

BILAN



*La journée
du déplacement
durable 2011*

Organisée par Agora Fonctions

Sous le Haut Patronage du





SOMMAIRE

Introduction	3
Plénière d'ouverture	5
Table ronde N°1 : « Maison, boulot,...Eco mobilité ? »	7
Table ronde N° 2 : « Le meilleur déplacement, c'est celui que l'on ne fait pas », Utopie ou réalité de demain ?	11
Table ronde 3 : « Innovations et Tendances ».....	14
Plénière de fermeture.....	18
Conclusion.....	20

INTRODUCTION

POURQUOI UNE JOURNEE SUR LE DEPLACEMENT DURABLE ?

Rien ne semblait troubler l'essor industriel mondial au sortir de ce que nos livres d'Histoire nomment les « 30 Glorieuses ». Cette formidable période d'après guerre qui permettait à la fois un bon économique...et technologique.

Au diable la charrue, voici la moissonneuse ; On ne parle plus de la TSF et vers la fin des années 50, chacun rêve de la « Télévision ». C'est encore un luxe. Dès 1949, en France, les tickets de rationnement font place à l'expansion. Tout demeure à reconstruire, et à découvrir.

On se met à rêver de trains qui fonctionneraient non plus au charbon mais à l'électricité. On se prend à imaginer la banalisation des vols long courrier. La France d'alors est majoritairement rurale. Elle ne s'intéresse qu'aux progrès de l'industrie agricole. Pour ce qui est du déplacement : tout est bon tant que ça va vite !

L'industrie automobile explose, et les moteurs à explosion entament sourdement la lente destruction de notre écosystème. Ce ne sont pas les seuls, loin de là. Tandis que le Monde s'attend à une guerre qui ne restera que froide, la vitesse de déplacement devient un enjeu essentiel. Concorde, TGV, Navette spatiale...

Le Monde s'adapte. Il s'efforce de suivre son temps. Soudain, un chercheur explique qu'il y a un trou dans la couche d'Ozone. Ozone, on apprend un nouveau mot. Et puis on se souvient d'une centrale nucléaire qui a pétié en 1984. Et puis viennent ces images de marées noires. Ces visions de dégoût. Qui en les voyant n'a pas bondi en s'écriant « C'est intolérable ! »... ?

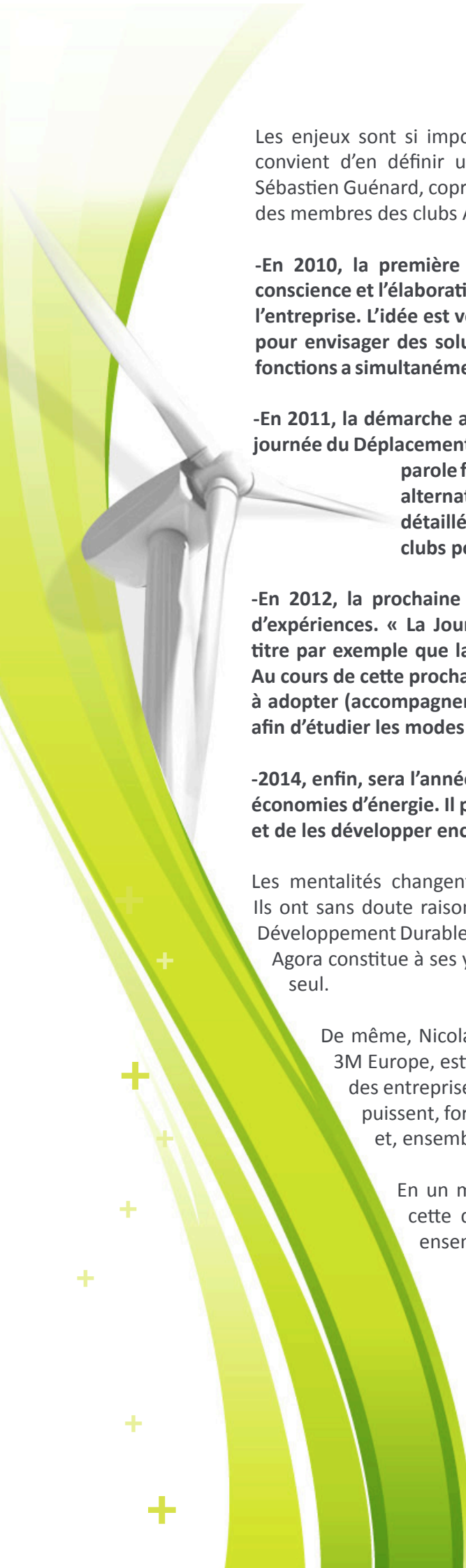
Bien sûr, le déplacement du matériel et des individus n'est pas seul responsable de ces catastrophes. Mais il faut tout de même convenir de deux choses :

1) Il y a URGENCE ! 20 ans pour agir, disent les plus optimistes des intervenants de la deuxième journée du Déplacement Durable qui s'est tenue le 9 juin dernier à Rueil-Malmaison, au sein de la société Schneider Electric.

« 20 ans, je pense hélas beaucoup moins », a précisé Dominique Dron, Commissaire Générale du Développement Durable au Ministère de l'écologie, dans son allocution de fermeture.

2) En terme de mobilité, ou plutôt d' « éco-mobilité » des alternatives de toutes sortes existent.

Ce sont précisément sur ces diverses alternatives que se sont penchés les 216 participants à la Journée du Déplacement Durable dont 179 décideurs appartenant aux 16 communautés d' « Agora Fonctions », sous le regard attentif de 12 journalistes (RFI, France bleu, Rueil TV, Eco mobilité TV, Novethic, AEDD, Environnement Mag, cdurable, Un Geste Pour l'Environnement, L'automobile- l'entreprise, Decision Achat et Courrier Cadre)



Les enjeux sont si importants et le spectre des perspectives est si large qu'il convient d'en définir un calendrier dans les travaux des 16 clubs d'Agora Fonctions. Sébastien Guénard, coprésident d'Agora Fonctions en dresse, un cahier des charges au nom des membres des clubs Agora. Il tient en quatre points :

-En 2010, la première journée du Déplacement Durable avait pour but la prise de conscience et l'élaboration d'axes de réflexions autour de l'éco mobilité dans le monde de l'entreprise. L'idée est venue que les différents acteurs d'entreprises devaient s'entendre pour envisager des solutions pérennes à une menace écologique incontestable. Agora fonctions a simultanément mobilisé ses clubs afin de les sensibiliser à ce problème majeur.

-En 2011, la démarche a semble-t-il porté ses fruits à en croire le succès de la deuxième journée du Déplacement Durable (voir chiffres ci dessous). Après la prise de conscience, la parole fut cette fois donnée aux experts. État des lieux, solutions actuelles, alternatives, mesures concrètes déjà effectives et perspectives. Le bilan détaillé vous est proposé ici. Avec 216 participants, l'engouement de nos clubs pour le Déplacement Durable ne fait plus aucun doute !

-En 2012, la prochaine Journée Du Déplacement Durable sera consacrée aux retours d'expériences. « La Journée du Déplacement Durable va s'institutionnaliser, au même titre par exemple que la traditionnelle « fête des voisins », précise Sébastien Guénard. Au cours de cette prochaine journée, les participants discuteront des meilleures attitudes à adopter (accompagnement des salariés dans le télétravail, géolocalisation des salariés afin d'étudier les modes de transport les plus adéquats...)

-2014, enfin, sera l'année des « mesures d'impact ». Nous dresserons un bilan chiffré des économies d'énergie. Il permettra d'analyser quelles sont les mesures les plus pertinentes et de les développer encore d'avantage.

Les mentalités changent déjà, au sein des entreprises. Pas assez vite, selon certains. Ils ont sans doute raison. Corinne Grapton, vice présidente de l'Agora des Directeurs du Développement Durable attendait des « retours d'expériences » de cette deuxième journée.

Agora constitue à ses yeux le vivier de nombreux projets que l'on ne pourrait pas mener seul.

De même, Nicolas Jennepin, Président du club Agora des DRH et DRH du groupe 3M Europe, estime que le Déplacement Durable concerne l'ensemble des acteurs des entreprises. Cette journée avait pour but de les mettre en relation afin qu'ils puissent, forts des leçons qu'ils tirent au quotidien, échanger leurs expériences et, ensemble, réfléchir à de nouvelles solutions.

En un mot, comme l'indique Michael Lejard, coprésident d'Agora Clubs, cette démarche a pour objectif de « renforcer la volonté de trouver, ensemble, des solutions alternatives ».

PLÉNIÈRE D'OUVERTURE

Michael Lejard et Sébastien Guenard, cofondateurs d'Agora Clubs, ont souhaité la bienvenue aux 216 personnes présentes au siège de Schneider Electric ainsi qu'à la douzaine de journalistes, tous supports confondus, venus assister à la deuxième journée du déplacement durable, notamment relayée le jour même sur Radio Classique, France Info et sur BFM Business.


Cette journée, à l'initiative de l'Agora des Fonctions, pilotée par 16 clubs, réunissait les représentants de 200 entreprises de plus de 500 salariés. Michael Lejard a tenu à souligner l'active participation de l'Agora des Directeurs du Déplacement Durable, de l'Agora des Directeurs de Services Généraux ainsi que l'Agora des responsables « Flotte Automobile » qui ont largement contribué à la mise en place de cette opération. Le choix d'organiser cet événement au sein du siège de Schneider Electric n'était pas anodin. D'une part, cette entreprise se positionne en acteur clé du Déplacement Durable, mais de plus, elle se situe à Rueil-Malmaison : ville qui a œuvré et qui met en place beaucoup d'initiatives pour le déplacement des salariés.

Le but de cette rencontre était de permettre aux membres d'Agora Fonctions d'échanger mais surtout de mutualiser leurs compétences afin d'avancer dans l'avenir de manière sereine.

En préambule, Gilles Vermot-Desroches, directeur du Déplacement Durable chez Schneider Electric, a également insisté sur l'importance de se confronter et de copier les bonnes pratiques des autres, sachant que « Le Développement Durable n'est pas un long fleuve tranquille ». A ce titre, un article paru dans le quotidien « Les Echos » du 8 juin souligne que Schneider Electric « ne vend pas de l'énergie mais des solutions ». Savoir consommer l'énergie de manière responsable permettrait selon Gilles Vermot-Desroches de diminuer d'un tiers les émissions de carbone de l'électricité.

François Leclerc, premier adjoint à la mairie de Rueil-Malmaison a ensuite expliqué à quel point les communes étaient confrontées chaque jour au Développement Durable. Politiquement, les localités doivent s'engager financièrement. Quatre thématiques issues de l'« Agenda 21 » adopté par 173 chefs d'État lors du sommet de la Terre, à Rio, en 1992 sont au cœur des préoccupations des mairies : la mobilité ; la maîtrise de l'énergie ; la construction durable et bien sûr, la lutte contre le changement climatique.

Mais la démarche de Développement Durable n'est pas naturelle. Elle représente une charge à court terme pour le bénéfice du demain. La sensibilisation est donc indispensable, aussi bien dans les entreprises que dans les collectivités. Signe encourageant : la municipalité de Rueil-Malmaison a constaté que les enfants étaient particulièrement sensibilisés aux questions d'environnement. Mais c'est aux élus locaux qu'il incombe la tâche de montrer le chemin et d'inciter les citoyens à modifier leurs comportements. L'usage de la géothermie basse pour chaque nouveau projet communal doit par exemple être étudié. Or cela implique des dépenses supplémentaires qui se traduisent obligatoirement par une hausse des impôts locaux. Bien sûr, cette hausse n'est pas du goût des citoyens. D'où l'importance d'expliquer qu'il s'agit de démarches à long terme. La ville de Rueil a ainsi mis en place en partenariat avec Schneider Electric un plan sur 8 ans de réduction de 30% des dépenses électriques des bâtiments publics.



En matière de déplacement, les collectivités locales sont impliquées au premier chef. L'exemple de Rueil-Malmaison incite à l'optimisme. En effet, les 300 véhicules municipaux de cette ville (qui est pourtant la plus étendue des Hauts-de-Seine) effectuent moins de 5000 kilomètres chacun par an. Le passage à la voiture électrique ne poserait donc aucun problème en termes d'autonomie. Mais l'obstacle majeur demeure le coût du renouvellement d'une flotte automobile.

En ce qui concerne les pôles multimodaux, comme les gares, là encore un travail de sensibilisation demeure à fournir. Les usagers ne sont pas encore prêts à abandonner leurs voitures pour venir à la gare en transports en commun. Il en va de même pour les « zones 30 » dans les villes. Les automobilistes sont ils prêts à accepter de rouler moins vite ? Ce n'est pas certain pour l'instant.

Table ronde N°1 : « Maison, boulot,...Eco mobilité ? »

95,83% des membres ayant répondu au questionnaire de satisfaction proposé à l'issue de la journée ont estimé que cet atelier correspondait à leurs attentes et se disent satisfaits de la qualité des intervenants. 91,66% ont été satisfaits de la qualité des échanges.

Animée par Nathalie Croisé, journaliste et présentatrice sur BFM radio, cette première table ronde accueillait :

Mme Fabienne Herlaut, Président du Fonds Ecomobilité Partenaires de la SNCF

Mr Bruno Marzloff, sociologue, Groupe Chronos, think tank des mobilités

Mme Patricia Varnaison Revolle, responsable du département déplacements durables du CERTU (direction Transport du Ministère de l'Écologie)

Mr Grégory Libre, Directeur Marketing d'Arval BNP Paribas

Mr Francesco Serra, Area Sales Vice-President, EMEA - West (France & BeNeLux)
Polycom- partie Télétravail

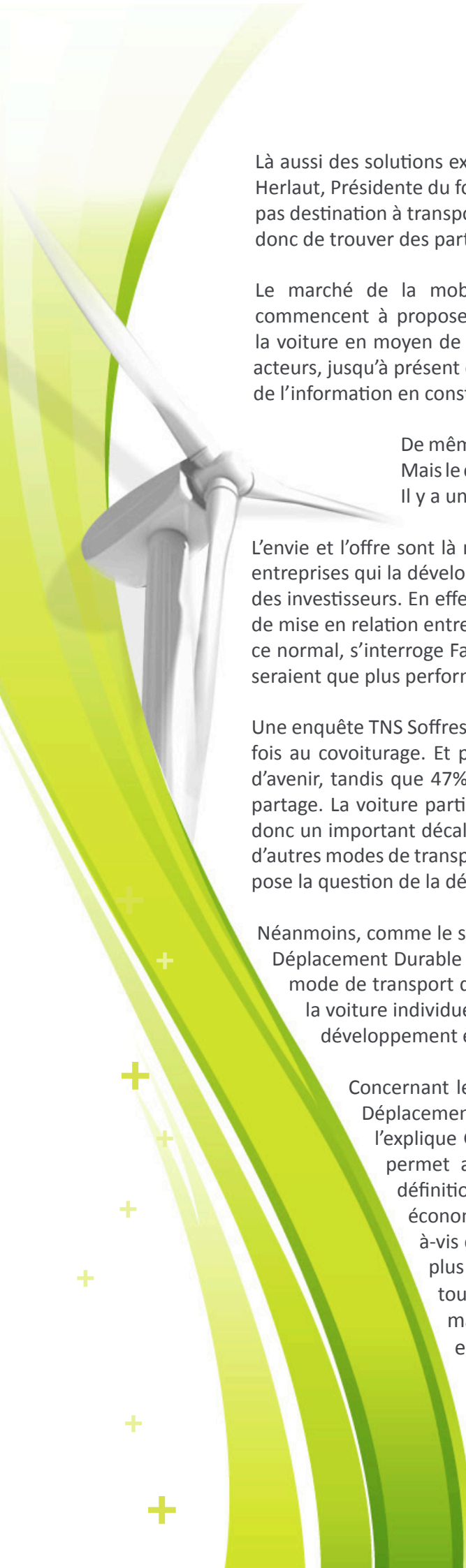
Pour comprendre la problématique de cette table ronde, les chiffres récupérés par une étude de l'ADEME s'imposent : en 10 ans, le nombre de voyageurs en Ile de France a progressé de 25% tandis que le nombre de trains n'a augmenté que de 7% ! Quand à la voiture, un salarié dépense en moyenne 3200 euros par an pour son entretien et dégage...2,5 tonnes de CO2 dans l'atmosphère. Au niveau national, 29% des déplacements sont liés au travail. Le plus souvent, l'automobiliste est seul dans sa voiture lorsqu'il se rend sur son lieu de travail.

Quelles solutions apporter au déplacement des personnes actives et de quelle manière peut on mutualiser les compétences de chacun pour favoriser le Déplacement Durable ?

Pour le sociologue Bruno Marzloff, il convient de procéder à un «rétropédalage» en matière de déplacement. Le vrai problème selon lui est celui du modèle économique. Or en ce qui concerne par exemple le covoiturage ou l'auto partage, il n'existe pour l'heure aucun modèle économique. Les entreprises spécialisées dans ce domaine investissent à fonds perdus. La discussion doit également porter sur ce qui est en train de s'esquisser autour du « quotidien à distance ».

La téléphonie mobile, les ordinateurs portables, Internet...nous disposons d'outils permettant de travailler à distance comme l'explique Mr Francesco Serra, Area Sales Vice-President, EMEA - West of Polycom. Les entreprises doivent de plus songer au gain de temps et donc de productivité réalisée par le travail à distance qui évite aux salariés de passer chaque jours parfois jusqu'à 4 heures dans les transports.

Naturellement, le télétravail ne peut pas concerner tous les employés. Certains déplacements s'avèrent indispensables.



Là aussi des solutions existent à condition de les faire s'intégrer dans les mœurs Fabienne Herlaut, Présidente du fond Eco Mobilité partenaire de la SNCF estime ainsi que le train n'a pas destination à transporter les voyageurs de gare à gare mais de point à point. Il convient donc de trouver des partenaires.

Le marché de la mobilité est en pleine extension. Les constructeurs automobiles commencent à proposer des solutions d'usage partagé du véhicule, transformant ainsi la voiture en moyen de mobilité collectif. Ce bouleversement fait intervenir de nouveaux acteurs, jusqu'à présent étrangers au monde de la mobilité. Les entreprises de technologie de l'information en constituent un exemple.

De même, des sociétés de location de voitures électriques se développent. Mais le coût de ses véhicules demeure trop élevé par rapport au rendement. Il y a un vrai problème de business model.

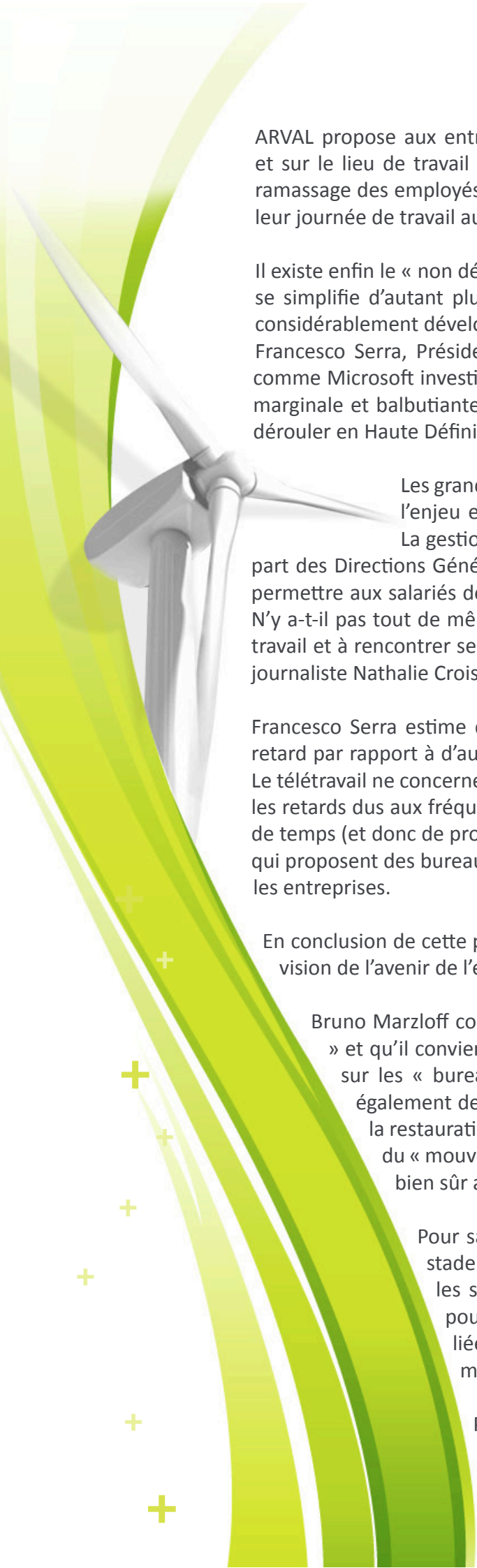
L'envie et l'offre sont là mais cette offre a besoin de se professionnaliser et pour cela, les entreprises qui la développent doivent bénéficier de moyens financiers que leur apportent des investisseurs. En effet, les services proposés sur Internet, comme par exemple les sites de mise en relation entre particuliers souhaitant pratiquer le covoiturage sont gratuits. Est-ce normal, s'interroge Fabienne Herlaut ? Si ces sites parvenaient à se développer, ils n'en seraient que plus performants et ce type de mobilité se démocratiserait.

Une enquête TNS Sofres montre qu'en 2010, 12% des salariés ont eu recours au moins une fois au covoiturage. Et pour 60% le covoiturage constitue le premier mode de transport d'avenir, tandis que 47% estiment que la mobilité de demain passe avant tout par l'auto partage. La voiture particulière n'a, que 18% de crédit d'avenir dans ce sondage. Il existe donc un important décalage entre les habitudes actuelles des usagers et leur appétence à d'autres modes de transports relatifs au Déplacement Durable. Le covoiturage en entreprise pose la question de la dépendance.

Néanmoins, comme le souligne Patricia Varnaison Revolle, responsable du département « Déplacement Durable » du CERTU (service du Ministère du Développement Durable), le mode de transport qui donne le plus de plaisir aux français demeure majoritairement la voiture individuelle. Cette question de « plaisir » doit être prise en compte dans le développement et la communication du Déplacement Durable.

Concernant les flottes d'entreprises, cette fois, les perspectives en matière de Déplacement Durable passent en premier lieu par l'auto partage. Comme l'explique Grégory Libre, Directeur marketing d'ARVAL France l'auto partage permet aux entreprises d'investir dans des véhicules qui circulent par définition d'avantage que les voitures de fonction individuelles. Ce modèle économique existe d'ores et déjà tandis qu'il peine à trouver sa voie vis-à-vis du grand public. ARVAL aide les entreprises à choisir le véhicule le plus adapté. La question des voitures électriques se pose. L'offre est toutefois encore un peu diluée. Le coût de ces véhicules ainsi que le manque d'infrastructures freine le développement et n'incite pas encore les entreprises à s'en équiper.

Mais l'éco mobilité passe également par une meilleure attitude des usagers sur la route. Ce que l'on nomme désormais l'« éco conduite » permet de réaliser une économie de 20% sur la facture carburant et limite les émissions de CO2.



ARVAL propose aux entreprises des sessions de formation sur une journée et sur le lieu de travail du client. Autre perspective existant déjà aux Etats Unis : le ramassage des employés dans des bus équipés de Wifi. Les salariés commencent ainsi leur journée de travail aussitôt installés.

Il existe enfin le « non déplacement ». Cette alternative (sans doute la plus écologique) se simplifie d'autant plus que les moyens technologiques de « télétravail » se sont considérablement développés.

Francesco Serra, Président France Benelux de Polycom précise que des entreprises comme Microsoft investissent sur le « non déplacement ». La vidéoconférence, encore marginale et balbutiante il y a peu tend à se généraliser. Les conférences peuvent se dérouler en Haute Définition d'un bout à l'autre de la planète.

Les grands groupes sont nombreux à être équipés de ces systèmes mais l'enjeu est dorénavant d'en faire également profiter les PME et PMI.

La gestion de ces nouveaux outils nécessite un accompagnement de la part des Directions Générales et des Directions des Ressources Humaines qui doivent permettre aux salariés de les appréhender sereinement, quelque soit leur génération. N'y a-t-il pas tout de même un frein psychologique à ne pas se rendre sur son lieu de travail et à rencontrer ses collaborateurs uniquement à travers un écran, s'interroge la journaliste Nathalie Croisé ?

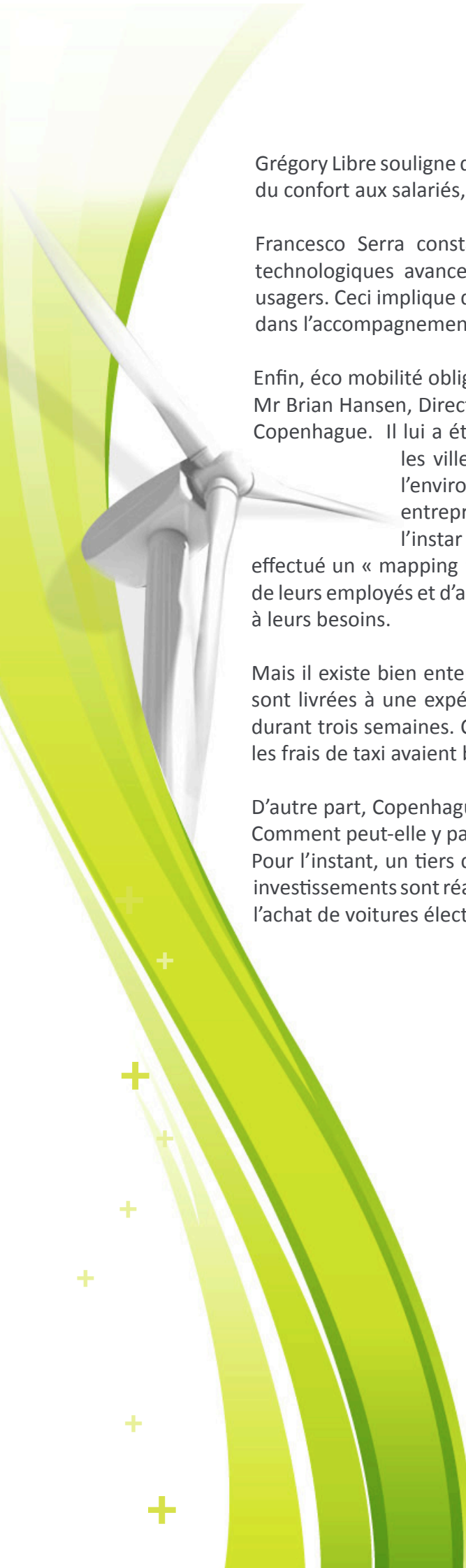
Francesco Serra estime que dans le domaine du télétravail, la France est encore en retard par rapport à d'autres pays où les salariés ne se posent même plus la question. Le télétravail ne concerne pas que les liaisons à longue distance. Il permet aussi d'éviter les retards dus aux fréquents encombrements, le matin dans les grandes villes. Le gain de temps (et donc de productivité) est incontestable. D'autre part, il existe des sociétés qui proposent des bureaux « virtuels », c'est-à-dire des lieux de travail adaptés à toutes les entreprises.

En conclusion de cette première table ronde, chaque intervenant s'est exprimé sur sa vision de l'avenir de l'éco mobilité.

Bruno Marzloff considère qu'il « ne faut pas attendre d'avoir l'épée dans le dos » et qu'il convient de passer au plus vite à « la vitesse supérieure ». Revenant sur les « bureaux virtuels » évoqués précédemment, il rappelle qu'il existe également des « tiers lieux », c'est-à-dire des gares, certaines enseignes de la restauration ou encore les nombreux cybercafés qui facilitent l'inversion du « mouvement d'écartèlement domicile travail ». En outre, il appartient bien sûr aux pouvoirs publics d'accompagner le mouvement.

Pour sa part, Fabienne Herlaut insiste sur la nécessité de passer du stade de l'expérimentation à celui du développement. Selon elle, les subventions des pouvoirs publics constituent des « coups de pouces » nécessaires dans un premier temps mais les entreprises liées à l'éco mobilité devront apprendre à se développer par elles même.

Patricia Varnaison Revolle estime que l'augmentation du coût de l'énergie va naturellement inciter les particuliers à utiliser d'avantage les transports en commun, du moins en ville.



Grégory Libre souligne quant à lui l'importance d'apprendre à rouler mieux et d'apporter du confort aux salariés, notamment grâce à l'auto partage.

Francesco Serra constate qu'en termes d'éco mobilité, en France, les évolutions technologiques avancent plus rapidement que les habitudes et les mentalités des usagers. Ceci implique d'après lui l'engagement des Directions de Ressources Humaines dans l'accompagnement des salariés.

Enfin, éco mobilité oblige, les participants ont pu se connecter en visioconférence avec Mr Brian Hansen, Directeur des déplacements de la ville de Copenhague : en direct de Copenhague. Il lui a été demandé en quoi la mobilité durable était une priorité pour les villes. En premier lieu, il a observé que l'éco mobilité assainissait l'environnement urbain. En ce qui concerne la prise de conscience des entreprises sur l'intérêt de l'éco mobilité, Mr Hansen a indiqué qu'à l'instar des pouvoirs publics, plusieurs entreprises de Copenhague ont effectué un « mapping » (géolocalisation) afin de connaître les habitudes de transport de leurs employés et d'ainsi mettre en place une réflexion autour des solutions adaptées à leurs besoins.

Mais il existe bien entendu un aspect économique. A Copenhague, des entreprises se sont livrées à une expérience : demander à leurs employés de ne pas utiliser de taxi durant trois semaines. Chacun a joué le jeu et le résultat indique que l'année suivante, les frais de taxi avaient baissé de moitié.

D'autre part, Copenhague affiche son ambition de devenir une ville « zéro Carbone ». Comment peut-elle y parvenir ? Brian Hansen reconnaît que c'est un énorme challenge. Pour l'instant, un tiers des employés de la ville se déplacent déjà à vélo. D'importants investissements sont réalisés dans les parcs de stationnement pour vélos, mais aussi dans l'achat de voitures électriques et dans le développement des transports en commun.

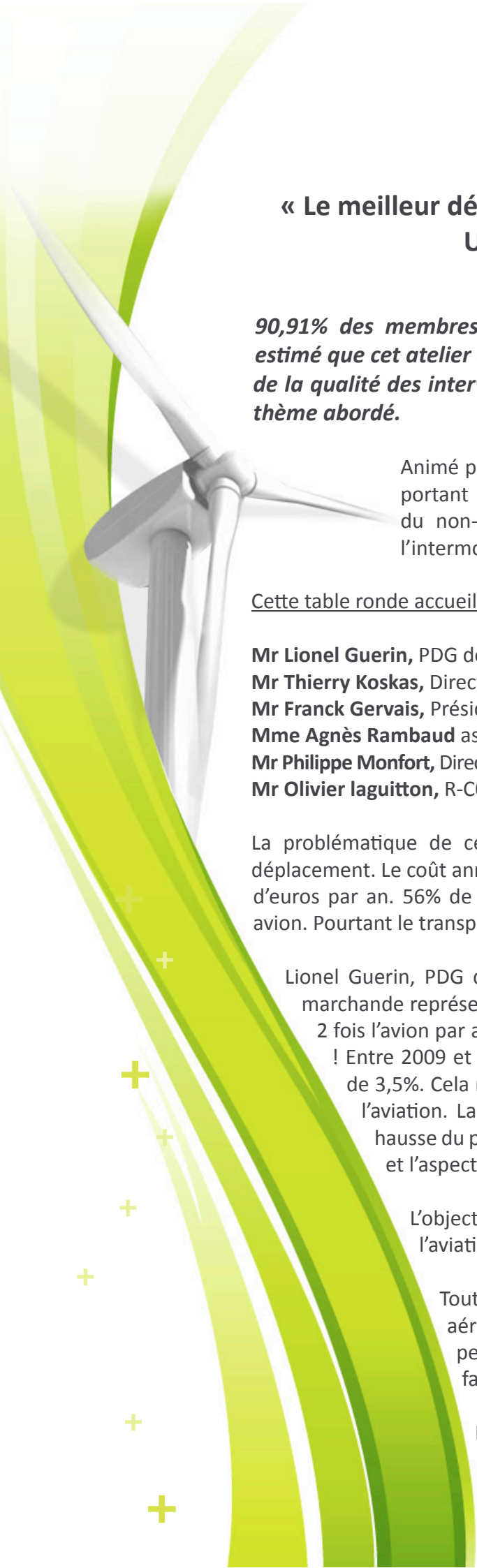


Table ronde N° 2 : « Le meilleur déplacement, c'est celui que l'on ne fait pas », Utopie ou réalité de demain ?

90,91% des membres ayant répondu au questionnaire de satisfaction ont estimé que cet atelier correspondait à leurs attentes. 91, 67% ont été satisfaits de la qualité des intervenants et 91,31% ont été satisfaits de la pertinence du thème abordé.

Animé par Marcel Levy, Directeur de la rédaction de Déplacement Pro portant sur le « trajet professionnel ». Ont été abordés les thèmes du non-déplacement (Visio conférence...), des crédits mobilité, et de l'intermodalité (train, avion, etc.)

Cette table ronde accueillait :

Mr Lionel Guerin, PDG de Transavia et Président de la Fnam

Mr Thierry Koskas, Directeur du Programme Véhicules Electriques de Renault

Mr Franck Gervais, Président de Thalys International

Mme Agnès Rambaud associé fondateur du cabinet «des enjeux et des hommes

Mr Philippe Monfort, Directeur commercial Solutions Image, Orange Business Services Image

Mr Olivier Iaguitton, R-CO2

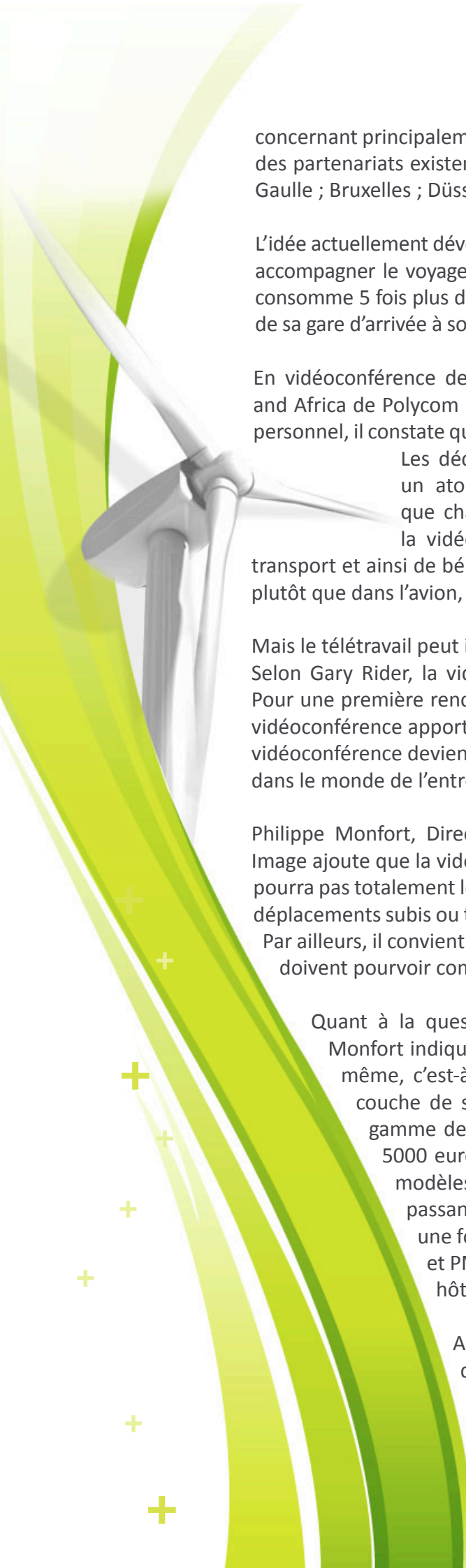
La problématique de cette table ronde était de déterminer quel est le meilleur déplacement. Le coût annuel des transports d'affaire est estimé entre 14 et 16 milliards d'euros par an. 56% de ces déplacements s'effectuent en voiture, 3% seulement en avion. Pourtant le transport aérien est souvent considéré comme le plus polluant.

Lionel Guerin, PDG de Transavia et Président de la Fnam indique que l'aviation marchande représente en France 90% du trafic. Un américain prend en moyenne 2 fois l'avion par an, un français une fois et un chinois... une fois tous les 10 ans ! Entre 2009 et 2010, l'augmentation du taux d'émission de CO2 s'est élevée de 3,5%. Cela représente au total 700 millions de tonnes de CO2 émises par l'aviation. La facture carburant représente 30% du prix de revient. Or la hausse du prix du pétrole force à réaliser des économies. L'aspect financier et l'aspect écologique se rejoignent donc.

L'objectif est de réduire de 50% les émissions de CO2 produites par l'aviation d'ici 2050. Mais comment y parvenir ?

Tout d'abord avec le renouvellement des avions. 17% de la flotte aérienne sera renouvelée d'ici 2050. Les nouvelles technologies permettent de fabriquer des avions moins polluants. Il faudra aussi compter avec le bio carburant.

Franck Gervais, Président de Thalys International précise qu'il n'y a pas de concurrence entre l'avion et le train mais au contraire une complémentarité, le transport ferroviaire



concernant principalement les distances inférieures à 400 kilomètres. De plus, des partenariats existent déjà entre de grands aéroports européens (Roissy Charles De Gaulle ; Bruxelles ; Düsseldorf...) et Thalys.

L'idée actuellement développée par Thalys est de trouver des solutions intelligentes pour accompagner le voyageur « porte à porte ». Il s'avère en effet qu'un usager du Thalys consomme 5 fois plus d'énergie dans son trajet d'approche pour se rendre à la gare puis de sa gare d'arrivée à son lieu de destination finale que durant son voyage en train.

En vidéoconférence depuis Londres, Mr Gary Rider, Président Europe, Middle East, and Africa de Polycom Monde est revenu sur la notion de "non déplacement". A titre personnel, il constate que ce système lui permet de réduire de moitié ses déplacements.

Les décisions peuvent être prises plus rapidement, ce qui constitue un atout majeur pour les entreprises. Il lui semble indispensable que chaque société intègre les notions environnementales. De plus, la vidéoconférence permet aux salariés d'économiser du temps de transport et ainsi de bénéficier d'un meilleur cadre de vie : passer du temps en famille plutôt que dans l'avion, par exemple.


Mais le télétravail peut-il réellement remplacer le traditionnel « face to face » ? Selon Gary Rider, la vidéoconférence est complémentaire aux rencontres de travail. Pour une première rencontre, le « face to face » demeure préférable. Mais ensuite, la vidéoconférence apporte un gain de temps considérable. Polycom s'attache à ce que la vidéoconférence devienne un moyen de communication aussi simple que le téléphone, dans le monde de l'entreprise mais aussi dans la vie de tous les jours.

Philippe Monfort, Directeur commercial Solutions Image, Orange Business Services Image ajoute que la vidéoconférence est une alternative aux transports mais qu'elle ne pourra pas totalement les remplacer. Mais cela constitue aussi une parfaite solution aux déplacements subis ou tout simplement impossibles (grèves, avarie météorologiques...)

Par ailleurs, il convient de se soucier de l'« interopérabilité » entre les terminaux. Tous doivent pouvoir communiquer quelque soit l'opérateur.

Quant à la question du prix d'un équipement de vidéoconférence, Philippe Monfort indique qu'il y a trois aspects à prendre en compte. L'appareil en lui-même, c'est-à-dire le terminal, mais aussi la couche de réseau et enfin la couche de service (accompagnement, installation, aide à l'utilisation). La gamme de prix des terminaux est extrêmement variable. Elle s'étend de 5000 euros pour un terminal individuel jusqu'à 200 000 euros pour les modèles les plus perfectionnés. Quoi qu'il en soit, le coût de la bande passante diminuant, les prix baisseront probablement. Il faut encore une fois insister sur le fait que ces systèmes sont accessibles aux PME et PMI. Mais il existe également des salles de télé présence, dans les hôtels notamment, pour un coût horaire d'environ 500 euros.

Agnès Rambaud, associé fondateur du cabinet « des enjeux et des hommes » qui accompagne les entreprises vers des solutions écologiques a constaté que, au-delà du coût, les systèmes de télé présence posent à certaines sociétés des problèmes techniques.



Philippe Monfort indique que le marché croît entre 30 et 40% par an. Il rappelle que, concernant les éventuelles difficultés techniques que pourraient rencontrer certains clients, il existe désormais une couche de service, une « conciergerie » qui accompagne les utilisateurs.

Nous l'avons vu, aucun procédé ne permettra de définitivement supprimer l'ensemble des déplacements. A ce titre, en matière d'éco mobilité, la voiture électrique fait figure d'exemple. Sur le papier du moins car le coût de ces véhicules et leur faible autonomie sont régulièrement montrés du doigt.

Thierry Koskas, Directeur du Programme Véhicules Electriques de Renault tient à préciser que la voiture électrique ne doit pas être une niche réservée à de grosses entreprises mais que, au contraire, Renault veut la voir se développer comme une alternative au transport individuel tel qu'on le connaît aujourd'hui. Le prix des véhicules de la gamme Z.E prochainement commercialisés correspondront à ceux d'un diesel. Cette économie est réalisable, entre autre, grâce au système de location des batteries. A cela s'ajoute l'aide de l'Etat de 5000 euros (tout en sachant que cette aide ne sera pas pérenne).

En ce qui concerne l'autonomie (140 Km en moyenne), elle s'avère être suffisante pour une grande partie des usages. Alors pourquoi une telle frilosité de la part des acheteurs ? Certes, il y a beaucoup de travail à faire pour démocratiser le véhicule électrique. Pour l'instant, les usagers en ont très peu vu. De plus, les réputations sont tenaces et l'idée que ces véhicules sont finalement économiques n'est pas entrée dans les esprits. Le Conseil Général des Hauts-de-Seine qui a décidé de remplacer 350 véhicules thermiques par des véhicules électriques estime un amortissement du surcoût entre 6 et 8 ans. Olivier Laguitton, directeur de R-CO2, une société chargée de réaliser des bilans carbone et des optimisations de parcs de véhicules confirme la volonté de la plupart des entreprises de réduire leur production de CO2.

Pour lui, cette réduction passe par trois grands axes

- 1) Le télétravail
- 2) L'acquisition de meilleurs véhicules (en particulier des véhicules hybrides)
- 3) La mise en place d'alternatives comme les voitures électriques.

Il demeure que l'on peine à envisager le « retour sur investissement » du Déplacement Durable du fait de l'absence d'immédiateté de résultat.

Lionel Guerin, PDG de Transavia et Président de la Fnam précise enfin que la diminution du bilan carbone doit être envisagée par des spécialistes.

Table ronde 3 : « Innovations et Tendances »

85,72% des membres ayant répondu au questionnaire de satisfaction sont satisfaits de la pertinence du thème abordé. 71,43% se disent satisfaits de la qualité des intervenants et 70% estiment que cet atelier a répondu à leurs attentes.

Animée par Dominique Pialot, journaliste aux pages Green business de La Tribune portant sur les innovations en termes d'outils (avions ou voitures électriques, ...) et services (crédit mobilité, convenance mobilité, ...). La thématique de cette table ronde était de proposer un programme devant conduire à des solutions concrètes à court, moyen et long terme.

Parmi les pistes proposées :

- un saut qualitatif en matière de transport publics (véhicules, axes de dessertes...),
- des services en amont de la chaîne de déplacements,
- des innovations à même de lever les obstacles à l'utilisation de moyens alternatifs à la voiture.

Pour en débattre, étaient présents

Mr Laurent Meillaud, journaliste spécialisé dans l'automobile

Mr Jean Perrot, Directeur des Affaires Institutionnelles R & T d'EADS

Mr Gildas Besnou, Responsable marketing ARVAL France

Mr Serge Yoccoz, Directeur Stratégie et Plan de Renault

Mr Gabriel Plassat, Service Transports Mobilité (STM) Direction Villes et Territoires Durables (DVTD) ADEME et

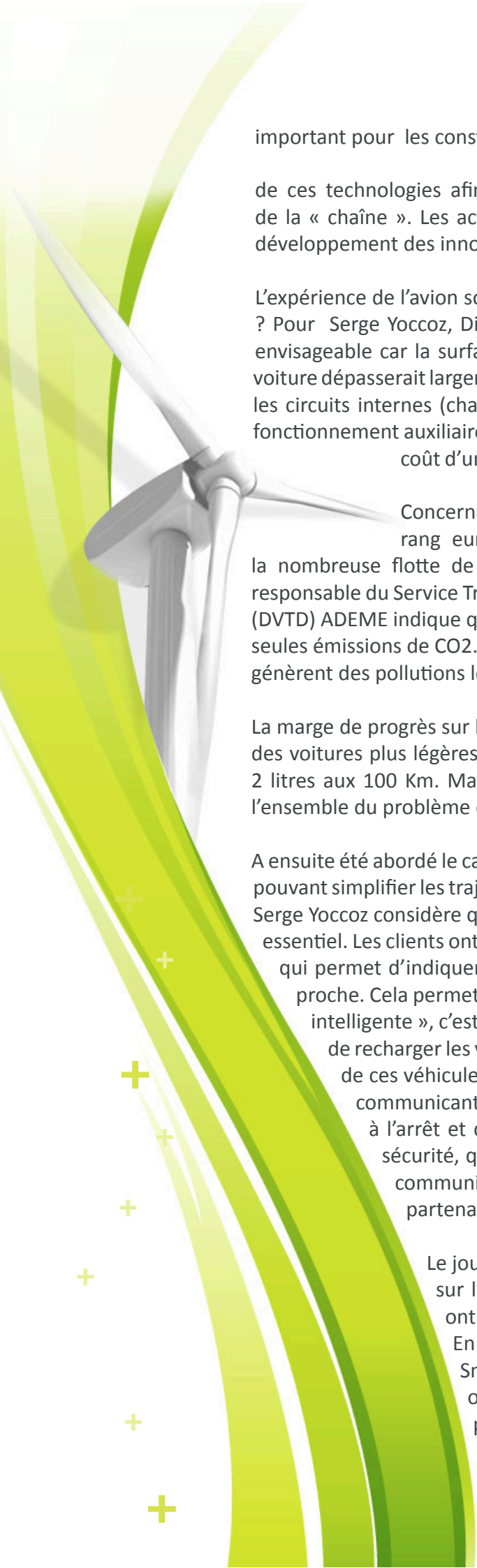
Mr Jean-Paul Libert, CEO de Dojupa

Dominique Pialot a tout d'abord indiqué que cette dernière table ronde s'inscrivait dans le futur. L'enjeu est de taille : comment rendre attractive la mobilité durable. La mobilité durable se conçoit à travers des machines, bien sûr mais aussi à travers les innovations en termes d'information (les voitures communicantes...) de comportements et surtout d'interaction entre les différents acteurs.

Pour commencer, la question de l'avion électrique a été évoquée puisque le prototype Solar Impulse s'est illustré ces dernières semaines en réalisant des vols de plusieurs centaines de kilomètres grâce à ses seuls panneaux solaires.

Ce type d'aéroplane a-t-il un avenir commercial ?

Jean Perrot, Directeur des Affaires Institutionnelles R & T d'EADS reconnaît que l'Airbus fonctionnant avec des moteurs électriques n'est pas pour demain, loin s'en faut. Ceci dit, il est



important pour les constructeurs de tirer des enseignements

de ces technologies afin de mieux gérer l'énergie. C'est exactement la perspective de la « chaîne ». Les acteurs en amont apportent leur expérience et aident ainsi au développement des innovations commercialisables de demain.

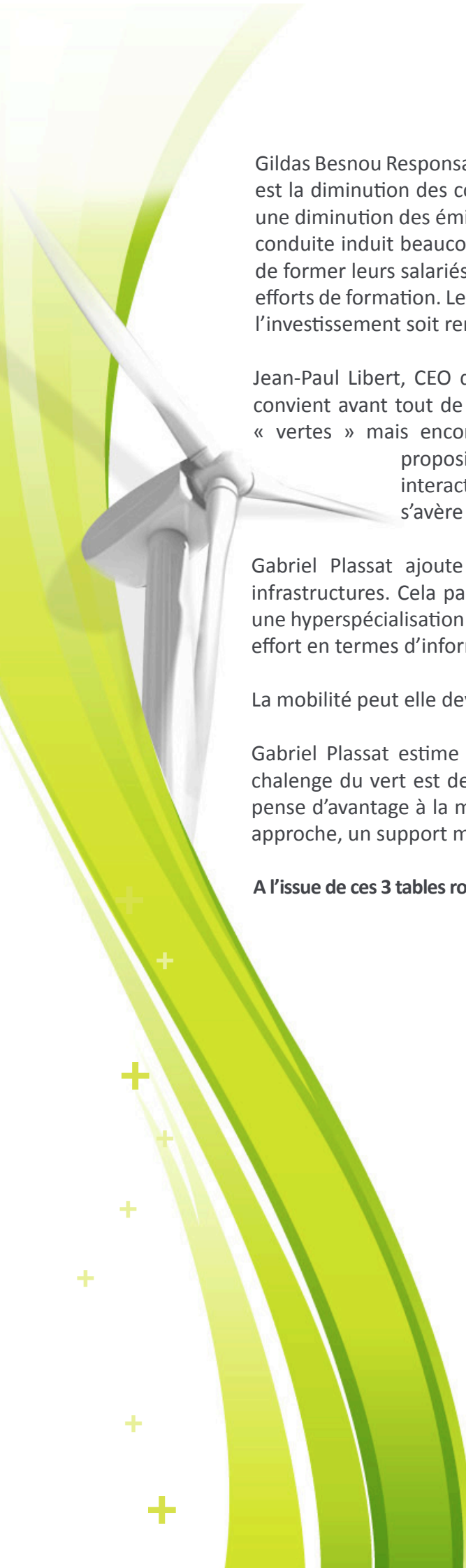
L'expérience de l'avion solaire peut-elle être transposable dans le domaine automobile ? Pour Serge Yoccoz, Directeur Stratégie et Plan de Renault, cette solution n'est pas envisageable car la surface des panneaux solaires nécessaire à faire fonctionner une voiture dépasserait largement la superficie de la voiture. En revanche, en ce qui concerne les circuits internes (chauffage, éclairage, refroidissement...), une grosse partie de ce fonctionnement auxiliaire pourrait être assuré par des panneaux solaires. Cependant, le coût d'un tel procédé rend la chose impossible, du moins à court terme.

Concernant les véhicules thermiques, la France se place au deuxième rang européen des voitures les plus propres, notamment grâce à la nombreuse flotte de véhicules de petites tailles en circulation. Gabriel Plassat, responsable du Service Transports Mobilité (STM) Direction Villes et Territoires Durables (DVTD) ADEME indique qu'en matière de pollution, il ne faut pas prendre en compte les seules émissions de CO₂. Les moteurs diesel, par exemple, produisent peu de CO₂ mais génèrent des pollutions locales importantes.

La marge de progrès sur les voitures thermiques est colossale. Il serait possible de faire des voitures plus légères, des cylindrées plus faibles et obtenir une consommation de 2 litres aux 100 Km. Mais ce n'est pas la trajectoire actuelle. Il faudrait reconsidérer l'ensemble du problème et s'ouvrir à de nouveaux acteurs.

A ensuite été abordé le cas de la voiture communicante ouvrant la possibilité de services pouvant simplifier les trajets des automobilistes tout en diminuant les émissions de CO₂. Serge Yoccoz considère que la faible autonomie des voitures électriques rend ce besoin essentiel. Les clients ont besoin d'être en relation constante avec un centre de données qui permet d'indiquer par exemple où se trouve la borne de rechargement la plus proche. Cela permet aux particuliers comme aux entreprises de faire de la « charge intelligente », c'est-à-dire faire en sorte, à partir d'un trajet journalier programmé de recharger les véhicules aux heures creuses. L'installation du Wifi dans chacun de ces véhicules constitue un élément essentiel dans l'évolution de la voiture communicante. Mais il ne faut pas confondre l'usage que l'on peut en faire à l'arrêt et celui forcément plus restreint, pour d'évidentes questions de sécurité, que l'on peut en faire en conduisant. Naturellement, la voiture communicante nécessite la mise en place d'un certain nombre de partenariats.

Le journaliste Laurent Meillaud qui assiste à de nombreux colloques sur l'automobile de demain, a constaté que de nouveaux acteurs ont fait leur entrée sur le marché : Orange et Google, par exemple. En effet, si le GPS existe et s'est démocratisé, des applications sur Smartphone sont en train de voir le jour. Le véhicule électrique oblige à penser d'avantage produits ET services qu'au simple produit. Il est donc indissociable des entreprises fournissant des services. Mais d'une manière globale, quelles sont vraiment à l'heure actuelle les attentes et les demandes des entreprises ?



Gildas Besnou Responsable marketing ARVAL France indique que la principale demande est la diminution des coûts. Cette diminution se trouve parfaitement compatible avec une diminution des émissions de CO2. Comme il l'a été dit au cours de cette journée, la conduite induit beaucoup sur le coût d'une voiture. D'où l'intérêt pour les entreprises de former leurs salariés à l'éco conduite. Mais ce la exige un suivi dans le temps sur les efforts de formation. Les informations doivent venir du véhicule. L'objectif demeure que l'investissement soit rentable pour l'entreprise.

Jean-Paul Libert, CEO de Dojupa rappelle qu'en matière de Déplacement Durable, il convient avant tout de penser aux consommateurs. Il existe bon nombre d'initiatives « vertes » mais encore faut-il donner d'avantage d'appétit aux usagers dans les propositions de mobilité durable et abolir la notion de sacrifice. Une interaction entre les départements environnementaux et marketing s'avère nécessaire dans ce domaine.

Gabriel Plassat ajoute que deux richesses restent à optimiser : l'énergie et les infrastructures. Cela passe d'après lui par la création de « labos vivants » permettant une hyperspécialisation des services en fonction du besoin de chacun. Cela passe par un effort en termes d'information.

La mobilité peut elle devenir une simple commodité ?

Gabriel Plassat estime que le vert n'est pas une commodité. Pour lui, le véritable challenge du vert est de se développer en art de vivre sachant que, pour l'instant, on pense d'avantage à la mobilité durable en termes d'économies. Pour développer cette approche, un support marketing des sociétés est nécessaire.

A l'issue de ces 3 tables rondes, nous avons demandé à nos membres le bilan qu'ils en tiraient.

83,33%

estiment que cette journée a apporté
de nouveaux éléments de réflexion
sur le Déplacement Durable.

75%

vont mettre en place des outils
de Déplacement Durable au cours de cette année.

À titre d'exemple, voici quelques remarques de certains de nos membres :

« On va essayer de mettre en place des outils comme la visioconférence etc ... »

« Il pourrait être intéressant de faire intervenir un climatologue afin de rendre compte de l'urgence de la situation actuelle au delà des aspects économiques et sociaux. »

« Dans un premier temps, je ne vais pas mettre en place de nouveaux outils de Déplacement Durable aujourd'hui mais essayer d'améliorer les existants. Lors de la 3ème table ronde, l'intégration des envies des consommateurs a été évoquée. J'aurais souhaité revenir plus dessus et sur les accompagnements à apporter aux collaborateurs. Enfin, j'ai trouvé que c'était très business. Les intervenants présentaient leurs solutions mais j'aurais souhaité avoir des retours d'expériences. Est-ce que ces solutions sont bien acceptées par les collaborateurs de leurs clients? Serait-il possible de faire intervenir des entreprises exemplaires pour apporter leur témoignage l'année prochaine Comment ont-ils choisis ces solutions? Comment ont-ils fait adhérer leurs collaborateurs aux solutions proposées? »

Des retours très constructifs pour l'année prochaine, qui en effet, sera portée essentiellement sur les retours d'expérience grâce aux 1200 membres d'Agora Fonctions représentant plus de 700 entreprises, comme le précise Michael Lejard.

Le site Internet **www.journee-deplacement-durable.com** servira de portail pour regrouper toutes les bonnes idées et expériences des membres et partenaires d'Agora Fonctions (disponible à partir du 1er juillet 2011). De quoi avoir matière et contenu en termes de retours et de projets pratico-concrets.

PLÉNIÈRE DE FERMETURE

Sébastien Guénard, coprésident d'Agora fonctions, a demandé à trois membres d'Agora le bilan qu'ils tiraient de cette journée.

Nicolas Jennepin, Président de l'Agora des DRH et DRH du groupe 3M Europe constate que le Déplacement Durable est un vaste sujet qui touche des enjeux économiques et sociétaux. Il faut d'avantage souligner le caractère d'urgence. Cette urgence conduit à faire des choix d'organisation. Ces choix sont lourds et complexes. La journée a montré qu'il ne peut pas y avoir de solution unique. Le DRH voit cela sous un angle de politique de changement. Impossible en effet de lancer un collaborateur dans du télétravail à domicile sans formation préalable. Ce serait créer de la souffrance sociale.

Corinne Grapton, vice présidente de l'Agora des directeurs du Développement Durable insiste sur l'importance d'échanger ensemble et de partager nos expériences. A titre personnel, elle dit avancer cent fois plus vite grâce à l'Agora. L'environnement est devenu un thème stratégique pour les entreprises.

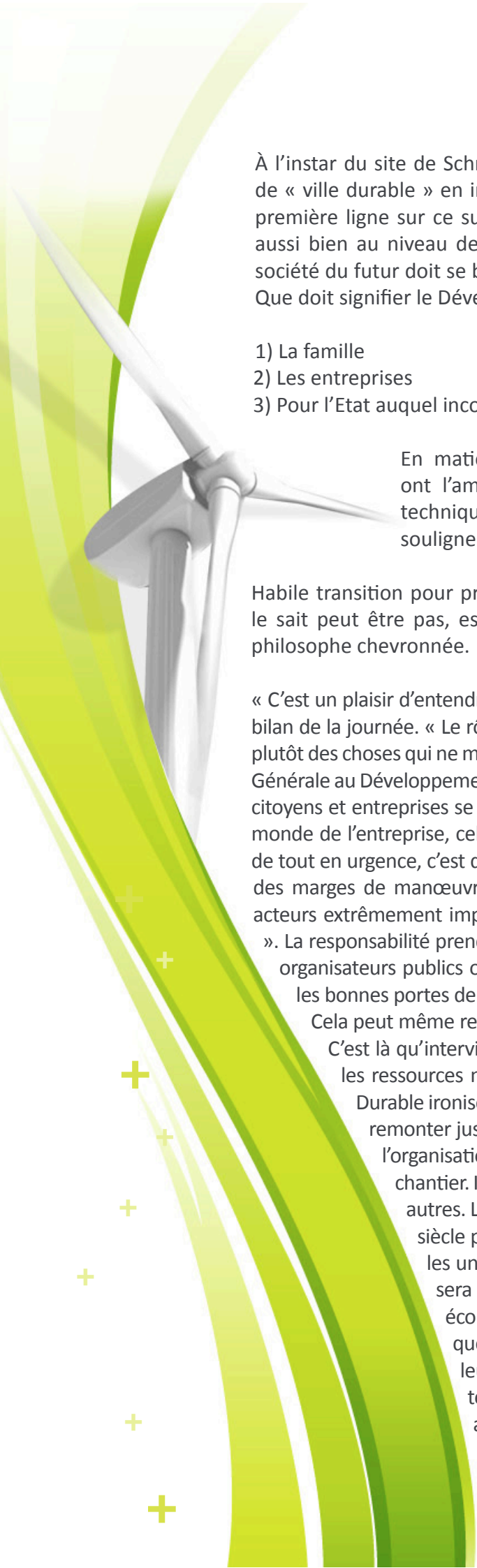
Sébastien Guenard abonde dans ce sens en annonçant que toutes les entreprises membres d'Agora pourront communiquer leurs expériences, leurs questions et leurs idées sur le site de la Journée du Déplacement Durable dans une rubrique spécialement dédiée à l'échange (www.journee-deplacement-durable.com)

Philippe Darson, membre du comité de pilotage de l'Agora des directeurs services généraux et Directeur Services Généraux de Bristol-Myers Squibb, a pour sa part le sentiment que dans les entreprises, personne n'est fermé à l'idée de participer à la mise en place du Développement Durable. Mais ce n'est pas encore un sujet considéré avec autant d'importance qu'il souhaiterait le voir dans l'entreprise. A titre personnel, il s'étonne par exemple de ne pas avoir encore reçu de demande de la DRH de son entreprise en termes de Déplacement Durable. Il manque aux entreprises le fait de se donner les moyens.

Corinne Grapton indique que le Développement Durable commence à prendre de la valeur. Il y a quelques années, les entreprises ne le plaçaient en avant que dans une optique de paraître mais sans réellement s'en soucier. Aujourd'hui elles se demandent ce que leur coûterait de ne pas l'intégrer.

Gilles Vermot-Desroches, directeur du Déplacement Durable chez Schneider Electric est ensuite revenu à la tribune pour accueillir Mme Dominique Dron, Commissaire Générale du Développement Durable au Ministère de l'écologie, du Développement Durable et des transports.

Au préalable l'hôte de cette journée a lui aussi tiré un bilan des tables rondes. Il le résume en 4 mots : Intelligence ; cohérence; compétitivité et bien être.



À l'instar du site de Schneider Electric, Gilles Vermot-Desroches a évoqué le principe de « ville durable » en insistant sur le fait que les acteurs politiques se trouvaient en première ligne sur ce sujet. Que les collectivités locales devaient reprendre la main, aussi bien au niveau des réseaux électriques qu'en termes de transports. La vie en société du futur doit se bâtir dès maintenant. Il existe trois grands axes de recherche : Que doit signifier le Développement Durable pour :

- 1) La famille
- 2) Les entreprises
- 3) Pour l'Etat auquel incombe un devoir d'exemplarité.

En matière de Déplacement Durable, la France et ses entreprises ont l'ambition de devenir un exemple mondial. Outre les aspects techniques, le sujet qui nous occupe revêt un caractère philosophique, souligne Gilles Vermot-Desroches.

Habile transition pour présenter à la tribune Dominique Dron qui, comme chacun ne le sait peut être pas, est non seulement une femme politique mais avant tout une philosophe chevronnée.

« C'est un plaisir d'entendre parler de choses qui marchent », dit elle en préambule de son bilan de la journée. « Le rôle de l'Etat est de s'occuper des choses qui ne marchent pas, ou plutôt des choses qui ne marchent pas encore aussi bien que l'on voudrait ». La Commissaire Générale au Développement Durable aborde ensuite la complexité des enjeux face auxquels citoyens et entreprises se trouvent : « Agir en urgence et de manière cohérente ». Dans le monde de l'entreprise, cela s'apparente à une situation de crise. « Lorsqu'il faut s'occuper de tout en urgence, c'est qu'il y a le feu quelque part ». La priorité se situe dans l'ouverture des marges de manœuvres. « À partir du moment où l'on confie cette question à des acteurs extrêmement impliqués, les champs de projets s'ouvrent. C'est le plus important ». La responsabilité prend en effet de la valeur, comme le soulignait Corinne Grapton. Les organisateurs publics ou privés de la vie des citoyens n'ont peut être pas tous regardé les bonnes portes de sortie. Cela peut donner des mouvements de défiance très forts. Cela peut même remettre en cause la légitimité de l'organisation, quelle qu'elle soit. C'est là qu'interviennent l'intégration et l'interaction. Revenant d'une réunion sur les ressources marines du littoral, la Commissaire Générale au Développement Durable ironise en disant que pour régler cette question « on doit pratiquement remonter jusqu'aux sources des fleuves »... La représentation du problème et l'organisation entre les différents acteurs représente déjà à ce stade un vaste chantier. Il faut communautariser les créations et la réactivité des uns et des autres. La tâche peut sembler vertigineuse tant nous sommes héritiers du siècle précédent. Mais ces questions sont à traiter ensemble et non pas les uns contre les autres. Il faut penser au-delà des structures. Rien ne sera possible sans cette convergence. Dominique Dron, après avoir écouté les tables rondes dit se retrouver dans la même ambiance que celle du Grenelle de l'Environnement. « Les acteurs, malgré leurs divergences, s'entendent sur un point en toute sérénité ». La technologie fera la moitié du travail. Elle progressera dans les dix ans qui viennent. À nous d'accomplir le reste. « Les entreprises qui sont ici seront sans doutes les plus fortes contributrices à ce progrès, je n'en doute pas ».

CONCLUSION

Ainsi que l'indiquent les chiffres précédemment cités, cette deuxième Journée du Déplacement Durable a rempli les attentes d'une très large majorité des membres d'Agora Clubs.

Michael Lejard en tire un bilan « extrêmement positif en termes de contenu ». Portant un regard critique et donc constructif pour les années à venir, cette journée lui inspire quelques réflexions :

« Il nous faudra d'avantage d'informations sur les nouvelles initiatives mises en place, notamment par les collectivités locales. De même, nous devons d'avantage nous intéresser à l'international. L'exemple que nous a donné Brian Hansen, Directeur des déplacements de la ville de Copenhague qui était en vidéoconférence avec nous est frappant. Que font nos voisins en termes de Déplacement Durable ? Quels exemples pouvons-nous prendre sur eux ? Cet aspect sera bien sûr étudié. Il faut également développer davantage la problématique de faire venir les transports sur les sites des grandes entreprises et réfléchir à la manière d'associer les PME à toutes ces initiatives, notamment à l'aide de partenariats. En 2012, nous préparerons la journée en incorporant en amont la synthèse qu'aura faite chacun des 16 clubs. »

Sébastien Guénard précise à ce titre que Agora fonctions va tout mettre en œuvre pour que les remontés des expériences et des nouvelles pratiques soient mises en valeur sur le site Internet du Déplacement Durable.

Nicolas Jennepin insiste quant à lui sur la nécessité de trouver des solutions capables de compléter utilement le transport logistique des marchandises.

Corinne Grapton souhaite pour sa part qu'il y ait davantage de données chiffrées et de faits concrets au cours de la prochaine journée. Elle rappelle que ce type d'événement touche toutes les fonctions et que le Déplacement Durable est un sujet typiquement transversal.

Forts de toutes ces constatations et de toutes ces analyses, nul doute que les douze prochains mois seront pour chacun la matrice de l'élaboration de nouvelles perspectives et de solutions innovantes et d'échanges.

Nous attendons dès le 1er juillet toutes vos remarques, idées et retours d'expérience sur le site **www.journee-deplacement-durable.com**