



Les Plans De Mobilité Employeur (PDME) de la Plaine Saint-Exupéry (PSE)

Synthèse des diagnostics
et des enquêtes mobilité

Juillet 2020

TABLE DES MATIÈRES

1. INTRODUCTION	3
2. QU'EST-CE-QU'UN PLAN DE MOBILITE EMPLOYEUR (PDME) ?	5
Cadre juridique des PDME	5
Les objectifs d'un PDME.....	5
Les conditions de réussite d'un PDME	6
3. LES ZONES DE LA PLAINE SAINT-EXUPERY COUVERTES PAR UN PDME	7
Des territoires similaires soumis aux mêmes problématiques d'accessibilité.....	7
Caractéristiques des entreprises signataires des PDME.....	9
Des salariés éloignés de leur lieu de travail.....	9
4. LES PRATIQUES DES SALARIES EN MATIERE DE MOBILITE : RESULTATS DES ENQUÊTES QUALITATIVES ISSUES DES PDME DE LA PLAINE SAINT-EXUPERY	11
Part modale des déplacements déclarés par les salariés sondés, une utilisation individuelle de la voiture très prononcée.....	11
Un faible usage des transports en commun malgré une offre existante	12
Une pratique du covoiturage encore timorée mais en progression	12
Une faible utilisation des modes actifs	13
Un stationnement facilité pour les salariés par une offre significative et non limitative	14
Le télétravail encore peu pratiqué par les salariés.....	14
Les déplacements pendant les pauses déjeuner	15
Des salariés ayant une faible connaissance de l'existence de PDME dans leur entreprise	15
5. CHANGEMENT DE COMPORTEMENTS ET REPORT MODAL, DANS QUELLE MESURE ET A QUELLES CONDITIONS LES SALARIES SONT-ILS PRETS A MODIFIER LEUR MODE DE DEPLACEMENT ?	16
Quelles sont les raisons expliquant les changements d'habitudes de déplacement des salariés de la Plaine Saint-Exupéry ?	16
Le difficile renoncement à l'autosolisme pour des raisons extra-professionnelles.....	17
Une perception des coûts des transports éloignée de la réalité.....	18
Les transports en commun, mode de déplacement le plus envisagé par les salariés pour remplacer l'utilisation de la voiture	19
Un report modal vers le covoiturage sous certaines conditions	19
Un report modal vers le vélo encore limité et qui ne pourra se faire sans les aménagements nécessaires à la sécurité des usagers.....	20
Les services complémentaires attendus par les salariés pour changer leurs habitudes de déplacement	21
6. CE QU'IL FAUT RETENIR DE LA MOBILITE DES SALARIES DE LA PLAINE SAINT-EXUPERY A TRAVERS L'ANALYSE DES PDME	22
ANNEXE 1 : LOCALISATION DES PDME SUR LE TERRITOIRE DE LA PLAINE SAINT-EXUPERY	23
ANNEXE 2 : OFFRES DE TRANSPORTS ET D'INTERMODALITE SUR LA PLAINE SAINT-EXUPERY	24

1. INTRODUCTION

Le 26 septembre 2018, le Comité stratégique de la démarche Plaine Saint-Exupéry (PSE) a confié à la Région Auvergne-Rhône-Alpes le pilotage du groupe projet « Mobilités Durables » de la Plaine Saint-Exupéry. En accord avec le président du **Syndicat Mixte de Transports pour l'Aire Métropolitaine Lyonnaise (SMT AML)**, la Région Auvergne-Rhône-Alpes a délégué au SMT AML, l'animation et la coordination de ce volet « Mobilités Durables ».

Le Syndicat Mixte de Transports pour l'Aire Métropolitaine Lyonnaise rassemble cinq autorités organisatrices de transport (AOT) : La Région Auvergne-Rhône-Alpes (AURA), le Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise (SYTRAL), Saint-Etienne Métropole (SEM), Vienne Condrieu Agglomération (VCA) et la Communauté d'Agglomération Porte de l'Isère (CAPI)¹.

Dans le cadre de l'animation et de la coordination du volet « Mobilités Durables » de la Plaine Saint-Exupéry, le SMT AML doit réaliser un diagnostic de la mobilité des personnes de la PSE, afin de disposer d'un état des lieux des déplacements actuels sur le territoire et identifier les perspectives de développement à horizon 2030, en vue d'élaborer un Plan d'Actions « Mobilités Durables » sur la base de ces analyses.

Parmi les sujets étudiés dans son diagnostic, le SMT AML s'intéresse plus spécifiquement à **l'analyse des usages de la mobilité par les salariés à travers l'analyse des différents Plans de Mobilité Employeur (PDME) qui ont été élaborés sur le territoire élargi de la PSE** (bassin Nord Isère et sud Plaine de l'Ain). Anciennement appelés « Plans de Déplacements Inter-Etablissements » (PDIE), ces PDME permettent d'avoir des éclairages sur les pratiques des salariés dans leurs déplacements domicile-travail, mais également des informations sur leurs attentes pour modifier leur comportement et utiliser des modes de transports plus vertueux pour se rendre au travail.

Ainsi, la présente synthèse a pour objectif de présenter les grandes tendances de mobilité des salariés de la Plaine Saint-Exupéry à travers **les diagnostics de 6 PDME (voir Annexe 1)** :

- Le PDME du Parc de la Maladière et Médipôle, lancé en 2019 ;
- Le PDME de l'Association des Industriels de la Région de Meyzieu (AIRM), lancé en 2019 ;
- Le PDME du Parc technologique Porte de l'Isère, lancé en 2014 ;
- Le PDME de Aéroport de Lyon lancé en 2012 ;
- Le PDME de la ZAC des Chesnes, lancé en 2012 ;
- Le PDME du Parc Industriel de la Plaine de l'Ain (PIPA), lancé en 2008.

Tous les PDME ne se situent pas dans le périmètre strict de la Plaine Saint-Exupéry (voir carte Annexe 1), et concernent parfois des zones d'activités localisées aux portes du territoire (PDME du PIPA et PDME du Parc de la Maladière et Médipôle). Pour autant, la configuration ainsi que la provenance des salariés sont intimement liées à la PSE.

En outre, d'autres PDME ont pu être identifiés dans le cadre de cette étude, mais leur contenu n'est pas encore ou n'est plus exploitable. On peut nommer à cet égard le PDME de Mi-Plaine Entreprise dans l'Est Lyonnais qui est en cours d'élaboration ou encore le PDME de l'entreprise Schneider Electric à Beynost qui a stoppé ses activités en septembre 2019.

L'objectif de cette synthèse vise à **identifier les problématiques de mobilité spécifiques à la Plaine Saint-Exupéry, auxquelles les travailleurs sont confrontés au quotidien**. Il ne s'agira pas d'un focus « PDME par PDME » du territoire, mais bien d'une approche transversale qui dressera les habitudes de déplacements partagées par les salariés de la PSE, qui soulèvera les problèmes évoqués par les salariés pour se rendre

¹ Toutes les informations sur le SMT AML sont disponibles sur <http://smtaml.fr/>

de leur domicile à leur lieu de travail, ou encore qui développera les principales attentes des travailleurs pour inciter au changement de comportement et au recours à des modes de transport qui soient moins polluants.

Dans un premier temps, **nous définirons juridiquement ce que contient un PDME** ainsi que les conditions qui doivent être réunies pour assurer sa réussite.

Il conviendra ensuite **d'analyser les territoires de la Plaine Saint-Exupéry qui sont couverts par un PDME**. Nous verrons que ces territoires disposent de caractéristiques similaires avec des problématiques d'accessibilité semblables et inégales selon le type de transport utilisé.

À partir de cela, nous étudierons **les pratiques des salariés en matière de mobilité en exploitant les résultats des enquêtes qualitatives** issues des PDME. Nous aurons une approche multithématique des usages de la mobilité et nous croiserons les problèmes partagés par les travailleurs d'un PDME à un autre.

Enfin, nous finaliserons nos travaux sur **l'étude du changement de comportements des salariés dans leurs pratiques de mobilité**. Nous extrairons les réponses des différents questionnaires issus des PDME pour savoir dans quelle mesure et à quelles conditions les salariés de la Plaine Saint-Exupéry sont prêts à modifier leur mode de déplacement.

Cette première synthèse se limite à l'exploitation des données issues des diagnostics des PDME. Une deuxième partie suivra sur l'analyse des mesures qui ont été mises en œuvre dans le cadre de ces PDME pour améliorer la mobilité des salariés.

2. QU'EST-CE-QU'UN PLAN DE MOBILITE EMPLOYEUR (PDME) ?

Anciennement appelé « Plan de Déplacements Inter-Etablissements » (PDIE), **la loi LOM publiée le 24 décembre 2019 apporte une nouvelle appellation au « Plan De Mobilité Employeur » (PDME)** qui vise à améliorer la mobilité quotidienne des personnels des entreprises et des établissements publics. Quel est le cadre juridique dans lequel s'établissent les PDME et quelles sont les conditions permettant leur réussite ?

Cadre juridique des PDME

La loi LOM a modifié l'article L. 1214-2 alinéa 9 du code des transports relatif aux Plans de Mobilité Employeur précisant qu'à défaut d'accord sur les mesures visant à améliorer la mobilité domicile-travail des salariés, **les entreprises de 50 salariés au moins sur un même site ont obligation d'élaborer un Plan De Mobilité Employeur**. A noter que plusieurs entreprises situées sur un même site peuvent aussi décider d'établir un plan de mobilité employeur commun. Le champ de cette obligation se trouve élargi par la loi LOM; puisqu'auparavant, la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 ne l'imposait qu'en cas de regroupement d'au moins 100 travailleurs sur un même site.

Ainsi, toutes les entreprises et les établissements assujettis à la règle du PDME doivent produire :

- Un diagnostic mobilité ;
- Un plan d'actions ;
- Un plan de financement ;
- Un calendrier de réalisation des actions ;
- Des modalités de suivi et de mises à jour.

Le PDME doit s'appuyer sur le plan de mobilité élaboré par l'autorité organisatrice de la mobilité (AOM) dans le ressort territorial duquel relève l'entreprise et l'ensemble de ses pièces doit être transmis à l'AOM une fois finalisé.

Les objectifs d'un PDME

Les objectifs poursuivis par un Plan De Mobilité Employeur visent à améliorer les déplacements des salariés dans une perspective de diminution des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques.

Les objectifs d'un PDME, ce que prévoit la loi	
Diagnostic	<ul style="list-style-type: none"> • Evaluation de l'offre de transport existante et projetée ; • Une analyse des trajets domicile-travail des salariés et des déplacements professionnels.
Un Plan d'Actions	<ul style="list-style-type: none"> • Promotion des moyens et usages de transports alternatifs à la voiture individuelle ; • Utilisation des transports en commun ; • Recours au covoiturage et à l'autopartage ; • Pratique de la marche et du vélo ; • Télétravail et flexibilité des horaires ; • Logistique et livraisons de marchandises ; • Prise en charge des frais de transports personnels.

Bénéfices pour l'entreprise	<ul style="list-style-type: none"> Le PDME constitue un enjeu fort de RSE pour l'entreprise, son application permet d'améliorer la sécurité et la prévention des risques pour les salariés, sachant que les trajets domicile-travail contribuent de manière significative à la sinistralité et l'absentéisme.
Limite juridique	<ul style="list-style-type: none"> Le lancement d'un PDME s'agit d'une obligation d'engager des négociations loyales, mais en aucun cas de conclure un accord-cadre.

Les conditions de réussite d'un PDME

Après plusieurs années d'existence en France, **les PDME, dans la grande majorité des cas, ont été développés en réponse à des « éléments déclencheurs »** : saturation des emplacements de parking, volonté de répondre à des objectifs d'amélioration environnementale, déménagement vers un nouveau site, demande du personnel de l'entreprise, etc. Ainsi, **le nombre de PDME en cours d'élaboration ou en œuvre est encore faible en France et la Plaine Saint-Exupéry ne déroge pas à la règle.**

Par ailleurs, le portage et l'animation par un acteur public (chambre consulaire, EPCI, etc) constitue un garant essentiel pour l'élaboration et la mise en œuvre d'un PDME. Outre l'importance de la mobilisation des acteurs publics dans l'élaboration et la coordination d'un projet de PDME, il est également **indispensable de suivre une méthodologie**, que l'on peut résumer par les points ci-dessous :

- L'élaboration d'un PDME doit être appréhendé comme un projet d'entreprise impliquant et vertueux, qui nécessite la constitution d'une équipe projet réunissant des membres de la direction de l'entreprise ou de l'établissements, des collaborateurs publics et des représentants élus du personnel ;
- Une phase de diagnostic de la mobilité du personnel à étudier en lien avec les collaborateurs publics ou privés (recours à un bureau d'études) avec notamment un état des lieux des réseaux, une cartographie, des enquêtes qualitatives permettant de déterminer les habitudes, les attentes et les besoins des salariés ;
- Une phase d'analyse et d'évaluation des résultats ;
- L'élaboration ensuite d'un plan d'actions avec des mesures concrètes (notamment financières), donc engageante pour l'entreprise et en lien avec sa politique RSE par exemple ;
- La transmission d'un rapport à l'autorité organisatrice des mobilités ;
- Une phase de mise en œuvre selon un calendrier établi, impliquant une campagne de communication et de suivi.

En plus de ces aspects organisationnels, la contrainte d'un PDME une fois élaboré réside dans son suivi. En effet, les personnes identifiées comme référentes dans les entreprises et les structures publiques peuvent être amenées à quitter leur fonction. Cette absence de représentant dans une démarche PSE peut avoir des effets néfastes avec un désengagement de l'entreprise et un manque de relais pour informer les salariés sur les actualités du dispositif.

On peut ainsi affirmer que **la réussite d'un PDME repose avant tout sur les moyens alloués par les parties prenantes, mais également à l'engagement de ces dernières pour assurer un suivi** des études et une mise en œuvre durable dans le temps des mesures préconisées collectivement.

3. LES ZONES DE LA PLAINE SAINT-EXUPÉRY COUVERTES PAR UN PDME

Le territoire nommé "Plaine Saint-Exupéry" par les acteurs de la démarche s'étend sur 344km² et correspond à 24 communes localisées autour de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry. La PSE est un espace d'interface situé à la rotule de deux agglomérations principales, l'agglomération lyonnaise composée de la Métropole de Lyon et de la Communauté de Communes de l'Est Lyonnais (CCEL), et l'agglomération nord iséroise composée de la communauté d'agglomération Porte de l'Isère (CAPI).

En 2016, la Plaine Saint-Exupéry comptait sur son territoire 156 000 habitants et 70 800 emplois, dont 85% d'emplois salariés privés. Ils se concentraient autour de 5 polarités majeures : Meyzieu-Genas-Jonage (22 480 emplois), Satolas-Villefontaine (20 430 emplois), Saint-Bonnet-de-Mure-Heyrieux (10 620 emplois), Pusignan - Colombier-Saugnieu (8 880 emplois) et l'agglomération Pontoise (8 300 emplois). Le territoire bénéficie par ailleurs d'une dynamique favorable en matière d'emploi et de population, avec +1,3% par an d'habitants, soit une moyenne qui croît plus vite que celle de l'Inter-Scot.

Le territoire est fortement marqué par le secteur du transport et de la logistique (près de 20% des emplois salariés), cette sur-représentation s'expliquant notamment par la présence de la plateforme aéroportuaire et de différents parcs logistiques. Ce secteur confirme son attractivité, avec une hausse de 60% des emplois entre 2000 et 2010. Il ne s'agit pas pour autant d'un territoire monofonctionnel. Le secteur de l'industrie, en particulier, est fortement représenté (premier pourvoyeur d'emplois, soit 24%).

Dans le cadre de la coordination et de l'animation du GP « Mobilités Durables » de la Plaine Saint-Exupéry, le SMT AML a étudié 6 PDME qui regroupent des dizaines d'entreprises établies sur ces zones logistiques, industrielles mais aussi médicales. L'objet de cette partie est de décrire les caractéristiques de ces PDME et de relever les similitudes entre les territoires concernés par ces PDME.

Des territoires similaires soumis aux mêmes problématiques d'accessibilité

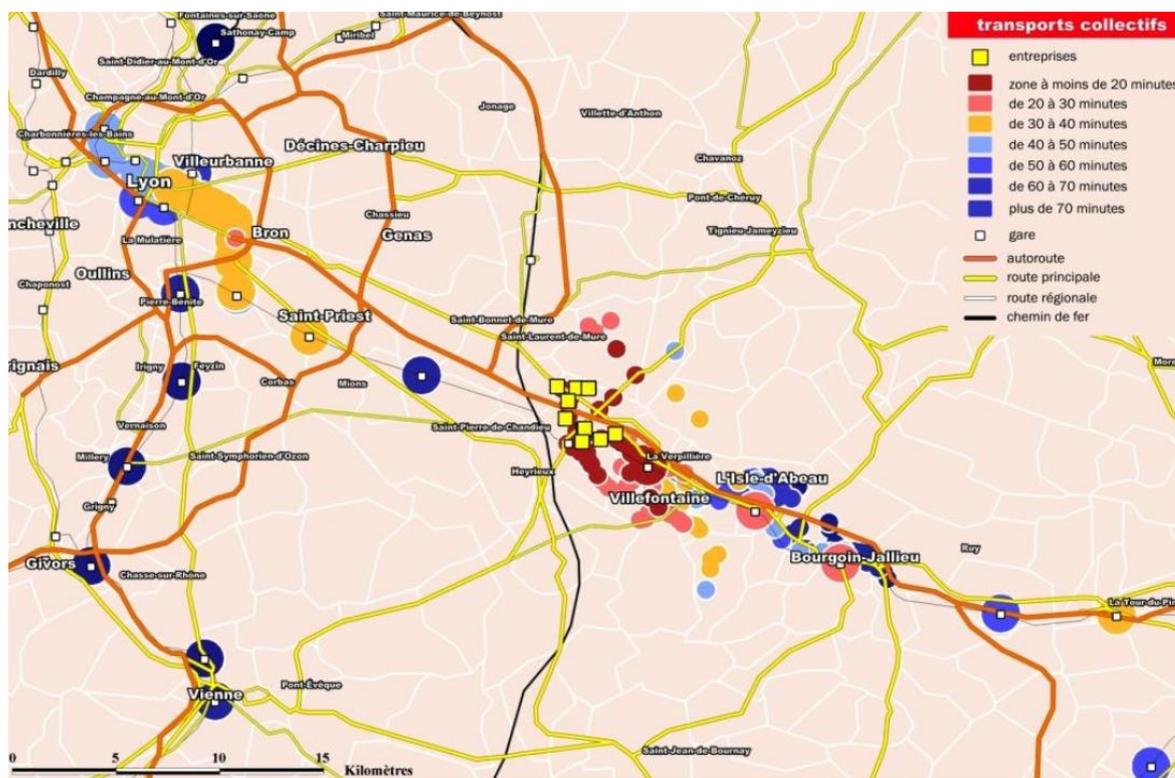
Comme évoqué en propos introductifs, la présente synthèse focalise son étude à partir de l'analyse de 6 PDME :

PDME	Date de lancement	Localisation	EPCI concerné
PDME de l'Aéroport de Lyon (ADL)	Lancé en 2012	Colombier-Saugnieu	CCEL
PDME du Parc de la Maladière et Médipôle	Lancé en 2019	Bourgoin-Jallieu	CAPI
PDME de la ZAC des Chesnes	Lancé en 2012	Saint-Quentin Fallavier	CAPI
PDME du Parc technologique Porte de l'Isère	Lancé en 2014	Vaulx Milieu/Villefontaine	CAPI
PDME de l'Association des Industriels de la Région de Meyzieu (AIRM)	Lancé en 2019	Meyzieu	Métropole de Lyon / CCEL
PDME du Parc Industriel de la Plaine de l'Ain (PIPA)	Lancé en 2008	Saint Vulbas	CC de la Plaine de l'Ain

Bien que géographiquement éloignés (voir Annexe 1), les PDME étudiés présentent les mêmes avantages et les mêmes inconvénients en matière d'accessibilité de leur site.

Parmi les avantages on peut noter :

- Des infrastructures routières performantes et faiblement congestionnées en dehors des horaires de pointe ;
- Une offre de stationnement importante avec des nombreux parkings en surface représentant **130 hectares sur le territoire de la PSE** et offrant des conditions de stationnement efficaces pour les salariés. Seuls les établissements recevant du public (Médipôle) connaissent des problématiques de saturation sur leurs parkings ;
- Une offre de transports en commun variable selon les territoires (importante dans l'Est lyonnais et sur le territoire de la CAPI) mais qui ont pour similitude une faible utilisation de la part des salariés (part modale des TC inférieure à 10%). Pourtant, **il existe un réel potentiel pour l'utilisation des transports en commun** qui peuvent être compétitifs pour le temps de trajet et pour les coûts endossés par les salariés. La carte ci-dessous issue du PDME de la Zac des Chesnes témoigne du potentiel des transports collectifs pour les salariés de la PSE travaillant sur ce site



Seul le PDME du PIPA n'est aujourd'hui desservi par aucun transport en commun.

Parmi les inconvénients et axes à améliorer on peut distinguer :

- Des infrastructures pour favoriser l'usage du vélo présentent sur les sites mais qui manquent de **continuité** particulièrement en approche des points de rabattement. A titre d'exemple, on note sur les PDME de la CAPI des pistes cyclables de qualité au sein des zones d'activités, mais une absence de continuité jusqu'aux points de rabattement principaux comme la gare de Bourgoin Jallieu ou celle de la Verpillière. Les entreprises offrent des places de stationnement pour les vélos, mais disposent de peu de flottes en interne. Certains EPCI comme la CAPI proposent aujourd'hui la location de vélos électriques pour 1 mois, 3 mois, 6 mois ou 1 an via leur exploitant

de transports publics (Ruban), mais le dispositif fait face à une forte demande. Enfin, aucune alternative de retour n'est aujourd'hui proposée aux salariés cyclistes par les entreprises en cas d'intempérie ;

- A l'image du vélo, **les aménagements piétons sont de qualité au sein des zones d'activités, mais demeurent trop dangereux voire inexistantes en approche des sites**. L'accessibilité PMR est par ailleurs un point noir partagé par la quasi-totalité des PDME ;
- Il existe **des aires de covoiturage à proximité de la plupart des sites couverts** par un PDME. Les collectivités comme la CAPI ou la CCEL soutiennent les démarches en promouvant des plateformes de mise en relation des salariés (Mov'ici), toutefois, il n'y a pas de stationnement réservé pour les covoitureurs sur les parkings des entreprises.

Une carte en Annexe 2 permet d'avoir une représentation plus générale des offres de transport qui existent aujourd'hui sur le territoire de la Plaine Saint-Exupéry.

Caractéristiques des entreprises signataires des PDME

Tous les PDME de la PSE qui ont été étudiés concernent un groupement d'entreprises localisées sur un même site. **Les zones d'activités en question sont de taille significative** puisqu'à chaque fois, ce sont plusieurs centaines d'entreprises qui y sont implantées comptant plusieurs milliers de salariés. Pour chaque PDME, plusieurs dizaines d'entreprises sont signataires de la démarche regroupant des centaines voire des milliers de salariés sur un même site. Il convient toutefois de souligner que toutes les entreprises présentes sur une zone d'activités, ne sont pas nécessairement impliquées dans une démarche PDME.

En comptabilisant l'ensemble des salariés dont les entreprises sont impliquées dans une démarche des 6 PDME recensés, cela représente 14 020 salariés. En se concentrant sur les 4 PDME localisés strictement sur le territoire de la PSE (Aéroport de Lyon, AIRM, Zac des Chesnes et Parc technologique Porte de l'Isère) ce chiffre s'élève à 8 186 salariés soit 11,5% des salariés de la Plaine Saint-Exupéry. Enfin, si l'on comptabilise uniquement les salariés ayant participé aux questionnaires, cela représente 3349 salariés, soit environ 5% des salariés de la Plaine Saint-Exupéry.

Pour les Plans de Mobilité Employeur que nous avons recensés sur la Plaine Saint-Exupéry, un acteur public (CAPI, CCI Nord Isère, CCI LYON METROPOLE Saint-Etienne Roanne, Syndicat mixte du PIPA) ou un acteur associatif (AIRM) est toujours à l'origine du projet et joue un rôle prépondérant pour l'élaboration et le suivi du dispositif. L'Aéroport de Lyon (ADL) est le seul acteur privé qui anime et porte un PDME concernant une trentaine d'entreprises sur son site.

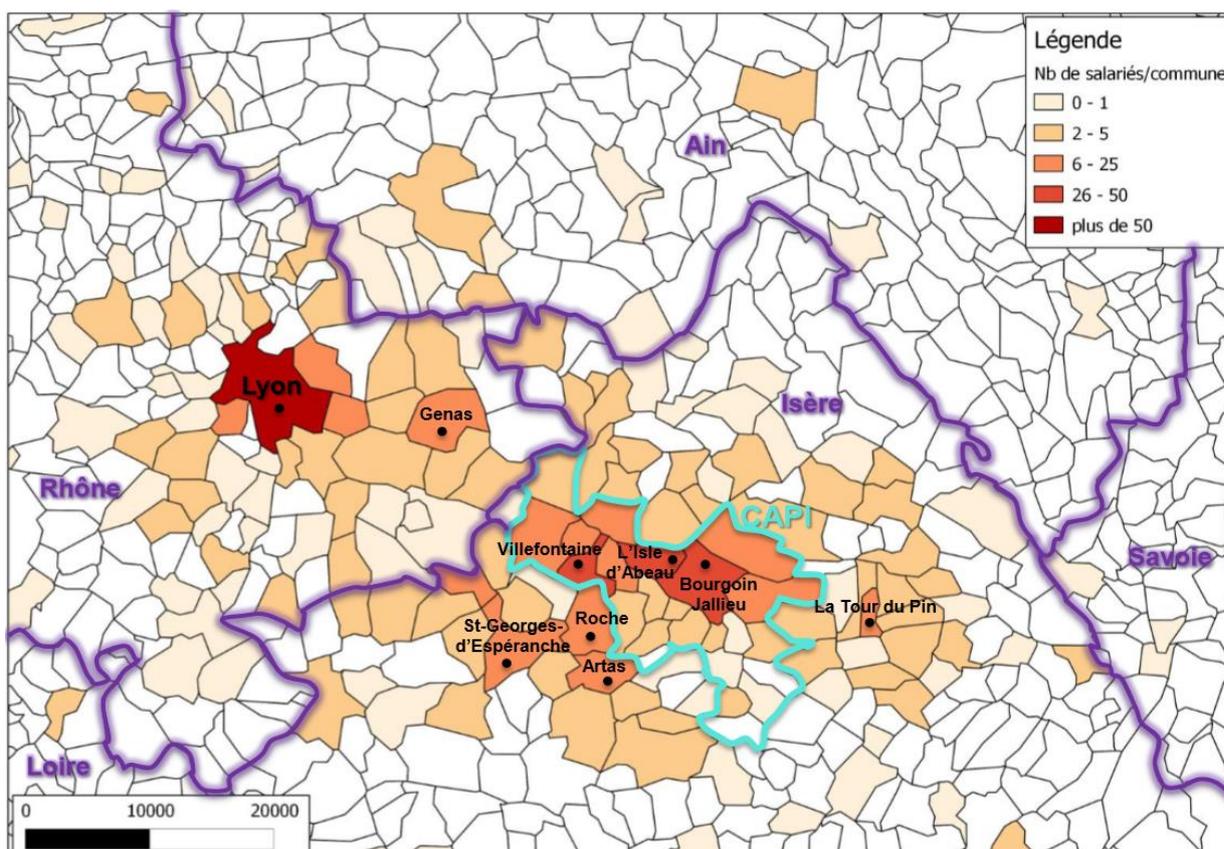
On peut relever des caractéristiques semblables pour les entreprises de la PSE signataires d'une démarche PDME. Tout d'abord, on constate une proportion importante de salariés évoluant en horaires décalés. Cette situation est particulièrement notable pour les PDME ayant des activités hospitalières, aéroportuaires ou logistiques sur leur territoire. Le phénomène « d'heures de pointe » n'est pas pour autant absent. A titre d'exemple sur le PDME de l'ADL, entre 8h et 9h, arrivent 40% des salariés et entre 17h et 18h, 26% des salariés quittent le site. Autre fait récurrent pour ces entreprises, le travail le week-end. Une nouvelle fois, plus accentué sur les territoires concernés par les activités précitées, par exemple sur l'Aéroport de Lyon, le travail du week-end touche 60% des salariés.

Des salariés éloignés de leur lieu de travail

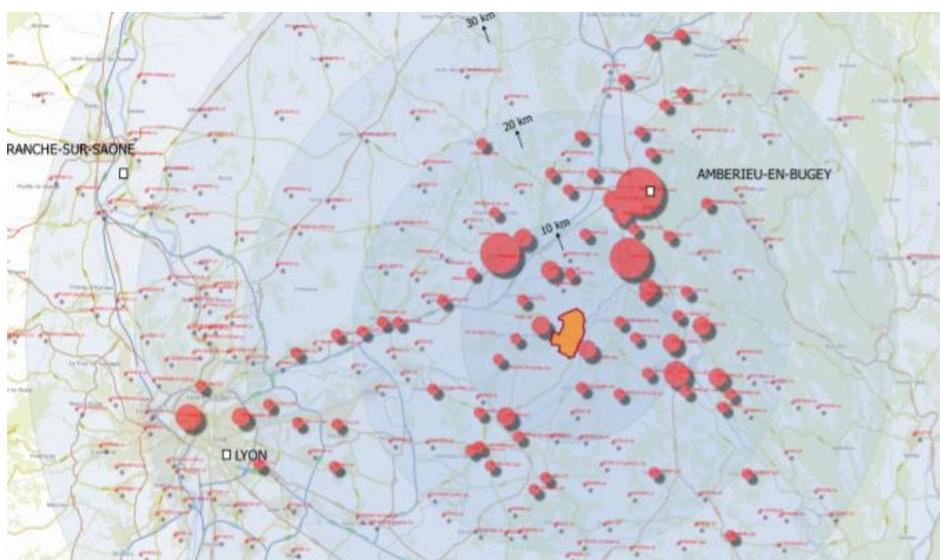
Un constat éloquent ressort de tous les PDME : la distance importante parcourue par les salariés pour effectuer leurs déplacements domicile-travail. Par exemple, sur le PDME de l'AIM, **la distance moyenne réalisée par les salariés pour se rendre à leur lieu de travail est de 22,9km**. A titre de comparaison, la distance moyenne nationale domicile/travail est de 16km. Autre similarité entre les PDME, les communes où résident les salariés. **La commune la plus habitée par les salariés est à chaque fois Lyon (hormis PDME du PIPA)**. D'une manière générale, c'est le centre de l'agglomération lyonnaise qui capte la majorité des salariés, ce qui explique en partie la distance moyenne élevée puisque tous les PDME se situent à plusieurs dizaines de kilomètres de Lyon.

La répartition spatiale des salariés du PDME du Parc technologique Porte de l'Isère est assez révélatrice de la situation. Comme l'illustre la carte ci-dessous, on constate un triple phénomène observable sur la quasi-totalité des PDME :

- o Une majorité des salariés qui résident dans le centre de l'agglomération et notamment sur la commune de Lyon ;
- o Une proportion importante de salariés captée par les 3 villes moyennes les plus proches du site du PDME ;
- o Un lieu d'habitation des salariés très diffus, avec de nombreuses communes concernées sur 5 départements.



En ce qui concerne le PDME du PIPA et sa localisation aux portes de la Plaine Saint-Exupéry, on peut voir comme en témoigne la carte ci-dessous, que la domiciliation des salariés est plus diffuse avec des concentrations dans les villes moyennes de la plaine de l'Ain ainsi que sur une large partie de la Plaine Saint-Exupéry.

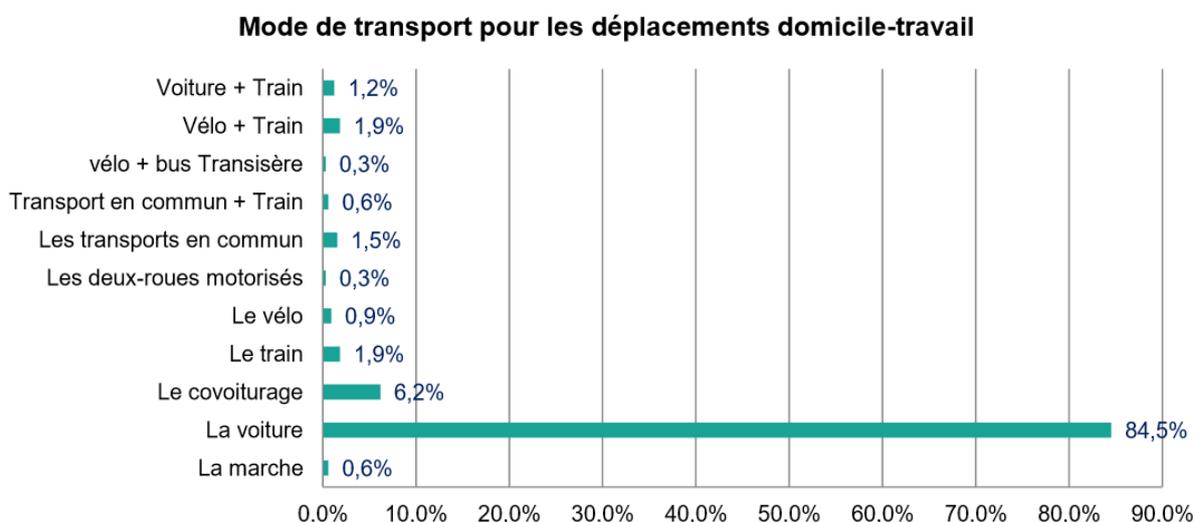


4. LES PRATIQUES DES SALARIÉS EN MATIÈRE DE MOBILITÉ : RESULTATS DES ENQUÊTES QUALITATIVES ISSUES DES PDME DE LA PLAINE SAINT-EXUPÉRY

Les résultats exposés dans cette partie sont issus des questionnaires réalisés dans le cadre des diagnostics mobilité des PDME. Pour chaque PDME, les salariés ont participé à la démarche et ont fait part de leurs réponses pour donner des informations quantitatives et qualitatives sur leur mode de transport utilisé pour se rendre à leur lieu de travail. Cela représente 3349 salariés, **soit un taux de retour moyen sur les enquêtes de 32% pour l'ensemble des PDME étudiés dans cette synthèse**. Cette source d'informations fournit de précieux éléments qui sont complémentaires à ce que l'on peut retrouver dans les enquêtes ménages déplacements (EMD). Toutefois, il existe certaines limites à l'interprétation de ces résultats qui sont propres à toutes les enquêtes qualitatives : un échantillon étudié qui ne correspond pas à la totalité des salariés, des réponses déclaratives qui n'engagent pas le répondant ou encore un champ des réponses limité pour les salariés puisqu'il s'agit de questions fermées dans le questionnaire. Pour autant, au regard du nombre de retours et de la rigueur méthodologique employée, **les conclusions issues de ces questionnaires peuvent être considérées comme de solides apports pour nourrir les réflexions autour de la mobilité des travailleurs de la Plaine Saint-Exupéry**.

Part modale des déplacements déclarés par les salariés sondés, une utilisation individuelle de la voiture très prononcée

À quelques points près, la part modale des déplacements déclarés par les salariés sondés est sensiblement similaire pour tous les PDME de la Plaine Saint-Exupéry. Prenons l'exemple ci-dessous des résultats issus du PDME du Parc technologique Porte de l'Isère :



Sans surprise et au regard des caractéristiques territoriales évoquées dans les paragraphes précédents, **le recours à la voiture individuelle est très majoritaire. Une tendance qui s'accroît dans le temps pour certains PDME** comme l'Aéroport de Lyon qui a procédé à plusieurs enquêtes mobilité auprès des salariés entre 2015 et 2017. Ainsi, en 2015, 79,8% des salariés déclaraient venir seul en voiture pour effectuer leur trajet domicile-travail, ce chiffre est passé à 83,8% en 2017 au détriment de l'usage des transports en commun.

On note également un taux de motorisation pour les ménages de la Plaine Saint-Exupéry très élevé. Sur la base du questionnaire tiré du PDME Parc de Maladière & Médipôle, **98% des ménages sont équipés d'au moins une voiture et 72% ont 2 voitures ou plus**.

Parmi les personnes venant en voiture, les principaux motifs (classés par ordre d'importance) incitant à l'usage quotidien de ce mode sont :

- Les contraintes particulières (enfants, courses, etc) ;
- La facilité et le confort ;
- L'absence de connaissance d'un autre mode de transport.

Un faible usage des transports en commun malgré une offre existante

Nous l'avons vu dans la partie précédente, la part modale des transports en commun est faible sur les PDME de la Plaine Saint-Exupéry malgré des territoires proposant une offre variée (Voir Annexe 2). Comment expliquer une part aussi faible ?

Parmi les raisons invoquées par les salariés du PDME de l'AIMR, **40% des répondants disent trouver les transports en commun peu pratiques** pour effectuer le trajet entre leur domicile et leur lieu de travail. Sur la Zac des Chesnes, **31% des salariés expliquent que les fréquences doivent être plus élevées, 15% soulignent que les arrêts sont trop éloignés** de leur lieu de travail ou encore **10% reprochent le manque de connexion entre les différents modes de transport en commun**.

De plus, les salariés souscrivent très peu à des abonnements de transports. Sur le PDME du Parc de Maladière & Médipôle, **93% des personnes enquêtées n'ont pas d'abonnement transport**. Par ailleurs, **78% des salariés ne connaissent pas l'offre de transport qui dessert la ZA**. Pourtant, le potentiel existe puisque sur ce même PDME, **18% des salariés sondés habitent à proximité des transports en commun et 32% à proximité d'une gare**.

Parmi les leviers susceptibles d'inciter les salariés à emprunter davantage les transports en commun, 3 demandes (classées par ordre d'importance) ressortent clairement de la part des salariés du PDME de l'AIMR :

- Un temps de trajet plus court ;
- Une fréquence plus soutenue ;
- Un arrêt plus proche de l'entreprise.

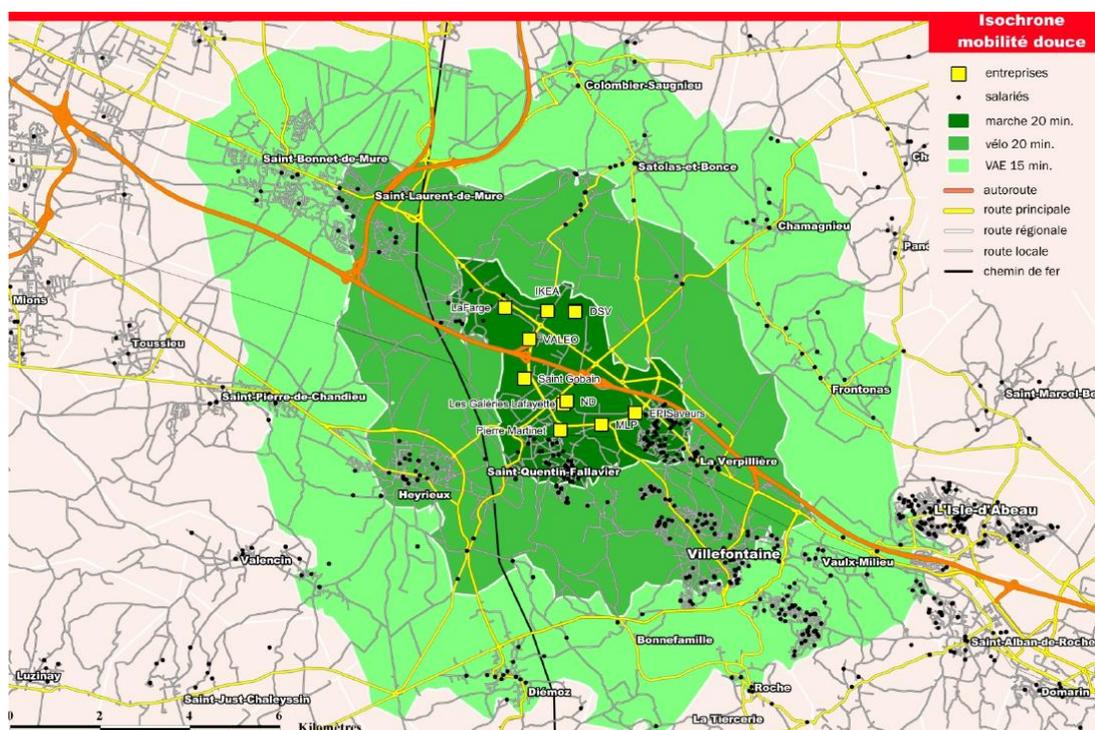
Une pratique du covoiturage encore timorée mais en progression

La pratique du covoiturage demeure encore limitée sur la Plaine Saint-Exupéry. Selon les PDME, **la part modale du covoiturage pour effectuer le trajet domicile-travail oscille entre 2% et 8%**. Pourtant, au regard de l'utilisation très importante de la voiture, le covoiturage représente un levier indéniable pour limiter l'autosolisme. Nous l'avons vu, de nombreuses aires de covoiturage existent autour des sites d'activités et des plateformes comme Mov'ici permettent aux salariés d'un même site de se rencontrer plus facilement. C'est d'ailleurs ce qui est le plus demandé par les salariés. En effet, dans les enquêtes du PDME de la Zac des Chesnes, **34% des salariés sondés déclarent que parmi les conditions permettant la pratique du covoiturage, disposer d'un système performant de mise en relation des personnes était le facteur le plus important**. 9% des salariés estiment que la conduite alternée permettrait de favoriser l'usage du covoiturage et 6% souhaitent connaître la ou les personne(s) avec qui ils voyagent.

Même si les emplois sont souvent en heures décalés, nous l'avons vu dans les paragraphes précédents, il existe des phénomènes « d'heures de pointe » qui permettraient de mutualiser l'usage d'une voiture entre plusieurs salariés. La tendance est d'ailleurs à la hausse comme en attestent les chiffres du PDME de l'Aéroport de Lyon. La part du covoiturage augmente sensiblement passant de **0.9 à 2.8% de 2015 à 2017**. Les chiffres restent certes faibles, mais la dynamique est bien présente dans tous les PDME pour développer le covoiturage.

Une faible utilisation des modes actifs

Tous les sites couverts par un PDME se caractérisent par une faible voire très faible utilisation des modes actifs. Les parts modales de la marche et du vélo sont comprises entre 1% et 3%. Nous l'avons vu, cette faible part modale peut s'expliquer par la distance moyenne domicile-travail qui est élevée. Pourtant, malgré cette distance moyenne, le potentiel de ces modes est bien réel pour une partie des salariés situés à moins de 10km de l'entreprise. Sur la carte ci-dessous issue du PDME de la Zac des Chesnes, on peut voir que plusieurs dizaines de salariés résident à moins de 20 minutes de marche, de vélo classique ou de vélo à assistance électrique (VAE).



Comment expliquer malgré tout la faible part modale des modes actifs ? Les réponses des questionnaires issues des PDME mettent en exergue plusieurs raisons classées par ordre d'importance :

- L'impossibilité de rentrer par un autre mode en cas d'intempérie ;
- Dangerosité des d'itinéraires piétons et cyclables aux abords et à l'intérieur des zones d'activités ;
- Absence de continuité de ces itinéraires entre les villes et les zones d'activités.

Ainsi, parmi les attentes des salariés pour inciter à l'usage des modes actifs on peut noter par ordre d'importance :

- Aménagement de garages à vélo sécurisés et abrités près de l'entreprise ;
- Aménagement de pistes piétonnes et cyclables sécurisées ;
- Proposition d'une solution alternative pour rentrer en cas d'intempéries ;
- Mise à disposition de matériel par l'entreprise (vélos, vélos électriques, cadenas).

Enfin, la question de l'équipement des salariés n'est pas un frein dans l'utilisation du vélo puisque les salariés de la Plaine Saint-Exupéry sont très équipés en vélo comme le confirme le PDME Parc technologique Porte de l'Isère, où 45% des salariés possèdent dans leur ménage deux vélos ou plus.

Un stationnement facilité pour les salariés par une offre significative et non limitative

C'est un fait vérifiable sur toutes les zones d'activités étudiées, le stationnement n'est absolument pas perçu comme un problème pour les salariés de la Plaine Saint-Exupéry. Pour le PDME Parc de Maladière & Médipôle, sur l'ensemble des personnes enquêtées, **92% considèrent que le temps pour trouver une place de stationnement est acceptable voire court**. En effet, l'offre de stationnement présente sur le site (visiteurs et salariés) disponibles au sein des établissements signataires de la démarche est la suivante :

- 1 422 places de voitures,
- 51 places vélos,
- 45 places PMR

Même constat pour le PDME Parc technologique Porte de l'Isère, 90% des personnes enquêtées déclarent ne rencontrer aucune difficulté pour stationner. Ce chiffre est cohérent avec l'offre en stationnement disponible sur le Parc Technologique et les observations terrain sur les taux d'occupation des parkings réalisées par le bureau d'études en charge de l'élaboration du PDME. La disponibilité des places de stationnement n'est donc pas un frein à l'utilisation de la voiture. Mêmes facilités sur la Zac des Chesnes puisque 70% des salariés déclarent ne jamais avoir de problème pour se garer.

Seul problème soulevé par 18% des salariés du PDME de l'ADL, **la distance trop importante entre les parkings et les entreprises**.

Le télétravail encore peu pratiqué par les salariés

La pratique du télétravail reste aujourd'hui minoritaire pour les salariés de la Plaine Saint-Exupéry. En reposant sur le PDME de l'ADL, à la question : Vous arrive-t-il de travailler en télétravail ? Les réponses sont les suivantes :

- **80% des salariés ne pratiquent jamais le télétravail ;**
- 9,7% des salariés le pratiquent rarement ;
- 4,3% des salariés le pratiquent quelques fois par mois ;
- 3,5% des salariés le pratiquent quelques fois par semaine ;
- 2,6% des salariés n'ont pas répondu.

Pourtant, une partie des salariés souhaiteraient expérimenter le télétravail puisque 30% des travailleurs de l'ARM désirent expérimenter le télétravail dans leurs activités.

Pour autant, il n'est pas certain que la configuration des emplois de la Plaine Saint-Exupéry soit compatible avec une pratique massive du télétravail, comme en atteste ci-dessous la répartition socio-professionnelle des entreprises signataires du PDME Parc de la Maladière & Médipôle. De nombreux emplois comme ceux du secteur médical ou les emplois ouvriers rendent délicat la mise en place du télétravail.



A noter que ces résultats sont antérieurs à la crise du Covid-19 qui a vu naître une pratique du télétravail inédite et généralisée aux professions pour lesquelles les conditions de mise en œuvre étaient possibles. L'analyse de ces réponses doit donc être nuancée, puisque la perception des salariés concernant le télétravail a fortement évolué avec le confinement qui s'est étalé de mars à mai 2020.

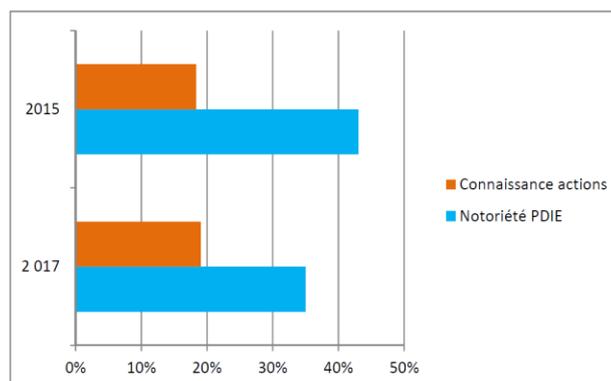
Les déplacements pendant les pauses déjeuner

L'essentiel des salariés de la Plaine Saint-Exupéry restent sur leur zone d'activité durant la pause de midi. Dans le PDME du Parc technologique Porte de l'Isère, on peut voir que **seuls 10% des salariés retournent à leur domicile pour déjeuner**, 9% déjeunent à proximité de la ZA et que 81% des salariés déjeunent sur le parc technologique (39% sur leur lieu de travail, 27% dans un des restaurants inter-entreprises du parc, 15% sur le parc technologique).

Cependant lors de ces déplacements, la voiture est le principal mode de déplacement (72%) suivi du covoiturage (19%) et de la marche à pied (6%). Ainsi, même la pause de midi voit des flux automobiles importants.

Des salariés ayant une faible connaissance de l'existence de PDME dans leur entreprise

Malgré une existence datant depuis plusieurs années pour certains PDME de la Plaine Saint-Exupéry, les salariés sont encore faiblement au courant de l'existence de ces dispositifs. L'exemple du PDME de l'Aéroport de Lyon est révélateur de la situation. Comme le montre le graphique ci-dessous, **moins de 50% des salariés connaissent l'existence du PDME de l'ADL et moins de 20% sont capables de citer au moins une action de ce dernier**. Fait plus surprenant, alors que le PDME de l'ADL a été lancé en 2012, on note un recule de sa notoriété et de la connaissance de ses actions auprès des salariés entre 2015 et 2017. Parmi les raisons invoquées, un turn-over important des salariés dans les entreprises du PDME qui ne sont pas au courant de l'existence du PDME à leur arrivée, ou encore un portage moins efficace en raison de la mobilité professionnelle de certains référents.



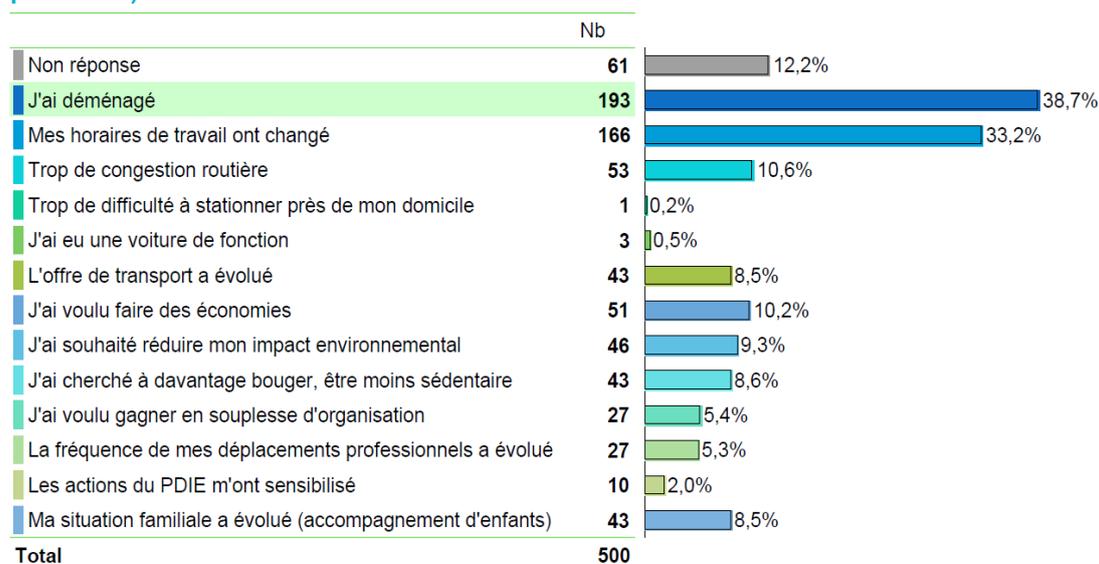
5. CHANGEMENT DE COMPORTEMENTS ET REPORT MODAL, DANS QUELLE MESURE ET A QUELLES CONDITIONS LES SALARIES SONT-ILS PRETS A MODIFIER LEUR MODE DE DEPLACEMENT ?

Sur la base des questionnaires issus des PDME de la Plaine Saint-Exupéry, cette partie va se concentrer sur le potentiel de report modal des salariés concernant leur trajet domicile-travail. L'objectif est d'expliquer les raisons et les facteurs incitatifs qui pourraient pousser les salariés à changer de mode de transport pour tendre vers un usage plus vertueux et moins émissif. Les éléments de cette partie sont particulièrement intéressants puisque les réponses récoltées par les pilotes des PDME ont permis par la suite de formuler des Plans d'actions, qui reposent en partie sur les déclarations et les souhaits des salariés issus des questionnaires.

Quelles sont les raisons expliquant les changements d'habitudes de déplacement des salariés de la Plaine Saint-Exupéry ?

Dans son PDME, l'Aéroport de Lyon a posé la question suivante aux salariés sondés : « Pourquoi vos habitudes de déplacement ont-elles changé ? ». Le graphique ci-dessous reprend les résultats issus des questionnaires :

Pourquoi vos habitudes de déplacement ont-elles changé ? (plusieurs réponses possibles)



Ainsi, les principales causes de changement de comportement sont de loin les déménagements et les changements d'horaires. **Le changement des conditions personnelles (résidence, accompagnement d'enfant) pèse pour environ 47% dans ces changements et va très majoritairement dans le sens d'un usage plus important de la voiture.** Les conditions d'emploi (horaires, déplacements professionnels, etc) pour environ 39% et vont également dans le sens d'un usage plus important de la voiture.

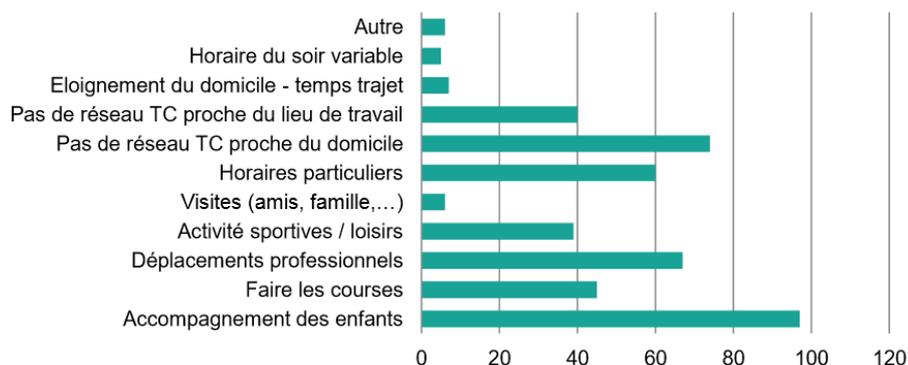
Les conditions externes comme la congestion routière ou la diversification de l'offre de transports ont peu fait évoluer les comportements. Des résultats qui sont logiques concernant la congestion routière puisque nous l'avons vu dans les précédentes parties, cette problématique est peu présente sur la Plaine Saint-Exupéry. Toutefois, les résultats paraissent plus étonnants concernant l'évolution de l'offre de transports, puisque l'on peut observer une diversification et une amélioration de l'offre de transports en commun sur le site de l'aéroport de Lyon au cours de ces dernières années.

La question des économies réalisées par les salariés en changeant de mode de transport ou encore les préoccupations environnementales ou en matière de santé n'apparaissent qu'en second plan. **Ces**

résultats montrent bien que l'action d'un PDME doit être permanente et a tout intérêt à être ciblée pour des personnes qui sont en rupture d'habitude en raison de l'évolution de leur vie personnelle.

Le difficile renoncement à l'autosolisme pour des raisons extra-professionnelles

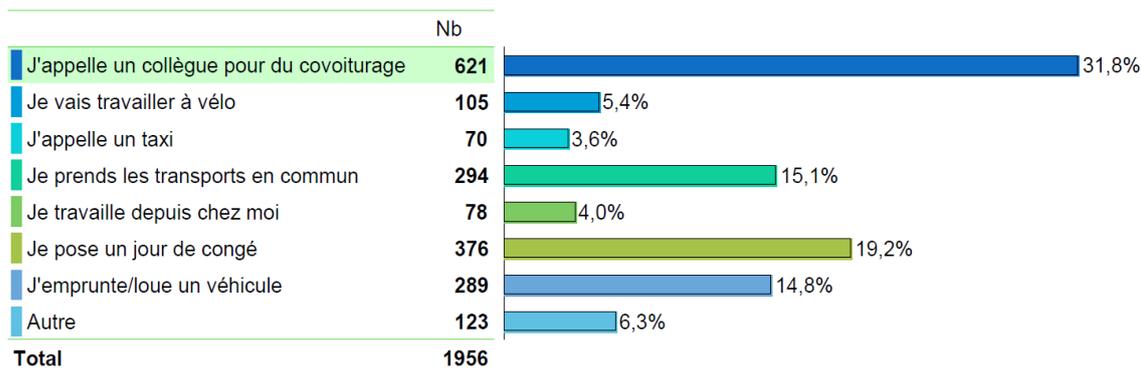
Outre toutes les précédentes analyses que nous avons pu faire pour expliquer la place prépondérante de la voiture pour les déplacements domicile-travail sur la Plaine Saint-Exupéry, s'ajoutent les contraintes des salariés liées à leur vie personnelle. A la question : « Pourquoi utilisez-vous quotidiennement votre voiture ? » les salariés du PDME Parc technologique Porte de l'Isère apportent les réponses suivantes :



On peut ainsi voir que la raison principale qui explique le recours quotidien à la voiture est l'accompagnement des enfants dans leurs activités. Ce constat est confirmé dans le PDME Parc de Maladière & Médipôle puisque 48% des salariés utilisant la voiture disent l'emprunter quotidiennement pour accompagner les enfants à l'école et 54% grâce à la facilité d'utilisation et le confort de la voiture. Ces résultats ne doivent pas masquer l'éloignement de certains salariés aux transports en commun, même si cette perception, nous l'avons vu, n'est pas toujours vérifiée dans les faits.

Il est également intéressant de se pencher sur les résultats d'une question faisant partie du PDME de l'ADL, à savoir : « En cas d'indisponibilité ponctuelle de votre véhicule (réparation) quelle solution préconisez-vous pour vous rendre sur votre lieu de travail ? » Les résultats sont les suivants :

Taux de réponse : 95,5%



Ainsi, en cas d'indisponibilité de leur véhicule, la plupart des salariés feraient appel à un collègue pour covoiturer (31,8%), 15,1% prendraient les transports en commun, 14,8% loueraient ou emprunteraient un véhicule et 23,2% ne se déplaceraient pas (travail à domicile, pose de congés). Une minorité (5,4%) viendraient à vélo. La question est intéressante car elle montre les possibilités de report qui peuvent être imaginées par les salariés dans leur cas spécifique.

Enfin, dans le questionnaire du PDME de l'ADL, une question moins circonstanciée que la précédente a été posée aux salariés automobilistes, à savoir : « Envisagez-vous d'arrêter l'utilisation de votre voiture pour vous rendre sur votre lieu de travail ? »

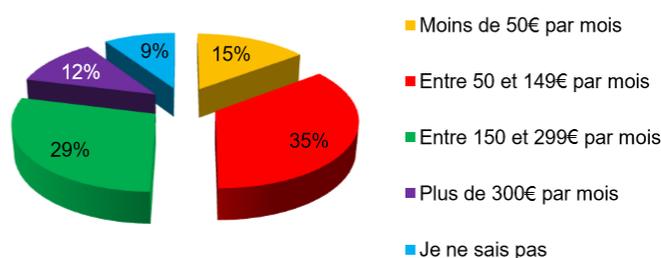
- 50% des salariés ne souhaitent pas changer ;
- 27% souhaitent changer mais pas pour l'instant ;
- 7% souhaitent l'utiliser le moins possible ;
- 5.6% des salariés sont prêts à changer et souhaitent être accompagnés dans ce changement.

La conclusion du PDME est donc la suivante : « La part des salariés aptes au changement reste faible (12% à court terme, 39% à court et moyen terme). Un report modal important est difficilement envisageable à court terme, il s'agit d'agir progressivement sur les premiers leviers d'un « mix-mobilité » et d'actionner des mesures visant à contraindre l'usage de la voiture (comme le filtrage sur les conditions de stationnement).

Une perception des coûts des transports éloignée de la réalité

L'estimation des salariés de leur budget mensuel de transport domicile-travail est homogène entre les différents PDME de la Plaine Saint-Exupéry. Le budget mensuel moyen de déplacement déclaré se situe autour de 150 €. On retrouve ci-dessous le détail des estimations avec les chiffres du PDME Parc technologique Porte de l'Isère

Estimation du budget transport domicile - travail



Le budget déplacement estimé serait inférieur à 149€/mois pour 50% des personnes interrogées. Des chiffres qui sont peu cohérents par rapport à la part modale de l'autosolisme et de la distance moyenne domicile-travail élevée effectuée par les salariés. Pour rappel, les salariés ont souvent tendance à sous-estimer le budget de l'automobile car ils ne prennent en considération que le coût de l'essence et ne tiennent pas compte du coût de l'assurance, des réparations, de l'entretien et surtout de la perte de valeur de leur véhicule à l'argus. En fonction de ce qui est pris en compte, l'évaluation d'un salarié à un autre peut être très différente.

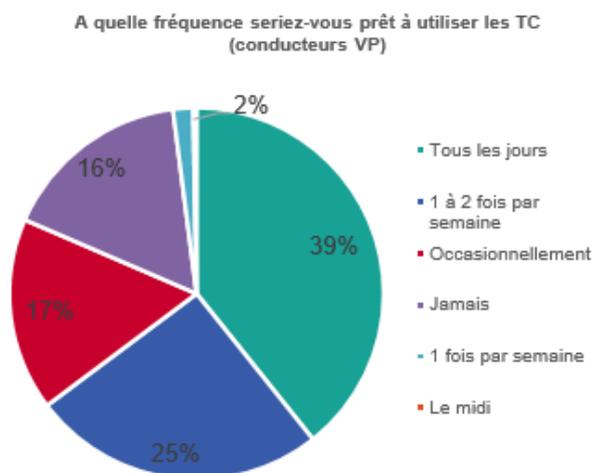
A titre d'indication, pour le salarié, le coût d'une voiture de 5CV pour aller travailler à 25km (moyenne de la zone), 228 jours par an revient à 3969 euros par an (d'après les indemnités kilométriques proposées par le gouvernement, pour une voiture de 5CV), soit un coût réel mensuel de 330€. Ainsi, entre la perception des salariés et la réalité de leurs dépenses, il existe un écart très important et la part du coût du transport dans le budget des ménages vulnérables est forte.

Par ailleurs, le coût de la voiture est de loin le plus important puisqu'un abonnement T-libr 2 zones (TER+TCL+RUBAN) mensuel à plein tarif s'élève à 118,90€, sachant qu'il est pris en charge à 50% par l'employeur, ce qui réduit son cout mensuel à 59,45€

Enfin, d'après les travaux de Francis PAPON, chercheur à l'INRETS, le coût kilométrique d'un vélo tout frais compris (achat, entretien, nourriture, etc.) revient à 0.13€/km soit 1185,6€ par an, donc 98,75 euros par mois.

Les transports en commun, mode de déplacement le plus envisagé par les salariés pour remplacer l'utilisation de la voiture

Dans le PDME du Parc de Maladière & Médipôle, a été posé dans les questionnaires la question suivante aux salariés utilisant quotidiennement leur automobile : « A quelle fréquence seriez-vous prêt à utiliser les TC ? ».



On peut voir dans le camembert ci-dessus que parmi les salariés se rendant actuellement au travail en voiture, **84% seraient prêts à utiliser les transports en commun**. Et parmi ceux-ci, 39% seraient prêts à les utiliser quotidiennement.

Parmi les principales actions pouvant inciter ces personnes à prendre les transports en commun ressortent :

- La mise en place d'informations concernant les TC sur le lieu de travail (horaires en temps réel...) (50%),
- L'adaptation des horaires de bus aux horaires de travail et aux lieux de résidence des salariés (43%),
- La participation des employeurs aux abonnements TC (26%), alors même que cette possibilité existe mais qu'elle n'est pas connue par les salariés sondés.

On peut donc voir que si les comportements des salariés de la Plaine Saint-Exupéry seraient amenés à changer, les transports en commun constitueraient le principal mode de transport sur lequel les salariés se reporteraient.

Un report modal vers le covoiturage sous certaines conditions

Les résultats des enquêtes concernant le covoiturage sont ambivalents. Sur certains PDME, comme celui du Parc de Maladière & Médipôle, on voit un attrait important pour le covoiturage car parmi les salariés se rendant actuellement au travail en voiture, **76% seraient prêts à faire du covoiturage**.

Toutefois, cette pratique ne s'accepte pas sans condition. D'une part la pratique du covoiturage doit être occasionnelle. En effet, seulement 24% des salariés utilisant leur voiture seraient prêts à le faire tous les jours. Ensuite, les salariés sont en attente d'actions de la part des entreprises et des collectivités pour inciter au changement.

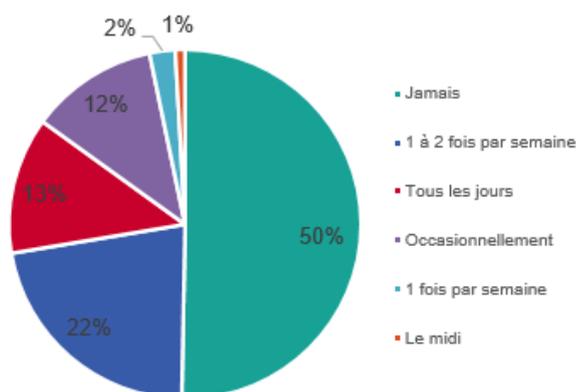
Les actions pouvant inciter ces personnes à faire du covoiturage sont les suivantes :

- La mise en réseau des salariés habitant à proximité (50%),
- Le retour assuré en cas d'impossibilité du covoitureur (37%),
- La mise en place de parkings de covoiturage sur les principaux itinéraires (10%).

Ces déclarations ne sont néanmoins pas homogènes sur tout le territoire de la PSE. En effet, les salariés du PDME de l’AIRM utilisant leur voiture pour venir au travail sont nettement moins favorables pour pratiquer le covoiturage puisque 58% des répondants déclarent ne pas souhaiter covoiturer, quelles que soient les améliorations mises en place (alors même que 84% des salariés utilisent aujourd’hui leur voiture pour se rendre au travail dans ce PDME). Le souhait de pratiquer le covoiturage est donc propre à chaque site, mais repose à chaque fois sur une évolution des conditions actuelles pour inciter à la pratique.

Un report modal vers le vélo encore limité et qui ne pourra se faire sans les aménagements nécessaires à la sécurité des usagers

Le report modal vers le vélo et de manière plus générale vers les modes actifs reste une option faiblement envisagée par les salariés de la Plaine Saint-Exupéry, qui plus est pour une pratique quotidienne. A cet égard, les résultats issus des formulaires du PDME du Parc de la Maladière & Médipôle sont éclairants. A la question « A quelle fréquence seriez-vous prêt à utiliser le vélo ? » les salariés se rendant à leur lieu de en voiture répondent :



Au regard de ces chiffres, on peut constater que **50% des salariés seraient prêts à utiliser le vélo. Cependant, il convient de nuancer ces résultats. Le souhait de pratiquer quotidiennement le vélo demeure faible (13%)**, les salariés envisagent plutôt un report modal mixte où une pratique ponctuelle du vélo qui serait associée à une utilisation de la voiture le reste de la semaine.

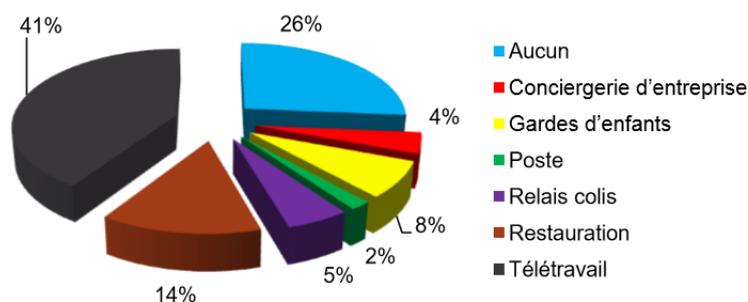
Par ailleurs, **l’incitation au changement est fortement motivée par des actions d’aménagement des voiries et de mise à disposition de matériel au sein des entreprises.** Les principales actions pouvant inciter ces personnes à utiliser le vélo sont les suivantes :

- La création de pistes cyclables continues et sécurisées, prenant notamment en compte les traversées des giratoires (35%),
- La possibilité de rentrer par un autre mode en cas d’intempérie (covoiturage, TC) (19%),
- La mise à disposition de vélos électriques en libre-service sous forme de vélo de fonction ou de prêt à la journée (17%),
- La mise en place de l’indemnité kilométrique vélo (14%) (Déjà en place aujourd’hui avec la loi Lom et son forfait mobilité)

Les services complémentaires attendus par les salariés pour changer leurs habitudes de déplacement

Dans plusieurs démarches PDME, des questions ont été adressées aux salariés pour connaître leurs attentes en matière de services sur les zones d'activités sur lesquelles ils travaillent. Sur le Parc technologique Porte de l'Isère, afin de limiter le nombre de déplacements au sein du site, il a été demandé aux salariés quels seraient les services à développer en priorité.

Par quel(s) service(s) seriez-vous le plus intéressé ?



C'est le télétravail (41%) et la mise en place de service de restauration (14%) qui arrivent en tête des demandes. Des informations intéressantes à mettre en perspective avec les résultats sur le télétravail que nous avons développés dans la deuxième partie de cette synthèse. **La pratique du télétravail est aujourd'hui faible sur la Plaine Saint-Exupéry mais c'est un service qui est attendu par les salariés. Ces attentes sur les nouvelles manières de travailler sont confirmées dans le PDME de l'Aéroport de Lyon. 34 % des salariés pensent que la visio, télé ou web conférence peuvent être des solutions et/ou pourraient l'utiliser sous condition.** Cependant les deux tiers des travailleurs de l'ADL considèrent que la solution n'est pas adaptée à leurs activités (inadaptation de la visio à leurs déplacements, démarche commerciale...) et 30% avouent ne pas savoir s'en servir.

En définitive, nous avons pu voir que les salariés de la Plaine Saint-Exupéry ne sont pas réfractaires au changement de leurs habitudes concernant leur mode de déplacement. Toutefois, cette volonté de changement ne constitue pas la norme parmi les salariés. **Comme le rappelle une conclusion du PDME de l'AIM : « 69% des salariés disent ne pas vouloir ou pouvoir changer de mode de transport ».** Indéniablement, les habitudes de mobilité ne vont pas connaître de bouleversement sur la Plaine Saint-Exupéry à court terme. Pour autant, un autre tiers des personnes sont ouvertes à un changement dans leurs habitudes de trajet domicile-travail. Ce changement pourra se faire sous réserve d'incitations complémentaires de la part des entreprises et des structures publiques. C'est tout l'enjeu des PDME et de leur plan d'actions qui feront l'objet d'une seconde synthèse du SMT AML.

6. CE QU'IL FAUT RETENIR DE LA MOBILITE DES SALARIES DE LA PLAINE SAINT-EXUPERY A TRAVERS L'ANALYSE DES PDME

Qu'est-ce qu'un Plan de Mobilité Employeur (PDME) ?

- Depuis la loi LOM du 24/12/2019, **les entreprises de 50 salariés au moins sur un même site ont obligation d'élaborer un PDME** ;
- Un PDME doit inclure : **un diagnostic mobilité, un plan d'actions, un plan de financement, un calendrier de réalisation des actions des modalités de suivi** et de mises à jour ;
- **Les conditions de réussite d'un PDME** repose sur plusieurs facteurs : le portage et l'animation par un acteur public (chambre consulaire, EPCI, etc), les moyens alloués par les parties prenantes, mais également à l'engagement de ces dernières pour assurer un suivi des études et une mise en œuvre du Plan d'actions.

Caractéristiques des sites d'activités de la PSE couverts par un PDME

- **Des sites au profil similaire** : très bonne accessibilité routière, offre TC limitée sur les zones, aménagements modes actifs insuffisants et incomplets ;
- Des entreprises avec **des salariés en horaires décalés et le week-end**, bien que des phénomènes « d'heures de pointe » existent ;
- Des salariés éloignés de leur lieu de travail avec **une distance moyenne domicile-travail de 22,9 km** (PDME AIRM) ;
- un triple phénomène observable sur la quasi-totalité des PDME : **une majorité des salariés qui résident dans le centre de l'agglomération et notamment sur la commune de Lyon**, une proportion importante de salariés captée par les villes moyennes les plus proches du site du PDME, un lieu d'habitation des salariés très diffus, avec de nombreuses communes concernées sur 5 départements.

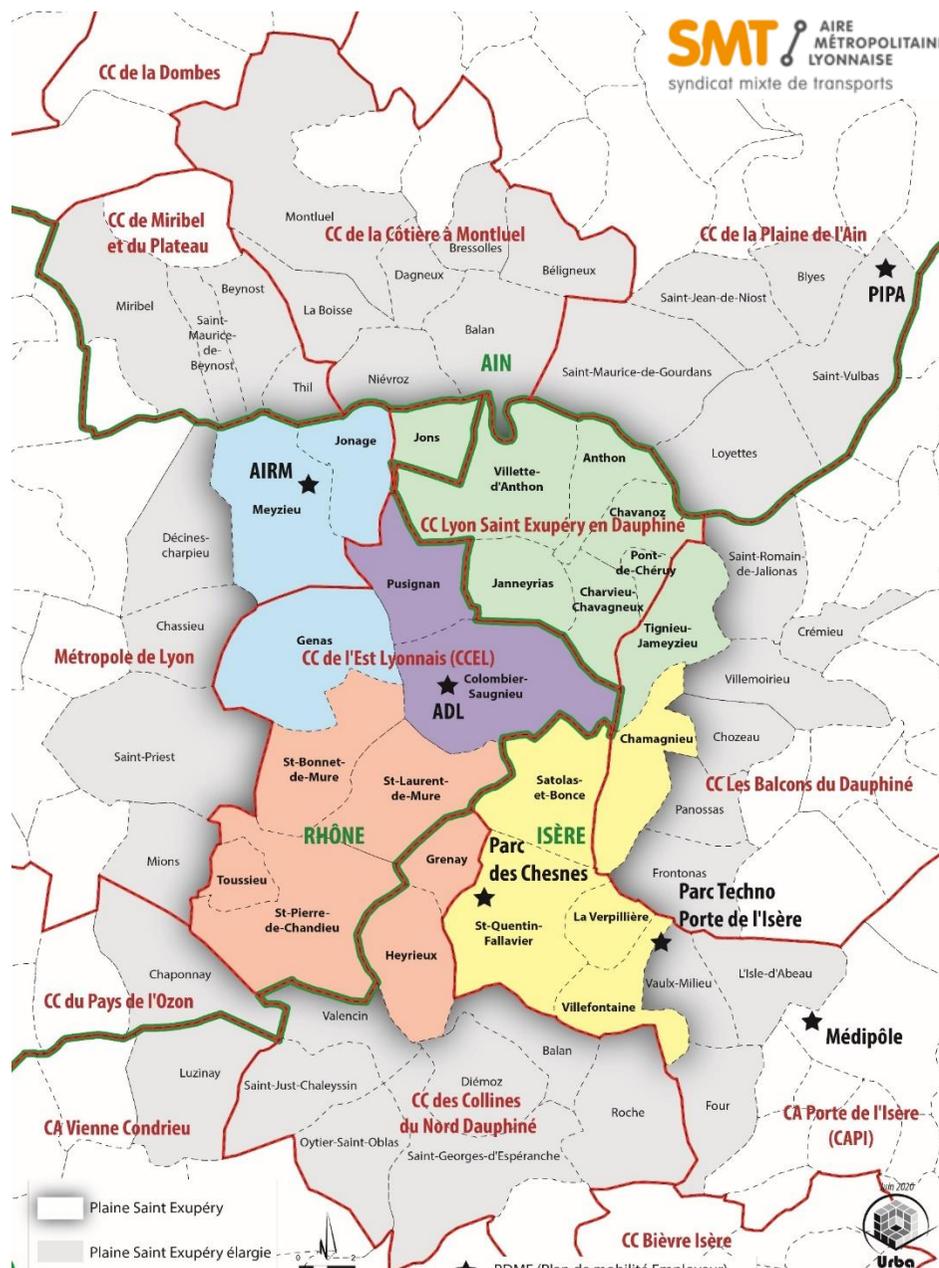
Les pratiques « mobilité » des salariés de la PSE

- **3349 salariés ont répondu aux questionnaires issus des 4 PDME strictement localisés sur la PSE**. Les réponses recueillies sur les pratiques de mobilité domicile-travail **représentent ainsi des tendances pour 5% des salariés de la Plaine Saint-Exupéry** ;
- **Un autosolisme très important** (80% des trajets domicile-travail des salariés) avec une progression sur certains PDME ;
- **Une faible utilisation des TC** (part modale entre 7% et 10%) malgré une offre intéressante pour certains PDME ;
- Selon les PDME, **la part modale du covoiturage pour effectuer le trajet domicile-travail oscille entre 2% et 8%**, cette part modale est néanmoins en progression sur les dernières années (PDME ADL) ;
- **Les parts modales de la marche et du vélo sont comprises entre 1% et 3% selon les sites d'activités**. Si les ZA sont le plus souvent aménagées en trottoirs et pistes cyclables, il y a une absence de continuité **des aménagements en sortant des sites qui dissuadent les salariés** de se rendre au travail, qui craignent pour leur sécurité sur le trajet ;
- **Une offre de stationnement significative** sur toutes les ZA, où les salariés ne rencontrent aucune difficulté pour se garer ;
- **Une pratique du télétravail réservée à une minorité de salariés** (<20%) qui n'en font usage que ponctuellement ;
- **Une majorité de salariés déjeunant sur le site** (>80%) mais utilisant majoritairement la voiture (72%) pour se déplacer ;
- **Des PDME encore méconnus par les salariés** et dont la notoriété auprès des salariés peine à percer malgré les années.

Possibilités et limites des changements de comportements des salariés de la PSE dans leurs déplacements

- **Le changement des conditions personnelles** (déménagement, vie familiale) **pèsent pour environ 47% dans les changements de mode de transport** et vont très majoritairement dans le sens d'un usage plus important de la voiture ;
- **Un recours à l'autosolisme qui est expliqué pour des raisons extra-professionnelles**. 48% des salariés utilisant la voiture disent l'emprunter quotidiennement pour accompagner les enfants à l'école ;
- La perception des coûts de l'utilisation de la voiture par les salariés est éloignée de la réalité. **Les estimations sont en moyenne deux fois inférieures aux coûts réels** ;
- **Des transports en commun plébiscités par les salariés automobilistes pour remplacer leur usage de la voiture**. 84% des salariés seraient prêts à utiliser les TC de manière quotidienne ou ponctuellement dans la semaine ;
- **Des salariés automobilistes prêts à pratiquer le covoiturage** à condition d'engagements de la part des entreprises et des collectivités (plate-forme de rencontre, retour assuré en cas d'imprévus, place réservée covoitureur, etc) ;
- **Un report modal vers les modes actifs sous réserve d'aménagements sécurisés** et d'une mise à disposition de matériel par les entreprises pour inciter les salariés à une pratique qui demeurerait ponctuelle ;
- **Le développement du télétravail comme principal service complémentaire demandé par les salariés**. Des salariés qui sont eux-mêmes conscients des limites de cette méthode pour l'exercice de leurs missions quotidiennes ;

ANNEXE 1 : LOCALISATION DES PDME SUR LE TERRITOIRE DE LA PLAINE SAINT-EXUPERY



PDME	Date de lancement	Localisation
PDME de l'Aéroport de Lyon (ADL)	Lancé en 2012	Colombier-Saugnieu
PDME du Parc de la Maladière et Médipôle	Lancé en 2019	Bourgoin-Jallieu
PDME de la ZAC des Chesnes	Lancé en 2012	Saint-Quentin Fallavier
PDME du Parc technologique Porte de l'Isère	Lancé en 2014	Vaulx Milieu/ Villefontaine
PDME de l'Association des Industriels de la Région de Meyzieu (AIRM)	Lancé en 2019	Meyzieu
PDME du Parc Industriel de la Plaine de l'Ain (PIPA)	Lancé en 2008	Saint Vulbas

Zonages pour analyser la mobilité :

- Meyzieu - Genas
- Agglomération pontoise
- Aéroport Pusignan
- Satolas - Villefontaine
- St-Bonne-de-Mure - Heyrieux

★ PDME (Plan de mobilité Employeur)

- Périmètres institutionnels :
- Département
 - EPCI
 - Commune



ANNEXE 2 : OFFRES DE TRANSPORTS ET D'INTERMODALITE SUR LA PLAINE SAINT-EXUPERY

