

DÉVELOPPEMENT DURABLE

Plan de Déplacement Administration (PDA 2)  
2016-2020



Distribution des vélos de service

Octobre 2016



# SOMMAIRE

INTRODUCTION.....	5
<b>I LES PLANS DE DEPLACEMENT ADMINISTRATION .....</b>	<b>7</b>
1.1 Le cadre législatif et réglementaire national des plans de déplacement .....	7
1.2 Les objectifs des PDA .....	8
1.3 Les liens avec d'autres obligations ou recommandations : .....	9
<b>II LA METHODE DU PDA 2 DE VILLEURBANNE.....</b>	<b>11</b>
1.1 Mise en place d'une démarche projet.....	11
1.2 Enquête par questionnaire.....	11
1.3 Etablissement d'un diagnostic complémentaire .....	12
1.4 Mise en place d'une concertation à deux niveaux.....	13
<b>III. LE PDA 2.....</b>	<b>14</b>
1.1 Les orientations stratégiques .....	14
1.2 Les objectifs retenus.....	14
1.3 Le plan d'actions .....	14
CONCLUSION.....	16
LES FICHES - ACTIONS DU PDA 2 DE LA VILLE DE VILLEURBANNE.....	17



## Introduction

Les PDA participent à la lutte contre le changement climatique et à la protection de l'atmosphère en visant la réduction des déplacements par des modes polluants. En effet, la part des transports dans les émissions de gaz à effet de serre n'a pas cessé d'augmenter pour atteindre environ 30% aujourd'hui, soit une augmentation de + 20% par rapport à 1990.

Les PDA participent aussi à la préservation des ressources et des milieux, ainsi qu'à une qualité de ville pour une qualité de vie, en visant la réduction des prélèvements d'énergies fossiles et des pollutions urbaines (atmosphériques, sonores, ...) et en sécurisant la ville. En effet, les déplacements contribuent fortement à une mauvaise qualité de l'air, et sont à l'origine de 40.000 décès prématurés par an en France, soit dix fois plus que les accidents de la route.

En 2005, la Ville de Villeurbanne s'engageait de façon volontaire dans un plan déplacement administration (PDA), avec l'aide financière de l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME). A la suite d'une enquête, plusieurs actions ont été mises en place, précurseurs, avant que la législation ne vienne les conforter, comme par exemple :

- la prise en charge d'une partie des abonnements des transports en commun,
- la mutualisation des voitures de service,
- la réservation du parking de la mairie annexe aux voitures de service,
- la fin de la gratuité et l'abonnement à tarif réduit pour les automobilistes, sous conditions, au parking Verlaine,
- la mise à disposition de vélos de service nominatifs,
- le déploiement de la fonction de vagemestre,
- le développement d'une flotte de véhicules propres,
- la mise en place de tickets TCL pour les déplacements professionnels,
- la formation à l'éco-conduite de la centaine d'agents qui roulent le plus,
- , ...



*Photo 1. Distribution des vélos de service*

Dix ans après son premier plan d'action, animée par le souhait d'une démarche d'amélioration continue, la Ville a voulu renouveler son engagement en se projetant dans un deuxième PDA. Après deux ans de travail et de concertation, le nouveau plan composé de 20 actions, couvrira la période 2016-2020.



# I LES PLANS DE DEPLACEMENT ADMINISTRATION

## 1.1 Le cadre législatif et réglementaire national des plans de déplacement

Les préoccupations autour des déplacements et de leurs nuisances apparaissent dès le début des années 1980, avec la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982, d'Orientation des Transports Intérieurs (dite « LOTI ») qui institue les Plans de Déplacements Urbains (PDU) pour une « utilisation plus rationnelle de la voiture »<sup>1</sup>.

La loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (dite « LAURE ») affirme le « droit (...) à chacun à respirer un air qui ne nuise pas à sa santé », ce qui nécessite de prévenir, surveiller, réduire ou supprimer les pollutions atmosphériques mais aussi « à économiser et à utiliser rationnellement l'énergie »<sup>2</sup>. Pour cela, elle oblige l'élaboration par les préfets, de Plans de Protection de l'Atmosphère (PPA)<sup>3</sup> « dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants, ainsi que dans les zones où (...) les valeurs limites mentionnées (...) sont dépassées ou risquent de l'être ».

La loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la Solidarité et au Renouveau Urbain (dite « SRU ») complète les lois précédentes et précise que les orientations des PDU doivent encourager « les entreprises et les collectivités publiques à établir un plan de mobilité » pour « favoriser le transport de leur personnel, notamment par l'utilisation des transports en commun et du covoiturage »<sup>4</sup>. Par ailleurs, la loi SRU introduit un nouvel outil, mobilisable lors de l'élaboration des plans de déplacements : « l'autorité compétente pour l'organisation des transports publics dans les périmètres de transports urbains inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants ou recoupant celles-ci met en place ... un service de conseil en mobilité à l'intention des employeurs et des gestionnaires d'activités générant des flux de déplacements importants »<sup>5</sup>.

En 2009, la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement (dite loi « Grenelle I ») stipule que « l'État encouragera » dans le cadre des PDU, la mise en place de plans de déplacement d'entreprises (PDE), d'administrations (PDA), d'écoles ou de zones d'activité<sup>6</sup>.

Enfin, la récente loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte (dite « TECV ») exige qu'au 1<sup>er</sup> janvier 2018, dans le périmètre d'un PDU « 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 »<sup>7</sup>.

### Les déplacements en 5 lois :

- LOTI : création des PDU
- LAURE : création des PPA
- SRU : création des plans de mobilités
- Grenelle : encouragement des PDE/PDA
- TECV : obligation de plan de mobilité

<sup>1</sup> Article 28 de la loi

<sup>2</sup> Article 1 de la loi

<sup>3</sup> Article 8 de la loi

<sup>4</sup> Article 96 de la loi

<sup>5</sup> Article 113 de la loi

<sup>6</sup> Article 13 de la loi

<sup>7</sup> Article 51 de la loi

## 1.2 Les objectifs des PDA

Les PDA visent à favoriser les solutions alternatives à la voiture particulière individuelle (autolisme) dans les déplacements domicile-travail, ainsi que dans les déplacements professionnels et les déplacements des visiteurs et partenaires. Pour cela, il s'agit :

- de réduire les déplacements en voiture « autosoliste »,
- de mieux organiser les déplacements professionnels,
- de réduire le risque routier lié aux déplacements domicile-travail et professionnels,
- d'avoir une attitude de responsabilité citoyenne.

Les PDA s'inscrivent dans une démarche de développement durable :

- du point de vue environnemental : il s'agit de réduire les nuisances environnementales notamment des polluants atmosphériques, sonores et des émissions de GES responsables du changement climatique,
- du point de vue social : il s'agit de réduire le risque routier lié aux déplacements « domicile-travail » et professionnels pour les conducteurs, ainsi que le risque routier pour les habitants, harmoniser les pratiques des différents services et directions tout en tenant compte des contraintes spécifiques, favoriser la pratique d'activités physiques et donc favoriser la bonne santé de ceux qui se déplacent,
- du point de vue économique : il s'agit de réduire les coûts globaux des transports pour les agents, rationaliser et optimiser les ressources matérielles de la Ville (véhicules, carburants, accidentologie).

Les avantages pour le salarié	Les avantages pour la collectivité	Les avantages pour le territoire
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Diminution du stress</li> <li>- Réduction des frais de transports</li> <li>- Maintien d'une meilleure forme physique et mentale</li> <li>- Valorisation de son temps de déplacement</li> <li>- Participation collective à un projet fédérateur</li> <li>- Participation individuelle à une action citoyenne destinée à relever le défi du développement durable et se sentir ainsi citoyen du monde</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Réduction et optimisation de l'ensemble des coûts liés aux déplacements</li> <li>- Réduction du bilan carbone®</li> <li>- Développement d'un esprit d'équipe et d'une culture interne à la lumière d'un engagement commun</li> <li>- Participation collective destinée à relever le défi du développement durable et se sentir ainsi citoyen du monde</li> <li>- Valorisation de l'image de la collectivité</li> <li>- Anticipation d'un durcissement éventuel de la réglementation (zone de circulation restreinte, circulation alternée, ...)</li> <li>- Exemplarité vis-à-vis de ses partenaires et de ses administrés</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Réduction de la congestion du trafic urbain</li> <li>- Réduction des nuisances (pollution de l'air et du bruit notamment)</li> <li>- Participation à l'amélioration de la sécurité routière</li> <li>- Récupération d'espaces publics, notamment en diminuant le stationnement sur la voie publique</li> <li>- Par effets induits, amélioration de la qualité de vie grâce à une ville plus agréable</li> <li>- Réduction de la dépendance énergétique et limitation de la consommation de combustibles fossiles</li> <li>- Réduction des émissions de gaz à effet de serre et participation à la lutte contre le changement climatique</li> </ul>

*Tableau 1. Des avantages pour tous !  
A partir de la publication de l'ADEME : Plan de déplacements entreprise, un nouveau défi pour l'entreprise*



Très concrètement, il s'agit :

- d'inciter aux modes actifs de déplacement<sup>8</sup> (vélo, marche, ...)
- d'inciter aux déplacements en transport en commun
- de favoriser des nouvelles formes de mobilité (covoiturage, ...)
- de favoriser des véhicules moins polluants
- d'envisager des nouvelles pratiques et organisations du travail pour éviter les déplacements (visioconférence, télétravail, ...)

### Quelques chiffres !

- 57% des accidents du travail sont des accidents mortels dus à la circulation
- Un automobiliste qui habite à 20 km de son lieu de travail dépense 3 000 €/an pour aller travailler
- Le coût au km d'une voiture particulière se situe entre 30 et 40 centimes d'€
- 2 mois : c'est la durée moyenne d'arrêt de travail pour un accident lié à un déplacement
- 3 milliards d'€, c'est le coût des impacts sur la santé de la pollution atmosphérique générée par les transports
- 6 100 € : c'est le budget dans une entreprise pour une voiture particulière

*A partir de la publication de l'ADEME : Plan de déplacements entreprise, un nouveau défi pour l'entreprise*

### 1.3 Les liens avec d'autres obligations ou recommandations :

#### **BEGES et PCET/PCAET pour la Ville**

La loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement (dite loi « Grenelle II » ou « ENE »), sans rendre les PDE/PDA obligatoires, introduit l'obligation pour les collectivités de plus de 50.000 habitants<sup>9</sup>, de réaliser un bilan de leurs émissions de gaz à effet de serre (BEGES)<sup>10</sup> et d'établir un plan d'actions interne dit « patrimoine et services ».

La Ville de Villeurbanne a déjà réalisé deux BEGES, sous forme de bilan carbone®<sup>11</sup>, en 2011 (à partir des données 2010) et en 2014 (à partir des données 2013). Alors que la Ville s'est engagée dans un important programme de rénovation thermique du patrimoine bâti qui constitue le moteur de la politique climatique municipale, le deuxième bilan carbone® a pointé la menace que constituaient les déplacements, face à l'augmentation des effectifs, l'éloignement des agents et l'augmentation des kilométrages et de la consommation de carburants des véhicules municipaux.

Année	Kilométrage (en km)	Volume de carburant (en litre)
2010	1.703.496	194.000
2011	1.659.688	190.500
2012		168.700
2013	1.864.933	181.275
2014		197.905

Tableau 2. Evolution du kilométrage et de la consommation totale des véhicules de service

Par ailleurs, en février 2011, la Ville de Villeurbanne adoptait son plan premier climat – énergie territorial (PCET) dont l'action 10 concerne la reconduction d'un PDA. Alors que la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles du 27 janvier 2014<sup>12</sup> mettait à l'échelle intercommunale et métropolitaine l'obligation d'un plan d'action territorial en faveur de la lutte contre le changement climatique et la protection de l'atmosphère,

<sup>8</sup> Autrefois appelés, modes doux

<sup>9</sup> Ainsi que les personnes morales de droit privé employant plus de 500 personnes, l'État et les autres personnes morales de droit public employant plus de 250 personnes

<sup>10</sup> Article 75 de la loi

<sup>11</sup> Au-delà des scopes 1 et 2, cadre réglementaire strict des BEGES, le bilan carbone®, méthode de comptabilisation développée par l'ADEME intègre également le scope 3, soit l'ensemble des émissions indirectes et les déplacements des salariés

<sup>12</sup> Loi n° 2014-58, dite aussi MAPAM ou MAPTAM

la Ville de Villeurbanne lançait de façon volontaire, le 30 mars 2015, l'établissement de son nouveau plan d'actions territorial en faveur du climat, sous la forme d'un plan climat-air-énergie (PCAET), tel que modifié par la loi TECV<sup>13</sup>.

### ***Evaluation des risques professionnels et plan de prévention des risques routiers***

L'article L. 4121-1 du Code du travail fait obligation à l'employeur d'assurer la sécurité de ses salariés. L'article L. 4121-3 précise que la mise en œuvre d'une démarche de prévention implique une évaluation de tous les risques auxquels sont exposés les salariés compte tenu de la nature des activités de l'établissement, des procédés mis en œuvre, des équipements de travail utilisés et dès lors, des risques auxquels sont exposés les salariés dans le cadre de l'activité de conduite routière.

Pour cela, l'Evaluation des Risques Professionnels (EvRP) identifie et classe les risques dans l'entreprise et transcrit les résultats dans le document unique d'évaluation des risques. Elle doit se prolonger par l'identification des mesures de prévention appropriées. De fait, les Plans de Prévention des Risques Routiers (PPRR ou PP2R) constituent un prolongement de la réflexion en s'inscrivant dans une démarche opérationnelle d'actions de management de la mobilité.

### ***PPA à l'échelle de l'agglomération***

Conformément à la loi LAURE, le PPA de l'agglomération lyonnaise a été approuvé en 2008 et révisé en 2014. Le dépassement régulier des normes réglementaires sur Lyon contribue à la non-conformité de la France vis-à-vis de la réglementation européenne, d'où des contentieux en cours.

La 15<sup>ème</sup> action du PPA révisé en 2014 vise à « *encourager les plan de déplacement d'entreprises (ou d'administration) de plus de 250 salariés* ».

### ***Autres démarches générales***

Sur le territoire du Grand Lyon, de nombreuses politiques publiques sont mises en œuvre qui concourent à l'atteinte des objectifs des PDA. Il s'agit notamment :

- A l'échelle du Grand Lyon Métropole :
  - le Plan Climat-énergie territorial approuvé en 2012,
  - le Plan modes doux (PMD) 2009-2020 qui fait suite au premier PMD de 2003 et qui vise un triplement de l'usage du vélo pour 2020 et une part modale de 7,5%
  - le Plan d'Actions pour les Mobilités Actives (PAMA) qui vient d'être approuvé en mai 2016
  - , ...
- A l'échelle du SYTRAL, le Plan de Déplacement Urbain (PDU) dont la révision est en cours. Approuvé en 1997, révisé en 2005, le nouveau PDU a été engagé suite à la décision du Conseil syndical du 5 mars 2015. En 2005, plus de 200 actions étaient structurées autour de 4 orientations : une agglomération où tous les moyens de transports ont leur place, une agglomération équitable, une agglomération sûre et agréable à vivre, faire partager les choix. Dans le cadre de l'actuelle révision, 9 sujets sont à l'étude, dont :
  - Une meilleure prise en compte de l'interface avec les territoires voisins
  - Diversifier les pratiques modales à l'échelle de l'agglomération lyonnaise
  - Anticiper les besoins de développement des transports collectifs
  - Réduire les nuisances liées au trafic automobile
  - Développer la marche à pieds, au service des politiques de santé publique
  - Proposer des outils pour accompagner les changements de comportement
  - Prendre en compte les territoires peu denses et/ou éloignés
  - Réfléchir sur les nouveaux modes de distribution des marchandises en ville

<sup>13</sup> Intégration de la question de l'air dans les plans climat

## II LA METHODE DU PDA 2 DE VILLEURBANNE

Fort de l'approbation de son premier PCET et après une période de transition et de réflexion préalable, la Ville de Villeurbanne engageait en 2014, son deuxième PDA (PDA 2).

### 2.1. La mise en place d'une démarche projet

L'établissement du PDA 2 a donné lieu à une organisation en mode projet, piloté par la Mission Développement durable et dirigé par le Directeur Général des Services.

Le comité technique (COTECH) est composé par :

- Le chargé de mission Déplacements de la Direction du Développement urbain,
- Le Directeur des Ressources humaines,
- Le responsable de la Mobilité professionnelle de la Direction de la Proximité,
- La chargée de Communication interne de la Direction de la Communication,
- La chargée de mission Développement durable.

Le comité de pilotage (COPIL) est composé par :

- Elu(e)s : adjointes en charge du Développement durable et en charge des Ressources humaines, adjoint en charge des Déplacements
- Services : Directeur Général des Services, Directeur Général des services techniques et de l'environnement, Directrice Générale en charge du pilotage des ressources et des relations sociales, Directeur des Ressources humaines, chargée de mission Développement durable.

### 2.2. Enquête par questionnaire

Le premier élément de cette action concerne une enquête réalisée à partir d'un questionnaire établi en interne par les techniciens du COTECH, avec l'aide d'un stagiaire.

Ce questionnaire a été mis en ligne du 1<sup>er</sup> juillet au 31 août 2014, sur l'Intranet de la collectivité par la Direction des Services informatiques et des télécommunications en utilisant le logiciel d'enquêtes statistiques et de sondage, LimeSurvey. Pour les agents ne disposant pas d'accès Internet, un support papier leur a été adressé nominativement et les données ont été saisies par la Mission Développement durable.

L'enquête a donné lieu à près de 800 réponses soit un taux de réponse de près de 40%. Son exploitation a été confiée à un prestataire privé.

Deux éléments encourageants ont été révélés :

- L'enquête a tout d'abord révélé une baisse globale de la part modale de la voiture entre l'enquête de 2005 et celle de 2014, passant de 35% à 32%, soit une baisse de 3% au total, ce qui confirme le bien-fondé de la démarche PDA 1,
- L'augmentation de la part modale du vélo qui passe de 6% à 8%.

Par contre, l'enquête a mis en exergue la forte baisse du co-voiturage déclaré, passant de 7% en 2005 à 2% en 2014.

	Enquête 2005	Enquête 2014
<b>Voiture autosoliste</b>	<b>35%</b>	<b>32%</b>
<i>Dont voiture de services</i>	4%	3%
<i>Dont voiture personnelle</i>	31%	29%
<b>Covoiturage</b>	<b>7%</b>	<b>2%</b>
<b>Transports en commun</b>	<b>24%</b>	<b>33%</b>
<i>Dont TCL</i>	11%	27%
<i>Dont car</i>		1%
<i>Dont TER</i>	3%	5%
<b>Marche</b>	<b>29%</b>	<b>22%</b>
<b>Vélo</b>	<b>6%</b>	<b>8%</b>
<i>Dont vélo personnel</i>		7%
<i>Dont vélo de service</i>		1%

Tableau 3. Résultat des principaux modes domicile-travail lors des enquêtes 2005 et 2014

Sur la question des déplacements professionnels, l'enquête de l'été 2014 a révélé que :

- des véhicules personnels sont toujours utilisés,
- 47,6% des déplacements se font avec port de charge,
- 75,4% des déplacements avec port de charge se font avec voiture.

Pour les déplacements professionnels, la moitié des personnes ayant répondu et concernées par ce sujet se déclarent prêtes à changer, notamment pour :

- le co-voiturage (4%),
- les transports en commun (4%),
- le vélo (6%),
- le vélo à assistance électrique (9%)
- et la marche (4%).

Il ressort également que la motorisation électrique ne fait pas l'objet de réticence à priori, puisque 87% des personnes qui ont répondu sont favorables à la voiture électrique et 55% au vélo à assistance électrique (VAE).

Par ailleurs, 27% des personnes ayant répondu sont intéressées par un non-déplacement, par exemple, par le biais de la visioconférence.

### 2.3. Etablissement d'un diagnostic complémentaire

L'enquête a été complétée par un diagnostic préalable complémentaire qui s'est déroulé début 2015. Ce diagnostic visait en particulier à :

- géo-localiser les agents,
- analyser les réponses au questionnaire,
- analyser le potentiel de changements,
- analyser l'accessibilité des sites de la Villes en modes doux, qualifiés aujourd'hui « d'actifs » pour faire le lien avec la santé.

Ce travail a également été confié au prestataire chargé de l'exploitation de l'enquête. Un budget de 10.000€ a été attribué à l'enquête et au diagnostic préalable.

Le diagnostic complémentaire fait état d'un pourcentage de 17% d'agents sans solution autre que l'autosolisme, alors qu'ils sont aujourd'hui 32% à recourir à ce mode de transport.

	<b>Enquête 2014</b>	<b>Agent se déclarant prêt à changer pour choisir ce mode</b>	<b>Potentiel total analysé</b>
Covoiturage	2%	+ 2%	15%
TCL	28%	+ 2%	55%
Marche	22%	+ 4%	17%
Vélo	8%	4%	54%

Tableau 4. Résultat des principaux modes lors des enquêtes 2005 et 2014

Il convient toutefois de noter que la méthode d'analyse du potentiel de changement s'appuie sur des hypothèses théoriques qui ne tiennent pas forcément compte d'autres considérations subjectives, mais importantes en termes de déplacement. Par exemple, le potentiel cycliste part de l'hypothèse d'un temps de parcours de 25 minutes maximum entre le lieu d'habitation et le site de travail. Une telle hypothèse ne tient pas compte des horaires de travail qui peuvent plus ou moins favoriser l'utilisation de ce mode de transport, les contraintes familiales (nécessité d'emmener les enfants à l'école, ...) ou encore, la plus ou moins grande maîtrise et appréhension du vélo en ville.

A partir du questionnaire et du diagnostic complémentaire, le COTECH a élaboré une première proposition de plan d'actions, soumise à la concertation.

#### 2.4. Mise en place d'une concertation à deux niveaux

Deux instances ont participé à l'établissement du PDA 2 :

- Un groupe de travail ad hoc (GT PDA 2),
- Une commission mixte CTP/CHS.

Le GT PDA 2 a été constitué par des agents, toute catégorie confondue, identifiés par leurs différent(e)s DGA. Il s'est réuni les 5 et 30 novembre 2015 avec une mission d'avis et de force de propositions complémentaires, par rapport aux pistes déjà explorées par le COTECH.

Le résultat du travail du COTECH et du GT PDA 2 a été présenté au COPIL, le 24 mars 2016, pour une validation politique et stratégique ainsi qu'une priorisation des actions.

Le projet de PDA 2 tel que validé à l'issue du COPIL du 24 mars 2016 a également été présenté à une commission mixte CTP/CHS pour avis et propositions complémentaires.

## III. LE PDA 2

### 1.1 Les orientations stratégiques

L'ensemble de la démarche a conduit à envisager un PDA 2 composé de 20 actions, structurées autour de quatre orientations stratégiques :

1. réduire les consommations et les déplacements « autosolistes »
2. renforcer l'information et la communication
3. sécuriser les déplacements
4. donner l'exemple

### 1.2 Les objectifs retenus

Les orientations stratégiques visent à répondre à quatre objectifs quantitatifs arrêtés pour 2020 :

- En termes de part modale de la voiture : **passer sous la barre des 30%** (32% aujourd'hui)
- En termes de kilométrage total des véhicules de service : **retrouver le niveau de 2010**, soit une **réduction de 20%**
- En termes de carburant : **retrouver le niveau de 2010**, soit une réduction de 10%
- Atteindre un pourcentage de **véhicule propre de 35%**

### 1.3 Le plan d'actions

Les différents temps de travail ont permis d'aboutir au final à un ensemble de 20 actions.

Deux actions proposées par le COTECH n'ont pas été priorisées par le COPIL :

- La télé/visioconférence, eu égard au coût des installations et aux retours d'expérience de collectivités que s'en sont équipées. Il s'avère que de tels équipements, très coûteux, sont finalement peu utilisés, alors que d'autres solutions moins onéreuses sont possibles et que plusieurs sites municipaux sont équipés en fibre optique permettant des téléconférences.
- Un challenge interne dans le Challenge Mobilité mis en place à l'échelle de l'agglomération et de la Région.

Deux propositions faites dans les GT PDA n'ont pas été priorisées par le COPIL :

- L'organisation de balades vélos pour les agents de la Ville, difficiles à mettre en œuvre, d'autant que des promenades sont organisées dans le cadre de la Semaine de la Mobilité en septembre (« Convergence vélo ») ou encore dans le cadre de la Fête du vélo en juin et d'associations comme la Ville à Vélo, Lyon Vélo ou Pignon sur Rue.
- La prise en charge des abonnements Vélo'v à 50%, dans la mesure où la loi n'autorise pas la prise en charge par l'employeur de deux abonnements par agent et qu'un abonnement à une carte Técély ou Oura, adossé à un abonnement Vélo'v, ouvre le droit à 1 heure gratuite. Par contre, la prise en charge annuelle uniquement d'un abonnement Vélo'V est tout à fait recevable.

La proposition faite par la commission mixte CTP/CHS sur la mise à disposition de « kit de dépannage d'urgence » dans les équipements a été intégrée.

Orientation stratégique 1 Réduire les consommations énergétiques et les déplacements « autosolistes »	Orientation stratégique 2 Renforcer l'information et la communication	Orientation stratégique 3 Sécuriser les déplacements	Orientation stratégique 4 Donner l'exemple
Réviser le règlement intérieur de l'utilisation des véhicules de service et mettre en place les moyens de la bonne application du règlement sur le remisage à domicile	Réaliser des fiches sur l'accessibilité en modes doux/actifs et en transports en commun des sites municipaux	Mettre en place un Plan global de prévention des risques routiers (PPRR)	Poursuivre le développement des véhicules propres avec un objectif de 35% en 2020
Revoir l'accès aux parkings a) Aligner les conditions et les tarifs d'accès au parking Verlaine sur l'augmentation des abonnements TCL b) Contrôler l'accès au parking de mairie annexe	Développer la communication sur les participations de la Ville (prise en charge des abonnements TCL, TER, Vélo'V, conditions d'accès aux parkings, dispositifs pour personnes handicapées, ...)	Former à la sécurité routière vélo (obligatoire pour les bénéficiaires de vélos de service et volontaire pour les autres) ainsi qu'à l'entretien de vélo (en lien avec le PPRR)	Sérigraphier toutes les voitures de services en indiquant notamment les véhicules propres
Elargir les domaines d'activités des taxis coursiers	Proposer un conseil personnalisé en mobilité pour les agents à travers, par exemple, un forum et une foire aux questions	Reconduire des formations à l'éco-conduite (en lien avec le PPRR)	Mettre en place une procédure en cas de pic de pollution
Inciter au co-voiturage	Continuer à faire du Challenge Mobilité, un rendez-vous annuel en faveur de la mobilité douce pour la collectivité		Réglementer le télétravail
Développer la mobilité professionnelle alternative en vélo (dont vélo à assistance électrique) et via des abonnements professionnels de véhicules partagés			Mettre en œuvre l'indemnité kilométrique vélo (IKV)
Développer des équipements pour le stationnement des vélos sur tous les sites municipaux			
Mettre à disposition des kits de dépannage vélo mutualisé			
Mettre à jour la charte vélo			

Tableau 5 : Les 4 orientations stratégiques et les 20 actions du PDA 2 de la Ville de Villeurbanne

## CONCLUSION

Le PDA 2 est en lien avec de nombreuses autres politiques de la Ville :

- Le plan climat-air-énergie territorial (PCAET) en cours d'élaboration,
- Le plan local santé environnement (PLSE) sur le volet pollution de l'air extérieur,
- La politique « Ville et Handicaps » en favorisant notamment la mobilité des agents en situation de handicap,
- La promotion de l'activité physique pour une meilleure santé,
- La politique de gestion des ressources humaines en général au sein de la Ville : sécurisation des déplacements, réduction des coûts de transports pour les agents, management et qualité de vie au travail, recherche d'équité, ...

Il sera fortement dépendant du caractère agréable de la ville et de son embellissement qui devra être visible à l'échelle du passant pour donner envie de choisir un mode actif de déplacement. A cet égard, le PDA 2 est également fortement en lien avec le programme « A nous la belle ville » et notamment le plan de jalonnement mis en œuvre pour découvrir plus de 80 itinéraires piétonniers à travers la ville.

Le PDA 2 contribue également à d'autres démarches à l'échelle de l'agglomération, comme :

- Le Plan de Protection de l'Atmosphère,
- Le Plan de Déplacement Urbain,
- Le Plan Climat-Energie Territorial, le Plan Modes Doux et le Plan d'Actions pour les Mobilités Actives du Grand Lyon Métropole.

A partir des objectifs quantitatifs identifiés, le PDA 2 fera l'objet d'un suivi régulier pour permettre une évaluation globale en fin de parcours. Cette évaluation est distinguée en :

- Indicateurs d'activité : ils sont déjà identifiés dans le Rapport DD annuel, tels que le nombre de vélos de service, le pourcentage de véhicules propres, le volume de carburant délivré à la pompe municipale, le kilométrage réalisé, ...
- Indicateurs de résultat : il s'agit des reports modaux mais l'obtention de ces résultats nécessitera, comme en 2014, une nouvelle enquête.

Une fois par an, une réunion du COPIL permettra de faire un point sur l'état d'avancement du PDA 2.



# **LES FICHES - ACTIONS DU PDA 2 DE LA VILLE DE VILLEURBANNE**



**Fiche action n° - 1**

**Révision du règlement intérieur de l'utilisation des véhicules de service et mise en place des moyens pour une bonne application du règlement sur le remisage à domicile**

**Plan déplacement administration 2016-2020**

**Responsable de l'action :**

Direction des Ressources Humaines

**Durée de l'action :**

Pérenne

**Enjeux et contexte :**

L'utilisation des véhicules de service (à différencier des véhicules de fonction) est fortement encadrée réglementairement, notamment en termes de remisage à domicile qui doit rester exceptionnel. Or, depuis 2010 la consommation de carburant et le kilométrage effectué par l'ensemble des véhicules de services ont augmenté respectivement de 10% et de 20%. En ce qui concerne le remisage à domicile déclaré, il est estimé responsable d'environ 10% de la consommation de carburant et de 0,3% des émissions de gaz à effet de serre de la Ville. Par ailleurs, eu égard au suivi des véhicules, il s'avère que certains affichent des consommations et des kilométrages bien plus élevés que les estimations pour un fonctionnement professionnel « normal ». Enfin, le remisage à domicile génère une certaine forme d'iniquité de plus en plus mal vécue.

**Objectif :**

- Optimiser le pool de véhicules de services
- Réduire le kilométrage des véhicules et la consommation des carburants
- Améliorer l'équité entre agents en termes de déplacements

**Description synthétique de l'action et planning prévisionnel :**

- Constitution d'un groupe de travail ad hoc : 4<sup>ème</sup> trimestre 2016
- Revoir l'encadrement général de l'utilisation des véhicules de service : 4<sup>ème</sup> trimestre 2016
- Revoir le règlement intérieur du remisage à domicile et les procédures de suivi et de contrôle : fin d'année 2016
- Délibération après consultation des comités paritaires : printemps 2017
- Recommuniquer et faire un rappel au règlement sur les conditions d'utilisation des véhicules de service : printemps 2017

**Partenaires de l'action :**

Groupe de travail ad hoc avec notamment la Direction de la Proximité

**Coût de l'action :**

Internalisation des coûts dans l'activité des services

**Indicateurs de suivi et d'évaluation :****Perspective éventuelle :**

**Fiche action n° - 2**

**Revoir l'accès aux parkings**

- a) **Aligner les conditions et les tarifs d'accès au parking Verlainne sur l'augmentation des TCL**

Plan déplacement administration 2016-2020



**Responsable de l'action :**

Direction de la Proximité et Direction des Ressources humaines

**Durée de l'action :**

Pérenne

**Enjeux et contexte :**

En 2005, afin de favoriser les modes de transport non polluants, le PDA 1 avait conduit à rendre le parking Verlainne, géré par la Ville, payant pour les agents de la Ville avec des conditions d'accès liés notamment au temps des déplacements en transports en commun. Depuis 2005, soit durant ces dix dernières années, les conditions d'accès au parking Verlainne n'ont jamais été revues alors que le contexte a évolué, ne serait-ce qu'en termes d'augmentation régulière des abonnements de transports en commun réduisant l'avantage comparatif de ces derniers du point de vue strictement financier.

**Objectif :**

Actualiser les conditions générales d'accès au parking Verlainne pour maintenir l'avantage comparatif des modes doux et/ou actifs de transports\*.

**Description synthétique de l'action et planning prévisionnel :**

- Etude de l'évolution des conditions générales de déplacement dans l'hyper centre
- Proposition d'évolution de tarif d'abonnement et de conditions de temps pour l'accès
- Application des nouvelles règles
- Mise en place d'une procédure croisée de suivi entre la Direction de la Proximité et la Direction des ressources humaines (partage des informations sur les autorisations annuelles et la mise en paiement, protocole de fin d'autorisation éventuelle, ...)

**Partenaires de l'action :**

Mission Développement durable et Direction du Développement urbain

**Coût de l'action :**

Internalisation des coûts dans l'activité des services

**Indicateurs de suivi et d'évaluation :**

**Perspective éventuelle :**

\*n'est pas concernée la gratuité du parking pour les agents en situation de handicap

**Fiche action n° - 2****Revoir l'accès aux parkings****b) Contrôler l'accès au parking de la mairie annexe**

Plan déplacement administration 2016-2020

**Responsable de l'action :**

Direction des Bâtiments

**Durée de l'action :**

Pérenne

**Enjeux et contexte :**

Le stationnement constitue un levier-clef des politiques de mobilité. D'une manière générale, l'absence de parking gratuit s'avère très dissuasive pour les déplacements en voiture, notamment pour les déplacements domicile/travail. Dans le cadre du PDA 1 de 2005, une des actions consistait à supprimer le stationnement des véhicules particuliers en mairie annexe pour le reporter sur le parking Verlaine (soumis à conditions d'accès) et réserver le parking de la mairie annexe aux véhicules de service. Pour autant, le stationnement de véhicules particuliers d'agent est néanmoins constaté au parking de la mairie annexe.

**Objectif :**

Faire respecter l'une des actions retenue dans le cadre du PDA 1

**Description synthétique de l'action et planning prévisionnel :**

- Etude des possibilités de délimitation du stationnement municipal dans le cadre de la copropriété
- Etude des possibilités de limitation du stationnement aux véhicules autorisés, à savoir les véhicules de service
- Mise en place d'une procédure ad hoc, notamment en termes d'information

**Partenaires de l'action :****Coût de l'action :**

A déterminer ultérieurement

**Indicateurs de suivi et d'évaluation :****Perspective éventuelle :**

**Fiche action n° - 3****Élargir les domaines d'activités des taxis coursier**

Plan déplacement administration 2016-2020

**Responsable de l'action :**

Direction de la Proximité

**Durée de l'action :**

Pérenne

**Enjeux et contexte :**

Les deux taxis-coursiers exécutent des tournées régulières selon des circuits déterminés notamment entre les équipements excentrés et la mairie, afin d'éviter des déplacements individuels inutiles. Le diagnostic préalable complémentaire réalisé dans le cadre de l'établissement du PDA 2 a montré que certains équipements effectuaient des déplacements réguliers vers la mairie alors qu'ils sont à proximité d'équipements inclus dans les circuits des taxis-coursiers.

**Objectif :**

Optimiser les déplacements de la collectivité en élargissant les sites desservis à proximité des circuits existants, comme la MLIS aujourd'hui non desservi, à proximité du CCVA desservi.

**Description synthétique de l'action et planning prévisionnel :**

- Identification des sites qui pourraient être desservis : fin 2016
- Détermination des modalités de desserte : début 2017
- Mise en place de l'élargissement : début 2017

**Partenaires de l'action :****Coût de l'action :**

Internalisation des coûts dans l'activité des services

**Indicateurs de suivi et d'évaluation :****Perspective éventuelle :**

**Fiche action n° - 4**

**Inciter au co-voiturage**

**Plan déplacement administration 2016-2020**



**Responsable de l'action :**

Mission Développement durable et Direction des Ressources Humaines

**Durée de l'action :**

Pérenne

**Enjeux et contexte :**

L'enquête de l'été 2014 a révélé que de 7% de covoitureurs en 2005, le pourcentage est tombé à 2% en 2014 alors qu'en même temps, on enregistre un éloignement des agents, ce qui signifie des coûts supplémentaires pour les déplacements.

**Objectif :**

Favoriser le covoiturage pour réduire la part modale de l'autosolisme et les coûts des déplacements pour les agents.

**Description synthétique de l'action et planning prévisionnel :**

- A partir de la géolocalisation des agents réalisée dans le cadre du diagnostic préalable, analyse des possibilités de covoiturage entre les agents de la collectivité à partir du fichier de la DRH (domicile-travail) mais aussi au regard des déplacements professionnels par prestation extérieure : 3<sup>ème</sup> trimestre 2016
- Proposition de procédure et d'outil pour favoriser les mises en contact par prestation extérieure : 3<sup>ème</sup> trimestre 2016, en particulier
- Rapprochement d'autres structures et entreprises de la commune : 3<sup>ème</sup> trimestre 2016
- Rapprochement de la plateforme du Grand Lyon Métropole : 3<sup>ème</sup> trimestre 2016
- Expérimentation : 2017

**Partenaires de l'action :**

Prestataire pour l'analyse et la formulation de propositions opérationnelles  
Direction de la Communication

**Coût de l'action :**

4.000 € prestation extérieure

**Indicateurs de suivi et d'évaluation :**

Nombre d'agents touchés, part modale du covoiturage

**Perspective éventuelle :**

## Fiche action n° - 5

**Développer la mobilité professionnelle alternative en vélo [dont les vélos à assistances électrique] et via des abonnements de véhicules partagés**

Plan déplacement administration 2016-2020



### Responsable de l'action :

Direction de la Proximité

### Durée de l'action :

Pérenne

### Enjeux et contexte :

Les déplacements en vélo notamment professionnels constituent des atouts en termes de modes actifs et de bienfaits sur la santé mais aussi de facilitation du stationnement en milieu urbain dense, notamment dans des équipements (comme les écoles) où les dispositifs de sécurité ne permettent pas aux voitures de rentrer dans l'enceinte de l'équipement.

### Objectif :

- Développer la flotte de vélos à assistance électrique comme moyen alternatif à la voiture pour les déplacements professionnels
- Optimiser les moyens généraux de véhicules pour les déplacements professionnels

### Description synthétique de l'action et planning prévisionnel :

- Développer la flotte de vélos à assistance électrique pour les déplacements professionnels sur base du volontariat : régulier depuis 2014
- Evaluation du coût des abonnements Vélo'V de service : fin 2016
- Faire une évaluation du coût des abonnements d'autopartage (Bluely, Citiz LPA) : fin 2016
- Prise en main d'un outil de gestion de la flotte automobile : début 2017
- Mutualisation interne des pools de voitures affectées à différentes directions : fin 2017

### Partenaires de l'action :

Partenaires de véhicules partagés

### Coût de l'action :

8.000 € en investissement annuel pour le renouvellement des flottes de vélo  
A déterminer pour les abonnements de véhicules partagés

### Indicateurs de suivi et d'évaluation :

### Perspective éventuelle :



**Fiche action n° - 6****Développer des équipements pour le stationnement des vélos sur tous les sites municipaux**

Plan déplacement administration 2016-2020

**Responsable de l'action :**

Direction des Bâtiments

**Durée de l'action :**

Pérenne

**Enjeux et contexte :**

Le vol est l'un des premiers obstacles au développement de la pratique du vélo. Selon un article du journal le Progrès, 3.000 vélos ont été déclarés volés en 2014 à Lyon et on estime au même nombre, les vols qui n'ont pas fait l'objet d'un dépôt de plainte de la part de leur propriétaire. De fait, pour favoriser les déplacements en vélo (domicile/travail et déplacements professionnels), il est primordial que les cyclistes puissent disposer d'un garage sécurisé sur leur lieu de travail.

**Objectif :**

- Equiper les sites municipaux de lieux sécurisés et adaptés pour le stationnement des vélos des agents
- Améliorer les locaux existants pour mieux répondre aux besoins

**Description synthétique de l'action et planning prévisionnel :**

- Identifier les stationnements vélos dans les différents sites municipaux
- Aménager dans chaque équipement un local sécurisé pour les vélos, en particulier sur les sites les plus importants en termes de nombre d'agents
- Améliorer les locaux existants, notamment en termes d'éclairage et de facilité de stationnement

**Partenaires de l'action :**

Mission Développement durable et Direction du Développement urbain

**Coût de l'action :**

A déterminer ultérieurement

**Indicateurs de suivi et d'évaluation :**

% d'équipements équipés en local vélo

**Perspective éventuelle :**

## Fiche action n° - 7

Mettre en place des kits de dépannage mutualisés pour les vélos dans les principaux équipements de la Ville

Plan déplacement administration 2016-2020



### Responsable de l'action :

Direction de la Proximité

### Durée de l'action :

Pérenne

### Enjeux et contexte :

Les vélos sont plus sujets à des problèmes techniques en milieu urbain, notamment en termes de crevaison. Afin de favoriser leur usage, un kit d'outils mis à disposition de tous peut s'avérer utiles pour ne pas immobiliser les cyclistes.

### Objectif :

Mettre à disposition du matériel de prévention et de dépannage pour faciliter la prévention et la réparation d'urgence des vélos sans pour autant se substituer à un atelier.

### Description synthétique de l'action et planning prévisionnel :

- Identifier les sites où ce matériel pourrait être mis à disposition (a priori les principaux sites accueillant des vélos)
- Identifier la localisation précise pour installer à demeure, tout d'abord une pompe à pied avec manomètre (en lien avec une communication sur la nécessité de gonfler régulièrement les pneus pour éviter les crevaisons)
- Identifier les autres outils pouvant être mis à disposition (démonte-pneus, multi-outils, ... ?)
- Mettre en place une procédure de visite régulière des installations pour contrôler qu'il n'y a pas de problème

### Partenaires de l'action :

Groupe de travail ad hoc

### Coût de l'action :

Environ 250 € pour 6 pompes à pied avec manomètre + coût de fixation du matériel

### Indicateurs de suivi et d'évaluation :

### Perspective éventuelle :

**Fiche action n° - 8**

**Mettre à jour la Charte Vélo**

Plan déplacement administration 2016-2020



**Responsable de l'action :**

Direction de la Proximité

**Durée de l'action :**

Pérenne

**Enjeux et contexte :**

La Ville de Villeurbanne a mis en place une importante flotte de vélos de service pour les trajets domicile-travail et pour les déplacements professionnels. Cette démarche et ces investissements pour la Ville (environ 500 € par vélo avec ensemble d'équipements de sécurité) supposent des droits mais aussi des devoirs. La Charte vélo constitue donc un règlement intérieur pour les bénéficiaires de vélos de service.

**Objectif :**

Actualiser la Charte vélo datant de 2005

**Description synthétique de l'action et planning prévisionnel :**

- Rédiger la mise à jour de la Charte : 4<sup>ème</sup> trimestre 2016
- Valider la Charte mise à jour : 4<sup>ème</sup> trimestre 2016
- Diffuser la nouvelle Charte : 1<sup>er</sup> trimestre 2017

**Partenaires de l'action :**

**Coût de l'action :**

Internalisation des coûts dans l'activité des services

**Indicateurs de suivi et d'évaluation :**

**Perspective éventuelle :**

## Fiche action n° - 9

### Réaliser des fiches sur l'accessibilité active et en transports en commun des sites municipaux

Plan déplacement administration 2016-2020



#### Responsable de l'action :

Mission Développement durable, Direction du Développement urbain et Direction des Systèmes d'information et de télécommunication

#### Durée de l'action :

Pérenne

#### Enjeux et contexte :

Plusieurs équipements sont décentrés par rapport à l'hôtel de ville. Les déplacements en modes doux (appelés aujourd'hui également, modes actifs= peuvent être desservis par une mauvaise représentation des temps de trajet et une méconnaissance des parcours possibles.

#### Objectif :

Favoriser les reports modaux en proposant des itinéraires alternatifs à la voiture, les plus fiables possibles entre les sites municipaux et l'hôtel de ville : à pied, à vélo et en transports en commun. Si possible, les différents temps de trajet seront indiqués.

#### Description synthétique de l'action et planning prévisionnel :

- Identification des parcours en vélo, si possible par les aménagements cyclables existants : printemps 2016
- Identification des parcours en transports en commun avec les temps de parcours : été 2016
- Cartographie des circuits et mise en page des fiches : automne 2016
- Mise à disposition des fiches dans les équipements et à la Direction de la Communication : début 2017

#### Partenaires de l'action :

#### Coût de l'action :

Internalisation des coûts dans l'activité des services

#### Indicateurs de suivi et d'évaluation :

Part modale de la marche et du vélo

#### Perspective éventuelle :

Utilisation de ces fiches pour les visiteurs de la mairie

**Fiche action n° - 10**

**Renforcer la communication sur les participations de la Ville en matière de déplacements**

Plan déplacement administration 2016-2020



**Responsable de l'action :**

Mission Développement Durable, Direction de la Communication et Direction des Ressources Humaines

**Durée de l'action :**

Pérenne

**Enjeux et contexte :**

Eu égard à l'évolution des agents et des procédures, il s'avère qu'un renouvellement de l'information sur les dispositifs existants au sein de la Ville pour aider aux déplacements doux et actifs de ses agents, est plus que nécessaire. Par ailleurs, l'enquête de l'été 2014 a notamment révélé qu'aucune des personnes qui s'étaient déclarées en situation de handicap n'avait pris contact avec la DRH pour connaître les dispositifs existants pour les aides dans leurs déplacements domicile-travail mais également de formation.

**Objectif :**

Informers les agents sur l'ensemble des dispositifs et participations possibles de la Ville pour les déplacements

**Description synthétique de l'action et planning prévisionnel :**

- établissement d'un guide sur l'ensemble des participations et dispositifs de la Ville : été 2016 pour un numéro spécial PDA 2 dans le magazine interne d'octobre 2016
- établissement d'une stratégie de communication pour le lancement du guide mais aussi pour renouveler et pérenniser l'information (lien avec l'action sur le conseil en mobilité) : début 2017
- déploiement de la stratégie de communication : 2017

**Partenaires de l'action :**

Eventuellement, le CIEFA dans le cadre d'un projet tutoré pour la stratégie de communication

**Coût de l'action :**

Internalisation de l'action dans l'activité quotidienne des services

**Indicateurs de suivi et d'évaluation :**

Nombre de communications réalisées, part modale

**Perspective éventuelle :**

Reconduite régulière de l'information, notamment dans le cadre de l'accueil de nouveaux agents et dans les outils de communication interne de la Ville.

## Fiche action n° - 11

Proposer un conseil en mobilité pour les agents, à travers par exemple, un forum et une foire aux questions

Plan déplacement administration 2016-2020



### Responsable de l'action :

Mission Développement Durable et Direction du Développement Urbain

### Durée de l'action :

Pérenne

### Enjeux et contexte :

Certains agents ne disposent pas toujours de l'ensemble de l'information nécessaire (moyens existants, coût, participation de la Ville, ...) pour envisager d'opérer un report modal.

### Objectif :

En partie en lien avec l'action précédente, proposer une aide plus spécifique aux agents qui le souhaiteraient à partir de leur situation spécifique

### Description synthétique de l'action et planning prévisionnel :

- Recenser les questions les plus souvent posées dans une sorte de Foire aux Questions (FAQ) pour que les agents puissent déjà trouver un premier niveau d'information : début 2017
- Mettre en place un outil pour permettre aux agents qui le souhaitent de présenter leur situation spécifique (de type Forum par exemple) : printemps/été 2017
- Identifier les réponses possibles : au fur et à mesure des demandes

### Partenaires de l'action :

Direction de la Communication

### Coût de l'action :

Internalisation de l'action dans l'activité quotidienne des services

### Indicateurs de suivi et d'évaluation :

Nombre de questions posées sur le Forum, évolution des pratiques de déplacement des agents ayant sollicité le conseil en mobilité

### Perspective éventuelle :

**Fiche action n° - 12**

**Continuer à faire du Challenge Mobilité, un rendez-vous annuel en faveur de la mobilité douce pour la collectivité**

Plan déplacement administration 2016-2020

**Responsable de l'action :**

Mission Développement durable

**Durée de l'action :**

Action annuelle, un jour précis de l'année

**Enjeux et contexte :**

La Ville de Villeurbanne participe depuis 2009 au Challenge de mobilité alternative mis en place à l'échelle de l'agglomération de Lyon. Avant axé sur le vélo, depuis 2011, le Challenge Mobilité est ouvert à tout mode alternatif à la voiture thermique solo. Les agents de la Ville sont accueillis devant l'Hôtel de Ville avec un petit-déjeuner et les participants ont droit à un cadeau surprise. C'est un rendez-vous de convivialité et de manifestation de l'engagement citoyen. Depuis le début de la démarche, sauf en 2013 (4<sup>ème</sup> place), la Ville accède toujours à une place du podium.

**Objectif :**

Poursuivre la participation annuelle de la Ville au Challenge Mobilité

**Description synthétique de l'action et planning prévisionnel :**

S'inscrire tous les ans au Challenge Mobilité et organiser un temps convivial pour promouvoir la mobilité douce et active : début juin en fonction du calendrier des organisateurs

**Partenaires de l'action :**

Organisateur du Challenge Mobilité à l'échelle de la Région et de la Métropole : Conseil Régional, ADEME, Grand Lyon Métropole, Pignon sur Rue

**Coût de l'action :**

Environ 1.500 €/an

**Indicateurs de suivi et d'évaluation :**

Nombre d'équipements participants, nombre d'agents participants

**Perspective éventuelle :**

**Fiche action n° - 13****Mettre en place un plan global de prévention des risques routiers [PPRR]**

Plan déplacement administration 2016-2020

**Responsable de l'action :**

Service des Affaires juridiques et Assurances de la Direction des Affaires juridiques, des Assurances et de la Commande publique

**Durée de l'action :**

Pérenne

**Enjeux et contexte :**

L'article L. 4121-1 du Code du travail oblige l'employeur à assurer la sécurité de ses salariés. Le risque routier est la première cause d'accident mortel lié au travail après près d'un accident mortel sur deux mettant en cause la route. Pour la Ville de Villeurbanne, il peut s'agir de voitures comme de vélos dans la mesure où 200 vélos de service ont été déployés. Par ailleurs, sans forcément se traduire par des accidents corporels, les accidents peuvent n'être que matériel, ce qui génère toutefois des coûts de réparation et en termes d'assurance. L'accidentologie de la collectivité a enregistré une augmentation ces dernières années

**Objectif :**

- Prévenir les accidents et leurs conséquences sur la santé et la sécurité des usagers et des habitants
- Optimiser les moyens de la collectivité

**Description synthétique de l'action et planning prévisionnel :**

- Mettre en place un plan de formation adapté : balisage des travaux sur la route, sécurité vélo en milieu urbain (cf. fiche ad hoc), constat amiable, assurance éco-conduite/conduire voiture en sécurité (cf. fiche ad hoc), ...
- Equiper les véhicules d'équipements de sécurité notamment de bip de recul
- Faire le suivi des accidents

**Partenaires de l'action :**

Direction des Ressources Humaines et Direction de la Proximité et Mission Développement durable

**Coût de l'action :**

A déterminer ultérieurement

**Indicateurs de suivi et d'évaluation :**

Nombre d'agents formés, nombre d'équipements installation, nombre d'accidents corporels et/ou matériels

**Perspective éventuelle :**



**Fiche action n° - 14**

**Reconduire des formations à l'éco-conduite/conduite voiture en sécurité et capitaliser les enseignements [en lien avec le PPAR]**

Plan déplacement administration 2016-2020



**Responsable de l'action :**

Service des Affaires juridiques et Assurances de la Direction des Affaires juridiques, des Assurances et de la Commande publique

**Durée de l'action :**

Ponctuelle avec reconduction

**Enjeux et contexte :**

L'éco-conduite peut générer des économies de 30% de carburant et de sécuriser les déplacements en privilégiant une conduite moins agressive et « plus zen » et en rappelant les règles de sécurité de base. En 2009 et 2010, une formation à l'éco-conduite avait été rendue obligatoire pour une centaine d'agents identifiés comme « gros rouleurs », au regard du kilométrage effectué par leur véhicule de service.

**Objectif :**

- Sécuriser les déplacements et réduire la sinistralité par la mise en place d'actions ciblées relatives à la prévention du risque routier
- Réduire les consommations de carburant

**Description synthétique de l'action et planning prévisionnel :**

- Reconduite des formations, notamment pour un certain nombre de conducteurs réguliers dans le cadre de leur mission avec un premier cycle de 6 mois, de novembre 2016 à avril 2017
- Travail sur un outil de capitalisation pour permettre à l'ensemble des agents (conducteurs occasionnels éventuels de la collectivité) de bénéficier de conseils en matière d'éco-conduite : 2017-2018

**Partenaires de l'action :**

Direction des Ressources humaines, Mission Développement durable, organismes de formation  
A mettre en lien avec l'action n° 10

**Coût de l'action :**

A déterminer ultérieurement

**Indicateurs de suivi et d'évaluation :**

Nombre d'agents formés

**Perspective éventuelle :**

Utilisation de la formation dans le cadre personnel

## Fiche action n° – 15

**Former à la sécurité routière vélo [obligatoires pour les bénéficiaires des vélos de service et volontaire pour les autres] ainsi qu'à l'entretien de vélo [en lien avec le PPARA]**

Plan déplacement administration 2016-2020



### Responsable de l'action :

Service des Affaires juridiques et Assurances de la Direction des Affaires juridiques, des Assurances et de la Commande publique

### Durée de l'action :

Ponctuelle

### Enjeux et contexte :

La Ville a mis en place 200 vélos de service, attribués de façon nominative aux agents. La sécurité est un élément essentiel pour le bien-être des agents notamment en vélo, eu égard aux risques existants. L'article L. 4121-1 du Code du travail oblige l'employeur à assurer la sécurité de ses salariés.

### Objectif :

Sécuriser les agents qui bénéficient de vélos de service, ainsi que les autres cyclistes utilisant leur propre matériel, par une formation sur la sécurisation des déplacements en vélo en ville et l'entretien minimal

### Description synthétique de l'action et planning prévisionnel :

Automne 2016 : montage de la formation  
 Fin 2016 : contact d'organismes de formation  
 2017 : formation

### Partenaires de l'action :

Organisme de formation

### Coût de l'action :

A déterminer ultérieurement

### Indicateurs de suivi et d'évaluation :

Nombre d'agents formés

### Perspective éventuelle :

Voir comment pérenniser la connaissance

## Fiche action n° - 16

**Poursuivre le développement des véhicules propres avec un objectif de 35% en 2020**

Plan déplacement administration 2016-2020



### Responsable de l'action :

Direction de la Proximité

### Durée de l'action :

Pérenne

### Enjeux et contexte :

La Ville de Villeurbanne dispose d'une flotte dite propre, volontairement élevée (intégrant jusqu'à présent les véhicules GPL). Ses différents engagements (PCAET, PLSE) l'invitent à poursuivre ses efforts pour réduire les nuisances en ville (pollution atmosphérique, bruit).

### Objectif :

Atteindre un taux de 35% de véhicules propres

### Description synthétique de l'action et planning prévisionnel :

Poursuivre l'achat de véhicules propres dans le cadre du renouvellement régulier de sa flotte.

### Partenaires de l'action :

UGAP

### Coût de l'action :

Surcoût d'environ 30% entre un véhicule propre et un véhicule thermique

### Indicateurs de suivi et d'évaluation :

% de la part de véhicules propres

### Perspective éventuelle :

Changement de réglementation à venir, excluant les véhicules GPL et hybrides de la liste des véhicules propres

## Fiche action n° - 17

Sérigraphier toutes les voitures de services en indiquant notamment les véhicules propres

Plan déplacement administration 2016-2020



### Responsable de l'action :

Direction de la Proximité

### Durée de l'action :

Pérenne

### Enjeux et contexte :

La Ville de Villeurbanne met en œuvre une politique volontaire d'exemplarité en matière de déplacement par le biais, notamment, d'une flotte de véhicules propres.

### Objectif :

Donner de la visibilité aux véhicules municipaux en tant qu'ambassadeur de la politique de la Ville en termes de véhicules propres et de déplacement en général

### Description synthétique de l'action et planning prévisionnel :

- Achat de sérigraphie « Ville de Villeurbanne »
- Achat de logo pour identifier les véhicules électriques : 2016
- Achat de logo pour identifier les véhicules au gaz : 2017

### Partenaires de l'action :

### Coût de l'action :

10.000 €

### Indicateurs de suivi et d'évaluation :

% de véhicules de la Ville sérigraphiés

### Perspective éventuelle :

**Fiche action n° - 18****Mettre en place une procédure en cas de pic de pollution**

Plan déplacement administration 2016-2020

**Responsable de l'action :**

Mission Développement durable

**Durée de l'action :**

Pérenne

**Enjeux et contexte :**

L'agglomération lyonnaise est soumise à une pollution de fond récurrente avec des épisodes de pics réguliers, en particulier, particules fines en hiver et ozone en été. Cette situation contribue à la non-conformité de la France vis-à-vis de la réglementation européenne sur les émissions de polluants admissibles, ainsi qu'à des problèmes de santé, notamment pour les populations vivant à proximité des grandes voies routières. L'agglomération fait l'objet d'un PPA approuvé en 2008 et révisé en 2014. En cas d'alerte « pollution », un dispositif est déclenché, limitant notamment la vitesse sur le périphérique et incitant le report modal vers des modes moins polluants que la voiture. La Direction de la Santé publique est responsable de la diffusion officielle de l'information sur le territoire de la commune

**Objectif :**

Mettre en place un dispositif à l'échelle des services de la Ville pour contribuer concrètement à la réduction de la pollution en période d'alerte et ainsi, donner l'exemple.

**Description synthétique de l'action et planning prévisionnel :**

- Analyse de l'activité et de l'organisation des services, notamment ceux se déplaçant beaucoup afin d'évaluer les marges de manœuvre : 3<sup>ème</sup> trimestre 2016
- Identifier des leviers possibles pour limiter les déplacements en voiture thermique : 3<sup>ème</sup> trimestre 2016
- Identifier une procédure de communication : 1<sup>er</sup> trimestre 2017
- Expérimenter la procédure : été 2017

**Partenaires de l'action :**

Interne : ensemble des services en particulier la Direction de la Santé publique responsable de la procédure « Alerte pollution » en interne, et la DRH pour le télétravail  
Externe : prestataire pour l'analyse de l'activité et de l'organisation

**Coût de l'action :**

5.000 € pour la prestation – néant pour la mise en œuvre de la procédure

**Indicateurs de suivi et d'évaluation :****Perspective éventuelle :**

Intégration du télétravail dans le cadre de la procédure (action n° 19)

**Fiche action n° - 19**

**Réglementer le télétravail**

Plan déplacement administration 2016-2020



**Responsable de l'action :**

Direction des Ressources Humaines

**Durée de l'action :**

Pérenne

**Enjeux et contexte :**

Après une expérimentation conduite en 2010 à Bercy, la loi Sauvadet n° 2012-347 du 12 mars 2012, associée à la loi Warsmann du 22 mars 2012 et son décret d'application n° 2016-151 du 11 février a intégré le télétravail dans le Code du travail en fixant les principes qui régissent le télétravail dans la fonction publique. Un guide a été publié sur ce sujet\*. Les avantages du télétravail sont multiples en termes de ressources humaines, de management et de qualité de vie au travail (notamment pour le traitement des situations d'agents confrontés au handicap permanent ou temporaire), mais aussi en termes d'émission de gaz à effet de serre, compte tenu de la réduction des transports domicile-travail

**Objectif :**

Organiser et encadrer la possibilité de télétravail des agents de la Ville

**Description synthétique de l'action et planning prévisionnel :**

- Mise en place d'une organisation en mode projet : 1<sup>er</sup> trimestre 2017
- Réalisation d'une étude préalable en termes d'organisation du travail et de cadrage, de conditions de travail et d'accès/d'arrêt, de prévention des risques professionnels : 1<sup>er</sup> trimestre 2017
- Première phase d'expérimentation pour vérifier l'opportunité et l'efficacité et ajuster le fonctionnement en cas de besoin : fin 1<sup>er</sup> semestre 2017

**Partenaires de l'action :**

Organisations syndicales, représentants du personnel au CHSCT

**Coût de l'action :**

A déterminer ultérieurement en fonction de l'organisation arrêtée

**Indicateurs de suivi et d'évaluation :**

**Perspective éventuelle :**

Intégration dans la procédure relative aux épisodes d'alerte pollution (action n° 18)

\*Ministère de la FPT, *Guide télétravail. Guide d'accompagnement de la mise en œuvre du télétravail dans la FPT*, mai 2016

**Fiche action n° - 20****Mettre en place l'indemnité kilométrique vélo (IKV)**

Plan déplacement administration 2016-2020

**Responsable de l'action :**

Direction des Ressources Humaines et Mission Développement durable

**Durée de l'action :**

Pérenne

**Enjeux et contexte :**

La loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte a ouvert la possibilité de mettre en place une indemnité kilométrique vélo (IKV). Le décret n° 2016-144 du 11 février 2016 relatif au versement d'une IKV par les employeurs privés fixe le cadre général de cette démarche qui reste volontaire. Le montant de l'IKV y est établi à 0,25 cts €/km. Par ailleurs, le décret n° 2016-1184 du 31 août 2016 a institué à titre expérimental et facultatif pour deux ans, une IKV pour les agents relevant des ministères chargés du développement durable et du logement ainsi que leurs établissements publics. Pour la Ville, dont la part modale des vélos personnels a été estimée à 7% dans l'enquête 2014 et qui a déployé un pool de 200 vélos de service, l'enjeu est important pour participer à l'entretien des vélos personnels tout en encadrant la démarche.

**Objectif :**

Participer à l'entretien des vélos personnels utilisés pour les trajets domicile-travail par le biais d'un dispositif équitable, contrôlable et cohérent par rapport aux 200 vélos de service existants.

**Description synthétique de l'action et planning prévisionnel :**

- Mise en place d'un groupe de travail ad hoc chargé de faire des propositions en termes d'organisation et de contrôle et tenant compte des certaines contraintes identifiées : fin 2016
- Proposition de mise en œuvre d'une IKV volontaire : 2017

**Partenaires de l'action :**

Direction de la Proximité et groupe de travail ad hoc

**Coût de l'action :**

A évaluer en fonction du dispositif arrêté

**Indicateurs de suivi et d'évaluation :**

Part modale du vélo

**Perspective éventuelle :**