

ATELIER 8 : REUSSIR UN PLAN DE DEPLACEMENTS D'ENTREPRISE

Passer de l'habitude de déplacements individuels à une approche plus collaborative pour aller au travail, c'est à la fois un défi et le casse-tête de nombreuses administrations et entreprises qui s'y emploient. Il n'est en effet pas simple de bousculer les habitudes de déplacement.

Nom du projet :

Plan transport de l'Institut Gustave Roussy

Historique / Contexte du projet

Quelques chiffres sur l'institut de cancérologie Gustave Roussy :

- 4 000 personnes transitent sur le site quotidiennement
- 2 700 personnes travaillent sur le campus
- 130 000 consultants par an, 12 000 nouveaux patients chaque année

71% des salariés et 60% des visiteurs et consultants viennent en voiture personnelle.

La mise en œuvre de ce plan s'avère absolument nécessaire en raison :

- Du démarrage d'un important chantier de création d'un nouveau bâtiment qui va conduire à supprimer plus de 400 places de parking sur les 1000 places existantes et déjà insuffisantes.
- De l'évolution des modalités de prise en charge des malades qui viennent de plus en plus pour des temps d'exams et de traitement courts (ambulatoire ou court séjour)
- De la mauvaise déserte de l'IGR par les transports en commun
- Du retournement, à l'automne 2002, de l'entrée de l'IGR qui sera « symboliquement » davantage « tournée vers la ville, tournée vers la vie »

Objectifs du projet

La démarche entreprise par la direction de l'IGR est de mettre en place un plan transport qui apporte une amélioration significative de la desserte de l'IGR par les transports en commun et individuels. Cette initiative est novatrice et s'inscrit dans le cadre des recommandations des pouvoirs publics en matière de desserte des bassins d'emploi, de décongestionnement du trafic urbain, de lutte contre les nuisances liées à la circulation automobile.

Les cibles du projet

- publics internes :

Les personnels travaillant sur le campus IGR ; ils sont tous été invités à utiliser le système quotidiennement, l'offre devant les séduire et les convaincre de changer de comportement en terme de transport. C'est un plus pour la qualité de travail

- publics externes :

Les consultants, les visiteurs, les partenaires : leur déplacement à l'IGR ne doit pas être vécu comme un moment difficile dans leur journée.

Actions réalisées / en cours / programmées

3 nouveaux services ont été proposés afin de favoriser le transfert du transport individuel vers le « collectif » :

- Les navettes dédiées, gérées par la RATP

Elles assurent une liaison directe en 8 minutes, entre l'IGR et le métro Louis Aragon

Mises en service le 4 juin 2002 ; prolongation vers le RER B station Laplace en mars 2004 avec quelques arrêts permettant de toucher les personnes qui sont domiciliées dans cette banlieue proche .

- Le service de covoiturage

Un progiciel de covoiturage installé sur l'intranet permet aux salariés qui le souhaitent de trouver des partenaires pour covoiturer. Une mesure d'accompagnement incitant au covoiturage : Un parking fermé par une barrière électrique et accessible uniquement aux covoitureurs déclarés sur présentation d'un badge magnétique. Ouverture le 4 juin 2002.

- Le point info transport

Situé dans le hall, c'est le point d'accroche pour la cible visiteur, c'est le point de diffusion de tous les supports de promotion des nouveaux services. Il est aussi l'intermédiaire qui fournit tous les renseignements, pour favoriser les regroupements pour le personnel qui n'a pas accès à l'intranet. Ouverture le 4 juin 2002.

Organisation méthodologique

Le PDE est piloté par la responsable de la communication de l'IGR qui s'est entourée d'un prestataire pour l'étude initiale et de l'ADEME pour son soutien méthodologique et financier.

D'intenses négociations avec le STIF, la RATP, des contacts avec tous les partenaires locaux et/ou régionaux qui ne se sentaient que peu concernés par le projet.

En interne, création d'une commission de suivi du PDE incluant : le pilote du PDE, le secrétaire général adjoint, un représentant des co-voitureurs, un représentant de la Direction des services techniques qui gère la sécurité et les parkings, un représentant du CHSCT, l'animatrice du Point Info Transport.

Cette commission se réunit de façon aléatoire, lorsqu'une question collective, une décision importante, des réclamations se posent.

Il a fallu 2 ans de préparation pour aboutir au PDE pour le lancement de la phase la plus importante, la première qui mettait en place les trois actions ; et 2 ans de plus pour un PDE tel qu'il fonctionne actuellement. La première étape de la réflexion a été, marquée par une large consultation : 2800 questionnaires ont été distribués en octobre 2000 et 960 réponses ont été reçues. La moitié des automobilistes réguliers ont admis qu'ils utiliseraient davantage les transports en commun s'ils étaient mieux adaptés. Plus de la moitié se sont dit intéressés par un service de transport innovant. Mais entre la déclaration d'intention et la réalité du quotidien il y a un ravin !

Les salariés de l'IGR qui sont les premiers intéressés par le plan de transport ont été préparés à son introduction dans la vie de l'IGR afin de se familiariser au service et lui donner une vraie légitimité.

Les instances du personnel (Comité d'Entreprise et CHSCT) ont été informées régulièrement de l'avancement du projet et des choix retenus par la Direction pour la mise en place de du plan transport.

Partenaires financiers

- Mise en œuvre et lancement de la première phase du plan transport : 64 000 € - financement IGR et ADEME
- Coût annuel de fonctionnement des trois services mis en place lors de la première phase: 540 000 €
- Financement par le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), l'ADEME (pour trois ans), et l'IGR
- La communauté d'agglomération du Val de Bièvres s'est associée à la démarche pour développer la deuxième phase du PDE (extension du circuit de la navette vers le RER B station Laplace).