

Nouvelles mobilités, l'heure de vérité



Caisse des Dépôts
GROUPE

page 10

Point de vue
Baudouin Baudru, chef de la Représentation en France de la Commission européenne

page 20

Focus
PEP's, la nouvelle plateforme des employeurs publics

Frédérique Plas



La progression des tendances émergentes s'accélère.

Accélérons la transition écologique !

Éditorialistes et sociologues s'accordent aujourd'hui sur ce point : il n'y aura pas forcément un « monde d'après » la pandémie de Covid-19. Toutefois, nous l'avons toutes et tous constaté, la progression des tendances émergentes – nouvelles mobilités, travail à distance, circuits courts... – s'accélère.

Exemple : entre le 12 mai et le 12 juin, les ventes de vélo ont progressé de 117 % dans notre pays ! Faire évoluer nos modes de déplacement est une priorité qui exige des changements dans nos modes d'organisation. Il y a urgence. Car si les émissions de gaz à effet de serre ont reculé de 1 % en 2019 et que cette baisse, coronavirus oblige, devrait se poursuivre en 2020, cela reste insuffisant pour respecter l'enveloppe des budgets carbone que la France s'est fixée pour les prochaines années. Avec 31 % des rejets de gaz à effet de serre, les transports demeurent le gros point noir, au premier rang desquels la voiture particulière diesel.

Aussi avons-nous décidé de consacrer le dossier de ce numéro aux nouvelles mobilités – vélopartage, covoiturage... Depuis plusieurs années déjà, notre Groupe les soutient, en amont notamment, au travers d'investissements dans les nouvelles technologies. Illustration, avec cette expérience menée depuis 2019 : la première ligne de bus 100 % hydrogène au monde circule dans le Pas-de-Calais, grâce à notre filiale Transdev !

Amorcer cette révolution est un défi pour les collectivités locales. Plus que jamais, nous les accompagnons. Avec un objectif : que les Français, sur tous les territoires, urbains et ruraux, aient accès aux mobilités vertes.

Éric Lombard, directeur général du groupe Caisse des Dépôts

Sommaire



Point de vue

10 Baudouin Baudru, chef de la Représentation en France de la Commission européenne

Grand angle

12 Nouvelles mobilités, l'heure de vérité

Focus

20 PEP's, la nouvelle plateforme des employeurs publics

Portraits

22 • Florian Capeau, coordinateur de travaux et sécurité
• Chantal Surin, responsable du pilotage opérationnel du plan de continuité d'entreprise




Directrice de la publication : Sophie Quatrehomme.
Directrice de la rédaction : Karen Maitre.
Directeur des informations : Bruno George.
Rédacteur en chef : Martin Bellet.
Responsables éditoriales : Vanessa Faisant, Dorothee Duparc et Isabelle Daragon.
Iconographie : Ludivine Pelletier, Thibault Brière. Conception graphique : Nathalie Gallet et Emmanuel Picard.
Photographie Une : © Getty Images
Diffusion : Philippe Leroy. Contact rédaction : cdscope@caissedesdepots.fr
Réalisation : www.grouperougevif.fr - ROUGE VIF éditorial - 26732 - Impression : Imprimerie Evoluprint. ISSN : 0759 9277.

Recevez directement la version numérique de CDscope en vous inscrivant ici : www.caissedesdepots.fr/cdscope



Territoires

La Caisse des Dépôts et La Poste s'engagent dans la logistique urbaine

 Afin d'accélérer le développement d'Urby, La Poste et la Caisse des Dépôts (via la Banque des Territoires) augmentent conjointement de 34 millions d'euros le capital de cette société, filiale du groupe postal dédiée à la logistique urbaine.

À l'issue de cette opération, La Poste et la Banque des Territoires détiendront respectivement 60 % et 40 % de la société, précédemment détenue à 100 % par le Groupe La Poste. Pour ces deux acteurs de proximité au service des citoyens, des entreprises et des territoires, la logistique urbaine offre la possibilité de créer de nouvelles synergies. Cette augmentation de capital s'inscrit dans une dynamique visant à développer des solutions de livraison de marchandises en centre-ville plus écologiques. Comment ? En travaillant avec l'ensemble des 22 métropoles françaises dès 2021 et en développant des services de proximité, de réassort, de stockage et de livraisons pour les enseignes, les collectivités et les citoyens, afin de dynamiser l'économie locale.

Urby est la filiale « logistique urbaine » de La Poste née en 2017. Elle vise à créer des centres de mutualisation des marchandises en périphérie des villes et à assurer les livraisons du dernier kilomètre au moyen de véhicules à faible émission. Déjà présente dans seize métropoles françaises, Urby achemine tout type de marchandise de plus de 30 kilogrammes qui entre et sort des villes. Elle vient d'ouvrir quatre nouvelles plateformes à Strasbourg, Lille, Rennes et Paris Blanc-Mesnil.



© David Fuentes - stock.adobe.com

Réseaux sociaux

REVUE DE POST



Après **#MonCompteFormation** et **#MonParcoursHandicap**, la **@caissedesdepots** lance **#PEPS**, la plateforme unique destinée aux employeurs publics pour simplifier leurs démarches!



Retrouvez l'interview de Virginie Chapron-du Jeu, directrice des finances et présidente du réseau de mixité de la Caisse des Dépôts **#AlterEgales**. Nous revenons pour l'occasion sur les comportements observés durant le confinement, comment tous se sont adaptés à cette crise.



Un mois, un dossier : cette fois nous décortiquons l'**#Épargne** et comment cette dernière fait rimer sécurité et solidarité en France!



Véhicules électriques

Les locataires de CDC Habitat feront le plein à domicile

CDC Habitat et Borne Recharge Service ont signé le 16 juin un contrat de concession d'une durée de vingt ans pour l'installation et la gestion d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques au sein du parc immobilier de CDC Habitat.

CDC Habitat s'est tourné vers Borne Recharge Service, acteur engagé dans la transition énergétique et l'aménagement des territoires, pour équiper en infrastructures plus de 6 000 ensembles immobiliers disposant d'un parc de stationnement. 15 000 à 35 000 bornes

de recharge pour véhicules électriques seront ainsi déployées sur vingt ans. L'objectif : apporter aux locataires un service complet (station-service de recharge à domicile, abonnement, prix forfaitaire raisonnable, options à la carte, etc.).

Au-delà d'être source d'une nouvelle mobilité (voir *Grand Angle*, page 12), l'infrastructure de recharge est également conçue, au travers de ce déploiement, comme une composante intelligente du réseau de distribution électrique.

Le saviez-vous ?

Depuis 2014, les propriétaires et locataires de copropriétés ont le droit de faire installer une borne de recharge pour leur voiture électrique dans le parking de leur immeuble : la copropriété ne peut pas s'y opposer. C'est ce qu'on appelle parfois le « droit à la prise ».



© rcfotostock - stock.adobe.com

Énergie

Le Quai des énergies : station multi-énergies renouvelables sur le Rhône

CNR mettra en service, en septembre 2020, la station de recharge en énergies renouvelables du Quai des énergies, au cœur de l'agglomération lyonnaise. Cette station distribuera de l'hydrogène, de l'électricité en charge rapide et ultrarapide, ainsi que du bio GNC (gaz naturel comprimé).

Situé à l'entrée du Port de Lyon, le Quai des énergies est le premier concept de station multi-énergies développé en France. Produit sur place à partir d'eau et d'électricité renouvelable CNR, l'hydrogène distribué est garanti 100 % renouvelable et évite toute émission liée à son acheminement.

La station dispose d'une capacité de distribution de 80 kilogrammes par jour, soit l'équivalent de 8 000 kilomètres routiers en moyenne. Le Quai des énergies est l'une des réponses de CNR aux ambitions climatiques européennes, nationales et territoriales. Il facilite la conversion des flottes d'entreprises comme celle



S'inscrivant dans le cadre du projet européen H2ME2, le Quai des énergies participe d'une ambition réunissant 42 partenaires dans huit pays pour le déploiement de la mobilité verte.

© Jean-Paul Bajard

des particuliers, et permet la recharge de véhicules lourds (bennes à ordures ménagères et bus). Cette station innove également pour la multimodalité et intégrera un dispositif de recharge pour des réservoirs mobiles de bateaux à propulsion hydrogène. Afin de démultiplier son impact sur la

transition écologique, elle proposera également un espace pédagogique. Ce projet est le fruit d'un partenariat piloté par CNR avec GNVert (groupe Engie), la région Auvergne-Rhône-Alpes, l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe) et l'Union européenne.

Construction

La science des données au service de la transition carbone

La start-up Vizcab a levé 1,6 million d'euros auprès de la Banque des Territoires et d'A/O Proptech, pour accélérer la maîtrise de l'impact carbone du secteur de la construction.

Vizcab est une plateforme qui permet aux acteurs de la construction et de l'immobilier de catalyser leur transition carbone à l'échelle de différentes phases d'un projet grâce à la science des données. Forte du soutien de la Banque des Territoires, dans le cadre du Programme d'investissements d'avenir (PIA),

et d'A/O Proptech, Vizcab a bouclé un premier tour de table associant également le groupe Unibail-Rodamco-Westfield. Cette levée de fonds va lui permettre d'accélérer la commercialisation de ses solutions d'analyse de cycle de vie bâtiment auprès des acteurs engagés dans le virage de la construction bas carbone. Parmi les 200 projets déjà lancés sur la plateforme, Vizcab compte notamment celui de l'écoquartier fluvial de l'île Saint-Denis – village des athlètes réalisé par le groupement Pichet-Legendre et piloté par Solideo.

Généraliser une construction plus sobre et décarbonée

Dans un contexte post Covid-19 qui appelle tous les secteurs à prendre des mesures en faveur d'une économie bas-carbone, l'industrie du bâtiment est en première ligne et se doit d'être un véritable moteur des changements engagés. La réduction conséquente des émissions de gaz à effet de serre pendant la crise et la plus forte sensibilité de l'opinion publique à ces questions amènent également les pouvoirs publics et les entreprises privées à réagir plus fortement.

La réglementation environnementale des bâtiments neufs RE2020 entrera en vigueur en 2021. Elle va pousser tous les acteurs BTP à calculer et diminuer significativement* les émissions de carbone du bâtiment. Pour Vizcab, il s'agit bien de leur proposer un accompagnement adapté à ces nouveaux paradigmes.

* -60 % par rapport à la moyenne du parc immobilier, ou -25 % par rapport aux bâtiments neufs livrés actuellement.



© Sergio Grazia

L'écoquartier fluvial de l'île Saint-Denis

Entreprises

TPE/PME: Bpifrance s'engage pour accélérer leur transition verte

Le ministère de la Transition écologique et solidaire, Bpifrance et l'Ademe ont lancé le plan d'accélération de la transition écologique des TPE et PME: dix mesures pour diagnostiquer, financer et accompagner leur reconversion.

Parmi ces mesures, deux nouveaux prêts de Bpifrance. D'un montant maximum d'un million d'euros et d'une durée pouvant aller jusqu'à dix ans, le prêt vert Ademe/Bpifrance financera les investissements des entreprises pour maîtriser et diminuer leurs impacts environnementaux, améliorer leur performance énergétique, développer

la mobilité zéro carbone, innover dans des produits et services respectueux de l'environnement. Il a pour ambition d'accompagner la réalisation de plusieurs centaines de projets pour un montant total de financement de plus de 100 M€. D'une durée de trois à sept ans, et d'un montant pouvant aller jusqu'à 500 000 €, le prêt d'économies d'énergie est, quant à lui, destiné aux PME de plus de trois ans. Il financera les équipements éligibles aux certificats d'économie d'énergie des secteurs du bâtiment tertiaire et de l'industrie, ainsi que des prestations, matériels et travaux liés. Il permettra d'accompagner 1 000 entreprises d'ici à 2025, pour un volume total de 137,5 M€.



© Sondem - stock.adobe.com

La France compte 3,67 millions de TPE et 140 000 PME, représentant 99,7 % des entreprises du pays.

Service public

La Poste : présence renforcée sur tout le territoire cet été

Pour accompagner ses clients pendant l'été, La Poste maintient l'ouverture de ses 7700 bureaux de poste en juillet et en août.

Alors que le Contrat de présence postale territoriale 2020-2022, qui lie La Poste, l'État et l'Association des maires de France (AMF), permet de procéder à des fermetures estivales, La Poste, en accord avec l'AMF, a décidé de maintenir l'ouverture de ses bureaux de poste sur l'ensemble du territoire. Objectif : participer à l'attractivité des zones touristiques et accompagner, aux côtés des professionnels, artisans, commerçants et professions libérales, la reprise économique locale.

L'accès aux espèces est ainsi assuré et la quasi-totalité des distributeurs de billets seront opérationnels tout au long

de l'été sur l'ensemble du territoire, avec une attention particulière accordée aux territoires touristiques et aux 490 communes où seul un distributeur de la Banque Postale est présent.

200 points de service en plus

En complément des bureaux de poste, des agences postales communales et des relais poste commerçants, La Poste renforce sa présence avec l'ouverture de 200 points de services saisonniers supplémentaires dans les territoires ruraux, en particulier dans les communes touristiques, rurales et de montagne, pour assurer les services essentiels comme l'achat de timbres, l'affranchissement et l'expédition de courrier et colis. Enfin, pour renforcer les équipes au sein des bureaux de poste, La Poste a recruté 2 000 employés saisonniers.



© Caisse des Dépôts/Jean-Marc Pettina

Numérique

Docaposte, champion français de l'archivage numérique avec CDC Arkhinéo

Avec l'intégration de CDC Arkhinéo, filiale de la Caisse des Dépôts, Docaposte, filiale numérique du Groupe La Poste, affirme sa position de leader de l'archivage de données numériques à vocation probatoire en France et renforce sa stratégie de développement dans les activités de tiers de confiance numérique.

Face aux enjeux liés à la protection des données, CDC Arkhinéo et Docaposte, tiers de confiance numérique, créent le champion français de l'archivage numérique proposant une offre d'hébergement sur le territoire national. Ce rapprochement donne naissance à une nouvelle *business unit* au sein de Docaposte, dédiée à l'archivage numérique, qui représente plus de dix milliards de documents archivés à ce jour, 200 collaborateurs spécialisés et près de 40 millions d'euros de chiffre d'affaires. Elle sera dirigée par Charles du Boullay, actuel président de CDC Arkhinéo.

La Poste s'engage avec Docaposte dans le projet européen GAIA-X

Forte de ses convictions et de son expertise en matière de gestion et de protection des données, La Poste, via Docaposte, s'engage dans le projet européen Gaia-X. L'objectif : contribuer à la mise en œuvre d'un projet garantissant la souveraineté européenne des données et favorisant, dans le cadre de la stratégie data de la Commission européenne, la naissance d'un écosystème digital capable de rivaliser à terme avec les solutions les plus avancées au niveau mondial.

Porté par 22 entreprises européennes cofondatrices, le projet GAIA-X, soutenu par les gouvernements français et allemand, vise à créer la prochaine génération d'écosystème de données pour l'Europe, ses États, ses entreprises et ses citoyens.



© Song_about_summer - stock.adobe.com

Mobilité

Transdev Canada accélère sa transition énergétique

Présent au Québec et en Ontario, Transdev Canada a décidé, dans le cadre de sa stratégie de transition énergétique, d'investir près de 3 millions d'euros dans un parc de 27 bus scolaires électriques.

La mise en service de ces nouveaux bus est prévue à la rentrée de septembre 2020. Développés par la société québécoise Lion, ils vont permettre à Transdev Canada de réduire de 99 % ses émissions polluantes, par rapport aux bus diesel, dans ses réseaux de transport scolaire exploités au Québec, dans les régions de l'Estrie et de la Montérégie. Grâce à cet investissement, Transdev Canada devient le plus grand opérateur privé de bus scolaires électriques en Amérique du Nord, portant son parc à 31 bus électriques opérationnels d'ici à fin 2020.

Transdev a choisi de développer au Canada une transition énergétique spécifique, en raison de son écosystème local dynamique et d'une production locale d'énergie majoritairement hydraulique, donc parmi



Transdev Canada devient le plus grand opérateur privé de bus scolaires électriques en Amérique du Nord.

© LionElectricCo juin 2020

les plus propres au monde. Au Canada, Transdev a l'ambition d'électrifier 100 % de sa flotte de bus scolaires au Québec d'ici

à 2025. Avec cet investissement au Canada, Transdev renforce encore sa position de leader dans les bus électriques.



© Oleg Totokskyi - stock.adobe.com

Transport

Egis: nouveaux succès sur le Grand Paris Express

Egis et ses partenaires Setec Planitec BTP et Ingérop, réunis au sein du groupement Keiros, ont remporté les deux lots lancés par la Société du Grand Paris pour les missions d'ordonnancement, de pilotage et de coordination générale (OPCG) des lignes 16 et 17 d'une part, et de la ligne 15 sud d'autre part.

Les deux lots remportés représentent plus de 80 kilomètres de métro, 31 gares et six phases de mises en service. La mission d'OPCG a un rôle central au cœur de l'opération : disposer d'une vision d'ensemble, des travaux aux essais. Le groupement Keiros devra coordonner

l'ensemble des parties prenantes intervenant dans la réalisation des trois lignes pour une mise en service conformément à la feuille de route gouvernementale.

Acteur majeur du plus grand projet urbain d'Europe

Le Grand Paris Express, ce sont au total 200 kilomètres de lignes automatiques, soit autant que le métro parisien actuel, et 68 gares : le plus grand projet urbain en Europe ! Depuis plusieurs années, Egis est un partenaire clé de la Société du Grand Paris en charge de l'intégralité du projet. Depuis l'été 2013, Egis conduit la maîtrise d'œuvre des systèmes de plusieurs lignes du Grand Paris Express.

Loisirs

Les sites de la Compagnie des Alpes ont rouvert

Fermés en raison de la pandémie de Covid-19, les sites de la Compagnie des Alpes ont progressivement rouvert leurs portes.

La réouverture des parcs de loisirs a marqué la première étape de la reprise d'activité du Groupe. Walibi Holland a été le premier à accueillir de nouveaux visiteurs le 25 mai, suivi par Familypark (Autriche), le Futuroscope, Chaplin's World (Suisse), le Parc Astérix, Grévin Paris, Walibi Rhône-Alpes, France Miniature et, pour finir, les parcs belges Walibi Belgium, Aqualibi, Bellewaerde et Bellewaerde Aquapark.

Du côté des domaines skiables, après Val d'Isère et les Deux Alpes, La Plagne, Tignes, Serre Chevalier, les Arcs, les Menuires, Méribel et Grand Massif ont également rouvert entre fin juin et début juillet.

Aujourd'hui, toutes les activités du Groupe peuvent à nouveau exercer leur cœur de métier : offrir des expériences uniques.



© S. Cambon



© David Bruyndonckx

Gestions d'actifs

Le marché des forêts reste dynamique

La Société Forestière et la Fédération nationale des Sociétés d'aménagement foncier et d'établissement rural (Safer) ont présenté le 4 juin l'Indicateur 2020 du marché des forêts en France. Un marché qui reste dynamique, avec des échanges toujours à la hausse, mais un prix en léger repli. Le prix moyen des forêts non bâties a en effet baissé de 1,1 % en 2019, à 4 190 € l'hectare. Le nombre de transactions, les surfaces échangées et la valeur globale progressent quant à eux pour atteindre de nouveaux records. Les personnes morales privées consolident un peu plus leur première place d'acquéreurs de forêts.

Immobilier

Icade : deux appels d'offres gagnés avec le CHU de Rennes et l'Unesco

Beaux succès pour Icade, qui remporte au deuxième trimestre deux appels d'offres significatifs dans le domaine de l'immobilier de santé et des bâtiments publics.

La santé tout d'abord, avec l'opération menée par le CHU de Rennes, qui porte sur la construction d'un plateau technique de plus de 50 000 m² comprenant 50 salles d'opération et d'imagerie interventionnelle, plus de 100 lits de soins critiques, 60 places d'ambulatoire et 240 lits conventionnels. Cette opération est la première réalisée dans le cadre du projet de restructuration du CHU.

Icade Promotion, mandataire de l'équipe, assure le management de l'opération – assistance administrative, juridique et programmatique du projet – en partenariat avec Artelia, chargé de la partie technique de l'assistance technique à maîtrise d'ouvrage. Le montant des travaux s'élève à 155 M€ environ. La livraison est prévue début 2024. Le deuxième appel d'offres remporté par Icade concerne un projet porté par l'Unesco, pour la réhabilitation d'un bâtiment de 16 000 m² à Paris. Situé à côté du siège de l'organisation internationale, ce bâtiment, conçu par l'architecte Bernard Zehruss et le constructeur designer Jean Prouvé, a été

construit entre 1966 et 1969 sur un terrain acquis initialement par le ministère des Affaires étrangères avant d'être cédé à l'Unesco. Il héberge les délégations de 110 pays et bénéficie à ce titre d'un statut d'extraterritorialité. Dans le cadre de cette opération, Icade Promotion interviendra en tant qu'assistant à maître d'ouvrage, chargé de la mise en sécurité des personnes et de la mise en sécurité incendie de l'ensemble ; de la rénovation de la façade et des espaces de travail ; du renouvellement des lots techniques. Les travaux, dont le coût s'élève à 30 M€ environ, devraient démarrer en mai 2021.

Gestion des retraites : une expertise humaine

La Caisse des Dépôts, via sa direction des retraites et de la solidarité (DRS), gère aujourd'hui les pensions d'un retraité sur cinq en France. Une mission qu'elle assure depuis 1850, à la demande de l'État et d'établissements publics.

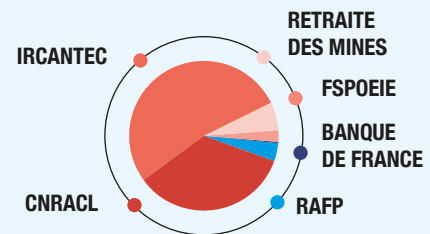
Accompagner les retraités de la Fonction publique

3,9 millions de retraités sont actuellement accompagnés par la DRS.



633 000 nouveaux retraités pris en charge en 2019.

6 régimes de retraites obligatoires pour les fonctionnaires de l'État, territoriaux, et hospitaliers, les ouvriers de l'État, les mineurs et les personnels de la Banque de France sont gérés par la DRS.



Une mécanique financière de précision

Parce que les montants des retraites gérés par la Caisse de Dépôts sont parfois modestes, leur versement chaque mois sans le moindre retard fait l'objet d'une attention de chaque instant.

+ de 2 Md€

C'est le montant total des pensions versées chaque mois par la CDC pour le compte des régimes.

30,3 Md€

ont été versés en 2019 par la DRS au titre de la retraite et de l'invalidité.



Pour financer ces retraites, la DRS gère les cotisations de **7,5 millions d'actifs** et de **63 000 employeurs publics**.

14,6 Md€

C'est le montant total des fonds de retraite (hors RAFP), dont la DRS assure la gestion financière et extra-financière.

Préparer l'avenir

1 820 C'est le nombre de collaborateurs de la DRS mobilisés pour suivre les sujets retraite, formation professionnelle et solidarité. Pour la retraite, de nombreux métiers sont mis en œuvre : gestionnaires, chargés de clientèle, juristes, statisticiens et économistes, financiers et comptables...

Pour en savoir plus sur l'activité retraite de la Caisse des Dépôts, consultez le site : retraitesolidarite.caissedesdepots.fr

En 2020, la Caisse des Dépôts consolide sa position en matière d'opérateur de retraites publiques en coopérant en matière de systèmes d'information avec le Service des retraites de l'État (SRE). Elle met en œuvre la déclaration sociale nominative (DSN) et développe le nouveau service de demande de réversion unique en ligne pour le compte de l'Union retraite.





Nous pouvons projeter nos valeurs, nos principes au-delà de nos frontières; jouer le rôle d'acteur global qui nous revient.

BIO EXPRESS

Baudouin Baudru,
chef de la Représentation en France
de la Commission européenne

Diplômé en sciences sociales de la Haute école des sciences sociales (Mons, Belgique)

1995: entre à la Commission européenne, à la Direction générale de la fiscalité et de la douane.

2014: est nommé conseiller-expert de Marianne Thyssen, commissaire européenne en charge de l'emploi, des affaires sociales, des compétences et de la mobilité des travailleurs, ainsi que de l'Office statistique de l'Union européenne, Eurostat.

2018: devient le chef adjoint de la Représentation en France et chef du secteur politique de la Commission européenne.

2019: est nommé chef de la Représentation en France de la Commission européenne.

« L'Europe se construit dans les crises »

Face à la crise du coronavirus, l'Union européenne (UE) a proposé un effort de relance de 2400 milliards d'euros. Une réponse inédite à la mesure de l'enjeu.

Au début de la crise liée à la pandémie de Covid-19, l'Europe déçoit. Comment l'expliquer ?

En matière de santé, les compétences de l'UE sont limitées. L'article 168 du Traité prévoit qu'elle soutient et complète les politiques nationales. Le programme Santé 2014-2020 est doté de 449 millions d'euros, soit douze centimes d'euros par an et par citoyen : pas même le prix d'un masque ! En ces circonstances, la déception vis-à-vis de l'UE exprime une attente non satisfaite. Aggravée par le fait que certains États membres ont eu, un temps, des réflexes nationaux : réquisition de matériel médical ; fermeture des frontières sans en avertir la Commission européenne...

Cela dit, la Commission réagit aussitôt ?

Oui, dès le 9 janvier, elle active le système d'alerte rapide afin d'échanger avec les États membres des informations sur le développement de la pandémie. En février, elle coordonne la réouverture des frontières intérieures, recommande aux États membres de mettre en place des « couloirs verts » pour garantir un passage rapide des transports au sein de l'UE. Face à la pénurie de médicaments – de sédatifs, tel le curare –, la Commission constitue des stocks, organise des commandes groupées avec plusieurs États membres pour approvisionner les régions les plus touchées. Progressivement, les gestes de solidarité se multiplient – certains soutenus par le mécanisme de protection civile européen. Le Luxembourg, la Suisse ou l'Allemagne accueillent des malades en provenance de l'est de la France.

La crise crée-t-elle un choc culturel à l'intérieur des institutions européennes ?

Face à la grave récession économique attendue en 2020, leur réaction est sans précédent. Le 20 mars, les ministres des finances des États membres de l'UE souscrivent à l'analyse de la Commission. Tout d'abord, la clause dérogatoire du pacte de stabilité et de croissance est activée : les États membres peuvent dépasser le sacro-saint seuil de 3 % du déficit budgétaire ! Ensuite, la commissaire européenne à la concurrence, Margrethe Vestager, rend possibles, de façon temporaire, les aides d'État aux entreprises en difficulté. Enfin, pour financer les mesures de chômage partiel, la Commission emprunte 100 Md€ sur les marchés.

Elle propose aux États membres qui en ont le plus besoin des prêts très avantageux, montrant ainsi son visage social.

Que fait la Commission pour les plus démunis, percutés par la crise ?

Elle propose aux États membres d'augmenter leur contribution au Fonds européen d'aide aux plus démunis (FEAD). Jusqu'à 2022, ces derniers peuvent utiliser une partie de l'enveloppe de 55 Md€ destinée à renforcer les fonds structurels. En France, Les Restos du Cœur, la Croix Rouge, les Banques alimentaires et le Secours populaire nous ont alertés : huit millions de personnes auront besoin de l'aide alimentaire en 2020 !

Dans quelles circonstances est initié le plan de relance de 750 Md€ ?

Comme Ursula von der Leyen, présidente de la Commission européenne, Angela Merkel et Emmanuel Macron pensent que seule l'UE peut répondre à la crise de façon appropriée. Le 18 mai, au nom des Vingt-sept, ils proposent un fonds de relance européen, alimenté par des emprunts de la Commission européenne sur les marchés. Avec une innovation : le gouvernement allemand ne consent plus seulement à garantir des prêts communs, il accepte des transferts budgétaires ! Le tabou de la mutualisation des dettes tombe. Le 27 mai, la Commission dévoile devant le Parlement un plan de relance de 750 Md€ – 500 Md€ de transferts et 250 Md€ de prêts –, financé par l'emprunt sur les marchés financiers.

Le budget européen contribue-t-il à la relance ?

Fin mai, Ursula von der Leyen propose une version révisée du cadre financier pluriannuel 2021-2027, à hauteur de 1 100 Md€. Avec le plan de relance et les mesures déjà approuvées, telle l'aide aux PME soutenue par la Banque européenne d'investissement, l'effort global est porté à 2400 Md€. Reste à transformer cela en accord unanime des Vingt-sept, en juillet. *[À l'heure où nous bouclons, les négociations n'ont pas commencé].*

La transition écologique est-elle un axe fort du plan de relance ?

Le 12 décembre, en pleine COP 25, l'UE s'est engagée à devenir neutre sur le plan climatique d'ici à 2050. Dans le cadre du plan de relance,

la reprise industrielle doit être le moteur du Green Deal. Illustration, en France : Bercy conditionne ses aides à Airbus ou à Renault à des réductions d'émissions de CO₂. Par ailleurs, des ressources supplémentaires sont allouées au Fonds social européen (FSE). Objectif : financer la formation professionnelle des salariés pour qu'ils participent à la transition verte et numérique.

Quid du Brexit ?

Les négociations de sortie du Royaume-Uni de l'UE, fixée de façon définitive au 31 décembre 2020 à minuit, patinent. Michel Barnier, soutenu en bloc par les Vingt-sept, négocie pied à pied : l'accord ne peut être signé au détriment de notre marché intérieur.

Les produits britanniques importés doivent répondre à nos normes environnementales, les conditions de leur production garantir l'UE de tout *dumping* fiscal ou social. C'est le prix à payer si les Britanniques veulent continuer à écouler leurs marchandises dans le marché unique, qu'ils ont souhaité quitter.

Face à la Chine et aux États-Unis, comment l'UE se positionne-t-elle ?

Récemment, Ursula von der Leyen a demandé à Tim Cook, P-DG d'Apple, comment son entreprise avait intégré le règlement général sur la protection des données (RGPD), imposé au sein de l'UE. Sa réponse : Apple l'a adopté pour tous les marchés mondiaux. Cela montre que nous pouvons projeter nos valeurs, nos principes, au-delà de nos frontières ; jouer le rôle d'acteur global qui nous revient. Vis-à-vis de la Chine, l'heure n'est plus à la naïveté. Le principe de réciprocité devrait s'appliquer, en termes de marchés publics en particulier.

Par ailleurs, nous avons durci les conditions d'investissement dans nos industries stratégiques. Quant aux mesures *antidumping*, elles ont sauvé chez nous la production de vélos à assistance électrique, par exemple. Tout en restant ouverte sur le monde, l'Europe doit devenir indépendante, diversifier ses sources d'approvisionnement et relever le niveau d'exigence réciproque vis-à-vis de ses partenaires.

Propos recueillis par **Dorothee Duparc**
 **Pascal Yuan**



NOUVELLES MOBILITÉS, L'HEURE DE VÉRITÉ

Développer de nouveaux usages et services, renforcer l'intermodalité, accompagner les collectivités locales pour verdir leurs réseaux de transports: le groupe Caisse des Dépôts, au travers de ses filiales – Transdev et Egis –, de la Banque des Territoires et de La Poste, se mobilise. L'objectif est double: fluidifier les déplacements des usagers, tout en réduisant les pollutions, atmosphérique et sonore, émises par les véhicules.

Se déplacer en France : six choses à savoir

01

LA VOITURE, 1^{re} SOURCE DE GAZ À EFFET DE SERRE

Enjeu : lutter contre le réchauffement

96 % des gaz à effet de serre (GES) proviennent des émissions de CO₂. En France métropolitaine, les transports en sont la principale source : 31 % en 2019. Ils demeurent le point noir, loin devant l'agriculture (19 %), le résidentiel-tertiaire (19 %) et l'industrie manufacturière-construction (18 %). Les voitures diesel des particuliers comptent pour 11 % du total, les poids lourds diesel pour 6,4 % et les véhicules utilitaires légers pour 5,4 %*. En 2018, les voitures particulières ont représenté 81 % du transport intérieur de voyageurs, contre 19 % pour les transports collectifs**.

Sources : * Citepa / ** Commissariat général au développement durable

02

L'ÉLECTRIQUE OU LE « MADE IN FRANCE »

Enjeu : relocaliser l'industrie

En 2004, notre industrie automobile a généré un excédent commercial de 12 Md€. En 2018, ce solde positif s'est transformé en déficit commercial du même montant, fuite industrielle des usines automobiles vers les pays à bas coût (Europe de l'Est) oblige. La crise du Covid-19 pourrait inverser la tendance. En contrepartie d'une aide au secteur de 8 Md€, le Gouvernement souhaite voir relocaliser cette industrie. Il annonce la production d'un million de véhicules électriques par an en France à compter de 2025. « Avec son industrie très décarbonée, la France pourrait même se réindustrialiser massivement », indique Nicolas Meilhan, économiste.

03

MOBILITÉS DU QUOTIDIEN, LE CHAMBOULE-TOUT

Enjeu : généraliser les nouveaux services

Cinq révolutions sont en cours :

1. La digitalisation de la relation usager-opérateur de services de mobilité.
2. Le développement de services reposant sur des flottes de véhicules partagés et connectés (vélos en libre-service, covoiturage, autopartage, transport collectif à la demande).
3. L'intermodalité (possibilité de passer d'un mode de transport à l'autre de façon fluide pour un même trajet) : de la voiture à la trottinette en passant par le tram.
4. L'expérience de la mobilité à la carte, vécue comme un service et consommée comme un usage, plutôt que la possession d'un véhicule à titre individuel.
5. L'arrivée d'infrastructures connectées et de véhicules autonomes.

04

LA « LOI MOBILITÉS » EN BREF

Enjeu : une réponse aux fractures

Votée en novembre, la loi d'orientation des mobilités (LOM ou « loi mobilités ») veut rendre « les transports du quotidien à la fois plus faciles, moins coûteux et plus propres », a indiqué Elisabeth Borne, ex-ministre de la Transition écologique et solidaire. Une réponse « aux fractures et aux injustices que connaissent les Français et les territoires quant à leur accès aux transports ; ainsi qu'une réponse à l'urgence environnementale ». Pour développer les infrastructures, 13,7 Md€ sont mobilisés sur la période 2019-2023. Mesure phare de la loi : la fin de la vente, d'ici à 2040, des véhicules à « carburants fossiles » (essence ou diesel).

05

LE FORFAIT MOBILITÉS DURABLES

Enjeu : aller au travail sans polluer

Innovation de la « loi mobilités », le forfait mobilités durables est entré en vigueur le 10 mai 2020 pour encourager les déplacements domicile-travail à vélo ou par covoiturage. Les employeurs peuvent rembourser à leurs salariés un montant maximal de 400 € par an, exonéré de charges sociales et fiscales. Sont concernés le vélo personnel, le covoiturage, les engins de déplacement personnel partagés et l'autopartage à motorisation non thermique. Dans la fonction publique d'État, un forfait mobilités durables de 200 € par an a été instauré. Dès 2017, la Caisse des Dépôts a mis en place l'indemnité kilométrique vélo, dont plus de 140 collaborateurs bénéficient.

06

TRANSPORTS PUBLICS, LA CONCURRENCE

Enjeu : améliorer la qualité de service

L'ouverture à la concurrence arrive à pleine vitesse ! Pour les bus, dès le 1^{er} janvier 2021 en grande couronne parisienne et, fin 2024, à Paris et en petite couronne. Côté rail, les TER sont les plus concernés : l'ouverture sera obligatoire fin 2023. Plusieurs opérateurs sont sur les rangs, dont Transdev, qui ambitionne de devenir le numéro 2 du ferroviaire en France (derrière la SNCF) – il l'est déjà en Allemagne. Son but : permettre à l'État et aux régions de bénéficier d'une baisse des coûts avec, à la clé, une meilleure qualité de service pour l'utilisateur. L'occasion pour certaines collectivités locales d'organiser plus finement la mobilité de leurs territoires.

Nouveaux usages, nouveaux services

La consommation collaborative s'étend aux transports et, avec elle, la notion de partage. Une multitude d'acteurs se sont positionnés sur cette niche en plein boom. Leur taille est modeste mais leur solidité économique démontre la pérennité du marché.

« Nous avons pris conscience que nos déplacements pourraient être faits davantage en proximité, à pied ou à vélo », ont déclaré 38 % des Français pendant le confinement (forum Vies Mobiles). À son issue, les passages de vélos ont progressé de 27 % par rapport à la même période en 2019. Le fruit des fortes progressions en milieu urbain : +40 % du 8 au 14 juin (Vélo & territoires).

Nouvelles pistes cyclables, trottoirs élargis : dans les centres urbains, épidémie du Covid-19 oblige, certaines villes ont limité la promiscuité en accordant plus d'espaces aux marcheurs et aux cyclistes. En écho, Élisabeth Borne a indiqué que la France devait devenir « une nation du vélo ». L'ex-ministre de la Transition écologique et solidaire a incité « les élus à pérenniser, quand c'est possible, les pistes cyclables temporaires. Nous espérons en déployer 1 000 kilomètres au total. Ne laissez pas la voiture reprendre sa place ! ».

Les transports publics, eux, ont la gueule de bois : leur fréquentation est en baisse de 50 %, port du masque obligatoire et distanciation sociale obligent. « On observe des reports des usagers de transports publics vers le vélo, mais pas de la part des conducteurs de voitures particulières », regrette Elias Seddiki, directeur mobilités et systèmes d'Egis.

Veligo, le plus grand service de VAE au monde

En Ile-de-France, Veligo, porté par La Poste et Transdev, répond à cette appétence pour les deux-roues. Depuis 2019, c'est le plus



À Marseille, Totem Mobi propose des Renault Twizy 100 % électriques et zéro émission en location libre-service.

© Thomas Kendal

grand service de location longue durée de vélos à assistance électrique (VAE) au monde. Un VAE peut être loué six mois, pour 40 € par mois – tarif réduit de moitié si l'employeur le prend en charge. « Plus de 10 000 vélos circulent déjà, c'est un succès », se félicite Édouard Hénaut, directeur général de Transdev France.

Le vélopartage séduit aussi en province. La Banque des Territoires l'a anticipé en acquérant 12,5 % du capital de la start-up française Ecovelo. Les vélos libre-service hybrides fonctionnent avec ou sans assistance électrique, avec ou sans borne de stationnement intégrée. « Démontables en cinq minutes, ces bornes sont peu coûteuses pour les collectivités locales », précise Karim Saadi, investisseur à la Banque des Territoires. « La phase de génie civil intervient une fois le bon emplacement trouvé ». Bourg-en-Bresse, Reims, Niort, Calais, Tarbes, Lourdes, Pointe-à-Pitre... ces municipalités subventionnent ce service, utilisé pour de courts trajets. « Six à sept rotations par jour sont nécessaires pour rentabiliser une borne. Or, dans les villes moyennes, on dépasse rarement deux rotations », explique Karim Saadi.

À Saclay aussi, au sud du Grand Paris, et à Bordeaux, la mobilité active se déploie, en partenariat avec Zoov, « Le vélo électrique qui respecte la ville ». « Les stations sont

Citiz, pionnier de l'autopartage en France

En 2002, des initiatives d'habitants de Marseille, Lyon, Grenoble et Strasbourg ont fondé le réseau Citiz. Il fédère douze structures locales, qui participent à la gouvernance de la société coopérative commerciale France Autopartage, son gestionnaire. Ce dernier fournit des services à ses franchisés : mutualisation des investissements, communication... « Nous soutenons cette coopérative nationale qui propose à l'usager un service souple et accessible », indique Brice Lainé, de la Banque des Territoires. Véhicules thermiques, hybrides et électriques sont disponibles ; soit avec de l'autopartage en boucle – la voiture part et revient au même point ; soit en free-floating, via le service Yea. Autant de réservations effectuées à l'avance qui régulent l'usage de la voiture. Citiz, c'est plus de 1 550 véhicules de divers modèles, accessibles en libre-service 24 h/24, dans 130 villes. Soit 730 stations, dont une soixantaine de gares ferroviaires.

légères : il suffit d'un arceau ancré dans la chaussée pour accueillir une vingtaine de vélos sur une place de stationnement. Ils sont accrochés les uns aux autres, en cascade, avec un système astucieux qui permet de toujours disposer d'un vélo chargé pour le prochain utilisateur », décrit Pierre Féry, directeur d'investissement à la Banque des Territoires. Le stationnement libre – *free-floating* – est aussi autorisé sur les emplacements dédiés. Si la marque connaît un déploiement modeste par manque de notoriété, « *des opérateurs de mobilité s'intéressent à elle pour l'inclure dans leur palette de services* », précise Pierre Féry.

Goûter à la liberté de la voiture sans polluer

Quid des grandes métropoles françaises ? Elles deviennent des laboratoires de mobilités, à l'instar de Marseille. Les 175 Renault Twizy 100 % électriques, zéro émission de CO₂, proposées à la location en libre-service par la start-up Totem Mobi, font désormais partie du paysage. De petit gabarit, ces biplaces à l'habitacle ouvert sont appréciés en ces temps de Covid-19. Ils permettent de goûter à la liberté offerte par la voiture individuelle, 24 h/24, 7 j/7, sans en supporter le coût ni polluer. Simple d'utilisation, une *app* permet de réserver son Totem en quelques clics, sans abonnement.

« *Cette mobilité inclusive s'adresse aussi aux jeunes, dès l'obtention de leur permis* », souligne Julien Fabre, chargé du développement numérique en région Méditerranée à la Banque des Territoires. Son meilleur prix : sept centimes d'euro la minute. Moins cher que de louer une trottinette ! Les utilisateurs – 69 % ont moins de 40 ans – sont des salariés travaillant dans des lieux difficiles d'accès ou en horaires décalés. Des Marseillais, aussi, désireux de rejoindre la plage le week-end, sans se soucier du stationnement. Un conducteur recourt à six locations par mois. « *Pendant le confinement, une partie de la flotte est restée en service pour les soignants, à des tarifs préférentiels* », précise Julien Fabre. Depuis 2015, la Caisse des Dépôts a investi 1,6 M€ pour soutenir Totem Mobi, puis 400 000 € pour créer en 2020 une filiale d'exploitation de la flotte de véhicules montée sous forme de SCIC (société coopérative d'intérêt collectif).

Pour sa part, la métropole Aix-Marseille-Provence a injecté le même montant. Intéressant financièrement pour les collectivités – pas de lourds investissements en stations –, ce service est tiré par les entreprises. Utilisatrices, EDF et Haribo ont installé une borne de recharge devant leurs

TÉMOIGNAGE

« **Une voie réservée au covoiturage** »

Elias Seddiki,
directeur Mobilités & Systèmes chez Egis



© DR

« En Wallonie (Belgique), Egis mène une expérience intéressante : sur l'autoroute, une voie est réservée au covoiturage. Pour favoriser cette pratique, nous proposons un produit clé en main pour la gérer. Il intègre des équipements de signalisation et de contrôle-sanction, afin de dissuader l'autosoliste (personne seule dans une voiture) d'emprunter cette voie réservée. Cette solution répond aux collectivités qui voudraient désengorger leurs axes entrants et sortants. Comme en Île-de-France, où les autoroutes A86, A1 et A13, mais aussi le périphérique, sont saturés. Grâce aux systèmes ITS (*Intelligence Transportation System*), nous fournissons aussi des services aux usagers, comme des informations personnalisées pour optimiser leur voyage. Et Egis accompagne les collectivités dans la mise en place de ZFE (zone à faibles émissions), de l'expertise conseil jusqu'à la mise en place concrète d'actions : continuité du réseau cyclable, mise à disposition de places réservées pour le covoiturage, contrôle sanction... »

locaux. Le modèle économique s'appuie sur les annonceurs, qui habillent les véhicules à leurs couleurs.

150 000 utilisateurs de « cityscoots »

Autre service de *free-floating*, Cityscoot a séduit 150 000 utilisateurs par sa simplicité d'utilisation et son forfait à 22 centimes d'euro la minute. Avec une flotte de 3 800 véhicules à Paris et 500 à Nice, c'est le leader en Europe du service de location de scooters en libre-service. Conçus pour assurer la sécurité des usagers, ces engins résistent au vandalisme : ceux mis en service en 2016 circulent toujours. Basée à Paris, la société, cofinancée par la Banque des Territoires,

compte 300 salariés qui assurent la recharge des batteries et réalisent les tournées en camionnette électrique. Ce service de qualité a un coût : « *Contrairement aux transports publics, c'est un mode de transport partagé non subventionné, hormis la prime à l'achat du scooter* », rappelle Éric Hayoun. Dans les zones denses, Cityscoot contribue à réduire la pollution en CO₂ et sonore, très forte pour les scooters thermiques. Il permet à ses utilisateurs de moins utiliser leur voiture. « *Si les pistes cyclables sont pérennisées, les scooters électriques devraient pouvoir utiliser les voies de bus, à l'inverse des taxis qui carburent au diesel* », suggère Éric Hayoun, directeur des investissements infrastructures et transports à la Banque des Territoires.



À Paris, Cityscoot met à disposition des usagers une flotte de 3 800 véhicules.

© AdobeStock

L'intermodalité, clé de la mobilité durable



À Paris-Saclay (91), une navette autonome électrique pilotée par Transdev, avec notamment le soutien de Renault.

© Jean-Brice LEMAL

À l'heure où la mobilité des personnes et des marchandises croît sans cesse, la rationalisation des usages des moyens de transport s'impose. Objectif : une moindre utilisation de la voiture individuelle, responsable à hauteur de 16 % de l'impact sur le changement climatique en France.

L'intermodalité ? Elle consiste à combiner plusieurs modes de transports sur un même trajet, à utiliser différents types de véhicules pour se rendre d'un point A vers un point B. Objectif : fluidifier les déplacements et réduire leur empreinte écologique.

Le pôle multimodal Nice-Aéroport, un cas d'école

Bel exemple d'intermodalité à Nice, où la problématique est double. Comment gérer, d'une part, les flux de mobilité liés à la création de la Zac de l'Arénas – près de 500 000 m² de bureaux, logements et services – et, d'autre part, ceux des passagers du deuxième aéroport français, Nice-Côte d'Azur, situé juste en face ? Ont été privilégiées les interconnexions depuis l'aéroport, avec : des lignes de tram ; la gare TGV, qui sortira de terre en 2023 ; la gare routière, où Transdev exploite une flotte de trois bus 100 % électriques ; les stations

de véhicules électriques, Vélo Bleu et Auto bleue. Situé près de l'échangeur autoroutier, ce pôle intermodal comporte aussi un parking de délestage. Objectif : inciter les automobilistes à utiliser les transports en commun. Chaque jour, cette infrastructure de 90 000 m² devrait ainsi détourner 20 000 véhicules de la promenade des Anglais.

Des équipements que connaît bien Georges Faivre, de la Banque des Territoires : « nous avons participé au financement de la ligne 2 du tramway, qui permet aux passagers débarquant de l'aéroport de rejoindre le centre-ville en un quart d'heure. Ce réseau comporte 20 stations, dont quatre souterraines : une première en Europe. Egis Rail en a été le maître d'œuvre ». Un système de recharge statique par le sol (SRS), associé à un dispositif de stockage d'énergie embarqué, autorise un fonctionnement

en totale autonomie entre deux stations. Pas besoin de caténaire.

Autre exemple d'intermodalité, dans le sud-ouest lyonnais. Au programme, deux nouvelles stations dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par Egis : Oullins-Centre et Saint-Genis-Laval-Hôpitaux sud, qui accueillera 25 000 voyageurs par jour en 2023. La construction d'un pôle multimodal à Saint-Genis, avec un espace réservé aux bus et un parc relais de 900 places, est prévue. « Il permettra de laisser son véhicule à la journée pour emprunter ensuite les transports en commun et rejoindre l'ensemble du réseau lyonnais. Dans le cadre du prolongement du métro, la ligne B doit aussi être automatisée, les rames modernisées et climatisées. Les voyageurs devraient y gagner en confort et en temps de parcours », indique Pierre Gaschard, chef de projet Egis.

Certes, la diversification de l'offre de mobilités est un progrès. Mais comment l'utilisateur peut-il s'y retrouver ? Planifier et optimiser son trajet en termes de coût, de durée, d'empreinte écologique ? La réponse de Transdev : proposer une mobilité à la carte. Avec sa filiale digitale Cityway, le groupe a développé une application mobile, « MaaS » (*Mobility as a Service*), disponible à Mulhouse et déclinée à Saint-Étienne sous le nom de Moovizy.

Simple d'utilisation

Comment ça marche ? Il suffit d'enregistrer son mail et son mot de passe, voire son permis de conduire. Camille Vedel, chef de projet, explique : « Ces applis combinent plusieurs modes – transports en commun, vélo, covoiturage ou même taxi – dans un seul et même forfait. Nul besoin de sortir de la monnaie de sa poche ni de collectionner les tickets : on paie à l'usage ou en postpaiement tous les services en une fois, avec son smartphone. »

Un suivi de consommation mensuel permet d'évaluer le coût de chaque mode de déplacement. « À Mulhouse, on a vu le panier moyen augmenter à mesure que l'on gagnait la confiance liée à la sécurisation des coordonnées bancaires. Le MaaS de Mulhouse a dopé certains services, comme l'autopartage », se félicite Camille Vedel. Sa facilité d'utilisation incite à prendre les transports partagés ou publics : en temps réel, on sait quand son bus ou sa voiture arrive.

À Saint-Étienne, Moovizy s'appuie sur le *crowdsourcing* – l'app est testée depuis l'été 2019 par 200 habitants de la métropole – pour renseigner en temps réel le taux d'occupation des rames. Lors d'une crise sanitaire, voilà un indicateur précieux. « Toutes les données recueillies permettent aux collectivités d'ajuster les mobilités à leur plan d'urbanisme. C'est le moyen de mieux identifier les besoins en périphérie et de travailler avec les opérateurs, au service de l'intérêt général », explique Camille Vedel. Objectif : éviter la concentration des offres de service en centre-ville. Parmi les pistes d'évolution des fonctionnalités de MaaS : informer l'utilisateur sur son empreinte écologique. « Nous cherchons un moyen ludique pour que l'utilisateur puisse évaluer ses émissions de CO₂, de même que chacun sait intuitivement qu'un aliment de 500 calories risque de le faire grossir », conclut Camille Vedel.

Les véhicules autonomes, intégrés aux réseaux existants

Quid des véhicules autonomes ? « Dans les villes, ils ont vocation à s'intégrer aux réseaux existants, comme les lignes



© Simon LAMBERT/HATHAM-REA

3 QUESTIONS À

Pierre Aubouin,
directeur du département
infrastructures et mobilité
à la Banque
des Territoires

Quels sont les enjeux liés à la mobilité ?

Ils sont très contrastés entre les métropoles et les zones rurales. Les premières sont confrontées à la congestion, à la pollution atmosphérique et sonore, ainsi qu'à des problématiques d'encadrement des nouvelles mobilités, au développement parfois anarchique. À la campagne en revanche, la voiture individuelle reste jusqu'ici incontournable et les motorisations diesel, pouvoir d'achat oblige, privilégiées. En zone périphérique, si on est trop âgé pour conduire, si on n'a pas le permis ou si l'on ne peut pas entretenir une voiture, c'est compliqué de se déplacer...

Pourquoi ne parle-t-on plus de transports mais de mobilités ?

Aujourd'hui, il faut passer d'une logique d'offre de transports à une logique de besoins de mobilité, faire la révolution client dans ce secteur. Cela dit, la crise sanitaire est venue compliquer l'équation de financement des investissements en mobilités. Elle a mis du sel sur les plaies... Les recettes liées aux billetteries des transports publics et au versement mobilité des employeurs ont chuté, tandis que l'endettement des investisseurs – État, collectivités locales, opérateurs – s'est creusé.

Le retour à la voiture individuelle se profile-t-il ?

Le Covid-19, survenu après les grèves contre la réforme des retraites et les manifestations de « Gilets jaunes », a accru la désaffection des usagers vis-à-vis des transports publics. Certes, nos concitoyens s'intéressent aux mobilités actives, tel le vélo, mais ils peuvent être aussi tentés, de façon contre-productive, par l'autosolisme.

de bus ou de tramway. En amont, il importe de réfléchir à deux points essentiels : leur gouvernance – l'intermodalité, c'est savoir coordonner les acteurs de la mobilité, publics et privés –, et leurs infrastructures », explique Patricia Villoslada, directrice de Transdev Systèmes de Transport Autonome.

À Rouen et Paris-Saclay avec, entre autres, Renault et les collectivités locales, elle pilote depuis 2017 des projets d'expérimentation de services de mobilité autonome, électrique et partagée. « Ils sont devenus les emblèmes d'une innovation de la mobilité ancrée dans les territoires », indique Patricia Villoslada. Supervisés depuis un poste de commande centralisé (PCC), les véhicules autonomes sont testés par des panels d'utilisateurs, afin de favoriser les retours d'expérience. Actuellement en circulation : des navettes

autonomes i-Cristal, pour des services en ligne fixe, et des voitures autonomes Zoé, pour des services à la demande.

« En recherche et développement, le point clé c'est, bien sûr, le véhicule autonome lui-même. Mais il s'agit aussi d'offrir un service de qualité avec une bonne expérience client. À nous de la repenser pour la mobilité autonome, afin de garantir aux passagers la sécurité, le confort à bord, la qualité de l'information, l'interaction avec les opérateurs de supervision... Cette maîtrise technologique et opérationnelle est essentielle : c'est le fondement même de l'existence de Transdev Systèmes de Transport Autonome », affirme Patricia Villoslada.

Mobilités vertes et territoires

L'écomobilité ? C'est une politique d'aménagement et de gestion du territoire qui favorise une mobilité pratique, peu polluante pour l'environnement et le cadre de vie. La concrétiser au quotidien, c'est une priorité pour le groupe Caisse des Dépôts.



La première ligne de bus 100 % hydrogène circule dans le Pas-de-Calais !

© Sabrina Lucarni / Transdev

L'Allemagne vient de faire une annonce retentissante : elle va investir 9 milliards d'euros dans l'hydrogène ! Objectif : devenir le pays référent de cette technologie. En France, « la direction transition énergétique de Transdev étudie finement les dernières avancées technologiques : électrique, hydrogène, bioéthanol... Tout comme les collectivités locales, nous souhaitons mettre les transports au vert », indique Kathy David, responsable développement commercial.

Dans les Hauts-de-France, des bus 100 % hydrogène

Démonstration dans les Hauts-de-France. Depuis l'été 2019, sous l'impulsion du Syndicat mixte des transports Artois-Gohelle, la ligne « Bulle 6 » – six bus à haut niveau de service (BHNS), 100 % hydrogène – relie Auchel à Bruay-la-Buissière (Pas-de-Calais), sur treize kilomètres. Sur la carrosserie des véhicules, ce message : « Je ne rejette que de l'eau ! » Des bus à zéro émission, zéro bruit, avec une autonomie de 300 kilomètres. Comment leur moteur est-il alimenté ? Par une pile qui fonctionne à l'hydrogène. Celle-ci est constituée à base d'eau et d'électricité, issue

d'énergies renouvelables qui, combinées à l'oxygène de l'air, produit l'électricité nécessaire à la traction.

Ce territoire bénéficie d'un bon écosystème », souligne Jean-Christophe Gehin, directeur général Tadao - Transdev Artois Gohelle.

« La proximité avec la mer du Nord est un atout : ses forts courants favorisent l'implantation d'éoliennes offshore, qui peuvent servir à fabriquer de l'hydrogène, excellent moyen de stocker les énergies renouvelables. Cela dit, elle coûte encore cher et toutes les difficultés techniques

Entre Arles et Tarascon, un talus végétal sur la voie ferroviaire

2003 : une crue du Rhône provoque des inondations aux abords de la ligne SNCF Paris-Lyon-Marseille, entre Arles et Tarascon. Le coût est élevé : 12 000 personnes touchées, 700 millions d'euros de dégâts.

2019-2021 : pour éviter ce type de sinistres, Egis met en place dix ouvrages d'art de 20 mètres – 2 000 tonnes –, sous le remblai ferroviaire. Le chantier sera finalisé lors de quatre week-ends, en 48 heures. Spectaculaire ! En cas de crue, ces ouvrages laissent passer l'eau et répartissent son écoulement sur un linéaire de cinq kilomètres. « La construction d'une dalle en béton était prévue pour protéger le talus. Mais au vu des études, nous avons opté pour une solution de génie végétal. En liaison avec les paysagistes de SNCF Réseau, les spécialistes d'Egis Eau ont sélectionné des essences végétales locales, adaptées pour résister aux crues », précise Gérald Fesquet, d'Egis Rail Lyon.

ne sont pas réglées. C'est également ce qui rend le projet passionnant », explique Jean-Christophe Gehin.

L'histoire se répèterait-elle ? Dans cet ancien bassin minier où l'extraction de charbon a modelé pendant deux siècles le paysage, cette première mondiale génère un sentiment de fierté. « Les constructeurs de bus allemands y avaient réfléchi voilà une dizaine d'années, avant d'abandonner l'idée. Nous, nous y avons cru », se plaît à souligner Jean-Christophe Gehin. Un nouvel avenir s'esquisse ainsi pour ce territoire qui accueille 650 000 habitants.

En Auvergne-Rhône-Alpes, des stations-service à hydrogène

En Auvergne-Rhône-Alpes, le premier réseau régional de stations-service à hydrogène voit le jour, dans le cadre du projet ZEV (Zero Emission Valley). D'ici à 2023, une vingtaine de stations seront installées. Deux sont déjà accessibles, l'une à Chambéry, l'autre à Clermont-Ferrand. La Banque des Territoires soutient la société qui déploie ces stations, Himpulsion, dont elle a acquis 17 % du capital. « ZEV est emblématique. Cela dit, de nombreuses métropoles françaises s'intéressent aux bus à hydrogène. Des prix encore trop élevés et de trop rares stations de recharge en font un marché de niche, mais cette technologie est prometteuse. À la Banque des Territoires, notre rôle est d'amorcer la pompe », souligne Pierre Féry, directeur d'investissement. « Pour l'heure, beaucoup de véhicules sont asiatiques. Vivement les mille premiers modèles de série de PSA et Renault, attendus début 2022 ! »

À Manosque, le verdissement des bus urbains

D'autres technologies retiennent l'attention, comme le gaz naturel ou le biogaz. Exemple à Manosque, commune des Alpes-de-Haute-Provence, qui bénéficie du dispositif de revitalisation Action cœur de ville initié par la Banque des Territoires. Avec Transdev, celle-ci a répondu à la délégation de service public de l'agglomération Durance, Luberon, Verdon avec le passage d'une partie de sa flotte de bus au gaz naturel. Le surcoût engendré par ce carburant est limité pour l'achat de bus : pour une petite collectivité, c'est le plus accessible. « Certes, le gain en CO₂ est faible [10 %], mais les collectivités font souvent le choix d'utiliser du biogaz, à zéro émission. Qui plus est, celui-ci est souvent produit grâce au traitement des déchets », explique Monique Agier, directrice investissement à la Banque des Territoires. Une technologie exploitable à large échelle en France... Un bon moyen de verdir les bus urbains et interurbains qui, aujourd'hui encore, carburant principalement au diesel.

© Julien Lutt / CAPA Pictures



3 QUESTIONS À

Édouard Hénaut,
directeur général
de Transdev France

Transdev est le premier opérateur européen de la mobilité zéro émission ?

Pour avoir longtemps travaillé dans un groupe au service de l'environnement, je suis particulièrement sensible à cette dimension. Transdev dispose d'une flotte de plus de 800 véhicules électriques, qui atteindra 1 200 unités d'ici à fin 2020, avec une forte présence dans les villes moyennes françaises. C'est inscrit dans sa mission de service public. Exemple, en banlieue parisienne : huit bus électriques relient la gare d'Argenteuil à celle de Sartrouville. Fin 2021, ces véhicules – autonomes une journée durant –, seront 40. À Avignon, deux bus électriques, dont l'autonomie est supérieure à 200 kilomètres, viennent d'être mis en service. Autre innovation, la ville est reliée à Aix-en-Provence et Toulon via des cars électriques qui font des trajets de près de 200 kilomètres, soit une autonomie supérieure à celle d'une voiture traditionnelle. Sans oublier notre ligne de bus 100 % hydrogène dans les Hauts-de-France : une première mondiale !

Comment accompagnez-vous les collectivités dans la transition vers des mobilités vertes ?

Tout d'abord, nous prenons en compte les énergies dont dispose un territoire. Elles sont multiples. Par exemple, le moût de raisin, générateur de bioéthanol deuxième génération : grâce à ce carburant propre, des cars Transdev assurent la liaison La Rochelle-île de Ré. La proximité d'une centrale nucléaire ou d'une unité de valorisation des déchets ménagers, à même de fournir de l'énergie décarbonée, est aussi à prendre en compte. Tout comme celle d'une station d'épuration équipée d'un méthanisateur pouvant produire du biogaz ou d'éoliennes rendant possible l'utilisation d'hydrogène vert... Notre but : jouer la complémentarité des énergies au sein de circuits courts. Ensuite, nous aidons les collectivités à arbitrer en termes de financement. Illustration : certes, l'électrique exige un investissement important, mais il réduit les coûts de maintenance et d'exploitation. Enfin, nous sensibilisons les élus au fait qu'en pariant sur l'innovation verte, ils valoriseront l'image de leur commune en la projetant dans le futur.

Quel est l'impact de la crise sanitaire sur les transports publics ?

Le port du masque obligatoire, les règles de distanciation physique et les mesures de nettoyage et de désinfection ont permis de sécuriser les déplacements de nos passagers. La fréquentation de nos réseaux en 2020 devrait se situer aux alentours de 50 % de celle enregistrée en 2019. Télétravail et téléenseignement changent les usages de mobilités. Aussi Transdev France doit-il s'organiser différemment, tourner davantage son réseau de transports publics vers les zones semi-urbaines et périphériques, à l'heure où les grandes métropoles sont endettées. La baisse des recettes engendrée par la crise sanitaire atteint plus de 4 Md€, dont 2,6 Md€ en Ile-de-France. Avec Thierry Mallet, P-DG de Transdev et président de l'Union des transports publics et ferroviaires, nous appelons l'État à soutenir ces derniers dans le cadre de son plan de relance, à l'instar de l'Allemagne ou des Pays-Bas, qui ont investi respectivement 5 Md€ et 1,5 Md€ dans ce secteur d'activité.

Transformation numérique

PEP's, la nouvelle plateforme des employeurs publics

Le 22 juin, la Caisse des Dépôts a lancé PEP's, la plateforme qui simplifie les actes administratifs des employeurs publics dans le domaine de la retraite. Présentation.



L'équipe projet de la plateforme PEP's : un collectif « agile » multicom pétence et multisite issu de la direction des retraites et de la solidarité et de la filière informatique de la Caisse des Dépôts.

© Gladys Gregoire - Caisse des Dépôts 2020



© Frédérique Pias



En déployant cette plateforme, nous souhaitons améliorer le service rendu aux employeurs publics, et réaffirmer le rôle de la Caisse des Dépôts d'opérateur de référence des régimes publics, en mobilisant tous ses savoir-faire à cette fin.

Michel Yahiel,
directeur des retraites et de la solidarité de la Caisse des Dépôts

Faciliter le quotidien des employeurs publics, c'est tout l'objet de PEP's, la plateforme développée par les équipes de la Caisse des Dépôts – un collectif « agile » multicom pétence et multisite issu de la direction des retraites et de la solidarité (DRS) et de la filière informatique. Cette version modernisée du portail développé par la Caisse des Dépôts en 2005 s'adresse aux 63 000 employeurs publics – État, collectivités territoriales et établissements de santé – qui sont quotidiennement en relation avec les régimes de retraite qu'elle gère⁽¹⁾.

Transformation et valorisation

Plus qu'une plateforme, PEP's est aussi le nom du programme dans lequel elle s'inscrit et dont elle constitue l'un des chantiers⁽²⁾. L'objectif de la DRS au travers de ce programme : faire évoluer ses services pour simplifier les démarches des employeurs publics. Pour y parvenir, une stratégie visant à faire converger les pratiques vers des processus unifiés et élargir son offre à tous

La Caisse des Dépôts, créateur de plateformes d'intérêt général

Après avoir développé Banque des Territoires, Mon compte formation, et Mon Parcours Handicap, en modernisant PEP's, la Caisse des Dépôts se distingue une nouvelle fois par son savoir-faire dans la conception de plateformes d'intérêt général. Elle apporte des réponses adaptées aux besoins très spécifiques de ses clients et partenaires, et pensées méthodiquement avec eux. Son objectif final : concourir ainsi à la cohésion sociale et à la réduction de la fracture territoriale.

les champs de la gestion des ressources humaines a été mise en place. « *Initié en septembre 2019, le programme employeurs publics PEP's vise à accélérer l'engagement de la DRS auprès de ces partenaires pour l'ensemble de leurs agents titulaires et contractuels* » explique Frédérique Brault, l'une des *product managers* du programme. Avec le déploiement de PEP's, l'ambition est claire : « *il s'agit de répondre à un fort enjeu de transformation et de valorisation pour la DRS, non seulement en améliorant le service proposé aux employeurs publics mais aussi en montrant à quel point la Caisse des Dépôts est incontournable dans l'écosystème des retraites en France* », détaille-t-elle.

Vers le guichet unique

Concrètement, la plateforme PEP's, qui propose plus de 30 services en ligne, facilite l'accès des gestionnaires de ressources humaines ou de paie chez les employeurs publics aux services qu'ils utilisent, grâce à une présentation par thématiques transversales, ou multirégimes, plutôt que par régime. « *Nous avons repensé le précédent portail dans une logique de guichet unique. La plateforme fait ainsi converger les services des différents régimes en les regroupant par finalité – carrière, droit à pension, cotisations, etc.* », commente Frédérique Brault. L'idée sous-jacente de cette approche interrégime : « *gérer la situation individuelle des affiliés quel que soit leur régime de rattachement* ». La plateforme PEP's apporte ainsi de la simplicité dans un système complexe, où des intervenants très divers se connectent pour des besoins différents. Grâce à PEP's, chaque utilisateur peut désormais personnaliser sa page d'accueil et optimiser sa gestion quotidienne grâce à un tableau de bord plus ergonomique et des procédures simplifiées.

Coconstruction et accompagnement

Pensée pour, mais aussi par l'utilisateur, cette plateforme est coconstruite avec les employeurs publics. « *La Caisse des Dépôts*

TÉMOIGNAGE D'UTILISATRICES

« La navigation est plus agréable et intuitive »

Quand la coconstruction facilite l'adhésion ! Agnès Corsion-Jeanne et Jocelyne Tusseau sont gestionnaires retraite au CHU d'Angers. Elles se partagent la gestion des comptes retraite de 4500 agents publics rattachés à la CNRACL (Caisse nationale de retraites des agents des collectivités locales). Leur quotidien : la validation de périodes de services effectifs, la réalisation de simulations en vue de départs à la retraite, la liquidation de droits, la mise à jour de comptes individuels de retraite, etc.

Curieuses de rencontrer d'autres gestionnaires de la fonction publique, elles ont participé à un atelier de coconstruction et ont été accompagnées dans la découverte de la plateforme. « *Nous souhaitions apporter notre pierre à l'édifice et connaître les besoins concernant les autres régimes de retraite* », confient-elles. « *Nous avons énormément de problèmes de connexion sur l'ancien portail et l'arrivée de cette nouvelle plateforme, à ce titre, nourrissait tous nos espoirs. La différence a été immédiate. Non seulement, nous ne rencontrons plus d'interruptions inopinées de la connexion mais de plus, la navigation est beaucoup plus agréable, fluide et intuitive.* » De quoi être plus sereines au quotidien.

a développé de longue date une relation personnalisée avec eux, en leur donnant la parole pour prendre en compte le plus fidèlement et efficacement possible leurs attentes », insiste Frédérique Brault. Dans la continuité, la DRS a déployé un accompagnement sur-mesure dans la prise en main de ce nouvel outil de travail auprès d'une quinzaine d'employeurs, soit à distance soit en présentiel. « *Cet accompagnement, fruit d'un travail collaboratif entre les chargés de relation client des établissements de Bordeaux et d'Angers et des contributeurs du chantier PEP's, a notamment pu se faire auprès des équipes du CHU d'Angers [lire le témoignage ci-dessus] avec lesquelles nous entretenons des relations de proximité* », précise Laurent Gentil, chargé de relation client Ircantec à l'établissement d'Angers. « *Cette démarche a permis, non seulement à des gestionnaires retraite CNRACL, mais aussi à des gestionnaires de la direction des affaires médicales qui interviennent essentiellement sur les fonds Ircantec et RAFF, de se familiariser avec la nouvelle plateforme.* »

Le déploiement de PEP's auprès des employeurs est une première étape : la plateforme va s'enrichir, dans les mois à venir, de nouvelles fonctionnalités et de nouveaux services. L'une des prochaines étapes pour la DRS consiste à adapter l'organisation des services employeur des établissements d'Angers et de Bordeaux afin de faire converger les processus de gestion dans une logique multirégime et ainsi simplifier la relation client. À suivre...

 Vanessa Faisant

(1) Contrairement à la demande de retraite des salariés de droit privé, la demande de retraite des agents publics est intermédiée par l'employeur, qui agit pour l'agent sur cette demande.

(2) Le Programme employeurs publics compte neuf chantiers : plateforme et nouveaux services ; stratégie data ; l'immatriculation des employeurs ; l'alimentation des comptes individuels retraite (CIR) ; la gestion des CIR ; le recouvrement des cotisations ; la liquidation ; l'accompagnement des employeurs ; la communication du programme.

LE CHIFFRE

110 000

utilisateurs des services de PEP's (gestionnaires de ressources humaines ou de paie chez les employeurs publics)

Voir aussi page 9
« *Gestion des retraites : une expertise humaine* »



CDC Biodiversité

Florian Capeau, coordinateur de travaux et sécurité

Coordinateur de travaux et sécurité depuis presque un an chez CDC Biodiversité, Florian Capeau y a préalablement réalisé les trois années d'alternance nécessaires à l'obtention de son diplôme d'ingénieur paysage spécialisé en travaux.

Recréation d'une roselière – plantation de roseaux – à la base de loisirs de Port aux Cerises, à Draveil, dans l'Essonne, ou bien d'une zone humide de cinq hectares à Saint-Marcel, en Bourgogne. Voici deux des projets qui occupent depuis plusieurs mois cet amoureux de l'environnement et du paysage qui a depuis longtemps choisi sa voie. Sans aucune hésitation !

« J'ai toujours voulu travailler au service de la nature, en prendre soin et créer de mes mains », commente-t-il.

CHEF D'ORCHESTRE

Toujours équipé de sa veste orange fluorescente, Florian arpente les chantiers afin de veiller à leur bon déroulement. Il suit la phase opérationnelle, la mise en œuvre et le suivi des travaux d'aménagement paysager et de compensation écologique – c'est-à-dire des chantiers de restauration ou de création de milieux favorables à la biodiversité visant à compenser les impacts environnementaux de projets de construction divers. Son rôle, tel un chef d'orchestre : assurer l'unisson entre un maître d'ouvrage, client de CDC Biodiversité, à l'origine du projet, et la ou les entreprise(s) réalisant les travaux. *« C'est la part la plus importante de mon activité. Elle s'étend de l'étude de faisabilité des travaux jusqu'à la livraison puis l'entretien sur plusieurs années. Dans le cadre de compensation écologique, un suivi peut être réalisé par CDC Biodiversité pendant trente ans, afin d'assurer la pérennité des mesures et leur impact positif sur la biodiversité »* précise-t-il. Son objectif : que ces chantiers soient menés dans les règles de l'art afin de parvenir à un milieu restauré à cette échéance. *« Cette projection fait la force de CDC Biodiversité. Il s'agit bel et bien de s'assurer de la valeur ajoutée écologique pour la biodiversité à long terme. »*

VISIONNAIRE

Pour ce faire, Florian Capeau sait être à l'écoute et parler le même langage que ses interlocuteurs de terrain, les conducteurs de travaux et les ouvriers paysagers. Il n'hésite pas non plus à *« mettre les mains dans la tranchée »*. Et pour assurer l'harmonie et la sécurité, rien ne lui échappe. *« Il faut savoir être multicasquette et avoir les yeux partout ! »* Il faut savoir être visionnaire aussi. *« Chaque fois que je suis sur un site, je l'imagine dans trente ans et cherche à anticiper toutes les contraintes futures. »* Le tout, avec pragmatisme. *« Être ingénieur, c'est savoir être ingénieur. Il n'y a jamais de problème, toujours des solutions ! »*

PARCOURS

2014 : obtient un baccalauréat professionnel Gestion des milieux naturels et de la faune

2016 : obtient un BTS Aménagement paysager

2019 : obtient le diplôme d'ingénieur paysage de l'ITIAPE (Institut des techniques de l'ingénieur en aménagements paysagers de l'espace)

Octobre 2019 : devient coordinateur de travaux et sécurité chez CDC Biodiversité.





Établissement public

Chantal Surin, responsable du pilotage opérationnel du plan de continuité d'entreprise

Depuis huit mois, Chantal Surin est sur le pont. Ou, comme elle le dit avec le sourire, plutôt au « fond de la mine. À opérer, pour qu'en surface, tout se passe bien. »

En tant que responsable du pilotage opérationnel du plan de continuité d'entreprise (PCE) de l'Établissement public, Chantal Surin est en première ligne dans la gestion de la crise. Ou, devrait-on plutôt dire, « des » crises. « *En effet, nous sommes en crise depuis novembre sans discontinuer. La gestion de celle liée aux mouvements sociaux du mois de décembre a constitué un galop d'essai, à moindre échelle, juste avant la pandémie à laquelle nous avons*

commencé à nous préparer dès mi-janvier », analyse-t-elle rétrospectivement.

ANTICIPATION

Pour donner à la Caisse des Dépôts les meilleures chances de réussir à gérer la crise Covid-19, il a fallu anticiper les besoins (d'équipements, de ressources, de secours), en lien avec les directions impliquées, dans la cellule de crise à laquelle elle apporte son expertise. En somme, mettre en place tous les outils pour que les collaborateurs puissent continuer à travailler à distance et être informés, puis prévoir les retours sur sites dans des conditions sanitaires irréprochables. « *Une crise anticipée, c'est une crise mieux gérée* », assure-t-elle.

PARCOURS

1990 : intègre C3D, filiale du groupe Caisse des Dépôts.

1991 : rejoint CNP Assurances, à la direction des assurances collectives, évolue ensuite vers l'audit interne, puis la direction souscription et maîtrise des risques assurance.

2002 : obtient un MBA de management d'entreprise d'assurance.

2012 : devient responsable du plan de continuité d'entreprise du Groupe CNP.

2018 : rejoint l'Établissement public de la Caisse des Dépôts en tant que responsable du pilotage opérationnel du PCE.

SANG FROID

Une expérience passionnante : « *la gestion de crise, c'est mon job : j'aime l'adrénaline, le stress positif et le sens que cela donne à ma mission* ». Mais également usante, avec l'obligation de garder son sang-froid, même dans l'urgence, sur la durée. « *Je me suis retrouvée à gérer des situations que je n'aurais jamais pensé devoir rencontrer, à gérer des crises dans la crise. Il y a les PCA (plans de continuité d'activité des directions) sur le papier, et il y a la confrontation au réel* », reconnaît-elle.

RÉACTIVITÉ

Le challenge a été d'autant plus important qu'en plus de coordonner la mise en œuvre du plan de continuité d'entreprise, Chantal Surin a aussi dû adapter son management d'équipe. Le tout, en faisant face, comme le plus grand nombre, à une situation inédite de confinement et de travail à distance. « *J'étais plutôt réfractaire au télétravail et j'ai mis un peu de temps à m'adapter pour finalement adopter de meilleures pratiques.* »

VIGILANCE

Animée par tous ces enjeux, elle prévoit de faire une pause pour souffler un peu cet été en pensant déjà à l'après-crise. « *Nous devons rester vigilants face à un éventuel rebond de l'épidémie.* » Sans rebond, et c'est ce qu'elle espère, l'ennui ne la guette cependant pas. « *D'ici à la fin de l'année, nous devons avoir accompagné les directions dans la mise à jour de leurs PCA en y intégrant et déclinant toutes les leçons tirées de ce que nous avons vécu ces derniers mois en termes de nouveaux modes de travail et de modes de déplacement alternatifs, etc.* » Seul mot d'ordre : rester mobilisée.

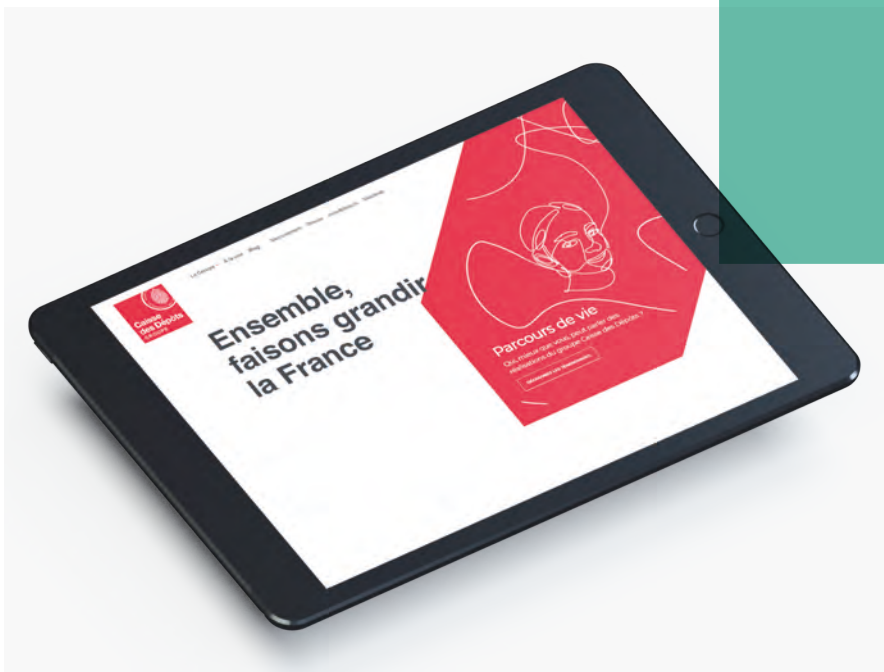
 Vanessa Faisant
 Pierre Vassal/Haytham-Rea



Unique, utile, engagé

En parfaite synchronisation avec le déconfinement, le nouveau site internet de la Caisse des Dépôts est sorti le 12 mai dernier. Servi par un design vivant et des contenus inédits, il incarne la transformation de la Caisse des Dépôts et adopte un discours de proximité au service de sa position d'acteur d'intérêt général, innovant et solide. Basé sur les trois axes qui caractérisent l'institution, « unique, utile, engagé », le site concrétise la signature « Ensemble, faisons grandir la France » et fait la part belle à la dimension humaine, essentielle. Un projet 100 % direction de la communication, piloté par l'équipe digitale et mené main dans la main avec la DSI et CDC informatique.

📷 Pascal Yuan/Caisse des Dépôts



L'équipe projet digitale qui a piloté le nouveau site : Catherine Caro, Gabriel Doux, Catherine Pradère, Julien Rodiet, Élia Chantal, Damien Fortin et Sophie Huet.

Pour faire la part belle à l'humain, rien de tel que des photos de collaborateurs pour illustrer le nouveau site ! Ici, une séance organisée pour la rubrique « recrutement ».