

Mobilité durable

Exemple de bonnes pratiques

L'évaluation, une démarche nécessaire pour mesurer les retombées du Plan de Déplacements d'Entreprises

- Transports et Mobilité
- Nord-Pas de Calais



Organismes

Université Catholique de Lille
Norpac

Bilan « Développement durable »

Université Catholique de Lille : diminution de 40% des émissions de GES

Norpac : l'éco-conduite a permis de réduire de 9 000 € le budget contraventions

Date de mise en œuvre :

Université Catholique de Lille : 2006
Norpac : 2010

Pourquoi agir ?

L'évaluation d'un PDE recouvre plusieurs réalités. Schématiquement, on distingue :

- L'évaluation de l'état d'avancement du projet, à savoir le taux de réalisation des actions. Dans ce cas l'évaluation a vocation à aider le pilotage du projet ;
- La mesure des retombées des actions qui vise à apprécier les effets de la démarche au plan environnemental, économique et/ou social.

Si le premier volet ne pose généralement pas trop de difficultés (classique de la gestion de projet), le second en revanche apparaît plus compliqué. C'est pourtant la mesure des impacts qui permet d'objectiver les progrès accomplis et d'apprécier si les investissements consentis sont à la hauteur des objectifs initiaux. Quand on sait que de nombreuses directions générales ont encore tendance à ne voir que les coûts d'un PDE (et pas ses bénéfices) on comprend la nécessité d'approfondir cette question. Par ailleurs, l'expérience indique qu'il est utile sinon nécessaire de procéder à l'évaluation des résultats et des impacts sur une base régulière de façon à suivre en continu les progrès réalisés. Ce suivi en continu contribue à la pérennisation de la démarche.

Les impacts s'évaluent à l'aune d'objectifs stratégiques. Pour un PDE, ces objectifs sont nombreux et peuvent être de plusieurs ordres :

- La réduction de l'impact environnemental ;
- L'attractivité et l'image de la société (cf. recrutement) ;
- Les économies financières ;
- Le développement commercial ;
- La dimension sociale...

Compte tenu de la diversité de ces objectifs, la démarche évaluative nécessite donc en amont de l'exercice une réflexion sur les priorités de la mesure d'impacts.

L'évaluation des PDE en Nord-Pas-de-Calais

En Nord-Pas-de-Calais, moins de 1 projet sur 10 fait l'objet d'une évaluation ; c'est peu ! Lorsque l'évaluation est mise en œuvre, elle porte essentiellement sur les changements de comportements, les évolutions de la perception de l'éco-mobilité et les impacts environnementaux. Les retombées financières des PDE pour l'entreprise sont rarement appréhendées. L'absence de données entretient l'idée qu'un PDE ne constitue qu'un coût. Cela explique également les réticences de certaines entreprises à s'engager dans la démarche. Toutefois, les quelques rares exemples d'approches financières montrent que certaines actions comme la visio conférence, l'écoconduite ou encore l'autopartage peuvent générer des gains significatifs en fin d'année, avec des temps de retours relativement courts . Plus largement, il apparaît que les PDE faisant l'objet d'une évaluation (environnementale, financière et/ou sociale) sont plus pérennes.

Enseignements

- 1/ Pensez l'évaluation (et son organisation) dès le démarrage du projet.
- 2/ Discuter en interne, et notamment avec la direction, des priorités de l'évaluation.
- 3/ Distinguer l'évaluation du PDE et l'évaluation actions par actions.
- 4/ Disposer d'un référentiel de départ qui permettra de mesurer les écarts entre la situation de départ et la situation d'arrivée.
- 5/ Identifier pour chaque action avant leur lancement le ou les indicateurs qui vont permettre le suivi des impacts.
- 6/ Limiter le nombre d'indicateurs, car leur renseignement a un coût, qui peut si l'on n'y prend pas garde devenir supérieur aux gains réalisés.

Focus : éco-conduite, la mesure des retombées

De nombreux collaborateurs ont été formés à l'éco-conduite. Pour mesurer l'impact des actions mis en place, Norpac suit semestriellement un certains nombres d'indicateurs.

Il est ainsi possible de suivre par véhicules professionnels l'évolution des kilomètres parcourus et des litres de carburants consommés. Il est alors possible de constater l'évolution de la conduite des salariés et d'estimer les économies réalisées.

Ce qu'ils en disent...

« Aujourd'hui, un des enjeux pour NORPAC est de promouvoir notre PDE, et démontrer les effets bénéfiques, qu'ils soient économiques, environnementaux ou concernant la sécurité et la santé de nos collaborateurs »

Nicolas Lebeurre

Pour aller plus loin

[Site internet de l'IDDR](#)

[Site internet de Norpac](#)

Les exemples de l'Université Catholique de Lille et de Norpac

Pour évaluer un PDE, il n'y a pas d'approche unique. Elle dépend des objectifs fixés initialement et des actions que l'on souhaite suivre.

L'université Catholique de Lille, a choisi dès le départ de se focaliser sur les impacts environnementaux et les évolutions des pratiques de mobilité dans le cadre des déplacements domicile-travail. Pour cela, elle a engagé, 3 ans après la mise en œuvre des actions, une enquête large auprès des étudiants et des salariés de l'établissement. Les résultats ont été comparés à ceux obtenus dans le cadre du diagnostic initial. Il ressort que :

- 45 % des étudiants déclarent que l'opinion qu'ils avaient de la marche s'est améliorée et 37 % déclarent que l'opinion de la voiture s'est dégradée.
- Le report modal de la voiture vers d'autres moyens de transport (train et modes doux) est de 20% .
- Les émissions de CO2 ont diminué de 40% (7 257 tonnes en 2006 contre 4 391 tonnes en 2009)

De son côté Norpac, a cherché à travailler sur les bénéfices santé, sécurité, environnementaux et économiques de quelques actions phares en relation avec les déplacements professionnels, telles que les formations à l'éco-conduite et l'instauration de visioconférences. Par exemple depuis 2007, Bouygues impose l'utilisation du diesel *Excellium* réduisant de 15% les consommations et les émissions de CO2.

Par ailleurs, l'éco-conduite a également sensibilisé les salariés sur la sécurité routière. Ainsi, le nombre d'accident de la route entre 2011 et 2012, rapporté au parc de véhicules a baissé de 15%.

D'autre part, la politique de prévention et de sensibilisation de Norpac a permis de diminuer les contraventions payées par les collaborateurs de 20%, soit une économie estimée à 9 000 € entre 2010 et 2011. Enfin, l'entreprise ne constate pas encore les effets positifs de l'éco-conduite sur la diminution de la consommation de carburants par kilomètre parcouru.

Ce qu'ils en retirent...

Tant pour Norpac que pour l'Université Catholique de Lille, l'évaluation de leur projet a permis de :

- 1/ Légitimer le projet auprès de la direction** en permettant de démontrer que les investissements consentis pour l'élaboration et l'animation du PDE sont suivis d'effet, génèrent des économies financières ou réduisent les impacts environnementaux.
- 2/ Assurer une communication plus efficace.** L'évaluation permet d'éviter l'essoufflement de certaines actions grâce à la mise en place de piqûres de rappel et la diffusion de chiffres clés.
- 3/ Améliorer la mise en œuvre des actions.** L'Université Catholique de Lille a par exemple, grâce à l'évaluation pu identifier certains freins à la pratique du vélo et ainsi redéfinir les modalités de la mise en œuvre de l'action de promotion du vélo.

Contacts

- **Aurélie Montigny, chargée d'études, Université Catholique de Lille**
aurelie.montigny@univ-catholille.fr
- **Nicolas Lebeurre, Chargé de mission Développement Durable, Norpac**
nicolas.lebeurre@norpac.fr