-incontournable-dans-les-agglomerations-183537>.

PEYRONY, Jean. La “ modernisation de l’action publique territoriale ” en perspective européenne et transfrontalière. CIST2014 - Fronts et frontières des sciences du territoire, Collège international des sciences du territoire (CIST), Mar 2014, Paris, France. pp.307-316.

« Plan Climat ». s. d. [Gouvernement.fr](http://www.gouvernement.fr). Consulté le 22 mai 2020. <https://www.gouvernement.fr/action/plan-climat>.

POCHEZ, Rémi, et Simon ESTINES. 2018. « Management de la mobilité, Synthèse bibliographique : cadre et définitions, outils, études de cas », 117 pages.

PORTOULI, Evangelia, LYTRIVIS, Panagiotis, THEODOROPOULOS, Theodoros, *et al.* Can multimodal trip planning alter the travelers' mobility behavior? A cross-European study. In : *2016 IEEE 19th International Conference on Intelligent Transportation Systems (ITSC)*. IEEE, 2016. p. 2119-2124.

REBETEZ, François. 2008. « Mobilité pendulaire et potentiel de report modal limité ». PhD Thesis, Université de Lausanne.

Réseau Action Climat. 2017. « Un Plan de mobilité dans mon entreprise ». ADEME. 2017. <https://www.ademe.fr/plan-mobilite-entreprise>.

ROCCI, Anaïs. *Changer les comportements de mobilité: exploration d'outils de management de la mobilité: les programmes d'incitation au changement de comportements volontaire (VTBC)*. Rapport final de recherche. 2009.

TEC. 2016. « La mobilité intelligente ».

TISSOT, Claire. *Plans de déplacements entreprise et inter-entreprises, des dispositifs efficaces pour faire changer les comportements de mobilité? Freins et facteurs de succès. Évaluation des démarches entreprises au sein de l'agglomération lyonnaise*. 2011. Thèse de doctorat. SYTRAL (Lyon, France), GRAND LYON (Lyon, France).

Tørnblad, Silje H., Steffen Kallbekken, Kristine Korneliusen, et Torben K. Mideksa. 2014. « Using mobility management to reduce private car use: Results from a natural field experiment in Norway ». *Transport policy* 32: 9–15.

TOURNIER, Nicolas. Le plan de déplacements entreprise à l'échelle d'un pôle d'emploi, place et enjeux d'une démarche sectorielle: l'exemple du plan de mobilité des salariés des entreprises et des clientèles des zones d'activités et commerciales du Sud-Ouest toulousain. 2008. PhD Thesis. EGIS Mobilité, Toulouse.

TROSA, Sylvie. Donner sens aux méthodes de modernisation de l'administration. *Revue française d'administration publique*, 2010, 3: 533-548.

VANOUTRIVE, Thomas, et al. Mobility management measures by employers: overview and exploratory analysis for Belgium. *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, 2010, 10.2.

YORDANOVA, Diana. 2009. « Méthodologie, outils et stratégie des démarches de type Plan de Déplacements d'Entreprise à Egis Mobilité. Aide au développement local de cette activité ». PhD Thesis, EGIS Mobilité, Aix-en-Provence.

ZOUBIR, Ayman. Management de la Mobilité et pistes pour la pérennisation de la mobilité durable. Quelles voies possibles de régulation?. 2013. PhD Thesis.







## Annexe 3 : Questionnaire à destination des employeurs

Informations sur votre structure : parlez-nous de vous !

**Votre structure est :**

une entreprise  
un service ou établissement public d'Etat  
un service public hospitalier  
une collectivité territoriale  
Autre

**Quel est votre secteur d'activité ? (réf. NAF)**

Merci de vous référer, si besoin, à la nomenclature d'activité française (NAF).

**Votre structure compte sur le même site :**

entre 100 et 250 personnes  
entre 250 et 500 personnes  
entre 501 et 999 personnes  
plus de 1000 personnes

**Votre structure se situe dans la zone géographique de :**

Dijon Métropole  
Le Grand Chalon  
Pays de Montbéliard Agglomération  
Communauté d'Agglomération du Grand Belfort

**Quant à vous, quel est votre domaine d'activité au sein de cette structure ?**

Responsable - Dirigeant.e  
Ressources Humaines  
QSE - RSE  
Communication  
Autre

Information sur votre situation vis à vis des Plans de Mobilité Employeurs

**Les dispositions réglementaires de mise en place des PDME ont évolué au cours des années. Est-ce que votre structure a été informée :**

de la disposition réglementaire\* relative à la mise en place d'un **Plan de Déplacement d'Entreprises** pour les structures employant plus de **100 salariés** sur un même site situé dans un **Plan de Déplacement Urbain** ? \*(introduite par l'art. 51 de la **loi pour la transition énergétique TECV**)

de la disposition réglementaire\* relative à la mise en place d'un **Plan de Mobilité Employeur** pour les structures employant plus de **50 salariés** sur un même site situé dans un **Plan de Mobilité**? \*( introduite par l'art. 82 de la **loi d'orientation des mobilités LOM**)

**Par quelle voie en avez-vous été informé.e ?**

Nous avons reçu l'information en interne (précisez)  
Autre (précisez)

***Avez-vous entamé une réflexion en interne sur la réalisation d'un Plan de Mobilité Employeur ?***

***Quelles étapes ont été réalisées au sein de votre établissement ?***

Répondre à cette question seulement si les conditions suivantes sont réunies :

La réponse était 'Oui' à la question '8 [B20]' (Avez-vous entamé une réflexion en interne sur la réalisation d'un Plan de Mobilité Employeur ? )

Déterminer le budget transport de la structure

Réaliser un diagnostic/enquête

Définir les objectifs et les résultats attendus

Budgétiser le plan d'actions et sa mise en œuvre

Mettre en place un.e référent.e

Autre:

***Quel budget (estimation) a été/est/sera alloué à la mise en œuvre du PDME dans votre établissement ?***

Répondre à cette question seulement si les conditions suivantes sont réunies :

La réponse était à la question '9 [B21]' (Quelles étapes ont été réalisées au sein de votre établissement ? )

***Lors de cet exercice de budgétisation du plan de mobilité employeur, avez-vous rencontré des difficultés ?***

Répondre à cette question seulement si les conditions suivantes sont réunies :

La réponse était à la question '9 [B21]' (Quelles étapes ont été réalisées au sein de votre établissement ? )

relatives à la communication / sensibilisation

d'ordre réglementaire

d'ordre technique

d'ordre financier

aucune

***Avez-vous déjà mis en place des mesures dans le cadre des PDME ?***

Répondre à cette question seulement si les conditions suivantes sont réunies :

La réponse était 'Oui' à la question '8 [B20]' (Avez-vous entamé une réflexion en interne sur la réalisation d'un Plan de Mobilité Employeur ? )

Oui

Non

***Pouvez-vous donner quelques exemples d'actions mises en place ?***

\*

Veillez écrire votre réponse ici

La démarche de mise en place des Plan de Mobilité Employeur

***Ce Plan de Mobilité Employeur représente pour vous :***

une opportunité

une contrainte

Une thématique en cours de traitement

une thématique déjà traitée

une nouveauté

***Estimez-vous que votre structure possède les moyens humains (compétences, disponibilité...) pour traiter ce sujet ?***

Oui

Non

**Quels sont les freins éventuels à la mise en place d'un PDME dans votre établissement ?**

Classez les propositions par ordre d'importance en leur attribuant un nombre de 1 à 6, 1 étant le plus fort.

- Moyens financiers
- Moyens humains
- Moyens méthodologiques
- Communication
- Motivation
- Autre :

**Quelles seraient les attentes de votre structure concernant cette mise en place de PDME?**

- Accompagnement sur les compétences d'ingénierie et de conseil
- Accompagnement méthodologique sur la mise en place des PDME
- Animation et communication autour de ce PDME
- Soutien à la budgétisation du PDME
- Mise en place d'un référent local (ex : conseiller en mobilité du territoire)
- Autre:

**Par quel(s) transport(s) en commun votre structure est-elle desservie ?**

- Bus
- Train
- Tramway
- Navette d'entreprise
- Vélos en libre-service
- Autre:

**Quelle est la position de votre structure vis-à-vis de ces actions possibles à mettre en place dans un PDME ?**

	Nous l'avons déjà mis en place	Nous sommes prêts à le mettre en place	Nous ne pouvons pas le mettre en place	Nous ne souhaitons pas nous engager	Sans avis
<b>Autoriser un ou plusieurs jours de télétravail par semaine</b>					
<b>Modifier les horaires de travail pour les faire coïncider avec les horaires des transports en commun</b>					
<b>Privilégier la visioconférence plutôt que les longs déplacements</b>					
<b>Favoriser les mobilités actives : installer des garages à vélo, fournir du matériel de gonflage</b>					

	Nous l'avons déjà mis en place	Nous sommes prêts à le mettre en place	Nous ne pouvons pas le mettre en place	Nous ne souhaitons pas nous engager	Sans avis
et de dépannage, mettre en place un service de vélos en entreprise, etc.					
Prendre en charge les abonnements au-delà des 50% obligatoires prévus par la loi (transports en commun, services publics de location de vélo, etc.)					
Accorder un forfait mobilité durable aux salariés de l'entreprise remplissant les critères					
Inciter au covoiturage (mise en place d'une plateforme physique ou numérique interne à l'établissement)					
Mettre en place une navette d'entreprise					
Réorganiser la logistique, par exemple mutualiser les livraisons et choisir des véhicules moins polluants					

**Quelle est la position de votre structure vis-à-vis de l'intérêt d'un plan de mobilité inter-employeur ou des actions mutualisées inter-entreprises ?**

Nous l'avons déjà mis en place

Nous sommes prêts à le mettre en place

Nous ne pouvons pas le mettre en place

Nous ne souhaitons pas nous engager

Sans avis

**Pouvez-vous préciser les actions mutualisées inter-employeur déjà mises en place ?**

Répondre à cette question seulement si les conditions suivantes sont réunies :

La réponse était 'Nous l'avons déjà mis en place ' à la question '20 [C70]' (Quelle est la position de votre structure vis-à-vis de l'intérêt d'un plan de mobilité inter-employeur ou des actions mutualisées inter-entreprises ? )  
 Veuillez écrire votre réponse ici :

**Différents organismes relaient des avantages liés au PDME. Que pensez-vous des assertions suivantes : "le Plan de Mobilité Employeur apporte (...)" ?**

	Nous y adhérons	Nous ne sommes pas complètement convaincus	Nous n'y adhérons pas	Sans avis
"une amélioration du bien-être et des conditions de vie des salariés (pratique du vélo et marche, économies via une baisse du budget des transports, gain de temps utile etc.)"				
"une influence positive sur la productivité de l'établissement lié à cette amélioration des conditions de vie au travail"				
"une attractivité pour le recrutement "				
"une image renforcée en contribuant à une démarche RSE"				
"impulsion d'une démarche fédératrice autour d'un projet commun au sein de l'établissement"				
"des synergies avec d'autres projets internes de l'entreprise comme la réorganisation du travail ou une démarche environnementale"				

**Quel est pour vous l'avantage principal de la mise en place d'un Plan de Mobilité Employeur ?**

Animation territoriale sous forme de "Webinaires"

***Ci-dessous quelques thématiques qui pourraient être abordées par les intervenants. Veuillez les classer en fonction de leur niveau d'intérêt pour vous.***

Numérotez chaque case dans l'ordre de vos préférences de 1 à 5

Les soutiens techniques existants

La création de Plan de Mobilité Inter-Employeurs

L'échange de pratiques et des retours d'expérience

Informations sur les études actuelles (Exemple : études ATMO)

Les modes de mobilisation et de communication des salariés autour du PDME

***Vous pouvez mentionner ici en quelques mots d'autres thématiques non listées dans la précédente question que vous aimeriez voir être abordées lors des webinaires :***

***Souhaitez-vous être accompagné.e dans la mise en place de votre Plan de Mobilité Employeur ?***

\*

Veillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

Oui

Non

## *Annexe 4 : Questionnaire de satisfaction - Plans de Mobilité Employeurs - Webinaire 1*

Bonjour à tous et à toutes, et merci d'avoir suivi ce premier webinaire sur les Plans de Mobilités Employeurs en Bourgogne-Franche-Comté ! Nous espérons qu'il vous a plu et vous permet désormais d'y voir plus clair sur cette thématique.

Nous vous proposons de remplir ce questionnaire de satisfaction. Il est très important pour nous, afin de nous améliorer pour la prochaine session qui se tiendra le 02 juillet à 14h.

Les réponses récoltées serviront également au processus d'amélioration des outils utilisés en vue d'usages ultérieurs, et alimenteront un travail de recherche universitaire.

Merci donc de nous consacrer encore quelques minutes de votre temps !

Temps estimé : entre 3 mn et 8mn

### INFORMATIONS GÉNÉRALES

***Au cours de ce webinaire, vous étiez :***

Participant.e

Intervenant.e

***Vous êtes :***

Employeur

Salarié.e d'une entreprise

Salarié.e d'une administration ou d'un service public

Agent d'une collectivité territoriale

Élu.e

***Votre structure est située sur :***

Dijon Métropole

Le Grand Chalon

Pays de Montbéliard

Le Grand Belfort



## SATISFACTION GLOBALE

**Quelle est votre évaluation d'ensemble pour ce webinaire :**

**1 2 3 4 5**

1 = Insuffisant

5 = Excellent

**Dites-nous ce qui vous a plu ?**

*(Format, accès de la plateforme, contenu, durée, rythme, ...)*

Veillez écrire votre réponse ici :

**Dites-nous ce qui aurait pu vous satisfaire encore plus ?**

*(Format, accès de la plateforme, contenu, durée, rythme, ...)*

Veillez écrire votre réponse ici :

**Avez-vous le souhait de vous inscrire au prochain webinaire qui se tiendra le 02 juillet ?**

Oui

Non

*Vous avez répondu non à la question précédente. Pourquoi ?*

Répondre à cette question seulement si les conditions suivantes sont réunies :

La réponse était 'Non' à la question '7 [F40]' (Avez-vous le souhait de vous inscrire au prochain webinaire qui se tiendra le 02 juillet ? )

Veillez écrire votre réponse ici :

**Un autre message à faire passer ?**

Veillez écrire votre réponse ici :

**Un questionnaire de satisfaction plus détaillé est disponible page suivante :**

Je participe au questionnaire de satisfaction plus détaillé

Je ne participe pas au questionnaire de satisfaction plus détaillé et je m'arrête ici

## LE FORMAT WEBINAIRE ET VOUS

***Avant celui-ci, aviez-vous déjà assisté à un webinaire ?***

Oui

Non

***Recommanderiez-vous le format webinaire ?***

Oui

Plutôt oui

Plutôt non

Non

***Vous seriez vous inscrit.e à cet événement si cela avait été un colloque en présentiel organisé au sein de votre territoire ?***

Oui

Non

***Vous avez répondu non à la question précédente. Pourquoi ?***

Répondre à cette question seulement si les conditions suivantes sont réunies :

La réponse était 'Non' à la question '13 [B30]' (Vous seriez vous inscrit.e à cet événement si cela avait été un colloque en présentiel organisé au sein de votre territoire ? )

Veillez écrire votre réponse ici :

***Selon vous, quels sont les avantages du format webinaire ?***

Veillez écrire votre réponse ici :

***Selon vous, quels sont les inconvénients du format webinaire ?***

Veillez écrire votre réponse ici :

## LE DÉROULEMENT DU WEBINAIRE

***Les objectifs annoncés ont-ils été conformes à la présentation du webinaire faite au préalable ?***

Oui

Non

***Le rythme et la durée du webinaire ont été :***

Parfaitement adaptés

Plutôt adaptés

Inadaptés

***La progression des idées exposées (enchaînement, support) vous a semblé pertinente :***

Oui

Non

***L'utilisation du support "chat" pour les questions/réponses a été :***

Très satisfaisante

Plutôt satisfaisante

Pas du tout satisfaisante

***Ce webinaire vous a permis de comprendre les principes des PDME :***

Oui

Non

***Le contenu du webinaire a répondu à vos attentes :***

Oui

Non

***Quels aspects auriez-vous souhaité aborder ?***

***La répartition du temps de parole entre les intervenants a été équilibrée :***

Oui

Non

***Remarques générales :***

LA PLATEFORME LIVESTORM

***La qualité (audio et vidéo) du webinaire a été :***

Très satisfaisante / Plutôt satisfaisante / Insuffisante

***L'accès à la plateforme a été simple :***

Oui

Non

***Les informations de connexion ont été claires :***

Oui

Non

***Sur quel aspect auriez-vous aimé plus d'informations ?***

Veuillez écrire votre réponse ici :

COMMUNICATION SUR LE WEBINAIRE

*La communication sur la date et le thème du webinaire a été claire :*

Tout à fait d'accord

Plutôt d'accord

Plutôt pas d'accord

Pas du tout d'accord

***La communication sur le contenu du webinaire a été claire :***

Tout à fait d'accord

Plutôt d'accord

Plutôt pas d'accord

Pas du tout d'accord

***La fréquence de communication autour du webinaire a été suffisante :***

Tout à fait d'accord

Plutôt d'accord

Plutôt pas d'accord

Pas du tout d'accord

***Remarques générales :***

## Annexe 5 : Questionnaire de satisfaction - Plans de Mobilité Employeurs - Webinaire 2

### INFORMATIONS GÉNÉRALES

Participant.e  
Intervenant.e

#### **Vous êtes :**

Employeur  
Salarié.e d'une entreprise  
Salarié.e d'une administration ou d'un service public  
Agent d'une collectivité territoriale  
Élu.e

#### **Votre structure est située sur :**

Dijon Métropole  
Le Grand Chalon  
Pays de Montbéliard  
Le Grand Belfort

### SATISFACTION GLOBALE

**Vous seriez vous inscrit.e à cet événement si cela avait été un colloque en présentiel organisé au sein de votre territoire ? \***

Oui  
Non

**Vous avez répondu non à la question précédente. Pourquoi ?**

**Quelle est votre évaluation d'ensemble pour ce webinaire : \***

1 2 3 4 5

1 = Insuffisant  
5 = Excellent

**Quelle est votre évaluation sur les différents aspects de ce webinaire :**

Choisissez la réponse appropriée pour chaque élément :

	1	2	3	4	5
<b>Le contenu du webinaire au regard des objectifs annoncés</b>					
<b>Le rythme et la durée du webinaire</b>					
<b>La progression des idées exposées</b>					
<b>L'équilibre de la répartition du temps de parole entre les intervenants</b>					
<b>L'utilisation du support "chat" pour les questions/réponses</b>					
<b>La qualité audio et vidéo du webinaire</b>					
<b>L'accès à la plateforme Livestorm</b>					
<b>La communication autour du webinaire (date, thème, programme,..)</b>					

	1	2	3	4	5
<b>La fréquence de communication autour du webinaire</b>					

1 = Insuffisant

5 = Excellent

***Dites-nous ce qui vous a le plus plu ?***

*(Format, accès de la plateforme, contenu, durée, rythme, ...)*

Veillez écrire votre réponse ici :

***Dites-nous ce qui aurait pu vous satisfaire encore plus ?***

*(Format, accès de la plateforme, contenu, durée, rythme, ...)*

Veillez écrire votre réponse ici :

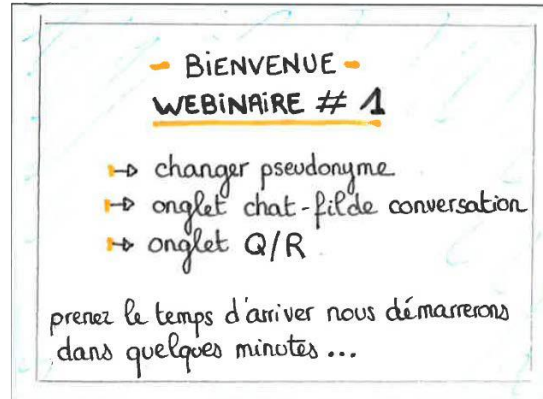
***Un autre message à faire passer ?***

Veillez écrire votre réponse ici :

## Annexe 6 : Story-board du Webinaire °1

**Objet :** Présentation des plans de mobilité en entreprise et échanges autour des opportunités du dispositif pour ces établissements.

**Lancement / ouverture du webinaire conseillé :** 30 à 45 minutes pour accueillir les participants



### INTRODUCTION :

→ **Durée : 5 min**

→ **Lieu :** En direct depuis la DREAL BFC

→ **Animation :** Par CoSphère (Marion Fory)

Présentation rapide du contexte de ce webinaire + Présentation du déroulement de ce webinaire.

5 fenêtres d'intervenants à l'écran.

5 CoSphère

6 DREAL

7 ADEME

8 ATMO

9 BER

### PRÉSENTATION N°1 : RÉGLEMENTATION, LOI LOM ÉVOLUTION, GÉNÉRALITÉS, ETC.

→ **Durée : 18 min environ**

→ **Lieu :** préenregistrée et diffusée en direct via l'outil Zoom

→ **Animation :** DREAL BFC et BER

a. Discours : (à détailler individuellement)

**15 min environ (ou 12 min)**

**2-3min - par la DREAL BFC (Jean-Charles Biermé) - Présentation de l'évolution du contexte et de la réglementation**

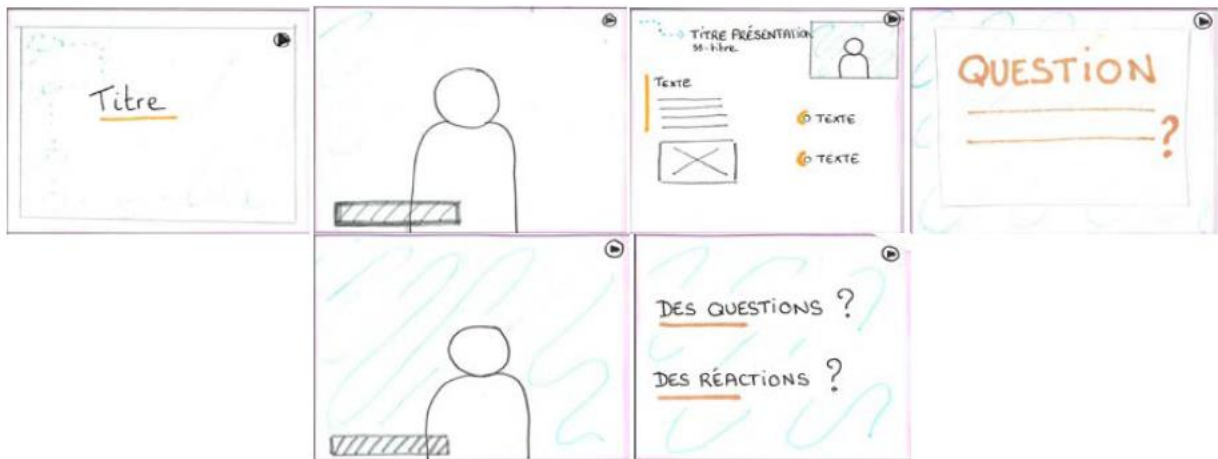
**12 min - par BER (Julie Etheve - « Qu'est-ce qu'un plan de mobilité »)**

b. Une question (à définir, en fonction des résultats du questionnaire)

**3 min environ**

**Posée par CoSphère, réponse par BER (Julie Etheve)**





### LANCEMENT DU TEMPS D'ÉCHANGES AVEC LES PARTICIPANTS :

→ **Durée : 2 min**

→ Lieu : en direct depuis la DREAL BFC ou en direct à distance

→ Animation : par CoSphère (Marion Fury)

Transition :

*Bref résumé* puis lancement des questions

Modalités de participation : à l'écrit via le chat en ligne.

### TEMPS D'ÉCHANGES :

→ **Durée : 5 min**

→ Lieu : En direct depuis la DREAL BFC ou en direct à distance

→ Animation : par CoSphère (Marion Fury) Modération : par CoSphère (Charlotte Langlade) –

Réponses : par la DREAL BFC ; BER (Julie Etheve) ;

Chaque participant posera sa question ou proposera son témoignage (via le chat en ligne). CoSphère (Charlotte Langlade) gèrera les sollicitations et questions en ligne



### PRÉSENTATION N°2 : QUALITÉ DE L'AIR, L'ÉTUDE MENÉE

→ **Durée : 18 min environ**

→ Lieu : préenregistrée et diffusée en direct via l'outil Zoom

→ DREAL BFC et ATMO

a. Discours : (à détailler individuellement)

**15 min environ**

2-3min - par la DREAL BFC (Jean-Charles Biermé) Le « pourquoi de l'étude »

12 min – par ATMO BFC (Mathieu Boilleaut) – les résultats de l'étude

b. Une question : ??? (à définir, fonction des résultats du questionnaire)

**3 min environ**



Posée par CoSphère, réponse par ATMO BFC (Mathieu Boilleaut)

### LANCEMENT DU TEMPS D'ÉCHANGES AVEC LES PARTICIPANTS :

→ Durée : 2 min

→ Lieu : en direct depuis la DREAL BFC ou en direct à distance

→ Animation : par CoSphère (Marion Fury)



### TEMPS D'ÉCHANGES :

→ Durée : 5 min

→ Lieu : En direct depuis la DREAL BFC ou en direct à distance

→ Animation : par CoSphère (Marion Fury) Modération : par CoSphère (Charlotte Langlade) –

Réponses : par la DREAL BFC ; BER (Julie Etheve) ;



### PRÉSENTATION N°3 : ACCOMPAGNEMENT EN RÉGION

→ Durée : 18 min environ

→ Lieu : préenregistrée et diffusée en direct via l'outil Zoom

→ ADEME BFC

a. Discours : (à détailler individuellement)

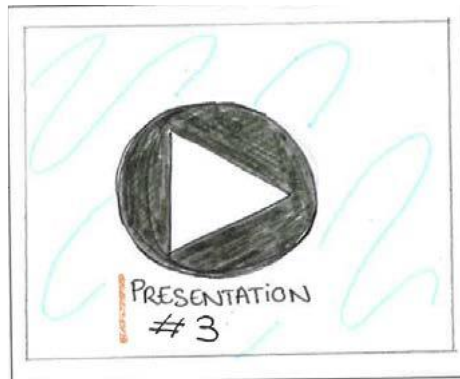
15 min environ

Par ADEME BFC (Muriel Jeanneret) – l'accompagnement en région, le rôle de l'ADEME, le rôle des conseillers mobilités, etc.

b. Une question : ??? (à définir, fonction des résultats du questionnaire)

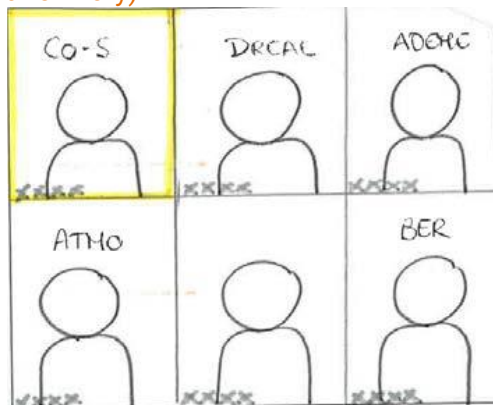
3 min environ

Posée par CoSphère, réponse par ADEME BFC (Muriel Jeanneret)



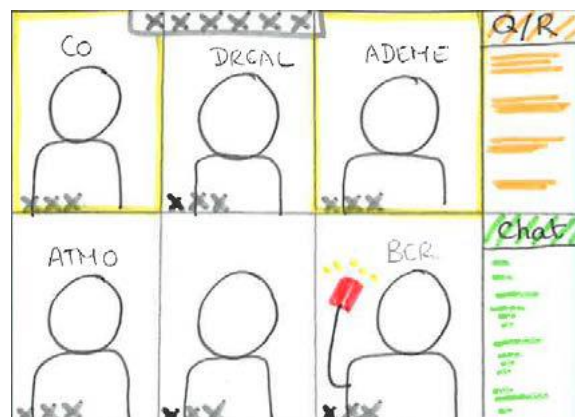
### LANCEMENT DU TEMPS D'ÉCHANGES AVEC LES PARTICIPANTS :

- **Durée : 2 min**
- **Lieu : en direct depuis la DREAL BFC ou en direct à distance**
- **Animation : par CoSphère (Marion Fury)**



### TEMPS D'ÉCHANGES :

- **Durée : 5 min**
- **Lieu : En direct depuis la DREAL BFC ou en direct à distance**
- **Animation : par CoSphère (Marion Fury) Modération : par CoSphère (Charlotte Langlade) – Réponses : par la DREAL BFC ; BER (Julie Etheve) ;**



### CONCLUSIONS

- **Durée : 5 min**
- **Lieu : en direct depuis la DREAL BFC ou en direct à distance**
- **Animation : par CoSphère (Marion Fury)**

Mot de la fin par chacun des participants.

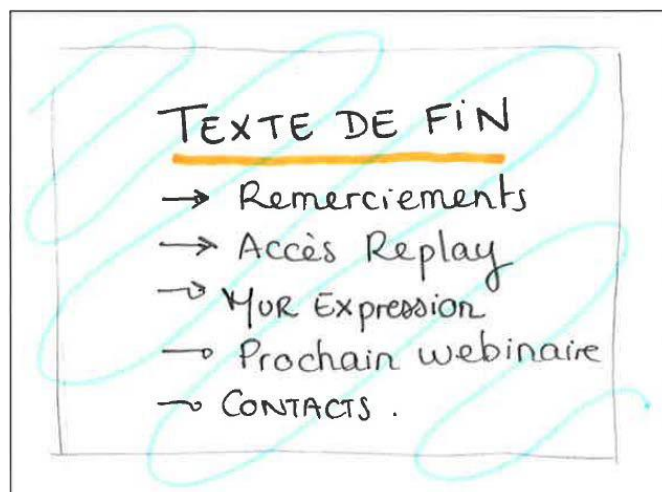
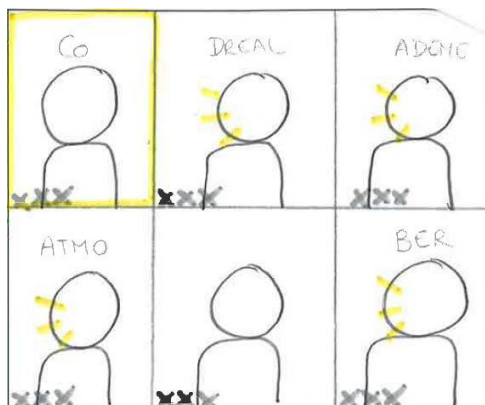
Remerciements et suites :

**Second webinaire** : la date, le lien vers l'inscription

**Mur d'expression** : pour faire part de leurs attentes, contraintes, questionnement, expérience – éléments seront repris dans le prochain webinaire adresse : [https://padlet.com/cosphere\\_est/kq8mrkwchaboc4aq](https://padlet.com/cosphere_est/kq8mrkwchaboc4aq)

**Replay** : pour revoir les présentations cette vidéo est proposée en replay à l'adresse suivante : XX

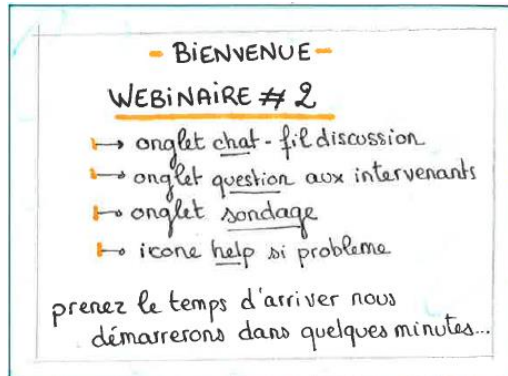
**Aller + loin** : pour tout renseignement supplémentaire, vous pouvez vous adresser à XXX ou à XXX



## Annexe 7 : Story-board du Webinaire °2

Objet : Partage d'expériences de structures ayant mis ou place ou ayant accompagné des PDME, et ce sur chaque territoire.

Lancement / ouverture du webinaire conseillé : 30 à 45 minutes pour accueillir les participants



### INTRODUCTION :

→ **Durée** : 5 min

→ **Lieu** : En direct depuis la DREAL BFC

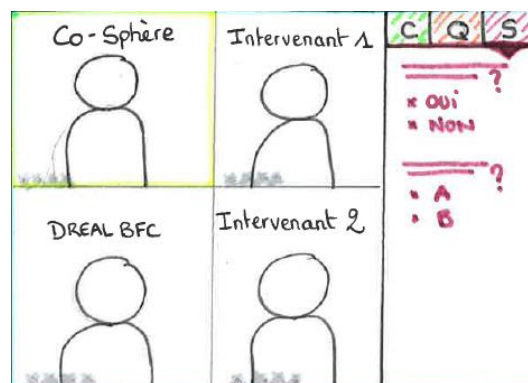
→ **Animation** : Par CoSphère (Marion Fury)

Présentation rapide du contexte de ce webinaire + présentation du déroulement de ce webinaire.

4 fenêtres d'intervenants à l'écran : les deux premiers intervenants + animateur + organisateur.

- ❖ CoSphère
- ❖ DREAL BFC
- ❖ Intervenent 1
- ❖ Intervenent 2

Les intervenants 3, 4, 5 et 6, ainsi que les modérateurs et autres experts sont en « coulisses » sur la plateforme Livestorm.



### LANCEMENT DES PRESENTATION °1 ET PRESENTATION °2 A LA SUITE

→ **Durée** : 15 min environ

→ **Lieu** : préenregistrée et diffusée en direct via l'outil Zoom

→ **Animation** : BER (Julie Etheve) et GRAND CHALON (Maurice Coupat)



### LANCEMENT DU TEMPS D'ÉCHANGES AVEC LES PARTICIPANTS :

→ **Durée : 2 min**

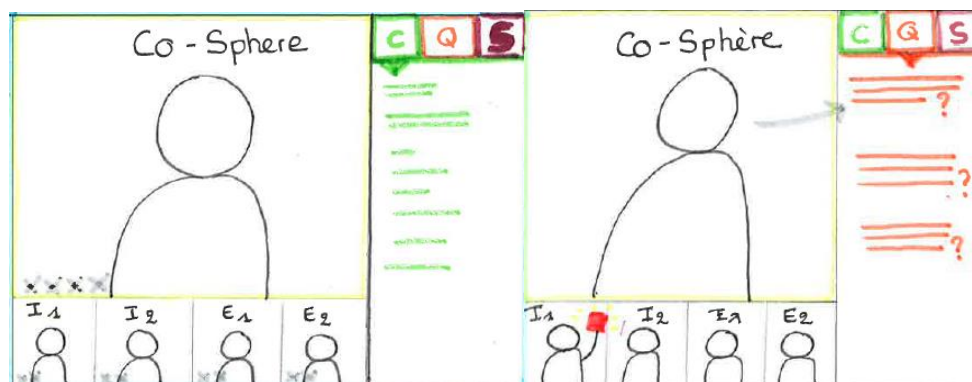
→ **Lieu : en direct depuis la DREAL BFC ou en direct à distance**

→ **Animation : par CoSphère (Marion Fury)**

**Transition :**

**Bref résumé** puis invitation à poser des questions sur la vidéo 1 et la vidéo 2

**Modalités de participation :** à l'écrit via le chat en ligne.



### TEMPS D'ÉCHANGES :

→ **Durée : 5 - 7 min**

→ **Lieu : En direct depuis la DREAL BFC ou en direct à distance**

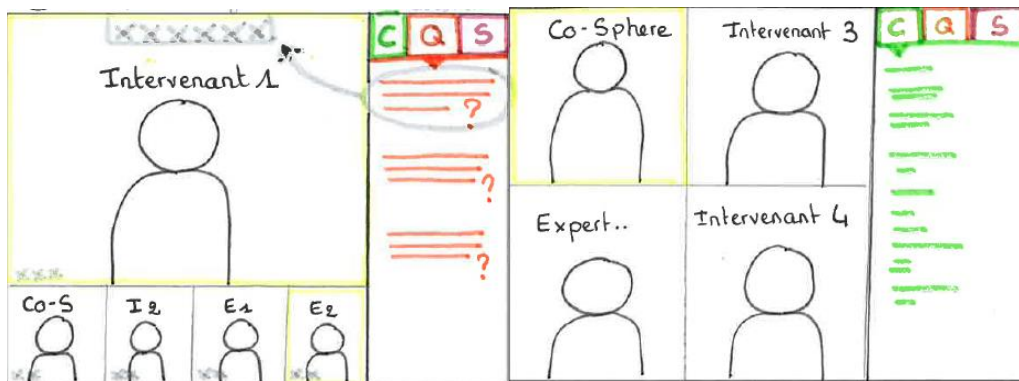
→ **Animation : par CoSphère (Marion Fury) Modération : par CoSphère (Charlotte Langlade) –**

→ **Réponses : BER (Julie Etheve) et GRAND CHALON (Maurice Coupat)**

Chaque participant posera sa question ou proposera son témoignage (via le chat en ligne).

CoSphère donnera la parole pour formuler les réponses. Les intervenants/experts se manifesteront en levant la main.

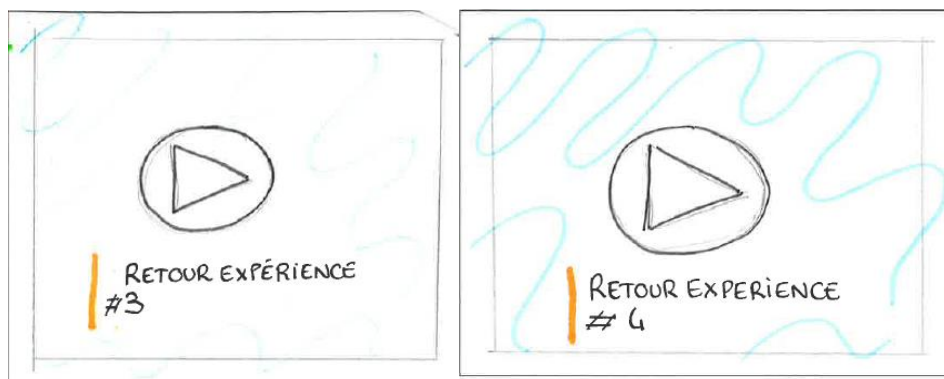
Quand l'intervenant répond, une notification de réponse s'affiche en dessous de la question posée via le chat.



A la fin des échanges, Co-Sphère assure la transition et fait entrer les intervenants 3 et 4 sur scène. Les intervenants 1 et 2 passent en coulisse.

#### LANCEMENT DES PRESENTATION °3 ET PRESENTATION °4 A LA SUITE

- **Durée : 15 min environ**
- **Lieu : préenregistrée et diffusée en direct via l'outil Zoom**
- **Animation : APRR (Arnaud Rouard) et Grand Belfort (Bertrand Delavelle)**

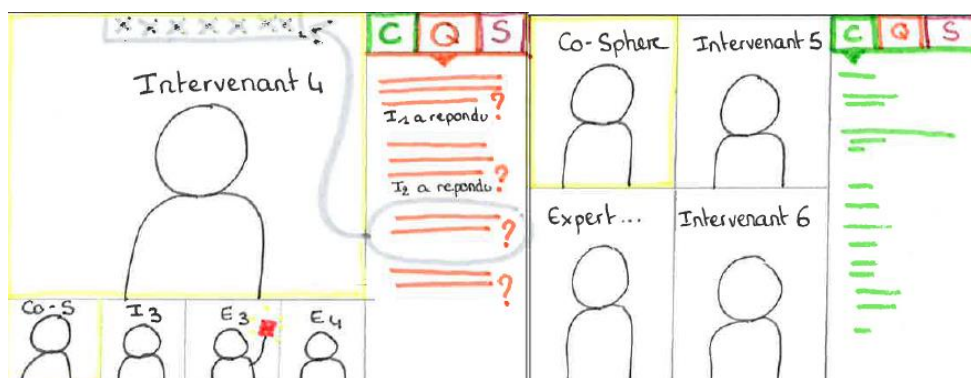


#### LANCEMENT DU TEMPS D'ÉCHANGES AVEC LES PARTICIPANTS :

- **Durée : 2 min**
- **Lieu : en direct depuis la DREAL BFC ou en direct à distance**
- **Animation : par Co-Sphère (Marion Fury)**

#### TEMPS D'ÉCHANGES ET TRANSITION :

- **Durée : 5 - 7 min**
- **Lieu : En direct depuis la DREAL BFC ou en direct à distance**
- **Animation : par Co-Sphère (Marion Fury) Modération : par Co-Sphère (Charlotte Langlade) -**
- **Réponses : APRR (Arnaud Rouard) et Grand Belfort (Bertrand Delavelle)**

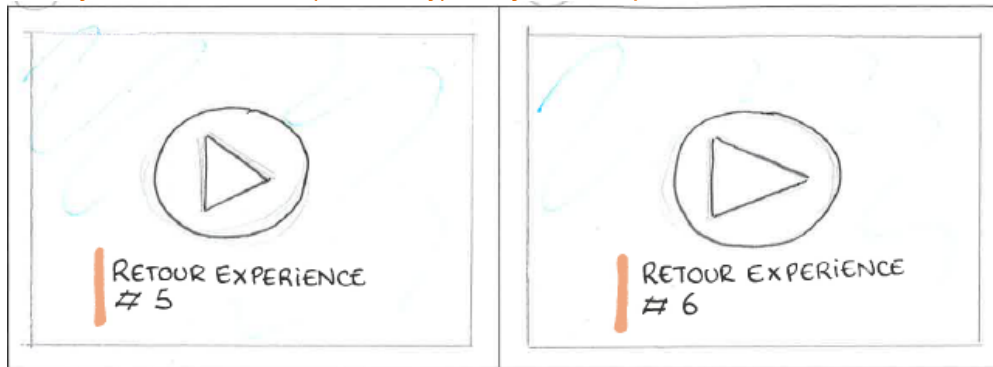




A la fin des échanges, Co-Sphère assure la transition et fait entrer les intervenants 5 et 6 sur scène. Les intervenants 3 et 4 passent en coulisse.

#### LANCEMENT DES PRESENTATION °3 ET PRESENTATION °4 A LA SUITE

- **Durée : 15 min environ**
- **Lieu : préenregistrée et diffusée en direct via l'outil Zoom**
- **Animation : Pays de Montbéliard (David Roy) et Dijon Métropole**

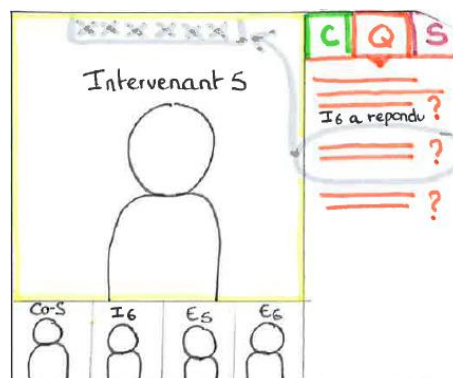


#### LANCEMENT DU TEMPS D'ÉCHANGES AVEC LES PARTICIPANTS :

- **Durée : 2 min**
- **Lieu : en direct depuis la DREAL BFC ou en direct à distance**
- **Animation : par Co-Sphère (Marion Fury)**

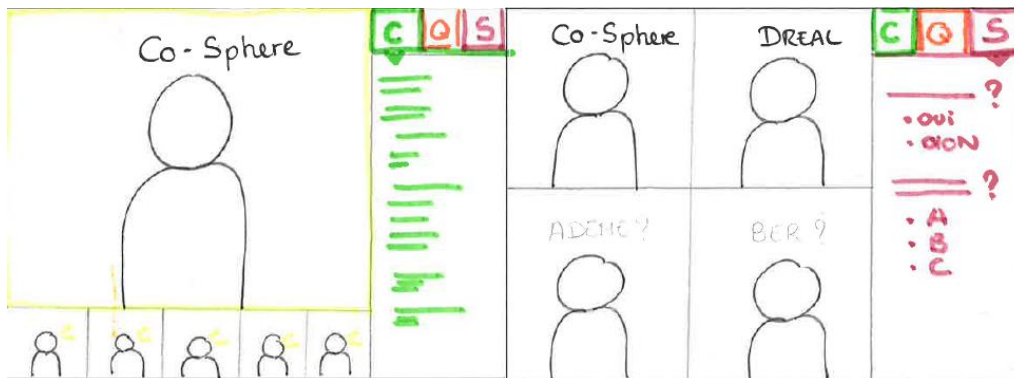
#### TEMPS D'ÉCHANGES ET TRANSITION:

- **Durée : 5 min**
- **Lieu : En direct depuis la DREAL BFC ou en direct à distance**
- **Animation : par Co-Sphère (Marion Fury) Modération : par Co-Sphère (Charlotte Langlade) –**
- **Réponses : Pays de Montbéliard (David Roy) et Dijon Métropole**



#### CONCLUSIONS

- **Durée : 5 min**
- **Lieu : en direct depuis la DREAL BFC ou en direct à distance**
- **Animation : par Co-Sphère (Marion Fury)**



Mot de la fin par chacun des intervenants.

Sortie des intervenants et entrée des experts et partenaires. Mot de fin.

Remerciements et suites :

**Mur d'expression** : pour faire part de leurs attentes, contraintes, questionnement, expérience – éléments seront repris dans le prochain webinaire adresse : [https://padlet.com/cosphere\\_est/kq8mrkwchaboc4aq](https://padlet.com/cosphere_est/kq8mrkwchaboc4aq)

**Replay** : pour revoir les présentations cette vidéo est proposée en replay à l'adresse suivante : XX

**Aller + loin** : pour tout renseignement supplémentaire, vous pouvez vous adresser à XXX ou à XXX. Présentation du site web dédié aux PDME.





## Annexe 8 : Fiche hebdomadaire °5\_PDME et transition vers une mobilité bas-carbone

La crise sanitaire que nous traversons nous a plongé dans des bouleversements sans précédents qui nous poussent à interroger notre rapport à la santé, au travail, à l'industrie, aux transports et plus largement notre stratégie de transition énergétique et climatique.

Cette fiche est le fruit d'une veille législative, économique et sociétale. Elle vise à rassembler divers éléments de réflexions sur ces thématiques, et en quoi les plans de mobilité, en tant qu'outils de gestion, sont des leviers d'action dont nous devons nous saisir.

### Next Generation EU : un plan de relance de 750 milliards d'euros pour financer la transition écologique

Dans le cadre de son plan de relance post-Covid-19, la Commission européenne propose d'emprunter en son nom 750 milliards d'euros qui sera redistribué sous forme de prêts et de subventions aux 27 Etats membres. L'opportunité pour chacun de financer leur transition écologique.

La présidente de la Commission, Ursula Von der Leyen, a déclaré : « Le plan de relance transforme l'immense défi auquel nous sommes confrontés en une opportunité, non seulement en soutenant la reprise, mais aussi en investissant dans notre avenir . »

Ce plan de relance prévoit d'aider directement les acteurs économiques touchés quel que soit leur secteur économique. La capacité d'InvestEU, le programme de l'Europe en matière d'investissement, sera relevée à 15,3 milliards d'euros. Un nouveau programme intégré dans InvestEU sera spécifiquement orienté vers la résilience des secteurs avec une enveloppe de 150 milliards d'euros.

Lien vers l'article : <https://www.actu-environnement.com/ae/news/proposition-plan-relance-commission-europe-relance-green-deal-35545.php4#xtor=ES-6>

### Pollution de l'air : La France mise en demeure par la Commission Européenne

La France avait déjà été condamnée en octobre 2019 par la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) pour des dépassements répétés des normes sur le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>), un gaz très toxique émis principalement par le trafic routier et en particulier par les véhicules diesel. Cette fois, la France est visée par une « mise en demeure » de Bruxelles qui lui demande « instamment » d'« améliorer [ses] règles en matière de lutte contre la pollution atmosphérique ».

En effet, il lui est reproché de ne pas avoir transposé correctement dans le droit français toutes les exigences de la directive européenne de 2016 concernant la réduction des émissions nationales des principaux polluants atmosphériques qui ont des effets négatifs notables sur la santé humaine, soit :

- Les particules fines (PM<sub>2,5</sub>, de diamètre inférieur à 2,5 micromètres), particulièrement nocives, car elles pénètrent profondément dans l'organisme
- Les oxydes d'azote (NOx) issus majoritairement du transport routier
- Les composés organiques volatils non méthaniques et du dioxyde de soufre (SO<sub>2</sub>) rejetés par les activités industrielles
- L'ammoniac (NH<sub>3</sub>), émis principalement lors des épandages agricoles.

Lien vers l'article : [https://www.lemonde.fr/planete/article/2020/05/28/pollution-de-l-air-la-france-de-nouveau-dans-le-collimateur-de-la-commission-europeenne\\_6040976\\_3244.html](https://www.lemonde.fr/planete/article/2020/05/28/pollution-de-l-air-la-france-de-nouveau-dans-le-collimateur-de-la-commission-europeenne_6040976_3244.html)

## Les trajets domicile-travail

Symbole de liberté individuelle et d'autonomie, la voiture est le mode de transport privilégié par la plupart des français.es pour leurs déplacements quotidiens. Ainsi, 70% des salariés vont travailler en voiture. (INSEE, 2019)

D'autre part, le taux d'occupation des véhicules pour ce type de trajet est de 1,1 à 1,2 personnes. C'est-à-dire que l'immense majorité des conducteur.rice.s sont seul.e.s dans leur véhicule lors des déplacements domicile-travail.

Or, le secteur des transports représente une part importante et croissante de la consommation d'énergie finale en France et est responsable de 36% des émissions de polluants atmosphériques, nocifs pour l'environnement et pour la santé humaine. (INSEE, 2018)

En outre, l'utilisation massive de la voiture est responsable de la congestion du milieu urbain, c'est-à-dire à la sur-utilisation des routes qui peut provoquer des embouteillages et élève aussi considérablement le risque d'accidents.

Avec le confinement, l'organisation du travail et donc des transports qui y sont reliés a été complètement bouleversé.

### Le télétravail

Encore modestement pratiqué il y a quelques mois, aujourd'hui, 5,1 millions de personnes seraient concernées en France. « L'heure est à la remise en cause des fonctionnements obsolètes ou inefficaces qu'on ne questionne jamais tant les habitudes sont ancrées, par routine, par manque de temps, par mimétisme et parce que, au fond, c'est confortable. »

Cela ouvre des perspectives nouvelles dans une économie de la connaissance, fortement tertiaire et digitalisée. En effet, les entreprises s'aperçoivent que les collaborateurs, même à distance et malgré certaines difficultés inhérentes au télétravail, peuvent aussi rester engagés et performants. Quant aux managers, dans le même temps, ils découvrent une nouvelle facette à leur activité, nécessitant de privilégier la confiance, l'autonomie et la priorisation plus précise des missions, dans leurs objectifs et leurs contenus. Autant d'éléments positifs que les experts du management appellent de leurs vœux depuis longtemps.

Ainsi, un télétravail choisi, partiel, et bien organisé, peut présenter de nombreux avantages. À l'heure où l'urgence des enjeux climatiques et environnementaux devient criante, il peut générer des externalités positives : baisse significative des temps et des coûts de transports, des embouteillages et de la pollution induite, réduction du stress, optimisation du temps de travail et de l'utilisation des locaux de l'entreprise, etc. Et, avec le travail à domicile rendu possible, on peut choisir d'habiter un peu plus loin des centres urbains.

D'autre part, en France pour le mois de mars uniquement, la baisse des émissions de CO2 liée au seul transport routier était de 19%. Le télétravail peut donc être considéré comme une mesure environnement non-négligeable.

Lien vers l'article : <https://theconversation.com/la-crise-du-covid-19-laube-dune-nouvelle-ere-pour-les-territoires-136861>

Lien vers l'article : [https://www.huffingtonpost.fr/entry/teletravail-livraisons-nos-mois-confines-vont-permettre-de-trancher-ces-questions-cles-pour-le-climat\\_fr\\_5ebcf5b3c5b628279b41eba1](https://www.huffingtonpost.fr/entry/teletravail-livraisons-nos-mois-confines-vont-permettre-de-trancher-ces-questions-cles-pour-le-climat_fr_5ebcf5b3c5b628279b41eba1)

## La crise du Covid-19 accélère la bascule dans le monde numérique

La crise sanitaire actuelle impacte et révolutionne la manière dont on travaille : Cloud computing, intelligence artificielle, réalité virtuelle... La nécessité brutale de nouveaux usages précipite certaines mutations.

Lien vers l'article : <https://www.lefigaro.fr/conjoncture/la-crise-du-covid-19-accelere-la-basculer-dans-le-monde-numerique-20200409>

## Le vélo, la nouvelle star du déconfinement

Dans la perspective de la sortie du confinement, le Gouvernement a pris des mesures pour encourager la pratique du vélo par les Français et éviter ainsi que les usagers des transports en commun se déplacent massivement sur la voiture.

Ainsi, « Coup de pouce vélo », un plan de 20 millions d'euros, a été mis en place. Le Coup de Pouce Vélo comprend 3 volets :

- REPARATION

Offre une prise en charge jusqu'à 50€ pour la remise en état d'un vélo au sein du réseau des réparateurs référencés sur cette plateforme

- REMISE EN SELLE

Offre la prise en charge d'une séance d'un accompagnement à l'usage du vélo (prise en main, circulation en ville, itinéraire adapté, etc.) au sein du réseau des vélo-écoles référencées sur cette plateforme

- STATIONNEMENT TEMPORAIRE

Offre la prise en charge de 60% des coûts d'installation de places de stationnement temporaire vélo pour les collectivités, les pôles d'échanges multimodaux, les établissements d'enseignement, les bailleurs sociaux et les résidences étudiantes

D'autre part, une filière de formation de mécaniciens vélos va prochainement être créée.

Lien vers l'article : [https://www.francetvinfo.fr/sante/maladie/coronavirus/une-filiere-de-formation-de-mecaniciens-velo-va-etre-creee-pour-repondre-a-la-demande-creee-par-le-deconfinement\\_3963933.html](https://www.francetvinfo.fr/sante/maladie/coronavirus/une-filiere-de-formation-de-mecaniciens-velo-va-etre-creee-pour-repondre-a-la-demande-creee-par-le-deconfinement_3963933.html)

## La mobilité de demain

Une très belle infographie réalisée par l'ADEME en partenariat avec Qu'est-ce qu'on fait ?! : <https://multimedia.ademe.fr/infographies/infographie-la-mobilite-ademe/>

## La crise du COVID-19, l'aube d'une nouvelle ère pour les territoires ?

Avec la crise du coronavirus, la question des relocalisations, déjà débattue depuis plusieurs années, revient au-devant de la scène. Les Territoires d'industrie s'emparent du sujet, à l'instar du Grand Chalons qui se lance avec la Banque des Territoires dans une étude sur ses filières principales et son potentiel de relocalisation.

Lien vers l'article : <https://cidefe.fr/les-relocalisations-vues-des-territoires-dindustrie/>

## Transports logistiques

### L'AFGNV propose des mesures pour la mutation des flottes vers le GNV

L'AFGNV, l'association française du gaz naturel véhicules, a décidé de faire 4 propositions pour « favoriser la mutation des flottes d'entreprises vers le GNV classé Crit'Air 1 et dont les bénéfices sur les gaz à effet de serre sont renforcés par le bioGNV (en 2019, 16% de la consommation était du bioGNV). » Les aides directes à l'achat de véhicules et à la construction de stations privées ont été privilégiées, le suramortissement étant inopérant en période de crise.

Lien vers l'article : <https://trm24.fr/lafgnv-propose-des-mesures-pour-la-mutation-des-flottes-vers-le-gnv/>

### Le transport combiné : une solution ?

La présidente de la commission transport au Parlement européen estime que la crise économique doit conduire la supply chain à se projeter sur des organisations privilégiant la proximité. Karima Delli confirme la mise en place prochaine d'une éco-redevance européenne dont le produit viendra financer le report modal vers le ferroviaire et le combiné, ainsi que l'accompagnement des petites sociétés de TRM vers la transition écologique.

Ainsi, la crise actuelle doit nous conduire à repenser la chaîne d'approvisionnement logistique. Il n'est pas question de fermer des frontières ou de procéder à un repli sur soi mais simplement de se montrer cohérents.

Lien vers l'article: <https://www.actu-transport-logistique.fr/bibliotheque-numerique/ot/3020/interview/le-transport-combine-est-une-vraie-solution-552070.php>

### Le transport multimodal : un leviers essentiel d'une croissance verte

Avec une activité moins affectée que le transport routier et une meilleure fluidité, le transport combiné a tiré son épingle du jeu au cours de la crise sanitaire. Dominique Denormandie, président du GNTC (Groupement national des transports combinés), appelle désormais à construire le monde de demain avec le report modal.

Lien vers l'article : <https://www.actu-transport-logistique.fr/routier/dominique-denormandie-gntc-le-transport-multimodal-sera-lun-des-leviers-essentiels-dune-croissance-verte-552117.php>

## Et les PDME dans tout ça ?

Le Plan de Mobilité Employeur (PDME), semble à même d'apporter des éléments de réponses.

En effet, véritable démarche globale et intégrée, l'objectif est d'améliorer l'organisation des entreprises ou groupes d'entreprises et des administrations par un report modal vers les modes de déplacements alternatifs. Sont concernées tous les déplacements directs (chaîne logistique, déplacements professionnels, ...) ou indirectes (déplacements domicile-travail) générés par la structure.

Le PDME s'inscrit dans une dynamique positive, à l'interface d'enjeux économique (amélioration de la productivité de l'établissement, que ce soit une administration ou une entreprise), sociaux (amélioration des conditions de travail des salariés) et environnementaux.

Les PDME constituent ainsi un outil complet et transversal du management de la mobilité. Ils s'intègrent entièrement aux mesures permettant d'atteindre les objectifs des politiques publiques environnementales.

Les plans de mobilité démontrent comment avec des mesures simples, on peut réduire l'écart entre les logiques d'action de l'utilisateur-salarié et la manière dont celles-ci sont intégrées aux politiques d'aménagement et de transport.





RICHARD BREYNE, Charlène, 2019-2020, *Plans de Mobilités Employeurs en Bourgogne-Franche-Comté : Création d'une animation territoriale numérique au sein des zones soumises à un Plan de Protection de l'Atmosphère.*, 38 pages, mémoire de fin d'études, soutenance le 09 Septembre 2020 à VetAgro Sup, campus agronomique de Clermont-Ferrand.

**STRUCTURE D'ACCUEIL ET INSTITUTIONS ASSOCIEES:**

- ◆ Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Bourgogne-Franche-Comté – Département Régulation Air Énergie

**ENCADRANTS :**

- ◆ Maître de stage : BIERMÉ, Jean-Charles (chef du Département Régulation Air Énergie au sein de la Mission Régionale Climat-Air-Énergie de la DREAL Bourgogne-Franche-Comté)
- ◆ Tuteur pédagogique : AZNAR, Olivier

**OPTION :** Ingénierie et stratégie du développement éco-territorial (ECOTERR)

**RESUMÉ**

Pour atteindre les objectifs de réduction des gaz à effets de serre que la France s'est fixée dans le cadre de l'Accord de Paris sur le climat, la loi d'Orientation des Mobilités a prévu l'élaboration de Plans de Mobilité Employeur (PDME) pour tout établissement regroupant au moins 50 salarié.e.s sur un même site situé dans le périmètre d'un Plan de Déplacement Urbain. Les PDME sont un ensemble de mesures qui visent à optimiser les déplacements générés par l'activité des entreprises et administrations, dont les déplacements domicile-travail.

C'est pourquoi la DREAL Bourgogne-Franche-Comté a souhaité s'investir dans la mise en œuvre des PDME au sein des zones couvertes par des plans de protection de l'atmosphère (PPA).

L'objectif de cette animation territoriale était double : sensibiliser les employeurs et les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) aux PDME ainsi qu'initier une dynamique collective en incitant les acteurs locaux à se mobiliser pour accompagner la transition vers une mobilité durable.

Ce travail expose la démarche et les moyens utilisés pour atteindre ces objectifs : déploiement d'un audit auprès des employeurs, organisation de deux webinaires et création d'un site web dédié aux PDME en Bourgogne-Franche-Comté. Une réflexion a également été menée sur la place des nouveaux outils numériques dans l'articulation des démarches territoriales. Enfin, une mise en perspective des résultats obtenus au regard du contexte général a mis en évidence l'importance d'inscrire ces enjeux dans une réflexion plus globale : celle de l'orientation que l'on veut donner aux stratégies de relance nationales, déclinées à tous les échelons territoriaux.

---

**Mots clés :** Mobilité durable, PDME, AOM, loi LOM, transition, animation territoriale, numérique.