

	EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL DE BORDEAUX METROPOLE	<i>Délibération</i>
	Séance publique du 22 décembre 2017	N° 2017-807

Convocation du 15 décembre 2017

Aujourd'hui vendredi 22 décembre 2017 à 09h30 le Conseil de Bordeaux Métropole s'est réuni, dans la Salle du Conseil sous la présidence de Monsieur Alain JUPPE, Président de Bordeaux Métropole.

ETAIENT PRESENTS :

M. Alain JUPPE, M. Alain ANZIANI, Mme Dominique IRIART, M. Christophe DUPRAT, Mme Virginie CALMELS, Mme Christine BOST, M. Michel LABARDIN, M. Patrick BOBET, M. Jean-François EGRON, M. Franck RAYNAL, M. Jacques MANGON, M. Clément ROSSIGNOL-PUECH, M. Patrick PUJOL, Mme Anne-Lise JACQUET, Mme Claude MELLIER, M. Michel DUCHENE, M. Jean TOUZEAU, Mme Anne WALRYCK, M. Dominique ALCALA, M. Max COLES, Mme Béatrice DE FRANÇOIS, Mme Véronique FERREIRA, M. Jean-Jacques PUYOBRAU, M. Kevin SUBRENAT, M. Alain TURBY, M. Jean-Pierre TURON, M. Michel VERNEJOUL, Mme Josiane ZAMBON, Mme Emmanuelle AJON, Mme Cécile BARRIERE, Mme Léna BEAULIEU, Mme Maribel BERNARD, Mme Odile BLEIN, Mme Isabelle BOUDINEAU, M. Guillaume BOURROUILH-PAREGE, M. Jacques BOUTEYRE, Mme Marie-Christine BOUTHEAU, Mme Anne BREZILLON, M. Nicolas BRUGERE, Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE, M. Alain CAZABONNE, M. Didier CAZABONNE, Mme Chantal CHABBAT, M. Gérard CHAUSSET, Mme Solène CHAZAL-COUCAUD, Mme Brigitte COLLET, M. Jacques COLOMBIER, Mme Emmanuelle CUNY, M. Jean-Louis DAVID, Mme Nathalie DELATTRE, Mme Michèle DELAUNAY, M. Stéphan DELAUX, M. Arnaud DELLU, Mme Laurence DESSERTINE, M. Gérard DUBOS, Mme Michèle FAORO, M. Vincent FELTESSE, M. Marik FETOUH, M. Jean-Claude FEUGAS, M. Nicolas FLORIAN, Mme Florence FORZY-RAFFARD, M. Philippe FRAILE MARTIN, M. Guillaume GARRIGUES, M. Max GUICHARD, M. Jacques GUICHOUX, M. Jean-Pierre GUYOMARC'H, M. Daniel HICKEL, M. Pierre HURMIC, Mme Martine JARDINE, M. Franck JOANDET, Mme Anne-Marie LEMAIRE, M. Pierre LOTHAIRE, Mme Zeineb LOUNICI, M. Eric MARTIN, M. Pierre De Gaétan NJIKAM MOULIOM, M. Jacques PADIE, Mme Christine PEYRE, Mme Arielle PIAZZA, M. Michel POIGNONEC, Mme Dominique POUSTYNNIKOFF, M. Benoît RAUTUREAU, Mme Marie RECALDE, Mme Gladys THIEBAULT, Mme Anne-Marie TOURNEPICHE, M. Serge TOURNERIE, Mme Elisabeth TOUTON, M. Thierry TRIJOLET, Mme Marie-Hélène VILLANOVE.

EXCUSE(S) AYANT DONNE PROCURATION:

Mme Agnès VERSEPUY à M. Max COLES
Mme Brigitte TERRAZA à M. Michel VERNEJOUL
M. Michel HERITIE à Mme Béatrice DE FRANÇOIS
Mme Andréa KISS à M. Thierry TRIJOLET
M. Erick AOUIZERATE à Mme Gladys THIEBAULT
M. Jean-Jacques BONNIN à Mme Chantal CHABBAT
Mme Anne-Marie CAZALET à M. Nicolas FLORIAN
M. Yohan DAVID à Mme Nathalie DELATTRE
Mme Magali FRONZES à M. Benoît RAUTUREAU
M. Bernard JUNCA à M. Patrick BOBET
Mme Conchita LACUEY à M. Jean-Jacques PUYOBRAU
M. Bernard LE ROUX à M. Alain ANZIANI
Mme Emilie MACERON-CAZENAVE à M. Guillaume GARRIGUES
M. Thierry MILLET à Mme Dominique POUSTYNNIKOFF
Mme Karine ROUX-LABAT à M. Daniel HICKEL
M. Alain SILVESTRE à Mme Cécile BARRIERE

EXCUSE(S) :

Monsieur Fabien ROBERT.

PROCURATION(S) EN COURS DE SEANCE :

Mme BOST à M. GUICHOUX jusqu'à 11h00
M. RAYNAL à M. MARTIN jusqu'à 10h30
M. PUJOL à Mme FORZY-RAFFARD à partir de 12h10
Mme JACQUET à M. ALCALA à partir de 11h20
M. DUCHENE à Mme WALRYCK à partir de 12h05
Mme FERREIRA à M. FELTESSE jusqu'à 11h20
M. TURBY à M. SUBRENAT jusqu'à 11h00
M. BOURROUILH-PAREGE à Mme BOUDINEAU à partir de 12h05
M. BRUGERE à Mme CUNY à partir de 12h00
Mme CUNY à Mme COLLET jusqu'à 10h00
M. FELTESSE à Mme FERREIRA à partir de 12h00
Mme JARDINE à M. DELLU à partir de 12h00
Mme LEMAIRE à Mme VILLANOVE à partir de 12h10
Mme PIAZZA à M. FRAILE MARTIN à partir de 12h00
M. POIGNONEC à Mme LOUNICI à partir de 12h10
Mme TOURNEPICHE à M. TOURNERIE à partir de 11h00
Mme TOUTON à Mme CHAZAL à partir de 12h00

EXCUSE(S) EN COURS DE SEANCE :

M. COLOMBIER part à 11h50

LA SEANCE EST OUVERTE

	Conseil du 22 décembre 2017	<i>Délibération</i>
	Direction générale RH et administration générale	N° 2017-807

Plan de déplacement des employés (PDE) 2018, un plan commun à Bordeaux Métropole, à la ville de Bordeaux et son Centre communal d'action sociale - Décision - Autorisation

Monsieur Jean-François EGRON présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

Le premier Plan de déplacement des employés (PDE) de La Cub a été approuvé en 2001. Il découlait de la loi SRU (solidarité et renouvellement urbains) du 13 décembre 2000, qui imposait aux autorités organisatrices de la mobilité des agglomérations de plus de 100 000 habitants d'encourager la mise en œuvre de PDE.

Sa finalité est inchangée aujourd'hui. Il s'agit de faire évoluer les comportements de mobilité, et en particulier de faire baisser l'usage de la voiture au profit des transports en commun ou des mobilités alternatives.

Le 24 novembre 2006, une nouvelle délibération est prise par la CUB pour inciter à l'utilisation des transports en commun. Avec la prise en charge totale du titre de transport, le nombre d'abonnés augmente de 70 % en 5 ans.

Fin 2011, il est actualisé et un questionnaire est adressé aux agents pour connaître leurs pratiques de déplacements. Pour La Cub, les objectifs du PDE sont alors ceux fixés dans le Plan Climat de l'établissement public de coopération intercommunale, lui-même rendu obligatoire pour les communautés urbaines de plus de 50 000 habitants au plus tard au 31 décembre 2012 (article L229-25 du Code de l'Environnement créé par l'article 75 de la LOI n°2010-788 du 12 juillet 2010 - article « Grenelle 2 »).

En 2013, une nouvelle délibération est prise. Le PDE se présente désormais sous la forme d'un diagnostic et d'un plan d'action qui traite de projets matériels (parc de véhicules plus propres, pool de véhicules...) ou immatériels (participation aux abonnements, télétravail, actions de sensibilisation...). Certaines de ces actions se poursuivent ou sont pérennisées.

La LOI n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte a également un impact sur le Plan de déplacement des employés :

- **L'article 37 modifie l'article L224-5 du Code de l'Environnement, qui impacte les collectivités locales et leurs groupements en imposant 20 % de véhicules produisant de faibles émissions de gaz à effets de serre lors du renouvellement de leur parc de véhicules automobiles d'un PTAC inférieur à 3,5 tonnes, à compter du 1^{er} janvier 2016.**

- L'article 51 complète le Code des transports par un article L. 1214-8-2 prévoyant que « *dans le périmètre d'un plan de déplacements urbains, toute entreprise regroupant au moins cent travailleurs sur un même site élabore un plan de mobilité pour améliorer la mobilité de son personnel et encourager l'utilisation des transports en commun et le recours au covoiturage* ». Cette mesure est applicable à compter du 1^{er} janvier 2018 pour les entreprises.

En 2016, il est actualisé de nouveau car la loi du 27 janvier 2014 de « modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles » est venue modifier en profondeur l'organisation de notre établissement, devenu Bordeaux Métropole (plus de 5000 agents).

En 2017, le PDE change d'échelle. Son élaboration devient commune à la ville de Bordeaux, au Centre communal d'action sociale (CCAS) et à Bordeaux Métropole (9000 agents), pour tenir compte du nouveau périmètre d'organisation et d'une recherche de transversalité. **Il comprend toujours un diagnostic et un plan d'actions. Il s'agit d'une démarche volontariste pour la ville de Bordeaux et le CCAS.**

Si la forme du document évolue peu, la campagne d'enquête 2016/2017 permet désormais de connaître et de comparer les pratiques de déplacements des agents de Bordeaux Métropole, de la ville de Bordeaux et du CCAS. Il ressort parfois de cette enquête des différences sensibles dans les pratiques de déplacements selon la collectivité employeur.

Les principaux enseignements relatifs aux trajets domicile-travail sont les suivants :

- Chaque jour, les 9000 agents concernés par le PDE parcourent plus de 217 000 kilomètres aller-retour, à vol d'oiseau. A l'année, ce sont 48 millions de kilomètres qui sont ainsi parcourus.
- 55,5 % de ces agents travaillent sur un site de plus de 100 personnes, dans l'hypercentre (34,3 %) ou en périphérie (21,2%). Toutefois 44,5 % des agents travaillent sur un site de moins de 100 personnes.
- Un agent de la ville de Bordeaux parcourt en moyenne chaque jour 18,1 kilomètres aller-retour, contre 28,6 kilomètres pour un agent de Bordeaux Métropole.
- Les agents de la ville de Bordeaux résident à 78,2 % sur la métropole, contre 68 % des agents de Bordeaux Métropole.
- Pour se rendre au travail, 52,8 % des agents de la ville et du CCAS utilisent les transports en commun, 54 % des agents de Bordeaux Métropole utilisent la voiture. Le vélo est pratiqué par 28,2 % des agents de la ville et du CCAS et par 22 % des agents de la métropole.
- Cette diversité de cas de figures nécessite d'apporter des réponses différenciées aux problématiques de déplacements domicile-travail, selon la collectivité employeuse ou encore le site d'embauche.

Les principaux enseignements relatifs aux trajets professionnels sont les suivants :

- Les agents de Bordeaux Métropole se déplacent majoritairement vers des sites extérieurs (53,1%), alors que les agents de la ville de Bordeaux et du CCAS se déplacent surtout vers des sites de la ville (67,5%).
- Dans les faits, 40,4 % des déplacements des agents de la ville de Bordeaux et du CCAS se font en transports en commun, 67 % des déplacements professionnels des agents de Bordeaux Métropole s'effectuent en voiture.
- Les fréquences de déplacements varient, de plusieurs fois par semaine à la métropole (26 % des déplacements), à plusieurs fois par mois à la ville de Bordeaux (25,2%).
- Tout comme pour les déplacements domicile-travail, le diagnostic met en évidence une diversité de cas de figures selon la collectivité employeuse.

Un plan d'actions est décliné à la suite du diagnostic, avec trois enjeux prioritaires :

- Réduction des besoins de déplacement, par le développement/le déploiement de nouveaux outils numériques,
- Optimisation des déplacements, en développant l'utilisation des pools de véhicules, en garantissant une part de véhicules « *propres* » dans les achats, ou encore en analysant les causes d'accidents pour en réduire le nombre,
- Transfert vers des « *modes doux* », en diminuant la part modale de la voiture dans les trajets domicile-travail et dans les déplacements professionnels, en augmentant la part d'abonnés aux transports en commun.

Ce plan d'actions se traduit par 5 axes de travail :

- Les transports en commun,
- Les modes actifs (vélo et marche),
- Le covoiturage,
- les véhicules et déplacements professionnels,
- La dynamique PDE, l'animation et l'évaluation de la démarche.

Les actions proposées dans le PDE se concrétisent notamment par :

- L'extension des aménagements pour les cyclistes (douches, vestiaires, parcs de stationnement sécurisés), là où des besoins sont identifiés et lorsque ces aménagements sont techniquement réalisables,
- Le développement du parc de Vélos à assistance Électrique (VAE),
- La priorité à l'achat de voitures électriques dans le cadre du renouvellement du parc automobile,
- Le développement de nouveaux outils permettant de participer à des conférences / réunions à distance,
- L'accompagnement des agents dans leur mobilité, ou la dispense d'informations aux nouveaux arrivants,
- Le renforcement de la communication sur les mesures existantes (transports en commun, covoiturage, location de vélos, prêts de véhicules dans le cadre professionnel, véhicules de service, stationnement pour les voitures et les vélos, aide financière pour l'achat d'un vélo à Assistance Électrique, services dispensés par la conciergerie).
- L'animation de groupes de travail avec les agents volontaires.

Sauf mention contraire, la douzaine d'actions développées sont déclinables auprès des agents de Bordeaux Métropole, de la ville de Bordeaux et du CCAS. Une treizième fiche action dresse une liste d'indicateurs de pilotage et d'objectifs chiffrés pour tenir compte des exigences formulées par l'Agence de maîtrise de l'énergie (ADEME) pour construire une démarche PDE.

Ceci étant exposé, il vous est demandé, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir si tel est votre avis adopter les termes de la délibération suivante :

Le Conseil de Bordeaux Métropole,

VU la Loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains (loi SRU),

VU l'article L229-25 du Code de l'environnement créé par la LOI n° 2010-788 du 12 juillet 2010-article 75,

VU la loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 relative à la modernisation de l'action publique territoriale et à l'affirmation des métropoles,

VU la Loi n°2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte, article 37 et 51,

VU le Comité technique réuni en séance le 7 décembre 2017,

ENTENDU le rapport de présentation

CONSIDERANT QUE le Plan de déplacement des employés commun à Bordeaux Métropole, à la ville de Bordeaux et à son Centre communal d'action sociale s'inscrit dans une recherche d'amélioration de la mobilité sur le territoire de la métropole,

DECIDE

Article 1 :

D'approuver le Plan de déplacement des employés, diagnostic et plan d'actions.

Article 2 :

D'autoriser Monsieur le Président à signer tout acte nécessaire à l'exécution de la présente délibération.

Article 4 :

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à l'unanimité.

Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le 22 décembre 2017

REÇU EN PRÉFECTURE LE : 25 JANVIER 2018	Pour expédition conforme, le Vice-président, Monsieur Jean-François EGRON
PUBLIÉ LE : 25 JANVIER 2018	

Plan de déplacement des employés

*2018 : Un plan de mobilité commun à Bordeaux Métropole,
la ville de Bordeaux et son Centre communal d'action sociale*



Version enregistrée le : 07/11/17

PROJET

2ème de couverture

Sommaire >

Premier volet : le diagnostic	page 5
Préambule	page 6
<i>Transports et changement climatique</i>	
<i>Obligations légales</i>	
<i>Traductions locales</i>	
Organisation du territoire métropolitain	page 8
Accessibilité du territoire métropolitain	page 9
• Description par mode des conditions d'accès	page 9
<i>Accessibilité routière</i>	
<i>Le trafic aérien</i>	
<i>Trafic et infrastructures ferroviaires</i>	
<i>Les transports en commun</i>	
<i>Les modes actifs</i>	
<i>L'usage optimisé de l'automobile</i>	
• Pratiques de déplacements constatées	page 16
• Les PDE sur le territoire métropolitain	page 19
Le PDE commun à Bordeaux Métropole, la ville de Bordeaux et le CCAS : état des lieux	page 22
• Historique du PDE	page 22
• Résultats de l'évaluation conduite en 2017	page 23
• 2017, un seul PDE pour l'ensemble constitué de la métropole, de la ville de Bordeaux et de son CCAS	page 24
<i>Un ensemble qui regroupe plus de 9000 agents</i>	
<i>Ce qui a été fait en matière d'organisation (télétravail, créneaux horaires, politiques tarifaires)</i>	
<i>Ce qui a été fait en matière de politique d'équipement en véhicules à faibles émissions de GES</i>	
<i>Ce qui a été fait en matière de gestion de la flotte de véhicules</i>	
<i>Ce qui existe en matière d'autorisation de Remisage à Domicile</i>	
<i>Ce qui a été fait en matière de stationnement des agents</i>	
<i>Ce qui est fait ou projeté à court terme pour moderniser / développer la visioconférence</i>	
• L'approvisionnement énergétique / prises de charge pour véhicules légers	page 33
• Accessibilité globale des sites	page 34
Pratiques des déplacements des agents	page 38
<i>(Résultats de la consultation)</i>	
• Représentativité des réponses	page 38
• Pratiques de déplacements constatées	page 39
• Résultats détaillés de la campagne d'enquête 2016/2017	page 40
Représentations cartographiques	page 46
• Interprétation cartographique	page 52
Deuxième volet : le plan d'actions	page 54
Organisation des actions	page 55

Modes actifs (le vélo et la marche).....page 56

- **Fiche action n°1** / Améliorer et promouvoir la pratique du vélo en développant la fourniture de vélos, notamment à assistance électrique
- **Fiche action n°2** / Offrir un accueil de qualité aux cyclistes sur leur lieu de travail
- **Fiche action n°3** / Animer, informer et sensibiliser piétons et cyclistes

Covoiturage.....page 63

- **Fiche action n°4** / Création d'un guide du convoitueur

Transports en commun.....page 66

- **Fiche action n°5** / Communiquer sur les accès en transports en commun et développer fortement le nombre d'usagers

Véhicules pour les déplacements professionnels et mesures de réduction des besoins.....page 69

- **Fiche action n°6** / Développer une meilleure utilisation des véhicules de service
- **Fiche action n°7** / Mieux gérer le stationnement
- **Fiche action n°8** / Sensibiliser à la prévention du risque routier et à l'éco-conduite
- **Fiche action n°9** / Favoriser les pratiques permettant de réduire et optimiser les déplacements professionnels

Dynamique PDE, gestion et animation de la démarche.....page 78

- **Fiche action n°10** / Agir sur les nouveaux arrivants dans la collectivité et accompagner les agents en cas de changement d'affectation
- **Fiche action n°11** / Maintenir une dynamique PDE : évolution continue du document et mesures associées / événements / réunion plénière annuelle
- **Fiche action n°12** / Rechercher des synergies avec d'autres PDE
- **Fiche action n°13** / Indicateurs de pilotage de la démarche

Références bibliographiques.....page 86

Contributions.....page 87

Liste des Abréviations.....page 88

Premier volet : Le diagnostic

Préambule

Transports et changements climatiques

« La température moyenne de la planète a subi une augmentation de 0,85°C par rapport à la fin du XIX^e siècle. Chacune des trois dernières décennies a été plus chaude que toutes les décennies précédentes depuis le début des relevés statistiques, en 1850.

Les plus grands climatologues mondiaux pensent que les activités humaines sont très probablement la principale cause du réchauffement observé depuis le milieu du XX^e siècle.

(...) Les activités humaines telles que l'utilisation de combustibles fossiles, l'exploitation des forêts tropicales et l'élevage du bétail exercent une influence croissante sur le climat et la température de la terre. Ces activités libèrent d'énormes quantités de gaz à effet de serre, qui viennent s'ajouter à celles naturellement présentes dans l'atmosphère, renforçant ainsi l'effet de serre et le réchauffement de la planète.»

(...) Ils considèrent (les climatologues) qu'une augmentation de 2°C par rapport à la température de la période préindustrielle est le seuil au-delà duquel le risque d'assister à des changements climatiques dangereux, voire catastrophiques, est beaucoup plus élevé. Pour cette raison, la communauté internationale a reconnu la nécessité de maintenir le réchauffement de la planète en dessous de 2 °C (Source : Commission Européenne).

En France, le premier poste d'émission de Gaz à effet de serre concerne le domaine des transports (27 % des émissions). En 2012, cela représente 123 MTCO₂éq. (132 millions de tonnes équivalent CO₂), soit une augmentation de 9 % sur la période 1990/2012. La voiture particulière compte pour 53,1 % de ces émissions (Source : MEDDE).

En matière de transports, la prise de conscience des enjeux du changement climatique sur la santé humaine et sur l'environnement a conduit à développer une démarche de développement durable dont l'objectif est notamment de proposer des solutions alternatives à l'usage de la voiture (vélo, marche, transports en commun, covoiturage, autopartage...) et à limiter les besoins en déplacements (télétravail, création de services au sein des entreprises...).

Les Plans de déplacement administration / entreprise / interentreprises ou désormais plus globalement « Plans de mobilité » (PDM) ont vu le jour dans ce but. La démarche de PDE vise à :

- Connaître les pratiques de déplacements des employés (domicile-travail et trajets professionnels),
- Identifier les motivations et les freins pour tel ou tel mode de transport,
- Conduire un diagnostic d'accessibilité,
- Définir des objectifs, moyens et résultats à atteindre (fiches actions),
- Mettre en œuvre ces actions, animer et suivre la démarche.

Obligations légales

La loi de Solidarité et de renouvellement urbain (SRU) du 13 décembre 2000 impose aux autorités organisatrices de la mobilité des agglomérations de plus de 100 000 habitants d'encourager la mise en œuvre de PDE.

Pour Bordeaux Métropole, les objectifs contenus dans le PDE sont ceux fixés dans le Plan Climat de la collectivité, lui-même rendu obligatoire pour les communautés urbaines depuis 2012 (article 75 de la loi « Grenelle 2 »).

L'article 51 de la Loi sur la Transition Énergétique pour la Croissance Verte, votée en 2015, instaure des nouveautés pour les employeurs publics, ou ayant un impact sur nos politiques publiques : 20 % de véhicules légers à faibles émissions à intégrer dans les commandes dès 2016, aménagements de stationnements pour vélos, installation de bornes de recharges dans les bâtiments tertiaires neufs ou après travaux dès 2017...

La loi rend également obligatoire, au 1^{er} janvier 2018, l'instauration d'un Plan de mobilité, dans le périmètre d'un Plan de déplacement urbain, pour toute entreprise de plus de 100 salariés travaillant sur un même site. Avec cinq sites municipaux regroupant plus de 100 agents, la mairie de Bordeaux le Centre communal d'action sociale sont donc concernés par cette obligation.

Traductions locales

Dès 2001 (délibération du 14 décembre 2001), la CUB établit son premier PDE, dont la finalité est de faire évoluer durablement les comportements de mobilité des agents métropolitains, et en particulier de faire baisser l'usage de la voiture au profit des transports en commun ou de mobilités alternatives.

En novembre 2006, une nouvelle délibération est prise pour inciter fortement à l'utilisation des transports en commun.

En 2013, le PDE agit sur plusieurs leviers, matériels (parc de véhicules plus propres, pool de véhicules...) ou immatériels (participation aux abonnements, télétravail, actions de sensibilisation...). Certaines actions engagées à l'époque se poursuivent aujourd'hui ou sont passées de l'expérimentation à une mise en œuvre pérenne.

La loi du 27 janvier 2014 de « *modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles* » est venue depuis modifier en profondeur l'organisation de notre établissement. L'année 2016 est en effet une année charnière pour la problématique PDE, avec une augmentation de 36 % du nombre d'agents, ou encore de nouveaux sites métropolitains à intégrer.

La loi NOTRe du 7 août 2015 (Nouvelle organisation territoriale de la République) va également impacter les partenariats de Bordeaux Métropole : le 1^{er} janvier 2017, les transports inter-urbains réguliers et à la demande ont été transférés des conseils départementaux aux régions, tout comme la voirie départementale.

L'actualisation du PDE de Bordeaux Métropole en 2016 avait ainsi ceci de nouveau :

- La démarche de mutualisation a porté l'effectif de notre Établissement à plus de 5000 agents,
- De nouveaux sites de travail ont été transférés à Bordeaux Métropole au 1^{er} janvier 2016,
- Le parc matériel s'est trouvé également augmenté de nouveaux véhicules immatriculés.

Ce contexte nouveau justifiait l'actualisation du document relative aux déplacements domicile-travail des agents mais aussi un questionnement de notre organisation sur l'utilisation optimale de la voiture dans le cadre des déplacements professionnels, autre levier en matière d'émissions de GES.

Les gains de cette démarche sont multiples. Pour Bordeaux Métropole, c'est une image d'implication environnementale qui est valorisée. D'autre part, ce sont des gains financiers liés à la diminution des coûts de fonctionnement du parc de véhicules motorisés, mais aussi des coûts générés par le stationnement. Sur le plan des Ressources humaines, une baisse du nombre d'accidents domicile-travail a un impact sur l'absentéisme. Enfin, une accessibilité améliorée des sites de notre Établissement contribue à améliorer notre fonctionnement.

Pour les agents de Bordeaux Métropole, l'abandon de la voiture évite le stress, la fatigue et limite les retards. Il permet aussi de réduire les frais de transport (possible suppression d'un véhicule par foyer). Le risque d'accident lié aux trajets domicile-travail est minoré par l'utilisation de modes alternatifs et l'adhésion de l'agent renforce son engagement citoyen.

Pour la communauté au sens large, la baisse de l'utilisation des déplacements en voiture particulière se traduit par une baisse des nuisances (qualité de l'air, bruit, encombrement...).

Cette année franchit une nouvelle étape. Le PDE change d'échelle et devient commun à Bordeaux Métropole, à la ville de Bordeaux et au Centre communal d'action sociale, soit plus de 9000 agents au total au 1^{er} janvier 2017.



Organisation du territoire métropolitain

Créée par la réforme territoriale de 2014 et effective depuis le 1^{er} janvier 2016, la Région Nouvelle Aquitaine regroupe 12 départements des trois anciennes régions Aquitaine, Limousin et Poitou-Charentes.

D'une superficie de plus de 84 000 Km² (12,5 % du territoire national), elle devient ainsi la plus grande région de France, de taille comparable à l'Autriche, deux fois plus vaste que la Suisse ou les Pays-Bas et compte une frontière avec l'Espagne. Sa population de 5,8 millions d'habitants est proche de celle du Danemark ou de la Finlande.

Bordeaux, Préfecture de Région et plus grande ville de ce territoire avec 240 000 habitants, est au cœur de la 7^{ème} aire urbaine de France : 1172 Km², 64 communes et 850 000 habitants selon les dernières données INSEE établies en 2010.

Elle est également la ville-centre de Bordeaux Métropole, issue de la transformation de la Communauté urbaine de Bordeaux en métropole au 1^{er} janvier 2015. Bordeaux Métropole est la seule structure intercommunale de la région à disposer de ce nouveau statut.

Territoire de 28 communes et de près de 750 000 habitants, Bordeaux Métropole s'est engagée dans la construction d'une métropole européenne qui ambitionne d'atteindre 1 million d'habitants à l'horizon 2030.

Pour cela, elle mise sur sa position géographique sur l'arc atlantique, son dynamisme démographique ou en terme d'emplois. Pour soutenir cette attractivité, des investissements sont réalisés dans de grands équipements, de nouvelles infrastructures ou dans des opérations d'aménagement d'envergure.

Mais cette construction d'une métropole européenne doit avant tout contenir l'étalement urbain. Aujourd'hui le territoire est caractérisé par une densité moyenne, voire faible (1300 hab/Km²) qui impacte l'organisation des transports en commun.

C'est pourquoi, est lancé fin 2011 le « *Grenelle des mobilités* » à l'initiative de la Communauté urbaine de Bordeaux. Cette réflexion a alimenté le Schéma de cohérence territoriale (ScoT) de l'agglomération bordelaise, tout comme la révision du Plan local d'urbanisme (PLU 3.1), qui vise à articuler les politiques d'urbanisme et de transport pour concilier attractivité économique, qualité de vie, confort urbain et vertu environnementale.

Une des orientations du PLU 3.1 concerne les changements de comportement de mobilité : passer d'une pratique « *monomodale* » à une pratique multimodale, via la promotion des modes de transports alternatifs à la voiture.

A l'échelle de Bordeaux Métropole, de la ville de Bordeaux et du Centre communal d'action sociale, le PDE répond précisément à cette finalité de modifier les comportements de mobilité domicile-travail et d'inciter les agents à réduire l'usage de la voiture au profit d'autres modes de transport moins polluants.



Accessibilité du territoire métropolitain

Description par mode des conditions d'accès

Accessibilité routière

Du point de vue des déplacements, Bordeaux Métropole, Autorité organisatrice de la mobilité (AOM) sur le territoire des 28 communes la composant, a choisi comme base de son Plan de déplacement urbain (PDU), la complémentarité des transports visant à rééquilibrer le partage de la voie publique entre piétons, cyclistes, automobilistes et usagers des transports publics, tout en favorisant les déplacements alternatifs, le stationnement en parking, ainsi qu'en réservant la circulation automobile en centre-ville aux riverains et aux visiteurs.

La présence d'un réseau de transports routiers de bonne qualité, très utilisé sur l'axe en direction de l'Espagne, représente une réelle incitation à l'utilisation de la voiture et rend plus complexe la création d'un PDM métropolitain.

- La rocade

L'agglomération bordelaise se trouve au cœur d'un nœud autoroutier qui relie Paris par l'autoroute A10, Périgueux et Clermont-Ferrand par l'A89, Toulouse par l'A62 et l'Espagne par l'A63.

Sa rocade, périphérique gratuit de 45 kilomètres comptant 27 échangeurs, permet le contournement de Bordeaux et relie directement l'A10, la RN89-A89, l'A62 et l'A63. A ce titre, elle occupe une place majeure dans l'organisation des déplacements au sein de l'agglomération et du département de la Gironde.

Selon les sections et en jour ouvrable, le trafic moyen quotidien peut y atteindre de 78 000 à 133 000 véhicules. Elle congestionne entre 7 et 9 heures le matin et entre 16 et 20 heures le soir et se distingue par un important trafic de transit Nord-Sud (5 000 à 18 000 poids lourds) auquel viennent s'ajouter l'été d'importants flux touristiques migratoires.

Deux enquêtes sur les déplacements réalisées en 2009 et 2010 permettent d'avoir une connaissance fine des usages de la rocade bordelaise. Les déplacements internes, ayant leur origine et leur destination dans l'agglomération, atteignent 64 % du trafic. Elle joue notamment le rôle de voie urbaine de remplacement pour les territoires du quadrant Nord-Ouest.

Le principal motif cité par les usagers de la rocade est le trajet domicile-travail (41 % des déplacements qui l'empruntent, 60 % aux heures de pointe le matin). La congestion du trafic aux heures de pointe impacte les temps de déplacement domicile-travail.

Un rapport préparatoire au Grenelle des mobilités rédigé par l'Agence d'urbanisme de Bordeaux Métropole-Aquitaine (A'urba) met en avant son rôle d'armature économique, de nombreuses entreprises ayant choisi de s'installer le long de cette infrastructure. Sa congestion rend plus difficile l'accès aux sites économiques pour les salariés. Ceci est également vrai pour plusieurs sites de Bordeaux Métropole situés le long de cet axe : 3ème dépôt d'Eysines - Le Haillan, site de Bègles - Tartifume, ou encore Pôle territorial Ouest.

La mise à 2x3 voies de la rocade se poursuit, entre les échangeurs 10 à 12 (novembre 2016), et entre les sorties 4 à 10 (Déclaration d'utilité publique prise en décembre 2016). Les travaux sont prévus jusqu'en 2022.

NB : L'agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine a organisé un séminaire de travail en mars 2017 sur le thème de la rocade, pour l'aborder à travers de nouvelles perspectives. Le compte-rendu de ce séminaire est téléchargeable sur le site de l'agence depuis juillet 2017.

- Le centre de l'agglomération

Près de 165 000 emplois sont concentrés sur Bordeaux (INSEE, RGP 2007), soit 44 % des emplois de la métropole. Sur Bordeaux-centre, le quartier Mériadeck et la Cité Administrative représentent les 2 principaux pôles administratifs générateurs de déplacements domicile-travail. Du cœur de ville, la circulation routière est dirigée vers les boulevards, qui constituent la ceinture périphérique, puis au delà des barrières, vers la rocade.

La stratégie « *mobilité* » de la métropole prévoit de limiter la place de la voiture dans le centre de l'agglomération, en structurant le système d'accessibilité et le réseau de voirie principales, et de requalifier les quartiers pour y réduire la place du trafic et du transit automobiles.

- Le fleuve et ses franchissements

Jusqu'en 2013, la Garonne n'était traversée que par 4 ponts : 2 en centre-ville (pont de pierre et pont Saint Jean) et 2 en périphérie sur lesquels passe la rocade (pont d'Aquitaine et pont François Mitterrand). Cette situation rendait la traversée du fleuve difficile pour un important nombre d'agents métropolitains. La nature « *routière* » de 3 de ces franchissements rendait leur utilisation peu attractive pour les modes doux.

Cependant, l'ouverture du pont urbain Jacques Chaban-Delmas en 2013 a permis d'améliorer la situation. Le nouveau pont urbain Jean-Jacques Bosc, dont la DUP a été signée en mars 2017, confortera la situation en bouclant le boulevard et en irriguant le bas Floirac à l'horizon 2020.

Il convient de noter également l'expérimentation en août 2017 de la fermeture du pont de pierre aux voitures, qui offre un premier bilan encourageant. Les vélos sont 25 % plus nombreux à l'emprunter (7250 par jour ouvré, soit 1500 de plus qu'à la même période l'an dernier).

La reconfiguration du pont Saint Jean, entamée début 2016 pour lui donner une vocation de liaison inter-quartiers, limite désormais la vitesse à 50 Km/heure sur l'ouvrage.

Globalement, la fermeture du pont de pierre aux voitures a fait baisser de 3000 véhicules/jour le nombre de passage sur les ponts de l'agglomération, e report modal s'étant majoritairement fait sur le vélo.

Mais le franchissement de la Garonne ne se résume pas aux ponts. Le succès des navettes fluviales « *Batcub* » est confirmé en 2016, avec 320 000 voyages comptabilisés (+32 % par rapport à 2015), elle même en hausse de 30 % par rapport à 2014, avec 243 000 voyages comptabilisés. Les pics de fréquentation concernent les trajets domicile-travail entre Stalingrad et les Quinconces, et entre Lormont et la rive gauche.

Le trafic aérien

L'aéroport de Bordeaux-Mérignac, cinquième aéroport régional de France, est situé à une douzaine de kilomètres du centre-ville. Il est accessible par la rocade, par une navette au départ du centre ville et par la liane 1+, ligne à haute fréquence au départ de la gare Saint Jean.

Le transport commercial de passagers y est assuré par une vingtaine de compagnies aériennes vers plus de 80 destinations. Il affiche une croissance de +7,6 % en 2015, avec près de 5,3 millions de passagers transportés, et de +9,4 % en 2016, avec 5,8 millions de passagers. Depuis 2016, 10 nouvelles lignes ont été mises en service pour conforter sa place d'aéroport international dans la nouvelle grande Région.

Trafic et infrastructures ferroviaires

La métropole de Bordeaux constitue également un nœud ferroviaire qui compte 33,5 Allers-Retours par jour (dont 18,5 sans arrêt) avec Paris en rames duplex. Le trajet direct Bordeaux-Paris s'effectue désormais de 2h05. Un important chantier de modernisation de la gare Saint Jean vient de se terminer : extension de la gare, accessibilité améliorée, nouveaux abris de quais, marquise rénovée... permettront d'accueillir plus 18 millions de voyageurs par an dans un horizon de 5 ans (contre 11 millions actuellement).

Sur le plan local, 15 gares maillent le territoire. Bordeaux irrigue par Trains express régionaux (TER) les lignes vers Arcachon et Fature au Sud-Ouest, Langon et Marmande au sud-Est, vers Libourne-Coutras-Angoulême ou vers Saint André de Cubzac au Nord, et enfin vers la pointe de Grave au Nord Ouest.

Plusieurs gares de la métropole assurent une connexion intermodale avec le réseau Tram et bus de la Métropole (TBM) : gare Saint Jean, Cenon Pont Rouge, Pessac, Mérignac.

Des travaux sont entrepris sur la ligne SNCF de ceinture pour redessiner les circulations de TER et l'offre de transport urbain. Le réseau TER souffre par ailleurs de limitations de vitesse et de travaux en retard. La région

réclame un plan d'urgence pour réaliser des investissements.

Dans les chiffres, le réseau TER a connu une baisse de trafic de 6 % en 2016. La ponctualité des trains s'établissait l'an dernier à 87,5 %, pour un objectif fixé à 91 %. La fiabilité du matériel est en baisse avec un taux de disponibilité de 82,8 %.

Les transports en commun

- Les abonnements travail TER et combiné TER-TBM

Avec la fusion des 3 anciennes régions Aquitaine, Limousin et Poitou-Charente au sein de la Nouvelle Aquitaine, une uniformisation des abonnements a été décidée en 2017. La région Nouvelle Aquitaine a revu sa grille TER et propose de nouveaux horaires et de nouvelles formules d'abonnements. « *IZY Pass* » est ainsi remplacé par le « pass abonné » depuis le 1^{er} septembre. Les tarifs sont établis en fonction de la distance parcourue et des formules hebdomadaire, mensuelle ou annuelle sont proposées.

Certains usagers TER qui utilisaient des abonnements des anciennes régions voient le coût de leur abonnement augmenter sensiblement. Un abonnement travail Angoulême-Bordeaux avoisine désormais 200€ par mois, contre 70€ par mois pour l'abonnement mensuel forfaitaire Poitou Charente auparavant (+185 %).

Notons que la région a investi 485 millions d'euros dans des commandes massives de nouveaux matériels « Régis et Régio 2N » offrant plus de capacité ou un niveau de confort sensiblement amélioré.

La carte Modalis a été créée pour toute personne qui utilise le même parcours et emprunte le réseau TER Aquitaine et le réseau TBM sur l'agglomération. Elle est proposée dans des formules tout public hebdomadaire (17,10€) et mensuelle (63,80€).

- Le réseau Transgironde

Réseau interurbain géré par le conseil départemental, le réseau Transgironde exploite 52 lignes d'autocars sur le réseau commercial (dont 7 lignes estivales) et 18 lignes de desserte scolaire. D'autocars, vers plus de 350 communes (lignes régulières, renforts et scolaires forfaitisées).

Un service de ferries complète l'offre pour la traversée du fleuve en deux points. Il y a 148 points d'arrêt mutualisés avec Bordeaux Métropole (réseau TBM).

Depuis le 1^{er} septembre 2012, date de mise en service de son nouveau réseau, Transgironde a adopté une tarification unique, quel que soit le trajet ou la distance parcourue (2,60€ en plein tarif) et propose un abonnement mensuel tout public à 41,60€.

- Le réseau Transports Bordeaux Métropole

Le réseau Transports Bordeaux Métropole de Bordeaux (TBM) est un réseau de transport en commun qui dessert les 28 communes du territoire métropolitain et une partie de Cadaujac.

Notre établissement organise l'offre de transports (tracé de lignes, fréquence de passage...), la politique tarifaire, supporte les gros investissements et contrôle la gestion de l'exploitant qui, pour sa part, assure la gestion du réseau, veille à son bon fonctionnement et met en œuvre tous les éléments susceptibles de contribuer au développement de l'utilisation des transports en commun : formation du personnel, démarche qualité, politique commerciale, études générales.

Offrant des interconnexions avec les principales gares de Bordeaux Métropole et les lignes du réseau Transgironde, il comprend fin 2015 3 lignes de tramway, 78 lignes de bus, 164 stations de vélos en libre service (1750 vélos), 2 bateaux Batcub, 23 parcs relais d'une capacité de 5571 places, 14 parcs de stationnement et 1 service de transport pour les personnes à mobilité réduite (PMR).

- Les bus

Le réseau de bus a été réorganisé en profondeur en 2010.

13 lignes, lignes de force du réseau TBM au tracé simple et direct, offrent fluidité et gain de temps de 5 heures à minuit (voire plus), grâce à des couloirs aménagés, des priorités aux intersections ou des arrêts sur voirie. En complément des lignes, 11 lignes principales desservent les quartiers et équipements attractifs de l'agglomération.

La desserte des communes périphériques, sans passer par le cœur de l'agglomération, est rendue possible par 6 lignes Corols, du lundi au samedi de 6 à 21 heures.

Lignes de proximité, les 10 lignes Citéis relient finement entre eux les quartiers d'une même commune, bassins de vie et d'activités, lieux de loisirs, en créant un véritable réseau de proximité du lundi au samedi, de 6h30 à 20 heures.

Des solutions sur mesure permettent de compléter ce maillage : Flexo avec ses arrêts à la demande ou Résago sur réservation téléphonique préalable.

- Le tramway

En service depuis 2003, les trois lignes de tramway en service parcourent aujourd'hui 58 kilomètres. Plusieurs extensions ont été inaugurées en 2015, vers l'Ouest de l'agglomération pour desservir le territoire extra-rocade (Terminus du Haillan ou de Pessac Alouette), ou vers le parc des expositions au Nord et Bègles au Sud.

Des travaux d'optimisation du réseau permettent d'augmenter la fréquence sur le cœur de réseau très fréquenté et saturé, grâce à l'implantation récente de terminus partiels qui permettent le retournement des rames.

Les travaux de construction de la ligne D, vers Eysines-Cantinolle, sont engagés depuis janvier 2016 (9,8 kilomètres de long, 15 stations) pour renforcer les liaisons vers le quadrant Nord-Ouest et le Tram-Train du Médoc reliera Ravezies à Blanquefort fin 2016 sur une emprise ferroviaire (7,2 kilomètres de long).

A terme, avec 75 kilomètres de lignes, le réseau de tramway de TBM sera le plus étendu de France, hors Paris.

- Les parcs relais

Pour permettre un meilleur accès au réseau TBM et éviter les automobiles en centre-ville, un important réseau de parcs relais en liaison directe avec les tramways a été créé. Le site www.infotbm.com recense 23 parcs relais d'une capacité totale de 5571 places :

- 12 parcs relais sur la ligne de tram A, pour 3225 places,
- 6 parcs relais sur la ligne de tram B, pour 1535 places,
- 5 parcs relais sur la ligne de tram C, pour 811 places.

Ouverts de 5 heures à 1 heure du matin du dimanche au mercredi et jusqu'à 2 heures du matin du jeudi au samedi, ils constituent, de par leur nombre et leurs horaires, un atout incontestable dans la réflexion menée au titre du PDE.

L'accès aux parcs relais est gratuit pour les abonnés du réseau TBM. Les utilisateurs achètent quant à eux un titre de transport auprès du gardien. Pour inciter au covoiturage, les usagers partageant le même véhicule bénéficient de réductions (tickarte parc relais).

Certains d'entre eux sont mixtes, c'est à dire qu'ils sont intégrés à des parkings qui réservent un certain nombre de places pour les abonnés du réseau TBM (du lundi au vendredi).

La tendance est à l'extension des parcs relais. Par contre, des données manquent sur les phénomènes de saturation, notamment après 8 heures du matin.

Les modes actifs

- Le vélo

Le Plan des déplacements urbains mis en œuvre en 2001 par la Communauté urbaine de Bordeaux visait à rendre le cœur historique de Bordeaux plus accessible, convivial et fonctionnel pour ceux qui l'habitent, le visitent, y travaillent ou viennent y faire leurs courses.

Depuis, la circulation automobile y a diminué de 30 % au profit du tramway et des modes doux. Le trafic vélo a plus que doublé depuis 1999 et la modification du plan de circulation, pour concerner en 2009 4 % de part modale. L'étude conduite par le bureau d'études EREA en 2012 situe Bordeaux sur le même plan que Rennes ou Grenoble.

En approche quantitative, les flux vélo représentent 92 000 déplacements quotidiens infra-métropolitains, réalisés à 83 % sur la rive gauche à l'intérieur de la rocade.

Seuls 8 % des cyclistes utilisent tous les jours ou presque leur vélo. A l'intérieur des boulevards, 14 % des résidents l'utilisent au quotidien. La tranche d'âge 35/49 ans est la plus mobile en vélo, avec 25 % des cyclistes. Les salariés à temps plein représentent le plus fort contingent (37 %).

Les équipements et les initiatives pour les cyclistes se sont multipliés ces dernières années : prêt de vélos, maison du vélo, extension du réseau de pistes et bandes cyclables. A ce jour sont identifiés 652 kilomètres de linéaires cyclables, dont 400 kilomètres de pistes et bandes cyclables.

Les pistes cyclables sont nombreuses, avec un maillage de qualité mais souvent discontinues, à l'exception de l'itinéraire Bordeaux-Lacanau. D'où la mise en œuvre actuelle d'un schéma de résorption des discontinuités cyclables (22 axes structurants ont été identifiés).

Les bandes cyclables sont plus nombreuses dans le centre de l'agglomération où des centres urbains ont été aménagés en zone 30. Les cyclistes peuvent également circuler sur les couloirs de bus et un double sens cyclable a été instauré dans l'hypercentre de Bordeaux dans 120 rues à faible trafic.

Depuis 2012 se développe une politique globale pour coordonner et rendre lisible l'ensemble des actions entreprises en matière d'aménagements urbains, de services et d'évaluation. En janvier 2016, le Conseil métropolitain a adopté une stratégie métropolitaine pour les mobilités.

La métropole a dressé un bilan des actions en faveur de la pratique du vélo à l'issue duquel un second plan vélo a été adopté, en décembre 2016. L'objectif réaffirmé est d'atteindre une part modale vélo de 15% dès 2020. Un dispositif d'actions est prévu pour :

- promouvoir ce mode de déplacements,
- créer un réseau de 4 maisons des mobilités réparties sur le territoire,
- étendre l'offre de prêt gratuit de vélos de la Ville de Bordeaux aux autres communes de la Métropole et l'adapter aux besoins en mettant à disposition de vélos diversifiés.

Une réflexion est en cours pour faciliter l'utilisation des modes de déplacement alternatifs à la voiture sur la métropole, en optimisant notamment les dispositifs existants. Elle s'appuie en particulier sur un appel à projets lancé en mai 2017, pour renforcer la promotion du vélo et des mobilités alternatives par des actions de proximité, portées entre autres par le milieu associatif.

- La marche

Les aménagements en cours et mis en œuvre ces dernières années en faveur des transports en commun et des cyclistes ont permis de repenser les espaces publics et de les rendre plus confortables pour la circulation des piétons.

La marche est un mode complémentaire des transports en commun que la métropole soutient dans le cadre de son Plan climat adopté en 2011 (action 6) :

« Les déplacements très courts (moins de 1 km) qui constituent une part relativement importante des déplacements urbains pourraient être facilement réalisés à pied. Il faut, pour encourager cette évolution, « redonner le goût du trottoir » en informant les usagers de toutes les possibilités de liaisons piétonnes. Il faut aussi faciliter ces cheminements piétons et sensibiliser les publics jeunes à l'intérêt de la marche à pied ».

Cela se traduit par :

- La reconfiguration des cheminements piétons l'intégration des plans communaux d'accessibilité piétonnière dans les contrats de co-développement.
- Le soutien financier à des initiatives de déplacements doux pour les trajets domicile-école de type « *car à pattes* » ou « *pédibus* » et « *car à cycles* » ou « *vélo-bus* ».
- Une action de veille à la qualité des aménagements urbains (trottoirs, implantation du mobilier urbain, éclairage, prévention du stationnement anarchique, ...).
- Des actions de communication pour sensibiliser les citoyens à la marche à pied.

Ces différentes actions concernent la marche pour les trajets domicile-travail, domicile-école mais aussi dans le cadre des loisirs.

L'usage optimisé de l'automobile

- Covoiturage

« Considérant qu'il restera toujours une part non négligeable des habitants et usagers de la zone urbaine qui ne pourra se passer d'un véhicule particulier, il est important d'enrayer la dynamique actuelle qui consiste à se déplacer seul dans sa voiture (Plan Climat, action n°8). »

L'augmentation du taux de remplissage moyen par voiture vise à réduire la congestion routière et à améliorer la qualité de l'air. Dans le Plan climat voté en 2011, la CUB visait à faire passer le taux de remplissage moyen de 1,43 passager par véhicule au taux moyen de 1,66 passager par véhicule en 2014, puis de 2 passagers par véhicule en 2020. Les mesures opérationnelles concernaient :

- La mise en place d'un PDA commun entre les administrations localisées dans l'hypercentre (Région, Conseil départemental, Administrations d'État, CUB et Ville de Bordeaux).
- La redynamisation du site de covoiturage www.mojecovoiture.com
- La création d'aires de regroupement ou de stationnement facilité en entrée de ville, aires de « *stop&drive* » (auto-stop organisé pour résoudre la problématique du dernier kilomètre), emplacements réservés au sein des entreprises.
- Des actions de communication spécifiques.

Le site de covoiturage est désormais rattaché au site Transgironde et porté par le seul Conseil Départemental qui a conservé la compétence mobilité, après avoir été porté à l'origine par la CUB. A ce titre, il investit 3 M€ dans la création de 49 nouvelles aires de covoiturage d'ici 2020. Deux tranches de 100 places étant créées dans un premier temps en 2018/2019 sur Saint André de Cubzac, où transite 93 % du trafic venant du Nord Est.

Grâce à des capteurs embarqués dans les véhicules récents (et avec l'autorisation de 3000 conducteurs volontaires), le Conseil départemental a développé une meilleure compréhension des flux, localisé les zones de bouchons et superposé les comportements des chauffeurs avec la nature du terrain.

A l'échelle de la métropole, le bilan est mitigé car le covoiturage fonctionne mal sur les courtes distances. La mise en relation des covoitureurs reste difficile et les contraintes de chacun représentent un frein. Au printemps 2017, l'expérimentation d'une solution de covoiturage dynamique sur smartphone n'a pas donné de résultats probants avec l'échantillon test (une trentaine d'agents inscrits, mais un seul trajet réalisé).

- L'autopartage

« Considérant qu'il restera toujours une part non négligeable des habitants et usagers de la zone urbaine qui ne pourra se passer d'un véhicule particulier, il est nécessaire de rechercher les options favorisant un usage différent et peu émetteur de ces véhicules. L'autopartage est une solution pouvant permettre d'éviter l'achat d'un véhicule et d'économiser les coûts d'entretien et d'immobilisation qui y sont liés (Plan Climat, action n°9) ».

Sur le territoire de Bordeaux Métropole sont proposés deux services :

- Citiz (anciennement Autocool) est issu d'une expérience associative créée en 2001. Organisé sous forme de Société coopérative d'intérêt collectif (SCIC), ce service proposait 51 voitures en autopartage fin 2013, réparties dans 26 stations. L'utilisation se fait en boucle et nécessite de remiser la voiture dans la station de départ. Plusieurs types de véhicules sont proposés avec trois formules d'abonnement.
- Bluecub a vu le jour sur Bordeaux Métropole en 2014. Financé par le groupe Bolloré, ce service d'autopartage proposait fin 2015 un parc de 200 voitures électriques en autopartage, réparties dans 80 stations. Là aussi, plusieurs formules d'abonnement sont proposées et le véhicule peut être remis dans n'importe quelle station.

A l'usage, ces 2 systèmes sont complémentaires, le premier étant utilisé en moyenne 6 à 7 heures pour parcourir 70 kilomètres, alors que le deuxième répond à un usage citoyen pour des durées d'utilisation de moins d'une heure.

Pratiques de déplacements constatées

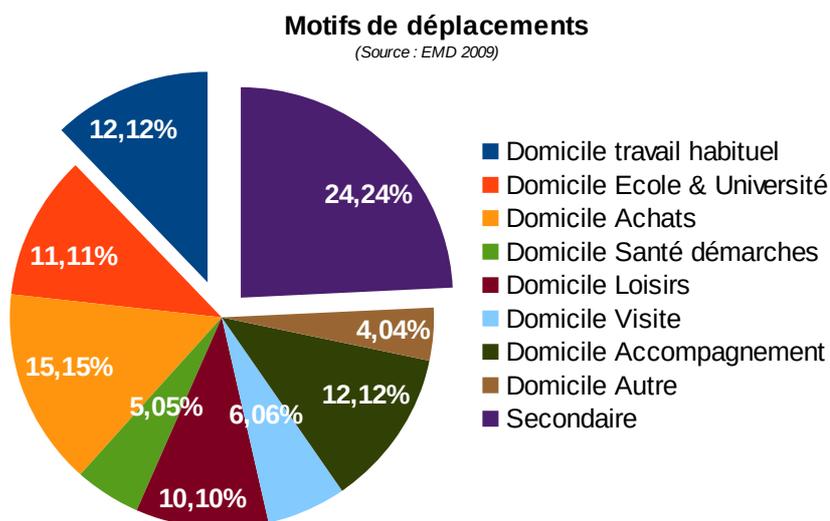
Une Enquête ménage déplacements (EMD) a été conduite en 2009 sur l'aire urbaine de Bordeaux pour identifier les pratiques. Les résultats datent de 8 ans et la prochaine enquête est prévue en 2019. Nous ne disposons donc aujourd'hui que de ces résultats pour illustrer les pratiques de déplacements sur le territoire métropolitain.

L'enquête a été réalisée auprès d'un échantillon de 6011 ménages résidant dans le périmètre des 96 communes de l'agglomération bordelaise (les 27 communes de la CUB et les 69 communes limitrophes). Au total, 12612 personnes de 15 ans et plus ont été interrogées, dont près de 80 % résidant dans le territoire communautaire de l'époque (soit 10057 personnes).

Les déplacements devaient avoir au moins une extrémité dans la zone d'enquête : 48241 déplacements ont ainsi été recensés, dont près de 80 % (38233) effectués par les résidents de la CUB.

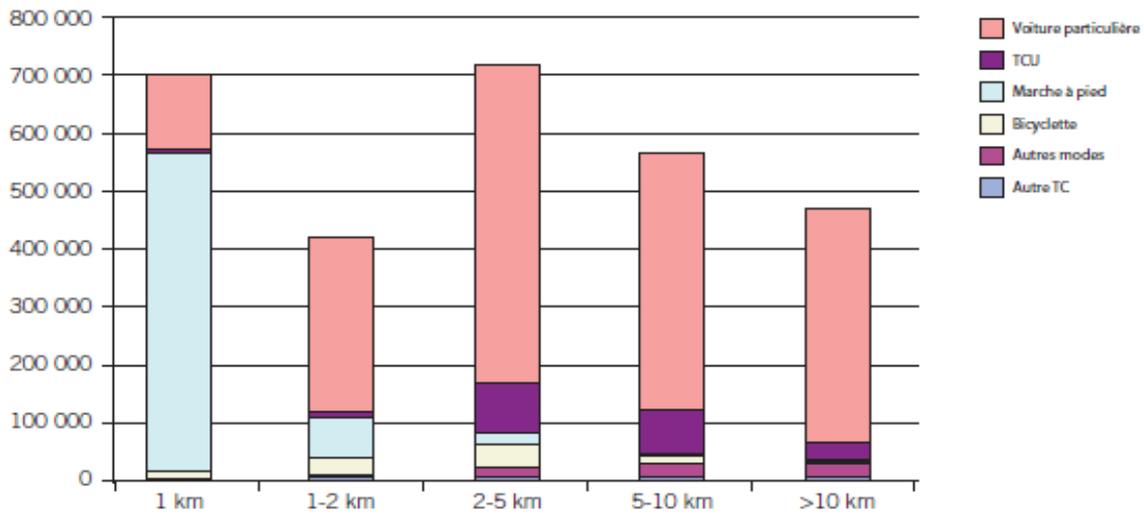
Les conclusions principales ont permis de constater une augmentation de 10 % des déplacements depuis 1998, date de la précédente EMD. L'usage de la voiture reste prédominant sur le territoire de la CUB de l'époque, avec 59 % des déplacements. Le taux de motorisation (nombre de véhicules par ménage) de 1,25 était plus important que dans des agglomérations comme Lille ou Lyon mais les voitures restent stationnées 90 % du temps.

Les déplacements liés directement au travail représentent 12 % du total mais sont à mettre en parallèle avec les déplacements secondaires, qui impliquent un déplacement pour plusieurs motifs. Il s'avère en effet que de nombreux actifs profitent de leur déplacement vers le lieu de travail pour effectuer d'autres activités, motif qui est largement à prendre en compte dans un PDE.



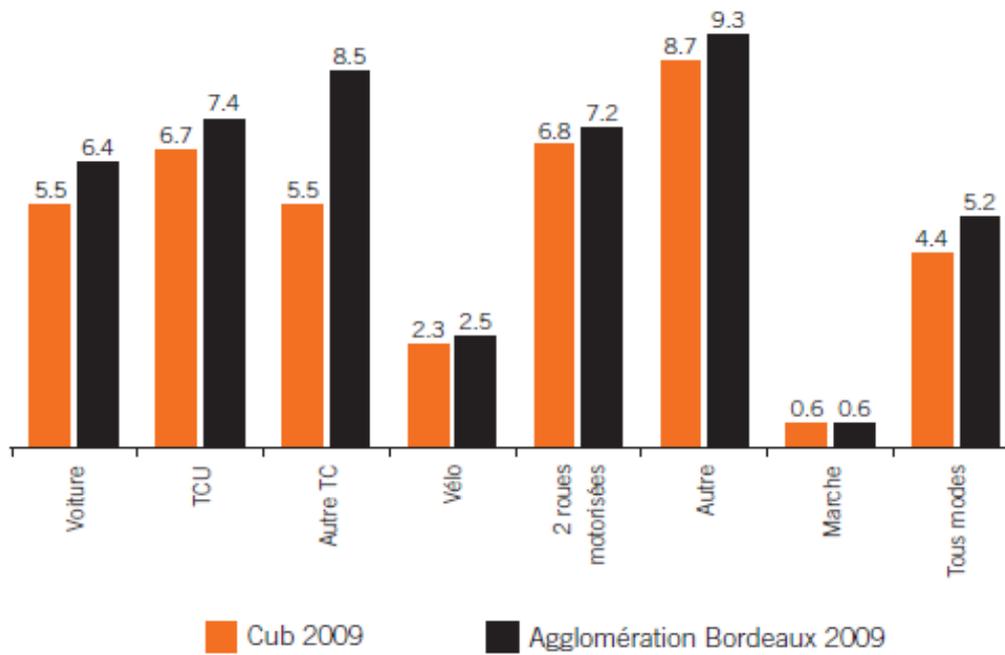
Les périodes de pointe durant lesquelles se font la majorité des déplacements se situent de 7 à 9 heures et de 17 à 19 heures. Chaque habitant parcourt en moyenne journalière 18,3 kilomètres au sein du territoire métropolitain. Ces parcours se font à 78 % en voiture, les distances moyennes parcourues à l'aide de ce moyen de transport ne sont que de 6 kilomètres. Seule la marche pour les déplacements courts et les transports collectifs pour les déplacements compris entre 4 et 15 kilomètres pourraient concurrencer, dans une certaine mesure, l'usage de la voiture.

Nombre de déplacements par modes et par tranches de distance parcourue



TCU : Transports en Commun Urbains

Longueur moyenne en km des déplacements



« *L' autosolisme* », qui consiste en un usage individuel important de la voiture, représente 61 % des émissions de Gaz à effet de serre (GES) du secteur « *transports* ». C'est pourquoi la CUB s'est donné pour ambition de diminuer la part modale de la voiture pour les déplacements de ménages, dans le cadre de son Plan climat voté en 2011.

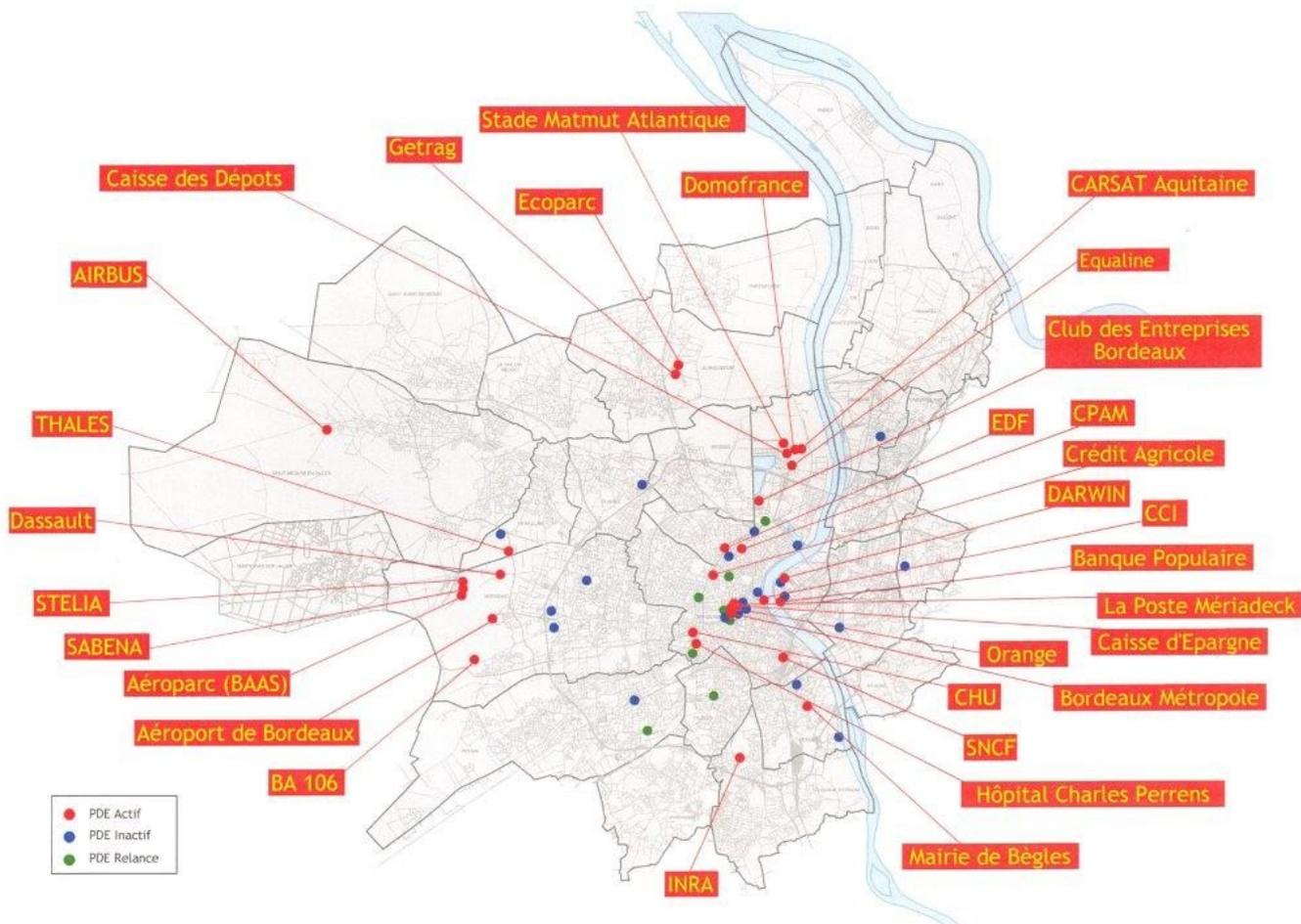
Elle souhaite par des mesures incitatives amener les usagers vers plus de transports collectifs, d'usages partagés et de déplacements doux. La réalisation du PDE de Bordeaux Métropole et l'existence de PDE sur le territoire métropolitain doivent contribuer à atteindre les objectifs ci-dessous :

Parts modales	Situation 2009*	Objectif 2020	Objectif 2050
Voiture particulière	59 %	45 %	33 %
Transports en commun	11 %	15 %	20 %
Vélo	4 %	15 %	18 %
Marche à pied	24 %	25 %	29 %

* Source : Enquête ménages déplacements (EMD) de 2009

Les Plans de mobilité sur le territoire métropolitain

Depuis les années 2000, une trentaine de démarches de plans de mobilité ont été lancées, impactant 70000 salariés ou étudiants. Certaines de ces démarches se sont essouffées et d'autres se sont regroupées.



En 2017, 31 démarches PDE sont actives et une dizaine de nouvelles démarches sont recensées ou relancées. Elles concernent 56 000 salariés sur l'agglomération.

- Contexte législatif :

La Loi sur la Transition Énergétique pour la Croissance Verte du 18 août 2015 rend obligatoires les démarches de Plans de Mobilité (nouvelle dénomination des PDE) pour les employeurs privés regroupant plus de 100 travailleurs sur un même site.

Ainsi, au 1^{er} janvier 2018, les entreprises du territoire impactées devront avoir engagé un plan de mobilité et l'adresser à Bordeaux Métropole (environ 250 entreprises concernées). En 2017, Bordeaux Métropole a engagé des actions d'information et de sensibilisation vis-à-vis des entreprises concernées et développe un outil en ligne pour déclarer automatiquement l'état d'avancement de leurs études.

- Appui de Bordeaux Métropole :

Depuis 2008, Bordeaux Métropole dispense un soutien technique et de conseil pour soutenir les démarches PDE. Une délibération du 25 mai 2012 prévoit une possible participation financière aux études à hauteur de 30% (plafonnée à 10 000€) pour les démarches inter-entreprises, pour avoir des leviers d'action plus forts sur les territoires des zones d'activité.

Le nouveau contexte réglementaire a conduit Bordeaux Métropole à revoir les conditions d'attribution de ce dispositif, de moins en moins sollicité. Ainsi, un marché a été conclu en 2017 avec la CCI de Bordeaux pour la conduite de diagnostics PDIE pour 4 zones d'activités à enjeu du territoire métropolitain (Ecoparc, Bersol, Bordeaux Lac et ZI Fret).

Les principales actions mises en œuvre dans par les employeurs dans le cadre d'un PDE concernent :

- Une participation à l'abonnement de transports, combinée au Cité Pass Salariés, pour offrir aux entreprises des réductions allant jusqu'à -30% du coût de l'abonnement mensuel,
- L'aménagement de parkings pour les vélos et équipements pour les cyclistes,
- La mise à disposition de vélos et vélos à assistance électrique (VAE) d'entreprise,
- L'instauration d'une indemnité kilométrique vélo,
- La redéfinition de critères d'accès aux parkings,
- La mise en place d'avantages pour les covoitureurs (places réservées),
- Les déplacements évités (télétravail, visioconférence, conciergerie),
- La promotion et la formation à l'éco-conduite.

A l'échelle du quartier de Mériadeck (40 % des effectifs de Bordeaux Métropole avant la métropolisation), notre Établissement s'était impliqué entre 2012 et 2015 dans un Plan de déplacement inter entreprise (PDIE). Toutefois, cette démarche s'est essouffée en 2015, faute de dynamique. La relance du PDE de Bordeaux Métropole pourrait représenter une opportunité de relancer le PDIE de Mériadeck voire en reprendre le pilotage.

- Le Club de la Mobilité :

Une communication et une animation portant sur l'ensemble de ces démarches ont été engagées depuis l'automne 2010 à travers le «*Club de la Mobilité*», animé par Bordeaux Métropole en partenariat avec l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) et la Chambre de commerce et d'industrie de Bordeaux Gironde (CCI).

Trois à quatre rencontres sont organisées chaque année et réunissent jusqu'à 100 participants. Un site Internet collaboratif, www.clubdelamobilite.fr, a été mis en ligne et compte une centaine d'inscrits. Depuis 7 ans, le Club de la Mobilité organise le Challenge de la Mobilité, auquel 115 entreprises et 5 414 salariés du territoire ont participé en 2016.

L'objectif est d'inviter les salariés à se déplacer autrement que seuls dans leur voiture un jour dans l'année. En 2016, Bordeaux Métropole a organisé un challenge de la mobilité inter-sites, qui a permis de mobiliser 513 agents, avec 6 416 km parcourus en modes alternatifs ce jour-là.

- Le Pacte Mobilité :

L'idée est de mobiliser les acteurs concernés par les démarches de PDE pour élaborer une démarche co-construite et contractualisée qui passera au préalable par une phase de négociation avec pour objectifs :

- D'approfondir les PDE et PDIE existants pour des mises en œuvre opérationnelles partagées,
- D'expérimenter la formalisation d'un engagement réciproque entre employeurs, salariés et collectivités pour une meilleure articulation entre offre et demande de transports.

L'action a démarré par la définition du cahier des charges et de la boîte à outils de l'expérimentation, qui a donné lieu à une concertation auprès du monde économique autour du projet de «*Pacte*». En 2017, deux Pactes ont été conclus, avec le CHU de Bordeaux et la Caisse des Dépôts et Consignations. Deux autres Pactes Mobilité pourraient être conclus prochainement.

Parallèlement, une sensibilisation des candidats potentiels à l'expérimentation a été lancée et trois employeurs ayant des problématiques de mobilité (5000 salariés au total) se sont montrés très intéressés.

- Évaluation des démarches :

Seules quelques démarches (souvent les plus anciennes et les plus abouties) ont fait l'objet d'une évaluation par les entreprises qui les portent :

- Celle du CHU (14 000 personnes, 1^{er} employeur de la métropole), a montré le réel impact positif du PDE sur l'évolution des comportements de mobilité des personnels concernés (+82% de cyclistes et -17% «d'autosolistes » entre 2008 et 2012). Grâce au PDE, moins d'un salarié du CHU sur deux prend aujourd'hui sa voiture pour se rendre au travail.
- Initié en 2005 et relancé en 2012 puis en 2017, le PDIE de la Cité administrative de Bordeaux (1600 personnes) a permis la création d'abris vélo, la mise à disposition de Tickartes pour les déplacements professionnels et la promotion des dispositifs de visioconférence. Le PDE a permis de passer de 70% à 57 % la part «d'autosolistes » entre 2005 et 2011. Sur la même période, la part du vélo est passée de 7% à 12%.
- En 2017, l'évaluation du PDIE de Bordeaux Lac (5000 salariés) est en cours et celle du PDIE d'Aéroparc est en réflexion pour 2018.
- En complément, le Challenge de la mobilité est l'occasion d'inviter les employeurs à se surpasser. L'édition 2016 a mis en avant un réel impact énergétique potentiel et sur les émissions de CO2 dans l'agglomération bordelaise. En effet, 160 661 km en voiture individuelle ont été évités à cette occasion, soit plus de 5 fois le tour de la Terre en modes alternatifs (120 440 km lors de l'édition 2014),
- 35 788km de report modal, soit plus de 7 tonnes d'équivalent CO2 évités (32 000km lors de l'édition 2014).

- Actualité de l'année 2017 :

- Réflexion pour la mise à disposition des employeurs d'un outil informatique permettant l'automatisation des études PDE et PDIE à l'horizon 2018,
- Session de formation envisagée au dernier trimestre 2017 pour les chefs de projet PDE dans le cadre du Club de la Mobilité,
- Animation par Bordeaux Métropole d'un atelier sur l'animation des plans de mobilité lors des Assises Nationales des Plans de Mobilité,
- Opportunité d'expérimentation d'un outil de marketing mobilité individualisé destiné aux salariés des entreprises en PDE dans le cadre d'un partenariat avec IXXI,
- 7 animations effectuées en entreprises, auprès des salariés des entreprises suivantes : Thales, Caserne Xaintrailles, Getrag, Ford, AIA, Hôpital Bagatelle et CHU.



Le PDE commun à Bordeaux Métropole, la ville de Bordeaux et le CCAS

État des lieux

Historique du PDE

Bordeaux Métropole employait début 2017 plus de 5000 agents aux activités extrêmement variées, l'ensemble constitué de la ville de Bordeaux, de son CCAS et de la métropole pesant quant à lui plus de 9000 agents. Il apparaît donc nécessaire d'adapter le Plan de Déplacement des Employés à cette nouvelle échelle.

Dès 2001, un premier PDE a été approuvé, dont les composantes ont été mises en œuvre à l'exception de la navette Porte de Bordeaux / Mériadeck supprimée par l'arrivée du tramway.

En 2004, une évaluation conduite par le cabinet ARKOS a permis de valider ces actions et de formuler des recommandations sur l'organisation et la conduite de la démarche, l'intégration des réflexions sur les déplacements professionnels et la communication auprès des agents.

En 2006, la Communauté urbaine a décidé la prise en charge totale du titre de transport de ses agents. En parallèle, la mise à disposition de Tickartes simplifiait les déplacements professionnels.

Fin 2007, 174 agents étaient titulaires de la carte « cité pass groupé ». En 2013, 298 agents étaient abonnés, soit une progression de 70 % (NB : plus le nombre d'abonnés augmente, plus le tarif d'abonnement diminue).

En 2008, la CUB met à disposition des agents un site de covoiturage développé avec d'autres administrations du quartier de Mériadeck (covoiturage.transgironde.fr). Ouvert aux salariés des établissements en PDE depuis 2011, il comptait fin 2012 604 inscrits pour 704 trajets proposés chaque jour.

En 2013, un nouveau PDE est approuvé, qui s'appuie notamment sur un questionnaire diffusé auprès des agents sur l'intranet (1300 réponses). Chacune des 14 actions qui découlent du diagnostic sont suivies par des chefs de projets désignés.

Quant aux objectifs contenus dans l'actuel PDE métropolitain, approuvé en décembre 2016, ils sont ceux fixés pour 2020 et 2030 dans le plan climat de la Communauté urbaine de Bordeaux.

Le PDE de 2001 présentait 9 actions principales
Remboursement à hauteur de 80 % du titre de transport en commun (contre l'abandon de la place de stationnement)
Doublement du parc de scooters électriques
Création d'un parc à vélos mis gratuitement à disposition des agents communautaires
Extension de garages à vélos et création de vestiaires et de casiers de rangement au niveau -2 du bâtiment communautaire
Mise en œuvre du covoiturage avec les véhicules de service de la CUB
Participation à la création d'une navette entre le bâtiment Portes de Bordeaux et le quartier de Mériadeck (prestation annulée à la mise en circulation du tramway sur cet itinéraire)
Redéfinition des règles d'usage des parcs de stationnement communautaires
Aide à la mobilité interne des agents (lieu de travail au plus près possible du lieu de résidence)
Mise en œuvre d'un plan de sensibilisation destiné à faire évoluer les comportements en matière de mobilité

Résultats de l'évaluation conduite en 2017

Évaluation du PDE conduite en 2017

<p>Pratique du vélo</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 2017 : 64 nouveaux VAE mis à disposition des agents de Bordeaux métropole. 30 prévisions d'achat supplémentaires d'ici la fin de l'année. La mise à disposition de VAE en ARD génère cette année 27,8 % de report modal de la voiture (+ scooter/moto) vers le VAE , soit 337 kilomètres aller/retour. 44 % de bénéficiaires travaillent dans l'hypercentre, contre 56 % en périphérie. Kilométrage journalier moyen : 14,5 kilomètres. • Un parc total de 99 VAE gérés par le parc matériel (22,8 % du parc total de vélos). Soit une progression de +182 % par rapport à 2016 (35 VAE en gestion l'an dernier) • 28,2 % des agents de la ville et du CCAS, 22 % des agents métropolitains déclarent utiliser entre autres le vélo pour se rendre au travail.
<p>Utilisation des transports en commun</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 2693 abonnements en 2017, soit 29,3 % des effectifs métropole/ville/CCAS • 52,8 % des agents de la ville et du CCAS, 32 % des agents métropolitains déclarent utiliser entre autres les transports en commun pour se rendre au travail. • Journée de la mobilité organisée en septembre chaque année
<p>Utilisation des véhicules de service</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 2017 : un audit du parc matériel est en cours de réalisation. • 4 pools en gestion par Roule mon Pool en 2017. Une hausse du kilométrage parcouru de 18 % par rapport à 2016, des sorties en hausse de 1,2 % (pool de Mériadeck). • Une utilisation très variable des pools créés à la demande des chefs de service.
<p>Stationnement</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Pour les agents de la ville de Bordeaux et du CCAS, des critères d'attribution des places de stationnement qui s'alignent désormais sur les critères retenus par la métropole.
<p>Télétravail</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Le télétravail concerne de 2 % des effectifs métropolitains. Il est étendu à la ville de Bordeaux en 2018 (Objectif de 2 % des effectifs également).

2017, un seul PDE pour l'ensemble constitué de la métropole, de la ville de Bordeaux et de son CCAS

Un ensemble qui regroupe plus de 9000 agents

État des effectifs			
Nature du contrat	Bordeaux Métropole <i>(données RH au 31 décembre 16)</i>	Ville de Bordeaux <i>(données RH au 1^{er} janvier 2017)</i>	CCAS <i>(données RH au 1^{er} janvier 2017)</i>
Titulaires et contractuels sur emplois permanents	4900	3018	314
Contrats particuliers (CDD, CUI, emplois d'avenir, apprentis, stagiaires écoles)	129	465	156
Total	5029	3673	470
Total général	9172 agents, tous contrats confondus		

L'ensemble constitué de Bordeaux métropole, de la ville de Bordeaux et de son CCAS regroupe 9172 agents, titulaires et contractuels sur emplois permanents à près de 90 %.

- Répartition des agents sur le territoire

Sur cet effectif de 9172 personnes, plus de 55,5% des agents travaillent sur des sites de plus de 100 personnes, principalement dans l'hypercentre de Bordeaux.

Toutefois, 44,5 % des agents qui sont recensés travaillent sur des sites de moins de 100 personnes.

Répartition des agents sur le territoire		
Sites	Nombre d'agents	Proportion
Sites de Mériadeck > 100 agents (Hôtel de métropole, Laure Gatet, Le Guyenne, Citadines, Tour Aquitaine, Tour 2000, C2D, Cité municipale, Hôtel de ville, Bibliothèque municipale, police municipale)	3146 agents	34,3 % des effectifs travaillent dans l'hypercentre de Bordeaux sur des sites de plus de 100 agents
Sites périphériques > 100 agents (Eysines, Bègles, Latule/Daney, Pôles territoriaux, Conservatoire)	1949 agents	21,2 % des effectifs travaillent hors hypercentre sur des sites de plus de 100 agents
Autres sites centraux ou périphériques < 100 agents	4077 agents	44,5 % des effectifs travaillent sur d'autres sites de moins de 100 agents

- Ville et métropole, des situations contrastées

En dehors du quartier de Mériadeck qui regroupe ses fonctions support, la métropole concentre majoritairement ses effectifs dans quelques sites opérationnels (Eysines, Bègles et Latule) ou dans les 4 pôles territoriaux pour exercer ses compétences.

Localement, la situation est très différente. En effet, la ville de Bordeaux et le CCAS se déploient sur 190 sites, dont près des 2 tiers ont un effectif de moins de 10 personnes.

Les sites de la ville de Bordeaux et du CCAS

(Source : SIG. Données CCAS partiellement géocodées)

Strate	Nombre de sites	% du total	Nombre d'agents	% du total
> 100 agents	5	2,6 %	1452	39,1 %
50/99 agents	5	2,6 %	321	8,6 %
25/49 agents	21	11 %	678	18,3 %
10/24 agents	36	19 %	556	15 %
< 10 agents	123	64,8 %	706	19 %
Total	190	100 %	3713	100 %

Les entretiens menés avec les directions administratives et financières des 4 directions générales de la ville de Bordeaux vont dans ce sens :

- La Direction générale des solidarités et de la citoyenneté (DGSC), qui couvre le champ social (petite enfance, seniors autonomes ou dépendants, gestion de situation de personnes précaires ou en difficulté), indique qu'elle a besoin de rayonner finement sur le territoire (activités multi-sites ou à domicile, évaluation de seniors...).
- La Direction générale proximité et relations avec la population (police municipale, accès au centre-ville, gestion de marchés, logistique événementielle...), couvre les huit mairies de quartier et leurs territoires, avec deux tiers d'agents qui travaillent sur le terrain.
- La Direction générale éducation, sports et société (petite enfance et familles, éducation, sports, vie associative...) compte 1800 agents, dont nombreux sont multi-sites et peuvent intervenir dans des salles associatives.
- La Direction générale des affaires culturelles exerce également sur des équipements multi-sites dispersés sur le territoire.

Pour conserver une certaine pertinence, le PDE doit donc s'attacher à apporter des réponses différenciées, qui tiennent compte de l'environnement de travail et des conditions d'exercice des missions des agents.

Ce qui a été fait en matière d'organisation

- Des conditions d'exercice du télétravail qui évoluent

Suite à la parution du décret du 11 février 2016 et dans le contexte de la mutualisation des services, le Comité de direction générale (Codir) a souhaité préciser les contours du télétravail à Bordeaux Métropole. Une nouvelle délibération a été adoptée par le Conseil métropolitain, introduisant le télétravail pour raison médicale et l'excluant pour les agents occupant des fonctions de chef de service, chef de mission, directeur, directeur de mission, adjoint à un directeur général ou un emploi fonctionnel.

Le Codir a limité le quota de télétravailleurs à domicile ou en tiers-lieux pour 2017 à une centaine de postes, comme en 2016, ce qui correspond à 2% effectifs globaux de Bordeaux Métropole.

Un nouvel appel à candidature a eu lieu en mars 2017, auquel les télétravailleurs actuels devaient postuler de nouveau :

- 109 agents ont déposé une demande de télétravail à domicile ou en tiers-lieux. Ce mode de partenariat testé en 2016 tend ainsi à se développer.
- 4 personnes souhaitent télé travailler sur site métropolitain,
- 17 personnes voudraient poursuivre ou commencer un télétravail pour raison médicale (appui du médecin du travail).

Le nombre important de candidatures s'explique par le fait que la Métropole a vu ses effectifs augmenter et que les agents venant des communes ont pu candidater cette année (nécessité d'avoir un an d'ancienneté dans l'établissement pour prétendre au télétravail).

La forte attente des salariés sur le télétravail était par ailleurs remontée de l'enquête proposée en 2016 aux agents sur les déplacements. En effet, 37 % des personnes ayant répondu notaient leur intérêt pour ce dispositif.

L'extension du télétravail à des agents de la ville de Bordeaux est envisagée. L'attente des agents est cependant moins marquée qu'à la métropole, puisque seules 27 % des personnes mentionnent un intérêt pour ce dispositif. Cela tient sans doute pour une part au fait que de nombreuses missions de proximité (dans les crèches, les EPHAD ou dans les écoles) ne sont pas réalisables en télétravail.

Un premier bilan sera réalisé fin 2018.

- Gestion des temps

Depuis début 2016, des plages horaires d'embauche élargies offrent plus de souplesse aux agents de la métropole dans leur organisation. En horaires variables, il est désormais possible de commencer sa journée à 9h30, contre 9h15 auparavant. Il en va de même pour l'extension des horaires pris en compte pour la fin de journée. Il est également possible d'organiser différemment avec la mise en place du Temps de travail aménagé (TTA), « importé » de la ville de Bordeaux, qui conserve néanmoins certaines spécificités.

Gestion des temps (Source : DRH de Bordeaux métropole, septembre 2017)		
	Bordeaux métropole	Ville et CCAS
Variabilité des horaires	Pour les agents en horaires variables, des plages obligatoires de présence sont fixées : <ul style="list-style-type: none">• De 9H30 à 11H30 le matin• De 14H à 16H l'après midi (15H30 le vendredi)	Pour les agents en horaires variables, des plages obligatoires de présence sont fixées : <ul style="list-style-type: none">• De 10H30 à 11H30 le matin• De 14H30 à 15H45 l'après-midi Au CCAS, variation des temps possible en fonction du service / du règlement intérieur
Temps de travail aménagé	Pour toutes les catégories d'agents : <ul style="list-style-type: none">• ½ journée par semaine• 1 journée par quinzaine	Pour les agents de catégorie A et B : <ul style="list-style-type: none">• ½ journée par semaine• 1 journée par quinzaine Pour les agents de catégorie C : <ul style="list-style-type: none">• Possibilité de faire 1 jour / semaine

Les spécificités métier des directions générales de la ville de Bordeaux peuvent conduire à sortir de ce cadre :

- A la DGAC, les horaires de travail sont très variables. Travail le week-end, nocturnes ponctuelles et régulières (conservatoire), déplacements à toute heure sur des concerts... sont choses fréquentes. Au pôle technique également, la logistique événementielle sollicite fortement les agents les agents le week-end, à toute heure.
- Les équipes de la direction des sports interviennent 7 jours sur 7 et de 7 heures à 23 heures, tout au long de l'année (un système d'astreinte a été mis en place). Dans les salles de vie associatives, la contrainte est identique, les week-end en moins.
- La police municipale intervient de 6 heures à minuit, voire 2 à 3 heures exceptionnellement et au centre de vidéo-protection se relaient des agents 24 heures sur 24 en poste fixe. Ils gèrent par exemple les accès par bornes au centre-ville.
- Les agents qui gèrent les marchés travaillent 7 jours sur 7, les week-ends (ex : marché du quartier Saint Michel qui ouvre à 6 heures).

Globalement, les différentes dispositions en faveur des horaires variables ou du temps de travail aménagé économisent des déplacements et/ou permettent d'éviter des trajets aux heures de pointe, contribuant à limiter les embouteillages.

Le PC circulation de Bordeaux métropole précise que dans le centre de l'agglomération, les pointes de circulation sont resserrées le matin (de 7h45 à 9h30), et plus étalées en soirée (de 16h30/17h à 19 heures). Ces créneaux horaires se décalent au fur et à mesure que l'on progresse vers la périphérie (Cf. rubrique « infotraffic » et courbe du jour disponible en opendata).

- La politique tarifaire et les différentes formes d'abonnements

Les agents, titulaires ou contractuels, peuvent bénéficier d'une prise en charge partielle de leur abonnement aux transports en commun. Un service de location de vélos est disponibles pour les agents de la métropole afin d'effectuer leurs trajets domicile-travail.

Pour un temps partiel, à temps incomplet ou à temps non complet d'une durée égale ou supérieure au-mi-temps, la prise en charge des frais de transport s'effectue dans les mêmes conditions que pour un temps plein. La prise en charge est réduite de moitié lorsque le temps de travail est inférieur au mi-temps.

Sont concernés par cette prise en charge les abonnements annuels, mensuels ou hebdomadaires permettant un nombre de voyages illimités. Par contre, les titres de transport achetés à l'unité ne sont pas pris en charge.

La présentation d'un justificatif de titre de transport nominatif permet une prise en charge fixée à 50 % du prix de l'abonnement, plafonné désormais à 80,21€ par mois (Cf. décret publié au Journal officiel du 6 octobre 2015).

Le cumul de cette disposition avec le maintien de l'octroi de la prime transport la rend particulièrement attractive.

Modalités de prise en charge des abonnements de Transport en commun pour les trajets domicile-travail		
Collectivité	Bordeaux Métropole	Ville de Bordeaux et CCAS
Coût mensuel (1^{er} août2017)	27€/ mois	
Réduction de groupe	-30 %	
Coût extension V3	20€/an et 5 € de crédits avec abonnement TBM 30€/an et 5 € de crédits si abonnement V3 seul	
Prise en charge	50 %, plafonnée à 80,24€/mois pour tout abonnement TBM ou multimodaux (SNCF, Transgironde)	
Prime transport	19,44€ par mois, cumulable avec la prise en charge de l'abonnement.	Les agents de la ville et du CCAS ne perçoivent pas la prime transport.

Les conditions de prise en charge des abonnements de transport en commun sont identiques au CCAS, à la ville et à la métropole. Toutefois, les agents métropolitains perçoivent une prime transport mensuelle que ni les agents du CCAS, ni les agents de la ville ne touchent.

Les abonnements professionnels		
Collectivité	Bordeaux Métropole	Ville de Bordeaux et CCAS
Existence	OUI	
Critère	Fréquence d'utilisation des TC Existence d'abonnement personnel déjà remboursé Plus économique que les tickartes / + de 25 trajets	
Coût pour la collectivité	100 % du coût pris en charge	
Personnels concernés	Quelques agents de la mobilité (Bordeaux métropole) Agents justifiant de déplacements professionnels fréquents en utilisant le réseau (Une demande d'abonnements professionnels est en cours à la DGAC. Les agents gérant les Autorisations d'occupation temporaire peuvent aussi être concernés).	

Des abonnements professionnels existent à la ville comme à la métropole. Complémentaires des tickartes, ils sont établis en concertation avec le délégataire. Ces abonnements impersonnels sont difficiles à mettre en œuvre car ils sont établis sur critères économiques et doivent être justifiés par un besoin de déplacements régulier sur le réseau.

Sans l'alternative d'un abonnement professionnel, il ne reste que la solution tickarte, dont la distribution doit être organisée au sein des directions, pour répondre aux besoins avec réactivité.

Les abonnements V3		
Collectivité	Bordeaux Métropole	Ville de Bordeaux et CCAS
Statut	A l'étude pour les déplacements professionnels	
Coût mensuel	Difficile à évaluer. Il dépend du nombre d'abonnements souscrits (part fixe) et du nombre de crédits mobilisés au delà de 30 minutes d'utilisation (part variable). Un cas de figure fréquent lors de déplacements professionnels	
Prise en charge par la collectivité	Les V3 sont développés dans le cadre des compétences de la métropole et considérés comme des transports en commun « individuels ». La prise en charge est donc possible.	
Personnels concernés	Tous	

Les abonnements V3 couplés à l'utilisation de tickartes peuvent représenter une alternative économique à l'abonnement professionnel Transports en commun+V3. Il n'est pas nécessaire de faire le lien avec un abonnement TBM. La carte V3 annuelle coûte 20€.

- Le nombre d'abonnés aux transports en commun

Tous abonnements confondus, la métropole, la ville et le CCAS prennent en charge près de 2700 abonnements aux transports en commun (29,3 % de la population d'agents tous statuts confondus).

Nombre d'abonnements domicile-travail au 30 juin 2017			
Type d'abonnement	Métropole	Ville de Bordeaux	CCAS
TBM	1047 20,8 % des agents (tous statuts confondus)	1343 36,5 % des agents (tous statuts confondus)	153 32,5% des agents (tous statuts confondus)
TER	150		
TOTAL	2693 abonnements pris en charge par les collectivités concernées		

Dans le détail, la ville de Bordeaux obtient le meilleur taux de couverture en abonnements TBM, à 36,5 %. Le CCAS est en deuxième position à 32,5 % et à la métropole, 20,8 % des effectifs bénéficient d'un abonnement TBM avec prise en charge à 50 % par l'employeur.

Pour mémoire, l'objectif fixé dans le Plan Climat est d'ores et déjà atteint pour les agents, à savoir 15 % d'utilisateurs des transports en commun en 2020 et 20 % en 2030.

- Pistes de développement pour le covoiturage des agents, aujourd'hui (très) faible

Une première piste consiste à recenser les demandes de covoiturage et leur réserver 10 % des places dans les nouveaux parcs relais, ou dans les parkings de la métropole ou de la ville. Les meilleures places, les plus accessibles, seraient ainsi réservées pour que la mesure soit réellement incitative.

Le site de covoiturage « *mojecovoiture.com* », porté initialement par Bordeaux Métropole avec des financements de la CCI et de l'ADEME, a été remanié et se nomme désormais « *covoiturage.transgironde.fr* ». Public et gratuit, il permet la mise en relation des utilisateurs et présente encore aujourd'hui un fort intérêt.

Le covoiturage de courte distance « domicile-travail » voit arriver de nouveaux opérateurs privés, qui proposent des applications payantes dédiées au covoiturage, qui peuvent être interfacées au réseau TBM en temps réel. A ce stade, ces systèmes sont peu incitatifs financièrement pour de courtes distances et donc difficilement applicables pour des trajets domicile-travail intra-métropolitains. L'expérimentation menée auprès d'un groupe d'agents volontaires, au printemps 2017, ne s'est pas non plus avérée concluante.

Le système « *Stop & Drive* », mentionné dans le Plan Climat, pourrait intéresser les sites métropolitains mal desservis ou ayant de trop faibles fréquences de desserte en transports en commun. L'idée est de récupérer un collègue à un arrêt de transport en commun pour le déposer sur le site d'embauche. Un macaron sur la voiture et le port d'un brassard pour le piéton permettant de se reconnaître.

Une expérimentation est envisageable dans les Pôles territoriaux Ouest et Sud où un potentiel de demandes existe. Elle pourrait concerner les véhicules particuliers et/ou les véhicules bénéficiant d'une Autorisation de remisage à domicile (ARD). Dans ce cas, l'adhésion au dispositif serait un critère d'attribution de l'ARD.

Il est également envisageable de recenser les nouveaux équipements nécessaires dans les sites périphériques métropolitains, existants ou transférés au 1^{er} janvier 2016.

Ce qui a été fait en matière de politique d'équipement en véhicules à faibles émissions de Gaz à effet de serre

Depuis 2013, le renouvellement du parc de Véhicules légers (VL) par des véhicules électriques dernière génération est recherché (100 % d'achats électriques en 2013). En 2016, 75 VL électriques étaient en gestion, ce qui plaçait notre Établissement parmi les collectivités françaises les mieux dotées. En 2017, une vingtaine de véhicules électriques ont été acquis : 8 VL (dont 4 utilitaires), 4 scooters et 12 « GOUPIL ».

Proportion de véhicules électriques en gestion par la Direction du parc matériel		
<small>(Source : état du parc, extraction au 24 août 2017)</small>		
Type de véhicule	Nombre total	Dont électriques
Véhicule léger	591	
<ul style="list-style-type: none"> • de type « citadine » • de type « berline » • de société / commerciale (VL 2 places) 	<ul style="list-style-type: none"> 546 45 36 	<ul style="list-style-type: none"> • 66 (12,1%) • 0 • 13 (36,1%)
Utilitaire léger (fourgonnette)	384	• 32 (8,3%)
2 roues motorisés	192	• 14 (7,3%)
Vélos	435	• 99 (22,8%)

La part la plus importante de véhicules électriques concerne les voitures de société. Elle est nulle pour les berlines. La part moyenne de véhicules électriques s'établit à 7,3 %. Quant aux VAE, ils représentent près d'un quart du parc. Une trentaine de VAE supplémentaires seront achetés fin 2017/début 2018, portant leur nombre à 129.

NB : Lors du renouvellement du parc de véhicules, les collectivités ont désormais l'obligation de consacrer 20 % des achats de véhicules de moins de 3,5T de PTAC à des matériels à faibles émissions de GES, c'est à dire électriques ou à motorisation produisant des faibles niveaux d'émission fixés par décret.

Ce qui a été fait en matière de gestion de la flotte de véhicules

Chaque direction dispose de véhicules de service pour répondre aux besoins liés à son activité On entend par là « tout véhicule ou engin affecté à une unité, un centre, un service, direction ou pôle et non nominativement à un agent ».

Dans un premier temps, la mutualisation a considérablement accru la tâche de la métropole du fait du volume d'informations nouvelles à traiter (intégration de véhicules des communes, suivi des Autorisations de remisage à domicile suite aux mouvements de personnels).

Aujourd'hui, la tendance est à la rationalisation du parc de véhicules légers. Un audit est en cours en 2017 pour optimiser le parc géré par Bordeaux métropole, dont les conclusions seront livrées en 2018.

«*Roule mon pool*», logiciel de réservation en ligne de véhicules pour des déplacements professionnels, a démontré son efficacité, malgré une demande qui augmente. En 2017, la métropole gère les pools de véhicules suivants :

- Mériadeck (50 véhicules, 3 scooters, 5 VAE, 5 vélos),
- Cité Municipale (18 véhicules, 5 VAE),
- Minimettes (7 véhicules),
- Alfred Daney (26 véhicules, 3 scooters).

Pour le seul pool de Mériadeck, les comptages font état de :

- 406 698 kilomètres parcourus pour 12 244 sorties en 2016.
- Les projections pour 2017 (données arrêtés au 31 août) font état d'une hausse de 18 % du kilométrage parcouru (480 172 kilomètres) et de 1,2 % du nombre de sorties (12 394 sorties).
- L'an dernier 244 sorties ont été effectuées en vélo, dont 230 en vélo classique. Cette année, 260 sorties en vélo sont attendues.

Il existe d'autres Pools créés à la demande de chefs de service et plus ou moins bien utilisés : PT Rive Droite, PT Sud, PT Ouest et PT Bordeaux (pas utilisés), Signalisation-Expertise, ST1, Latule, Bègles Tartifume, Direction de l'Eau (jamais utilisé). L'un des enjeux réside dans une meilleure utilisation des pools gérés par les directions.

Ce qui existe en matière d'Autorisation de Remisage à Domicile (ARD)

L'utilisation d'un véhicule de service pour les trajets domicile-travail doit faire l'objet d'une Autorisation de remisage à domicile. Cette ARD est encadrée par la délibération n°2012/0755 du 26 octobre 2012. En substance, un remisage à domicile :

- Fait l'objet d'une demande motivée soumise par les directeurs et examinée en comité d'attribution avant arbitrages et validation,
- Donne lieu au versement d'une redevance calculée selon le type de véhicule et la distance parcourue,
- Peut être récurrent ou bien ponctuel,
- Ne concerne pas les véhicules motorisés si la distance domicile-travail est inférieure à 3 kilomètres,
- Est réexaminé chaque année par le comité d'attribution.

Les véhicules concernés par l'ARD sont :

- Les vélos / Vélos à assistance électrique (70 ARD VAE et 120 ARD vélos accordées à ce jour),
- Les deux-roues motorisés (essentiellement des scooters),
- Des voitures de type berline ou utilitaire / commerciale (226 ARD véhicules accordées à ce jour)..

En matière de VAE, une politique d'achat volontariste en 2017 a permis de porter le nombre d'ARD à 70 à ce jour. Une trentaine de nouveaux VAE sont en commande pour le dernier trimestre 2017 et il est prévu de poursuivre cet effort en 2018 et 2019.

Rapportées au nombre d'agents, les ARD véhicules concernaient 2,8 % de l'effectif métropolitain en 2016. Cette année, elles concernent 2,5 % des effectifs de la métropole, de la ville et du CCAS. Pour contenir la demande, plusieurs pistes sont envisageables :

- Rappeler aux utilisateurs qu'un non-respect des créneaux de mise à disposition de tous les utilisateurs (9h/17h) ou que le remisage à domicile pendant une absence prolongée peuvent donner lieu à une suppression de l'ARD.
- Rappeler que lors d'une mission de plusieurs jours, immobiliser un véhicule de service sur un parking de longue durée à la gare ou à l'aéroport est proscrit.
- Prioriser les ARD organisant le covoiturage d'un ou plusieurs collègues sur le trajet domicile-travail, selon le système « *Stop & Drive* » mentionné plus haut dans la rubrique sur l'autopartage.
- Communiquer sur les possibilités d'ARD ponctuelle en remplacement de l'autorisation permanente (jusqu'à 30 fois par an et par agent).
- Étudier l'équipement du parc de véhicules légers de boîtiers permettant le dialogue avec le véhicule en temps réel, pour connaître le kilométrage, l'heure et la date des mouvements, programmer à distance les créneaux de conduite autorisés et déclenchés par badge professionnel.

Ce qui a été fait en matière de stationnement des agents

La procédure d'attribution des places de stationnement est établie depuis 2013 selon des règles arrêtées par le comité de suivi parking et véhicules.

Une remise à plat des règles d'attribution a été faite fin 2016 pour la métropole et en 2017 pour la ville de Bordeaux et le CCAS, en calquant les critères sur ceux de la métropole.

Dans le cadre de la mutualisation, le comité de suivi analyse donc désormais les demandes formulées par les agents de la métropole, de la ville de Bordeaux et du CCAS. Le nombre de places de stationnement géré est plus conséquent mais pour un nombre d'agents très supérieur :

- 264 places gérées à la ville de Bordeaux (hors voitures de service), soit 7,9 % de l'effectif permanent,
- 299 places gérées à la métropole, soit 6,1 % de l'effectif permanent.

En dehors des autorisations de stationnement délivrées pour 2 ans, il est également possible, pour les agents de métropole, de demander un accès ponctuel en formulant une demande à l'adresse « acces-parking ».

L'objectif d'une politique de stationnement maîtrisée est de restreindre, dans la mesure du possible, le contingent des places louées ou encore d'encourager la pratique du covoiturage en vérifiant son application par des contrôles journaliers. Pour information, un employeur n'a aucune obligation de garantir le stationnement de ses salariés.

Politique d'attribution des places de stationnement <small>(Source : Direction de l'immobilier, octobre 2017)</small>	
Ville de Bordeaux et CCAS	Bordeaux métropole
295 places de stationnement (dont 31 pour les véhicules de service)	299 places de stationnement
3 conditions préalables à réunir pour demander une place de stationnement	
<ul style="list-style-type: none"> • Résider à + de 4 km du lieu de travail et à + de 500 mètres d'un arrêt de tram Ou avoir 1 ou plusieurs enfants < 6 ans et habiter à + de 2 km du lieu de travail • Ne pas avoir d'ARD pour un véhicule de service • Ne pas percevoir d'aide financière de l'employeur pour l'abonnement TC 	
Critères attribuant des points	
<ul style="list-style-type: none"> • Pratiquer des horaires dépassant la plage fixe du soir - Au moins 10 fois par mois après 18h30 sur une période de 6 mois • Pratiquer le covoiturage avec d'autres agents (ville, CCAS ou métropole selon les cas) - 1 agent = 1 point / 2 agents et + = 2 points • Élever seul un ou plusieurs enfants mineurs - 1 enfant = 2 points / 2 enfants et + = 4 points • Élever en couple un ou plusieurs enfants mineurs - 1 enfant = 1 point / 2 enfants = 2 points • Éloignement du lieu de résidence d'une gare de desserte SNCF : - + de 10 km du lieu de travail et + de 2 km d'une gare SNCF desservant Bordeaux St Jean = 1 point - + de 20 km du lieu de travail et à + de 2 km d'une gare SNCF desservant Bordeaux St Jean = 2 points 	
Cas particuliers	
<ul style="list-style-type: none"> • Personne à mobilité réduite • Horaires décalés incompatibles avec les TC, imposés par l'administration (arrivée avant 6 heures ou départ après 20h30) • Femmes enceintes à partir du 3ème mois et jusqu'au terme de la grossesse • Agents ayant une personne à charge au domicile, autre qu'un enfant mineur (longue maladie, personne âgée... 	
Durée des autorisations de stationnement	
• Attribution en 2018, valables jusqu'en 2020	• Attribution en 2017, valables jusqu'en 2019

Ce qui est fait ou projeté à court terme pour moderniser / développer la visioconférence

La DGNSI est en train de déployer une nouvelle offre bureautique intégrée Office 2016. Celle-ci sera progressivement installée à Bordeaux métropole et à la ville de Bordeaux en 2018/2019.

Cette nouvelle offre intégrera progressivement l'outil « Skype for business », qui permettra à chaque agent, sur son poste de travail, de partager son et image grâce à la visioconférence, mais aussi utiliser Messenger ou encore partager des documents.

D'autre part, certaines salles, dans les pôles territoriaux ou sur d'autres sites extérieurs d'importance, seront également équipées d'un système de visioconférence interne ou externe intégré à « Skype for business ».

L'approvisionnement énergétique / prises de charge pour véhicules légers

- Maillage du territoire :

Engagée depuis plusieurs années dans la promotion de la mobilité urbaine peu polluante, Bordeaux Métropole propose désormais sur l'espace public plusieurs bornes de recharge électrique, en plus de celles qui existent déjà dans les parkings publics.

En dehors des sites métropolitains, une douzaine de stations gérées par la métropole, sont installées à l'été 2017 et 3 de plus sont prévues d'ici la fin de l'année. Le maillage se fait au rythme de 3 à 4 bornes supplémentaires chaque année.

Ce système gratuit permet une recharge rapide en 20 minutes environ grâce à 3 prises différentes pour tout type de voitures ou deux roues. Ce maillage d'un réseau de bornes de charge rapide (seules capables de permettre de recharger la batterie pendant la durée d'une réunion) sur l'espace public va continuer s'étendre.

Après une implantation des premières bornes à proximité des générateurs de flux sur Bordeaux, ce maillage s'étend aujourd'hui à la périphérie et aux zones d'activités économiques.

- Plus d'information sur la localisation des bornes :

Sites de référence	
https://www.mobive.fr	<ul style="list-style-type: none">• Créé par les syndicats d'énergies départementaux de la Nouvelle-Aquitaine• Points de charge pour le département à l'exclusion du territoire métropolitain
https://fr.chargeemap.com	<ul style="list-style-type: none">• Plate-forme privée qui recense l'offre de bornes privée sur la métropole
http://sedeplacer.bordeaux-metropole.fr/Auto-Moto/Vehicules-electriques	<ul style="list-style-type: none">• Site de la métropole actualisé récemment• Localisation des emplacements de nos stations, de leur fonctionnement pour la recharge• Informations sur les subventions pour des bornes• Présentation de l'offre de bornes Bluecub qui permet la recharge (payante)

Accessibilité globale des sites

Les sites regroupant plus de 100 agents font l'objet d'une analyse d'accessibilité qui s'appuie sur l'établissement de critères thématiques et de sous-critères, comme indiqué ci-après. Concernant le stationnement des véhicules, le distinguo est fait entre les possibilités de stationnement à proximité du lieu de travail et les capacités de stationnement prévues par l'employeur sur le lieu de travail.

NB : Les principaux sites du quartier de Mériadeck présentant globalement les mêmes caractéristiques, ils ont été regroupés au sein d'une même carte. Quant au pôle territorial de la rive droite, il a été intégré par souci de cohérence (effectif de 92 personnes).

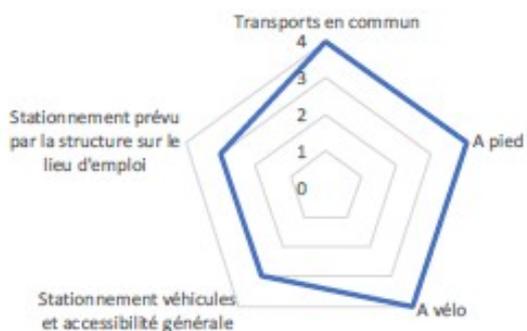
Critères d'accessibilité retenus pour évaluer l'accessibilité des sites	
Thématique	Points
Transports en commun / collectifs	
• Tram ou liane+ à moins de 500m (inclus disponibilité et fréquence)	2
• Station VCUB à proximité	2
A Vélo	
• Voies aménagées pour les cyclistes, voie spécifique ou zone 30	1
• Stationnement fermé (accès restreint)	1
• Stationnement sécurisé par arceaux	1
• Places de stationnement disponibles en quantité suffisante	1
A Pied	
• Zone piétonne, Zone 30 ou voie séparée de la route	1
• Largeur des trottoirs standard, suffisante	1
• Trottoirs / voies piétonnes larges	1
• Cheminements adaptés aux PMR	1
Véhicules - stationnement et accessibilité générale au secteur	
• Stationnement de surface en quantité suffisante	1
• Places de stationnement de surface gratuites	1
• Stationnement sécurisé (parking public Parcup ou autre)	1
• Accessibilité générale au secteur (exemple : absence de borne d'accès)	1
Véhicules - stationnement prévu par la structure sur le lieu de travail	
• Stationnement réservé aux usages professionnels	1
• Places de stationnement en quantité suffisante	1
• Stationnement sécurisé (accès restreint)	1
• Ouvert à tous les agents	1

Sans surprise, les sites de l'hypercentre de Bordeaux offrent des conditions d'accès optimales en transport en commun, à vélo ou à pied. En revanche l'accessibilité au secteur y est plus difficile en voiture et la capacité de stationnement limitée sur les lieux de travail est encadrée par un comité d'attribution des places de parking.

En périphérie, la situation est plus contrastée. L'accès et le stationnement en voiture y est globalement plus facile, à l'exception des PT sud et rive droite et du conservatoire, dont la localisation est plus urbaine. Les autres modes d'accès sont inégalement représentés.

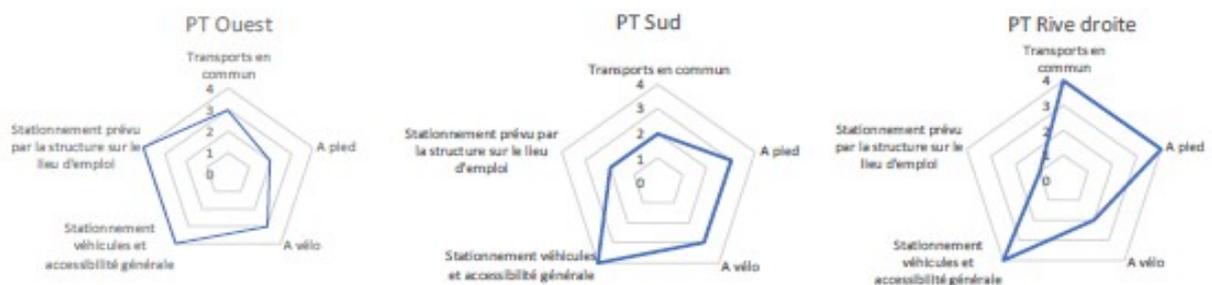
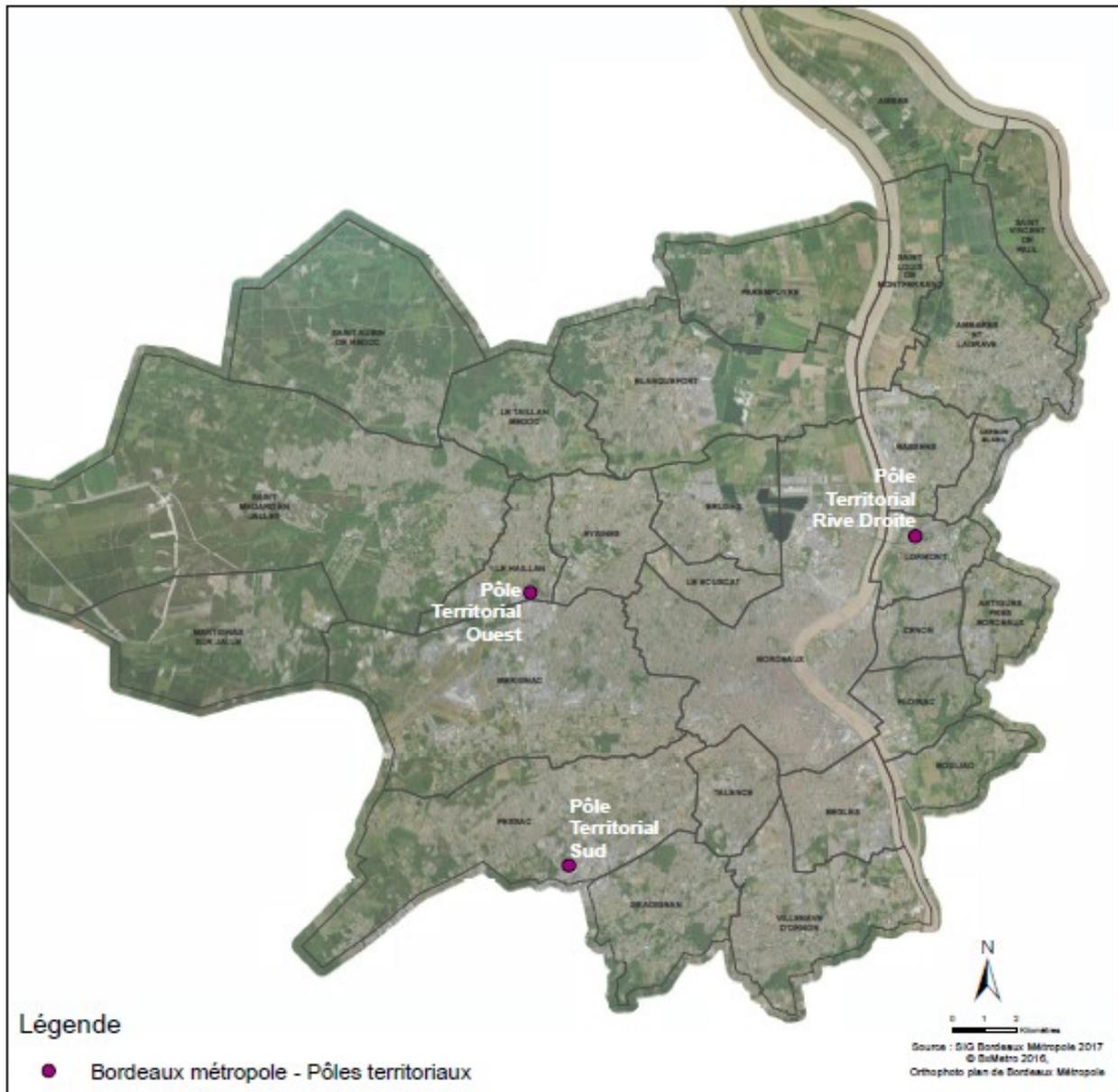
La totalité des sites observés permettent le stationnement des véhicules de service à 100 %. Toutefois, pour d'autres établissements de la ville de Bordeaux, garer les voitures de service pose problème. Le stationnement y est payant sur voirie et il n'est pas prévu de macaron résident, ce qui est particulièrement problématique pour les horaires de jour ou mixtes.

ACCESSIBILITÉ DES PRINCIPAUX SITES DU CENTRE VILLE



Note : Le stationnement des véhicules de service est assuré à 100%

ACCESSIBILITÉ DES PÔLES TERRITORIAUX (HORS PÔLE TERRITORIAL BORDEAUX)



Note : Le stationnement des véhicules de service est assuré à 100%

Pratiques des déplacements des agents

(Résultats des consultations 2016 et 2017)

Diffusion	Juin 2016 aux format papier et numérique (Bordeaux Métropole) Juin 2017 aux format papier et numérique (Bordeaux et CCAS)
Logiciel	Outil de concertation de Bordeaux Métropole /Lime Survey / Limesurvey.org
Exploitation	2720 questionnaires complétés en totalité

Représentativité des réponses

Le Système d'information géographique (SIG) dénombre 8954 adresses de domiciles agents qui sont géo-codées et rendues anonymes. Lorsqu'on compare les réponses relatives au lieu de résidence aux données issues du SIG, il est possible d'observer que :

- les agents résidant à l'intérieur des boulevards sont sur-représentés dans le questionnaire,
- Les agents qui résident en première couronne sont sous-représentés,
- Les agents habitant en deuxième couronne sont légèrement sur-représentés,
- Les agents qui résident hors métropole sous-représentés.

Lieu de résidence	Réponses issues du questionnaire PDE		Données issues du SIG	
	Nombre	Pourcentage	Nombre	Pourcentage
A l'intérieur des boulevards de Bordeaux	592	21,8 %	1511	17 %
Entre boulevards et rocade	823	30,3 %	3149	35 %
A l'extérieur de la rocade mais sur le territoire de la métropole	576	21,2 %	1830	20 %
En dehors du territoire de Bordeaux Métropole	656	24,1 %	2464	28 %
Sans réponse	73	2,6 %	---	---
Total	2720	100 %	8954 agents	100

NB : le périmètre situé à l'intérieur des boulevards est considéré comme étant la limite des boulevards au Sud et à l'Ouest et la place de la Tulle/rue Lucien Faure au Nord. Les domiciles qui se trouvent au Nord des bassins à flots rentrent donc dans la catégorie « entre boulevards et rocade ».

Il n'a pas été possible d'utiliser les données SIG pour géo-coder les adresses anonymisées des agents du CCAS en l'absence de codification de leurs unités fonctionnelles. Par contre, le questionnaire a été envoyé à l'intégralité des agents ville et CCAS, au format numérique ou avec la feuille de paie.

Pratiques de déplacements constatées

- Distances parcourues

De source SIG (donc hors CCAS), 8995 agents recensés dans la base de données parcourent chaque jour 217 668 kilomètres aller-retour pour leurs trajets domicile/travail. Des différences sensibles sont observables entre les agents de la métropole et leurs collègues municipaux, différences qui ressortent parfois assez nettement dans les résultats du questionnaire.

Ainsi, un agent de la ville de Bordeaux parcourt en moyenne 18,1 kilomètres A/R chaque jour, contre 28,6 kilomètres pour son homologue de la métropole. Ramenés à l'année, les chiffres sont éloquentes : à vol d'oiseau, les agents de la ville et de la métropole parcourent annuellement plus de 48 millions de kilomètres.

- Répartition géographique des domiciles

Le lieu de répartition géographique diffère également : 68 % des agents métropolitains résident sur ce territoire, contre 78,2 % des agents de la ville de Bordeaux. D'une façon générale, les entités sont positionnées sur des métiers différents. A Bordeaux la notion de proximité est traduite dans les chiffres, l'emploi y est plus local. Près de 31 % des sondés sont à moins de 5 kilomètres de leur travail (Cf. distance domicile-travail).

Des agents plus proches de leur lieu de travail, c'est aussi une majorité de déplacements faits en transports en commun (52,8%), là où les agents de la métropole sont 54 % à déclarer prendre leur voiture, entre autres (plusieurs choix possibles).

Ces différences expliquent des perceptions différentes des temps de trajet. Si les embouteillages sont majoritairement cités pour expliquer des durées de trajet qui s'allongent, les agents métropolitains citent également le changement de lieu de travail, conséquence de la mutualisation récente.

- Stationnement

En matière de stationnement, les différences sont sensibles : un agent de la ville met plus de temps à se garer et près d'un tiers du stationnement se fait dans la rue. A la métropole, près de 45 % du stationnement se fait sur un parking de l'employeur. Notons toutefois un fort taux de « *sans réponse* » lorsqu'on questionne les agents sur le stationnement.

Le stationnement des vélos sur le lieu de travail est compliqué pour 16,8 % des agents de la ville et du CCAS, alors que 8 % des agents métropolitains le jugent problématique.

- Attentes

Les agents de la métropole et de la ville sont 6 sur 10 à ne pas envisager de changer de mode de déplacement. En cas de changement, les agents de la ville de Bordeaux opteraient plutôt pour le vélo, et les métropolitains pour les transports en commun.

Les agents sont globalement plus de la moitié à faire des courses, des achats ou des démarches sur leur trajet domicile-travail.

En matière de services ou d'aménagements, les agents de la ville et du CCAS sont plus demandeurs de bus cyclables. Quant aux métropolitains, ils placent le télétravail en première place.

Ville ou métropole, les agents accordent peu d'importance à la proposition d'entretenir les vélos personnels sur le lieu de travail.

Les agents de Bordeaux métropole connaissent mieux le dispositif d'achat d'un VAE que les agents de la ville et du CCAS, mais ils ne sont qu'un sur 4 à en être informés.

En matière de transports en commun, ce sont les agents de la ville qui sont les mieux couverts par un abonnement pris en charge par l'employeur : 81,5 %, contre 64,8 % pour les agents de Bordeaux métropole, qui jugent leurs trajets trop occasionnels pour y souscrire.

- Déplacements professionnels

2/3 des agents effectuent des déplacements professionnels, mais contrairement aux agents ville/CCAS, les agents de la métropole se déplacent surtout vers des sites extérieurs et sont plus régulièrement en déplacement.

Des distances plus grandes à parcourir et des sites distants justifient l'utilisation de la voiture à 67 % par les agents métropolitains. A la ville, les déplacements professionnels se font en modes doux à près de 65 %.

La réduction de la part modale de la voiture dans les déplacements professionnels est peu envisagée par les uns et les autres, car les déplacements sont déjà optimisés. D'autre part, la voiture reste nécessaire pour les visites de sites éloignés, ou encore pour transporter du matériel.

Les agents de la métropole sont 12,8 % à utiliser la visioconférence, contre 4 % à la ville. Reste qu'une grande majorité d'agents ne s'en sert pas.

Résultats détaillés de la campagne d'enquête 2016/2017

RÉSULTATS DE LA CAMPAGNE D'ENQUETE 2016/2017					
Ville de Bordeaux et CCAS - 2017			Bordeaux Métropole - 2016		
Taux de réponse					
31,7% (840 réponses complètes / 2645 envois)			37% (1880 réponses sur 5072 envois)		
Genre					
Femmes		Hommes		Femmes	
67,1 %		31 %		46,75 %	
Sans réponse : 1,9 %			Sans réponse : 1,6 %		
Plage horaire d'embauche					
Plage fixe		Plage variable		Plage fixe	
48,8 %		46,8 %		32,2 %	
Sans réponse : 4,4 %			Sans réponse : 4,6 %		
Créneau horaire d'embauche					
< 6 heures		En journée		En soirée	
0,9 %		89,5 %		0,5 %	
Sans réponse : 9,1 %			Sans réponse : 21,1 %		
Distance domicile-travail					
- 75,8 % d'agents résidant sur le territoire métropolitain - Distance domicile-travail :			- 72,22 % d'agents résidant sur le territoire métropolitain - Distance domicile-travail :		
<ul style="list-style-type: none"> • 30.9% à moins de 5 Km • 29% de 5 à 10 Km • 17.5% de 10 à 20 Km • 20.1% > 20 Km • Sans réponse 2.5% 			<ul style="list-style-type: none"> • 23,6 % à moins de 5 Km • 27,6 % de 5 à 10 Km • 23 % de 10 à 20 Km • 24,2 % > 20 Km • Sans réponse 1,6% 		
Lieu de travail					
<ul style="list-style-type: none"> • Bordeaux-centre : 54.1% • Bordeaux Bastide : 6% • Bordeaux Maritime : 6.2% • Bordeaux Sud : 7.5% • Chartrons / Grand Parc : 7.1% • Bordeaux Caudéran : 4,3% • Bordeaux St Augustin 3.2% • Nansouty / St Genès 3.5% • Sans réponse 8.1% 			<ul style="list-style-type: none"> • Bordeaux centre (Mériadec + PT Bx): 61,3% • Secteur PT Ouest : 15,9 % • Secteur PT Sud : 9,7 % • Secteur PT Rive Droite : 5,3 % • Sans réponse : 7,8 % 		
Modes de déplacement utilisés (plusieurs choix possibles dans les réponses)					

<ul style="list-style-type: none"> • 38,6% des agents déclarent utiliser leur voiture (objectif 2020 : 45%, et 33 % en 2030) • 2,6% des agents utilisent un véhicule de service • 2 roues motorisé : 5,2 % • 52,8% d'usagers des transports en commun • 5 % des agents prennent le train • 1,2 % des agents prennent le car Transgironde • 28,2% de cyclistes • 31,1% de piétons • 1,1% d'agents covoiturent 	<ul style="list-style-type: none"> • 54% des agents déclarent utiliser leur voiture (objectif 2020 : 45%, et 33 % en 2030) • 6% des agents utilisent un véhicule de service • 2 roues motorisé : 6,9 % • 32% d'usagers des transports en commun • 4 % des agents prennent le train • Car Transgironde : non enquêté en 2016 • 22% de cyclistes • 20% de piétons • 4% d'agents pratiquent le covoiturage
Éléments d'appréciation du mode de déplacement	
<p>Mon mode de déplacement est :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ponctuel : 53,6 % • Sûr : 54,4 % • Confortable : 64,4 % • Fréquent : 71 % • Bon marché : 56,7 % • Souple : 68 % <p>Estimation du coût moyen du trajet en voiture : 122€/mois</p>	<p>Mon mode de déplacement est :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ponctuel : 54,6 % • Sûr : 63 % • Confortable : 66 % • Fréquent:70,1 % • Bon marché : 48 % • Souple : 72,5 % <p>Estimation du coût moyen du trajet en voiture : 167€/mois</p> <ul style="list-style-type: none"> • NB : Estimation INSEE - autres : 275/330 € mois
Durée moyenne du trajet	
<p>Une estimation des temps de trajet sensiblement identiques entre Bordeaux et la métropole :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 37,4% de trajets de 15 à 30 minutes / aller mais seulement 32 % pour les retours • 32% de trajets de 30 minutes à 1 heure/ aller, 32,9 % pour les retours <p>NB : des trajets retour plus longs pour les agents de Bordeaux dont les temps de parcours sont compris entre 15 et 30 minutes. Des trajets retour quasi identiques pour les temps de parcours compris entre 30 minutes et 1 heure.</p> <p>Le temps de trajet perçu :</p> <ul style="list-style-type: none"> • N'a pas évolué : 51,5 % • A augmenté : 22,5 % • A diminué : 13,6 % • Sans réponse : 12,4 % <p>Des agents moins sujets aux évolutions des temps de trajet : 65,1 % déclarent des temps identiques, inférieurs.</p> <p>Evolution des conditions de trajet dans le temps :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Amélioration : 21,1 % • Pas d'évolution : 46,2 % • Aggravation : 24 % • Sans réponse : 8,7% <p>Les conditions de trajet sont jugées globalement stables ou en amélioration à 67,3 %.</p> <p>Raisons principalement mentionnées pour les rallongements de temps de trajet :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Encombrements routiers / TC : 59,4 % • Changement du lieu de travail : 14 % <p>Sans surprise les encombrements constituent le facteur premier du rallongement du temps de parcours.</p> <p>- 66,1 % % des agents motorisés (voiture, 2 roues) disent</p>	<p>Une estimation des temps de trajet sensiblement identiques entre Bordeaux et la métropole :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 38 % de trajets de 15 à 30 minutes / aller mais 35 % seulement pour les retours • 34 % de trajets de 30 minutes à 1 heure / aller, 33 % pour les retours <p>NB : des trajets retour plus longs pour les agents de la métropole.</p> <p>Le temps de trajet perçu :</p> <ul style="list-style-type: none"> • N'a pas évolué : 48,2 % • A augmenté : 29,1 % • A diminué : 10,4 % • Sans réponse : 12,3 % <p>Des agents percevant plus l'augmentation des temps de trajet : 29,1 % (contre 22,5 % à la ville).</p> <p>Evolution des conditions de trajet dans le temps :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Amélioration : 15,3 % • Pas d'évolution : 41,7 % • Aggravation : 32,4 % • Sans réponse : 10,6 % <p>Les conditions de trajet sont jugées stables ou en amélioration (57 %) mais l'aggravation des conditions de trajet pèse plus pour les agents métropolitains (+10 pts).</p> <p>Raisons principalement mentionnées pour les rallongements de temps de trajet :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Encombrements routiers / TC : 57,1 % • Changement du lieu de travail : 25,5% <p>Les agents de la métropole citent plus souvent le changement de lieu de travail comme raison du rallongement du temps de trajet (la mutualisation a eu un impact sur la localisation des services)</p> <p>- 61 % des agents motorisés déclarent subir des</p>

rencontrer des embouteillages sur leur trajet	embouteillages
Stationnement motorisé sur le lieu de travail	
<p>Le stationnement y est :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Difficile : 30,5 % • Facile : 47,5 % • Sans réponse : 22 % <p>Les difficultés de stationnement sont plus perceptibles parmi les agents de la ville</p> <p>Temps nécessaire pour se garer :</p> <ul style="list-style-type: none"> • < 5 minutes : 39 % • 5/10 minutes : 17 % • 10/20 minutes : 10,3 % • > 20 minutes : 10,4 % • Sans réponse : 23,3 % <p>Moins de 4 agents motorisés sur 10 venant se garent en moins de 5 minutes sur le lieu de travail.</p> <p>Lieu de stationnement :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Parking ville ou public : 27,5 % • Rue à proximité : 31,9 % • Parking privé : 13,2 % • Sans réponse : 27,4 % <p>Les agents de la ville stationnent majoritairement dans une rue à proximité du lieu de travail, ce qui explique le temps nécessaire pour se garer.</p>	<p>Le stationnement y est :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Difficile : 10,9 % • Facile : 67,4 % • Sans réponse : 21,7 % <p>Les conditions de stationnement pour les agents motorisés sont mieux perçues parmi les agents de la métropole</p> <p>Temps nécessaire pour se garer :</p> <ul style="list-style-type: none"> • < 5 minutes : 51,3 % • 5/10 minutes : 11,7 % • 10/20 minutes : 5,1 % • > 20 minutes : 2,9 % • Sans réponse : 29 % <p>Le stationnement est plus aisé à la métropole. Plus de la moitié des agents motorisés se garent en moins de 5 minutes.</p> <p>Lieu de stationnement :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Parking ville ou public : 44,8 % • Rue à proximité : 9,7 % • Parking privé : 11,4 % • Sans réponse : 34,1 % <p>Près de 45 % des agents de la métropole utilisent l'offre de stationnement de l'employeur. Par conséquent, ils mettent moins de temps pour se garer.</p>
Stationnement des vélos	
<p>Au domicile :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Difficultés de stationnement : 8,9 % • Aucune difficulté : 70,3 % • Sans réponse : 20,8 % <p>7 agents sur 10 ne ressentent pas de difficulté de stationnement au domicile.</p> <p>Sur le lieu de travail :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Difficultés de stationnement : 16,8 % • Aucune difficulté : 60,7 % • Sans réponse : 22,5 % <p>Les agents de la ville ressentent plus de difficulté que les agents de la métropole pour se garer à vélo sur leur lieu de travail.</p>	<p>Au domicile :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Difficultés de stationnement : 6,6 % • Aucune difficulté : 62,3 % • Sans réponse : 31,1 % <p>Les agents de la métropole sont moins sensibles à cette problématique, avec un taux de Sans réponse plus élevé de 10 points.</p> <p>Sur le lieu de travail :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Difficultés de stationnement : 8 % • Aucune difficulté : 49,1 % • Sans réponse : 42,9 % <p>Les agents de la métropole sont moins sensibles à la problématique du stationnement vélo sur le lieu de travail, avec un taux de Sans réponse 20 points plus élevé</p>
Pratiques de mobilité	
<p>Autre mode de transport imaginé pour se rendre au travail :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Oui : 24,3 % • Non : 60,7 % • Sans réponse : 15 % <p>Les agents de la ville et de la métropole offrent des réponses sensiblement identiques.</p> <p>Les alternatives envisagées :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Marche : 4,1 % • Vélo/ VCUB : 29,2 % • 2 roues motorisé : 9 % • Tram/bus : 14,6 % • Train : 2,6 % • Voiture : 7,9 % • Covoiturage : 3,4 % • Autopartage : 0,4 % 	<p>Autre mode de transport imaginé pour se rendre au travail :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Oui : 24 % • Non : 61 % • Sans réponse : 15 % <p>Globalement, 6 agents sur 10 n'envisagent pas de modifier leurs pratiques de déplacement.</p> <p>Les alternatives envisagées :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Marche : 2,9 % • Vélo/ VCUB : 19 % • 2 roues motorisé : 8,4 % • Tram/bus : 20,8 % • Train : 4,2 % • Voiture : 7,7 % • Covoiturage : 5 % • Autopartage : 0 %

<ul style="list-style-type: none"> • Transgironde : 4,1 % • Autre : 7,1 % • Sans réponse : 17,6 % <p>L'alternative la plus citée est le vélo, 6 points devant les TC.</p> <p>Motifs cités pour ne pas avoir opté pour ce(s) mode(s) / plusieurs réponses possibles :</p> <ul style="list-style-type: none"> • TC inadaptés au trajet : 15,7 % • TC inadaptés aux horaires : 10,9 % • Manque de fiabilité du réseau TC : 17,6 % • Loisirs : 3,4 % • Prix de revient du déplacement : 10,9 % • Réseau cyclable inadapté : 15,3 % • Équipements insuffisants pour les cyclistes : 12 % • Dépose / récupération d'enfants : 12,3 % • Pas de covoitureur : 4,5 % • Pas de station d'autopartage à proximité : 3 % • Autre : 17,6 % <p>Les 2 motifs le plus fréquemment cités sont un réseau TC qui manque de fiabilité et des TC inadaptés au trajet.</p> <p>NB : Les agents ville sont plus sensibles que ceux de la métropole au coût du déplacement.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Transgironde (non enquêté) : --- • Autre : 6 % • Sans réponse : 26 % <p>L'alternative citée la plus souvent est le tram/bus, 2 points devant le vélo.</p> <p>Motifs cités pour ne pas avoir opté pour ce(s) mode(s) / plusieurs réponses possibles :</p> <ul style="list-style-type: none"> • TC inadaptés au trajet : 21,8 % • TC inadaptés aux horaires : 9,7 % • Manque de fiabilité du réseau TC : 12,9 % • Loisirs : 1,7 % • Prix de revient du déplacement : 6,9 % • Réseau cyclable inadapté : 12 % • Équipements insuffisants pour les cyclistes : 9,6 % • Dépose / récupération d'enfants : 15,3 % • Pas de covoitureur : 5,2 % • Pas de station d'autopartage à proximité : 1,3 % • Autre : 21,8 % <p>Les deux motifs les plus cités sont un réseau TC inadapté au trajet et la dépose des enfants.</p>
--	--

Accompagnement à la mobilité

Les services

<p>Activités sur le trajet (plusieurs réponses possibles) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Déposer les enfants : 26,3 % • Achats, courses... : 52 % • Loisirs, sport : 19,2 % • Autre : 6 % <p>Des motifs identiques, variations peu sensibles</p>	<p>Activités sur le trajet (plusieurs réponses possibles) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Déposer les enfants : 30,2 % • Achats, courses... : 52 % • Loisirs, sport : 21,4 % • Autre : 7,8 %
<p>Services / aménagements attendus :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Conciergerie : 17,3 % • Crèche proche du lieu de travail : 4 % • Bus cyclable : 8,3 % • Aménagements horaires : 14,8 % • Télétravail : 27 % • Autre : 9,5 % • Sans réponse : 19,1 % <p>Des attentes sensiblement identiques. Les agents ville sont plus demandeurs de bus cyclables.</p> <p>Utilisation d'un vélo métropole / favorable à l'entretien sur site d'affectation :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Oui : 13,8 % • Non: 3,6 % • Pas concerné : 44,7 % • Déjà le cas : 0,7 % • Sans réponse : 37,2 % <p>Ville ou métropole, un sujet peu porteur : 81,9 % des agents ville sans réponse ou non concernés.</p> <p>Utilisation d'un abonnement TC avec prise en charge par l'employeur :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Oui : 81,5 % • Non : 13,3 % • Sans réponse : 5,2 % <p>Une meilleure couverture par l'abonnement pris en charge par l'employeur.</p>	<p>Services / aménagements attendus :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Conciergerie : 13,7 % • Crèche proche du lieu de travail : 4,4 % • Bus cyclable : 5 % • Aménagements horaires : 14,8 % • Télétravail : 37 % • Autre : 8,6 % • Sans réponse : 16,5 % <p>Des attentes sensiblement identiques. Les agents métropole sont plus demandeurs de télétravail.</p> <p>Utilisation d'un vélo métropole / favorable à l'entretien sur site d'affectation :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Oui : 18,6 % • Non : 3,2 % • Pas concerné : 33,2 % • Déjà le cas : 2 % • Sans réponse : 43 % <p>Ville ou métropole, un sujet peu porteur : 76,2 % des agents métropole sans réponse ou non concernés.</p> <p>Utilisation d'un abonnement TC avec prise en charge par l'employeur :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Oui : 64,8 % • Non : 20 % • Sans réponse : 15,2 %

<p>Pas d'abonnement TC :</p> <ul style="list-style-type: none"> Trajet trop occasionnel : 47,5 % Prime transport plus avantageuse : 8,2 % Méconnaissance du dispositif : 41 % Sans réponse : 3,3 % <p>Connaissance du dispositif d'achat d'un vélo :</p> <ul style="list-style-type: none"> Oui : 19 % Non : 68,5 % Sans réponse : 12,5 % <p>Les agents ville connaissent moins bien ce dispositif.</p>	<p>Pas d'abonnement TC :</p> <ul style="list-style-type: none"> Trajet trop occasionnel : 71 % Prime transport plus avantageuse : 16,3 % Méconnaissance du dispositif : 12,7 % <p>Connaissance du dispositif d'achat d'un vélo :</p> <ul style="list-style-type: none"> Oui : 26,2 % Non : 59 % Sans réponse : 14,8 %
--	---

Modes de déplacements professionnels (plusieurs choix possibles)

<p>Déplacements professionnels :</p> <ul style="list-style-type: none"> Oui : 66,3 % Non : 29,4 % Sans réponse : 4,3 % <p>Des déplacements professionnels globalement dans le mêmes proportions : 2/3 des agents en effectuent.</p> <p>Nature des déplacements professionnels :</p> <ul style="list-style-type: none"> Sites mairie : 67,5 % Autres sites : 24,2 % Sans réponse : 8,3 % <p>Les municipaux se déplacent majoritairement vers des sites municipaux.</p> <p>Fréquence de déplacement :</p> <ul style="list-style-type: none"> Quotidienne : 17,6% Plusieurs fois / semaine: 20,3 % Plusieurs fois / mois : 25,2 % Épisodiquement : 30,6 % Sans réponse : 6,3 % <p>Les agents de la ville se déplacent globalement un peu moins mais la tendance n'est pas très marquée.</p> <p>Mode de déplacement le plus utilisé :</p> <ul style="list-style-type: none"> Voiture : 25,2 % Scooter : 3,7 % Vélo/VAE : 16,2 % Bus/ Tram : 40,4 % A pied : 8,2 % Sans réponse : 6,3 % <p>Les agents ville utilisent majoritairement les modes doux. TC, vélo, marche pèsent pour près de 65 % des déplacements professionnels. Un déplacement plus local, des emplois de proximité expliquent ces chiffres.</p>	<p>Déplacements professionnels :</p> <ul style="list-style-type: none"> Oui : 67,6 % Non : 26,1 % Sans réponse : 6,3 % <p>Des déplacements professionnels globalement dans le mêmes proportions : 2/3 des agents en effectuent.</p> <p>Nature des déplacements professionnels :</p> <ul style="list-style-type: none"> Sites métropole : 40,7 % Autres sites : 53,1% Sans réponse : 6,2 % <p>Contrairement aux municipaux, les métropolitains se déplacent majoritairement vers des sites extérieurs.</p> <p>Fréquence de déplacement :</p> <ul style="list-style-type: none"> Quotidienne : 20,5 % Plusieurs fois / semaine: 26 % Plusieurs fois / mois : 22,4 % Épisodiquement : 25,6 % Sans réponse : 5,5 % <p>Les métropolitains sont plus régulièrement en déplacement.</p> <p>Mode de déplacement le plus utilisé :</p> <ul style="list-style-type: none"> Voiture : 67 % Scooter : 3 % Vélo/VAE : 6,5 % Bus/ Tram : 14,3 % A pied : 3,2 % Sans réponse : 6 % <p>Les métropolitains utilisent la voiture dans plus de 2/3 de leurs déplacements professionnels. Les autres modes arrivent loin derrière. Des lieux de travail périphériques, sur chantier... peuvent expliquer ce phénomène.</p>
---	---

Réduction des usages professionnels de la voiture

<p>Réduction de la part modale de la voiture dans les déplacements professionnels :</p> <ul style="list-style-type: none"> Favorable : 23,8 % Défavorable : 33,7 % Sans réponse : 42,5 % <p>Un sujet peu porteur. Des déplacements déjà optimisés.</p>	<p>Réduction de la part modale de la voiture dans les déplacements professionnels :</p> <ul style="list-style-type: none"> Favorable : 25,5 % Défavorable : 41,4 % Sans réponse : 33,1 % <p>Les métropolitains sont défavorables à la réduction de la part modale de la voiture dans les déplacements professionnels. Les déplacements se font sur des distances importantes où l'utilité de la voiture n'est pas à</p>
---	--

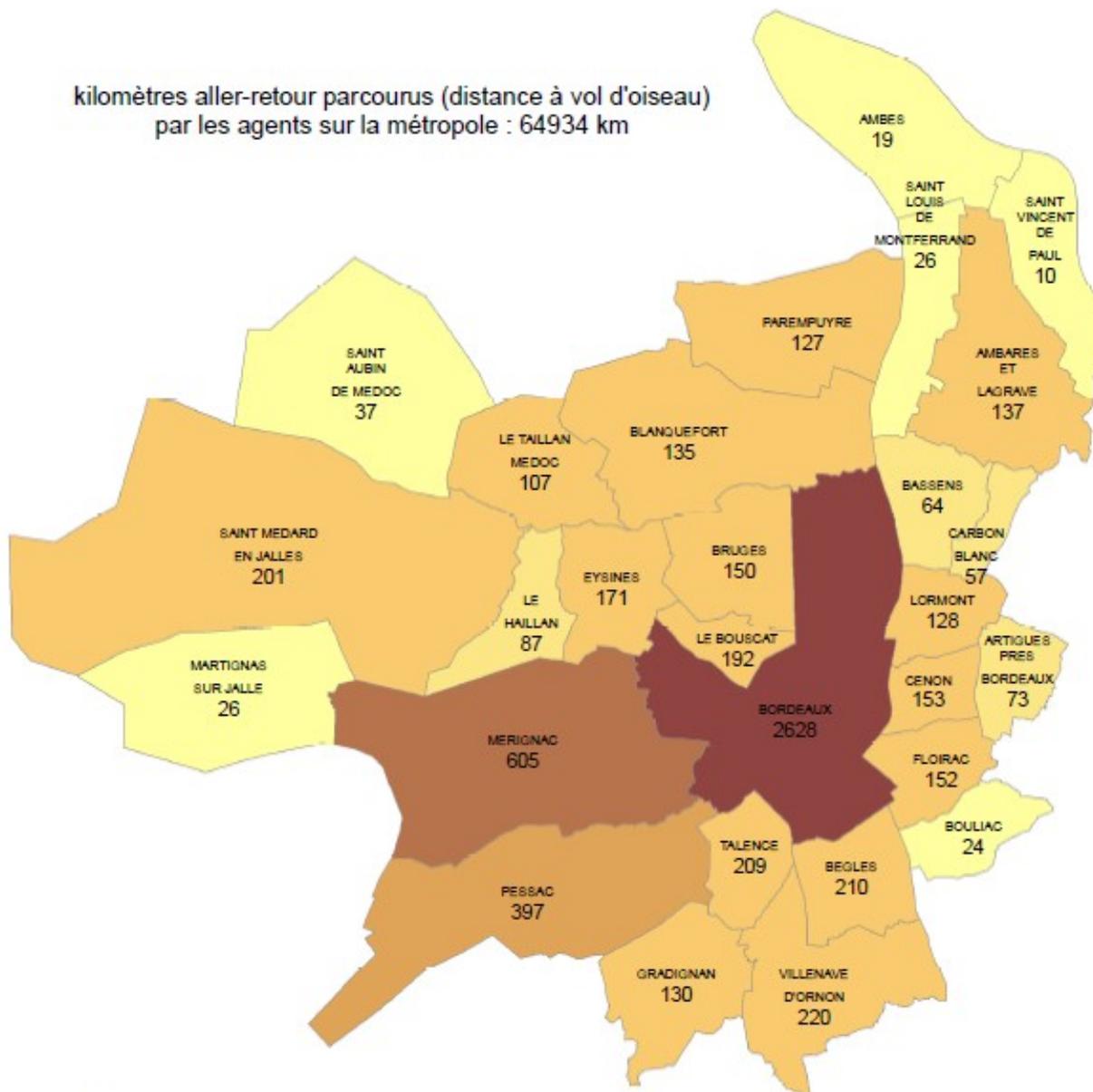
	démontrer. Ils sont déjà optimisés.
Les conférences à distance pour éviter les déplacements professionnels	
Utilisation des outils de conférence à distance : <ul style="list-style-type: none"> • Oui : 4 % • Non : 57,8 % • Sans réponse : 38,2 % A relier au taux d'équipement de la ville. Peu utile par ailleurs pour les emplois de proximité.	Utilisation des outils de conférence à distance : <ul style="list-style-type: none"> • Oui : 12,8 % • Non : 49,1 % • Sans réponse : 38,1 % Meilleure couverture en équipements sur les sites de la métropole mais près de 50 % des agents n'utilisent pas ces outils.
Groupes de travail	
<ul style="list-style-type: none"> • 8,8% des répondants volontaires pour participer 	<ul style="list-style-type: none"> • 12 % des répondants volontaires pour participer

Représentations cartographiques

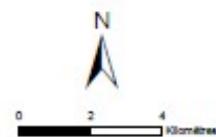
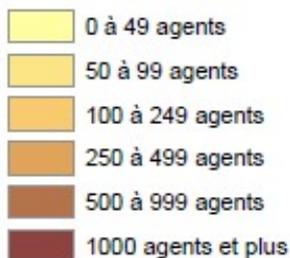
RÉPARTITION DES DOMICILES DES AGENTS PAR COMMUNE DE LA MÉTROPOLE DE BORDEAUX

Bordeaux Métropole et Ville de Bordeaux (hors CCAS)

kilomètres aller-retour parcourus (distance à vol d'oiseau)
par les agents sur la métropole : 64934 km



Légende



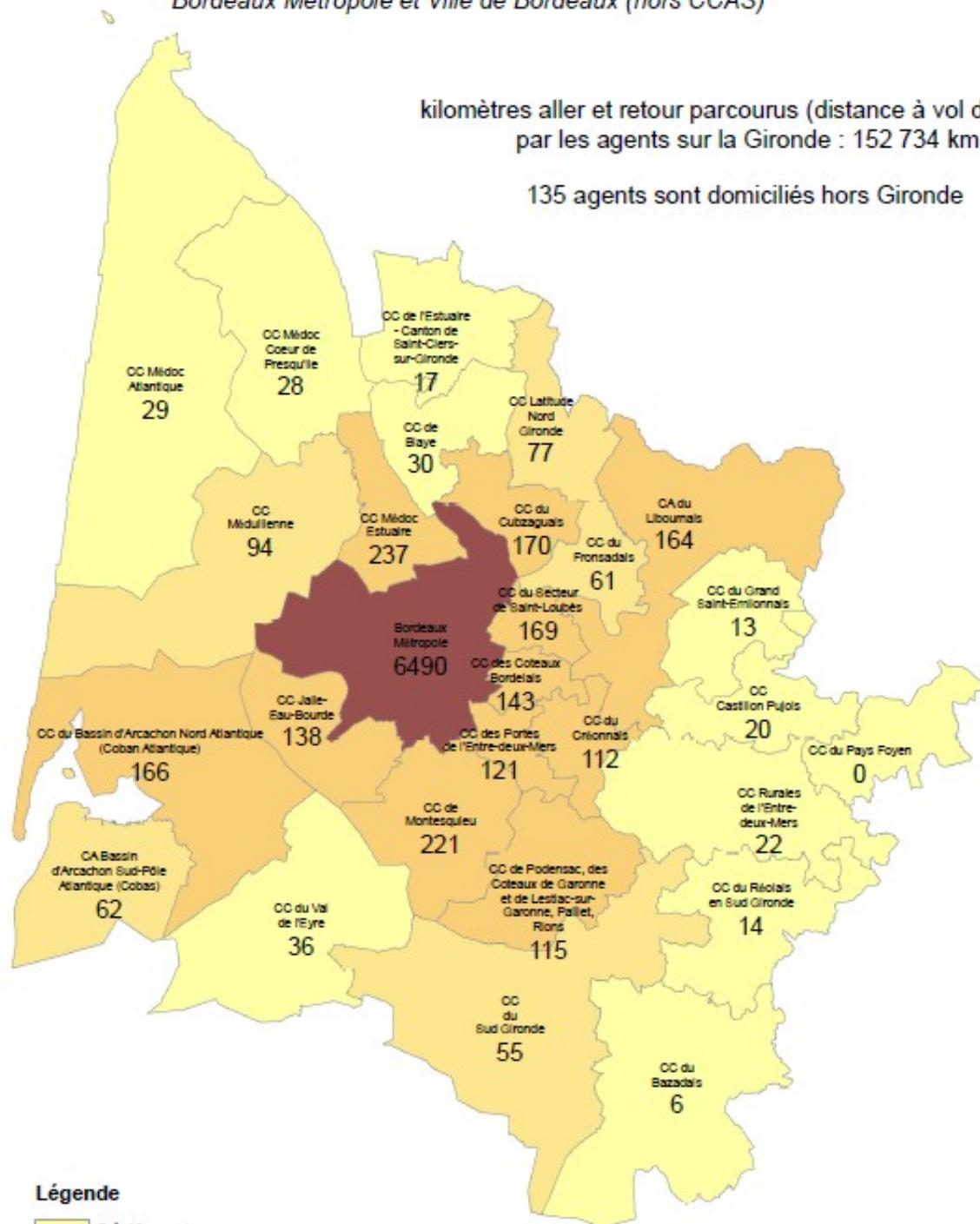
Sources : SIG - Bordeaux Métropole 2017

RÉPARTITION DES DOMICILES DES AGENTS PAR COMMUNE DE BORDEAUX MÉTROPOLE

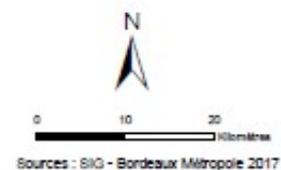
Bordeaux Métropole et Ville de Bordeaux (hors CCAS)

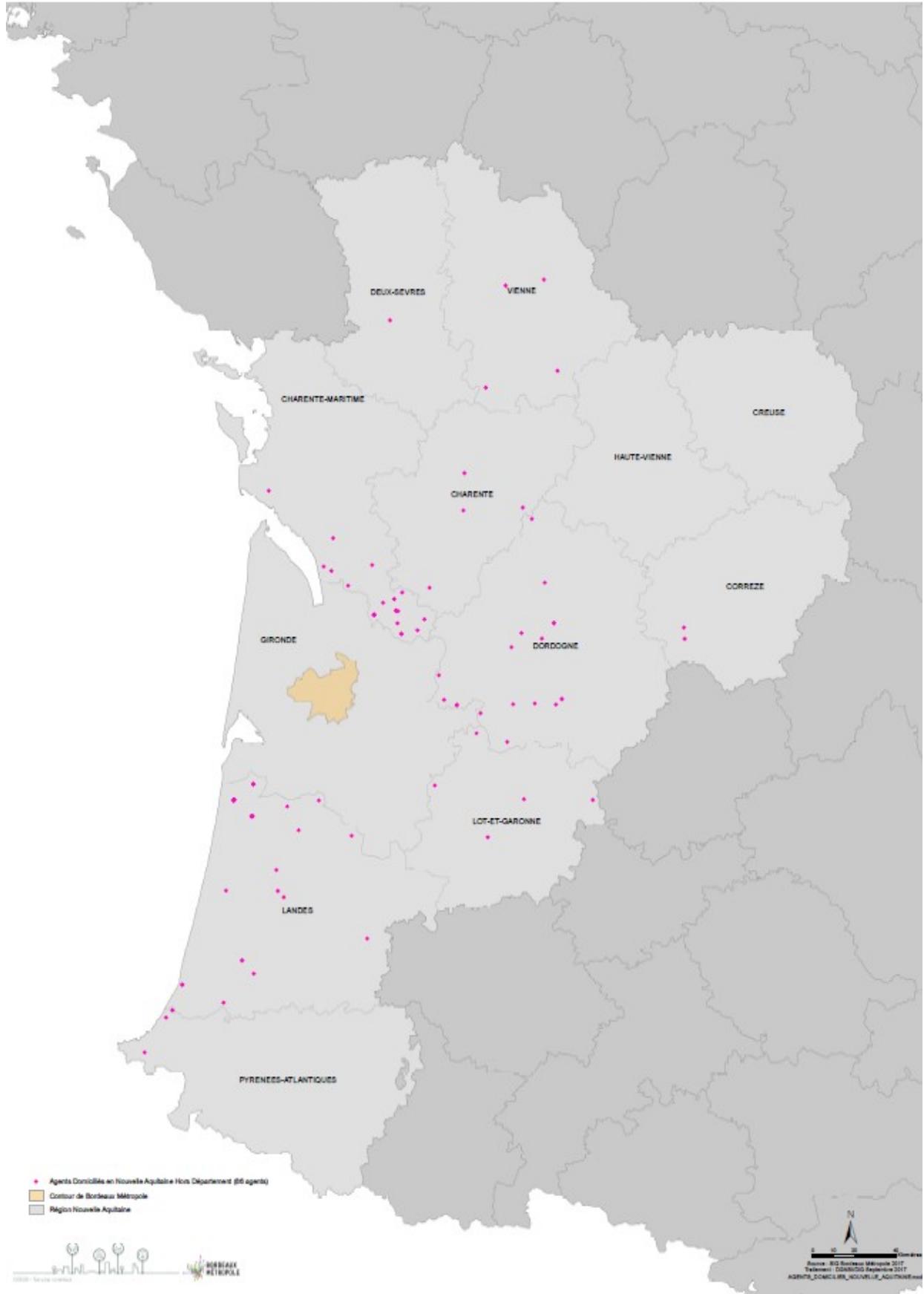
kilomètres aller et retour parcourus (distance à vol d'oiseau)
par les agents sur la Gironde : 152 734 km

135 agents sont domiciliés hors Gironde



Légende

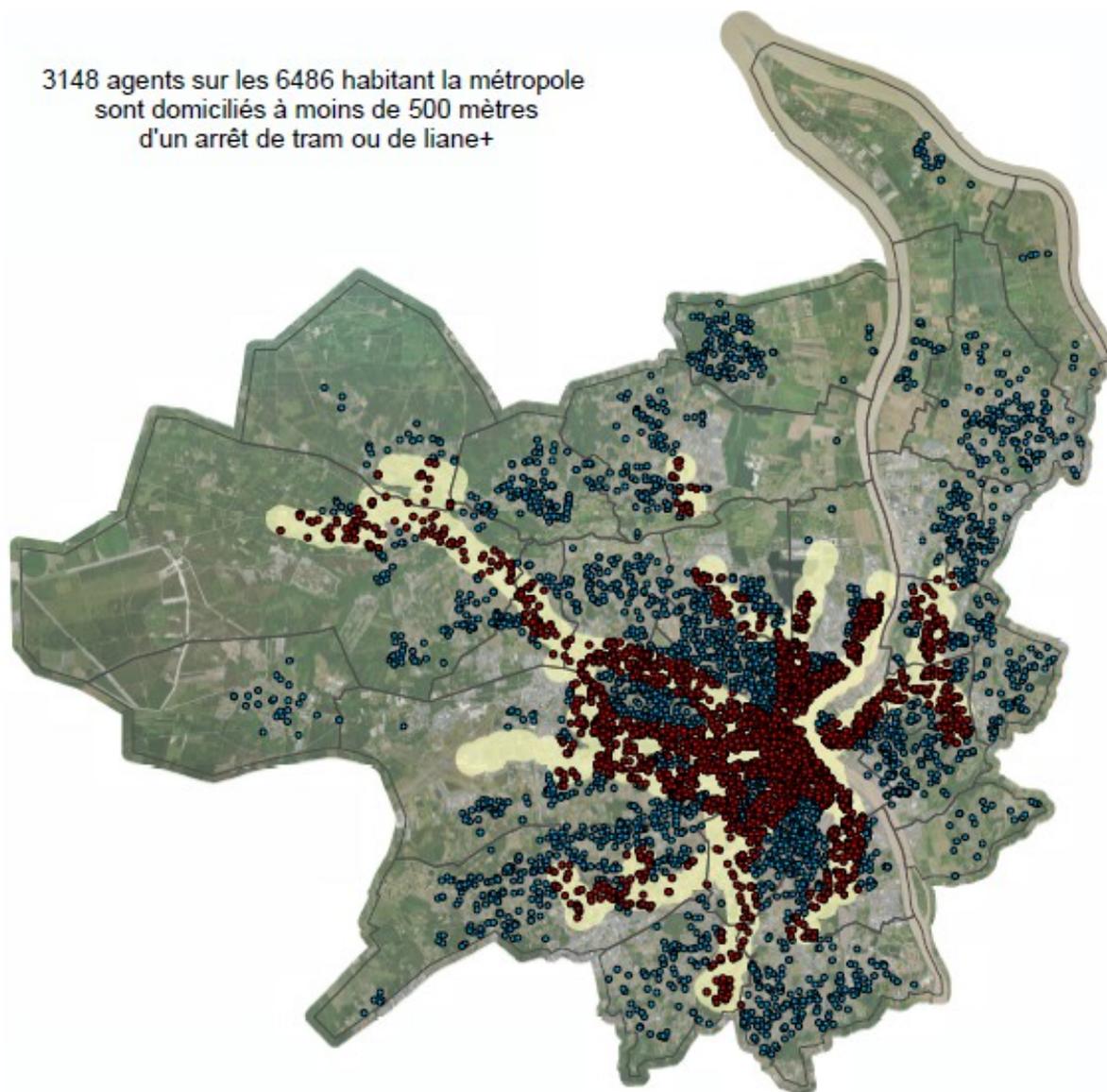




AGENTS HABITANT À MOINS DE 500 M D'UN ARRÊT DE TRAM OU LIANE+

Bordeaux Métropole et Ville de Bordeaux (hors CCAS)

3148 agents sur les 6486 habitant la métropole
sont domiciliés à moins de 500 mètres
d'un arrêt de tram ou de liane+



Légende

- Agents habitant à moins de 500 m d'un arrêt de tram ou liane+
- Agents habitant à plus de 500 m d'un arrêt de tram ou liane+

 Emprise de 500m autour des arrêts de tram et liane+


0 1 2 Kilomètres
Source : SIG Bordeaux Métropole 2017
© EuMetra 2016,
Orthophoto plan de Bordeaux Métropole

Interprétation cartographique

- Distances parcourues pour se rendre au travail

NB : Les données qui figurent ci-après sont extraites du SIG, hors CCAS. Elles sont exprimées à vol d'oiseau. Pour les agents dont le site n'est pas renseigné, le point de mesure est le centre-ville de la commune de résidence.

Distances domicile-travail quotidiennes des agents <i>(SIG, septembre 2017)</i>				
	Agents métropolitains		Agents Ville de Bordeaux <i>(Hors CCAS)</i>	
Sur la métropole	3585	42 176 Km A/R	2901 (dont 59 avec site non renseigné)	22 758 Km A/R
	68,4 % des agents	11,7 Km en moyenne	79,4 % des agents	7,8 Km en moyenne
Hors métropole	1657	108 202 Km A/R	812	44 532 Km A/R
	31,6 % des agents	65,3 Km en moyenne	20,6 % des agents	54,8 Km en moyenne
Total	5242	150 378 Km A/R	3654	67 290 Km A/R
		28,7 Km en moyenne		18,4 Km en moyenne
Total général	8955 agents géolocalisés 217668 kilomètres parcourus chaque jour (aller/retour)			

Les principaux enseignements des extractions du SIG sont les suivants :

- Chaque jour, plus de 217 000 kilomètres sont parcourus par les agents pour se rendre et revenir du travail.
- Annuellement, sur la base de 221 jours travaillés, plus de 48 millions de kilomètres sont ainsi parcourus (près de 125 fois la distance terre-lune).
- En détail, les trajets domicile-travail des agents de Bordeaux métropole sont plus importants, avec 28,7 kilomètres aller/retour en moyenne, contre 18,4 kilomètres pour les trajets de leurs homologues de la ville de Bordeaux.
- Le bassin d'habitat des agents de la ville de Bordeaux est plus local. Près de 80 % des agents de la ville résident sur le territoire de la métropole, contre 68,4 % des agents métropolitains.

- Lieu de résidence des agents

Lieu de résidence des agents <i>(Données SIG)</i>		
Lieu de résidence	Nombre d'agents	Proportion
Métropole	6490	72,5 %
• <i>Dont Bordeaux</i>	2628	29,3 %
• <i>Dont Mérignac</i>	605	6,8 %
• <i>Dont Pessac</i>	397	4,4 %
Hors métropole	2465	27,5 %
• <i>Dont CC Médoc estuaire</i>	237	9,6 %
• <i>Dont CC de Montesquieu</i>	221	9 %
• <i>Dont CC Cubzaguais</i>	170	6,9 %
• <i>Dont hors département</i>	135	5,5 %

Les agents de la métropole et de la ville de Bordeaux (hors CCAS) résident dans leur grande majorité (72,5%) sur le territoire métropolitain.

La ville de Bordeaux concentre près de 30 % des effectifs, suivie loin derrière par les communes de Mérignac et de Pessac. A elles trois, elles concentrent 40 % des effectifs. A l'opposé, Saint Vincent de Paul et Ambès domicilient respectivement 10 et 19 personnes.

Hors métropole, ce sont les communautés de communes Médoc estuaire et de Montesquieu qui domicilient le plus d'agents, suivies des secteurs du cubzaguais, du libournais, de Saint Loubès et du Nord bassin.

Un effectif de 135 agents est recensé hors département. Ces agents sont principalement domiciliés dans le Sud de la Charente maritime ou dans le Nord des Landes. Certains domiciles sont toutefois très éloignés de Bordeaux Métropole (Vienne, Deux Sèvres, Pyrénées atlantiques...). Il ne faut pas en conclure trop rapidement que ces agents font le trajet quotidiennement. En effet, le lieu de résidence en semaine peut être différent de la domiciliation communiquée à la DRH comme lieu de résidence principale.

- Les agents qui habitent à moins de 500 mètres d'un arrêt de tram ou d'une liane +

Les agents qui sont domiciliés dans l'agglomération sont 48,5 % à habiter à moins de 500 mètres d'un axe structurant de transport en commun (tramway et/ou liane +).

- Les aires de covoiturage

Une centaine d'aires de covoiturage existaient en Gironde en 2016. Elles sont densément implantées sur l'agglomération où résident les agents en grande majorité. Elles maillent également les intercommunalités de Gironde où résident entre 100 et 249 agents.

Deuxième volet :Le plan d'actions

ORGANISATION DES ACTIONS

Les actions présentées s'inscrivent dans la continuité du Plan de déplacement des employés actualisé en 2016. Sauf mention contraire, ces actions concernent les agents de la métropole, de la ville de Bordeaux et du CCAS. Chaque fiche détaille :

- L'objectif poursuivi,
- La description de l'action ou des actions prévues initialement,
- Le bilan 2017 de l'action (des actions) prévue(s),
- Les nouvelles actions proposées,
- Les moyens techniques et humains nécessaires,
- Le calendrier prévisionnel de réalisation,
- Les indicateurs informant de l'impact de la réalisation de l'action ainsi que de ses résultats.

Le plan d'actions s'articule autour d'actions pouvant être mises en place à court, moyen et long terme dans les domaines suivants :

- Transports en commun,
- Modes actifs (vélo, marche),
- Covoiturage,
- Véhicules, déplacements professionnels,
- Dynamique PDE, gestion et animation de la démarche.

Bordeaux Métropole, tant dans l'organisation de son administration que par ses compétences, est la plupart du temps directement responsable des actions pouvant être mises en place. Toutefois, certaines appellent des partenariats extérieurs (exemple : corrélation avec le Plan de déplacement inter-entreprises de Mériadeck) ou nécessitent l'intervention d'autres institutions (exemple : le Conseil départemental avec les cars Transgironde).

Au-delà des actions qui peuvent être mises en place, la finalité est de faire évoluer durablement les comportements de mobilité des agents. Les actions liées au suivi du PDE et aux démarches continues de communication et de sensibilisation sont donc essentielles pour faire vivre et évoluer ce projet.

Les actions proposées ci-après doivent notamment contribuer à atteindre les objectifs de report modal que s'est fixée Bordeaux Métropole dans son Plan Climat en 2011 :

Parts modales	2009 *	Estimation 2012 **	Estimation 2016 **	Objectif 2020	Objectif 2030
Voiture particulière ***	59%	49,1 %*	46,2 %*	45%	33%
Transports en commun	11%	22,1 %	23,6 %	15%	20%
Vélo	4%	14,4 %	16 %	15%	18%
Marche à pied	24%	14,4 %	14,2 %	25%	29 %

* Source : Enquête ménages déplacements (EMD) de 2009

** Estimations 2012 et 2016 / base 100, à partir des résultats des questionnaires Mobilité adressés aux agents métropolitains.

*** Voiture particulière : véhicule personnel + véhicule de service + covoiturage.

MODES ACTIFS : VELO ET MARCHÉ A PIED

Aujourd'hui, une part significative des déplacements dans les centres urbains ou périphériques peut être assurée par la marche ou le vélo.

L'enquête réalisée en 2016 et 2017 nous apprend que 60 % de la ville et du CCAS et 51,2 % des agents métropolitains résident à moins de 10km de leur lieu de travail, c'est-à-dire à des distances qui pourraient être facilement parcourues à pied ou à vélo.

De multiples moyens incitatifs peuvent être mis en œuvre par Bordeaux Métropole pour les inciter à utiliser les modes de transport alternatifs et les sensibiliser à la sécurisation des trajets à vélo. Les orientations de sa Politique Vélo doivent permettre de développer les aménagements et infrastructures favorisant la pratique du vélo.

Adopté en 2011, le Plan Climat de la métropole s'est donné notamment pour objectif de développer l'usage du vélo dans la zone urbaine et de favoriser la marche à pied et les initiatives collectives.

Le PDE de Bordeaux Métropole doit contribuer à dépasser l'objectif de 18% de cyclistes à l'horizon 2030, en impulsant de nouvelles pratiques également généralisables à la sphère personnelle. Aujourd'hui, 28,2 % des agents de la ville et 22 % des agents métropolitains déclarent venir travailler à vélo.

En matière de marche à pied, l'objectif de 25 % à l'horizon 2020 est « à portée de pied » : 20 % des agents métropolitains et 31,1 % des agents de la ville déclarent marcher, entre autres, pour leurs déplacements.

Fiche action n°1/13	Plan de Déplacement des Employés
	Thématique : MODES ACTIFS / VELO ET MARCHE
	Fiche action : AMELIORER ET PROMOUVOIR LA PRATIQUE DU VELO EN DEVELOPPANT LA FOURNITURE DE VELOS, NOTAMMENT A ASSISTANCE ELECTRIQUE

Investissement	Fonctionnement
En cours de définition (budget du parc matériel 2018)	Dépenses globalisées dans les crédits d'entretien du matériel
Chef de projet	Jean-Pierre Esclair
Référent	Technique / Patrice Lafont Appui / Richard Gessner

1 - Objectifs poursuivis

Favoriser l'acquisition / la location de vélos, notamment à assistance électrique par les agents.
Favoriser l'usage des vélos de service par les agents.

2 - Actions engagées

- Augmentation du nombre de vélos de service et de vélos à assistance électrique mis à la disposition des agents après une formation sur les modalités optimisées d'utilisation.
- Extension du dispositif des « *ambassadeurs du vélo* » aux agents de la métropole volontaires.
- Possibilité pour les agents d'acquérir un vélo à assistance électrique, un vélo pliant ou un vélo conformément au dispositif de subvention voté par la métropole.
- Fourniture de capes de pluie, de parapluies à l'effigie de l'établissement.
- Mettre à disposition des directions des abonnements à Vcub au même titre que les tickartes.

3 - Bilan 2017

Trois types de vélos coexistent :

- les vélos de service, qui fonctionnent en journée,
- les vélos en ARD (3€/mois pour un classique, 5€/mois pour un VAE, cumul avec la prime transport),
- les vélos de la Direction générale mobilités en lien avec Unicités, ambassadeurs du vélo qui développent des contrats avec des particuliers. Concernant ces derniers, un sérieux problème d'entretien se pose. Ils reviennent dans un piètre état en juin et doivent être réparés pour le mois d'octobre. Il y a eu 2 remplacements en 2017 et le parc matériel est dans l'attente de plusieurs déclarations de vol pour en effectuer d'autres.

L'augmentation du nombre de VAE est engagée : En octobre 2017, le parc compte 79 VAE, dont 88 % en ARD.

Les demandes d'utilisation de VAE en ARD ont été étudiées en juillet 2017 par un comité de suivi selon des critères précis qui attribuent des points et permettent d'opérer un classement :

- Non cumul avec une ARD voiture ou une place de stationnement (critère éliminatoire)
- Distance parcourue entre le domicile et le travail (minimum de 4 km et maximum de 12 km)
- Prise en compte de l'éloignement d'une ligne de tram ou d'une liane +
- Prise en compte de l'existence ou non d'un abonnement pris en charge par l'employeur

Pour l'heure cette disposition concerne uniquement les agents de la métropole.

Une communication a été faite sur l'intranet et par le biais des DAF des directions de la métropole. Plusieurs retours nous indiquent que l'information n'a pas été diffusée de façon homogène, notamment auprès des agents n'ayant pas d'accès internet au travail (Ex : agents des espaces verts). Ce point sera à améliorer.

Des convocations pour l'entretien permettent aujourd'hui d'améliorer le suivi des vélos en ARD.

En 2017, la métropole gère également des VAE en pool à Mériadeck (5 VAE), à la Cité Municipale (5 VAE). La demande de vélos en pool augmente. Pour le seul pool de Mériadeck, les comptages font état de 244 sorties effectuées en vélo en 2016, dont 230 en vélo classique. En 2017, 260 sorties en vélo sont attendues (+6,5%).

Une remorque à vélo a été achetée en 2017. Elle est disponible sur réservation à Roule mon pool Mériadeck pour être attelée à un VAE. Cette expérimentation doit répondre aux besoins particuliers concernant le transport de dossiers volumineux ou équipements dans le cadre de déplacements professionnels. Une communication reste à faire pour faire connaître cette nouvelle offre.

L'aide à l'acquisition d'un VAE reste peu utilisée par les agents. Ils ne sont que 26 % d'agents métropolitains à connaître ce dispositif et 19 % d'agents de la ville et du CCAS. La plupart des agents qui le connaissent jugent le plafond de ressources trop bas. Il n'est pas envisagé de le modifier (coût potentiel trop important).

Concernant les accessoires, des capes de pluie sont mises à disposition des utilisateurs de vélos en pool et des gilets de haute visibilité sont disponibles pour les utilisateurs en ARD. En revanche, élargir la dotation à la fourniture de casques n'est pas envisagé (accessoire personnel).

La mise à disposition d'abonnements VCUB pour les agents est difficile à manier du fait des dépassements de durée d'utilisation rendant le suivi des dépenses et la programmation budgétaires difficiles à évaluer.

4 - Nouvelles actions

- Poursuite de la politique d'acquisition de VAE et de vélos par Bordeaux métropole en 2018 et 2019.
- Actualisation des coûts de la redevance perçue pour les ARD vélo et VAE.
- Extension du dispositif d'ARD vélo et VAE aux agents de la ville et du CCAS en 2018.
- Réflexion sur la possibilité de proposer des trottinettes électriques comme alternative. Celles-ci sont moins encombrantes qu'un vélo dans le train et sont utilisables pour les portions de trajets domicile-gare et gare-lieu de travail.
- Réflexion sur l'opportunité d'utiliser la trottinette électrique dans le cadre des déplacements professionnels sur de courtes distances (positionnement entre la marche et le vélo).
- Enquêtes ciblées (mail/papier) sur les attentes des agents en matière de fourniture de vélos.

5 - Moyens techniques et humains

- Moyens techniques et humains du parc matériel.

6 - Calendrier de réalisation

- 2018 pour l'acquisition de nouveaux VAE mis à disposition d'agents de la métropole (le coût moyen unitaire s'établit à 1250€).
- 2018 pour l'acquisition de VAE mis à disposition d'agents de la ville de Bordeaux et du CCAS.

7 – Principaux indicateurs

- Nombre de VAE en gestion : 79 (octobre 2017), soit +125 % (35 VAE en gestion en 2016)
- Convention de remisage à domicile de VAE : 70 (octobre 2017), soit +288 % (18 en 2016)
- Transfert modal voiture/scooter/moto => VAE mis à disposition : 27,6 % des bénéficiaires en 2017

D'autres indicateurs sont disponibles si nécessaire au format Excel et mis à jour au fil de l'eau par le parc matériel (P. Lafont) ou la direction de la logistique (P. Goy).

Ils permettent par exemple d'estimer le kilométrage annuel fait en VAE mis à disposition pour les trajets domicile-travail (249 000 km, soit 14,4 kilomètres par jour A/R en moyenne) ou encore d'évaluer les rejets de GES évités par le report modal des véhicules thermiques vers le VAE (9,4 tonnes de GES).

Il est également possible de localiser la demande pour éventuellement faire évoluer ce dispositif (en 2017, sites de travail en centre-ville : 43,5 % / sites périphériques : 56,5 %).

Fiche action n°2/13	Plan de Déplacement des Employés
	Thématique : MODES ACTIFS / VELO ET MARCHE
	Fiche action : OFFRIR UN ACCUEIL DE QUALITE AUX CYCLISTES SUR LEUR LIEU DE TRAVAIL

Investissement	Fonctionnement
A chiffrer dans le cadre de nouveaux projets d'aménagements	Intégrés dans les coûts de gestion des bâtiments
Chef de projet	Christophe Piette
Référent	Richard Gessner

1 - Objectif poursuivi

Offrir aux utilisateurs quotidiens du vélo la possibilité de ranger leur matériel, de se changer ou de se doucher selon les conditions d'utilisation du moment.

2 – Actions engagées

- Mise en œuvre par et dans l'établissement métropolitain d'une aire de stationnement de vélos suffisamment importante, facile d'accès et sécurisée.
- Casiers individuels pour permettre le rangement de produits, matériels ou vêtements utilisés lors des déplacements.
- Douches afin de permettre aux usagers de regagner leur poste de travail dans les meilleures conditions.

3 - Bilan 2017

L'aire de stationnement pour vélos, réalisée au niveau -2 de l'hôtel métropolitain et agrandie récemment, arrive déjà à saturation. Des places de stationnement ont été réalisées à l'extérieur de l'immeuble Laure Gatet et un arceau spécifique a été posé rue Jean Fleuret devant l'hôtel de métropole pour les vélos cargo.

Des besoins ont été exprimés par les agents pour obtenir un stationnement vélo adapté au Guyenne, à Latule et Bègles, dans les pôles territoriaux, autour et dans la cité municipale. Les services pointent un besoin d'arceaux supplémentaires rue Jean Fleuret au pied de l'hôtel de métropole. L'un des enjeux consiste justement à répondre à ces demandes, et en particulier dans les pôles territoriaux (PT Sud plus spécifiquement) d'où remontent des besoins importants.

Au Guyenne une vingtaine de places sont louées dans un parc grillagé et sécurisé depuis le printemps 2017. La pose de nouveaux arceaux sous auvent au PT Sud est engagée. Le propriétaire a donné son accord, la métropole attend la notification du marché de pose de fourniture d'ici fin 2017. A la cité municipale, des places sont disponibles en nombre pour les agents dans le bâtiment. Il s'agit de mieux communiquer sur cette possibilité.

L'action d'installation de casiers individuels n'est pas réalisée à ce jour. Des douches existent au niveau -1 de l'hôtel de métropole à Laure Gatet. Toutefois, le service reste largement méconnu des agents, faute de fléchage.

La station de gonflage située au -2 de l'hôtel de métropole est opérationnelle depuis mi-2017, au niveau du parking à vélos principal, en entrant à droite.

Toutes ces informations sont en train d'être injectées dans la rubrique intranet de la métropole relative au PDE.

Les prises de charge pour les VAE de service ne sont pas nécessaires dans la mesure où la charge peut se faire sur n'importe quelle prise dans les bureaux.

4 - Nouvelles actions

- A Latule et à Bègles, étudier le remplacement des accroche-roues par des arceaux
- Étudier les possibilités d'augmenter la capacité de stationnement des vélos sur l'hôtel de métropole.
- Équiper les sites périphériques de pompes de gonflage manuelles adaptées aux besoins et moins

onéreuses que la station de Mériadeck (400€).

- Communiquer auprès des agents de la cité municipale sur le stationnement vélo dans le bâtiment.
- Recenser les capacités de stationnement dans les principaux sites de la ville de Bordeaux et du CCAS.

5 - Moyens techniques et humains

- Sur les sites périphériques, action nécessitant l'implication conjointe de la direction de l'immobilier et des pôles territoriaux pour tout ce qui relève des aménagements.

6 - Calendrier de réalisation

- Au fil de l'eau 2018 pour les études
- Premier semestre 2018 pour la communication ciblée

7 – Principaux indicateurs

- Superficie dédiée au stationnement des vélos sur les principaux sites de Bordeaux Métropole, de la ville de Bordeaux et du CCAS en nombre d'arceaux ou en m². Cet indicateur est à créer.
- Recensement des sites régulièrement saturés (cet indicateur est « *subjectif* » du fait de la saisonnalité de la pratique du vélo, dont l'usage dépend très largement de la météo).

Fiche action n°3/13	Plan de Déplacement des Employés
	Thématique : MODES ACTIFS / VELO ET MARCHE
	Fiche action : ANIMER, SENSIBILISER ET INFORMER PIETONS ET CYCLISTES

Investissement	Fonctionnement
Travaux réalisés en interne	Sans objet
Chef de projet	Isabelle Mallet
Référent	Richard Gessner & Émilie Aumont avec appui de la direction de la communication interne

1 - Objectifs poursuivis

Rendre les déplacements à pied et à vélo plus simples et plus sécurisés en développant une information accessible à tous.

Fédérer les cyclistes pour recenser leurs attentes et créer une dynamique susceptible de convaincre les non pratiquants.

2 - Actions engagées

- Reprendre / mettre à jour l'ensemble des circuits de pistes cyclables ou bandes cyclables. Différencier les bandes cyclables des pistes cyclables en site propre, en s'appuyant notamment sur le « *guide vélo* » et le plan des pistes et bandes cyclables.
- Faciliter le transport des vélos dans les transports en commun. Ce transport est autorisé dans le tram aux heures creuses et dans les Batcub.
- Choisir 10 à 20 circuits particulièrement remarquables et calculer la durée du déplacement depuis le centre-ville ou d'autres lieux représentatifs.
- Réalisation des actions de sensibilisation et relatives à l'utilisation du matériel (Camion « *angle mort* », partenariat Sécurité Routière, Vélocité...).
- Proposer des stages de remise en confiance pour l'utilisation du vélo (insertion dans la circulation).
- Maintenir en bon état le revêtement des bandes cyclables.

3 - Bilan 2017

Le « *guide vélo* » de 2014 a été mis à jour (réédition fin 2017).

L'accès des vélos reste interdite dans les bus et encadrée dans les tram et Batcub. La mentionner n'offre pas grand intérêt car il n'y a pas de perspective d'évolution.

Concernant les itinéraires apaisés, il sera bientôt possible de s'appuyer sur la nouvelle offre bureautique Office 365, qui une fois déployée permettra aux agents de partager leurs propres observations et informations. La remise des prix du challenge en octobre 2017 offre également la possibilité de communiquer sur es itinéraires.

Des journées de sensibilisation à l'usage du vélo et à la sécurité se poursuivent à la demande, en insistant sur la problématique de l'angle mort, réel danger pour les cyclistes. Les stages de remise en confiance sont à maintenir. Cette action se déroule dans les communes pour les particuliers et doit être développée par l'animateur des ambassadeurs vélo, sous réserve d'une formation préalable des ambassadeurs.

Entretien et marquage des bandes cyclables sont réalisés par Bordeaux Métropole (Les pôles territoriaux). Pour information, les agents pointent comme actions prioritaires l'amélioration de l'état des voiries, un meilleur éclairage sur certaines portions, une sécurisation des bandes cyclables, la résorption des discontinuités cyclables, le développement des contresens et un meilleur aménagement urbain des axes pénétrants.

4 - Nouvelles actions

- Répondre aux préoccupations relatives à la qualité des circulations cyclables par une communication sur les travaux projetés.
- Diffuser le « *guide vélo* » et la carte cycliste mise à jour sur le territoire de Bordeaux Métropole.

5 - Moyens techniques et humains

- Animation d'un groupe de travail «*vélo*», avec point semestriel à établir, en lien avec le suivi du PDE.
- Actions de sensibilisation et d'animation en lien avec les animations de suivi du PDE.

6 - Calendrier de réalisation

- Actions de communication / sensibilisation réalisées au fil de l'eau.

7 – Principaux indicateurs

- Nombre d'actions de communication réalisées en 2018 en faveur des cyclistes et des piétons.

NB : les indicateurs mentionnés dans le précédent PDE étaient les suivants :

- Nombre de réunions organisées par le groupe de travail « *cyclistes* ».
- Nombre de références documentaires mises à disposition.
- Nombre d'expérimentations de bus cyclistes mises en œuvre.
- Remontées qualitatives des utilisateurs sur la pertinence des trajets proposés (site internet).
N'étant pas utilisés pour évaluer cette action, ils sont à supprimer.

COVOITURAGE

D'après les sources du Système d'information géographique, le lieu de résidence des agents métropolitains s'établit à 68 % sur la métropole et grimpe à 79,4 % pour les agents de la ville et du CCAS. Toutefois, 2469 agents (27,5 % de l'effectif global) résident en dehors de la métropole, souvent dans des secteurs peu urbanisés, donc difficiles d'accès en transports en commun.

De plus, un certain nombre d'agents (notamment ceux chargés de la collecte des déchets ou de la propreté urbaine) ont des horaires de travail peu compatibles avec les transports en commun. Pour ces agents en particulier mais aussi pour les autres, le covoiturage peut constituer une solution pratique, écologique, économique et peu gourmande en stationnement.

En partant du principe que 20 % de déplacements en moins fait baisser significativement la congestion routière, la pratique du covoiturage une fois par semaine représente déjà un objectif réaliste et peu contraignant.

Le PDE de 2013 estimait à 5 % les covoitureurs sur le territoire métropolitain. Le questionnaire administré en 2016 faisait état de 4 % de covoitureurs. Quant aux agents de la ville, ils ne sont que 1,1 % à le pratiquer en 2017 :

- Le covoiturage est pratiqué de façon volontaire avec pour moyen informatisé le site « *covoiturationtransgironde.fr* » qui est destiné aux agents de la métropole et aux extérieurs.
- Un nombre important de salariés est intéressé par ce mode de déplacement qui doit être rendu plus convivial et plus efficace.
- Il est nécessaire de permettre aux personnes qui effectuent du covoiturage d'accéder sans difficulté au lieu de travail, en leur donnant des facilités de stationnement dans les parcs relais ou les parkings de la métropole, par exemple.

Le recours plus systématique à des véhicules partagés constitue une réelle source d'économie potentielle, tant pour les agents que pour la collectivité et peut même conduire, notamment dans les centres urbains, à l'abandon du 1^{er} ou du second véhicule, souvent destiné au trajet domicile-travail.

Le covoiturage doit pouvoir se développer également pour les déplacements professionnels, dans la mesure où les déplacements en réunion ou sur le terrain nécessitent souvent la présence simultanée d'agents métropolitains. De nouvelles fonctionnalités informatiques sont à étudier pour répondre à ce besoin.

Pour soutenir les démarches de covoiturage et leur apporter plus de confort et de visibilité, la métropole s'est engagée depuis 2010 aux côtés de l'État et du Conseil départemental dans l'élaboration d'un plan départemental pour étudier et concrétiser :

- L'aménagement d'aires de covoiturage. Une carte des sites est désormais disponible sur le site de Transgironde et des fichiers ont été créés dans la base du SIG qui les localise sur la métropole.
- La réalisation de voies réservées aux covoitureurs, notamment dans le secteur de la rocade et ce malgré des problèmes techniques complexes (une expérimentation est en cours à Mérignac).
- La mise en place d'actions collectives de communication. Cette action reste d'actualité.

D'autre part, des applications sur smartphone sont développées par plusieurs sociétés pour développer des solutions de covoiturage dynamique sur de courtes distances. L'expérimentation d'un de ces outils a été conduite au printemps 2017 auprès d'un panel d'agents métropolitains mais n'a cependant pas rencontré d'adhésion. Les freins restent en effet nombreux sur les courtes distances :

- Irrégularité des horaires des conducteurs qui ont leurs propres contraintes (dépose d'enfants...),
- Obligation de faire un détour pour le conducteur ou lieu trop éloigné du point de départ du passager,
- Modalités de rémunération du conducteur peu incitatives ou moindre amortissement du coût du trajet,
- Manque d'utilisateurs inscrits,
- Poids des habitudes...

Fiche action n°4/13	Plan de Déplacement des Employés
	Thématique : COVOITURAGE
	Fiche action : CREATION D'UN GUIDE DU COVOITUREUR

Investissement	Fonctionnement
Sans objet	Le guide du covoitureur est élaboré en interne
Chef de projet	Direction Infrastructures Déplacements
Référent	Pierre Brébinaud

1 - Objectif poursuivi

Pour répondre aux questions pratiques des agents et permettre un réel développement du covoiturage, il est nécessaire de trouver des équipages et d'apporter des précisions sur les modalités de transport, d'assurance, de responsabilités. La création d'une « communauté » pour covoiturer avec des agents d'autres collectivités ou administrations garantit quant au profil du covoitureur (pas de mauvaise surprise).

2 - Actions engagées

Définir les deux types de covoiturage possibles à Bordeaux Métropole :

- Avec un véhicule personnel :
 - Informer les agents que les sociétés d'assurance reconnaissent comme inclus dans le trajet domicile travail un détour rendu nécessaire pour prendre ou déposer un collègue (accident du travail).
 - Préciser, entre conducteurs, les modalités de participation financière à condition que les sommes perçues ne dépassent pas le prix de revient du trajet (Alterner l'utilisation des véhicules personnels semble aussi intéressant et évite de procéder à la participation financière).
 - Bien s'informer du régime des assurances, car il est recommandé au propriétaire du véhicule d'effectuer une déclaration écrite à sa compagnie précisant qu'il effectue occasionnellement du covoiturage (exigence variable selon les compagnies).
 - Préciser le régime fiscal qui permet au conducteur la réduction normale kilométrique mais autorise également au passager de déduire 75 % des montants versés au chauffeur.
- Avec un véhicule de service :
 - Préciser que le contrat d'assurance de la métropole a été adapté à la situation de covoiturage occasionnel ou régulier.
 - Préciser aux agents qui pratiquent le covoiturage qu'ils continuent de percevoir la prime de transport.
 - Envisager par l'établissement public de ne plus percevoir ou de diminuer la redevance semestrielle due par l'agent et perçue dans le cadre de l'autorisation de trajet domicile/travail avec un véhicule de service pour la personne qui covoiture au moins avec deux agents (1+2).
 - Étudier la possibilité d'attribuer des points supplémentaires pour les personnes qui covoiturent avec un véhicule de service, en cas d'arbitrage dans les demandes.
 - Définir des moyens de contrôle du respect des engagements pris (Cf. ci-dessous).
- La notion de contrôle :
 - PARCUB, la régie de stationnement de Bordeaux Métropole, ne pratique pas de tarification spécifique pour le covoiturage car aucun contrôle n'est réalisé. Des solutions informatiques, en cours de développement, doivent permettre de répondre à cette exigence.
 - Dans les parcs relais, des places sont réservées au covoiturage mais il n'y a aucune présence humaine pour le contrôle.
 - Dans les parkings de Bordeaux Métropole, le contrôle est également à mettre en œuvre. L'engagement à covoiturer peut représenter un critère nouveau dans le cadre des comités d'attribution de places de parking.

- Une synthèse dans le «guide du covoitureur» (rassurer, informer et sensibiliser) :
 - Définition de la charte covoiturage,
 - Sites internet de mise en relation,
 - Complémentarité avec les autres modes de transport, notamment transports en commun,
 - Favoriser dans les parkings métropolitains l'accès aux agents qui pratiquent le covoiturage,
 - Localisation des aires de covoiturage et des voies réservées,
 - Offrir une révision annuelle gratuite aux agents qui covoiturent avec des véhicules personnels en lien avec les actions d'incitation au covoiturage.

É 3 - Bilan 2017

Aucune action nouvelle depuis la dernière évaluation. Le projet de guide du covoitureur est maintenu.

Le covoiturage touchait 5 % des agents communautaires en 2012. En 2016, les agents métropolitains déclaraient le pratiquer à 4 % A la ville de Bordeaux, il n'est pratiqué que par 1,1 % des agents en 2017.

Le covoiturage est encore perçu comme contraignant au niveau de l'organisation pour les trajets sur de courtes distances. Au printemps 2017, l'expérimentation par un groupe d'agents métropolitains d'une application de covoiturage sur smartphone, n'a rencontré aucun succès (1 seul voyage enregistré).

4 - Nouvelles actions

Le critère « *covoiturage* » est pris en compte par Bordeaux Métropole pour l'attribution d'une place de parking. Il sera étendu aux agents de la ville de Bordeaux qui demandent une place de parking en 2018.

Diffuser le présent PDE auprès des services du Conseil départemental de la Gironde en charge de développer de nouvelles aires de covoiturage, pour relancer les échanges sur cette thématique : quels sont les leviers pour dynamiser le covoiturage et lutter contre les freins sur les trajets « *courtes distances* » ?

Accentuer les actions de communication, par la diffusion du nouveau guide du covoitureur livré d'ici fin 2017, en mettant l'accent sur le covoiturage à la carte/ponctuel, qui est beaucoup plus souple.

Étudier « l'option covoiturage » pour les sites périphériques de la ville de Bordeaux comptant peu de personnel. Cette réflexion doit être obligatoirement menée en concertation avec les directions de la ville concernées.

5 - Moyens techniques et humains

- Réalisation du guide du covoitureur.

6 - Calendrier de réalisation

- La réalisation du guide du covoitureur est prévue pour fin 2017.

7 – Principaux indicateurs

- Part de covoitureurs parmi les bénéficiaires d'une place de stationnement, pour Bordeaux Métropole et pour la ville de Bordeaux en 2018.
- Nombre de rencontres avec le Conseil départemental de la Gironde en 2018.

TRANSPORTS EN COMMUN

Bordeaux Métropole, la ville de Bordeaux et le CCAS prennent en charge une partie du coût des titres d'abonnement souscrits par leurs agents pour leurs déplacements entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail et accomplis en transports en commun. Grâce à l'effet de masse, les réductions de groupe s'élèvent aujourd'hui à 30%

La réglementation prévoit en effet que l'employeur prend en charge la moitié du tarif du/des abonnement(s) souscrit(s) dans la limite du plafond (160,42€) et aligné sur l'évolution des tarifs du Syndicat des transports d'Île de France (STIF), soit une prise en charge au plus égale à 80,21€/mois.

Aujourd'hui, le dispositif prévoit différents cas de figure :

1/ agents ne détenant qu'un abonnement TBM :

- Prise en charge partielle de l'abonnement via la souscription au tarif « *Cité Pass Salarié* ». Son coût mensuel s'élève à 27€ au 1^{er} août 2017, compensé à hauteur de 50 % (net et non imposable).
- Versement de la prime transport de 19,44€/mois net via le bulletin de salaire (pour les agents métropolitains uniquement).

2/ Agents détenant un abonnement combiné (Ex : TBM+SNCF ou TBM+interurbain) :

- Dispositif prévu par décret et délibération : remboursement de 50 % du montant total des abonnements.
- Versement de la prime transport de 19,44€/mois net via le bulletin de salaire (pour les agents métropolitains uniquement).

Les agents de la métropole, de la ville et du CCAS résident à 72,5 % sur le territoire métropolitain et ont donc potentiellement accès au réseau TBM. Parmi ces agents, près de la moitié (48,5 %) résident à moins de 500 mètres d'un axe structurant de transport en commun (tramway et/ou liane +).

Bordeaux Métropole s'est engagée dans un vaste programme d'amélioration de la desserte en transports en commun du territoire, en particulier avec le vote de la stratégie des mobilités en octobre 2016. La réalisation de ces projets permettra d'attirer de nouveaux usagers.

Il convient aussi d'apporter une information récurrente aux agents quant aux possibilités d'accéder à leur lieu de travail en transports en commun et plus généralement en modes alternatifs. Cet effort doit porter en priorité sur les agents de la ville et du CCAS qui ne disposent pas d'abonnements. Pour 41 % d'entre eux, c'est par méconnaissance du dispositif, contre 12,7 % chez les agents métropolitains.

Fiche action n°5/13	Plan de Déplacement des Employés
	Thématique : TRANSPORTS EN COMMUN
	Fiche action : COMMUNIQUER SUR LES ACCES EN TRANSPORTS EN COMMUN ET DEVELOPPER FORTEMENT LE NOMBRE D'USAGERS

Investissement	Fonctionnement
Sans objet	Communication réalisée en interne, montants directement liés à l'augmentation du nombre d'agents utilisant les transports en commun.
Chef de projet	DRH/Communication interne
Référent	Émilie Aumont

1 - Objectifs poursuivis

Bordeaux Métropole s'engage dans un programme conséquent de prolongement des lignes du tramway pour renforcer le maillage du territoire en transport en commun. Chaque agent doit pouvoir connaître les possibilités d'accès à son lieu de travail par les transport en commun et être informé des solutions possibles pour y recourir dans le cadre de ses déplacements professionnels.

Augmenter et fédérer le nombre d'usagers des transports en commun, en ciblant notamment les nouveaux arrivants à Bordeaux Métropole, à la ville de Bordeaux et au CCAS et les déménagements pour inciter à changer les habitudes de transport en parallèle d'une évolution professionnelle.

Prolonger ou réaliser de nouveaux couloirs spécifiques, augmenter la vitesse de déplacement des bus. Le «choc» semi-urbain / zone densifiée doit être de moins en moins perceptible et la fluidité des transports préservée.

2 – Actions engagées

- Informer systématiquement les nouveaux arrivants des solutions possibles en transport en commun et de la participation de l'employeur au financement de leur abonnement par la remise d'un guide de la mobilité (Cf. fiche nouveaux arrivants).
- Accompagner les déménagements et changements de poste au sein des services par une information systématique quant aux possibilités d'accès en transport en commun.
- Fédérer un groupe d'usagers des transports en commun, recueillir leurs attentes et identifier des relais au sein des différents services métropolitains.
- Simplifier, augmenter les moyens d'utilisation des Tickartes mis à disposition par l'employeur.
- Favoriser l'intermodalité :
 - Implanter des locaux à vélos sécurisés,
 - Étudier la possibilité de réservation de places en crèche pour les agents,
 - Améliorer la lisibilité de l'accès aux parcs vélos gare Saint Jean,
 - Développer les parcs de stationnement pour les voitures en périphérie pour faciliter l'accès aux bus,
 - Participation au challenge de la mobilité / semaine de la mobilité.
- Diffuser la plaquette d'information sur les transports en commun réalisée dans le cadre du PDE inter-établissements de Mériadeck et la généraliser à tous les sites de Bordeaux Métropole, de la ville de Bordeaux et du CCAS en collaboration avec TBM.
- Corréler les informations diffusées avec les autres modes alternatifs : expérimenter prioritairement la centrale de mobilité auprès des agents métropolitains.
- Organiser des manifestations de sensibilisation.

3 - Bilan 2017

En dehors des actions récurrentes d'information et de sensibilisation, Bordeaux Métropole s'engage dans un vaste programme d'amélioration de la desserte du territoire en transport en commun (vote de la stratégie des mobilités par le conseil métropolitain d'octobre 2016). La réalisation de ces projets permettra d'attirer de nouveaux usagers parmi la population des agents métropolitains.

61 % des agents de Bordeaux Métropole et 60 % des agents de la ville de Bordeaux et du CCAS disent ne pas envisager de changement de mode de transport. Les contraintes liées aux transport en commun sont le premier frein identifié (horaires, fréquences, régularité, ruptures de charge, lenteur...).

L'étude d'un abonnement TBM + VCUB pour les agents sont difficiles à suivre, du fait des dépassements de durée d'utilisation des vélos.

Des notes rappellent régulièrement comment utiliser des tickartes dans les services et comment maintenir un contrôle de leur bonne utilisation.

La réflexion sur la possibilité d'avoir une carte multi-utilisateurs, à l'exemple de ce qui se fait sur la métropole de Rennes (carte Korrigo) est écartée car ce type d'abonnement professionnel reste très coûteux à l'usage.

La communication sur les projets de développement du stationnement (parcs relais en périphérie) est à poursuivre et à amplifier.

4 - Nouvelles actions

- Étendre aux agents de la ville de Bordeaux et du CCAS l'information sur les transports en commun dispensés aux nouveaux arrivants.
- Diffuser une information spécifique auprès des agents en contrat court / CDD sur les possibilités qui leur sont offertes.
- Étendre le challenge de la mobilité à l'ensemble des agents concernés par le PDE, sous réserve de disposer des moyens humains nécessaires.

5 - Moyens techniques et humains

- Guide de la mobilité rédigé avec les directions concernées (DRH, communication interne...).
- Sites d'information (TBM, Transgironde et site intranet).
- Animateurs marketing.

6 - Calendrier de réalisation

- Actions de communication régulières.

7 – Principaux indicateurs

- Evolution du nombre d'abonnements domicile-travail pris en charge à 50 % par l'employeur. Au 30 juin 2017, 2543 abonnements TBM étaient recensés pour Bordeaux Métropole, la ville de Bordeaux et le CCAS.
- Evolution du nombre d'usagers des transports en commun, s'appuyant sur le questionnaire dont la prochaine diffusion se fera en 2019. Aujourd'hui, 52,8 % des agents de la ville de Bordeaux et du CCAS et 32 % des agents de Bordeaux Métropole déclarent utiliser (entre autres) les transports en commun pour se rendre au travail.

VEHICULES POUR LES DEPLACEMENTS PROFESSIONNELS ET MESURES DE REDUCTION DES BESOINS

Les agents sont confrontés à des besoins très contrastés en matière de déplacements professionnels. Les agents de la ville et du CCAS se déplacent majoritairement vers des sites municipaux et de manière, quand leurs homologues de la métropole se rendent principalement sur des sites extérieurs. En termes de fréquence, les déplacements à la ville sont épisodiques alors qu'à la métropole, ils se font plusieurs fois par semaine.

Des véhicules sont mis à disposition pour l'exécution des différentes tâches qui caractérisent une grande variété de métiers. Certains sont banalisés pour un usage partagé et d'autres, très spécifiques (levés de topographie, matériel de laboratoire...) ne peuvent pas être mutualisés.

Depuis 2012, des véhicules de service sont mis à disposition des agents sous forme de pool. Cette offre, baptisée «*Roule mon pool*» à la métropole, est ouverte à tous en auto-partage. Quant aux véhicules mis à disposition des directions, ils doivent pouvoir être utilisés de 9 h à 17h30 par la totalité des agents, conformément à un règlement d'utilisation des véhicules de Bordeaux Métropole.

Par ailleurs, des actions de prévention du risque routier et des formations à l'éco-conduite sont mises en œuvre ou à développer pour éviter ou réduire l'exposition au risque. Aujourd'hui, la sinistralité responsable dans les constats d'accident est très importante.

Fiche action n°6/13	Plan de Déplacement des Employés
	Thématique : VEHICULES POUR LES DEPLACEMENTS PROFESSIONNELS / MESURES DE REDUCTION DES BESOINS
	Fiche action : DEVELOPPER UNE MEILLEURE UTILISATION DES VEHICULES DE SERVICE

Investissement	Fonctionnement
600 K€/an en moyenne (renouvellement du parc)	Montants s'inscrivant dans le budget global destiné à l'entretien des véhicules de service.
Chef de projet	Jean-Pierre Esclair
Référent	Jean-Pierre Esclair

1 - Objectifs poursuivis

Obtenir une meilleure exploitation du matériel régulièrement sous utilisé.
Veiller à éviter l'extension non justifiée du parc matériel par une utilisation mieux partagée.
Mettre en place / respecter un principe de gestion en pool des véhicules et rationaliser le parc en ayant recours à l'autopartage et à l'utilisation systématique du service « *Roule mon Pool* ».

2 - Actions engagées

- Renouveler le parc de véhicules légers en privilégiant les véhicules électriques de dernière génération.
- Améliorer et augmenter le dispositif d'autopartage (roule mon pool).
- Veiller à ce que les véhicules soient bien disponibles selon le contrat, de 9 h à 17h30.
- S'assurer que du covoiturage est réalisé chaque fois que cela est possible dans le cadre des déplacements professionnels.
- Informer les utilisateurs des modalités d'écoconduite permettant une diminution de la consommation de carburant, une longévité accrue des mécaniques et une diminution sensible de l'accidentologie.
- Organiser chaque fois que cela est possible, le covoiturage dans le cadre du trajet domicile-travail des agents de la direction avec des véhicules de service.
- Permettre à un agent en réunion le soir ou de bonne heure le matin d'effectuer (gratuitement et exceptionnellement) le trajet domicile-travail avec le véhicule de service.
- Indiquer, de façon précise dans la fiche de poste, les modalités futures d'utilisation d'un véhicule mis à disposition de la direction.

3 - Bilan 2017

Les voitures équipées au GPL (environ 300), intégrées dans le mode de calcul du nombre de véhicules « *propres* », sont en cours de réforme pour cause d'abandon du soutien de l'Etat à la filière, par manque d'entretien ou « *recalés* » au contrôle technique. Par ailleurs, de nombreux véhicules anciens des communes ont été intégrés au parc.

En août 2017, la part des véhicules électriques s'établit à 12,1 % pour les citadines, à 36,1 % pour les véhicules de société (ou « *commerciales* », où les places à l'arrière sont supprimées pour un volume de chargement augmenté). Cette année, 8 VL électriques, dont 4 utilitaires, ont été acquis.

Dans le cadre du renouvellement du parc des collectivités, 20 % des achats de véhicules de moins de 3,5 tonnes de PTAC doivent désormais être consacrés à des matériels à faibles émissions de GES. Cette obligation sera mesurée à partir de 2018.

En 2017, 4 pools de véhicules sont gérés par Roule mon pool à Mériadeck, à la cité municipale, aux minimettes et à Alfred Daney. D'autres pools de véhicules, non gérés par Roule mon pool, ont été créés à la demande des chefs de service qui ont la responsabilité d'organiser le covoiturage professionnel. Ceux-ci sont toutefois inégalement utilisés. Quant à la mutualisation de véhicules avec des établissements riverains, elle est aujourd'hui hors priorité.

Le logiciel de réservation fonctionne correctement malgré une demande qui augmente : hausse de 18 % du

kilométrage parcouru et des sorties en progression de 1,2 % par rapport à 2016 (extraction pour le seul pool de véhicules de mériadeck).

Un audit portant sur la rationalisation du parc de VL est en cours. Il livrera ses conclusions définitives en 2018.

Des problèmes comportementaux persistent chez certains utilisateurs de véhicules en ARD, un rappel des règles est nécessaire pour rendre les voitures disponibles dans les créneaux obligatoires. Si l'organisation du covoiturage domicile-travail avec un véhicule en ARD a bien fait l'objet d'une procédure, elle soulève la question du contrôle et des modalités de gestion des demandes ponctuelles (point non résolu).

4 - Nouvelles actions

- Intégrer a minima une part de 20 % de véhicules à faibles émissions de GES dans les politiques de renouvellement des véhicules légers.

5 - Moyens techniques et humains

- Démarche initiée et animée par la Direction du parc matériel avec une nécessaire et active participation de l'ensemble des directeurs.

6 - Calendrier de réalisation

- Audit de rationalisation / conclusions livrées en 2018.

7 – Principaux indicateurs

- Respect de la part de 20 % de véhicules à faibles émissions de GES dans les achats.
- Part des véhicules électriques dans le parc de véhicules légers.
- Evolution du kilométrage et du nombre de sorties enregistrée par Roule mon pool.
- Niveau d'utilisation des pools gérés par les directions.

Fiche action n°7/13	Plan de Déplacement des Employés
	Thématique : VEHICULES POUR LES DEPLACEMENTS PROFESSIONNELS / MESURES DE REDUCTION DES BESOINS
	Fiche action : MIEUX GERER LE STATIONNEMENT

Investissement	Fonctionnement
A chiffrer pour les travaux d'aménagement à engager sur Abria	Budget inclus dans le budget de fonctionnement global des bâtiments
Chef de projet	PT Bordeaux (aménagement Abria)
Référent	Dorothee Lissague (stationnement)

<p>1 - Objectif poursuivi</p> <p>Profiter du PDE et du renforcement à venir de la desserte des sites en transports en commun pour réviser l'offre de stationnement et redéfinir les règles d'utilisation des places de stationnement.</p>
<p>2 – Actions engagées</p> <ul style="list-style-type: none"> • Réserver les meilleures places aux vélos et au covoiturage. • Accompagner et préparer les agents à la réduction de places de stationnement. • Remise à plat des règles d'attribution des places de stationnement. • Identifier les pratiquants du covoiturage et leur remettre un macaron à apposer sur leur véhicule. Contrôler et sanctionner les abus. • Distribuer de façon drastique des cartes de stationnement valables un an aux usagers en ayant vraiment besoin (Personnes à mobilité réduite, salariés résidant à plus de 40km, véhicules de service) et renouveler cette carte uniquement sur présentation d'un justificatif après validation du comité de suivi. • Réaménager le stationnement du parking Abria
<p>3 - Bilan 2017</p> <p>Des badges longue portée équipent désormais les véhicules de service pour ouverture automatique des barrières. Cette action est donc terminée.</p> <p>Le projet d'aménagement du parking Abria et la création d'un cheminement cyclable sont pris en compte par la DG Mobilités sur son budget. La direction de l'immobilier suit les évolutions de ce dossier qui est engagé.</p> <p>La procédure d'attribution des places de stationnement établie depuis 2013 pour les agents de Bordeaux Métropole va être étendue aux agents de la ville de Bordeaux début 2018 sur la base des mêmes critères.</p> <p>Le covoiturage permet d'obtenir des points supplémentaires. En revanche, aucune place n'est matérialisée au sol pour les véhicules. Toutefois, un contrôle journalier est fait pour vérifier que les agents covoiturent réellement.</p> <p>Le comité de suivi tient compte des cas particuliers au cas par cas (PMR, horaires décalés, femmes enceintes...).</p> <p>Les places sont attribuées pour une période de 2 ans. La date de validité court jusqu'à fin 2019 pour les agents de Bordeaux Métropole et couvrira la période 2018/2020 pour les agents de la ville de Bordeaux.</p> <p>Aujourd'hui, le nombre de places attribuées correspondent à 7,9 % de l'effectif permanent à la ville de Bordeaux et à 6,1 % de effectif permanent de Bordeaux Métropole.</p> <p>Le stationnement sur le lieu de travail est jugé facile par 67,4 % des agents de Bordeaux Métropole, contre 47,5 % des agents de la ville de Bordeaux qui indiquent stationner majoritairement dans une rue à proximité. 39 % d'entre eux déclarent mettre moins de 5 minutes pour se garer, alors que leurs homologues de Bordeaux Métropole sont 51,3 % à se garer en moins de 5 minutes.</p>
<p>4 - Nouvelles actions</p>

- L'objectif est de restreindre, dans la mesure du possible, le contingent des places louées.
- Identifier précisément la part de personnes pratiquant le covoiturage pour mesurer son évolution.
- Faire le point avec les directions de la ville de Bordeaux concernées, sur la problématique du stationnement des agents lorsque le lieu de travail est excentré et/ou compte un petit nombre d'agents.
- Étudier la faisabilité d'un système de places partagées avec, peut-être pour un certain nombre de places, un planning hebdomadaire d'utilisation à l'instar de « roule mon pool » ou un partage d'une place pour deux agents...

5 - Moyens techniques et humains

- Moyens humains pour contrôler le stationnement et instruire les demandes de cartes de parking.

6 - Calendrier de réalisation

- Tenue annuelle d'un comité de suivi pour l'attribution des places de parking. Le prochain se tiendra début 2018 et concernera les demandes émanant des agents de la ville de Bordeaux et du CCAS.

7 - Indicateurs

- Nombre de places réservées au covoiturage.
- Taux d'utilisation de ces emplacements (par relevé terrain annuel).

Fiche action n°8/13	Plan de Déplacement des Employés
	Thématique : VEHICULES POUR LES DEPLACEMENTS PROFESSIONNELS / MESURES DE REDUCTION DES BESOINS
	Fiche action : SENSIBILISER A LA PREVENTION DU RISQUE ROUTIER ET A L'ECOCONDUITE

Investissement	Fonctionnement
Compris dans le plan de formation de la DRH	Coût agent
Chef de projet	Sylvie Monglun
Référent	Sylvie Monglun

<p>1 - Objectif poursuivi</p> <ul style="list-style-type: none"> • Profiter du PDE pour diffuser des informations relatives à la prévention du risque routier : trajets domicile-travail, trajets professionnels. Pour les déplacements qui ne peuvent pas être évités, favoriser la conduite apaisée.
<p>2 - Actions engagées</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sensibiliser les usagers des deux-roues motorisés. • Réduire le risque de trajet pour les agents en horaires atypiques. • Proposer systématiquement une formation à l'éco-conduite pour les agents qui réalisent des déplacements professionnels quotidiens et pour les agents résidant à plus de 30km de leur lieu de travail.
<p>3 - Bilan 2017</p> <p>Les formations réglementaires relatives à l'éco conduite et à la sécurité (permis C, CACES) sont dispensées dans le cadre du programme de formation. Une sensibilisation est également faite auprès des agents conduisant des deux roues.</p> <p>Cependant aucune action spécifique n'existe pour les agents en dehors de ce cadre réglementaire. Les voitures disposent toutes désormais de fonctions écoconduite qui rendent cette sensibilisation superflue.</p> <p>En 2017, la direction du parc matériel enregistre une sinistralité responsable dans les constats d'accident qui s'établit à 90 %. Les agents de Bordeaux Métropole utilisent la voiture dans plus de 2/3 de leurs déplacements professionnels en 2017, contre 25,2 % à la ville de Bordeaux.</p>
<p>4 - Nouvelles actions</p> <ul style="list-style-type: none"> • Analyser les causes de sinistralité responsable (fautes de conduite, incivilités, constats amiables mal remplis ?) et identifier les métiers ou services potentiellement plus exposés pour les sensibiliser en priorité. • Sensibiliser les managers à la question de la sinistralité. L'objectif est de responsabiliser les conducteurs dans le cadre des déplacements professionnels, sur la base de l'analyse mentionnée plus haut. • Développer et diffuser un contenu relatif au constat amiable (comment le remplir, quelles erreurs éviter?). • Poursuivre et développer des partenariats à coût zéro sur des actions de prévention et de sensibilisation des agents, par exemple à la sortie des restaurants (simulateur de conduite, quizz sur la bonne façon de remplir un constat, risques liés à la vitesse et à l'alcool...). • Étudier les modalités d'extension de ce partenariat à coût zéro aux déplacements professionnels. Des stages d'éco conduite ont déjà été offerts à la ville de Bordeaux en 2010/2011. Une animation pourrait être dispensée gratuitement sur le thème « <i>le risque est-il inhérent à nos métiers, quelles sont les causes d'accidents possibles ?</i> ». • Étudier la faisabilité d'actions de formation des conducteurs dans le cadre du nouvel appel d'offres « <i>flotte automobile</i> » qui prendra effet au 1^{er} janvier 2018.

5 - Moyens techniques et humains

- Lancement d'un Plan de Prévention du Risque Routier en parallèle du PDE.

6 - Calendrier de réalisation

- Analyse des causes de sinistralité responsable / 2018.
- Contenu d'information relatif au constat amiable : 2018.
- Animation portant sur le constat amiable : 1 à 2 fois par an, des séquences de 45 minutes, une vingtaine de personnes par séquence, sur la base du volontariat (pause méridienne, lieu de déjeuner).
- Simulateur de conduite : action à programmer durant la semaine de la mobilité en septembre 2018.
- Actions de formation dans les appels d'offres / 2018.

7 – Principaux indicateurs

- Mesure de l'évolution de l'accidentologie par direction

Fiche action n°9/13	Plan de Déplacement des Employés
	Thématique : VEHICULES POUR LES DEPLACEMENTS PROFESSIONNELS / MESURES DE REDUCTION DES BESOINS
	Fiche action : FAVORISER LES PRATIQUES PERMETTANT DE RÉDUIRE ET OPTIMISER LES DÉPLACEMENTS PROFESSIONNELS.

Investissement	Fonctionnement
Télétravail : compter 3000€ d'action de formation pour sensibiliser les nouveaux travailleurs et leurs encadrants.	Télétravail : coût de la licence F5 (accès à distance) + prime annuelle de 60€ (si télétravail à domicile) X nombre d'agents concernés.
Chef de projet	Sandrine Darriet
Référent	Sandrine Darriet

1 - Objectifs poursuivis

Consolider l'offre de télétravail, dans une optique de réduction des flux de circulation domicile-travail et d'émissions de GES liés à ces déplacements, de recherche de l'efficacité professionnelle et d'une meilleure articulation entre la vie professionnelle et la vie privée.

La participation aux réunions à distance et les expérimentations de services concourent également à moderniser l'administration pour une meilleure efficacité professionnelle et une optimisation des déplacements.

2 – Actions engagées

Télétravail :

- Réfléchir à un pool de bureaux pour les agents des autres sites ou les invités. Cette solution est aussi adaptable aux moyens de stationnement.
- Aménager, à l'intérieur des bureaux laissés libres, notamment dans les anciennes circonscriptions de Bordeaux Métropole, des lieux spécifiquement destinés aux missions de télétravail (tiers-lieux).
- Réfléchir à une mutualisation de ces tiers-lieux avec d'autres établissements

Conférence à distance :

- Réduire le nombre de réunions en développant / modernisant le système de conférence à distance.

Innovation sociale :

- Étendre et étoffer le service de conciergerie,
- Créer des places de crèche au bénéfice des agents métropolitains.

3 - Bilan 2017

En matière de télétravail, la majorité des actions engagées sont réalisées (liste des missions réalisables, déconnexion de la notion de badgeage, création d'une charte et d'un protocole...).

La réflexion aujourd'hui porte plus sur le développement de tiers lieux, dans la mesure où des agents seraient intéressés. Sur les 109 personnes ayant établi une demande en 2017, seules 4 personnes ont souhaité travailler sur un tiers lieu métropolitain et une a été accueillie à titre gratuit dans une pépinière d'entreprise gérée par une autre collectivité. En règle générale, l'accès à un tiers lieu est payant.

La réflexion sur un pool de bureaux est toujours d'actualité, pour voir s'il est possible de mettre le bureau d'un télétravailleur à disposition durant son absence.

Il convient de noter que les agents de la ville de Bordeaux expriment un moindre intérêt pour le télétravail que leurs homologues de Bordeaux Métropole, avec respectivement 27 % et 37 % de personnes intéressées.

En matière de conférence à distance, la modernisation du système se traduira par une installation progressive d'une nouvelle offre bureautique en 2018/2019 pour l'ensemble des agents. Outre la conférence à distance à partir du poste de travail, de nouveaux outils collaboratifs ou de partage de documents seront mis à disposition.

Certaines salles dans les sites extérieurs importants seront équipées également (projets en cours de définition).

Pour l'heure, 12,8 % des agents métropolitains, 4 % des agents de la ville de Bordeaux et du CCAS, utilisent ces outils. Ces chiffres sont à rapprocher du taux d'équipement de la collectivité concernée mais aussi au type d'emploi exercé. Certains emplois de proximité ou dans les services opérationnels ne se prêtent pas en effet à la conférence à distance.

4 - Nouvelles actions

- Créer une offre de crèche mutualisée avec d'autres Collectivités. Cette action est relancée en 2017. Les élus du Département, de Bordeaux Métropole et de la Ville de Bordeaux ont décidé d'étudier la faisabilité d'un projet de crèche sur le site de Mériadeck répondant aux besoins d'accueil des agents pour leurs enfants de moins de 4 ans. Un questionnaire a été administré en octobre 2017 pour affiner la connaissance des besoins.
- Communiquer sur les bons usages de la réunion. Une première réflexion engagée en 2017 doit être approfondie en 2018. Elle devra être croisée avec les nouveaux moyens informatique qui seront déployés l'an prochain. Ces nouveaux outils vont en effet modifier en profondeur nos façons de travailler et d'échanger.
- Étendre le télétravail aux agents de la ville de Bordeaux.
- Identifier au CCAS les postes / missions potentiellement éligibles au télétravail.

5 - Moyens techniques et humains

- Mise à disposition de sites en périphérie de la métropole, sur l'agglomération / le département / hors département en fonction des opportunités.
- Conférence à distance : mobilise les moyens techniques et financiers de la DGNSI.
- Mobilisation de moyens DRH.

6 - Calendrier de réalisation

- Étude des nouvelles demandes de télétravailleurs à la ville de Bordeaux / début 2018
- Liste de nouveaux sites pouvant accueillir des télétravailleurs / à déterminer
- Identifier les postes / missions éligibles au télétravail au CCAS / 2018

7 – Principaux indicateurs

- Nombre de télétravailleurs
- Niveau de satisfaction des télétravailleurs
- Nombre de kilomètres évités grâce au télétravail

DYNAMIQUE PDE, GESTION ET ANIMATION DE LA DEMARCHE

Le plan de déplacement des employés doit être un document « *vivant* » qui évolue au fur et à mesure de la réalisation des aménagements.

Grâce à l'administration d'un questionnaire aux agents, les modes de déplacement des agents sont désormais répertoriés et quantifiés pour les agents de la métropole, de la ville de Bordeaux et du CCAS.

Cette campagne est programmée tous les 2 ans et la prochaine, qui interviendra en 2019, permettra de mesurer l'évolution des pratiques de déplacements et notamment la part de la voiture dans les trajets domicile-travail.

A partir des données du SIG et des résultats du questionnaire, il est possible d'estimer à environ 107 000 kilomètres par jour à vol d'oiseau les déplacements encore effectués en voiture individuelle, pour une population de 9000 agents (ou 23 millions de kilomètres par an, soit 49,2 % du kilométrage total).

L'accent doit être régulièrement mis sur la pollution considérable que génère l'utilisation de la voiture avec une augmentation continue des phénomènes allergiques et des problèmes de santé. En s'appuyant sur un taux moyen d'émission de CO₂ des voitures neuves qui s'établit à 115,07 g/km (rapport publié par le Comité des Constructeurs Français d'Automobiles -CCFA- publié en 2014) et ne prenant toutes les précautions d'usage (trajets calculés à vol d'oiseau en partant du principe que les agents ont tous une voiture neuve), plus de 2600 tonnes de CO₂ seraient émises chaque année du fait des déplacements des agents en voiture individuelle.

Pour atteindre l'objectif du Plan climat fixé à 45 % en 2020 et 33 % en 2030, il conviendra d'agir en priorité sur Bordeaux Métropole, où 54 % des agents déclarent entre autres, prendre leur voiture pour se rendre au travail (contre 38,6 % des agents de la ville et du CCAS).

Des informations sur les trajets tramway avec la durée approximative des déplacements doivent être données régulièrement et l'augmentation des couloirs bus faire l'objet de présentation de chiffres notamment liés à la vitesse de déplacement des transports en commun.

Enfin, l'accent doit être mis sur les nouveaux arrivants et les agents en transition pour leur permettre un accès facile à la mobilité durable.

Fiche action n°10/13	Plan de Déplacement des Employés
	Thématique : DYNAMIQUE PDE, GESTION ET ANIMATION DE LA DEMARCHE
	Fiche action : AGIR SUR LES NOUVEAUX ARRIVANTS DANS LA COLLECTIVITE ET ACCOMPAGNER LES AGENTS EN CAS DE CHANGEMENTS D'AFFECTATION

Investissement	Fonctionnement
Sans objet	Coût agent
Chef de projet	DRH / à désigner
Référent	Émilie Aumont

<p>1 - Objectif poursuivi</p> <ul style="list-style-type: none"> • Informer les nouveaux arrivants, lors des journées d'intégration, de l'ensemble des possibilités de déplacements. Éviter la prise de « <i>mauvaises habitudes</i> » de déplacements très difficiles à modifier.
<p>2 - Actions engagées</p> <ul style="list-style-type: none"> • Engager un travail avec les chargés de recrutement pour sensibiliser dès l'annonce du recrutement quant aux possibilités d'accès en transports en commun et modes alternatifs au lieu de travail, en lien avec le lieu de résidence. • Proposer un catalogue des différentes possibilités modales de déplacement d'un site à l'autre (création d'un « <i>mappy</i> » métropolitain). • Un système collaboratif, alimenté par les agents, est à envisager sur les bonnes pratiques des déplacements et sur les retours d'expériences. • Présentation exhaustive des moyens de déplacement sur le territoire de Bordeaux Métropole et au-delà : réseau TER, cars, covoiturage... • Remise de la plaquette PDE. • Informations sur l'impact de la pollution liée aux déplacements sur notre vie de tous les jours. • Élargissement de ce dispositif à tous les agents impactés par un changement de lieu de travail (suite à une mutation ou un déménagement du service).
<p>3 - Bilan 2017</p> <p>La procédure de sensibilisation est en place et fonctionne mais l'information relative aux possibilités de logement dans la zone d'emploi n'est pas disponible à ce jour.</p> <p>La prise en charge des abonnements des transports en commun peut devenir un argument de recrutement.</p> <p>Il existe un catalogue de possibilités de déplacements sur intranet en lien avec l'application « <i>roule mon pool</i> », complété par les informations du guide de la mobilité (outil de travail du centre marketing du pôle des mobilités). L'ensemble des moyens de déplacements disponibles sur le territoire métropolitain et au delà sont disponibles.</p> <p>Aujourd'hui en revanche, il n'est pas possible d'introduire le critère « <i>lieu de domicile</i> » dans les affectations des agents déjà en poste.</p>
<p>4 - Nouvelles actions</p> <ul style="list-style-type: none"> • Élargir cette information des nouveaux arrivants aux agents de la ville de Bordeaux et du CCAS en 2018. • Développer un contenu d'information sur le logement dans la zone d'emploi à destination des recruteurs. Insister tout particulièrement sur les secteurs géographiques de la métropole proches d'un axe structurant de transport en commun (ligne de tram ou liane +) ou sur les zones hors métropole bien desservies en TER. Ce support peut utilement être complété par une information sur le coût moyen des loyers par secteur géographique, pour aider le futur agent à définir sa stratégie résidentielle et de mobilité.

5 - Moyens techniques et humains

- La rédaction d'un support d'information sur le logement dans la zone d'emploi nécessite de croiser des connaissances en matière d'habitat, de mobilité et de communication interne.

6 - Calendrier de réalisation

- Réunions préparatoires nécessaires pour travailler sur les supports d'information / 1^{er} semestre 2018.
- Support d'information sur le logement dans la zone d'emploi / 2^{ème} semestre 2018

7 – Principaux indicateurs

- Nombre de nouveaux arrivants et d'agents informés (comptage DRH).
- Nombre de nouveaux arrivants et d'agents ayant choisi les transports en commun / modes doux pour leurs déplacements.
- Mesure de la satisfaction des agents (le support d'information relatif au logement dans la zone d'emploi vous a-t-il orienté dans la définition de votre stratégie résidentielle et de mobilité ?).

Fiche action n°11/13	Plan de Déplacement des Employés
	Thématique : DYNAMIQUE PDE, GESTION ET ANIMATION DE LA DEMARCHE
	Fiche action : MAINTENIR UNE DYNAMIQUE PDE : EVOLUTION CONTINUE DU DOCUMENT & MESURES ASSOCIEES / EVENEMENTS / REUNION PLENIERE ANNUELLE

Investissement	Fonctionnement
Sans objet	Coût agent
Chef de projet	Guillaume Lemonnier
Référent	Guillaume Lemonnier

1 - Objectifs poursuivis
<ul style="list-style-type: none"> Maintenir le plan des déplacements des employés dans une véritable dynamique. De façon continue, procéder à sa révision selon les évolutions connues et grâce à l'organisation d'événements spécifiques.
2 - Actions engagées
<ul style="list-style-type: none"> Communication régulière sur les modifications apportées aux moyens de transport, Réalisation d'une enquête tous les 2 ans pour évaluer l'évolution des modes de déplacement des agents, Communication régulière sur l'impact économique /environnemental de la démarche PDE : économies sur le budget voiture, réduction des émissions de Co2, etc (en lien avec le Plan Climat notamment), Valoriser et communiquer sur la qualité apportée par les transports en commun (confort du tram, bus modernes et non polluants), Organisation de manifestations sur la thématique des déplacements, notamment pendant la Semaine Européenne de la Mobilité, Organisation de groupes de travail PDE sur les thématiques vélo, transports en commun et covoiturage pour faire vivre la démarche et l'inscrire dans une logique de concertation et de constante amélioration.
3 - Bilan 2017
<p>L'enquête sur les déplacements a été étendue en 2017 aux agents de la ville de Bordeaux et du CCAS. Nous disposons désormais d'une information globale pour une population de 9000 agents et sommes en mesure de communiquer de façon ciblée grâce aux enseignements de cette enquête.</p> <p>Deux réunions plénières ont été organisées en janvier et en septembre 2017 sur le PDE.</p> <p>En matière de communication et d'animation sur la thématique de la mobilité et des déplacements, les opérations s'organisent au fil de l'eau. Les animateurs marketing mobilité de Bordeaux Métropole préparent plusieurs mois à l'avance ces événements qui comptent une grande diversité d'actions et de partenariats (Cibles : les agents, le grand public, jeunes ou seniors...).</p>
4 - Nouvelles actions
<ul style="list-style-type: none"> La commune du Haillan a demandé, dans le cadre des contrats de co-développement, une aide méthodologique à Bordeaux Métropole pour développer son propre PDE en 2018.
5 - Moyens techniques et humains
<ul style="list-style-type: none"> Chef de projet en charge du suivi du PDE. Direction générale mobilités pour la remontée d'informations relatives aux transports en commun.
6 - Calendrier de réalisation
<ul style="list-style-type: none"> 2018 / aide méthodologique à fournir à la commune du Haillan

- 2019 / envoi d'un nouveau questionnaire sur les déplacements aux agents de Bordeaux Métropole, de la ville de Bordeaux et du CCAS.

7 – Principaux indicateurs

- Nombre de réunions plénières PDE / objectif de 2 par an.
- Nombre d'opérations de communication réalisées / objectif a minima d'organiser la semaine de la mobilité
- Respect des engagements pris vis à vis de la commune de Haillan en 2018

Fiche action n°12/13	Plan de Déplacement des Employés
	Thématique : DYNAMIQUE PDE, GESTION ET ANIMATION DE LA DEMARCHE
	Fiche action : RECHERCHER DES SYNERGIES AVEC D'AUTRES PDE

Investissement	Fonctionnement
Sans objet	Sans objet
Chef de projet	Émilie Aumont
Référent	Émilie Aumont

1 - Objectif poursuivi
<ul style="list-style-type: none"> Rechercher des solutions rationnelles pouvant s'appuyer sur des démarches collectives ou des enseignements tirés d'autres PDE.
2 - Actions engagées
<ul style="list-style-type: none"> Participer aux groupes de travail du PDE de Mériadeck, engagé depuis 2011, et aux réunions individuelles avec les porteurs de projet PDE voisins et de l'agglomération. Réaliser une communication propre aux établissements de Mériadeck concernant les modes alternatifs : plaquette sur les transports en commun, guide des modes alternatifs à Mériadeck. Participer aux réunions d'échanges avec les porteurs de projet PDE de l'agglomération « <i>Club de la Mobilité</i> », pour échanger les expériences et évaluer les nouvelles actions possibles dans le cadre de la conduite du projet.
3 - Bilan 2017
Le groupe de travail constitué sur Mériadeck n'est pas encore relancé.
Le « <i>club de la mobilité</i> » poursuit ses cycles de réunions d'échange au rythme 4 cette année.
4 - Nouvelles actions
<ul style="list-style-type: none"> Relancer le groupe de travail avec les collectivités et administrations de Mériadeck en 2018. Communiquer le présent document à l'ensemble de ces partenaires potentiels et se rapprocher d'entreprises comme la Poste ou Orange qui ont engagé leurs propres démarches. Plus spécifiquement, se rapproche rdu Conseil départemental sur la thématique des aires de covoiturage.
5 - Moyens techniques et humains
<ul style="list-style-type: none"> Direction Générale Mobilités. Participation au groupe de travail du PDE sur Mériadeck (contacts à identifier à la Poste, chez Orange).
6 - Calendrier de réalisation
<ul style="list-style-type: none"> Envoi du PDE aux partenaires potentiels / 1^{er} trimestre 2018 Première réunion avec ces partenaires / 1^{er} semestre 2018
7 – Principaux indicateurs
<ul style="list-style-type: none"> Nombre de réunions du club de la mobilité. Base 2017 : 4 Nombre de réunions collectives réalisées en 2018. Base 2017 : 0

Fiche action n°13/13	Plan de Déplacement des Employés
	Thématique : DYNAMIQUE PDE, GESTION ET ANIMATION DE LA DEMARCHE
	Fiche action : INDICATEURS DE PILOTAGE DE LA DEMARCHE

La présente fiche action, créée en 2017, présente les indicateurs de pilotage de la démarche, articulés autour de 3 mesures :

- La réduction des besoins de déplacement,
- L'optimisation des déplacements lorsque ceux-ci ne peuvent pas être évités,
- Le transfert modal vers les modes doux, l'enjeu majeur du PDE étant de faire baisser la part modale de la voiture dans les déplacements.

L'objectif poursuivi est de rapprocher les mesures développées dans le présent PDE des préconisations formulées cette année par l'ADEME pour l'élaboration d'un « *plan de mobilité* ».

Indicateurs de pilotage du Plan de déplacement des employés		
Nature de la mesure	Indicateurs	Degré de priorité
1/ Réduction des besoins de déplacement	Nombre de télétravailleurs	Moyen
	Moyens déployés pour les conférences à distance	Fort
	Degré d'utilisation des services à la personne (conciergerie...)	Faible
2/ Optimisation des déplacements	Evolution de l'utilisation des véhicules en pool	Fort
	Part de véhicules « <i>propres</i> » dans les achats	Fort
	Evolution de l'accidentologie	Fort
	Part de covoitureurs dans la politique de stationnement	Faible
	Part de covoitureurs dans les déplacements professionnels	Moyen
3/ Transfert de la voiture solo vers des modes doux	Part modale de la voiture dans les trajets domicile-travail	Fort
	Part modale de la voiture dans les déplacements professionnels	Fort
	Evolution du nombre d'abonnés TC	Fort
	Part modale du vélo / VAE dans les trajets domicile-travail	Moyen
	Part modale du vélo / VAE dans les déplacements professionnels	Moyen

Définition d'objectifs pour le pilotage du PDE		
Nature de l'indicateur	Objectif	Fiche action
Nombre de télétravailleurs	<ul style="list-style-type: none"> > ou = 1% des effectifs permanents 	9
Moyens mis en œuvre pour les conférences à distance	<ul style="list-style-type: none"> Déploiement d'Office 365 en 2018/2019 	9
Degré d'utilisation des services à la personne (conciergerie...)	<ul style="list-style-type: none"> Mesure (Pas d'objectif chiffré) 	9
Evolution de l'utilisation des véhicules en pool	<ul style="list-style-type: none"> +1,2 % en nombre de sorties en 2018 (mesuré sur Roule mon pool mériadeck) 	6
Part de véhicules « propres » dans les achats	<ul style="list-style-type: none"> = ou > 20 % des achats de VL dans le cadre des renouvellements 	6
Evolution de l'accidentologie	<ul style="list-style-type: none"> Mesure à l'issue d'actions de sensibilisation 	8
Part de covoitureurs dans la politique de stationnement	<ul style="list-style-type: none"> Entre 3 et 5 % des places réservées 	7
Part de covoitureurs dans les déplacements professionnels	<ul style="list-style-type: none"> Mesure (Pas d'objectif chiffré) 	6
Part modale de la voiture dans les trajets domicile-travail	<ul style="list-style-type: none"> < 45 % en 2020 	7
Part modale de la voiture dans les déplacements professionnels	<ul style="list-style-type: none"> Mesure (Pas d'objectif chiffré) 	6
Evolution du nombre d'abonnés TC (TBM + TER)	<ul style="list-style-type: none"> > 30 % des effectifs permanents en 2018 (29,9 % des effectifs permanents en 2017) 	5
Part modale du vélo / VAE dans les trajets domicile-travail	<ul style="list-style-type: none"> 30 % à la ville de Bordeaux et 25 % Bordeaux Métropole en 2020 (Objectif de 15 % en 2020 dépassé) 	1
Part modale du vélo / VAE dans les déplacements professionnels	<ul style="list-style-type: none"> > 260 sorties par an en 2018 (mesuré sur Roule mon pool mériadeck) 	6

Références bibliographiques

- Mise à 2x3 voies de la rocade Ouest de Bordeaux entre les échangeurs 4 et 10, dossier de concertation, Préfecture de la Région Aquitaine, juin 2014
- Bordeaux Métropole, territoire d'innovation et d'expérimentation des systèmes de transports intelligents, Éric Monceyron, chef de mission Pôle mobilité de Bordeaux Métropole, octobre 2015 (intervention lors du congrès Intelligent Transport System)
- La rocade et ses différents usages, A'urba avec CETE Sud-Ouest, décembre 2011
- Définition de la politique vélo de la Communauté urbaine de Bordeaux, rapport diagnostic, EREA Conseil, juin 2012
- www.infotbm.com
- www.service-public.fr
- Délibération du conseil de communauté n°2012/0755 du 26 octobre 2012, relative aux nouvelles modalités de calcul de la redevance pour le remisage des véhicules à domicile
- Circulaire de la CUB n°2013/019 du 19 avril 2013, relative à la politique de gestion des places de parking sur le quartier Mériadeck
- Plan Climat de la CUB : observatoire.pcet-ademe.fr
- Site de la Commission Européenne / http://ec.europa.eu/clima/change/causes/index_fr.htm
- Chiffres clés du climat en France et dans le monde, Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, Service de l'observation et des statistiques, 2015
- Plans de déplacements d'entreprise, enquête sur les pratiques des grandes entreprises parisiennes, Les amis de la Terre, septembre 2008.
- Enquête ménages déplacements de l'agglomération bordelaise 2008-2009
- Bordeaux 7 n°2672 du jeudi 7 septembre 2017, page 3 : *Un pont en moins et finalement, tout va bien.*
- <http://objectifaquitaine.latribune.fr/politique/2017-03-27/2017-tournant-pour-le-ferroviaire-en-nouvelle-aquitaine.html>
- La tribune n°6234 du jeudi 15 juin 2017, page 10 : *Aires de covoiturage : un outil stratégique pour la Gironde.*
- <http://www.aurba.org/actualites/parution/compte-rendu-seminaire-rocade-territoire-de-projets/>

Contributions

La réalisation du PDE a mobilisé plusieurs directions pour collecter des témoignages, délivrer informations, données chiffrées ou expertises techniques, réaliser des analyses statistiques, produire des cartes, saisir, illustrer et mettre en forme le document. Ci-après figurent les principales directions et contacts sollicités pour ce travail :

Bordeaux Métropole

Direction Générale Mobilités

- Karine Arzac, Émilie Aumont, Thibaut Baladon, Pierre Brebinaud, Daniel Diez, Nicolas Fontaine, Richard Gessner, Géraldine Di Matteo, Frédéric Hatté, Fabrice Limare, Jean-Marc Rouffet, Pierre Samblat, Marie Reine Varas.

Secrétariat Général

- Sandrine Darriet, Sébastien Huguenin, Pascale Tiffon, Julie Vignes.

Direction Générale RH et Administration Générale

- Gaëlle Astier Huguenin, Jonathan Ardouin, Aurélie Blanchard, Didier Bourden, Stéphane Crema, Véronique Debortoli, Isabelle Delaunay, Jean-Pierre Esclair, Sébastien Fontan, Christophe Geneviève-Anastasie, Philippe Goy, Vanessa Godry, Nathalie Gougis, Nathalie Jobert-Gualde, Patrice Lafont, Daniel Lapeyre, Valérie Lay, Dorothée Lissague, Maeva Lottin, Laurent Monesma, Pierrette Oberhausen, Christophe Piette, Stéphanie Proks, Patrice Rabaud, Laurence Rosazza-Riz, Pierre Rosier, Saloua Saddiki, Anaïs Saraud, Daniel Touya.

DGNSI

- Stéphane Cazabonne, Adeline Ferchaud, Dominique Gracianette, Patrick Mallet.

Direction Générale Haute Qualité de Vie

- Jean-François Antoine, Ludovic Chabas, Delphine Dutheil, Jean-Pierre Pommier, Yann Réthoré.

Direction Générale des Territoires

- Vincent Berat, Hélène Chatelier, Jean-Philippe Gallardo, Karine Guérin, Laurence Knobel, Aude Merouze, Philippe Muller, Loïc Pedelucq.

Ville de Bordeaux

Direction Générale des affaires culturelles

- Emmanuelle Peret.

Direction Générale éducation, sports et société

- Pascale Tible.

Direction Générale de la proximité et des relations avec la population

- Dominique Dantan.

Direction Générale des solidarités et de la citoyenneté

- François Olivier Leblond.



Liste des abréviations

ADEME : Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
ARD : Autorisation de remisage à domicile
A'urba : Agence d'urbanisme de Bordeaux Métropole-Aquitaine
AOM : Autorité organisatrice de la mobilité
CCAS : Centre communal d'action sociale
CCFA : Comité Français des Constructeurs d'Automobiles
CCI : Chambre de commerce et d'industrie
CGEP : Centre de gestion de l'espace public
CHSCT : Comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail
CHU : Centre hospitalier universitaire
CODIR : Comité de direction générale
DGAC : Direction générale des affaires culturelles
DGSC : Direction générale des solidarités et de la citoyenneté
DRH : Direction des ressources humaines
EMD : Enquête ménage déplacements
GES : Gaz à effet de serre
GPL : Gaz de pétrole liquéfié
INSEE : Institut national de la statistique et des études économiques
LGV : Ligne à grande vitesse
MEDDE : Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie
PLU : Plan local d'urbanisme
PDE : Plan de déplacement des employés
PDM : Plan de mobilité
PDIE : Plan de déplacement inter-entreprises
PDU : Plan de déplacement urbain
PMR : Personnes à mobilité réduite
RGP : Recensement général de la population
SCIC : Société coopérative d'intérêt collectif
SCoT : Schéma de cohérence territoriale
SIG : Système d'information géographique
SNCF : Société nationale des chemins de fer français
STIF : Syndicat des transports d'Île de France
TBC : Trams et bus de la CUB
TBM : Transports de Bordeaux Métropole
TC : Transports en commun
TER : Train express régional
TGV : Train à grande vitesse
TTA : Temps de travail aménagé
VAE : Vélo à Assistance Électrique
VL : Véhicule léger



3ème de couverture

4ème de couverture