

# Plan de Déplacements Administration (PDA) de la province Sud

Rapport de la phase 2  
Elaboration des objectifs et du plan  
d'actions  
Novembre 2017



*Figure 1 : Centre Administratif de la  
province Sud (source : site de la Province Sud)*

## SOMMAIRE

---

<b>1</b>	<b>CONTEXTE.....</b>	<b>3</b>
1.1	ELEMENTS DE CONTEXTE .....	3
1.2	OBJECTIFS DU PDA .....	4
1.3	ETAPES DU PDA .....	5
<b>2</b>	<b>METHODOLOGIE .....</b>	<b>6</b>
2.1	CO-CONSTRUCTION DES ACTIONS .....	6
2.2	VALIDATION DES ACTIONS.....	7
2.3	ACTIONS NON PRIORITAIRES .....	9
<b>3</b>	<b>PRESENTATION DES ACTIONS .....</b>	<b>10</b>
<b>4</b>	<b>FICHES ACTIONS .....</b>	<b>12</b>
<b>5</b>	<b>CONCLUSION .....</b>	<b>39</b>
5.1	SYNTHESE DES COUTS ET DES IMPACTS.....	39
5.2	SUITE A DONNER.....	42



# 1 CONTEXTE

## 1.1 ELEMENTS DE CONTEXTE

L'éco-mobilité est un sujet récent en Nouvelle-Calédonie. Il s'agit d'un sujet piloté par le Gouvernement de la Nouvelle Calédonie (via le Centre Territorial pour la Maîtrise de l'Energie – CTME) avec appui de l'ADEME, autour d'un partenariat solide regroupant des acteurs moteurs tels que les autorités de transports (SMTU, SMTI), les collectivités (notamment la province Sud), le SIGN, la CCI, etc. Cette thématique monte en puissance et commence à se concrétiser par des actions réelles sur le terrain.

Le premier PDE réalisé sur le territoire est celui du CHT dans le cadre du déménagement de plusieurs sites vers le Médipôle de Koutio.

Ces actions (PDE/PDA) exigent une très bonne connaissance du donneur d'ordre, de son fonctionnement et de ses partenaires, ainsi que du contexte local et de sa gouvernance.



La mise en œuvre d'un PDA est une action très concrète qui demande une approche méthodologique solide et une expertise technique fouillée. Celle-ci demande également une capacité à se projeter dans des actions pragmatiques faisant appel, au-delà d'un catalogue d'actions théoriques, à de véritables stratégies transversales alliant les déplacements et les transports, l'aménagement urbain, l'habitat et les activités connexes, le management des organisations, le pilotage, l'animation, la communication, la concertation, et la négociation avec les porteurs de politiques publiques.

**La province Sud est impliquée dans la démarche de mobilité durable depuis de nombreuses années.** Elle cherche à mettre en œuvre ces concepts dans le cadre du développement de ses ZAC (Zones d'Aménagement Concerté) ainsi que par son implication dans la construction du Schéma de Cohérence de l'Agglomération Nouméenne (SCAN) et du Plan de Déplacement de l'Agglomération Nouméenne (PDAN). Par ailleurs elle soutient la mise en œuvre du projet Néobus ainsi que divers projets de réalisation d'itinéraires modes doux.

**La mise en œuvre d'un PDA est une brique de plus dans cet engagement.**



## 1.2 OBJECTIFS DU PDA

Les actions découlant d'un PDA ont souvent pour objectif de :

- diminuer et optimiser l'ensemble des **coûts liés aux transports** et par ricochet de diminuer le bilan carbone,
- d'améliorer l'**accessibilité des sites** aux agents ainsi qu'aux visiteurs,
- d'initier une **démarche citoyenne et responsable**,
- de renforcer le **dialogue social**,
- de développer l'**esprit d'équipe**,
- d'affirmer un projet de **management environnemental**,
- d'anticiper une gestion des déplacements promise au durcissement vis-à-vis de la voiture particulière.

Pour la province Sud, ces objectifs généraux se traduisent par des objectifs prioritaires prenant en compte le contexte de la province Sud et de ses ambitions, tels que :

1

### **l'amélioration de la qualité d'accueil et des conditions de travail**

L'amélioration du cadre de vie est fortement plébiscitée par les agents, en particulier par ceux concernés par des trajets particulièrement longs vers leur lieu de travail, ou encore par les agents ayant des enfants à déposer et qui plaident pour des transports scolaires efficaces.

2

### **la rationalisation des coûts et un meilleur usage de l'espace**

Le diagnostic a permis de révéler des marges de manœuvre importantes en matière de déplacements professionnels et de gestion du parc automobile de la province Sud.

3

### **le renforcement de sa responsabilité sociale et environnementale**

Tant au niveau des directions que des agents, il est souhaité que la province Sud joue un rôle majeur dans l'impulsion des politiques publiques en matière de déplacements.

Est également présent le souhait d'être exemplaire en mettant en place les outils permettant aux agents de se déplacer via des modes alternatifs à la voiture individuelle.

Il ressort donc de ce diagnostic qu'il est souhaité que la province Sud joue un rôle en tant qu'employeur (en modifiant ses propres comportements) mais aussi en tant qu'acteur de la mobilité pouvant jouer un rôle déterminant sur le reste du territoire (en modifiant les comportements à plus grande échelle).



### 1.3 ETAPES DU PDA

L'élaboration du PDA de la province Sud se déroule selon la méthodologie suivante :



#### Phase 1 « Réalisation d'un diagnostic mobilité »

- Entretiens avec les directeurs
- Visite des différents sites
- Etablissement du budget déplacements
- Analyse de l'accessibilité
- Réalisation d'enquêtes auprès des agents, des visiteurs
- Groupe de travail



#### Phase 2 « Formulation d'objectifs et d'un plan d'actions »

- Premières orientations
- Temps forts de la concertation avec ateliers et organisation d'une conférence/ débat
- Finalisation du PDA



#### Phase 3 « Suivi et évaluation »

- Définition de la méthodologie de suivi :
  - Intervalle entre les enquêtes
  - Indicateurs suivis
- Elaborations des tableaux de bord de suivi (Bilan carbone, parts modales, budget déplacements)

La première phase s'est achevée en aout 2017 et a permis de collecter l'ensemble des données nécessaire à la réalisation du diagnostic et de mesurer les leviers d'actions en matière écomobilité.

La présente phase a permis de formuler les objectifs propres à la province Sud et d'élaborer le plan d'actions. Celui-ci a été décliné en fiches actions co-construites avec les agents dans le cadre d'ateliers de travail et via des entretiens avec les directions impliquées.

Lors de l'élaboration de ce plan d'actions, une attention particulière a été portée :

- A leur articulation avec les objectifs opérationnels du PDA,
- Ainsi qu'à leur mise en œuvre (coût, échéancier, contenu, impacts, pilotage, etc...) ;



## 2 METHODOLOGIE

### 2.1 CO-CONSTRUCTION DES ACTIONS






L'enjeu et l'essence-même du PDA est qu'il soit progressivement transféré du bureau d'études qui le conçoit, au client qui devra le mettre en œuvre en s'appuyant notamment sur des personnes-ressources en interne.

Afin que les conditions de ce transfert soit optimales, il est important d'associer les parties prenantes internes le plus en amont possible. Elles l'ont été dès la phase diagnostic avec des entretiens, des enquêtes et des groupes de discussions.

Dans le cadre de la présente mission, les parties prenantes internes sont constituées des agents, des directions, des représentants syndicaux et bien entendu de la chargée de mission Ecomobilité.

Pour la phase d'élaboration du plan d'actions, nous avons fait le choix de la co-construction en mettant en œuvre la méthodologie suivante :






- **En juillet** : mise en ligne de la synthèse du rapport - présentation du diagnostic en plénière avec annonce des futurs ateliers de co-construction afin d'identifier les volontaires [ci-dessous, la slide concernant les 5 ateliers proposés]



## 4. Conclusion

Inscrivez-vous à l'issue de la présentation

L'identification de familles d'action et l'engagement d'une démarche de co-construction au travers des ateliers

<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Actions potentielles</b> → Aménagement, VAE, sensibilisation</li><li>• <b>Participants</b> → Ex : Agents, DRH, Ville de Nouméa</li></ul> <p>Modes doux </p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Actions potentielles</b> → Plateforme de covoiturage, sensibilisation, incitations</li><li>• <b>Participants</b> → Ex : Covoiturage.nc, Agents</li></ul> <p>Covoiturage </p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Actions potentielles</b> → Télétravail, aménagements d'horaires, dématérialisation</li><li>• <b>Participants</b> → Ex : DRH, DSI, Directeurs</li></ul> <p>Organisation du travail </p>
<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Actions potentielles</b> → Communication interne, actions écomobilité, lobbying auprès des acteurs institutionnels</li><li>• <b>Participants</b> → Ex : Agents, COMM</li></ul> <p>Sensibilisation, communication </p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Actions potentielles</b> → Parc automobile, incitations, transition énergétique</li><li>• <b>Participants</b> → Ex : DFA, DEPS, DJA, Agents</li></ul> <p>Déplacements professionnels </p>	

province-sud.nc • Direction de l'Équipement • Plan Déplacement Administration • 31

- **En septembre** : 5 ateliers de travail sur la définition et la priorisation des objectifs et des actions du futur PDA, ayant rassemblé près d'une soixantaine de participants :
  - Atelier Modes doux le 18 septembre [10 participants]
  - Atelier Covoiturage et Transports Collectifs le 19 septembre [7 participants]



- Atelier Déplacements Professionnels le 20 septembre [14 participants]
- Atelier Communication le 20 septembre [10 participants]
- Atelier Organisation du Travail le 21 septembre [17 participants]

L'éventail de participants a été large avec agents, directions, représentants syndicaux et partenaires extérieurs.

- **En octobre** : séances de travail ciblées avec les directions identifiées comme pilotes de certaines actions (DRH, DSI, etc.) afin notamment de fiabiliser les données quantitatives

Le travail de co-construction concernant la définition des indicateurs de suivi a aussi été initié, puisque les fiches-actions intègrent des indicateurs qui ont été discutés lors des ateliers et des séances de travail spécifiques. Ce travail se poursuivra en phase 3.

## 2.2 VALIDATION DES ACTIONS

Dans un premier temps, sur la base du diagnostic, plus de 70 actions potentielles ont été identifiées, articulées autour de **7 grands objectifs opérationnels** :

- ➔ Augmenter le nombre d'utilisateurs des services en ligne et diminuer l'autosolisme
- ➔ Diminuer le budget déplacements et le bilan carbone de la collectivité et des agents
- ➔ Réduire le nombre et le temps de déplacements des agents
- ➔ Développer une communauté d'utilisateurs des modes alternatifs (vélos, marche, covoiturage, etc...)
- ➔ Garantir l'animation et l'adhésion sur le PDA dans le temps
- ➔ Optimiser la flotte de véhicules, sa gestion et son impact spatial
- ➔ Valoriser la province Sud comme acteur du changement et structurer les partenariats

Dans un deuxième temps, tout en conservant les objectifs opérationnels, un premier travail de priorisation et d'affinement mené par le bureau d'étude et la Chargée de mission Ecomobilité a permis de cibler **38 actions**.

Ensuite, lors des 5 ateliers de septembre, les objectifs opérationnels ont été validés, avec de légers ajustements dans leur formulation. Les actions identifiées ont été testées et priorisées par les participants. Certaines ont été légèrement reformulées. Celles qui suscitaient le plus d'intérêt ont été travaillées en petits groupes afin que les participants se projettent dans la phase de mise en œuvre des actions (pilote, étapes, phasage, coût, etc.).



Intitulé des actions	Rang
1. Informer sur l'accessibilité à pied à vélo (affiches/internet/livret)	7
2. Promouvoir les activités d'associations sur site le midi (yoga, marche, etc...)	7
3. Augmenter le nombre de vélos et de VAE de service	5
4. Doter de douches, casiers et abris les sites non équipés	1
5. Revoir l'aménagement des parkings pour privilégier les modes actifs (allées piétonnes, stationnements vélos)	3
6. Organiser des ateliers périodiques avec réparateurs de vélos sur site	10
7. Négocier des tarifs d'achats de vélos attractifs	4
8. Participer financièrement à l'achat de vélos ou VAE	6
9. Alimenter en données et Rex la ville de Nouméa et Droit au Vélo sur les besoins en termes d'aménagements cyclable	9
10. Participer au financement des aménagements piétons/cycles sur les routes provinciales ou communales	2

Figure 2 : Illustration de la hiérarchisation des actions en temps réel – atelier modes doux

Suite aux ateliers, un tableau de synthèse des actions a été établi, préfigurant le tableau de bord à produire en phase 3. Ce tableau se construit pour chaque action autour de la référence à l'objectif opérationnel et détaille l'intitulé de l'action, le référent pour sa mise en œuvre, les modalités de quantification et les indicateurs de suivi.

Un nouveau travail d'affinement a été effectué en octobre avec la Chargée de Mission Ecomobilité et au final, ce tableau de bord intègre **26 actions** dont les fiches détaillées sont présentées en partie 4 de ce rapport.

Le contenu détaillé des actions a ensuite été fiabilisé quand cela était nécessaire lors de séances de travail bilatérales avec les partenaires extérieurs (ex. SMTU), des personnes ressources de la province Sud (ex. sur les modes doux ou l'aménagement des locaux), ou encore les directions provinciales identifiées comme pilotes sur certaines actions (DSI, DRH).

Les actions ainsi formalisées sous forme de fiches seront soumises à la validation du comité technique et du comité de pilotage, et pourront être ajustées lors de la phase 3.



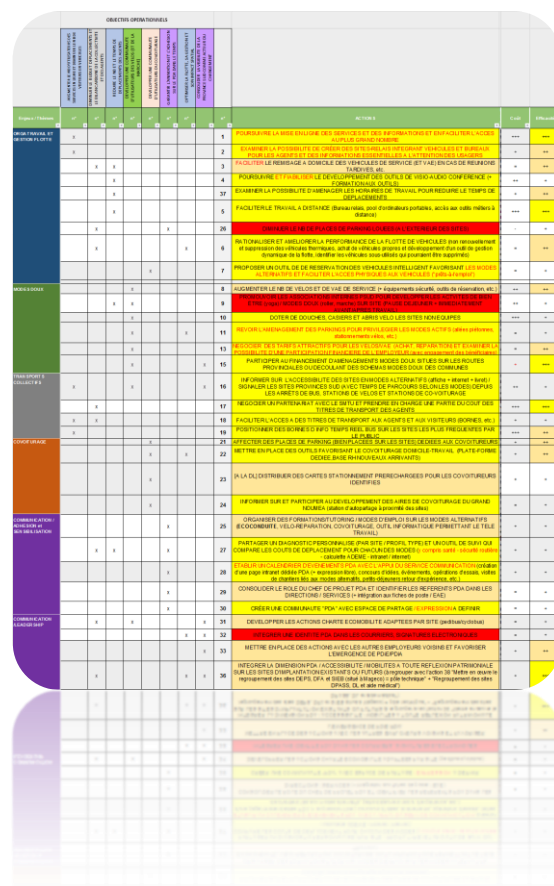
## 2.3 ACTIONS NON PRIORITAIRES

Le passage de 38 actions en septembre à 26 actions en octobre a logiquement vu certaines actions être supprimées, reformulées, ou regroupées avec d'autres.

Cette optimisation résulte d'abord du travail en atelier. Certaines actions n'ont suscité que très peu d'intérêt auprès des participants, or il est important que le PDA propose des services qui suscitent l'adhésion des utilisateurs dans l'objectif d'assurer sa pérennité dans le temps et son animation au quotidien.

Cette optimisation résulte également d'un dernier travail effectué en coordination avec la Chargée de Mission Ecomobilité.

Ci-contre le tableau de bord qui identifie en jaune les actions classées comme prioritaires par les participants des 5 ateliers, en rouge celles qui n'ont recueillies aucun vote, et en rose pâle les actions neutres en termes de priorisation. Afin de faciliter la prise de décision, le tableau propose également une première approche de l'ampleur des actions en termes de coût et d'impact positif sur les déplacements.



Objectifs opérationnels	Actions	Coût	Impact
1	Promouvoir les associations internes pour développer les activités de bien-être et modes doux sur site (pause-déjeuner, after-work)	+	+
2	Organiser des ateliers périodiques avec des réparateurs de vélos	+	+
3	Diminuer le nombre de places de parking louées	+	+
4	Promouvoir la mobilité douce (vélo, marche) et les modes doux (covoiturage, autopartage) en interne	+	+
5	Faciliter l'accès aux services de mobilité (vélo, marche) et les modes doux (covoiturage, autopartage) en interne	+	+
6	Faciliter l'accès aux services de mobilité (vélo, marche) et les modes doux (covoiturage, autopartage) en interne	+	+
7	Faciliter l'accès aux services de mobilité (vélo, marche) et les modes doux (covoiturage, autopartage) en interne	+	+
8	Faciliter l'accès aux services de mobilité (vélo, marche) et les modes doux (covoiturage, autopartage) en interne	+	+
9	Faciliter l'accès aux services de mobilité (vélo, marche) et les modes doux (covoiturage, autopartage) en interne	+	+
10	Faciliter l'accès aux services de mobilité (vélo, marche) et les modes doux (covoiturage, autopartage) en interne	+	+
11	Faciliter l'accès aux services de mobilité (vélo, marche) et les modes doux (covoiturage, autopartage) en interne	+	+
12	Faciliter l'accès aux services de mobilité (vélo, marche) et les modes doux (covoiturage, autopartage) en interne	+	+
13	Faciliter l'accès aux services de mobilité (vélo, marche) et les modes doux (covoiturage, autopartage) en interne	+	+
14	Faciliter l'accès aux services de mobilité (vélo, marche) et les modes doux (covoiturage, autopartage) en interne	+	+
15	Faciliter l'accès aux services de mobilité (vélo, marche) et les modes doux (covoiturage, autopartage) en interne	+	+
16	Faciliter l'accès aux services de mobilité (vélo, marche) et les modes doux (covoiturage, autopartage) en interne	+	+
17	Faciliter l'accès aux services de mobilité (vélo, marche) et les modes doux (covoiturage, autopartage) en interne	+	+
18	Faciliter l'accès aux services de mobilité (vélo, marche) et les modes doux (covoiturage, autopartage) en interne	+	+
19	Faciliter l'accès aux services de mobilité (vélo, marche) et les modes doux (covoiturage, autopartage) en interne	+	+
20	Faciliter l'accès aux services de mobilité (vélo, marche) et les modes doux (covoiturage, autopartage) en interne	+	+
21	Faciliter l'accès aux services de mobilité (vélo, marche) et les modes doux (covoiturage, autopartage) en interne	+	+
22	Faciliter l'accès aux services de mobilité (vélo, marche) et les modes doux (covoiturage, autopartage) en interne	+	+
23	Faciliter l'accès aux services de mobilité (vélo, marche) et les modes doux (covoiturage, autopartage) en interne	+	+
24	Faciliter l'accès aux services de mobilité (vélo, marche) et les modes doux (covoiturage, autopartage) en interne	+	+
25	Faciliter l'accès aux services de mobilité (vélo, marche) et les modes doux (covoiturage, autopartage) en interne	+	+
26	Faciliter l'accès aux services de mobilité (vélo, marche) et les modes doux (covoiturage, autopartage) en interne	+	+
27	Faciliter l'accès aux services de mobilité (vélo, marche) et les modes doux (covoiturage, autopartage) en interne	+	+
28	Faciliter l'accès aux services de mobilité (vélo, marche) et les modes doux (covoiturage, autopartage) en interne	+	+
29	Faciliter l'accès aux services de mobilité (vélo, marche) et les modes doux (covoiturage, autopartage) en interne	+	+
30	Faciliter l'accès aux services de mobilité (vélo, marche) et les modes doux (covoiturage, autopartage) en interne	+	+
31	Faciliter l'accès aux services de mobilité (vélo, marche) et les modes doux (covoiturage, autopartage) en interne	+	+
32	Faciliter l'accès aux services de mobilité (vélo, marche) et les modes doux (covoiturage, autopartage) en interne	+	+
33	Faciliter l'accès aux services de mobilité (vélo, marche) et les modes doux (covoiturage, autopartage) en interne	+	+
34	Faciliter l'accès aux services de mobilité (vélo, marche) et les modes doux (covoiturage, autopartage) en interne	+	+
35	Faciliter l'accès aux services de mobilité (vélo, marche) et les modes doux (covoiturage, autopartage) en interne	+	+
36	Faciliter l'accès aux services de mobilité (vélo, marche) et les modes doux (covoiturage, autopartage) en interne	+	+
37	Faciliter l'accès aux services de mobilité (vélo, marche) et les modes doux (covoiturage, autopartage) en interne	+	+
38	Faciliter l'accès aux services de mobilité (vélo, marche) et les modes doux (covoiturage, autopartage) en interne	+	+

Quelques exemples d'actions non prioritaires et de ce fait écartées du plan d'actions :

- Promouvoir les associations internes pour développer les activités de bien-être et modes doux sur site (pause-déjeuner, after-work)
- Organiser des ateliers périodiques avec des réparateurs de vélos
- Diminuer le nombre de places de parking louées

Le PDA est un outil qui doit vivre et évoluer dans le temps. Les actions non prioritaires ne font pas l'objet de fiche-action, mais elles pourront être réactivées et connaître une forme de mise en œuvre, si elles suscitent un regain d'intérêt au regard d'un contexte qui aura évolué.

Il n'en demeure pas moins que leur impact net sur les déplacements sera modeste.

A contrario, les actions qui ont été priorisées l'ont été pour de très bonnes raisons : elles répondent entièrement aux enjeux identifiés lors du diagnostic (phase 1), elles sont le reflet du travail réalisé en ateliers (phase2), et elles auront un impact positif et important sur les déplacements.



### 3 PRESENTATION DES ACTIONS

---

A l'issue de la co-construction du plan d'actions, une liste de 26 actions jugées prioritaires a été établie.

Ces actions sont regroupées au sein de cinq groupes thématiques :

- Les actions en matière d'organisation du travail et de gestion du parc automobile de la province Sud **[Fiches bleues]**,
- Les actions en matière d'incitation à la pratique des modes doux comme le vélo et la marche **[Fiches vertes]**,
- Les actions visant à encourager l'utilisation des transports collectifs **[Fiches oranges]**,
- Les actions en matière de covoiturage **[Fiches rouges]**,
- Les actions de communication, d'adhésion et de sensibilisation **[Fiches violettes]**.

Les actions en matière d'organisation du travail portent en particulier sur la rationalisation de l'organisation en favorisant des pratiques de mobilité plus vertueuses. Parmi les actions co-construites lors de la concertation, nous retrouvons notamment la mise en place du télétravail et de sites relais, l'aménagement des horaires de travail et la poursuite de la dématérialisation des démarches réalisées auprès de la province Sud. L'accent est également mis sur la rationalisation du parc automobile et du stationnement, source importante d'économies.

Les actions visant à inciter à la pratique des modes doux portent sur la poursuite des investissements prévus dans le cadre du schéma modes actifs de la province Sud, l'installation d'équipements incitatifs dans les locaux (douches, casiers) ainsi que la négociation de tarifs avantageux à l'achat d'un vélo.

Concernant les actions visant à encourager l'utilisation des transports collectifs, celles-ci portent notamment sur des incitations financières (participation de l'employeur à l'abonnement, négociation d'un tarif spécifique, mise à disposition de titres de transport).

Des actions en faveur du covoiturage sont également prévues dans le plan d'actions via la mise à disposition d'outils et d'informations encourageant le covoiturage domicile-travail. La mise en place d'aires de covoiturage est également envisagée.

**Enfin, les actions de communication, d'adhésion et de sensibilisation sont au cœur du plan d'actions. C'est elles qui permettront au PDA de vivre et d'aboutir à des résultats concrets.** Les actions retenues portent en particulier sur l'organisation de divers événements, tels que des formations à l'éco-conduite, l'animation d'une communauté en ligne et le déploiement d'une identité visuelle sur l'intranet. Des actions sont également proposées pour inscrire la province Sud dans une démarche exemplaire en matière d'écomobilité via la montée en puissance du pilotage du PDA dans les attributions de la Chef de Mission Ecomobilité et la mise en place d'actions communes avec les employeurs voisins.



Chacune de ces actions a donné lieu à l'élaboration d'une fiche permettant de réunir l'ensemble des informations pertinentes en vue de sa mise en œuvre. Ainsi chaque action est contextualisée par rapport aux enseignements du diagnostic mobilité. Son contenu et sa mise en œuvre sont également précisés, tout comme les objectifs opérationnels auxquels l'action répond.

Les éléments de cadrage suivants sont également présentés afin de mettre en œuvre chaque action :

- Le pilotage de l'action avec une attention particulière portée aux directions mobilisées,
- La date prévue de mise en œuvre de l'action,
- Une première estimation des coûts d'investissement et de fonctionnement afin d'évaluer le rapport coût / impact. A noter que ces estimations devront être affinées une fois le périmètre de chaque action connu,
- L'objectif à atteindre, par exemple en termes de report modal, de satisfaction, etc...
- Les partenaires éventuels.



## 4 FICHES ACTIONS

---



**PILOTAGE**

DSI / Chargé de mission  
services numériques

**DIRECTIONS  
MOBILISEES**

DJA, DRH, Dir Com  
Direction concernées

**ECHEANCIER**

Q4 2018 arbitrage

**COÛTS**

Dévlpt : 5-10MF / an  
Bornes : 500KF/u

**OBJECTIF A  
ATTEINDRE**

+20% de démarches en  
ligne

**IMPACT CARBONE**

Non mesuré

**PARTENAIRES**

A définir en étape 2  
pour les démarches et  
les sites mutualisés  
[installation de bornes]



## 1| POURSUIVRE LA MISE EN LIGNE DES SERVICES AUX USAGERS ET EN FACILITER L'ACCÈS AU PLUS GRAND NOMBRE

La dématérialisation permet de moderniser et d'améliorer la qualité des services rendus aux usagers et de réduire leurs déplacements vers les différents sites de la collectivité.

Aujourd'hui, 20 démarches sont entièrement réalisables en ligne, plus de 230 services sont décrits en ligne dont une majorité intègre un formulaire à télécharger et/ou à compléter, évitant ainsi les déplacements. Un exemple : La possibilité de télécharger de chez soi un coupon de bourse ou une attestation de non bourse (conforme aux attentes de la CAFAT pour les demandes d'aide à la cantine), a permis d'éviter 2 000 déplacements sur la rentrée 2017. D'une manière plus globale, l'impact de la dématérialisation des dispositifs d'aides (bourse études supérieures, prix d'excellence, simulateur...) se concrétise par 5000 déplacements de moins en un an.

Il existe un réel enjeu à poursuivre cette démarche à l'impact très positif, en prenant en compte la part des usagers n'ayant pas d'accès internet depuis leur domicile.

### Description de l'action

Mettre en ligne davantage de services et d'informations pour faciliter les démarches administratives (renseignements, demandes, autorisations, etc.).

Faciliter l'accès du plus grand nombre, notamment des foyers n'ayant pas ou peu accès à internet, par la mise en place de bornes dans certains sites ciblés accueillant du public et en accompagnant les usagers dans l'utilisation des outils numériques.

### Objectifs opérationnels

Augmenter le nombre d'utilisateurs des services en ligne, diminuer le nombre et/ou la durée des déplacements de visiteurs véhiculés.

### Déroulé

**Étape 1** : analyser le fonctionnement de l'existant et élaborer une grille multicritères permettant d'identifier les services dont la dématérialisation est à développer / améliorer, en fonction de leur nature, de la qualité du service rendu, des publics-cibles, de la localisation des sites et des déplacements évités, d'une approche des coûts (retour sur investissement), des impacts techniques (modalités de SAV – hotline, mises à jour), juridiques et RH (accompagnement des agents)

**Étape 2** : identifier les conditions d'accès à la dématérialisation des publics-cibles, les solutions techniques (mise en place de bornes dans les sites les mieux localisés au regard des déplacements générés : sites existants, sites-relais à créer – évolution du poste de médiateurs DEFE, etc.) et les partenariats à mettre en place (ex. bornes dans les mairies, servicespublics.nc, CAFAT, SMTU)

**Étape 3** : validation du contenu (services) et des modalités de dématérialisation (mise en ligne, bornes), des conditions d'accompagnement auprès des usagers et des agents (formation utilisation bornes & instruction dossiers dématérialisés), des indicateurs

**Étape 4** : mise en œuvre technique des actions et des outils permettant d'assurer le suivi des indicateurs

Action récurrente sur une base annuelle [nouvelle version du site internet depuis août 2017 – une première évolution sensible est attendue dès 2018] :

- Etapes préparatoires 1 à 2 : jusqu'à septembre-octobre de l'année N
- Etape 3 : derniers arbitrages en novembre de l'année N
- Etape 4 (développement) : année N+1

### Indicateurs de suivi et d'évaluation [propositions]

- Nombre de démarches entièrement en ligne [20 en 2017]
- Nombre de visites en ligne / nombre de clics [dépasser les 50,000/an – 39,000 oct.2017]
- Nombre de démarches effectuées en ligne [dépasser les 7000 en 2019 – 5768 oct.2017]
- Nombre de sites provinciaux équipés de bornes [2 en 2017]



## PILOTAGE

DEPS / DFA

DIRECTIONS  
MOBILISEESDSI, DJA, DRH, Dir Com  
Direction concernées

## ECHEANCIER

2019 pour les étapes 1-2  
2020 pour les étapes

## COUTS

Aucun pour Etapes 1-3  
E4 - Aménagement locaux  
E5 - Bornes : 500KF/u

## OBJECTIF A ATTEINDRE

-10% de km parcourus



## IMPACT CARBONE

270 T



## PARTENAIRES

Ciblés en étape 2



## 2| EXAMINER LA POSSIBILITE DE CREER DES SITES RELAIS A L'ATTENTION DES AGENTS [ET DES USAGERS]

De nombreux déplacements – et un temps précieux qui pourrait être passé à faire autre chose que conduire un véhicule - pourraient être optimisés si des sites-relais étaient mis en place. Pour les agents, ils pourraient permettre de travailler entre deux réunions plutôt que de revenir sur le site d'affectation, ou encore la dépose/repose de véhicules de service au plus près des lieux de réunions. Pour les usagers, ces sites-relais pourraient proposer les informations nécessaires à faciliter leurs démarches, quelle que soit la thématique (ex. mise en place de bornes).

La décentralisation permet d'être au plus près des usagers, de tisser une relation de proximité entre l'institution et les administrés, et de réduire les déplacements de ceux-ci. La province Sud dispose d'un réseau de locaux qui pourraient être utilisés dans cet objectif.

### Description de l'action

Mise en place de sites-relais pouvant inclure plusieurs fonctions (bureaux-relais, parkings relais, centre d'information) permettant d'une part de rationaliser les déplacements des agents (ex. ceux dont les lieux de résidence et de travail sont éloignés ou ceux qui sont fréquemment en déplacement) et d'autre part d'optimiser les déplacements des administrés dans leur recherche d'informations.

Cette action est en synergie avec celles concernant le télétravail et de la dématérialisation.

### Objectifs opérationnels

Réduire le nombre et le temps de trajet des agents

Diminuer le nombre et le temps des trajets des visiteurs véhiculés

### Déroulé

**Etape 1** : identifier/cartographier les zones de concentration des agents et usagers (résidence / travail)

**Etape 2** : identifier/cartographier les sites existants qu'il serait pertinent de transformer en sites-relais (ex. bureaux-relais au CAPS, antenne de la Foa, Boulari, sites DDR) et les zones où de nouveaux sites-relais pourraient être créés - décider si le site doit accueillir du public (avec accueil agents ou mise en place de bornes) et définir les partenariats possibles pour la mutualisation de locaux / démarches (communes, etc.)

**Etape 3** : identifier les services à proposer aux agents dans chaque site-relais (parking-relais, bureaux-relais pour télétravail, location salles de réunions) - définir les modalités d'utilisation et les outils nécessaires à mettre en place (ex. outils de réservation de salles, outils informatiques, équipement visio, bornes d'info) - définir les objectifs, les indicateurs de suivi et les modalités d'accompagnement (évolution fiche de poste responsable de site, formation accueil du public, appui médiateurs DEFE)

**Etape 4** : concrétisation de l'accueil des agents avec sécurisation des bureaux et parkings (véhicules personnels) – équipement des bureaux en outils informatiques métiers et zones de télétravail – mise en place de l'outil de réservation simple pour véhicules et salles – formation des agents (télétravail) – mise en œuvre de bureaux-relais au CAPS

**Etape 5** : concrétisation de l'accueil des visiteurs avec aménagement locaux, formation des agents à la transmission d'informations multithématiques de base et/ou accompagnement bornes interactives

- **Jalons** : S1 2018 : étapes 1 & 2 / S2 2018 : étape 3 / S1 2019 : étapes 4 & 5
- **Point de vigilance** : nécessité de décider le plus en amont possible si le site-relais accueillera du public, car les impacts sont très différents [un même site peut cumuler les étapes 4 et 5]

### Indicateurs de suivi et d'évaluation [propositions]

- Nombre de kilomètres non parcourus [agents + visiteurs]
- Nombre de visiteurs sur les sites-relais [s'ils sont ouverts au public]
- Nombre de sites relais équipés de bornes



## PILOTAGE

DSI

DIRECTIONS  
MOBILISEES

DJA, DRH, Dir Com

Direction concernées



## ECHEANCIER

S2 2018 (test)



## COUTS

Aucun (Etapas 1-3)

Action déjà initiée



## OBJECTIF A ATTEINDRE

+10% de réunions en visio-  
audio conférence

## IMPACT CARBONE

140 T



## PARTENAIRES

Aucun



### 3| POURSUIVRE ET FIABILISER LE DEVELOPPEMENT DES OUTILS DE VISIO ET AUDIO CONFERENCE

Le meilleur déplacement est celui qu'on n'effectue pas. Il est important d'offrir aux agents une alternative fiable quand cela est possible, et notamment pour les réunions de travail.

Mais tout ne réside pas dans la solution technique et l'outil : il est primordial que les agents de la province Sud puissent assurer la continuité et la qualité des services qu'ils réalisent au quotidien, ainsi que les liens interpersonnels si importants (collègues, partenaires extérieurs, usagers). La mise en place des outils doit donc s'accompagner de nouveaux réflexes professionnels. Par exemple, cibler les réunions qui demandent une participation physique, et pour les autres, participer à distance ou en amont (transmission d'informations).

Des actions ont été initiées par la province Sud en faveur des outils de collaboration vers l'extérieur. 2 salles de réunion (CAPS + antenne de La Foa) sont équipées de l'outil Polycom depuis 2013, 3 salles (HPS + DEPS + DFA) sont équipées de Skype depuis 2016, et les postes sont équipés de Skype à la demande depuis 2016 également. L'enjeu semble porter sur l'utilisation de ces équipements existants et de leur déploiement éventuel sur d'autres sites. Un enjeu tout aussi important concerne les outils de collaboration interne à la province Sud, avec le déploiement de l'outil MyCollab (avec téléphonie et vision intégrées).

#### Description de l'action

Renforcer et fiabiliser l'utilisation des outils existants (collaboration externe)

Mise en place d'un outil fiable de visio & audio conférence pour la collaboration interne

#### Objectifs opérationnels

Réduire le nombre et le temps de trajet des agents - Réduire le budget déplacements (et téléphonie)

#### Déroulé

**Etape 1 :** Sur la base des sites / services qui pourraient être équipés en salles de visio-conférence (ex. sites-relais) identifiés par la DSI, poursuivre la phase de test de l'outil MyCollab en vue de son déploiement - définir les indicateurs de suivi d'utilisation pour les équipements existants et futurs

**Etape 2 :** définir le cadre d'utilisation des outils : missions qui nécessitent ou non un déplacement, catégorie de déplacements qui peuvent être évités, alternatives possibles quand le déplacement ne peut être évité – formalisation : charte, de contrat d'objectifs, évolution fiche de poste – communication de type « les bonnes pratiques en cas de réunions » - définition indicateurs de suivi)

**Etape 3 :** établir une analyse multithématique (technique, juridique, financière) des différentes options répondant aux enjeux et procéder à l'arbitrage

**Etape 4 :** mettre en œuvre le développement des solutions techniques retenues sur un site-pilote - formaliser et communiquer le cadre d'application (dont volet RH et communication) - faire le lien avec d'autres actions (ex. outil intelligent de réservation de véhicule si le déplacement ne peut être évité, livret d'accueil) – suivre les indicateurs

**Etape 5 :** déploiement de la solution au-delà du site-pilote si les indicateurs sont au vert

- Jalons : T1 2018 : étapes 1-2 / T2 2018 : étape 3 / S2 2018: étape 4 / S1 2019 : étape 5

#### Indicateurs de suivi et d'évaluation [propositions]

- Nb de sites / salles / postes équipés
- Nb de réunions effectuées en visio & audio conférence
- Nb de déplacements évités et de km non parcourus



## PILOTAGE

DRH

DIRECTIONS  
MOBILISEESDJA, partenaires sociaux,  
Directions concernées

## ECHEANCIER

S2 2018



## COUTS

Coût constant



## OBJECTIF A ATTEINDRE

Diminution de 10% du  
temps de trajet moyen  
pour les agents concernés

## IMPACT CARBONE

Non mesuré



## PARTENAIRES

Aucun

## 4| PROPOSER AUX AGENTS DES AMENAGEMENTS D'HORAIRE POUR REDUIRE LES TEMPS DE DEPLACEMENT

Des aménagements d'horaires modestes (ex. + ou - 1/2h par rapport aux horaires d'origine) permettent un étalement des arrivées et des départs. Il s'agit d'une action souvent simple à mettre en œuvre et présentant un impact potentiellement très positif en matière d'éco-mobilité.

D'abord en participant à l'amélioration des conditions de déplacements : éviter la tranche horaire de congestion et ses conséquences néfastes sur l'environnement et le stress des agents. Et à terme, en cas de généralisation de cette approche à d'autres employeurs / sites, contribuer à l'étalement des flux sur le Grand Nouméa.

La province Sud a pris les devants et depuis une circulaire de mars 2013, liée à la relocalisation des services sur la CAPS, 1 agent sur 20 bénéficie aujourd'hui d'un aménagement formalisé de ses horaires sur la zone du Grand Nouméa, à distinguer du dispositif de temps partiel dont bénéficient certains agents, y compris des enseignants.

### Description de l'action

Explorer la possibilité et les modalités relatives au développement efficace des aménagements d'horaire dans l'objectif d'optimiser les temps de déplacement des agents (trajet domicile-travail).

L'action est à mettre en synergie avec les solutions de télétravail, et la mise en place de sites-relais qui, selon les cas, pourraient être plus adaptées et/ou être combinées.

### Objectifs opérationnels

Réduire le nombre et le temps de trajet des agents (domicile-travail)

Organiser en synergie vie professionnelle/vie personnelle, concilier les intérêts du service et de l'agent

### Déroulé

**Etape 1 :** faire l'état des lieux de l'existant issu de la circulaire de 2013 - identifier/cartographier les sites, services, profils d'agents (toutes catégories d'emploi confondues, avec priorisation de situations spécifiques : santé, allongement du temps de trajet lié à l'éloignement et aux heures de pointe, etc.) pour lesquels l'aménagement des horaires pourrait s'appliquer, de manière ponctuelle ou régulière, car présentant un fort potentiel en matière de réduction de temps des trajets domicile-travail

**Etape 2 :** définir les nouvelles plages horaires dans le respect de la réglementation du travail et de la qualité de service attendu (présence minimale au sein du service, etc.), en lien avec les gains de temps de trajet estimés, l'équité des agents et la qualité du service attendu – formaliser dans le cadre d'une nouvelle circulaire / lettre de cadrage pour définir le socle global et partagé

**Etape 3 :** au niveau des managers, formaliser les objectifs, les modalités de mise en œuvre et de suivi au sein d'un contrat d'objectifs à passer avec les agents concernés, et à intégrer dans les fiches de poste, fiches métier et autres documents (procédures) dont il faudra organiser la communication

**Etape 4 :** organiser une période test avec un groupe défini (agents + managers) – accompagnement des managers et des agents - bilan régulier & capitalisation avant déploiement plus large en cas de retours positifs sur les objectifs et critères précédemment définis

- Jalons : 2018 : étapes 1, 2 et 3 / S1 2019 : étape 4

### Indicateurs de suivi et d'évaluation [propositions]

- Nombre d'agents bénéficiant d'un aménagement d'horaire



## PILOTAGE

DRH



## DIRECTIONS MOBILISÉES

Partenaires sociaux, DJA, DSI, Directions concernées



## ECHEANCIER

S1 2019



## COUTS

Budget constant



## OBJECTIF A ATTEINDRE

Une opération-test en 2019 concernant 30% des Directions



## IMPACT CARBONE

54 T (10% d'agents en télétravail une journée par semaine)



## PARTENAIRES

Aucun



## 5 | METTRE EN PLACE ET FACILITER LE TELETRAVAIL

La réalisation d'un PDA est l'occasion d'initier une réflexion sur les méthodes de travail sous l'angle de l'éco-mobilité. Le déploiement du télétravail par un employeur est souvent un axe privilégié.

A titre d'exemple, la mise en place d'un jour de télétravail par semaine pour 30% des agents permet d'envisager une réduction des déplacements domicile-travail de 6% sur la semaine.

L'impact du télétravail est positif sur la qualité de vie des agents en permettant une organisation plus flexible de la semaine de travail ; sur les temps de trajet en diminuant le nombre de trajets domicile-travail (dans le cas du télétravail à domicile) ou en optimisant les déplacements professionnels (dans le cas de télétravail en tiers-lieux) ; sur la congestion en ville, la pression sur le stationnement ; sur le stress lié aux déplacements, sur les conditions de travail et la productivité.

Il ne s'agit pas d'un sujet nouveau. L'accès à distance de certains outils est effectif : messagerie depuis 2007, ZEN et Sudbox depuis 2015. Le diagnostic a logiquement identifié des formes non formalisées de télétravail et une demande réelle de la part des agents et des directions. Le PDA est l'opportunité d'organiser clairement ces modalités dans l'intérêt de tous.

### Description de l'action

Le télétravail peut prendre plusieurs formes et répond donc à plusieurs définitions. Il est rarement la règle ou permanent et plus souvent une modalité exceptionnelle. Il peut être autorisé à partir du domicile. Il peut également être mis en place dans différents locaux de l'employeur (tiers-lieux). Cette modalité doit répondre à des critères clairs, à des périodes ciblées, et au souci d'équité entre agents, ainsi qu'à la nécessité de lien social régulier entre agents, avec les partenaires extérieurs ou usagers.

Ce sont les contours de ce changement de fond, de cette nouvelle façon d'appréhender les conditions de travail et le temps, que doivent conduire à dessiner les étapes identifiées par cette fiche-action.

### Objectifs opérationnels

Réduire le nombre et le temps de trajet des agents

Diminuer le budget déplacement et le bilan carbone de la collectivité et des agents

Organiser en synergie vie professionnelle et vie personnelle, concilier les intérêts du service et de l'agent

### Déroulé

**Etape 1 :** travail en profondeur sur une définition partagée du temps de travail et du télétravail dans le cadre de la réglementation en vigueur (benchmark) - définition des objectifs opérationnels quantifiables liés au dispositif et relatifs aux conditions de travail, aux déplacements, à la performance

**Etape 2 :** identification des Directions volontaires pour expérimenter le télétravail dans le cadre d'une opération test sur les métiers / missions / tâches concernés en fonction de critères clairs (autonomie, performance, manière de servir, motifs médicaux, éloignement) - définition des plages/périodes de télétravail en fonction de l'estimation des temps de production nécessaires - définition des modalités (domicile / tiers-lieux, outils métiers à rendre disponible de manière globale - ex. intranet en 2018 - ou au cas par cas selon le contrat d'objectif)

**Etape 3 :** Dans le cadre de l'opération test, pour chaque besoin/demande, définition du cadre juridique et technique du télétravail (sites, modalités, responsabilités agent / employeur, livrables, équipements, outils informatiques, etc.) à traduire dans un contrat d'objectifs individualisés et mesurables avec possibilité de réversibilité si ceux-ci ne sont pas atteints (bilans réguliers manager/agent + bilans globalisés du télétravail)

**Etape 4 :** plan d'accompagnement des managers et des agents dans le cadre de l'opération test

**Etape 5 :** mise en œuvre de l'étape-test avant déploiement (étape 6) si celle-ci est concluante

- Jalons : S1 2018 : étapes 1 & 2 / S2 2018 : étapes 3 & 4 / S1 2019 : étape 5 / S2 2019 : étape 6

### Indicateurs de suivi et d'évaluation [propositions]

- Nb de télétravailleurs / jours télé-travaillés + satisfaction des agents v/v du dispositif



## PILOTAGE

DEPS



## DIRECTIONS MOBILISÉES

DJA, DFA et les  
représentants des sites  
concernés



## ECHEANCIER

S1 2019



## COUTS

Aménagement => Coûts  
basés sur des projets  
similaires : entre 5000 et  
10000 XPF / m<sup>2</sup>.



## OBJECTIF A ATTEINDRE

40 places réservées aux co-voitureurs



## IMPACT CARBONE

Non mesuré



## PARTENAIRES

Covoiturage NC



## 6| REVOIR L'AMENAGEMENT DES PARKINGS SUR LES SITES PROVINCIAUX POUR PRIVILEGIER LES MODES ACTIFS, LES COVOITUREURS ET DIMINUER LE NOMBRE DE PLACES

Le CAPS et la DEPS sont aujourd'hui les deux seuls sites qui bénéficient d'aménagements spécifiques au stationnement des deux roues (moto/Vélos) et dont les parkings disposent d'aménagements pour les piétons.

L'objectif est d'étendre ce type d'aménagement à l'ensemble des sites de la province Sud. Ces aménagements ne suffisent pas à eux seuls à encourager les agents (et les visiteurs) à privilégier les modes actifs. Il est proposé de reconsidérer l'aménagement des parkings en optimisant l'organisation du stationnement par la priorisation des places de parking aux clients, visiteurs, deux-roues, co-voitureurs et proposant de nouveaux dispositifs de stationnement, dans l'objectif de limiter l'autosolisme.

### Description de l'action

*L'action consiste à réaménager les parkings : allées piétonnes, stationnements privilégiés pour vélos et co-voitureurs.*

*Le diagnostic a fait ressortir un besoin urgent sur le site de la DEFE où le cheminement PMR n'est plus respecté aujourd'hui.*

*En redonnant de la place à la circulation du piéton et en améliorant la qualité de l'espace cette action permet de tendre vers la diminution du nombre de places.*

*Cette action inclue également le fait de diminuer le nombre de places de parkings louées (exemple des places sur Ducos qui sont louées mais non utilisées).*

### Objectifs opérationnels

*Développer une communauté d'utilisateurs des vélos et de la marche et une communauté d'utilisateurs du covoiturage.*

*Optimiser la flotte, sa gestion et son impact spatial.*

### Déroulé

*Dernier trimestre 2017/1<sup>er</sup> trimestre 2018 : réalisation d'une enquête pour identifier les besoins*

*1<sup>er</sup> trimestre 2018: définir un programme pour les travaux (plan ou tableau contenant la localisation du dispositif, le type de stationnement/aménagement retenu et le nombre d'unités, le montage financier et le planning de mise en œuvre).*

*2018-2019: mise en œuvre (dispositifs de stationnement variés et adaptés en fonction des besoins et de leur implantation).*

*2019 : réalisation d'une enquête pour un retour d'expérience*

### Indicateurs de suivi et d'évaluation

- Part de places dédiées aux modes doux par rapport au nombre de places totales.
- M<sup>2</sup> dédiés aux espaces verts et cheminements piétons sécurisés



## PILOTAGE

Secrétariat général



## DIRECTIONS MOBILISEES

DEPS



## ECHEANCIER

Chaque année



## COUTS

2 jours-hommes / an



## OBJECTIF A ATTEINDRE

Pérennisation du rôle de référent budget déplacements



## IMPACT CARBONE

Non mesuré



## PARTENAIRES

Aucun



## 7| METTRE EN PLACE ET SUIVRE LE BUDGET DEPLACEMENT DE LA COLLECTIVITE

Les dépenses de déplacement d'une organisation se répartissent dans de nombreux postes. Dans le cas de la province Sud, celles-ci s'intègrent principalement aux coûts de fonctionnement de la collectivité mais aussi au budget des agents afin de se rendre sur leur lieu de travail.

La mise en place d'un Plan de Déplacement d'Administration est ainsi l'occasion d'identifier plus précisément ces dépenses. Cette étape permet notamment d'identifier les marges de manœuvre en vue d'une diminution et d'une optimisation des coûts liés aux transports ainsi que d'une rationalisation du bilan carbone. Elle permet de juger l'efficacité des autres actions du PDA et constitue en ce sens une action indispensable au bon pilotage du projet et à sa pérennité.

La province Sud a établi son premier budget déplacement sur la base des données comptables de l'année 2016. Celui-ci a été réalisé dans le cadre de la phase de diagnostic du PDA.

### Description de l'action

L'action consiste à mettre à jour chaque année le budget déplacement de la province Sud sur la base des données comptables de l'année précédente (ex : mise à jour du budget en 2018 sur la base des données 2017).

Ces données permettront d'abonder l'outil de suivi et d'évaluation du PDA. Les données ainsi collectées sont notamment utilisées pour sortir les deux principaux indicateurs de suivi :

- Dépenses totales et par catégorie
- Bilan carbone du parc automobile de la collectivité (via les dépenses de carburant)

### Objectifs opérationnels

Diminuer le budget déplacements et le bilan carbone de la collectivité et des agents.

Optimiser la flotte, sa gestion et son impact spatial.

### Déroulé

**Etape 1 (Février 2018) :** Confirmation des données à récupérer et des interlocuteurs ressources en charge de la transmission de ces éléments dans les différentes directions concernées.

**Etape 2 (Mars 2018) :** Récupération annuelle des données auprès de la personne compétente au sein du Secrétariat Général selon le format défini en 2016.

Mise à jour annuelle de l'outil de suivi du Plan de Déplacements Administration et production des indicateurs

### Indicateurs de suivi et d'évaluation

- Production annuelle des indicateurs



## PILOTAGE

DSI



## DIRECTIONS MOBILISEES

DJA, CTP, DEPS, DFA,  
Directions concernées

## ECHEANCIER

S2 2019



## COUTS

Economie de 26 millions de  
francs par an si réduction  
du parc de 44 véhicules  
(10%)

## OBJECTIF A ATTEINDRE

Diminution de 10% du  
bilan carbone

## IMPACT CARBONE

140 T



## PARTENAIRES

ADEME



## 8| RATIONALISER ET AMELIORER LA PERFORMANCE DE LA FLOTTE DE VEHICULES

La flotte de véhicule de la province Sud est particulièrement importante. Celle-ci atteint plus de 380 véhicules et représentait un coût de 258 millions de francs en 2016, soit 586 000 francs par véhicule. Par ailleurs, les émissions de CO<sub>2</sub> ont atteint 1400 tonnes en 2016.

Le diagnostic du Plan de Déplacements d'Administration de la province Sud a permis de mettre en lumière l'importance de la rationalisation de la flotte automobile pour atteindre les objectifs du PDA, notamment en termes de bilan carbone et de coûts. Il convient maintenant d'étudier comment cet objectif peut être mis en œuvre à travers diverses mesures.

A noter que dans le cadre du Schéma de Transition Énergétique et du Schéma des modes actifs la province Sud s'est déjà fixé un objectif d'augmentation de la part des véhicules hybrides ou électrique autour de 10% du parc à horizon 2019. Une commande de 40 véhicules (livraisons en 2018 et 2019) est déjà en cours ce qui permettra d'atteindre l'objectif avant la date d'échéance.

### Description de l'action

L'action consiste à étudier et mettre en œuvre des mesures de rationalisation du parc automobile de la province Sud. A ce stade quatre axes ont été identifiés :

- Le développement d'un outil de gestion dynamique
- Le non renouvellement des véhicules thermiques selon différents critères (âge, consommation réelle, kilométrage etc...)
- L'achat de véhicules propres (hybride, électrique, GPL) selon les évolutions du contexte calédonien en termes de véhicules proposés à la vente que d'approvisionnement en énergie
- Ouverture des véhicules à de nouveaux usages (covoiturage, remisage à domicile etc...)

### Objectifs opérationnels

Diminuer le budget déplacement et le bilan carbone de la collectivité et des agents

Organiser en synergie vie professionnelle et vie personnelle, concilier les intérêts du service et de l'agent

### Déroulé

**Etape 1 (2<sup>ème</sup> semestre 2018) :** Développement d'un outil de suivi de la performance de la flotte (déploiement de dispositifs de télématique embarquée par la DFA).

**Etape 2 (2<sup>ème</sup> semestre 2018) :** Déploiement d'une mise-à-jour de ZEN en 2018 par la DSI afin de centraliser l'ensemble des données nécessaires à la prise de décision. Le cahier des charges devra intégrer les fonctionnalités suivantes : incitations sur le choix du véhicule, collecte des statistiques d'usage et géolocalisation des véhicules via les dispositifs de télématique de la DFA.

**Etape 3 (1<sup>er</sup> semestre 2019) :** Identification des véhicules les moins performants selon des critères de coûts, de consommation réelle, d'usage et de bilan carbone (sur la base du benchmark permis par l'outil de gestion dynamique).

**Etape 4 (2<sup>ème</sup> semestre 2019) :** Retrait progressif et/ou remplacement par des véhicules propres des véhicules les moins performants en concertation avec les directions concernées (Retrait dès 2018 de 5 citadines au CAPS et retrait progressif de 40 véhicules d'ici à l'arrivée des véhicules hybrides).

### Indicateurs de suivi et d'évaluation

- Budget alloué aux véhicules de service et de fonction
- Bilan carbone du parc automobile



## PILOTAGE

Commande : DFA

Suivi : chef de projet PDA



## DIRECTIONS MOBILISÉES

Sites pilotes (DEPS, DFA, DJA, DL) + Communication



## ECHEANCIER

2017 mise en œuvre



## COUTS

Investissement : 2,7 MF HT

Fonctionnement : 135 000 F/an



## OBJECTIF A ATTEINDRE

Taux d'usage des 10 VAE mis en place : 60%



## IMPACT CARBONE

Non mesuré



## PARTENAIRES

Aucun



## 9 | AUGMENTER LE NOMBRE DE VAE DE SERVICE

La DEPS dispose aujourd'hui d'un Vélo à Assistance Electrique (VAE) qui est utilisé pour les déplacements professionnels et pour lequel un usage sur la pause de midi est autorisé. Les agents ont aussi la possibilité de remiser le vélo à domicile dans le cas d'un déplacement professionnel.

Dix VAE ont également été mis en service. Ces derniers sont déployés sur les sites de la DEPS, du CAPS, de la DFA et de la DL.

### Description de l'action

L'action consiste dans un premier temps à établir les modalités d'utilisation des 11 VAE en service. Une fois l'usage constaté, la pertinence d'une commande supplémentaire sera évaluée.

En effet, nous identifions les conditions suivantes nécessaires à la réussite de l'opération :

- les VAE doivent être équipés des éléments de sécurité et de confort suivants : garde-boue, panier, cadenas. Un casque et un gilet s'être disponibles avec chaque VAE (Utilisation recommandée).
- les VAE doivent être facilement accessibles (donc dans le parking et réservable via un outil intelligent de réservation).
- les VAE doivent être entretenus et toujours en bon état de fonctionnement. Un agent doit être affecté à cet entretien. Cette mission doit être officielle et inscrite dans la fiche de poste. En cas d'indisponibilité d'un VAE le message doit être passé parmi les agents.
- la mise en œuvre des actions d'accompagnement et de communication (actions n°9, 21, 22, 23, 24, 25 du PDA)

### Objectifs opérationnels

Développer une communauté d'utilisateurs des modes actifs.

Diminuer le budget déplacement et le bilan carbone de la collectivité et des agents.

### Déroulé

Etape 1 (2017) : identification d'un référent par site pour la maintenance et l'entretien. Mise en relations des référents avec la chargé de mission Ecomobilité de la DEPS.

Etape 2 (2018) : suivi de l'usage (via l'outil de réservation), bilan sur les frais de maintenance, communication et opérations de prêts auprès des autres directions/site.

Etape 3 (2019) : commande supplémentaire en fonction des usages constatés.

### Indicateurs de suivi et d'évaluation

- Nombre de VAE disponibles
- Taux d'usage des VAE constaté suivant l'outil de réservation
- Nombre de kilomètres parcourus
- Nombre de déplacements en véhicules évités
- Bilan carbone



## PILOTAGE

DEPS



## DIRECTIONS MOBILISÉES

DPASS, DL (à court terme)



## ECHEANCIER

2019 : 1ers travaux



## COUTS

Investissement : 2 à 5 MF HT



## OBJECTIF A ATTEINDRE

100% des sites équipés à long terme



## IMPACT CARBONE

Non mesuré



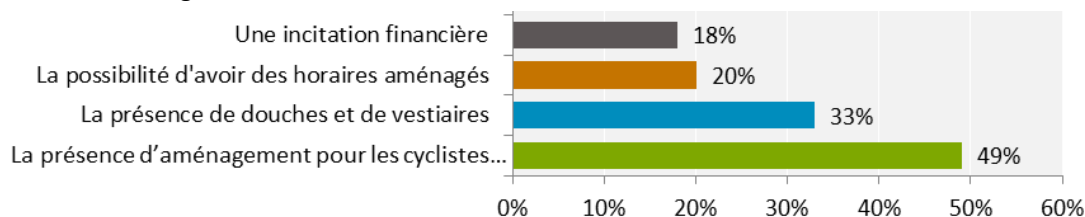
## PARTENAIRES

Aucun



## 10| DOTER DE DOUCHES, CASIERS et ABRIS VELOS LES SITES NON EQUIPES

Les différents sites de la province Sud sont inégalement équipés de douches, casiers, abris vélos. Le diagnostic a en outre permis d'identifier qu'il s'agit du second levier le plus important pour favoriser un usage des vélos :



Néanmoins les enjeux ne sont pas les mêmes sur tous les sites avec notamment une plus grande pertinence de l'usage du vélo sur les zones centrales par rapport aux zones excentrées (type Ducos, port Laguerre, etc...).

### Description de l'action

L'action consiste à équiper progressivement les sites non équipés de douches, casiers et abris vélos en optant pour une priorisation des investissements selon les besoins identifiés dans le diagnostic :

1. douches à la DPASS (immeuble Gallieni) ;
2. installation de l'eau chaude à la DL ;
3. abris-vélos à la DL.

A plus long terme les aménagements suivants pourraient être déployés si la province Sud souhaitait aboutir à un taux d'équipement de 100% sur les principales directions de Nouméa :

4. douches à la DFA et la DEFE (notamment en cas de réalisation d'aménagement cyclables sur les axes routiers de la ZI de Ducos) ;
5. abris-vélos à la DFA, DL ;
6. arceaux vélos à la DES dans le parking.

Le diagnostic a mis en exergue que sur certains sites équipés les agents ne sont pas au courant de l'existence des équipements. Une opération de communication devra accompagner cette action.

### Objectifs opérationnels

Développer une communauté d'utilisateurs des modes actifs

Diminuer le budget déplacement et le bilan carbone de la collectivité et des agents

### Déroulé

**2018** : étude technique et estimation du budget des trois réalisations citées

**2019** : travaux des trois réalisations prioritaires

**2020** : étude technique et estimation des travaux suivant

### Indicateurs de suivi et d'évaluation

- pourcentage des sites provinciaux sur Nouméa équipés en douches et arceaux/abris vélos
- budget consacré à ces travaux



## PILOTAGE

DEPS, chef de projet PDA



## DIRECTIONS MOBILISEES

DJA, DFI



## ECHEANCIER

2018 : négociation de prix + 1ers financements



## COUTS

Investissement : 2,5 MF/an



## OBJECTIF A ATTEINDRE

25 à 30 agents équipés par an (dont enseignants)



## IMPACT CARBONE

Non mesuré



## PARTENAIRES

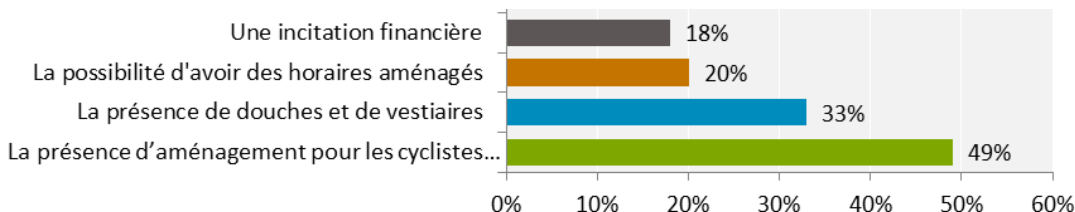
Fournisseur de VAE



# 11 | NEGOCIER DES TARIFS ATTRACTIFS POUR LES ACHATS DE VAE/VELOS ET PARTICIPER AU FINANCIEREMENT

L'un des facteurs d'incitation à l'usage du vélo est le prix, notamment lorsqu'on parle de VAE. Le prix d'usage d'un vélo est largement inférieur à celui d'une voiture particulière mais lorsqu'il s'ajoute aux dépenses déjà faites pour des véhicules motorisés il peut être rédhibitoire pour certains.

Ainsi l'incitation financière apparaît en N°4 des mesures incitatives demandées par les agents lors de l'enquête en ligne :



## Description de l'action

Deux axes sont à travailler en parallèle dans le cadre de cette action :

- **La négociation auprès de fournisseurs de tarifs attractifs.** Il peut être intéressant de négocier un rabais progressif qui dépendra d'un nombre de commandes dans l'année pour obtenir un effet d'entraînement. Cette action peut être menée via l'Amicale par exemple. Ce premier axe ne nécessite pas de budget de la province Sud, uniquement un investissement en temps pour la personne en charge de la négociation.
- **La participation financière de la collectivité à l'acquisition d'un vélo et/ou VAE :** sur le modèle de ce que l'Etat a mis en place en Métropole (24 000 F par VAE), la province Sud peut mettre en place un dispositif similaire dans la limite d'un budget annuel défini à l'avance. A ce stade, il est proposé que la subvention de la province Sud soit de 90 000 F. Un budget de 2,5MF/an permettrait d'équiper 1,5% des agents par an.

A terme, si la province souhaite favoriser les modes doux à l'échelle du territoire cette mesure pourrait être ouverte à tous les résidents du territoire (non agents).

L'agent doit en retour s'engager à l'utiliser pour se rendre au travail.

## Objectifs opérationnels

Développer une communauté d'utilisateurs des modes actifs.

Diminuer le budget déplacement et le bilan carbone de la collectivité et des agents.

## Déroulé

**1<sup>er</sup> semestre 2018 :** Négociation de prix auprès des commerçants, confirmation du budget de la collectivité

**2<sup>ème</sup> semestre 2018 :** Attribution des premiers financements

## Indicateurs de suivi et d'évaluation

Nombre de VAE acquis par les agents sur l'année



#### PILOTAGE

DEPS



#### DIRECTIONS MOBILISEES

Secrétariat Général



#### ECHEANCIER

2018 à 2025 pour réalisations



#### COUTS

Investissement : 300 MF sur 7 ans



#### OBJECTIF A ATTEINDRE

70% des voiries aménagées en 2025 hors VE et dans l'agglomération



#### IMPACT CARBONE

Non mesuré



#### PARTENAIRES

Gouvernement, ADEME, CTME, société civile, collectivités, SMTU



## 12| PARTICIPER AU FINANCEMENT D'AMENAGEMENTS MODES DOUX et LES REALISER SUR LES AXES PROVINCIAUX

La présence d'aménagements modes doux apparaît comme le facteur le plus incitatif pour la moitié des agents interrogés lors de l'enquête réalisée dans le cadre du diagnostic PDA.

De nombreux agents sont freinés dans l'usage par les problématiques de sécurité, d'incivilités, de non-respect des cyclistes par les automobilistes. Il ne sera pas possible d'avoir des aménagements adaptés sur tous les axes du Grand Nouméa mais l'action consiste à participer au financement d'aménagements modes doux.

### Description de l'action

L'action portera sur le triple rôle que peut jouer la province Sud, à savoir :

1. **En tant qu'employeur et aménageur du territoire : participer au financement d'études et aménagements en matière de modes doux y compris sur les routes communales.**

Plusieurs formes sont possibles pour cette action : financement direct sous la forme d'un % pour toutes les communes engageant une démarche ou une enveloppe consacrée à un appel à projet à ce sujet (permet de juger de la pertinence des aménagements proposés et de financer suivant plusieurs critères relatifs à l'usage ou à la bonne réalisation).

Cet appel à projet pourrait s'inscrire dans un cadre partenarial, avec le gouvernement, l'ADEME, l'Agence Calédonienne de l'Energie (ACE) ainsi que des bailleurs de fonds. Il serait intéressant de proposer un montage innovant associant la société civile au travers d'un appel aux dons et contribution active au choix des projets.

2. **En tant que propriétaire de voiries : réaliser des aménagements sur les voies provinciales.**  
Tel que défini dans le schéma des modes actifs de la province Sud il convient de prioriser les axes concentrant le plus de déplacements domicile travail (axes Magenta-Ducos et Nouméa-Médipôle identifiés en priorité n°1 dans le schéma)
3. **En tant que membre du SMTU :** s'assurer que les prochaines réalisations (TCSP ou couloirs de bus) intégreront des espaces pour les modes doux.

Le SMTU est autorité organisatrice de transport et n'a pas vocation à financer des aménagements modes doux. Il le fait aujourd'hui sur 50% du parcours du Neobus. Pour les prochains projets, la province Sud, au travers de ses sièges au SMTU peut demander que des contrats d'axe soient mis en place avec les gestionnaires de voirie permettant un cofinancement des aménagements et un travail partenarial sur la définition d'un profil de voirie intégrant les modes doux en amont des études opérationnelles.

### Objectifs opérationnels

Développer une communauté d'utilisateurs des modes actifs

Diminuer le budget déplacement et le bilan carbone de la collectivité et des agents

### Déroulé

**2017** : Approbation du schéma des modes actifs 2017-2025 et mise en place des modalités de financement

**2017 à 2025** : réalisation des aménagements prévus au schéma en priorité n°1 + appel à projets extérieurs pour financement des initiatives des autres collectivités

### Indicateurs de suivi et d'évaluation

- Kilomètres de voies réalisées
- Budget consacré à ces travaux
- Nombre de collectivités aidées



## PILOTAGE

DEPS



## DIRECTIONS MOBILISEES

Dir Com, DSI,

Directions concernées par site.



## ECHEANCIER

S1 2018



## COUTS

1 MF



## OBJECTIF A ATTEINDRE

5% de plus de visiteurs et d'agents utilisant les TC



## IMPACT CARBONE

Non mesuré



## PARTENAIRES

SMTU, gestionnaire de voirie...

Crédit photo :  
covoiturage.nc

## 13| INFORMER SUR L'ACCESSIBILITE DES SITES EN MODES ALTERNATIFS

Le diagnostic a montré qu'un grand nombre d'agents étaient en mesure d'utiliser un mode alternatif à la voiture pour se rendre sur un des sites de la province Sud. En effet, il a été recensé environ 280 cyclistes potentiels et 65 utilisateurs potentiels des transports en communs. De plus, l'enquête visiteur a mis en exergue le fait que de nombreux visiteurs se rendaient en bus sur les sites de la province Sud. A noter que ces deux derniers chiffres devraient s'accroître avec la mise en service du réseau Tanéo.

Or aujourd'hui la majorité des agents ne savent pas localiser l'arrêt de bus le plus proche ni la ligne passant devant chez eux. Il apparaît que communiquer sur les lignes à proximité des sites et les rendre visible incitera davantage les agents et visiteurs à utiliser les modes alternatifs.

### Description de l'action

Informer les visiteurs et les agents de l'accessibilité des sites en mode alternatifs.

### Objectifs opérationnels

Diminuer l'autosolisme ;

Développer une communauté d'utilisateurs des vélos (et de la marche) ;

Consolider la visibilité de la province Sud comme acteur du changement.

### Déroulé

Etape 1 – Mars 2018 : confirmer la liste des sites accessibles en mode alternatif et recevant des visiteurs. Il est proposé la liste suivante : DES Clémenceau, DEFE Ducos, CMS, DPASS, CAPS.

Etape 2 – Avril 2018 : définir les messages à transmettre sur les écrans dans chaque site et leur localisation sur les sites en fonction de la place disponible (à définir avec les directions concernées) :

- liste des lignes desservant chaque site,
- plan des pistes cyclables
- temps de parcours à pied ou à vélo depuis des lieux communs (exemple : centre-ville de Nouméa : X minutes à pied et Y minutes à vélo)...

Etape 3 – Avril 2018: Contacter les partenaires pour leur présenter l'action et récupérer les différents éléments qu'ils peuvent transmettre (plans, information horaire...)

Etape 4 – Septembre 2018 :

Déploiement des différents supports de communications et mise à jour régulière de l'information en cas d'évolution (nouvelle piste cyclable, nouvelle ligne de transport en commun...).

Le coût de 1 MF correspond à la fourniture et la pose d'écrans dans les 4 sites concernés. Ce chiffre évoluera en fonction du nombre de sites équipés.

### Indicateurs de suivi et d'évaluation

- Nombre de sites équipés ;
- Augmentation des utilisateurs des modes alternatifs lors de l'enquête ;



## PILOTAGE

DEPS



## DIRECTIONS MOBILISÉES

DJA, DRH, Dir Com



## ECHEANCIER

S2 2019



## COUTS

≈10 000 XPF/mois par  
carte pour carte anonyme



## OBJECTIF A ATTEINDRE

10% des déplacements  
professionnels sont  
réalisés en transport en  
commun



## IMPACT CARBONE

92 T



## PARTENAIRES

SMTU



## 14| METTRE A LA DISPOSITION DES AGENTS DES TITRES DE TRANSPORT POUR LEUR DEPLACEMENT PROFESSIONNEL

Le SMTU est l'Autorité Organisatrice de Transport du Grand Nouméa. Il a notamment pour mission d'organiser l'exploitation des réseaux de transports Karuïa et Carsud. Cela implique notamment la définition et l'approbation de la tarification des titres de transports pour les voyageurs occasionnels et réguliers. Dans le cadre de la mise en service de Neobus et du réseau Tanéo en septembre 2019, le SMTU a prévu de restructurer sa gamme tarifaire (en cours d'étude actuellement).

Le diagnostic a montré qu'à la mise en service du réseau Tanéo que les agents pourraient utiliser davantage le bus pour le déplacement professionnel. Ainsi, la mise à disposition de cartes prépayées anonymes dans les directions pourrait inciter les agents à utiliser les transports en commun lors de leurs déplacements professionnels.

### Description de l'action

Mise en place de cartes anonymes dans les Directions pour les déplacements professionnels des agents

A noter qu'à priori la notion d'abonnement ne sera plus en vigueur. Le nouveau système de tarification sera basé sur un système de prépaiement avec un plafond mensuel d'utilisation.

Dans ce cadre, il apparaît que le plafond mensuel par carte pourrait rapidement atteint.

### Objectifs opérationnels

Proposer une solution alternative à l'autosolisme.

Consolider la visibilité de la province sud comme acteur du changement

### Déroulé

Etape 1 – juin 2019 : définir les modalités de rechargement (sur facturation, par internet) et les modalités de réservations des cartes dans les directions via l'outil de réservation intelligent.

Il faudra estimer les coûts de rechargement pour établir un budget et celui-ci dépendra de la gamme tarifaire du SMTU. Nous partons sur environ 10 000 XPF/mois par carte car c'est le plafond maximum de dépense qui peut être atteint par mois estimé par le SMTU.

Etape 2 – septembre 2019 : communication auprès des agents de la mise en place de ce dispositif.

### Indicateurs de suivi et d'évaluation

Nombre de déplacements effectués. Cet indicateur pourra être récupéré par :

- la demande de statistique au SMTU par rapport automatique mensuel
- la consultation en ligne des comptes de chaque carte
- un retour de l'outil de réservation intelligent



## PILOTAGE

DRH, SG



## DIRECTIONS MOBILISÉES

DJA, DEPS, Dir Com



## ECHEANCIER

S2 2019



## COUTS

≈1 MF (subvention à l'amicale)



## OBJECTIF A ATTEINDRE

20 personnes soit 5.6% du potentiel



## IMPACT CARBONE

26 T en 2020



## PARTENAIRES

SMTU



## 15| PRENDRE EN CHARGE UNE PARTIE DU COUT DES TITRES DE TRANSPORT DES AGENTS.

Le SMTU est l'Autorité Organisatrice de Transport (AOT) du Grand Nouméa. Il a notamment pour mission d'organiser l'exploitation des réseaux de transports Karuia et Carsud. Cela implique la définition et l'approbation de la tarification des titres de transports pour les voyageurs occasionnels et réguliers. Le SMTU prévoit, en septembre 2019, la mise en service de Neobus et du nouveau réseau Tanéo.

En Métropole, l'employeur a l'obligation de prendre en charge une partie (50%) du prix des titres d'abonnement souscrits par ses salariés pour leurs déplacements entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail accomplis au moyen de transports publics de personnes ou de services publics de location de vélos. Ce type d'indemnisation favorise nettement le report modal vers les transports en commun. A noter que le diagnostic a montré que le nombre d'agent bien desservi par le réseau de bus après la mise en service de Taneo sera de 353.

### Description de l'action

*Prendre en charge une partie du coût des titres de transport des agents.*

### Objectifs opérationnels

*Réduire le nombre et le temps de trajet des agents*

*Diminuer le budget déplacement et le bilan carbone des agents*

*Consolider la visibilité de la province sud comme acteur du changement*

### Déroulé

**Etape 1 – Janvier 2019** : affiner, sur la base du réseau actuel et du futur réseau Taneo, les usages potentiels en termes de déplacement domicile - travail pour déterminer le coût annuel de cette action.

L'amicale pourrait se charger d'assurer cette prise en charge. En parallèle, chaque direction pourra acheter et proposer des tickets de transport à ses agents pour leurs déplacements.

**Etape 2 – Mars 2019** : définir :

- les modalités de remboursement : sur présentation de factures ;
- l'organisation de l'amicale pour assurer le remboursement des agents ;
- le montant total ou pourcentage de la prise en charge par la province Sud via l'amicale

**Etape 3 – Septembre 2019** : Mettre en place la solution auprès de l'amicale et communiquer auprès des agents ces modalités de remboursements.

Il est également à noter que des modifications substantielles seront à apporter au code du travail de la province Sud.

**Etape 4 – Septembre 2019** : communiquer auprès des autres institutions pour développer cette solution à l'échelle de la Nouvelle-Calédonie. Réfléchir à la possibilité de rendre cela obligatoire pour les entreprises / administrations par voie réglementaire.

En fonction du retour d'expérience sur la mise en place de cette action, la DRH pourra étudier la possibilité d'intégrer le remboursement des titres de transport aux fiches de paie des agents.

### Indicateurs de suivi et d'évaluation

- Nombre de titres pris en charge



## PILOTAGE

DEPS



## DIRECTIONS MOBILISEES

DSI, Dir com et direction concernées



## ECHEANCIER

S2 2019



## COUTS

1 à 10 MF en fonction des équipements



## OBJECTIF A ATTEINDRE

35 agents (10% du potentiel) et augmentation de 10% de déplacements TC pour les visiteurs



## IMPACT CARBONE

46 T



## PARTENAIRES

SMTU

Crédit photo : ixxy mobility



## 16| FACILITER L'ACCES DES AGENTS ET VISITEURS AUX TITRES DE TRANSPORT ET DONNER DE L'INFO BUS EN TEMPS REEL

Le SMTU est l'Autorité Organisatrice de Transport (AOT) du Grand Nouméa. Il prévoit en septembre 2019 la mise en service de Neobus et du nouveau réseau Tanéo. En parallèle de la restructuration des réseaux Karuia et Carsud en un réseau unique, le SMTU a prévu la mise en place de nouveaux systèmes billettique et d'information des voyageurs en temps réel.

Le diagnostic a montré qu'un grand nombre d'agents seraient, à l'horizon du nouveau réseau, en mesure d'utiliser le bus pour se rendre sur un des sites de la province Sud : le chiffre passe de 65 utilisateurs potentiels des transports en communs à 353. De plus, l'enquête visiteur a mis en exergue le fait que de nombreux visiteurs se rendaient en bus sur les sites de la province Sud.

Dans ce cadre, la province Sud pourrait saisir l'opportunité de déployer des équipements pour informer les voyageurs et distribuer ou recharger les titres de transports.

### Description de l'action

Déploiement sur certains sites de la province sud d'équipements :

- diffusant les temps d'attentes des prochains passages aux arrêts de bus à proximité des sites cibles, des messages de perturbation du réseau de transport ;
- permettant la vente et le rechargement de titres de transports.

### Objectifs opérationnels

Diminuer le budget déplacement et le bilan carbone des agents

Diminuer l'autosolisme

### Déroulé

**Etape 1 – mi 2018 :** Confirmer le nombre de sites à équiper. Les sites principaux de la province et ceux recevant des visiteurs aujourd'hui identifiés sont : la DES Clémenceau, la DEFE Ducos, certains CMS, la DPASS, le CAPS.

Définir le type d'équipement à intégrer et leur position dans les sites en fonction des contraintes (réseau et alimentation électrique) :

- Information voyageurs : écrans connectés à internet (≈ 250 000 F / écran classique)
- Billettique : trois choix sont possibles pour vendre et recharger les titres, il s'agit de distributeurs de titre (3,5 MF fourniture et pose), terminaux points de vente simplifiés (fournis par le SMTU), tablettes connectées au site internet du SMTU et présentoirs (≈ 100 000 F / unité)

NB : Le terminal point de vente simplifié nécessite de mobiliser un agent de la province en tant qu'agent de vente. Cela signifie aussi que la collectivité va percevoir des fonds qu'elle devra reverser au SMTU.

**Etape 2 – mi 2018 :** Définir ce qui peut être fourni directement par le SMTU et échanger avec ce dernier pour définir une convention de mise à disposition. A ce titre, le SMTU pourrait aussi fournir des écrans d'information voyageurs.

**Etape 3 – mai 2019 :** Acquérir ces équipements et définir leur paramétrage réseau, faire les éventuels travaux pour permettre leur raccordement et communiquer aux agents et aux visiteurs.

### Indicateurs de suivi et d'évaluation

- Nombre de visiteurs et d'agents venus en TC via une enquête visiteur ;
- Nombre de titres vendus sur les équipements mis en place (rapport statistique du SMTU).



## PILOTAGE

DEPS, chef de projet PDA



## DIRECTIONS MOBILISEES

DSI + DRH + COM

Référents PDA de toutes les directions



## ECHEANCIER

2018



## COUTS : 0 MF

(Moyens humains)



## OBJECTIF A ATTEINDRE

200 utilisateurs actifs sur la plate-forme



## IMPACT CARBONE

264 T



## PARTENAIRES

Propriétaire de la plate-forme covoiturage.nc

# Le covoiturage : pour moi, pour toi, pour nous

Lieu de départ

Lieu d'arrivée

\_\_\_/\_\_\_/\_\_\_



## 17| FAVORISER LE COVOITURAGE DOMICILE-TRAVAIL PAR L'INFORMATION ET LES OUTILS

Le diagnostic du PDA a fait ressortir que le covoiturage est une solution extrêmement pertinente pour la province Sud à plusieurs titres :

- ✓ Les horaires des agents sont relativement proches ;
- ✓ La majorité des agents réside à proximité de 5 à 10 autres agents ou croise 5 à 10 autres agents sur son trajet domicile-travail ;
- ✓ 20% des agents déclarent que le covoiturage serait facile pour eux.

Le potentiel est important même si des freins demeurent comme les contraintes liées à des obligations (familiales, personnelles ou autres) ou une certaine appréhension.

La démarche sera nécessairement progressive et doit commencer par favoriser le covoiturage occasionnel (un à deux jours dans la semaine). La province Sud a déjà initié la démarche en créant une communauté « province Sud » sur le site covoiturage.nc. Cela permet aux agents de visualiser en priorité leurs collègues de la province Sud pour covoiturer avec eux. Le site recueille 17 inscrits à ce jour.

### Description de l'action

L'action consiste en premier lieu à informer massivement les agents de l'existence de cette communauté, de cet outil et suivre l'usage de l'outil pour le faire évoluer suivant les besoins et les attentes. Elle se décompose en :

- Prise de contact avec les 17 utilisateurs inscrits : quel usage réel ? quelles problématiques rencontrées ? Le cas échéant travailler les modifications avec le propriétaire de la plate-forme ;
- Mettre un lien [www.covoiturage.nc](http://www.covoiturage.nc) bien visible sur l'intranet provincial ;
- Intégrer cette information au livret du nouvel arrivant et lors de la journée d'accueil ;
- Partager en ligne la cartographie des localisations des agents (anonymisée) pour sensibiliser les agents à la présence d'autres agents à proximité de chez eux ;
- Tous les trois mois faire un retour d'expérience / sondage auprès des utilisateurs pour connaître les besoins d'évolution du site et travailler avec le propriétaire de la plate-forme covoiturage.nc pour améliorer les points notés.

En second lieu elle consiste à inciter les initiatives des covoitureurs en leur offrant des places réservées à proximité des entrées des bâtiments. Cette action peut être très incitative sur les sites où le stationnement est contraint (DL par exemple). Ce point est évoqué et chiffré dans une autre fiche relative aux aménagements des parkings.

### Objectifs opérationnels

Développer une communauté d'utilisateurs du covoiturage.

Diminuer le budget déplacement et le bilan carbone des agents.

### Déroulé

**Etape 1** (1<sup>er</sup> semestre 2018) : prise de contact avec les 17 utilisateurs afin d'identifier les évolutions à mettre en place puis mise en place de l'action selon les détaillés évoqués ci-dessus.

**Etapes suivantes** : tous les trois mois faire un retour d'expérience et suivre la progression

### Indicateurs de suivi et d'évaluation

- Nombre d'utilisateurs inscrits et actifs sur la plate-forme
- Nombre de trajets réalisés en covoiturage



## Le covoiturage : pour moi, pour toi, pour nous

Lieu de départ

Lieu d'arrivée

Date



### PILOTAGE

DEPS



### DIRECTIONS MOBILISEES

DFA



### ECHEANCIER

2018 : études

2019-2020 : réalisation



### COUTS : 40 MF

(pour 2 aires simples sur foncier provincial ou 1 aire plus équipée)



### OBJECTIF A ATTEINDRE

50 utilisateurs des aires de covoiturage /semaine



### IMPACT CARBONE

Non mesuré



### PARTENAIRES

SMTU (pour P+R) et communes de l'agglomération

## 18| PARTICIPER AU DEVELOPPEMENT DES AIRES DE COVOITURAGE DU GRAND NOUMEA

Le diagnostic du PDA a fait ressortir que le covoiturage est une solution extrêmement pertinente pour la province Sud à plusieurs titres :

- ✓ Les horaires des agents sont relativement proches ;
- ✓ La majorité des agents réside à proximité de 5 à 10 autres agents ou croise 5 à 10 autres agents sur son trajet domicile-travail ;
- ✓ 20% des agents déclarent que le covoiturage serait facile pour eux.

Le potentiel est important même si des freins demeurent comme les contraintes liées à des obligations (familiales, personnelles ou autres) ou une certaine appréhension.

La démarche sera nécessairement progressive et doit commencer par favoriser le covoiturage occasionnel (un à deux jours dans la semaine). La province Sud a déjà initié la démarche en montant un partenariat avec le site covoiturage.nc pour créer une communauté « province Sud » qui permet aux agents de visualiser en priorité leurs collègues de la province Sud pour covoiturer avec eux. Le site recueille 17 inscrits à ce jour.

Le covoiturage Domicile-Travail peut se pratiquer de deux façons différentes : le covoituré peut être récupéré à son lieu de domicile ou dans un lieu relais appelé dans la fiche « aire de covoiturage ».

### Description de l'action

L'action consiste à développer des aires de covoiturage afin de favoriser ces pratiques. A ce jour il n'existe pas d'aire sur le Grand Nouméa ; néanmoins des pratiques existent notamment pour des distances longues vers Tontouta ou vers Goro (usine du sud).

Les conditions pour la réussite de ces aires de covoiturage sont nombreuses : elles doivent être facilement accessibles, sécurisées, gratuites. La sécurisation peut passer par le fait de les localiser dans des endroits passants et éclairés ou par des moyens plus lourds tels que le gardiennage ou la vidéoprotection. Les solutions sont à adapter aux localisations.

Au regard de ces éléments et de l'échec de certaines tentatives récentes en la matière, il conviendra en premier lieu de confirmer le besoin réel et la localisation adéquate des zones, en lien notamment avec les réflexions que mènera le SMTU dans le cadre de la révision du PDAN en 2018. Une enquête de préférences déclarées peut être menée auprès des agents sur la base des projets identifiés. Quatre zones ont été pré-identifiées par la province Sud du fait des disponibilités foncières.

### Objectifs opérationnels

Développer une communauté d'utilisateurs du covoiturage.

Diminuer le budget déplacement et le bilan carbone des agents.

### Déroulé

**Etape 1 (2018) : confirmation du besoin**

Travail en lien avec les partenaires du PDAN avec possibilité d'une enquête auprès des agents notamment par rapport aux quatre lieux pré-identifiés dans le cadre du schéma des modes actifs.

**Etape 2 (2019/2020) : étude et travaux**

### Indicateurs de suivi et d'évaluation

- Nombre de places réalisées sur les aires de covoiturage
- Nombre d'utilisateurs des aires de covoiturage/semaine
- Nombre d'aires réalisées



## PILOTAGE

DENV, DEPS



## DIRECTIONS MOBILISEES

Tous les agents



## ECHEANCIER

S1 2018



## COUTS

5 jours-hommes par an



## OBJECTIF A ATTEINDRE

80% des agents satisfaits



## IMPACT CARBONE

Non mesuré



## PARTENAIRES

ADEME, Association Droit au Vélo, Association Prévention Routière NC, covoiturage.nc



## 19| ORGANISER DES FORMATIONS SUR LA DEMARCHE ECO-RESPONSABLE DE LA PROVINCE SUD

« *Changer les comportements, ça s'anticipe dès maintenant* »

Pour réduire les impacts environnementaux liés aux déplacements, il devient urgent de faire évoluer les modes de déplacements et surtout de changer de comportement. Il existe un certain nombre d'actions opérationnelles permettant le passage vers un comportement plus responsable en termes de déplacement. La province Sud peut accompagner ses agents en organisant des formations ou en publiant des « tutoring ». Ces formations, si elles sont effectuées sur le temps de travail, seront perçues par les agents comme une véritable volonté de l'institution de les aider dans leur démarche.

A titre d'exemple la DEPS a organisé des séances d'initiation à la pratique du VAE (vélo à assistance électrique).

### Description de l'action

Organiser des séances de formation aux agents sur l'éco-conduite, l'entretien et la réparation des vélos, l'utilisation de la plate-forme de covoiturage, une formation sécurité pour tous les modes (marche, vélo, covoiturage). Ces formations seront couplées avec les formations éco-administration.

Mise en place d'un guide d'utilisation des outils informatiques permettant le télétravail.

### Objectifs opérationnels

Garantir l'animation et l'adhésion sur le PDA dans le temps

Diminuer le budget déplacement et le bilan carbone de la collectivité et des agents

### Déroulé

**Début 2018 :** Benchmark et identification des formations existantes. Identification des volontaires pour dispenser les formations en interne. Sinon, faire appel à des intervenants extérieurs. Proposer un planning de formation (une séance tous les trimestres).

**2018 :** mise en œuvre des différentes formations + communication sur les « éco-comportement » et « éco-gestes » à adopter. Cette formation sera couplée avec la formation Eco-Administration.

**Fin de chaque année :** réaliser une enquête de satisfaction et retour d'expérience.

**Renouveler l'action chaque année.**

### Indicateurs de suivi et d'évaluation

- Nombre de formation proposée dans l'année
- Taux de satisfaction des agents sur le niveau d'accompagnement (fourni par la DRH)



## PILOTAGE

DEPS/Comm



## DIRECTIONS MOBILISEES

DSI



## ECHEANCIER

S2 2018



## COUTS

10 jours-hommes



## OBJECTIF A ATTEINDRE

Au moins 1000 visites par an



## IMPACT CARBONE

Non mesuré



## PARTENAIRES

Aucun

## 20| PARTAGER DES INFORMATIONS PRESENTANT LES AVANTAGES DES AUTRES MODES DE TRANSPORT

L'absence d'informations proposées aux agents en matière de modes alternatifs à la voiture individuelle ne permet pas d'inciter efficacement ces derniers à expérimenter d'autres manières de se rendre au travail. Savoir le coût d'usage de sa voiture ou connaître le temps de trajet à pied comparativement au temps en voiture (y compris stationnement) peut donner envie de tester de nouvelles pratiques.

La mise en place d'un Plan de Déplacement d'Administration est ainsi l'occasion de mettre en place de nouveaux canaux d'informations permettant d'informer l'ensemble des agents sur les possibilités offertes pour se rendre aux différents sites de la province Sud, en transports en commun, en covoiturage, en vélo ou à pieds.

La sensibilisation des agents à la pratique de modes alternatifs à l'autosolisme implique ainsi de mettre à leur disposition une information permettant d'aiguiller leur choix. Cette information doit également sensibiliser aux impacts des différents modes ainsi qu'aux avantages (sur le plan des temps de parcours mais aussi de la santé, de l'environnement, du coût).

### Description de l'action

L'action consiste à mettre en place sur l'intranet une page dédiée permettant aux agents d'avoir une information présentant les avantages des autres modes de transport.

A titre d'exemple, la page pourrait afficher des informations « chocs » sur la base des origines-destinations classique par site (exemple : Païta centre-ville – CAPS). Ainsi, on pourrait avoir des comparaisons possibles entre les différents modes de transports disponibles pour cet OD indiquer les temps de parcours et les effets positifs sur la santé et l'environnement pour chaque mode.

### Objectifs opérationnels

Diminuer le budget déplacements et le bilan carbone de la collectivité et des agents.

Réduire le nombre et le temps de déplacements des agents.

Garantir l'animation et l'adhésion sur le PDA dans le temps.

### Déroulé

**Etape 1 – Mars 2018** : Identification des spécifications fonctionnelles envisagées pour l'outil par la DEPS avec la contribution de la Communication. Il convient lors de cette étape de préciser les fonctions du comparateur (modes considérés, informations présentées etc...)

**Etape 3 – Septembre 2018** : Déploiement de la page avec l'aide de la DSI

**Etape 4 – Octobre 2018** : Communication auprès des agents via une campagne mail, la publication d'une actualité sur l'intranet, ou encore l'organisation d'un évènement

### Indicateurs de suivi et d'évaluation

- Nombre de visiteur sur la page intranet



## PILOTAGE

Copilotage Service  
Communication + DEPS



## DIRECTIONS MOBILISEES

DSI + toutes les Directions  
sur la mise en œuvre



## ECHEANCIER

2018 pour lancement puis  
mise à jour annuelle



## COUTS : 0 MF

10 jours-hommes par an



## OBJECTIF A ATTEINDRE

5 actions de COM/an



## IMPACT CARBONE

Non mesuré



## PARTENAIRES

SMTU (volets TC),  
Covoiturage.nc



# 21| ETABLIR UN PLAN DE COMMUNICATION PDA S'APPUYANT SUR DES EVENEMENTS REGULIERS

Le diagnostic du PDA a permis d'identifier certains potentiels sur l'usage de modes alternatifs à la voiture particulière et notamment à l'autosolisme.

Néanmoins la situation actuelle du Grand Nouméa fait que les contraintes ne sont pas assez fortes et que l'offre alternative n'est pas assez développée pour faire évoluer les comportements. Les agents doivent donc être réellement incités. Les incitations peuvent être financières, physiques comme proposées par les autres fiches actions mais l'un des moteurs essentiel reste la sensibilisation et la communication.

## Description de l'action

Il s'agit d'établir et déployer un plan de communication du PDA qui s'inscrira dans le plan de communication de la DEPS et in fine de la province Sud.

Cette campagne doit être positive, rythmée, entraînant et parler aux sensibilités des uns et des autres (temps de parcours, coût, santé, etc...). Nous identifions que le plan de communication doit répondre aux 4 objectifs suivants :

### 1- Sensibiliser/informer

Comment : panneaux d'information dans les cafétéria, à l'accueil, informations sur le site Intranet.

L'objectif est de fournir des informations concrètes pour sensibiliser au coût d'une voiture, à l'impact carbone mais aussi aux solutions (temps de trajets, itinéraires cyclables, covoiturage). Les messages doivent être positifs et non moralisateurs.

Quand : en continu

### 2 – Créer des occasions pour tester

Comment : fournir des titres de transport, organiser un challenge, etc...

Quand : semaine de la mobilité + renouvelable tous les mois sous une forme plus légère.

### 3 – Dialoguer pour faire évoluer

Comment : espace de discussion (cf. fiche action sur communauté PDA) + sujet à considérer dans les réunions annuelles de Direction

Quand : en continu

### 4 – Valoriser les résultats, les initiatives

Comment : intranet notamment.

Quand : tous les trimestres

Un plan de communication est déjà ébauché dans le Schéma des Modes Actifs réalisé par la province Sud. Il convient de le compléter sur quelques aspects opérationnels et pratiques (informations pratiques sur les itinéraires, horaires de bus, etc...) et de confirmer les modalités opérationnelles de mise en œuvre de ce plan de communication (pilotes, contributeurs, délais, etc...).

## Objectifs opérationnels

Garantir l'adhésion et l'animation du PDA dans le temps.

Diminuer le budget déplacement et le bilan carbone pour la collectivité et les agents.

## Déroulé

**Etape 1** (décembre 2017) : confirmer le plan de communication ainsi que les modalités de mise en œuvre (pilote, budget, dates) pour l'année 2018

[Cette étape se renouvelle tous les ans au mois de décembre pour mise à jour du plan de communication de l'année N+1]

**Etape 2** (2018 puis tous les ans) : mettre en œuvre les outils et les actions

## Indicateurs de suivi et d'évaluation

- Plan de communication approuvé et mis en œuvre à 100%
- Nombre d'actions de communication menées



## PILOTAGE

DEPS



## DIRECTIONS MOBILISEES

DRH



## ECHEANCIER

Dès T4 2017 (EAE)



## COUTS

Budget constant



## OBJECTIF A ATTEINDRE

70% du temps passé effectif sur le PDA pour le Chef de Projet



## IMPACT CARBONE

Non mesuré



## PARTENAIRES

Autres chefs de projets PD(i)A/PD(i)E [communauté]



## 22| CONSOLIDER LE ROLE DU CHEF DE PROJET PDA ET IDENTIFIER LES RELAIS PDA DANS LES DIRECTIONS / SERVICES

Le PDA existe autant par son contenu que par son animation. Ainsi, certaines étapes de l'établissement du diagnostic, de l'élaboration du plan d'actions et de la création des indicateurs de suivi ont été coproduites avec les agents et les parties prenantes. L'essence et la finalité du PDA est d'être transféré du bureau d'étude qui l'imagine au client qui devra le mettre en œuvre en s'appuyant sur les personnes ressources identifiées au sein de son organisation.

La province Sud a pris les devants en créant dès 2012 un poste de Conseiller en Economie d'Energie, qui a évolué en 2016 vers un poste de Chargé de mission Ecomobilité dont le rôle est central : suivre, animer et faire évoluer le PDA, conduire le changement, faire le lien entre le PDA et les parties prenantes internes et externes, favoriser l'émergence des relais PDA dans les directions et services, faciliter l'émergence de la communauté PDA, et être garant de la satisfaction des agents vis-à-vis des services qu'offre le PDA.

Ce poste doit évoluer, sur la durée nécessaire à l'atteinte des premiers objectifs assurant la pérennité de l'ensemble du dispositif, vers le rôle de Chef de projet PDA, qui s'appuiera sur des relais PDA dans les services et directions [démarche référents Eco-Administration en cours].

### Description de l'action

Le poste de Chargé de mission Ecomobilité doit évoluer vers et/ou inclure le rôle de Chef de Projet PDA. Ce rôle est primordial pour faire exister le PDA en interne comme en externe, pour le pérenniser dans le temps et favoriser des changements comportementaux profonds chez l'ensemble des agents.

### Objectifs opérationnels

Garantir dans le temps l'animation et l'adhésion relatives au PDA

Développer une communauté PDA d'utilisateurs du vélo, de la marche et du co-voiturage

Consolider la visibilité de la province Sud comme acteur du changement et renforcer les partenariats

### Déroulé

Note : une partie des actions relève de la Chargée de Mission Ecomobilité, en tant qu'acteur moteur du PDA, l'autre relève de la Collectivité et de son service RH.

**Etape 1 :** participer au transfert du PDA entre le bureau d'études et la Collectivité [Chargée de mission Ecomobilité] – sur la base du plan d'actions PDA, définition des missions du Chef de Projet PDA [chargée de mission + DRH]

**Etape 2 :** mettre en œuvre l'évolution du poste de Chargée de mission Ecomobilité intégrant le rôle de Chef de projet PDA - réviser la fiche de poste avec ajout des nouvelles missions propres au PDA + objectifs quantifiés en lien avec ceux du PDA + compétences requises, besoins en formation ou appuis extérieurs – évolution du formulaire d'EAE [DRH]

**Etape 3 :** identifier et mobiliser les référents PDA au sein des services et directions, définir leur rôle [chef de projet PDA] et compléter leurs fiches de poste respectives (et EAE) avec les nouvelles tâches PDA [DRH]

**Etape 4 :** occuper le poste de manière à remplir les objectifs fixés et les missions assignées ex. participer activement à la constitution de la communauté PDA et du partenariat extérieur, etc. [chef de projet PDA] et effectuer un bilan annuel dans le cadre des entretiens d'évaluation [N+1 / DRH]

- Jalons : T4 2017 : étapes 1-2 / T1 2018 : étape 3 / S1 2018 : étape 4

### Indicateurs de suivi et d'évaluation [propositions]

- % du temps passé sur le PDA pour la Chargée de Mission Ecomobilité / Chef de Projet PDA
- Nb de relais PDA au sein des directions et services
- Taux d'atteinte des objectifs fixés annuellement [EAE – chef de projets + relais]



#### PILOTAGE

DEPS (chef de projet PDA) + référents mobilités et éco-administration



#### DIRECTIONS MOBILISEES

Toutes (référents + agents volontaires)



#### ECHEANCIER 2018



#### COUTS : 0 MF

(moyens humains)



#### OBJECTIF A ATTEINDRE

50 membres actifs



#### IMPACT CARBONE

Non mesuré



#### PARTENAIRES



## 23 | CRÉER ET FAIRE VIVRE UNE COMMUNAUTE "PDA"

Le PDA va vivre grâce aux personnes qui s'y impliqueront. Une fiche action est dédiée aux ressources mises en place pour le faire vivre notamment le chef de projet et les référents par Direction.

Néanmoins les ateliers de travail avec les agents ont permis de confirmer que nombre d'entre eux sont intéressés pour participer activement aux démarches qu'ils jugent pertinentes et nécessaires ; souvent du fait de leur sensibilisation aux problématiques écologiques. Tous les agents utilisateurs sont de plus les meilleurs connaisseurs des dysfonctionnements éventuels.

La mise en relation des agents participe également à la cohésion et au bien-être au travail qui sont des éléments importants pour les ressources humaines.

### Description de l'action

Cette action doit pouvoir se faire à moyens réduits et il est proposé en première approche de créer une simple mailing-list des agents intéressés à en faire partie ainsi qu'un espace sur le forum de discussion de l'Intranet provincial.

Les trois axes d'animation des échanges doivent être : de l'émulation autour du sujet par transmission d'information sur des projets, de la valorisation des bonnes initiatives et la récupération d'un maximum d'information sur le résultat des actions menées et les nouveaux leviers d'actions (sondages possibles). Cet espace peut aussi être un lieu de conseils pratiques entre utilisateurs du vélo ou des transports collectifs par exemple.

La mailing-liste doit être utilisée à des fréquences limitées pour ne pas surcharger les boîtes mails (un message par mois).

### Objectifs opérationnels

Garantir l'animation et l'adhésion sur le PDA dans le temps

### Déroulé

**Etape 1 (début 2018) :** mise en place de la communauté PDA par identification des volontaires et animation par la chef de projet PDA. Une réunion de lancement sera organisée avec les référents et les volontaires.

**Etape 2 :** animation toute l'année 2018

**Etape 3 (début 2019) :** retour d'expérience sur l'utilité de la communauté et décision sur la poursuite et/ou des réajustements du contenu

### Indicateurs de suivi et d'évaluation

- Nombre de membres de la communauté « PDA »
- Nombre de réunions de la communauté



PILOTAGE

DEPS

DIRECTIONS  
MOBILISEES

Service Communication



ECHEANCIER

S1 2018



COUTS

Pas ou peu car  
communication numérique

OBJECTIF A ATTEINDRE

100% des agents informés



IMPACT CARBONE

Non mesuré



PARTENAIRES

Aucun



## 24| INTEGRER UNE IDENTITE PDA INTERACTIVE SUR L'INTRANET, LES SIGNATURES ELECTRONIQUES, COURRIERS ET AUTRES DOCUMENTS

La province Sud est la première collectivité à initier une démarche PDA sur le territoire. En s'engageant sur cette voie, l'institution fait preuve d'exemplarité auprès des autres acteurs institutionnels. La communication et la sensibilisation sont des éléments essentiels pour favoriser et pérenniser l'adhésion de ses agents à la démarche PDA mais également pour susciter des initiatives autour d'elle. Il est donc nécessaire de réfléchir à la mise en place de l'identité PDA de la Province Sud et qu'elle puisse être véhiculée à l'intérieur comme à l'extérieur via des supports numériques.

### Description de l'action

Promotion de la démarche PDA de la Province Sud grâce à des outils numériques de communication.

### Objectifs opérationnels

Développer l'adhésion des agents au PDA.

Garantir l'animation et la pérennité du PDA.

Consolider la visibilité de la Province Sud comme acteur du changement

### Déroulé

**Etape 1 :** Début 2018 => organiser un atelier de concertation autour de la construction de l'identité du PDA de la province Sud (logo, message, supports, ...). Pilotage partagé entre la DEPS et le service Com. Faire appel aux référents de chaque direction.

**Etape 2 :** Début 2018 => Mise en œuvre de ce plan de communication. Pilotage par la DEPS, le service Com et la DSI. Ajouter un lien vers des infos PDA sur le lien Sudbox, vers le site web de la Province Sud ou autre dans la signature numérique.

**Etape 3 :** Veiller à l'actualisation des différentes actions dans le temps en intégrant systématiquement des actualités liées à la mise en œuvre du PDA, des résultats d'enquêtes et retours d'expérience sous forme de chiffres clés,...

### Indicateurs de suivi et d'évaluation

- Nombre de documents marqués de l'identité PDA

**PILOTAGE**

DEPS (chef de projet PDA)

**DIRECTIONS MOBILISEES**

Selon les sites &amp; actions mutualisées (DFA, DEPS, etc.)

**ECHEANCIER**

T3 2018

**COUTS**

Budget constant

**OBJECTIF A ATTEINDRE**

2 actions communes avec d'autres sites / employeurs menées en 2018 (+10% les années suivantes)

**IMPACT CARBONE**

Non mesuré

**PARTENAIRES**

Gouvernement [sites géographiques servicespublics.nc] +



## 25| METTRE EN PLACE DES ACTIONS AVEC LES EMPLOYEURS VOISINS ET FAVORISER L'EMERGENCE DE PDiA ET PDiE

La province Sud a depuis plusieurs années mis en place des actions ambitieuses et dynamiques en faveur des mobilités (membre charte Ecomobilité, participation active à la Semaine de la Mobilité, etc.). La réalisation d'un PDA est une nouvelle illustration de cette ambition. Cette étude, notamment les enquêtes auprès des agents, les analyses de site et les ateliers de concertation, a montré que des enjeux de mutualisation existaient avec des sites voisins où employeurs et salariés ont des intérêts potentiellement convergents avec ceux de la province Sud.

S'il est souvent préférable d'initier d'abord un PDA propre à une structure afin de partir sur des bases solides, il est intéressant de rechercher dès que possible à initier des actions communes avec d'autres, qui pourraient le cas échéant, évoluer en direction d'une fédération de PDA-E (PDiA-E) afin de maximiser les gains environnementaux, optimiser les dépenses et les moyens, et renforcer le lien social et une vision globale partagée.

### Description de l'action

Il s'agit avant tout de prendre contact avec les employeurs des sites voisins afin de définir les modalités de mutualisation de certaines actions (ex. challenges, co-voiturage, etc.).

En second lieu, il s'agit d'inviter ces employeurs à avoir une démarche de type PDA/PDE en vue de constituer une fédération PDiA ou PDiE, ou autre dispositif moins formalisé.

Des sites provinciaux comme Moselle (CAPS, Gouvernement), Vallée du Tir (DEPS, DITTT/ DAPM) ou Ducos (DFA, DEFE, employeurs privés) présentent un réel potentiel pour atteindre cet objectif.

Ces actions communes peuvent aussi prendre la forme de mutualisation de locaux (sites-relais) ou d'outils (bornes). La synergie avec d'autres actions portées par le PDA est donc à rechercher.

### Objectifs opérationnels

Consolider la visibilité de la province Sud comme acteur du changement et renforcer les partenariats

Diminuer le budget déplacement et le bilan carbone de la collectivité et des agents

Développer une communauté d'utilisateurs des services PDA

### Déroulé

**Etape 1 :** présenter le PDA aux employeurs voisins identifiés, informer et communiquer

**Etape 2 :** partager avec les employeurs voisins des données issues du PDA qui pourraient permettre d'envisager des mutualisations (ex. actions PDA dont pourraient profiter leurs agents, mais aussi cartographie de lieux d'habitation des agents pour explorer les possibilités de co-voiturage commun)

**Etape 3 :** proposer aux employeurs voisins de mettre en place des actions communes dans un premier temps modestes dans le cadre d'une phase-test (challenges, expériences de co-voiturage, participation à la semaine de la mobilité, etc.) puis envisager avec eux les modalités de mise en œuvre d'actions plus poussées (ex. inscription à une plate-forme commune de covoiturage, mutualisation des parkings, mutualisation de sites-relais, bornes proposant des informations mutualisées, etc.)

**Etape 4 :** proposer aux employeurs voisins les plus motivés de s'engager dans une démarche de type PDA-E en vue de créer une fédération PDiE / PDiA

- Jalons : T2 2018 : étapes 1 & 2 / T3 2018 : étape 3 / T4 2018 : étape 4

### Indicateurs de suivi et d'évaluation [propositions]

- Nb d'employeurs auxquels le PDA province Sud et/ou la démarche auront été présentés
- Nb d'actions communes menées sur l'année N+1 sur l'ensemble des sites provinciaux

**PILOTAGE**

DEPS (chef de projet PDA)  
/ DFA

**DIRECTIONS MOBILISÉES**

DJA, CTP, Directions  
concernées

**ECHEANCIER**

S2 2018

**COUTS**

Enquête visiteurs en ligne

**OBJECTIF A ATTEINDRE**

1 mise à jour / 2 ans des  
cartographies stratégiques  
– 100% des sites retenus  
ayant bénéficié d'une  
analyse mobilités

**IMPACT CARBONE**

Non mesuré

**PARTENAIRES**

Aucun

## 26| INTEGRER LA DIMENSION MOBILITE A TOUTE REFLEXION PATRIMONIALE CONCERNANT LES SITES PROVINCIAUX

Le PDA propose des actions et services en prenant en compte la localisation géographique existante des sites provinciaux ainsi que les lieux de résidence des agents. L'analyse de ces données a permis de dresser des cartographies dynamiques du potentiel de report modal et d'identifier les sites géographiques ayant le plus fort potentiel en termes de mobilité et d'accessibilité tous modes.

L'étude fine de la provenance de l'ensemble des usagers pourrait compléter cette prospective pour déterminer si les sites provinciaux actuels sont oui ou non bien situés par rapport aux agents, mais aussi par rapport aux usagers actuels et futurs.

Dans le cadre d'une stratégie patrimoniale à définir (création de nouveau(x) site(s), regroupement, cession, etc. – un schéma directeur immobilier pourrait voir le jour d'ici 2020), il est indispensable que ces réflexions intègrent les déplacements et les mobilités (agents, usagers, fournisseurs, etc.) aux critères qui éclaireront les choix des décideurs.

### Description de l'action

Faire en sorte que les déplacements, leurs impacts et les potentiels de report modal identifiés soient des critères importants de la politique patrimoniale de la province Sud notamment pour la sélection concernant les sites géographiques destinés à la création éventuelle de nouveaux sites provinciaux ou le regroupement de certains services sur des sites mutualisés [schéma directeur immobilier]

### Objectifs opérationnels

Diminuer le budget déplacement et le bilan carbone de la collectivité et des agents

Réduire le nombre et le temps de trajets des agents

Optimiser la flotte de véhicules, sa gestion et son impact spatial

Améliorer les conditions d'accueil des usagers

### Déroulé

**Etape 1 :** mise à jour des cartographies stratégiques avec identification ou suivi de l'identification géographique des lieux de travail et résidence des agents (fichiers RH), des lieux de vie des usagers actuels et futurs (enquête à mener, prospective d'urbanisation de l'agglomération), des fournisseurs et des partenaires avec lesquels il y a des réunions de travail régulières

**Etape 2 :** validation des zones géographiques prioritaires pour redéploiement éventuel des services provinciaux (regroupement sur sites mutualisés, nouveaux sites, réaffectation de sites, etc.) avec une approche stratégique en termes de programmation

**Etape 3 :** intégration des données et des critères (ex. notation) liés aux déplacements et mobilités (impacts, potentiels de report modal) dans tout projet concernant le regroupement de services, la recherche de sites d'implantation quelles que soient les modalités (appel à projets, négociations foncières, études amont, etc.) ou dans toute stratégie patrimoniale formalisée (préfiguration d'un Schéma Directeur Immobilier, cession-acquisition-location de sites, etc.)

- Jalons : S1 2018 : étapes 1 & 2 / S2 2018 : étape 3

### Indicateurs de suivi et d'évaluation [propositions]

- Nombre d'enquêtes mobilité auprès des visiteurs des sites provinciaux [+ cartographies stratégiques & mises à jour]
- % d'études intégrant l'impact déplacements et/ou un critère 'mobilité' : étude sur la création de sites-relais, étude sur la création ou regroupement ou mutualisation de sites structurants, étude sur l'achat ou la cession de foncier, etc.

## 5 CONCLUSION

---

### 5.1 SYNTHÈSE DES COUTS ET DES IMPACTS

#### 5.1.1 Un équilibre entre rationalisation des dépenses existantes et nouvelles dépenses

Une estimation a été réalisée tant sur les investissements nécessaires à la mise en œuvre du plan d'actions que sur les dépenses de fonctionnement.

En premier lieu, le plan d'actions confirme bien les engagements financiers pris dans le cadre du schéma modes actifs de la province Sud. Ces dépenses représentent un investissement de 300 millions (sur 7 ans) pour les aménagements doux et 40 millions de francs pour les aires de covoiturage. **Néanmoins ces dépenses ne sont pas incluses au graphique ci-après afin de les dissocier des dépenses destinées principalement à la mobilité des agents.**

De même certaines actions déjà engagées ne sont pas identifiées dans le chiffrage comme l'achat des véhicules hybrides en cours de commande.

Concernant les principaux nouveaux investissements proposés par le plan d'actions du PDA, sur 2018 et 2019 :

- la participation au financement d'aménagements modes doux réalisés par d'autres collectivités pourrait représenter un budget de 15MF/an,
- le déploiement de bornes d'information voyageur ou de recharge de titres sur certains sites de la province Sud pourrait représenter un investissement de 1 à 10 MF selon les équipements choisis,
- la participation à l'achat de VAE par les agents dont le budget pourrait être fixée à 2,5MF/an
- l'installation de douches et de casiers sur les sites non équipés pourrait représenter un investissement de 2 à 4 MF en 2019,
- la signalisation de places de stationnement dédiées aux covoitureurs avec la signalétique adéquate pourrait représenter un investissement de près de 1MF en 2019.

Ces investissements sont à inscrire dans le temps sous la forme de Programmes Pluriannuels d'Investissement.

En parallèle de ces investissements, des dépenses de fonctionnement sont également à prévoir dans le budget de la province Sud, notamment concernant la maintenance des VAE, la dématérialisation des services, la participation financière de l'employeur aux abonnements de transport en commun des agents.



Le plan d'actions a également permis d'identifier des pistes d'économies. La rationalisation de la flotte automobile de la province Sud pourrait - par exemple - viser comme objectif une réduction de 10% du budget alloué aux véhicules, soit 26 millions de francs par an sur les 258 millions dépensés en 2016. Plusieurs approches peuvent ainsi être envisagées telles qu'une diminution de la taille du parc ou une diminution des volumes de carburant consommé.

La rationalisation du parc automobile de la province Sud, avec pour objectif une réduction de 10% du budget annuel, permet ainsi de financer le plan d'actions sans nouvelle source de financement. **En 2019, la réalisation de 26 millions de francs d'économie sur le parc automobile permettrait de financer les 23 millions de francs de dépenses nouvelles sur la base d'une estimation basse.**

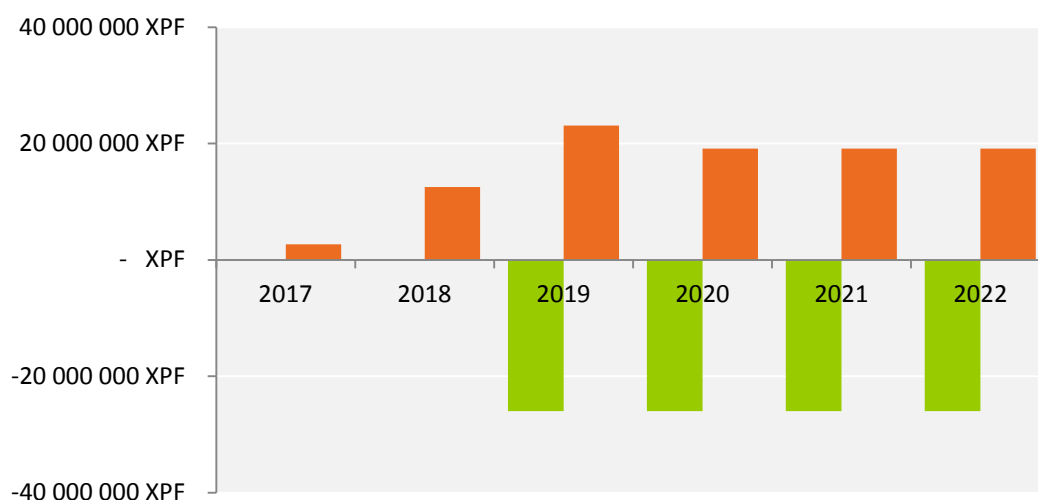


Figure 3 : Estimation des actions PDA sur la période 2017-2022 hors investissements découlant du schéma modes doux de la province Sud (estimation basse)

De nombreuses actions sont par ailleurs réalisables à budget constant comme la flexibilisation des pratiques de travail (télétravail et aménagement des horaires), la négociation de tarifs spécifiques auprès du SMTU, la mise en place d'incitations au covoiturage ou encore la réalisation des différentes actions de sensibilisation et de communication.

### 5.1.2 Une empreinte environnementale amenée à se réduire

Pour rappel, le diagnostic mobilité réalisé dans le cadre de la phase 1 a permis d'estimer le bilan carbone de la province Sud en matière de déplacements.

Le bilan carbone des déplacements professionnels réalisés par les agents de la province Sud atteint ainsi 1 400 tonnes de CO<sub>2</sub> en 2016, tandis que les émissions des déplacements domicile-travail des agents du Grand Nouméa atteint 2 700 tonnes sur la même période. Cela représente près de **4 100 tonnes d'émissions de CO<sub>2</sub> par an**.



Sur la base du plan d'actions co-construit lors de la présente phase, un certain nombre d'actions peuvent être évaluées au regard de leur impact carbone. Ainsi une estimation partielle de ces impacts a été réalisée :

- La mise en place de site relais avec pour objectif de diminuer de 10% les kilomètres parcourus par les agents permettrait de réduire de 270 tonnes de CO<sub>2</sub> les émissions produites par les déplacements domicile-travail des agents du Grand Nouméa,
- La mise en place du télétravail un jour par semaine pour 10% des agents permettrait de réduire de 54 tonnes de CO<sub>2</sub> les émissions produites par les déplacements domicile-travail des agents du Grand Nouméa,
- La rationalisation et l'amélioration de la performance de la flotte de véhicules, avec pour objectif de diminuer de 10% le bilan carbone des déplacements professionnels, permettrait de réduire de 140 tonnes de CO<sub>2</sub> les émissions produites par les déplacements domicile-travail des agents du Grand Nouméa,
- La négociation d'un partenariat avec le SMTU afin d'obtenir des tarifs attractifs pour les agents, avec pour objectif 10% des déplacements professionnels réalisés en transport en commun, permettrait de réduire de 70 tonnes de CO<sub>2</sub> les émissions produites par les déplacements domicile-travail des agents du Grand Nouméa,
- La prise en charge d'une partie du coût des titres de transport des agents, avec pour objectif le report modal de 140 automobilistes vers les transports collectifs, permettrait de réduire de 185 tonnes de CO<sub>2</sub> les émissions produites par les déplacements domicile-travail des agents du Grand Nouméa,
- Un accès facilité des agents aux titres de transport et le déploiement d'un affichage en temps réel des horaires de bus, avec pour objectif le report modal de 35 automobilistes vers les transports collectifs, permettrait de réduire de 46 tonnes de CO<sub>2</sub> les émissions produites par les déplacements domicile-travail des agents du Grand Nouméa,
- L'incitation au covoiturage domicile-travail via la mise à disposition d'outils, avec pour objectif la pratique quotidienne du covoiturage pour 200 agents, permettrait de réduire de 264 tonnes de CO<sub>2</sub> les émissions produites par les déplacements domicile-travail des agents du Grand Nouméa.

L'atteinte des objectifs visés par la mise en œuvre de ces actions permettrait une réduction de plus de 1 000 tonnes de CO<sub>2</sub>, soit une réduction de près de 25% des émissions combinées des déplacements professionnels (ensemble des agents) et des déplacements domicile-travail (agents du Grand Nouméa)...



## 5.2 SUITE A DONNER

### 5.2.1 Une mise en œuvre des actions en 2018 et 2019

La co-construction du plan d'actions via des ateliers de travail et des réunions en comité restreint avec la chef de projet PDA et les directions impliquées a permis d'aboutir à un calendrier de réalisation des différentes actions.

En 2018, le plan d'actions proposé s'appuie sur la réalisation de plusieurs actions d'envergure au courant de l'année telles que :

- La négociation des tarifs attractifs pour les achats de VAE/vélos et la participation financière de la province Sud à l'achat,
- Le déploiement d'une plateforme de covoiturage,
- L'animation de la communauté "PDA" via des actions de sensibilisation et de communication,
- La poursuite de la dématérialisation des services,
- L'examen de la possibilité d'aménager les horaires de travail pour réduire les temps de déplacement,
- Ou encore l'installation de douches, casiers et abris vélos sur les sites non équipés.

Puis en 2019, le plan d'actions proposé s'appuie sur la réalisation de nouvelles actions d'envergure telles que :

- La mise en place de sites relais à l'attention des agents et des usagers en parallèle d'un accord en faveur du télétravail,
- L'aménagement des parkings sur les sites provinciaux pour privilégier les modes actifs, les covoitureurs et diminuer le nombre de places,
- La rationalisation et l'amélioration de la performance de la flotte de véhicules,
- La négociation d'un partenariat avec le SMTU afin d'obtenir des tarifs attractifs pour les agents et la prise en charge d'une partie du coût des titres de transport des agents par l'employeur,
- Et enfin, le déploiement de bornes d'information voyageur afin de faciliter l'accès des agents et des visiteurs aux titres de transport et donner de l'info bus en temps réel.



Echéance		Actions à réaliser
2017		<ul style="list-style-type: none"> <li>(9) Augmenter le nombre de VAE de service</li> <li>(22) Consolider le rôle du chef de projet PDA et identifier les référents PDA dans les directions / services</li> </ul>
2018	Semestre 1	<ul style="list-style-type: none"> <li>(7) Mettre en place et suivre le budget déplacement de la collectivité</li> <li>(11) Négocier des tarifs attractifs pour les achats de VAE/vélos et participer au financement</li> <li>(12) Participer au financement d'aménagements modes doux et les réaliser sur les axes provinciaux</li> <li>(13) Informer sur l'accessibilité des sites en modes alternatifs et signaler les sites province sud à proximité des arrêts, aire de covoiturage, P+R...</li> <li>(17) Favoriser le covoiturage domicile-travail par l'information et les outils</li> <li>(19) Organiser des formations / tutoring sur les modes alternatifs</li> <li>(21) Etablir un plan de communication PDA s'appuyant sur des événements réguliers</li> <li>(23) Créer et faire vivre une communauté "PDA"</li> <li>(24) Intégrer une identité PDA interactive sur l'intranet, les signatures électroniques, courriers et autres documents</li> </ul>
	Semestre 2	<ul style="list-style-type: none"> <li>(1) Poursuivre la mise en ligne des services aux usagers et en faciliter l'accès au plus grand nombre</li> <li>(3) Poursuivre et fiabiliser le développement des outils de visio et audio conférence</li> <li>(4) Examiner la possibilité d'aménager les horaires de travail pour réduire les temps de déplacement</li> <li>(10) Doter de douches, casiers et abris vélos les sites non équipés</li> <li>(20) Partager un diagnostic personnalisé et un outil de suivi comparant les avantages/inconvénients pour chacun des modes de transport</li> <li>(25) Mettre en place des actions avec les employeurs voisins et favoriser l'émergence de PDIA et PDIE</li> <li>(26) Intégrer la dimension PDA à toute réflexion patrimoniale concernant les sites provinciaux</li> </ul>
2019	Semestre 1	<ul style="list-style-type: none"> <li>(2) Examiner la possibilité de créer des sites relais à l'attention des agents [et des usagers]</li> <li>(5) Faciliter le télétravail</li> <li>(6) Revoir l'aménagement des parkings sur les sites provinciaux pour privilégier les modes actifs, les covoitureurs et diminuer le nombre de places</li> <li>(8) Rationaliser et améliorer la performance de la flotte de véhicules</li> <li>(18) Participer au développement des aires de covoiturage du grand Nouméa</li> </ul>
	Semestre 2	<ul style="list-style-type: none"> <li>(14) Négocier un partenariat avec le SMTU afin d'obtenir des tarifs attractifs pour les agents</li> <li>(15) Prendre en charge une partie du coût des titres de transport des agents</li> <li>(16) Faciliter l'accès des agents et visiteurs aux titres de transport et donner de l'info bus en temps réel</li> </ul>

Figure 4 : Calendrier de mise en œuvre du plan d'actions du PDA



### 5.2.2 Des outils de suivi et d'évaluation à développer

La prochaine phase du PDA visera à élaborer les outils nécessaires au suivi et l'évaluation de la démarche. Une première étape visera à confirmer les indicateurs qui serviront à rendre compte efficacement des impacts des actions et permettre de communiquer en interne et en externe sur la mise œuvre du PDA. A ce stade, il est proposé le calendrier de réalisation suivant :

