

DEVELOPPEMENT OPERATIONNEL DU PLAN DE DEPLACEMENTS ENTREPRISE SUR UN SITE INDUSTRIEL

Safran Helicopter Engines

Safran Helicopter Engines est le leader mondial de la motorisation pour hélicoptères avec plus de 72 000 moteurs produits depuis son origine. La société offre la plus large gamme de turbomoteurs, entre 500 chevaux et 3000 chevaux, et dispose de 2 500 clients répartis dans 155 pays. Pour être au plus près de ses clients, Safran Helicopter Engines est implantée dans 13 pays sur les 5 continents.

Quelques chiffres clés

- **N°1** de la motorisation pour hélicoptère
- **1 moteur sur 3** vendu dans le monde est un moteur Safran Helicopter Engines
- Depuis sa création en 1938, Safran Helicopter Engines a accumulé plus de **100 millions d'heures de vol**
- **Toutes les 9 secondes**, un hélicoptère motorisé par Safran Helicopter Engines décolle dans le monde
- Safran Helicopter Engines compte 5 620 personnes dont plus de 4 600 en France.

En France, la société est installée sur 3 sites, Bordes (64, siège social), Tarnos (40) et Mantes-Buchelay (78)

Safran Helicopter Engines à Tarnos

Par sa taille, l'Etablissement de Tarnos est le deuxième site de Safran Helicopter Engines. Plus de **1 500** personnes y sont employées. Safran Helicopter Engines est aujourd'hui l'employeur industriel majeur du bassin de vie Pays Basque et sud Landes.

L'Etablissement de Tarnos a pour activités principales le support, la maintenance des moteurs d'hélicoptères et les services associés ainsi qu'une activité industrielle de fabrication de pièces neuves.

Quatre activités sont regroupées à Tarnos :

- **La Direction du Support et Services (D2S)**, qui assure le pilotage mondial des activités de support.
- **Support France (SF)** qui assure l'après-vente des moteurs Safran Helicopter Engines en service en Europe, Afrique et Moyen-Orient
- **Le Centre d'Excellence mondial de Réparation de Pièces et Composants (CERPC)**, qui assure la réparation des pièces et de composants de moteurs en service.
- **La fabrication de pièces pour moteurs neufs** : L'Etablissement de Tarnos est le deuxième centre de production de pièces neuves après Bordes.

L'usine de Tarnos s'étend sur 22 hectares et comprend 75 000 m² de bâtiments.

Le futur de Safran Helicopter Engines Tarnos : CAP 2020

Le projet CAP 2020 porte sur la construction de nouvelles installations sur le site de Tarnos et la modernisation d'autres existantes. Il vise, aussi, une optimisation des flux industriels par une meilleure implantation des bâtiments et des équipes. En ligne de mire : une réduction significative des cycles de réparation et de production. Une «usine du futur de la réparation», à l'image de celle de Bordes dans le domaine de la production.

Le projet CAP 2020 permet également à l'établissement de Tarnos de répondre aux normes et standards SSE (Santé, Sécurité et Environnement) les plus récents.

Enfin, CAP 2020 pérennise et renforce l'activité industrielle de Safran Helicopter Engines en Nouvelle Aquitaine.

La première tranche de ce projet sera opérationnelle fin 2019.

Le Plan de Déplacements Entreprise

Genèse

Dans le cadre du projet CAP2020, les premiers contacts ont été établis en 2014 avec le Syndicat des Transports de l'Agglomération Côte Basque-Adour. Ils ont conduit à la signature d'une convention de financement entre le Conseil Départemental des Landes, la Ville de Tarnos, le Syndicat des Transports de l'Agglomération Cote-Basque Adour (devenu Syndicat des Mobilités Pays Basque Adour), ADEME et TURBOMECA (devenue SAFRAN Helicopter Engines)

Suite à un appel d'offres, le cabinet ITER a été retenu pour procéder à l'étude des déplacements en lien avec la vie professionnelle sur le territoire de vie. L'enquête effectuée aussi bien auprès des collaborateurs de Safran que des sous-traitants ou des visiteurs, a recueilli 70% de réponses. L'étude a donné lieu à un rapport et des recommandations d'actions qui ont été reprises dans la Convention d'engagement signée le 14 juin 2016 entre le Conseil Départemental des Landes, la Ville de Tarnos, le Syndicat des Mobilités Pays Basque Adour et SAFRAN Helicopter Engines. Celle-ci comporte 26 engagements dont 15 pour Safran Helicopter Engines, qui se répartissent sur 4 ans.

Bilan à mi-parcours

Les bus CE Safran Helicopter Engines

Ces bus, qui ont été très utilisés dans les années 70, ont vu leur fréquentation baisser corrélativement à la modification du corps social de l'établissement et de l'évolution de mode de vie des personnels, toutefois celle-ci est stable depuis l'enquête de 2015. Les actions en cours par le Comité d'Etablissement tendent à faire augmenter la fréquentation de 20 % (objectif défini dans le PDE) : optimisation des parcours et conventionnements avec nos sous-traitants et les entités avoisinantes.

Les bus « Chronoplus »

Le site était desservi par une ligne venant du centre-ville. Une seconde, qui draine le nord de l'agglomération a vu son terminus déplacé à proximité du site.

En 2015, 12 salariés déclaraient utiliser ce moyen de transport et si l'objectif de 137 donné dans le PDE pour 2020 est loin d'être atteint, on constate visuellement (le gestionnaire du réseau n'étant pas en mesure de le chiffrer) une forte présence de personnes aux arrêts proches de l'usine aux horaires de sortie, d'autant que les horaires de passage des bus ont été alignés avec les horaires d'entrée-sortie les plus usités. Néanmoins, seules 2 personnes font prendre en charge 50 % de leur abonnement par la société. Depuis peu, le Comité d'Etablissement prend en charge les 50 % restants.

Le covoiturage

Une partie du parking principal de l'établissement a été transformée en parking de proximité, dont l'accès est régulé par une barrière. Les covoitureurs peuvent y accéder en présentant deux badges différents en moins de 10 secondes. La mesure des passages montre qu'une trentaine de personnes utilise cette facilité, soit autant qu'en 2015. Néanmoins, on constate que d'autres utilisent le parking annexe qui est plus proche de leur lieu de travail, ce qui laisse à penser que nous sommes à mi-chemin de l'objectif 2020 fixé à 86 utilisateurs.

Pour atteindre ce chiffre, il faudra que le Syndicat des Mobilités mette en place, comme prévu dans le PDE, une application de covoiturage efficace. Une application « standard » de mise en relation de covoitureurs par inscription existe déjà à Safran, mais sans efficacité sur le site de Tarnos.

Les véhicules électriques

Deux bornes de rechargement gratuit ont été installées sur le parking de proximité, qui est accessible aux véhicules électriques, ainsi qu'aux véhicules hybrides. Respectivement, 8 et 5 véhicules utilisent cette facilité.

Le vélo

L'obstacle principal à la promotion du vélo est l'absence de pistes cyclables menant à l'établissement. Les actions conjointes de la Ville de Tarnos et du Conseil Départemental ont conduit à la présentation du projet d'aménagement de la route bordant l'établissement. Le démarrage des travaux est prévu en 2019.

En 2015, 10 salariés affirmaient utiliser ce moyen de locomotion. Ce chiffre a doublé en 2018 avec des pointes estivales à plus de 50.

Dans ce domaine, la principale action de responsabilité établissement est la création, dans le cadre de CAP 2020, de vestiaires et de douches. Dans l'attente, et à la demande pressante de ce public exigeant, nous avons aménagé des vestiaires existants.

Les indemnités kilométriques

Dans un certain nombre de cas, en particulier la réalisation d'heures supplémentaires, le personnel perçoit des indemnités kilométriques.

La nécessité de la remise à plat des modalités d'attribution s'est fait sentir. Celle-ci est à l'étude au niveau de l'établissement mais nécessitera cependant une démarche globale société.

La communication

Création d'un logo, organisation de 3-4 événements par an (ex : vélo « électrique », vélo « à hydrogène », horaires Chronoplus.....), articles dans la revue interne, communiqués internes par mail (8 à 10/an) : nous communiquons beaucoup autour du PDE. Néanmoins, la portée semble relative.

A venir

L'arrivée en 2020 du Trambus à 2 km du site, associée à la prolongation jusqu'à ce terminus de la ligne de bus actuelle, est une opportunité pour augmenter la fréquentation des moyens de transport collectifs.

La mise en place d'une navette fluviale permettant de traverser l'Adour et l'installation de stations de vélos en libre-service (y compris à la sortie du site) devraient favoriser l'utilisation de vélos.

Le renchérissement du coût du carburant est sans nul doute un élément qui va amener le personnel vers des moyens de transport moins coûteux tout en étant plus écologiques.

Conclusion

La signature de ce PDE a permis une prise de conscience collective, illustrée par les récentes actions du Comité d'Etablissement en lien avec la Direction.

A mi-parcours, les avancées peuvent paraître modestes mais sont bien réelles ; les actions engagées par toutes les parties prenantes, même si elles ne devaient pas atteindre les objectifs chiffrés, nous aurons fait progresser. Attention cependant, lors de la mise en place du PDE, à ne valider que des objectifs directement maîtrisables et proches de la réalité du terrain.