



ENTREPRISES - GUIDE PRATIQUE
**« RÉDUIRE LES DÉPLACEMENTS
DES COLLABORATEURS »**



CONTEXTE

Les émissions de CO₂ liées aux déplacements des collaborateurs sont rarement négligeables

Selon l'ADEME, jusqu'à 50 % des émissions de CO₂ des entreprises sont liées aux déplacements professionnels : voyages d'affaires et trajets domicile-travail¹. Selon le WWF, si chaque entreprise européenne réduisait de 10 % ses déplacements, cela représenterait une économie annuelle de plus de 11 millions de tonnes de CO₂, équivalant à une consommation annuelle de 1,3 millions d'Européens.

La voiture reste le mode de déplacement privilégié. En France, les trois quarts des déplacements professionnels et des trajets domicile-travail se font en voiture, avec un taux d'occupation proche de 1. En ce qui concerne les déplacements professionnels avec une nuitée, 60 % se font en voiture, presque un quart en train et 16 % en avion².

Remarque : les déplacements professionnels vers l'étranger pèsent pour 25 % en nombre, mais constituent 68 % des kilomètres parcourus et sont responsables de 80 % des émissions.

Les déplacements des collaborateurs sont une importante source de dépenses

Dans un contexte de crise économique et de recherche d'économies, la réduction des coûts des déplacements professionnels représente un enjeu majeur pour les entreprises. Les chiffres attestent du poids de ces dépenses en France : 26,6 milliards d'euros en 2007, 2^{ème} poste après les dépenses salariales³.

Pour une entreprise moyenne comptant environ 6 000 déplacements vers plusieurs sites en France et en Europe dans l'année, l'effet d'une réduction de 10 % des déplacements pourrait générer une économie d'environ 100 000 euros de frais de déplacements (sur la base d'un coût moyen de déplacement en France autour de 170 euros)⁴.

Les déplacements des collaborateurs prennent beaucoup de temps

En 2008, il s'est réalisé en moyenne 175 millions de déplacements chaque jour ouvré de la semaine sur le territoire français. Aller et revenir du travail demandaient près de 50 minutes à un actif des grandes agglomérations contre

1. Source : <http://www.greenit.fr/article/acteurs/50-des-emissions-de-co2-liees-aux-voyages-daffaires>

2. Étude Nationale de Déplacements, France 2008

3. http://transport.sia-conseil.com/wp-content/uploads/2009/06/insight_travel-and-expenses.pdf

4. Source : Etude Genesys

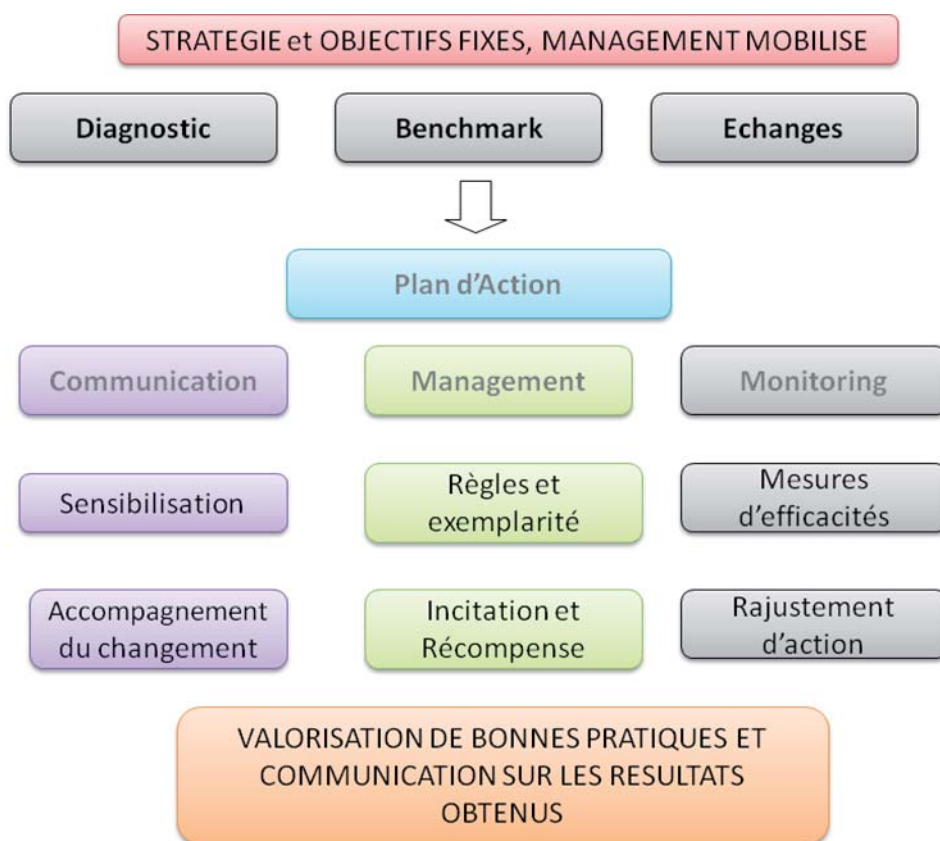
36 minutes ailleurs pour une distance domicile-travail moyenne de 25,9 km⁵.

D'après les décideurs européens, seulement la moitié du temps passé en déplacement correspond à un travail actif.⁶

1. DÉFINIR UNE POLITIQUE DE DÉPLACEMENTS RESPONSABLES

Réduire durablement les émissions liées aux déplacements professionnels est un enjeu important, nécessitant de la cohérence dans la démarche, la mobilisation au niveau du top management, mais aussi l'acceptation au niveau des salariés.

LES ÉTAPES CLÉS d'une bonne démarche de réduction des déplacements :



DIAGNOSTIC

Le diagnostic suppose la récolte de données objectives liées aux déplacements. Il doit aussi :

- prendre en compte la maturité du management intermédiaire pour conduire le changement ;
- recenser les attentes des salariés ;
- identifier les freins éventuels.

5. INSEE : http://www.insee.fr/fr/themes/document.asp?reg_id=0&ref_id=ip1129

6. Source : étude Easvnet/Toluna

Impliquer les salariés et le management intermédiaire dès la phase de diagnostic peut s'avérer être un facteur clé pour la réussite d'actions à mettre en place par la suite.

Le flux de déplacements dépend fortement de la taille du site, de son emplacement, de son activité et de la nature de ses connexions avec les autres sites et lieux d'activité de l'entreprise. Pour disposer d'un bon diagnostic, l'ensemble de ses facteurs doit être étudié. Ce type d'analyse est aussi indispensable dans le cadre de la recherche d'une nouvelle implantation.

Partager le diagnostic en interne et avec d'autres parties prenantes comme le territoire, la commune ou les autres entreprises implantées sur la même zone géographique, permet souvent de mutualiser les efforts et de proposer des solutions plus globales.

PLAN DE DÉPLACEMENTS ENTREPRISE (PDE)

Si votre établissement est de taille importante (plus de 200 personnes), vous pouvez mettre en place un **Plan de Déplacement Entreprise (PDE)**. C'est une démarche qui peut être individuelle à une entreprise ou qui peut regrouper plusieurs entreprises dans la même zone à travers un **Plan de Déplacement Inter-Entreprise (PDIE)**.

Le Plan de Déplacements Entreprise est un ensemble de mesures visant à optimiser les déplacements liés au travail en favorisant l'usage des modes de transport alternatifs à celui de la voiture individuelle, tels que la marche à pied, le vélo, les transports en commun, le covoiturage, les véhicules plus propres...

Le Plan de Déplacement Entreprise est une démarche qui permet de :

- identifier les diverses possibilités d'accès au site (transports en commun, voiture, vélo, marche,...) ;
- connaître les déplacements des salariés, des clients et des visiteurs : origine, itinéraire, horaires, mode de transports,...
- évaluer le coût des déplacements pour l'entreprise ;
- mesurer les enjeux et les actions potentielles ;
- formaliser un diagnostic de la situation et communiquer les résultats.

Le PDE est un véritable projet d'entreprise, il peut générer de vraies économies, renforcer la culture d'entreprise responsable et s'inscrire dans une démarche «Qualité » ou dans un système de management environnemental.

Cette démarche peut être accompagnée et cofinancée par l'ADEME. En effet, les délégation régionales de l'ADEME proposent des aides financières et techniques pour la mise en place d'un PDE. Il est prévu que cette aide financière comprenne un soutien aux études d'aide à la décision ainsi qu'un soutien aux opérations exemplaires⁷. Le « Conseil en Mobilité » d'une collectivité locale ainsi que les Chambres de Commerce et d'Industrie (CCI) peuvent aussi aider à la mise en place des PDE.

Plus d'informations sur le PDE : <http://www2.ademe.fr/servlet/KBaseShow?sort=1&cid=96&m=3&catid=14263>

Rapport 2008 des Amis de la Terre sur l'utilisation de PDE en France :
<http://www.amisdela terre.org/IMG/pdf/Rapport-PDE-AmisdelaTerre-Paris.pdf>

ENQUÊTE SUR LES TRAJETS DOMICILE-TRAVAIL

Plusieurs méthodes existent pour analyser les déplacements liés aux trajets domicile-travail. Si l'information sur le trajet individuel de chaque collaborateur existe déjà auprès des Ressources Humaines, il suffit de la consolider.

7. <http://www2.ademe.fr/servlet/KBaseShow?sort=1&cid=96&m=3&catid=14263>

Sinon une enquête directe auprès des collaborateurs peut être menée. Une bonne communication permet d'atteindre un taux de retour compris entre 30 et 40 %⁸.

ANALYSE DES DONNÉES SUR LES DÉPLACEMENTS

Concernant les déplacements avion/train/voiture de location, les informations sont souvent disponibles auprès de vos agences de voyages attitrées. Les notes de frais et les frais de carburants en particulier sont aussi des sources importantes d'information sur les émissions liées aux déplacements.

Outres les données quantitatives, il est intéressant d'analyser les lieux d'organisation des événements d'entreprise provoquant beaucoup de déplacements (séminaires, formations, voyages liés aux challenges commerciaux...).

UN DIAGNOSTIC DU PARC AUTOMOBILE

Ce type d'études peut aussi apporter des informations sur l'utilisation des voitures dans le cadre des déplacements professionnels. Un diagnostic étudie le type de déplacements, les consommations des différents véhicules et les coûts associés, et propose différents scénarios pour une meilleure gestion et un renouvellement.

Une prestation de diagnostic de l'optimisation d'une flotte de véhicules d'entreprise peut être financée jusqu'à 75 % avec un plafond de 3 800 euros (contact Ademe).

Exemple d'un diagnostic d'un parc automobile : http://www.ademe.fr/midi-pyrenees/documents/a_4/fiche_montauban.pdf

2. POLITIQUE DE DÉPLACEMENTS RESPONSABLES – LEVIERS D'ACTION

Leviers d'actions pour une politique de déplacements responsables :

2.1 Réduire le nombre de déplacements

2.2 Optimiser la gestion de la flotte automobile de l'entreprise

2.3 Favoriser le choix de modes de déplacements moins émissifs

2.1 Réduire le nombre de déplacements professionnels

La réduction du nombre de déplacements est le moyen le plus efficace pour diminuer les émissions de gaz à effet de serre liées à ce poste surtout si cette démarche est pérennisée au delà des périodes de recherche d'économies.

En effet, les déplacements dans une entreprise ne servent pas uniquement à exercer une activité mais constituent aussi un moyen de motivation (ex : intérêt pour les déplacements à l'étranger) ou peuvent être vécus comme une zone d'indépendance (ex : c'est le salarié qui décide du déroulé de sa tournée commerciale). Le changement que vise la réduction des déplacements nécessite un changement d'habitudes : il modifie les façons de travailler et les relations entre les individus. En même temps, au-delà des avantages économiques, les nouvelles solutions peuvent être une opportunité pour mener l'entreprise vers un fonctionnement plus durable et créer des bénéfices directs pour les salariés : améliorer leurs conditions de déplacements, établir de nouveaux liens entre eux et permettre de mieux cohabiter avec l'environnement extérieur de l'entreprise.

Ces changements de comportements doivent tout de même s'accompagner d'une action managériale soutenue

8. Source : Entreprise et Mobilité Services
http://www.spi-vds.org/francais/travaux/commission%20air/BC_2009/EM_Services.pdf

(une vraie conduite du changement) pour emporter l'adhésion des salariés. Une bonne sensibilisation, des formations, l'exemplarité du management et les efforts préalables engagés sur d'autres postes d'émissions (par exemple la gestion d'économies d'énergie) stimulent cette adhésion.

Une autre façon d'encourager le changement est le partage des économies de déplacements sur le plan collectif ou individuel. Par exemple, une entreprise peut lier les économies générées à la bonification de rémunération perçue par les salariés ou accorder un pourcentage d'économies générées aux projets de création d'un nouveau service pour les salariés (salle de sport, garderie...).

2.1.1 Optimiser le nombre de réunions et de formations

Réunir les équipes est nécessaire à l'activité d'une entreprise. Selon une récente enquête britannique réalisée pour le Groupe Vodafone⁹, un cadre en position de management peut assister à entre 60 et 90 réunions par mois dont un tiers nécessitent un déplacement. Réfléchir sur le nombre optimum de réunions et de formations, et sur les personnes qui doivent y assister physiquement est une action efficace pour diminuer le nombre de déplacements.

Exemple de Nature & Découvertes

Nature & Découvertes a réduit fortement les émissions associées aux déplacements grâce aux changements du format et du lieu de ses formations. Auparavant, tous les salariés de Nature & Découvertes venaient se former aux techniques de vente et à l'univers des produits à Toussus-le-Noble en banlieue parisienne, entraînant ainsi de nombreux déplacements et leurs émissions associées. Nature & Découvertes a donc repensé le format de ses formations : l'entreprise a remplacé les sessions de 1 à 2 jours qui avaient lieu plusieurs fois par an par une formation unique d'une semaine qui se déroule une fois l'année et qui regroupe toutes les thématiques. Cela a permis de réduire de presque 39 % les émissions de CO₂ liées au poste « formation ». Par ailleurs, en 2010, le lieu de formation a été déplacé de Toussus-le-Noble à Versailles. Le nouveau site étant mieux desservi par le train que Toussus-le-Noble qui dispose d'un aéroport spécialisé dans les voyages d'affaires, ce changement a permis de diminuer de 45 % le nombre de personnes venant en avion au profit du train.

2.1.2 Utiliser des nouvelles technologies

Remplacer certains rendez-vous réguliers par des réunions virtuelles sous forme de points téléphoniques ou de visioconférences avec les sites éloignés, mettre en place un partage d'expériences à travers des outils collaboratifs, autant de solutions de plus en plus déployées au sein des entreprises. Certains de ces outils comme la téléconférence ou la visioconférence par internet n'entraînent quasiment aucun frais d'investissement (Skype, iChat, Ekiga, VLVC). D'autres solutions, plus sophistiquées, comme la téléprésence à haute définition, engendrent des frais de location du matériel, des frais de communication et d'abonnement aux solutions informatiques mises à disposition. Tous ces frais deviennent vite négligeables par rapport au coût des déplacements évités. En revanche, afin de rendre ces systèmes pleinement efficaces et utilisés par les collaborateurs, une formation ainsi que l'assistance technique appropriée sont nécessaires.

En France, deux tiers des grandes entreprises mettent en œuvre des solutions de conférences en ligne et près de la moitié ont intégré la « web conférence multimédia » (audio + vidéo + data) en plus de leur solution traditionnelle d'audio conférence. Plus d'une entreprise sur cinq (21 %) utilise la conférence en ligne de façon quotidienne, et 54 % le font toutes les semaines¹⁰.

Exemple

L'étude, conduite par le Carbon Disclosure Project et AT&T, estime qu'une entreprise qui générerait 1 milliard de dollars ou plus de revenus annuels pourrait économiser ce qui suit en installant 4 salles de visioconférences : retour sur investissement en 15 mois, économie d'environ 900 voyages d'affaires sur la première année, réduction des émissions de gaz à effet de serre équivalent à un retrait de 434 voitures de tourisme de la circulation sur un an.¹¹

9. <http://www.decision-achats.fr/Decision-Achats/Article/Les-reunions-virtuelles-une-alternative-aux-voyages-d-affaires-33418-1.htm>

10. Enquête 2008 de Vanson Bourne pour le compte de Genesys Conferencing, <http://www.ginjfo.com/Publics/Actualites/Act1-2373-Deux-tiers-des-entreprises-francaises-equipees-pour-la-conference-en-ligne.html>

11. <http://www.agoravox.fr/actualites/environnement/article/la-visioconference-peut-faire-78327>

Exemple de Cisco

Pour la réduction des émissions associées aux déplacements, le groupe Cisco s'est engagé dans un vaste plan d'installation de salles de télé-présence. Aujourd'hui, l'entreprise en compte 900 à travers le monde. Le gain lié aux économies de déplacements est estimé à environ 900 millions de dollars ; soit en moyenne un million de dollars d'économie par salle !

2.1.3 Réduire les distances parcourues

Certaines activités d'entreprises sont particulièrement génératrices de déplacements. Voici quelques idées qui permettent de réduire le nombre de kilomètres parcourus par les collaborateurs :

- travail d'optimisation des tournées commerciales ;
- mise en place d'une politique de localisation des lieux de formations, conventions et séminaires dans des endroits desservis par les transports en commun ;
- remboursement des frais liés au choix de modes de transport moins émissifs que la voiture (billets de train conseillés même si les tarifs sont plus chers, remboursement d'une partie de la carte de transports en commun) ;
- incitations financières pour rapprocher les salariés de leur lieu de travail ou d'un endroit desservi par les transports en commun (à prévoir aussi dans le cas de changement de localisation) ;
- covoiturage pour les déplacements entre les sites (incitation : accès prioritaire au parking) ;
- mise en place d'un système d'auto-partage de véhicules pour les déplacements en journée.

Bien évidemment l'ensemble de ces points peut faire l'objet d'une action combinée entre la sensibilisation, des mesures d'incitation et la mise en place de politiques de restriction, tout cela soutenu par le corps des managers et appuyé par leur exemplarité.

2.1.3.1 Adopter une politique de voyages responsables

Selon le CWT, le budget « réunions et événements » représente en moyenne entre 0,5 et 1,5 % du chiffre d'affaires des entreprises, et entre 35 et 60 % des dépenses concernant les voyages d'affaires. Malgré ces coûts importants, de nombreuses entreprises ne possèdent ni stratégie, ni politique ou procédures qui rationalisent les dépenses.¹²

Définir des règles de déplacements professionnels et les faire respecter est un levier clé pour diminuer les émissions liées aux déplacements. Pour les entreprises possédant des agences de voyages attitrées, il s'agit de bien paramétrer les systèmes de réservation de celles-ci, obligeant les voyageurs à recourir systématiquement au train versus l'avion quand l'offre adaptée existe, à privilégier la classe économique pour le transport aérien, à imposer le choix de véhicules économes pour les prestations de location de voitures ou à utiliser les transports en commun plutôt que le taxi pour les localisations faciles d'accès.

Pour le choix des lieux d'événements, des recommandations liées à l'emplacement, à l'éloignement et à la desserte peuvent être fixées et contrôlées.

Un bon suivi et respect des règles ainsi que l'exemplarité des managers sont des facteurs clés pour la réussite de ces dispositifs.

Exemple

« Comme il s'agit de donner l'exemple pour la politique de voyages que nous venons d'instaurer dans l'entreprise que je dirige, le mot d'ordre est à la rationalisation. Tout le monde, moi y compris, se déplace désormais dans les mêmes conditions de confort », confie un PDG d'une société française affichant plus de 300 millions d'euros de chiffre d'affaires annuel, dont 60 % réalisés à l'international.¹³

12. <http://www.decision-achats.fr/Article-A-La-Une/Incentive-10-a-25-d-economies-realises-selon-CWT-1744.htm?ThemeID=43>

13. <http://www.voyages-d-affaires.com/politiques-de-voyages-organiser-les-deplacements-optimiser-les-depenses-A692.htm>

2.1.4 Diversification de modes de travail

Faire évoluer les modes de travail actuels vers une organisation plus souple et plus adaptée aux réalités énergétiques de demain est une démarche de long-terme et s'inscrit également dans une réflexion d'entreprise durable.

TÉLÉTRAVAIL

Le passage de salariés en mode « télétravail » permet de réduire les émissions liées aux déplacements domicile-travail et sous certaines conditions permet d'économiser l'espace de bureaux et les émissions liées au chauffage et à l'éclairage.

Par exemple, en Ile-de-France, si 5 % des 4 000 000 de personnes employées dans le tertiaire étaient des télétravailleurs, le trafic sur les routes et dans les transports en commun serait décongestionné. En effet, une diminution de seulement 3 % des déplacements par les transports en commun et de 5 à 7 % par la circulation routière suffirait à améliorer les conditions de déplacement dans les grandes agglomérations et à diminuer très significativement les quantités de CO₂ émises dans le cadre des déplacements domicile-travail¹⁴. On retrouve le même phénomène dans l'**assouplissement des horaires de travail**. Lisser les heures de pointe reviendrait à rendre le trafic plus fluide et moins émissif en carbone.

Les bénéfices du télétravail sont multiples et les enjeux évidents. Pourtant, ce mode d'organisation reste peu répandu en France alors que les technologies disponibles le rendent accessible à la plupart des organisations. Le développement du télétravail suppose des transformations importantes, qui dépassent largement le cadre de l'informatique et nécessitent avant tout de lever les freins au niveau du management.

La mise en place d'une solution de **bureaux partagés**, où au moins un certain nombre de postes n'est pas attribué à une personne mais sert des équipes en mode de travail partiellement nomade ou en télétravail, constitue une bonne étape de transition vers des modes de travail décentralisés.

Pour des PME et TPE, une combinaison de télétravail avec une implantation réduite en centre-ville permet aussi de réduire les trajets domicile-travail des collaborateurs. De plus en plus de sociétés proposent aussi des salles de réunion en location, le bon choix du lieu de réunion devient alors un levier supplémentaire.

Télétravail revue de presse :

[http://www.espacedestemps.grandlyon.com/_Experimenter/doc/Revue %20de %20presse %20t %E9l %E9travail %202008.pdf](http://www.espacedestemps.grandlyon.com/_Experimenter/doc/Revue%20de%20presse%20t%E9l%E9travail%202008.pdf)

2.1.5 Regroupement des sites

L'éclatement des sites, leur éloignement des autres points où s'exerce l'activité de l'entreprise et leur desserte selon les différents modes de transports sont les principaux facteurs générant plus de déplacements des collaborateurs. Le fait de regrouper les sites et d'appliquer des règles quant aux implantations nouvelles permet de diminuer durablement les déplacements.

2.1.6 Notes de frais calculées en CO₂

Dans l'esprit du diagnostic et du pilotage, calculer les émissions liées aux déplacements des collaborateurs d'une direction ou d'une entité est une manière de sensibiliser les managers et les collaborateurs. Ce type de calculs peut être facilement automatisé si le remboursement se fait déjà via un système en ligne, ou peut être effectué manuellement ; il s'agit donc de convertir avec les facteurs d'émission du Bilan Carbone®, la consommation directe de carburants ou bien les transports utilisés pour réaliser les déplacements.

14. www.syntec-informatique.fr

Exemple de Nature & Découvertes

Nature & Découvertes est la première entreprise à mettre en place des notes de frais CO₂, un outil qui permet de détailler pour chaque collaborateur les émissions de gaz à effet de serre générées lors de ses déplacements. Les salariés remplissent un simple tableau excel qui calcule la quantité de CO₂ pour chaque mode de déplacement, selon les facteurs d'émissions fournis par l'ADEME.

Par exemple, le chef du service marketing fait un aller-retour aéroporté Paris-Nice en classe affaires. La note affiche : 894 kg de CO₂. S'il avait préféré le TGV, cela n'aurait affiché que 19 kg de CO₂.

Dès 2008, chaque service a reçu son budget carbone à ne pas dépasser, outre les déplacements il va être étendu à tous les postes : l'énergie, le fret, l'emballage, les déchets, etc.

2.2 La gestion de la flotte automobile de l'entreprise

Quatre principaux facteurs influencent l'intensité des émissions de gaz à effet de serre d'une flotte automobile : le nombre de véhicules utilisés, les kilomètres parcourus par chaque véhicule, ses caractéristiques techniques et les conditions de son utilisation.

Pour que les réductions des émissions de déplacements liées à l'utilisation du parc soient efficaces, il faut dans un premier temps maîtriser la taille de la flotte, réduire le nombre de déplacements et surtout les distances parcourues par l'ensemble des véhicules.

Il est évident que si la réduction de la flotte se fait en transférant des déplacements automobiles vers les véhicules des collaborateurs, il n'y a pas de réduction des émissions liées aux déplacements car ce poste comprend également les consommations de carburants remboursées par les notes de frais.

2.2.1 Politique d'achat des véhicules et entretien du parc

La moyenne des émissions d'automobiles neuves vendues en France en 2009 était de 133 gCO₂/km. 50 % de ces véhicules **émettaient moins de 120 g CO₂/km**. 95 modèles proposés en vente en France avaient des émissions inférieures à **110 g CO₂/km** et 10 se trouvaient sous les **90 g CO₂/km**. L'offre de voitures moins consommatrices est bien réelle et ce critère doit peser de plus en plus dans les appels d'offre pour renouveler les parcs automobiles.

Pour la première fois dans le palmarès ADEME des véhicules les moins émetteurs de CO₂, les lauréats présentent des émissions inférieures à 90 g CO₂/km : la Smart Fortwo en Diesel et la nouvelle Prius de Toyota en essence. La Smart Fortwo occupe ainsi le haut du classement pour les véhicules Diesel suivie par la Ford Fiesta et la Seat Ibiza. Le modèle hybride Toyota Prius (nouvelle Prius) prend, quant à lui, la tête du classement essence, suivi de la Toyota iQ 68 VVT-i et de la Honda Insight 1.3 i-VTEC¹⁵.

Outre l'analyse de niveau des émissions des véhicules thermiques, le parc automobile peut se doter de véhicules propulsés à l'énergie alternative :

- véhicules fonctionnant à l'énergie électrique ou hybride (mixte électrique et thermique),
- véhicules flex fuel (fonctionnant avec des agro-carburants)
- Gaz de Pétrole Liquéfié (GPL)
- Gaz Naturel Véhicules (GNV)

Exemple de Deret

Le groupe Deret, spécialisé dans le transport routier et la logistique, a mis en place le premier réseau français de livraison urbaine en camion électrique en 2009. Ce réseau est installé dans 22 villes et se compose de 50 poids lourds électriques destinés à répondre à la logistique dite du dernier kilomètre. L'entreprise a investi dans

15. <http://www2.ademe.fr/servlet/getDoc?cid=96&m=3&id=69915&ref=23117&p1=B>

de véritables poids lourds électriques pouvant embarquer 2 tonnes de marchandises, malgré l'investissement de départ qui est lourd et le temps de retour sur investissement qui est un plus long que celui des camions conventionnels. Le principal client de ce réseau est Séphora, client historique de Deret, et qui a été intéressé par le concept de livraison en camion électrique pour livrer la moitié de ses 260 magasins.

Aujourd'hui, 280 livraisons par semaines, soit 60% du volume de marchandises de Séphora, sont effectuées en camion électrique.

Par ailleurs, Deret Transporteur a totalement repensé le processus de distribution : le plan de transport est passé d'un système avec 6 points d'éclatement interrégionaux à un plan d'acheminement depuis un site unique basé à Orléans vers les 23 agences de livraisons urbaines. Les résultats sont significatifs puisque le nombre de km parcourus a diminué de 14% et les émissions de CO₂ ont été réduites de 980 tonnes par an en ce qui concerne le transport Séphora (gain de 30 %).

Remarque

En 2009, 15 % du parc automobile d'entreprise affichait des consommations supérieures à 160 g CO₂/km.

Pour les commandes publiques, l'État définit qu'au moins 96 % du renouvellement des véhicules particuliers du parc automobile de l'État (hors véhicules spécifiques) doit porter sur des véhicules émettant moins de 140 g CO₂/km et 15 % de modèles flex-fuel lors du renouvellement du parc.

Pour consulter la liste complète de véhicules et les émissions de CO₂ associées :

<http://www.ademe.fr/auto-diag/transport/rubrique/carlabelling/accueil.asp>

ÉQUIPEMENTS

Outre la caractéristique technique du moteur et le poids du véhicule, certains **équipements** permettent d'optimiser davantage les consommations :

- ▶ Le système Stop&Start, particulièrement adapté à la conduite urbaine, éteint automatiquement le moteur dès que le véhicule est à l'arrêt. Les gains de consommation et d'émissions de CO₂ sont en moyenne de 20 % en ville et de 5 % en cycle normalisé¹⁶.
- ▶ Le passage optimisé de vitesses : système de signalétique de passage de vitesse, un outil de soutien à l'éco-conduite. Selon Arval, une société de gestion de flottes automobiles, lorsque l'on roule à 60 km/h, le passage à la vitesse supérieure peut entraîner une réduction des émissions de 63 kg CO₂ par mois par véhicule et générer une économie de carburant équivalente à 30 euros¹⁷.
- ▶ Le régulateur de vitesse permet de maintenir une vitesse stable sur les axes de circulation rapide (type autoroute). Selon un test réalisé lorsque la route s'y prête, ce sont donc 0,6 L aux 100 Km qui sont économisés, soit une économie de 70 € par an et par véhicule¹⁸.

À contrario, l'utilisation de certains équipements entraîne une consommation supplémentaire.

En ville, les systèmes de climatisation automobile actuels peuvent augmenter la consommation de carburant jusqu'à 30 % (15 % sur route) pour les moteurs essence et jusqu'à 35 % (20 % sur route) pour les moteurs diesel¹⁹. Le fait de rouler avec une galerie entraîne également une surconsommation de carburants. Celle-ci varie de 10 % pour une galerie vide à 15 % pour une galerie chargée. À 120 km/h, ces 15 % coûtent 1 L de carburant aux 100 km.

ENTRETIEN DU PARC

Des pneumatiques sous-gonflés entraînent une surconsommation de carburant d'environ 3 % pour un déficit de seulement 0,3 bar. De plus, l'utilisation de pneus adaptés et le maintien d'un bon niveau de gonflage peut baisser la consommation de carburant jusqu'à 5 %.

Le bon entretien du filtre à air permet également une diminution de la consommation d'essence de 3 %.

16. <http://www.carttech.fr/news/stop-and-start-39386934.htm>

17. <http://www.flotauto.com/article/reduire-couts-gestion-parc>

18. http://www.techniques-pilotage.fr/consommation_de_carburant/consommation-passage-vitesse-regulateur.html

19. <http://www2.ademe.fr/servlet/KBaseShow?sort=-1&cid=96&m=3&catid=12576>

Voici quelques exemples d'actions permettant d'optimiser la gestion du parc automobile d'une entreprise :

- Fixation d'un objectif du niveau moyen des émissions d'un parc ; adaptation du plan de renouvellement et du cahier des charges d'achat en fonction de ces objectifs ;
- Équipement d'une partie de son parc avec des véhicules à propulsion moins émissifs en fonction de l'usage (voitures électriques/GPL/GNV) ;
- Etablissement de règles de choix individuels des véhicules de fonction (limite sur le niveau d'émissions dans la gamme proposée) ;
- Reporting et suivi des consommations de carburants par entités (responsabilisation des usagers et du management) ;
- Vérification régulière de l'état des véhicules négociée dans le contrat d'achat.



Remarque : Renouveler son parc automobile par des véhicules moins émetteurs est un des moyens de diminuer ses émissions de CO₂. L'associer à un suivi régulier du niveau des consommations, à la responsabilisation des usagers et à un bon service d'entretien produit autant de réductions.

2.2.2 Promotion de l'éco-conduite

Les expériences menées par les entreprises en matière d'éco-conduite sont encourageantes. L'adoption d'une conduite plus souple génère entre 7 et 12 % d'économies de consommation de carburant en moyenne sur un panel de personnes formées.

Une conduite plus éco-responsable est une compétence relativement facile à acquérir. A travers des supports de conseil ou à travers des exercices en simulateurs d'éco-conduite, elle peut aussi s'opérer à travers une formation. La plupart des organismes de formation la proposent sur une journée (partie théorique et exercices pratiques) avec des tarifs compris entre 500 et 1000 euros. Les salariés effectuant le plus grand nombre de déplacements doivent être privilégiés. Le système d'équipement électronique monté sur le véhicule permet d'analyser la conduite au niveau individuel et de personnaliser les conseils, il augmente ainsi l'efficacité de la formation.

En plus des économies directes, la mise en application de l'éco-conduite via des formations peut permettre d'obtenir des Certificats d'Economie d'Energie (CEE).

Témoignage du Directeur des Ressources Humaines d'Allianz

« En matière de carburant, nous avons enregistré une réduction d'environ 10 % de la consommation, ce qui est dans la moyenne établie par les spécialistes de ces services. C'est en totalisant le gain pour tous les véhicules qu'on

peut en apprécier la portée. En faisant une projection sur les véhicules de même type, à savoir 1500 de nos Clio, le gain représente 315 000 € par an. Notre parc commercial de véhicules, toutes marques confondues est de 4 000 véhicules ! Surprise intéressante : nous avons relevé sur les véhicules des conducteurs non formés mais néanmoins équipés du boîtier, un gain de 3 % de consommation, comme si le boîtier avait un « effet placebo » ! ». ²⁰

Exemple de JCDecaux

Le groupe JCDecaux cherche à optimiser ses déplacements en interne en mettant en place des organisations logistiques éco-conçues. Par exemple, une péniche circulant sur la Seine sert à ramasser les Vélib' et à les réparer. Les émissions de CO₂ ont aussi été réduites grâce à des formations d'éco-conduite qui ont été suivies par 1800 collaborateurs et grâce à la traçabilité des déplacements. En France, le groupe a de cette façon économisé 10 % sur les dépenses de carburant.

Pour plus d'informations sur l'éco-conduite :

<http://www.observatoire-vehicule-entreprise.com/fre/developpement-durable/eco-conduite/eco-conduite-mieux-conduire.html>

2.2.3 Auto-partage

Le système de l'auto-partage offre la possibilité de donner accès à des véhicules à un plus grand nombre de collaborateurs. Plutôt que de disposer d'une voiture professionnelle attitrée qui reste l'essentiel de son temps au parking, l'utilisateur d'auto-partage dispose d'une voiture uniquement pour la durée de son besoin. Le reste du temps, la voiture est à disposition d'autres collaborateurs.

L'auto-partage peut devenir une solution à l'attribution des voitures de fonction, en plus elle peut être externalisée avec l'usage des véhicules peu émissifs et de places de parking réservées.

Exemple

« Nous avons trois véhicules en auto-partage à Gennevilliers et deux à Lyon. À Gennevilliers, nous avons pu restituer la moitié des 20 véhicules qui composaient notre pool auparavant. Notre volonté est d'aller encore plus loin et de supprimer complètement ce pool. Avec un seul véhicule en auto-partage, nous pouvons répondre aux besoins de 7 à 9 collaborateurs. » Benoît Goffaux, directeur de la relation fournisseurs d'Alma Consulting, illustre par son expérience les avantages de l'auto-partage.

2. 3 Trajets domicile- travail - Favoriser les choix de déplacements moins émissifs

Outre les recommandations et règles que l'entreprise peut adresser à ses collaborateurs dans le cadre de leurs déplacements professionnels, l'entreprise peut agir d'une manière active en facilitant le choix de modes doux pour leurs trajets domicile-travail. Cette réflexion peut être menée au niveau de l'entité, de l'entreprise, voire d'un ensemble plus vaste comme un territoire ou une zone d'activité à travers un **Plan de Déplacement Inter-Entreprise (PDIE)**. Le PDIE est un ensemble de mesures visant à **faciliter et rationaliser les déplacements** sur une zone d'activité comprenant plusieurs entreprises différentes. Il s'agit concrètement d'inciter les salariés, clients et fournisseurs des entreprises à utiliser d'autres moyens de transport que la voiture individuelle (covoiturage, transports en commun, vélo, marche à pied).

2.3.1 Covoiturage

Le covoiturage arrive en tête de la notoriété de l'éco-mobilité : il est connu de 91 % des Français et 26 % d'entre eux ont déjà pratiqué cette forme de déplacement, notamment en milieu rural ²¹.

La pratique du covoiturage est préconisée pour des déplacements insuffisamment desservis par les transports en commun (grande couronne, trajets banlieue-banlieue). L'échelle la plus pertinente pour développer le covoiturage est celle de l'entreprise. En effet, au sein du personnel, le sentiment d'appartenance commun à une même

20. Source <http://www.argusauto.com/actualite-automobile/interview/les-gains-de-lecoconduite-responsable-186786.html>:

21. Baromètre Eco-mobilité de Macif et Opinion Way 2009

entreprise crée un climat de confiance pour la pratique du covoiturage. Dans ce cas, et pour des trajets domicile-travail, le lieu commun de destination ou de départ est celui de l'entreprise. La taille d'entreprise, à partir de laquelle il est envisageable d'organiser un système de covoiturage n'est pas précisément établie : elle se situe entre 300 et 500 salariés²².

La mise en œuvre d'un système de covoiturage peut être financée jusqu'à 50 % avec un plafond de 75 000 euros (contact ADEME).

Pour mieux savoir comment mobiliser les salariés autour de la pratique du covoiturage :

<http://www.areneidf.org/medias/fichiers/fichesmetho.pdf>

2.3.2 Promotion du déplacement en vélo

Le développement de l'utilisation du vélo, notamment pour les collaborateurs proches de leurs domiciles passe par la mise à disposition des équipements nécessaires : vestiaires/douches, garages à vélo abrités, voire même vélos d'entreprise. La participation financière voire le remboursement de forfaits de vélos en libre-service est un élément d'incitation supplémentaire.

Si vous mettez à disposition de vos collaborateurs des vélos équipés de casques pour les déplacements entre sites rapprochés, définissez clairement des trajets sécurisés. En effet l'aménagement de pistes cyclables sécurisées est un élément clé pour développer ce mode de déplacements.

La limitation des places de parking automobiles dans les sites en faveur d'emplacements pour les vélos ou autres deux roues peut créer une incitation supplémentaire. Certaines entreprises vont jusqu'à financer en partie ou intégralement l'achat de vélos, voire de vélos à assistance électrique en échange d'un engagement à s'en servir dans le cadre des déplacements domicile-travail.

Exemple de Cortal Consors

Cortal Consors est une société d'épargne et de courtage en ligne pour les particuliers. Dans le cadre de sa politique transports, cette entreprise a mis à disposition de ses collaborateurs un ensemble de vélos électriques ainsi qu'un site de covoiturage sur l'intranet. Les vélos électriques ont d'ores et déjà été essayés par 200 des 500 collaborateurs au siège.

2.3.3 Promotion de l'usage des transports en commun

La mise à disposition d'une **information claire et accessible** par tous les collaborateurs sur la disponibilité des différentes options de desserte en transports en commun vers les différents sites de l'entreprise, est une étape indispensable. Elle est d'autant plus importante dans le cas de changement de localisation. Communiquer sur les temps de trajet plutôt que sur les distances à parcourir s'avère plus efficace. Il ne faut pas oublier que ces informations doivent être communiquées aux salariés mais aussi aux visiteurs des sites.

Moyens de communication préconisés :

- lien vers le site Eco-déplacements/comparateurs de l'ADEME : <http://www.ademe.fr/eco-comparateur/>
- affichage dans le hall d'entrée du plan d'accès en transports en commun et du temps de trajet
- organisation d'une journée à l'occasion d'un déménagement, centrée sur la problématique « transport ».

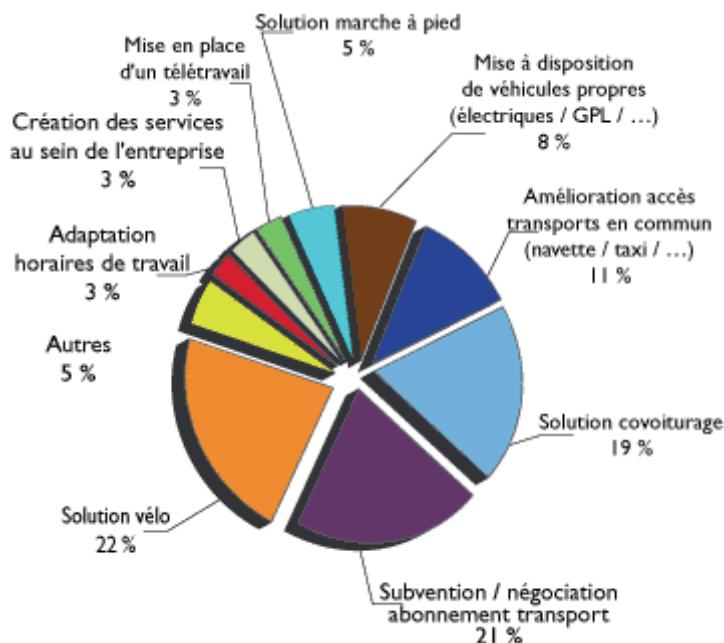
Si le site est éloigné des transports en commun, la mise en place de navettes d'entreprise pour desservir les points d'arrivée aux transports en commun est aussi une solution. Elle peut être mutualisée entre différentes entreprises.

La participation de l'employeur à l'abonnement aux transports en commun de ses salariés est exonérée de cotisations sociales, de CSG et de CRDS. Ainsi, proposer la carte orange/Navigo et autres abonnements remboursés

22. http://www.areneidf.org/fr/Utilisation_rationnelle_de_la_voiture_covoiturage-189.html

à 100 % est une réelle incitation pour intensifier le recours aux transports en commun.

Voici les résultats d'une enquête menée par l'ADEME sur les solutions préférées par les salariés comme alternatives à leurs modes de déplacements domicile-travail.



Exemples

Chaque jour, près de 2 200 employés, 1 700 patients et 400 accompagnateurs se rendent à l'établissement hospitalier public de l'Institut Gustave Roussy (IGR). Après la réalisation d'un Plan de Déplacements Entreprise (PDE), 3 actions majeures sont entreprises : la mise en place d'une navette reliant l'IGR aux stations de métro et de RER, l'organisation d'un service de covoiturage et la création d'un Point Info Service. Depuis le lancement du PDE, le taux d'utilisateurs de la voiture individuelle est passé de 71 % à 59 % au profit des transports en commun et du covoiturage. Pour les utilisateurs du PDE, l'abandon de la voiture en solo s'est traduit par un gain de temps et d'argent (économie moyenne sur le carburant de l'ordre de 600 € par an et par salarié).

Suite à la réalisation du Plan de Déplacement Entreprise de la société Orange dans la région des Pays de la Loire, 3 actions incitatives sont proposées aux salariés : une aide de 50 % sur le prix du titre de transport (20 salariés concernés à cette date), une incitation à l'usage du vélo avec 100 € offerts sur l'achat d'un vélo (15 salariés en ont bénéficié) et un kit «vélo» offert d'une valeur de 50 € comprenant casque, gilet, poncho, écarteur et matériel de réparation (30 salariés en ont profité).²³¹

23. http://www.angers.fr/fileadmin/plugin/tx_dcddownloads/DP_Signature_PDE_du_160610_1_.pdf