VERBATIM DE L’ATELIER MOBILITÉ – 02/05/24

**Intervenants :**

* **David Ester** – Vice-Président de Novo Nordisk Production Chartres – Novo Nordisk
* **Aude Montin** – Directrice senior business support de Novo Nordisk Productions
* **Yannick Bolognini** – Chartres Métropole
* **Sébastien Guez** – chargé de mission mobilité à la Direction Départementale des Territoires
* Représentant de l’association Chartres à Vélo

**Garants** :

* **Laurent Pavard**
* **Anne Laporte**

**Modérateur**:

* **Grégoire Milot** –Président d’État d’Esprit Startis

**Animateur, Grégoire Milot**

Bonsoir à toutes et à tous, c'est le deuxième atelier, alors il y en a certains qui sont déjà venus au premier, d'autres qui viennent ici pour la première fois.

On est dans une phase de concertation de l'extension du site de Novo Nordisk. Vous avez des profils différents, il y a des habitants, des gens qui travaillent chez Novo Nordisk, des gens qui vont bientôt travailler.

Donc, je vous propose de venir à une des tables. Alors, on va avoir trois temps pendant cet atelier. On va d'abord avoir un premier temps un petit peu plus institutionnel puisque on est dans une concertation qui a été prise à l'initiative de Novo Nordisk mais avec une saisine de la Commission nationale du débat public qui a nommé trois garants dont deux sont ici ce soir, Anne Laporte et Laurent Pavard qui sont derrière vous ici et qui nous présenteront les règles, les principes en fait d'une concertation.

Et un des principes, c'est que pour donner son avis, l'idée c'est de donner un certain nombre de clés de compréhension du projet qui est en train d'être mis en place. Et pour ça, on aura une phase de présentation avec David Ester qui est ici. Vous êtes vice-président de Novo Nordisk Productions Chartres. Aude Montin, vous êtes directrice senior business support de Novo Nordisk Productions. Vous nous présenterez d'ailleurs votre rôle. Donc, tous les deux, vous allez nous présenter tout à l'heure le projet, pour ceux qui n'étaient pas là précédemment.

Et puis évidemment, on aura un échange ensemble sur l'enjeu de la mobilité. D'ailleurs, c'est un point important, c'est que dans les réunions préparatoires de cette concertation, Novo Nordisk a identifié trois thèmes sur lesquels ils se posent des questions, ils attendent un échange avec vous.

C'est celui de la formation et du recrutement. Ça a été le premier atelier qui a eu lieu il y a une dizaine de jours. On parle de la mobilité aujourd'hui et après la semaine prochaine, le lundi suivant, on aura un atelier sur l'environnement et je vous recommande et propose aussi de venir parce que ce sont des sujets évidemment importants.

Et puis on a également un représentant Yannick Bolognini de Chartres Métropole qui pourra intervenir sur ces sujets là parce que le moins qu'on puisse dire c'est que la mobilité, Chartres Métropole s'en occupe, c'est votre compétence et donc on échangera dessus.

Il y a également monsieur Guez qui est présent de la direction départementale des territoires et donc vous êtes chargé de mission mobilité donc on pourra aussi échanger tous ensemble avec nos regards différents sur le sujet. Voilà un petit peu le cadre.

Est-ce qu'il y a des questions particulières ? Alors on va avoir une présentation et après je vais vous fournir des feuilles à remplir, c'est-à-dire que vous allez ensemble réfléchir sur comment est-ce qu'on peut améliorer, développer la mobilité. Alors évidemment l'objet du cadre de la concertation c'est la mobilité pour aller sur le site Novo Nordisk de Chartres, mais évidemment cela a un impact globalement sur la métropole et un des axes importants que ce soit pour Novo Nordisk mais également pour la métropole c'est d'essayer de développer la mobilité douce et donc un des sujets, c'est qu'on n'a pas forcément l'habitude de se déplacer en transport en commun, en vélo ou autre et que là, une des questions à se poser c'est comment faire pour faciliter l'utilisation de modes de déplacement doux de ce type ?

D'ailleurs je vais demander quels sont ceux qui sont venus ici à pied ? Une personne. Quels sont ceux qui sont venus ici à vélo ? Quels sont ceux qui ont fait du covoiturage ?

Oui voilà. Quels sont ceux qui sont venus en transports en commun ? Quels sont ceux qui sont venus en voitures individuelles ? Voilà.

Donc on a globalement un petit peu les principes de répartition de déplacement dans l'agglo. Donc là l'idée c'est de voir comment est-ce qu'on peut faire évoluer les choses et là vous nous expliquerez justement les idées que vous allez formuler et ce sont des éléments qui seront intégrés dans le bilan et qui sera un certain nombre de choses, on va le voir, qui dépendent de Novo Nordisk.

Il y a un point aussi c'est qu'il y a un certain nombre de salariés de Novo Nordisk. Est-ce qu'ils peuvent lever la main ? Là c'est une table 100% normalement. Allez-vous allez vous mixer, on va faire un changement.

Mais c'est vrai aussi qu'un des aspects qui est ressorti sur la concertation qu'on a fait et en particulier la concertation interne, c'est aussi la mobilité sur le site de Novo Nordisk. Est-ce que les uns et les autres vous avez des questions ou des précisions à me demander sur le déroulé ?

Non ça va ?

J’ai oublié de me présenter, je m'appelle Grégoire Milot et mon travail c'est de vous donner la parole. Mon métier c'est d'animer des réunions, et en fait l'idée c'est que chacun puisse s'exprimer.

Donc Laurent Pavard, je vous laisse le micro. Vous nous présentiez, vous l'avez là, pour vous nous présentiez les principes et les règles de la concertation et le cadre de la concertation qui est mené sous votre égide.

**Laurent Pavard, garant**

En quelques mots, la concertation donc a été lancée sur ce projet d'investissement de l'entreprise Novo Nordisk qui est placée sous l'égide du code de l'environnement qui prévoit l'intervention soit de procédure de concertation, soit le cas échéant de débat public, mais toujours sous la garantie de la commission nationale du débat public que vous connaissez peut-être pour certains d'entre vous, qui est une autorité administrative indépendante qui est chargée de veiller à la mise en œuvre de toutes ces procédures de concertation et d'association du public au projet quel qu'il soit, un projet industriel, ça peut être souvent des projets d'infrastructures ou de développement de centrales nucléaires, de ports, tout ce qui est important qui dépasse un certain budget en gros et doit être soumis à la commission nationale du débat public.

C'est une petite administration, une quinzaine de personnes, mais qui est assistée par un grand nombre de garants, donc des gens qui ont été sélectionnés et formés pour assister les maîtres d'ouvrage lorsqu'il s'agit de concertation et donc notre rôle a été de travailler depuis que la commission nationale a décidé l'organisation de cette concertation, de travailler avec Novo Nordisk pour mettre au point le déroulé de cette concertation avec un certain nombre d'objectifs et de principes qui sont d'assurer une information aussi complète que possible du public, de permettre au public de s'exprimer dans les meilleures conditions, dans des conditions de transparence, d'indépendance et d'écoute.

Alors les trois garants ont été désignés par la commission nationale. Nous sommes deux ce soir. Notre présence est là, nous sommes là plutôt en tant qu'observateurs et pour veiller à ce que tout se passe bien. Nous n'avons pas vocation à participer au fond des discussions.

Nous sommes indépendants, c'est-à-dire que nous n'avons pas de lien avec la maîtrise d'ouvrage, nous sommes neutres, nous n'avons pas donné d'avis sur le projet. Par contre évidemment nous avons un avis à donner sur la façon dont la concertation se déroule et nous agissons également en toute transparence, c'est-à-dire que toutes les décisions qui sont prises par la commission nationale et tout ce que nous serons amenés à rédiger à la suite de notre mission sera public et mis à disposition du public sur le site de la commission nationale du débat public.

Voilà et donc nous avons au cours de la préparation de cette concertation isolée identifié un certain nombre de thématiques importantes et parmi ces thématiques, celle des déplacements, des transports, qu'il s'agisse des accès du personnel et de la circulation dans toute cette zone industrielle qui est située au sud de Chartres, mais également l'impact de ce développement puisque il y a un doublement de la surface de l'usine Nouveau Nordisk en termes de poids lourd, parce qu'il y a des approvisionnements et puis il y a des sorties de produits finis donc il fallait également évoquer cette question-là.

Donc c'est tout ce qui est à l'ordre du jour de cette réunion de ce soir et je vous souhaite à tous un bon travail productif.

**Animateur, Grégoire Milot**

Merci beaucoup. Laurent Pavard, vous nous rappelez deux éléments. C'est le premier, tout ce que vous allez écrire et dire ce sont des éléments qui vont contribuer au bilan qui va être réalisé par les garants.

On va revenir sur la présentation du projet parce que tout le monde ne le connaît pas et évidemment sous l'angle plus particulièrement de la mobilité, je vous laisse la parole.

**David Ester, Novo Nordisk**

Merci Grégoire et on va commencer par se présenter Aude et moi, peut-être un peu plus en détail. Je suis David Ester, je suis vice-président projet en charge des projets d'extension pour lequel on a cette concertation ce soir. Donc je travaille sur l'ensemble des bâtiments, l'ensemble des extensions du site de Novo Nordisk à Chartres avec mes équipes sur le site et je vais laisser Aude se présenter.

**Aude Montin, Novo Nordisk**

Bonsoir à tous, donc moi je m'appelle Aude Montin, je suis la responsable du département business support sur le site de Chartres. Alors business support c'est un nom très vague, ça regroupe plusieurs fonctions et notamment toutes les fonctions d'amélioration continue, digitalisation, finance, achat et une autre fonction, je vais en dire quelques mots supplémentaires, qui fait que je suis là ce soir, c'est toute la fonction logistique.

Donc les aspects de supply chain, de magasins, de stockage, donc vraiment tout ce qui est flux interne, externe au site. Grégoire le disait tout à l'heure, les flux entrant de produits, de matières, les flux sortant de produits vers les patients, entre autres.

Et donc travaille aussi étroitement avec David pour s'assurer qu'avec ce projet d'expansion, tous ces flux se fassent de la meilleure manière qu'ils soient. Et je fais juste une note, si jamais il y avait des questions de détails logistiques, j'ai aussi demandé ce soir à Christophe Chatonnet, qui est mon spécialiste logistique, de m'accompagner parce qu'il travaille lui aussi étroitement entre le projet et les opérations de routine sur tous ces aspects-là.

**Animateur, Grégoire Milot**

Alors ça c'est un point important qu'il faudra que vous développiez, c'est l'impact du développement sur le transport et les transferts de camions justement. On abordera le point.

**David Ester, Novo Nordisk**

Présentation très rapide de Novo Nordisk. On est présent à Chartres depuis 1961. Le site a ouvert avenue d'Orléans en 1961 et depuis on a cessé de s'étendre depuis plus de 60 ans. Ce qui fait qu'aujourd'hui on est plus de 1650 collaborateurs sur le site et le premier site industriel autour de Chartres.

Notre chiffre d'affaires est de 185 millions d'euros et on est le deuxième site, deuxième plus gros site Novo Nordisk dans le monde et on a été le premier site Novo Nordisk en dehors du Danemark puisque Novo Nordisk est une entreprise, une société qui a été fondée et qui a été créée et qui est basée au Danemark et qui s'est beaucoup développée au Danemark avant de sortir du Danemark et de venir en France.

La majorité des produits que nous fabriquons et que nous produisons à Chartres vont aller dans l'ensemble du monde. Plus de 97% de nos produits vont être exportés et 3% des produits qui sont faits à Chartres vont rester et vont servir les patients français. Donc c'est beaucoup d'exportation et ces exportations vont avoir lieu dans plus de 87 pays dans le monde afin de pouvoir traiter et faire vivre plus de 10 millions de patients au quotidien, tous ceux qui sont atteints de maladies chroniques graves. Et dans le détail on a 13% de nos produits qui restent en Europe et 84% dans le reste du monde.

Donc pour vous montrer que ce qui est produit à Chartres est utilisé en France, en Europe, mais aussi au-delà dans le monde entier. Plus de 87 pays. Diabète et obésité, ce sont les maladies chroniques qui sont traitées par nos produits. Quand on regarde les chiffres 2020, 460 millions de personnes sont atteintes de diabète, étaient atteintes de diabète en 2020 et on pense que d'ici 2030, ils seront 580 millions. Vous voyez que c'est une pandémie, une pandémie qui est en croissance et il y aura de plus en plus de besoins, de plus en plus de patients et on a le même constat sur l'obésité.

En 2020, on estime qu'il y avait 764 millions de personnes qui étaient atteintes d'obésité et on pense que d'ici 2030, il y en aura plus d'un milliard. Donc, le besoin de traitement des patients et le besoin de produits pour traiter les patients est en forte augmentation et en prévision d'augmentation jusqu'en 2030 pour les prévisions qu'on a pu avoir ici.

Sur l'ensemble de l'activité de Novo Nordisk, nous traitons près de 40 millions de patients dans le monde. Tout à l'heure, j'ai dit depuis Chartres 10 millions, mais Novo Nordisk global dans le monde, on est à plus de 39 millions de patients. Je crois que les derniers chiffres, c'est autour de 40 millions de patients diabétiques et l'obésité.

Vous en avez peut-être entendu parler. C'est un peu nouveau, c'est un nouveau traitement qu'on a sorti il y a deux ans et on traite aujourd'hui environ un million de patients contre l'obésité avec nos produits.

Je pense que la vidéo va nous aider à comprendre ça. Chez Novo Nordisk, nous impulsons le changement pour les personnes atteintes de maladies chroniques. Nous sommes fiers d'investir plus de 2 milliards d'euros pour doubler nos capacités de production. Nous allons construire deux nouveaux bâtiments de produits finis. Le premier sera prêt à recevoir les lignes de production dès 2025. Le second, presque deux fois plus grand, sera établi début 2028. Afin d'équilibrer nos capacités de production aseptique et de produits finis, deux modules de production aseptique seront mis en place en 2026 et 2027.

A travers cette expansion, nous allons doubler ce que nous avons mis plus de 60 ans à construire à Chartres. Voilà une petite vidéo courte d'introduction qui vous montre l'ensemble des développements de bâtiments et de procédés autour de notre extension.

***Vidéo***

Ça, ce sont tous les bâtiments qu'on va appeler aseptiques qui vont amener à produire une cartouche remplie de manière aseptique et qu'on va ensuite conditionner autour d'un stylo injecteur et mettre en étui avec une notice, etc. Pour qu'on puisse l'envoyer dans les différents pays pour que les patients puissent l'utiliser correctement avec le bon langage, la bonne notice, le bon étiquetage.

Ça, c'est ce qu'on appelle la production produits finis chez nous. C'est pour ça qu'on différencie souvent les bâtiments côté aseptique, côté AP, côté produits finis, côté PF. Avec, vous avez vu, la partie logistique qui intervient dans les différentes étapes de fabrication entre les différentes étapes ou à la fin, soit par la partie stockage, notre partie logistique, soit la partie quai, chargement, déchargement, soit par la partie stockage.

Dans les différentes conditions de stockage, nos produits sont stockés à froid, les composants à l'ambiant. Il y a pas mal de différentes étapes de stockage et de transit sur notre site. Quelques chiffres pour illustrer cette extension. Le site actuel fait environ 110 000 m2 et on va doubler un peu sa taille puisqu'on va ajouter 120 000 m2. Donc, on va passer à 230 000 m2, à peu près, de surface de site. Le site de Novo Nordisk, depuis 1961, s'est développé petit à petit et notamment ces 20 dernières années, on a déjà investi plus de 500 millions d'euros dans le développement du site.

Et là, cette nouvelle extension, cette nouvelle étape, vous voyez qu'elle est significative puisqu'on estime à 2 milliards 100 millions aujourd'hui l'investissement nécessaire pour doubler cette taille de site et pour amener les capacités associées. Nous sommes aujourd'hui 1650 collaborateurs et environ 300 consultants externes ou supports externes qui viennent quotidiennement nous aider sur le site.

Et demain, cette extension se fera avec 500 créations d'emplois directs et on estime environ 2 000 emplois indirects sur toute la phase chantier et tout ce qui est travail indirect, tout ce qui est fonction de support ou tout ce qui est sous-traitance.

Et ce développement de sites va se faire sans artificialisation de sol, puisqu'on s'étend sur une friche industrielle ou dans la zone industrielle qui est, ça va être des démolitions, reconstruction qui font qu'on ne va pas artificialiser de sol dans la zone, on ne s'étend pas sur des terres agricoles ou au-delà de la zone industrielle actuelle.

**Cela** c'est une vue un petit peu vue du ciel, une vue d’hélicoptère avec les différentes phases de ce projet d'extension. On l'a découpé en quatre phases, plus des extensions envisagées dans le futur qui ne font pas partie de cet investissement de 2 milliards 100 millions qui ne sont pas planifiés aujourd'hui, mais on a prévu de l'espace et on a prévu notre plan d'extension pour pouvoir les réaliser plus tard si on a encore besoin de s'étendre, besoin de capacité, besoin de traiter plus de patients. On a prévu des phases d'extension pour le futur.

Vous voyez une phase 1 et une phase 2 qui sont en cours de travaux, donc la partie production aseptique, bâtiment de production aseptique, ainsi que le bâtiment logistique et bâtiment produits finis qui constituent la phase 1 et la phase 2. Et puis une phase 3, vous voyez bâtiment logistique et bâtiment produits finis qui va faire la liaison entre le site existant, on va dire à gauche de la rue Edmond-Poillot.

Et puis, tout ce qu'on va pouvoir construire à droite de la rue Edmond-Poillot, suivi d'une phase 4 avec la partie parking et extension du laboratoire QC. Et puis, dans les autres couleurs, c'est des plans en fonction des développements qu'on pourrait avoir dans le futur.

**Animateur, Grégoire Milot**

Alors, on va maintenant parler justement de trafic et de mobilité. Quand vous avez réfléchi sur ce projet, quelles sont questions que vous vous êtes posées sur l'impact sur les déplacements des salariés ? Comment vous avez abordé ce sujet-là dans vos réflexions préalables sur la préparation de ce projet ?

**David Ester, Novo Nordisk**

Donc, effectivement, il y a plusieurs années, il y a plusieurs éléments qui nous ont amené à réfléchir autour de ce développement du site. Ce sont déjà les opportunités qui se présentaient en termes de foncier pour pouvoir faire cette extension et regarder comment on pouvait faire articuler ça et faire fonctionner ce site.

Il y a aussi une contrainte extrêmement forte que l'on a, c'est que le site actuel, il est en cours d'opération. Il produit au quotidien des traitements pour nos patients. Il faut absolument qu'il continue à produire pendant toute la phase de fonctionner le site et livrer les patients au quotidien. Donc, ça a été les contraintes qu'on a qu'on a gardé en tête. Et puis, on s'est approché de quand on a commencé à regarder comment on pouvait articuler, comment on pouvait positionner les différentes surfaces qu'on avait besoin.

On s'est fait appuyer aussi de l'agglomération de la municipalité pour nous aider à regarder en termes de flux, comment on pouvait organiser ça. Est ce que c'était possible ou pas possible ? Donc, on a eu on a eu ces discussions avec l'agglomération et la municipalité pour faire quelque chose qui soit cohérent.

Ce qui ce qui est aussi pris en compte dans notre plan de développement, c'est ce la situation des entreprises, soit qui n'avaient plus d'activité, qui étaient en arrêt ou qui étaient des bâtiments laissés à l'abandon à démolir ou des activités qui étaient qui vont déménager ou qui sont en cours de déménagement et qui vont se déplacer en dehors de cette zone, qui vont aller sur le parc d'activité de Gellainville ou ailleurs.

Donc, cette extension se fait aussi grâce à la libération de l'espace de certaines entreprises qui vont se relocaliser ailleurs et du coup, les flux associés à ces entreprises aujourd'hui limitrophes qui vont aussi se déplacer et qui vont changer de changer de voie ou changer de secteur.

Donc, ça, c'est plus pour la partie, on va dire, flux route, rue. Et puis, ça s'est inscrit. On avait pas mal de discussions avec l'agglomération aussi. Ça s'inscrit dans un plan de mobilité un peu plus douce. Avec la partie bus, on avait pas mal de discussions autour de comment on pouvait desservir et mieux desservir peut-être cette partie-là, cette zone d'activité depuis la gare, depuis le centre-ville en bus.

Et puis, pas mal de discussions avec nos collaborateurs qui nous remontaient aussi la partie pistes cyclables, etc. Comment on pouvait faciliter l'accès au niveau cycliste par le site. Piétons un peu moins, ce n’est pas quelque chose. Ainsi on a lancé des initiatives déjà depuis un moment pour favoriser et essayer d'encourager le covoiturage.

Mais ça, on va le dire depuis un moment déjà, depuis notre ambition circulaire et limiter les émissions de CO2 et limiter aussi tout ce qui va être dépenses inutiles, on va dire en termes d'énergie, en termes de CO2.

**Animateur, Grégoire Milot**

Alors, je voudrais qu'on revienne sur trois points que vous avez évoqués. Le premier, quand on rentre dans le dossier, qu'on découvre un peu que vous avez évoqué, c'est 500 emplois supplémentaires. C'est donc à priori 500 personnes en plus qui vont se déplacer sur le site. Et vous avez évoqué le fait qu'il y avait des entreprises existantes qui n'allaient plus se déplacer.

Est ce qu'on peut faire un peu une évaluation en gros des emplois qui partent et des emplois qui arrivent ? Est-ce que vous avez un petit peu des éléments là-dessus ?

**David Ester, Novo Nordisk**

Je dirais, je n'ai pas d'éléments précis, mais je dirais qu'on va être quasi à l'équilibre. En fait, si on pense juste au nombre de personnes. Mais après, je pense qu'il ne faut pas raisonner juste nombre de personnes parce que l'ampleur ou du moins l'amplitude horaire de travail de nos collaborateurs n'est pas forcément la même et n'est pas forcément alignée avec celle des entreprises.

J'illustre le fait que sur les 500 personnes qu'on va recruter, les 500 emplois directs, il y en a à peu près la moitié, 40% qui vont travailler en équipe. Et chez nous, on travaille en 24 heures sur 24, 7 jours sur 7. Et on a ce qu'on appelle du 5-8, ces cinq équipes qui tournent aussi bien les week-ends, la semaine, etc. Cela fait qu'on va dire qu'il y a déjà plus de la moitié des personnes sur les 500 postes, les 200 personnes qui travailleront en équipe et qui viendront soit à 5 heures du matin, soit à 13 heures, soit à 21 heures, soit le week-end, etc. Donc, ce n'est pas forcément des choses qui s'ajoutent en termes de pic. Oui, c'est plus lissé. Voilà, c'est plus lissé, c'est plus étalé. Donc ça, c'est un impact important.

On a trois activités qu'on peut lister.

On a le centre technique municipal, on a la quincaillerie Bostron et on a Azaï-Diamond, les deux sites d'Azaï-Diamond, qui vont se relocaliser ailleurs et qui vont réduire d'autant les flux. Et eux, c'était plutôt des flux, on va dire, de journée. Ils n'avaient pas forcément d'horaire décalé.

Donc, que ce soit les flux des personnels, mais aussi les flux de livraison, d'expédition qui pouvaient y avoir autour de ces activités. Et si je prends notamment toute la partie réception, expédition, des marchandises, des produits finis. Aujourd'hui, on a un fonctionnement, on va être ouvert grosso modo de 8 heures à 17 heures, à peu près. Demain, on sait que ce fonctionnement-là, il faut qu'on le revoit pour pouvoir justement absorber et pouvoir lisser la charge que l'on a et qu'on va recevoir en termes de réception expédition.

**Animateur, Grégoire Milot**

Ça, c'est un point important, justement. C'est que vous évoquez là ce que j'avais évoqué vite fait tout à l'heure. C'est l'impact du développement du site Novo Nordisk sur la réception, expédition et nombre de camions. Parce que je crois que vous avez quantifié le nombre de camions supplémentaires que vous aurez pour venir sur le site, ce qui vont venir sur le site.

**Aude Montin, Novo Nordisk**

Alors aujourd'hui, on est sur une base à peu près d'une quinzaine de camions par jour. Demain, en pic d'activité, on va plutôt être sur une base de 53 camions par jour. Ce sont ces considérations-là qu'on prend pour regarder l'organisation de nos activités et faire en sorte qu'on ne reçoive pas 53 camions uniquement entre 11h et 14h, par exemple. L'idée, c'est vraiment de pouvoir fluidifier toutes ces opérations-là.

On va augmenter aussi le nombre de quais de réception d'expédition pour pouvoir aussi fluidifier toutes ces opérations. On va reconsidérer les horaires d'ouverture de notre réception pour s'assurer qu'on soit dans les flux les plus optimums possibles.

**Animateur, Grégoire Milot**

Ça veut dire que les livraisons, vous allez leur dire qu'il faut livrer entre 12h et 14h parce qu'il y a moins de trafic à ce moment-là ? C'est ça, concrètement ?

**Aude Montin, Novo Nordisk**

A peu près, puisqu'aujourd'hui, on fonctionne avec des calendriers où on donne des horaires de réception. C'est nous qui planifions les expéditions. Les personnes viennent s'inscrire sur ces horaires-là. Demain, il y aura ce même calendrier qui sera adapté par rapport au nombre de quais qu'on aura. Et par rapport aux horaires d'ouverture. On va simplement, entre guillemets, modifier notre calendrier d'ouverture.

Voilà. On va, un, réduire le flux dans la zone par l'arrêt ou le déplacement des activités existantes à côté. Et l'augmentation de nos flux va être lissée pour éviter que ça soit en pic ou qu'ils viennent tous en même temps.

**Animateur, Grégoire Milot**

Quand vous dites, globalement, on multiplie par plus de 3 arrivées et départs, est-ce que vous incluez aussi, par exemple, on en parlera au prochain atelier, les déchets ? Est-ce qu'il y a des camions, des transports de déchets, par exemple ? Les chiffres que Aude vous a partagé, c'est tout compris.

**David Ester, Novo Nordisk**

C'est livraison, expédition et déchets y compris.

**Animateur, Grégoire Milot**

D'accord. Deuxième question que je voulais vous poser, c'est que vous avez évoqué l'engagement de Novo Nordisk pour le développement des déplacements en vélo et en covoiturage. Pouvez-vous aller plus loin pour nous dire ce que vous prévoyez, ce que vous faites pour aller dans ce sens ?

**David Ester, Novo Nordisk**

Sur la partie vélo, ça dépend de la saison et du temps, on a énormément de déplacements de nos collaborateurs à vélo. On a pas mal de parkings à vélo qui sont bien pleins, mais on peut avoir jusqu'à une centaine de personnes qui viennent à vélo sur le site.

On promeut en interne aussi la santé, l'activité physique, les déplacements par rapport à la santé. Donc on a l'estimation d'entre 50 et 100 cyclistes qui se rendent sur le site. On travaille avec eux pour regarder comment avoir des solutions de parking qui soient adaptées. On parle de vélos électriques, de plus en plus, on parle de trottinettes aussi.

Donc on a aujourd'hui des parkings couverts pour ces vélos, on a des stations de charge pour les trottinettes qui sont prévues pour les vélos électriques, pour les trottinettes, pour pouvoir accompagner ça. Mais dans leur demande, ces personnes, c'est plus d'avoir des voies cyclables sécurisées, aujourd'hui, ce qui leur manque pour venir peut-être plus ou se sentir plus en sécurité. Et là, on a prévu, nous, dans l'aménagement du site, dans l'extension, d'avoir une piste cyclable de l’avenue d'Orléans jusqu'à l'entrée du site, jusqu'aux différents parkings qu'on va pouvoir créer, une vraie piste qui sera dédiée aux vélos, qui est prévue dans le plan de développement de la ville avec le BHNS, etc. Il y aura une voie cyclable qui arrivera de l'avenue d'Orléans, donc on pense vraiment faciliter et sécuriser le déplacement des vélos, par exemple, sur l'entrée du site ou jusqu'aux parkings à vélos. Donc ça, c'est pour la partie vélos.

Covoiturage. Arnaud en parlerait mieux que moi, mais Arnaud Dudermel, qui est présent ce soir, a lancé, en partenariat avec l'association Géode, c'est ça, Arnaud ? Donc Géode, c'est l'ensemble des entreprises de Chartres Est, de toute la zone de Chartres Est, qui se sont regroupées pour se mettre en commun, pour pouvoir utiliser l'application Karos et avoir une incitation à covoiturer avec une prime qui récompensait les gens qui se lançaient dans le covoiturage et qui pratiquaient le covoiturage. 200 collaborateurs utilisent le covoiturage suite à cette initiative.

Il y en a qui l'utilisent à l'initiative, mais ça a vraiment incité et développé le covoiturage autour du site. Et il y a une prise en charge, on assiste à l'utilisation de cette plateforme par l'association Géode et maintenant par Chartres Métropole.

**Animateur, Grégoire Milot**

Ce qui est vrai, c'est que vous faites des choses, mais c'est vrai aussi que l'idée de cet atelier, c'est qu'après la présentation qui est faite, que vous réfléchissiez ensemble à d'autres idées ou, ce n'est pas grave si vous les reprenez, mais ce qu'on va vous demander, c'est pour développer ces déplacements propres quels sont, de votre point de vue, les bonnes idées qu'on pourrait développer pour ça ?

**David Ester, Novo Nordisk**

On a parlé du covoiturage, on a parlé des vélos. Il y a beaucoup de collaborateurs qui utilisent le bus aujourd'hui. Et je pense qu'avec l'arrivée du BHNS, qui va arriver bientôt, je pense que ça va renforcer et faciliter aussi, puisqu'on aura un service beaucoup plus régulier et qui permettra aux gens d'aller aussi peut-être des lignes plus directes vers le centre-ville, vers la gare.

Donc il y a beaucoup d'attentes aussi autour du BHNS et du projet de chartres agglomérations autour de ce BHNS, bus à haut niveau de service.

**Animateur, Grégoire Milot**

Voilà. C'est un excellent lien avec vous, M. Bolognini, puisque vous êtes DGA de la Métropole, et vous avez la compétence, justement, en matière de transports publics.

Donc ça nous intéresse aussi de savoir ce que vous vous préparez, et le BHNS a été cité. Est-ce que vous pouvez nous présenter un petit peu quels sont les projets que vous mettez en œuvre aujourd’hui pour faciliter le déplacement sur le site et autres ?

**M. Bolognini, Chartres Métropole**

DGA, non pas en charge des transports, en charge de l'aménagement et du développement économique à la ville et à Chartres-Métropole. Je suis accompagné de Séverine Boully, qui est directrice du développement économique et qui a la charge de l'accompagnement du projet Novo Nordisk.

Alors, effectivement, il m'a été demandé d'être effectivement présent pour répondre à quelques questions, bien que certaines ne soient pas de l'ordre du jour. À quelques questions, bien que certaines ne soient pas de ma compétence précise. Il avait été entendu également, effectivement, que l'institution Chartres-Métropole ne pouvait pas être présente dans toutes les réunions, puisqu'il y a des temps dédiés aux élus pour être effectivement présents et pour laisser la parole très libre aux citoyens dans ce type de débats.

Mais il était important au moins qu'on apporte un éclairage sur l'accompagnement en termes de mobilité. Premier élément, c'est effectivement le renforcement du transport collectif pour desservir cette zone d'activité. Une volonté de M. Gorges d'accélérer, en fait.

C'était un projet qui était déjà dans les intentions de Chartres-Métropole, mais il est évident que l'accélération du projet de Novo a fait accélérer cette branche, puisque le projet du BHNS part du centre commercial de l'UCC, pour desservir à la fois le PNE et la Madeleine, et une branche qui va desservir à la fois la zone d'activité et le premier employeur privé, qui est Novo Nordisk, et le premier employeur public, qui est l'hôpital, au Coudray.

Donc c'est une ligne qui, du coup, va desservir des bassins économiques importants. Le premier employeur privé, le premier employeur public. On améliore la qualité du service rendu, d'une part parce que ce seront des nouveaux bus avec de nouveaux conforts et également avec des écrans et évidemment Internet dessus, mais surtout, c'est la régularité, puisque on prévoit...

**Animateur, Grégoire Milot**

C'est un peu un métro sur pneu avec une régularité de fréquence entre 10 à 12 minutes.

**M. Bolognini, Chartres Métropole**

Voilà. Donc toutes les 10 à 12 minutes, dans un sens comme dans l'autre, il y aura un bus à haut niveau de service qui desservira Novo Nordisk mais cette zone en particulier.

Donc ça, c'est le premier point mis en service en septembre 2025 et qui sera, bien sûr, une offre supplémentaire aux lignes de transport qui existent aujourd'hui déjà. Le BHNS, là où il passera sur les tronçons, il n'y aura plus les lignes régulières, évidemment, mais les lignes régulières sont un peu détournées.

Mais aujourd'hui, il y en a une, c'est la 6, qui sera bien sûr maintenue. Et il y aura plus deux autres qui sont des lignes interurbaines. Mais en tout cas, ce BHNS est une offre supplémentaire qui va donc conforter l'offre de transport collectif sur l'ensemble de cette zone économique et l'hôpital, bien sûr.

Ça, c'est le premier point. Sur la mobilité douce, je rejoins effectivement ce qui a été dit. Il y a un plan continu d'amélioration des pistes cyclables sur l'agglomération. Et là, aujourd'hui, il y a une espèce de piste cyclable qui est nouvelle, une espèce de coulée verte qui s'arrête rue Mitterrand.

A partir de la rue Mitterrand jusqu'à la rue d'Alonne et ensuite rue Faubourg de la Grappe, vous avez vu qu'il y a des travaux d'aménagement qui sont faits aujourd'hui pour préparer aussi l'arrivée du BNNS. Et sur ce tronçon de plus de 800 m, il y aura des pistes cyclables dédiées, alors bidirectionnelles ou unidirectionnelles, ça dépend des endroits, mais qui permettront de faire la continuité avec ceux qui existent et de rejoindre quasiment le centre-ville.

On est sur le giratoire, le projet d'aménagement de l'intersection. Et on tourne à gauche rue du Marais, on rejoint ensuite le plan vert et on est boulevard de la Courtie où là aussi, avec l'aménagement du BHNS, on va renforcer les pistes cyclables et on est en centre-ville. Donc demain, du centre-ville, on pourra accéder en toute sécurité à vélo.

**Animateur, Grégoire Milot**

Il y a un autre sujet qu'on n'a pas évoqué, c'est sur le projet d'aménagement. Il va y avoir une privatisation, ou en tout cas, la rue Edmond-Poillot sera fermée à la circulation.

**David Ester, Novo Nordisk**

Le projet implique la continuité d'opération du site. Quand vous avez vu le plan tout à l'heure et la petite vidéo, vous voyez que le site passe au-dessus de la rue Edmond-Poillot actuelle, donc il va falloir la fermer.

Elle sera fermée à ce niveau-là et elle sera fermée dans l'autre sens, à hauteur du centre piéton que vous connaissez au bout de chez AG2R. Et il y aura un rond-point qui sera créé là-bas pour pouvoir faire un retournement pompier, services de sécurité, etc.

**Animateur, Grégoire Milot**

Il n'y aura pas un impact négatif ? Parce qu'elle est utilisée, aujourd'hui, cette route.

**David Ester, Novo Nordisk**

Il y a une étude de trafic qui est en cours et qui est menée par l'agglomération en ce moment pour regarder l'impact de cette coupure et du trafic. Ce qu'on sait, c'est que les mesures qu'on avait faites précédemment montrent qu'il n'y a pas beaucoup de transit par cette rue.

Mais c'est sûr qu'il y a quelques transits dans cette rue qui ne pourront plus se faire et qui seront dévoyés sur soit la Rocade, soit la rue Mitterrand, qui sont à côté.

**Animateur, Grégoire Milot**

Monsieur Bolognini, vous avez une remarque là-dessus sur la rue Edmond-Poillot ?

**M. Bolognini, Chartres Métropole**

Oui, effectivement. C'est une rue qui n’est pas utilisée, peut-être parfois, par certains, en route de transit, mais c'était d'abord une rue à vocation économique qui desservait que des entreprises qui s'y trouvaient. Et donc les entreprises qui s'y trouvent vont continuer à être desservies.

On va aménager un petit giratoire de retournement pour permettre, le retournement et l'accès des camions de livraison et donc des véhicules aux entreprises qui se trouvent sur ce tronçon.

Donc la vocation de cette voie, qui était de desservir les entreprises de part et d'autre, est tout à fait maintenue. Les quelques transits qui pourraient être utilisés, mais c'est très résiduel, et l'étude de trafic le confirmera, seront déviés par la rue François-Mitterrand, qui est donc à côté et qui est en cours de rénovation aussi.

**Animateur, Grégoire Milot**

J'ai une autre question en vous concernant, vous nous avez parlé du covoiturage, je crois que la Métropole a pris des initiatives en matière de développement du covoiturage et est-ce que c'est le même principe que ce qui a été évoqué, vous faites des choses en matière de covoiturage m'a-t-on dit ?

**M. Bolognini, Chartres Métropole**

Oui, justement sur ce secteur-là, en accompagnement de l'étude de trafic qui est en cours, on a consulté les 70 entreprises qui sont dans cette zone d'activité aussi, il y a plus de 8000 emplois, pour connaître quelles étaient les pratiques des salariés, comment ils venaient de leur domicile à leur travail, tout simplement déjà, quel était leur mode de déplacement.

**Animateur, Grégoire Milot**

Et alors la réponse, il y en a combien qui prennent leur voiture ?

**M. Bolognini, Chartres Métropole**

C'est en cours, on a relancé, parce que c'était une période où entre les vacances etc. c'était pas facile, donc on a laissé un peu plus de temps pour effectivement répondre, on est en cours de traitement, mais l'immense majorité vient en véhicule, on ne se cache pas aujourd'hui, on a quelques comptages aussi sur les transports en commun, il y en a un petit nombre qui utilise déjà les transports, donc on espère que l'amélioration des transports collectifs, cette régularité du BHNS, permettra une pratique beaucoup plus forte que la pratique actuelle des transports en commun.

Et on a poursuivi, il y a une expérimentation qui est faite pour inciter les salariés à faire du covoiturage, c'est-à-dire qu'il y avait une gratuité pour le covoituré, celui qui covoiture, celui qui guide, il a déjà les aides, mais le covoituré était incité à le faire en disant que son déplacement était aussi gratuit.

Il y avait 6 mois d'expérimentation qui ont été lancés en octobre-novembre de l'année dernière jusqu'en avril, en partie financée du reste par les entreprises du secteur, et on a souhaité poursuivre 6 mois supplémentaires pour que ce soit plus signifiant, et pour lever souvent les freins psychologiques qu'on peut donc avoir, donc Chartres Métropole a subventionné aussi cette association Géode pour poursuivre cette expérimentation jusqu'à la fin de l'année.

Et ça marche très bien, aujourd'hui je crois que les premiers résultats, au bout de quelques mois, il y avait déjà entre 500 et 600 utilisateurs de ce covoiturage, donc entre les 200 de Novo, dont j'ai retenu, il y en a 300 des autres entreprises qui utilisent, donc c'est pas mal, c'est pour ça qu'on a voulu encourager ça, parce que souvent ce sont des freins psychologiques, alors après lorsque les aides publiques et privées tomberont, ou que les avantages financiers seront un peu moindres, il y aura peut-être un taux de déperdition, mais je pense qu'on aura un effet cliquet, ce qui fait que ceux qui auront testé ça, vous verront que c'est possible, que c'est parfois plus rapide encore que le bus, c'est beaucoup plus direct, ça peut s'adapter à des horaires, qui sont parfois plus larges que des horaires de bus, et donc l'idée c'est de convaincre le maximum et d'accompagner les entreprises dans leur politique de déplacement vis-à-vis de leurs salariés.

Donc on espère aussi que ce mode de covoiturage, d'expérimentation, va faire effectivement florès. Et nous on va en tirer des enseignements aussi pour nous, sur la politique du covoiturage dans son ensemble, et peut-être quelques adaptations possibles de l'offre de transport en termes d'horaires.

**Animateur, Grégoire Milot**

Tout ça est très intéressant, je vais vous reposer juste une question à tous les deux, Aude Montin et David Esther, pour que les uns et les autres puissent échanger et travailler. Quelles sont un petit peu les autres questions que vous vous êtes posées, ou en tout cas les points de réflexion que vous avez sur les questions de mobilité et de déplacement ?

Il y a un point qui n'a pas été traité, c'est le déplacement interne. C'est quelque chose qu'on a entendu, puisque je rappelle que vous avez mis en place au sein de l'entreprise des ateliers, et c'est un point que les garants ont entendu, c'est comment on va faire pour se déplacer sur des centaines de mètres. Donc quels sont un peu les sujets qui n'ont pas été évoqués que vous pourriez présenter ?

**David Ester, Novo Nordisk**

Effectivement, le plan de développement du site est fait pour que les parkings, par exemple, on a vu que dans le plan d'extension, on doit repositionner les parkings.

On a fait en sorte de repositionner au plus près les parkings des endroits où les personnes vont travailler pour minimiser leur temps de parcours. On a parlé tout à l'heure des abris à vélo, on les a positionnés aussi à différents endroits pour qu'ils soient au plus près des entrées des différents bâtiments et des différents équipements auxquels les gens doivent accéder.

On a regardé ensemble aussi pour rationaliser le nombre d'entrées sur le site, pour regarder à quels endroits stratégiquement il fallait que les piétons puissent entrer, où ils pouvaient arriver, etc. Pour allier à la fois la sûreté autour du site, ne pas avoir 50 entrées, mais aussi les positionner comme il faut et s'assurer que les cheminements soient le plus sécurisés possibles en interne et le plus judicieux et le plus court possible, soit entre les bâtiments, soit en extérieur entre les différents bâtiments.

Et on a aussi des réflexions aujourd'hui d'avoir les petites voiturettes électriques qu'on peut rencontrer parfois dans les campings ou dans les centres hôteliers. On a prévu différentes stations de charge et de stationnement pour les déplacements des personnes qui entretiennent les bâtiments, pour qu'ils aient aussi cette mobilité qui soit possible avec leur caisse à outils ou les différents matériels qu'ils auraient besoin.

**Aude Montin, Novo Nordisk**

Je voulais partager une autre dimension derrière la mobilité, qui est la dimension environnementale, dont on n'a pas parlé. Puisqu’aujourd’hui, dans les considérations qu'on a faites aussi, pour toute la partie réduction de CO2, réduction de bruit et autres, dans les parkings, David, tu m'arrêtes si je me trompe, mais on a 20% de places électriques qui sont prévues.

Pour aussi encourager à faire cette transition-là. Je pense que c'est un point qui est important. Et sur toute la partie logistique externe, on travaille sur des solutions électriques avec nos différents transporteurs. On n'est pas encore partout sur du 100% électrique, mais on a fait une première phase d'essai avec un de nos prestataires, avec qui on travaille très régulièrement, de navettes électriques.

Et là, on est en train de formaliser, via un contrat aussi, le passage de manière durable vers ces navettes électriques. Ça fait aussi partie des considérations que l'on a dans les différentes phases de développement du site.

**Animateur, Grégoire Milot**

Tout ce que vous nous dites est très intéressant, mais l'idée, c'est d'aller plus loin avec vous.

Alors, je ne doute pas que vous avez des questions à poser. Ce que je vous propose, c'est d'abord d'échanger sur chacune des trois tables pendant une demi-heure pour répondre, non pas aux quatre, mais aux cinq questions.

La DDT, quel est votre regard sur ce qui a été dit ?

**M. Guez, Direction Départementale des Territoires**

Nous, on essaye d'accompagner ces actions via différents dispositifs de subvention. On travaille en collaboration avec les services de l'agglomération. Comme vous l'avez dit, c'est l'agglo qui a la compétence mobilité, donc qui peut décider de cette politique, cette politique que nous nous soutenons.

Nous avons soutenu Novo Nordisk depuis le départ pas forcément sur l'aspect mobilité mais sur les chartes d'accueil régulière qu'il y a eu en préfecture. Ce sont des dossiers qui ont été très suivis évidemment par le corps préfectoral. Mais voilà, moi, je n'aurais pas grand-chose à apporter de plus sur la question des mobilités.

Je pense qu'il y a déjà des choses qui sont faites et qui sont intéressantes. Les piliers que sont le transport en commun et le vélo sont les choses pour moi les plus intéressantes à développer. Le covoiturage peut aussi faire office de moyens de transport régulier, même si d'expérience, alors pas forcément dans le contexte de Novo Nordisk, c'est plus compliqué. Je trouve qu'on va dans le bon sens et il y a sûrement d'autres choses à faire.

**Animateur, Grégoire Milot**

C'est ça, l'idée, ce sont les autres choses à faire. C'est-à-dire qu'en effet, à vous écouter, il y a pas mal de choses qui sont faites. Mais là, l'idée, c'est vraiment sur la base de vos expériences de cyclistes, de salariés de Novo Nordisk, d'habitants, de dire qu'est-ce qu'on peut faire de plus ?

Donc 30 minutes de réflexion et puis dans une demi-heure, on échangera sur les différents points. Je vous laisse donc à vos stylos pour remplir les quatre feuilles plus une.

**Animateur, Grégoire Milot**

Alors, on va reprendre un peu les bonnes idées que vous avez. On va commencer donc par le vélo, puisque nous avons l'association qui s'appelle "Chartres à Vélo".

**Association Chartres à Vélo**

"Chartres à Vélo", ça existe depuis 2009. Et c'est pour promouvoir l'usage du vélo, principalement en milieu urbain, mais également le développement du vélo en milieu rural.

L'apprentissage du vélo aussi, avec des cours pour faire du vélo, parce qu'il y a des personnes qui ne savent pas faire du vélo et que ça peut émanciper, pour la recherche d'emplois, notamment. Mais c'est quand même principalement de la discussion avec les élus, les municipalités, pour développer des aménagements.

**Animateur, Grégoire Milot**

Je vous laisse nous dire un petit peu les idées de votre table sur comment favoriser et développer l'utilisation du vélo pour aller sur le site ?

**Table 1 – Développement du vélo**

Je suis prête à venir à Vélo si j'ai de véritables pistes cyclables sécurisées. Parce qu'on parle de pistes cyclables quand s'est séparé de la route. Une bande cyclable, c'est quand vous mettez de la peinture sur la route pour montrer que le vélo peut circuler sur la bande.

Je suis prête à venir à Vélo si j'ai une participation financière, un forfait mobilité durable, on appelle ça le FMD, ça se fait dans beaucoup d'entreprises, une aide à l'achat d'un vélo ou la mise à disposition de vélo par mon employeur. Une participation à l'achat d'un vélo électrique serait souhaitable.

Parce que maintenant, dans le forfait mobilité durable qui est proposé par les employeurs, c'est souvent tous les véhicules électriques qui sont proposés. Trottinettes, gyropodes et autres. Voilà. Bon, c'est bien parce que c'est nouveau.

**Table 2 – Développement du vélo**

Ça reprend une des idées de la table voisine. Pas de voies partagées. Parce qu'on considère qu'on se sent en danger sur ces voies-là.

Et on note aussi, comment dire, de redouter, les traversées de la rocade. Il y a des problèmes de continuité dans les parcours et avec des points noirs et des points difficiles, je dirais qu'ils font peur.

Il faut des voies végétalisées et séparées.

Des infrastructures pour le vélo électrique, le stationnement, la recharge.

Une aide financière et développer l'offre de vélo électrique, il y a un peu débat et un certain flou sur qui peut aider au niveau des collectivités ou de l'entreprise ou les deux. Enfin, c'est un dossier à préciser. Et également, un point à travailler, ce sont les parcours entre la gare et l'entreprise, notamment du point de vue du vélo. Ne serait-ce que pour les visiteurs et notamment les intervenants qui viennent de la région parisienne pour travailler chez Novo Nordisk.

Enfin, le point de zéro voie partagée a été mis beaucoup moins en évidence.

**Animateur, Grégoire Milot**

Bon, c'est parfait, parce qu'il y a à la fois Novo Nordisk d'un côté, la métropole de l'autre.

Donc je vais leur donner la parole à l'un et l'autre. Est-ce que vous faites des choses pour faciliter l'utilisation des vélos des salariés de l'entreprise ?

**David Ester, Novo Nordisk**

Merci pour les bonnes idées. Donc il y en a quelques-unes qu'on a déjà plus ou moins intégrées, la partie recharge, trottinette, vélo électrique, etc. Ça fait partie de nos plans dans les abris à vélo qu'on va construire, donc ça, c'est très bien. On reconnaît, et c'est beaucoup de retours qu'on a aussi des cyclistes chez nous, la sécurité des pistes cyclables, ce que vous avez mentionné. Donc sur la partie que nous, on va aménager, rue Edmond-Poillot, l'accès du site, etc., ça sera le cas.

Après, c'est plus à l'agglomération de répondre sur l'avenue d'Orléans ou sur les autres voies. Mais c'est vraiment les demandes qu'on a aussi de nos collaborateurs autour de ça. Je retiens une idée, la partie subvention ou comment inciter déplacements, vélos, trottinettes, gyropodes, enfin, avec les différentes aides. Et c'est vrai qu'on a eu, dans les discussions qu'on a pu avoir avec nos collaborateurs, des questions, savoir s'il pouvait y avoir des financements, s'il pouvait y avoir des prêts, s'il pouvait y avoir des choses autour du vélo pour inciter à cette mobilité.

Donc ça, c'est un bon point. Je retiens votre point aussi sur la liaison, enfin, les pistes cyclables, d'où elles viennent, où elles vont.

Et si on fait des belles pistes, mais qu'il y a un point, traverser de rocades, par exemple, des choses comme ça, c'est comment on peut circuler de manière sécurisée d'un bout à l'autre. C'est plutôt pas mal. Encore une fois, ça, on ne peut pas y répondre nous.

Enfin, on peut le faire sur le site, on ne peut pas le faire en dehors du site, évidemment. Peut-être un point qui n'a pas été mentionné là, mais que je discutais avec Aude en voyant vos points, ce qu'on a fait l'année dernière, je ne sais pas si on l'a reproduit encore cette année, à vérifier. On avait fait venir un technicien pour faire l'entretien des vélos des collaborateurs sur des journées. Ça, c'est quelque chose qui est pas mal. C'est-à-dire que ça peut aussi sécuriser le fait que les personnes utilisent un vélo qui est entretenu et qui est en bon état. Donc, il y avait

deux fois une journée où il y a un technicien qui venait toute la journée. On pouvait prendre des rendez-vous pour faire l'entretien de son vélo. Enfin, voilà, on partage. Ça, on trouve que c'est une bonne pratique et que c'était plutôt intéressant.

**Réaction Chartres à vélo**

Oui, parce que ça, on le propose à Chartres à vélo. On appelle ça l'auto-réparation. Quelquefois, il y a des ateliers où l'employeur ou la structure finance du matériel et du coup, les bénévoles aident les personnes, enfin, leur montrent comment auto-réparer. Ou sinon, nous, deux fois par mois, en centre-ville de Chartres, on fait un atelier d'auto-réparation.

C'est-à-dire que les personnes viennent avec une chambre à air à changer, etc., et on leur montre comment faire. Mais il y a des interventions comme ça.

**Animateur, Grégoire Milot**

Est-ce qu'il y a eu une aide quelconque à Chartres sur les déplacements des salariés ou pas ?

**David Ester, Novo Nordisk**

Oui, la moitié des abonnements est pris en charge par l’entreprise, je crois.

**Animateur, Grégoire Milot**

Alors, je vous laisse la parole Chartres Métropole, justement, parce que c'est vrai que, comme on l'a vu, il y a beaucoup de choses qui dépendent d'actions que vous faites.

**M. Bolognini, Chartres Métropole**

Bien sûr, on préfère des voies propres, en site propre et donc protégées. Et chaque fois que cela est possible, mes collègues qui promeuvent le vélo avec les élus en charge, on s'adapte aussi parfois à la réalité du terrain. Parfois, on a du bidirectionnel, parfois, on a du directionnel, parfois, on est en site propre. Parfois, quand on ne peut pas exproprier les maisons, quand la voirie est étroite, voilà, entre les espèces de circulation et de stationnement, même si on les supprime en centre-ville pour privilégier les mobilités douces en surface, piétons, vélos, et on met plutôt les véhicules en souterrain.

Donc, sur Boulevard d'Alone, Faubourg de la Grappe, on aura des sites sur les côtés, sur une grande partie, du bidirectionnel ou du directionnel en fonction de l'emprise. On s'adapte aussi à l'aménagement. Mais je répète, à Chartres, on est en zone 30 partout.

Donc il y a aussi une cohabitation forcée entre les modes de déplacement et c'est le véhicule qui s'adapte. C'est le véhicule qui, effectivement, s'adapte et qui disparaît en centre-ville aussi. Il faut aussi le savoir. Voilà.

**Animateur, Grégoire Milot**

Côté vélos, est-ce qu'il y a un autre point qui n'a pas été évoqué ? En tout cas, il y a pas mal d'idées qui sont sorties, qui sont intégrées dans le bilan. Ce que je vous propose, c'est qu'on parle du covoiturage. Moi, j'ai été assez étonné du nombre de personnes qui faisaient du covoiturage. Comment, de votre point de vue, on pourrait favoriser le covoiturage pour les salariés, principalement, de Novo Nordisk ?

**Table 1 - Covoiturage**

Alors, on l'a abordé en dernier. Du coup, on n'a pas été super prolifiques. Et on a juste mis la prise en charge financière, parce que, c'est très incitatif. Et c'est tout.

**Animateur, Grégoire Milot**

Et donc, la table d'à côté a au moins plus d'une idée, puisque j'en vois au moins 4. Donc, je laisse le rapporteur nous présenter un petit peu les idées de covoiturage.

**Table 2 - Covoiturage**

Alors, ça se traduit par une question. Le soutien de Chartres-Métropole au covoiturage va-t-il se prolonger ? En sous-titre, ce serait indispensable pour compléter l'offre de transports en commun, parce que le transport en commun a des limites horaires. Il ne va pas fonctionner 24 heures sur 24. Et donc, effectivement, il y a un moment où la voiture doit prendre le relais.

Donc, apparemment, le soutien de Chartres-Métropole semble être une chose souhaitée. Et puis, une autre idée, c'est avoir des parkings satellites, en gros, l'équivalent des aires de covoiturage qu'on trouve au bord des autoroutes.

**Animateur, Grégoire Milot**

Ce n’est pas vous qui allez mettre en place des parkings dans toute l'agglomération ?

**David Ester, Novo Nordisk**

Non, mais l'idée est bonne et on peut peut-être recenser les endroits où on peut se garer.

Enfin, voilà, il y a peut-être des places... Enfin, on peut peut-être avoir une carte avec des emplacements pour se positionner. Ce n’est pas nous qu'allons faire des parkings satellites, mais on peut peut-être les identifier ou regarder aux endroits où il peut y avoir ces regroupements et où on peut stationner facilement. Ça peut être une idée.

**Animateur, Grégoire Milot**

Je pense que l'intelligence artificielle peut être assez utile si on demande à tous les salariés où ils habitent et quels sont ceux qui possèdent une voiture et qui pourraient être intéressés. Un peu d'IA là-dessus pourrait être pas mal.

**Table 2 - covoiturage**

Juste pour ajouter par rapport aux aires de parking dans le cadre du covoiturage, parce qu'on l'a abordé aussi sur les transports en commun, si ça se met en place, c'est aussi de prévoir des parkings vélos, parce que ça peut être aussi une transition de venir à vélo à un endroit pour ensuite covoiturer avec quelqu'un. Donc il ne faut pas penser que parking voiture, mais aussi parking vélo.

**Table 1 - covoiturage**

Oui, j'avais une question parce que vous avez parlé d'une appli Karos, ou je sais plus, qui permet aux salariés.

Mais justement, en interne, vous avez, comme vous disiez, avez-vous recensé les personnes qui sont OK pour faire du covoiturage.

**David Ester, Novo Nordisk**

En fait, ça se fait via l'application Karos. Ils se déclarent covoitureurs ou covoiturés. Et puis, via l'application, on avait au début essayé, via le site nouveau, via le site du CSE, etc. mais ce n’était pas vraiment très efficace.

Donc là, via l'application Karos, ils peuvent dire où ils habitent, où ils se rendent pour leur travail, s'ils sont covoitureurs ou covoiturés, et puis ça leur propose, en fonction de leur trajet, leurs horaires, etc., ça leur propose des covoitureurs qui se proposent à eux et ils peuvent rentrer en contact.

Donc l'application fait le lien directement en fonction du lieu de travail et d'habitation et des horaires. Karos, c'est un peu le blablacar du covoiturage du quotidien. Il y a deux gros acteurs en France dans le covoiturage du quotidien. Donc, comme on est public, je suis obligé de donner les deux. Donc c'est Blablacar et Karos. On a fait une étude un peu de l'offre avec les personnes de Géodes. On a opté pour la solution de Karos. C'est une solution qui est pour l'ensemble des membres de Géodes parce qu'on voulait mutualiser au-delà avec les autres entreprises.

Parce qu'on a un certain nombre de salariés, mais plus on a d'utilisateurs et plus on a d'offres de covoiturage. Et si on pouvait mutualiser au-delà sur toute l'agglomération de Chartres, pourquoi pas. Donc on n'est pas du tout propriétaires de la solution, mais c'est une solution qui apporte un service très complet, y compris, par exemple, de l'assurance-retour, parce que si vous êtes coincé, il faut bien rentrer chez soi.

On s'est appuyé sur un vrai professionnel du covoiturage pour avoir une offre complète, y compris pour la partie financière, parce que les échanges d'argent, on ne veut pas que ce soit sur un parking à la tombée de la nuit, etc. Donc c'est complètement sécurisé et professionnalisé.

**Animateur, Grégoire Milot**

En fait, il y a 3 éléments. C'est l'information des salariés. Deux, c'est l'accompagnement financier pour pas que celui qui covoiture ait une dépense particulière. Et puis le côté pratique : parking, parking vélo pour la rupture de charge, etc.

On va passer aux transports en commun. Donc moi, ce que j'ai ressenti et entendu, c'est 1, il y a déjà des choses qui existent. 2, il y a en plus un BHNS qui se prépare. Et de votre côté, je vois qu'il y a pas mal de choses qui sont notées, sur comment développer l'utilisation des transports en commun sur le site.

**Table 1 – transports en commun**

Oui, alors on a noté : « Je suis prêt à venir en transport en commun si les horaires sont adaptés et que la ponctualité est assurée. Si j'ai une correspondance » donc il faut développer l'intermodalité entre deux transports, le train, le bus, etc., si le circuit des lignes de bus existantes est prolongé...

Je ne me rappelle plus pourquoi on a mis ça. Circuit des lignes de bus a prolongé. Ah oui, c'est quand ça ne va pas jusqu'au bout du trajet. On a surtout parlé, par exemple, du jardin d'entreprise avec le BHNS qui ne va pas jusqu'au bout du jardin d'entreprise. C'est pour ça qu'on a mis ça.

Organisation de navettes nocturnes adaptées au service de nuit et aux équipes, puisque prendre les transports en commun quand on est de nuit, j'imagine que c'est impossible. Ou alors de navettes telles qu'il existe pour une grosse société qui organise des trajets pour récupérer des ramassages de leurs salariés pour les emmener sur le site.

Et je suis prête à venir en transports en commun si les transports en commun sont proches de mon domicile.

**Animateur, Grégoire Milot**

Donc question de proximité, de régularité, de... on voit bien les éléments. De votre côté, quels sont les éléments de vos réflexions sur le sujet des transports en commun ?

**Table 2 – transports en commun**

Alors, il y a effectivement un intérêt pour les lignes en prévision avec le BHNS. C'est très bien. Il y a quand même un manque... Une zone vide, ce sont les liaisons, on va dire, périphériques.

C'est-à-dire si on prend le nord de l'agglomération, on vient de Champhol vers la Madeleine et vers Novo-Nordisk, en particulier, là, il n'y a pas de transports en commun.

Il faut repasser par la gare. Et compte tenu des fréquences en provenance de Champhol, ça peut être 40 minutes ou 45 minutes d'attente. Donc, ce n’est pas viable. Et puis, c'est un peu la même question dans la zone sud. Donc, il n'y a pas de liaison périphérique

.

Ça peut être ressenti comme un manque pour les gens qui résident dans ces zones-là. Sinon, alors, la question était quelle amplitude d'horaire sera adoptée, notamment pour les gens qui travaillent de nuit. Il y a eu une réponse partielle avec le covoiturage.

Et puis, une question d'ordre financier, économique, c'est quelle est la contribution de l'entreprise au fonctionnement des transports publics, d'abord par le versement de transports qui, lui, semble-t-il, est uniforme et obligatoire, et par le biais de la prise en charge des abonnements et des différents modes de transport au profit direct des salariés. L'idée est que, pour favoriser les transports les plus vertueux, ça passe aussi par, comment dire, des facilitations économiques.

**Animateur, Grégoire Milot**

Très bien. Alors, même chose, parce que là, l'entreprise et la métropole ont évidemment des éléments à dire. Est-ce que... Voilà, il y a des éléments qui vous concernent. Je ne sais pas si vous êtes au courant, justement, de la prise en charge par Novo Nordisk des abonnements ou des choses de ce type-là.

**David Ester, Novo Nordisk**

J'irai vérifier. On fera la réponse peut-être sur la réunion de clôture. Mais je pense qu'il y a une subvention de 50 % des abonnements sur les transports, que ce soit le train, le bus... Enfin, pour l'entreprise...

Si un collaborateur doit prendre le train, le bus, etc., je crois qu'il peut demander 50 % de prise en charge de son abonnement. Donc ça, voilà, c'est en place. Alors, après, est-ce qu'il faut aller au-delà pour inciter, etc. ? Ça peut être une réflexion.

Essayer de comprendre aussi ce qui fait qu'aujourd'hui, la personne ne prend pas le transport en commun. On a parlé tout à l'heure des lignes, des continuités, des horaires. Est-ce que c'est plus ça ou est-ce que c'est vraiment un problème de prix ?

Donc peut-être que c'est une piste à creuser. Peut-être regarder chez nous qu'est-ce qui pourrait favoriser l'utilisation des transports en commun.

**Animateur, Grégoire Milot**

Alors, il y a un autre volet qui a été évoqué, c'est évidemment l'amplitude horaire parce qu'on ne va pas mettre des bus 24 heures sur 24. Or, les salariés de Novo Nordisk travaillent 24 heures sur 24.

Certes, il y a le covoiturage. Est-ce qu'il pourrait y avoir une autre solution. Un bus qui s'occupe des salariés qui travaillent la nuit.

**David Ester, Novo Nordisk**

Oui, alors, c'est une réflexion que nous avons eue sur le site. Et nous avons pris effectivement l'exemple de Silder et Apernon, que nous avons même contacté et discuté avec eux pour avoir leur retour d'expérience et savoir comment ça se passait, est-ce que c'était utilisé ou pas utilisé.

Et c'est une piste de réflexion qui est en cours chez nous, avec les difficultés du circuit des bus, la route à prendre pour collecter un maximum de personnes, etc. Enfin, voilà, on a toute cette étude à faire et toute cette analyse à faire par rapport aux coûts que ça engendre, par rapport à l'équité, par rapport à la personne qui est loin, qui n'a pas de bus, par rapport à une personne qui est juste sur le trajet du bus.

C'est aussi une vraie réflexion de se dire est-ce que c'est équitable pour l'ensemble des collaborateurs qui travaillent en équipe. Et on ne peut pas avoir un bus qui passe au domicile de l'ensemble des personnes non plus également. Donc c'est une vraie réflexion qu'on a en cours. Et je vous dis, on l'a bien étudiée, on a discuté avec des entreprises qui le font pour avoir leur retour d'expérience.

**Animateur, Grégoire Milot**

Oui, d'autant plus que vous l'avez évoqué, la réflexion que vous avez sur le covoiturage est une réflexion partagée avec les autres entreprises du site parce que, globalement, c'est les mêmes sujets. Donc il n'y a pas de discussion avec les autres entreprises du site pour mettre en place, un transport en commun du site.

**David Ester, Novo Nordisk**

Non, ça, à ma connaissance, nous n'avons pas eu, mais je ne suis pas sûr qu'on est sur les mêmes amplitudes horaires et sur les mêmes rotations avec les autres entreprises de la zone. Pourquoi pas, c'est une bonne piste de réflexion, mais je ne suis pas sûr qu'il soit en 24 sur 24, 362 jours par an.

**Aude Montin, Novo Nordisk**

C’est exactement ce que disait David. Aujourd'hui, c'est vraiment la contrainte horaire et la mutualisation de ces horaires-là qui est une contrainte qu'on doit prendre en compte.

Parfois, il suffit d'un quart d'heure de décalage pour qu'on ne puisse pas mutualiser avec les autres entreprises. Parce qu'après, surtout à 5h du matin, quand on a terminé la nuit, si on doit attendre un quart d'heure que le bus parte, que la navette parte parce que l'entreprise d'à côté n'a pas terminé et attendre peut-être encore 10 minutes supplémentaires les retardataires, la personne, elle a 25 minutes de retard en plus.

A la fin de sa nuit, ce n'est pas viable non plus. Voilà, donc ça fait partie des contraintes qu'on discute forcément dans ce cadre-là.

**Animateur, Grégoire Milot**

Chartre Métropole, Est-ce qu'il y a sur certains arrêts particuliers une réflexion sur des parkings à vélo, par exemple ?

**M. Bolognini, Chartres Métropole**

Le trajet moyen des gens est de moins de 20 km aller-retour. Ce sont de petits trajets. Les gens ne seraient partants pour faire une rupture de charge. Vous voyez, sur 10 km, si on en fait 3 pour s'arrêter, puis attendre... Donc, on sent bien que là, il y a des plateformes, aujourd'hui, qui existent.

Donc, sur ces fameux parkings-relais, il faut voir cette étude, cette expérimentation, comment ça se pratique, quels sont les freins psychologiques qui ont été levés et s'il y en a d'autres. On accepte une rupture de charge. On est sponsor de cette expérimentation, c'est pour qu'on en tire aussi des enseignements sur nos politiques de mobilité. Les premiers retours, ce sont plutôt des trajets très courts. Donc, sans volonté de rupture de charge, sinon, on perd tout le bénéfice.

Après, sur l'adaptation de l'offre de transport, bon, comme on l'a vu, aujourd'hui, on part d’à peu près 6h30 du matin jusqu'à 20h le soir. Je pense que ça couvre 30 à 35 trajets.

Donc, 70 allers-retours, c'est pas mal. Certes, c'est du lundi au vendredi, parce qu'on se colle vraiment aux besoins les plus prégnants, les plus massifs. Après, on peut aller plus loin dans l'étude du BHNS, on va expertiser, on va analyser. Faut-il adapter notre offre, faut-il la faire bouger un peu ?

Ce sont des débats, effectivement, plus politiques et financiers, parce qu'évidemment, tout ça a un coût. Aujourd'hui, c'est vrai qu'entre 6h30 et 20h, on pense qu'à part, évidemment, Novo Nordisk, on capte quand même une grosse partie de la clientèle.

**Un intervenant**

Novo Nordisk travaille 24 heures sur 24, y compris le week-end, donc les transports, le week-end, c'est un vrai problème. Oui, et ça, on l'a bien noté.

**Un intervenant**

Je veux savoir si, éventuellement, le BHNS pourrait fonctionner le dimanche ?

**M. Bolognini, Chartres Métropole**

Aujourd'hui, on a demandé à notre exploitant de faire des simulations en termes d'évolution d'offres de transport avec l'arrivée du BHNS entre l'expression de besoins nouveaux qui peuvent arriver et l'impact en termes de coûts aussi que ça, effectivement, procure.

Étant entendu qu'on ne peut pas mettre une ligne de transport que pour une entreprise. On est bien d'accord, ça reste du transport collectif.

On regarde, d'ailleurs, encore une fois, cette branche n'était pas prévue tout de suite, cette branche qui relie l'hôpital. Il y a une accélération du fait des investissements et des besoins futurs. Donc une offre de transport s'adapte en permanence, voilà, en fonction des besoins et avec des arbitrages en termes d'acceptabilité de coûts.

**Un participant**

Une question pour Chartres Métropole. Est-ce qu'il est prévu des parkings relais au terminus du BHNS ? Parce que ça pourrait faciliter le covoiturage. Des gens qui travaillent à différents points de la ligne du BHNS, qui prennent le BHNS et qui se retrouvent sur le parking relais pour ensuite aller dans les différents villages. Moi, je pense que ça peut être une vraie aide pour faciliter et réduire le trafic au sein de l'agglomération.

**M. Bolognini, Chartres Métropole**

Sur quel arrêt ? Au terminus. A l'hôpital ?

**Animateur, Grégoire Milot**

Donc est-ce que, pour vous, vous vous identifiez justement des sites particuliers ?

**M. Bolognini, Chartres Métropole**

Justement, le site de l'hôpital... Soit le parking de l'hôpital est déjà dimensionné pour accueillir un afflux de gens qui ne viennent pas à l'hôpital. Auquel cas, ça servira effectivement de parking relais. Mais il ne faut pas que ce soit au détriment des usagers de l'hôpital, du personnel de l'hôpital ou des personnes qui viennent consulter. Mais effectivement, à chaque terminus, des lignes, avoir un parking qui ne gêne pas la population, sinon, les gens vont se garer dans les rues, devant les maisons, et ça va générer des nuisances. Ça faciliterait une rupture de charge un peu organisée.

Je transmettrai au moment du débat de clôture les réponses par l'élu impliqué. Mais concernant Novo, par exemple, avoir un parking relais à l'hôpital, en quoi ça peut être intéressant pour un salarié ? S'il va jusqu'à l'hôpital avec son véhicule, il a quelques centaines de mètres à faire pour aller chez Novo ?

**Une intervenante**

On parlait de l'incitation financière. Je me demandais si la gratuité des transports en commun avait été étudiée ou envisagée par Chartres Métropole.

**Animateur, Grégoire Milot**

Faut-il subventionner des Pataugas pour venir à pied sur Novo-Nordisk ? Je vous laisse commencer pour nous dire les idées qui pourraient pousser les salariés à se déplacer à pied.

**Table N°1 – Déplacements à pied**

Alors, l'idée qui ressort, c'est que je suis prêt à venir à pied si j'habite à une distance faible.

Pour l'agrément, ce qui est souhaité, ce sont des parcours végétalisés. Enfin, c'est un peu en marge de la question. Effectivement, c'est tellement déterminé par la proximité de l'habitation qu'on ne peut pas en dire grand-chose.

**Table N°2 – Déplacements à pied**

Oui. Pareil, si j'habite à proximité, on a mis à peu près 20 minutes de marche maximum. Et en marchant en toute sécurité, un peu comme pour le vélo. Je ne veux pas marcher sur la route ou sur des trottoirs tout petits et tout tordus. Et soyons fou, on a dit pourquoi pas une indemnité de déplacement à pied, parce que ça existe.

Je m'étais renseignée quand on a mis en place le forfait mobilité durable dans mon entreprise. Ça se fait très peu, mais il n'y a rien de plus écolo que la marche à pied, finalement. Donc pourquoi ça ne serait pas indemnisé ?

**Animateur, Grégoire Milot**

Est-ce que, d'abord, il y a des salariés qui habitent à moins de 20 minutes du site ?

**David Ester, Novo Nordisk**

Oui, on en a qui viennent à pied aujourd'hui, soit par le centre piéton qui va vers le quartier des Clos, des petits Clos, qui est juste derrière. Il y a pas mal de logements d'habitation qui sont construits ou en cours de construction. Donc on a un quartier d'habitation qui est très près, la rue François Mitterrand et tout le quartier des petits Clos.

On a aussi des personnes qui habitent le quartier de la Croix-Bonnard, qui se situe à pied, je pense, à 5 minutes de Novo-Nordisk. C'est vrai que de l'autre côté, c'est vraiment zone industrielle, etc. Donc, c'est principalement ces deux quartiers-là.

Peut-être certaines personnes du Coudray, derrière la boucherie dynamique, etc., qui sont de ce côté-là du Coudray, pourraient venir à pied, mais pas forcément à l'autre extrémité. Mais on a aujourd'hui des personnes qui viennent à pied, Croix-Bonnard, tout le quartier des Petits Clos, et puis certaines personnes du Coudray qui sont vraiment sur notre côté.

**Animateur, Grégoire Milot**

Et alors, est-ce que le trajet est un trajet sûr et vert ?

**David Ester, Novo Nordisk**

Ça dépend d'où on vient. Aujourd'hui, on a une vraie coulée verte entre le site de Novo Nordisk et le quartier des Clos, où on a vraiment une voirie au milieu d'arbres, de jeux, de terrains de sport, etc. Donc, on a un vrai axe vert, là. Donc, les personnes qui viennent plutôt des petits Clos, etc., je pense que là, c'est très sécurisé. Pour la partie Croix-Bonnard, je pense qu'il y a des trottoirs avec des passages piétons, mais il n'y a pas forcément de passage vert, à ma connaissance. Et pour la partie Coudray non plus, je ne pense pas.

**Animateur, Grégoire Milot**

C'est-à-dire que l'information auprès des salariés est importante pour rappeler que marcher, c'est bon aussi pour la santé.

**David Ester, Novo Nordisk**

On marche beaucoup chez nous. Alors, on incite les gens à marcher parce que ce qui cause les maladies chroniques que l'on connaît, le diabète et l'obésité de type 2, le diabète de type 2 et l'obésité, c'est la sédentarité, principalement. Donc, on encourage, nous aussi, nos personnes à marcher. La cible étant 10 000 pas, minimum 7 000, c'est plutôt pas mal. Et si vous regardez vos téléphones en fin de journée, on se déplace beaucoup, nous, sur le site Novo Nordisk, parce qu'on a beaucoup de sous-sols, d'escaliers, d'étages, etc. On fait tous, en moyenne, 6 000, 7 000, voire beaucoup plus par jour rien que sur une journée de travail sur le site.

**Aude Montin, Novo Nordisk**

J'ai une application qui compte mes pas. Je pense que la moyenne, c'est strict minimum 7 000 par jour, en effet. Et aujourd'hui, maintenant, avec le retour Covid, on aime bien se voir aussi. Et on a un site qui est de plus en plus grand. Et moi, je sais que j'ai une partie de mes équipes qui est à un bout du site, l'autre partie qui est à l'autre bout du site, par exemple. Donc, c'est vrai que je fais souvent ces allers-retours-là. Donc, la marche, c'est quelque chose, finalement, qui est vraiment ancrée dans nos pratiques. Donc, voilà. On est à fond là-dessus.

**Animateur, Grégoire Milot**

Est-ce que vous avez imaginé, ou en tout cas posé des questions sur l’amélioration des choses en matière de transport de marchandises sur le site ?

**Table N°1 – Transport de marchandises**

Oui, on a parlé rapidement de l'organisation du dernier kilomètre, mais avec une optimisation des transports, puisque tous les transports sont, comment on dit, optimisés de façon à ce qu'un camion n'arrive pas avec juste une moitié de son chargement. Et puis, en plus, le dernier kilomètre, ça avait été fait principalement pour le centre-ville.

**Aude Montin, Novo Nordisk**

Alors, je ne vais pas dire qu'il n’y a jamais de camions qui ne sont pas pleins. Mais on est surtout sur des camions très pleins. Donc, ça fait partie, en effet, des choses où, d'un point de vue aussi rationalisation de nos activités, on essaie toujours de maximiser notre transport. Et donc, un camion, ça fait très exactement 33 palettes. Et donc, on essaye toujours de viser ces 33 palettes.

Par exemple, de mon côté, je vérifie toutes les expéditions au quotidien qu'elles soient faites par rapport à ces objectifs-là. Et voilà, on n'est pas à 100 % de 33 palettes, mais on est à un taux élevé, je vous dirais comme ça, peut-être un 80 %, voilà.

Et après, bien entendu, on va avoir des camions entre 28 et 33, par exemple. Et après, oui, ça nous est déjà arrivé d'avoir des camions avec 2, 3, 4 palettes, mais ce sont des cas rares sur des problématiques spécifiques parce qu'il y a un patient qui est en rupture de stock, donc il faut qu'on approvisionne vite, et on n'a pas moyen d'optimiser. Parce que notre priorité reste le service de nos patients. Mais ça fait partie des considérations qu'on a, bien entendu, au quotidien.

Et ce sont des indicateurs, enfin, très réguliers que vous avez, que vous pouvez évaluer ?

**Animateur, Grégoire Milot**

Voilà. Alors, vous, de votre côté, quelle est votre réflexion et pensée sur l'amélioration du transport de marchandises ?

**Table N°2 – Transport de marchandises**

On n'a pas travaillé le sujet, on n'a pas eu le temps.

**Animateur, GM**

Merci de vos réflexions qui vont nourrir une réflexion plus globale. Et Laurent Pavard et Anne Laporte, je vous laisse la parole puisque vous avez écouté et noté un certain nombre de choses. Ça nous intéresse de savoir les réactions que vous avez sur nos échanges.

Qu'est-ce que vous en retenez ?

**Laurent Pavard, garant**

Je retiens qu'il y a pas mal d'idées qui ont été avancées. Ce sont des balles qui sont lancées à l'entreprise. Alors après, il y en a aussi qui ont été lancées à l'agglomération Chartres-Métropole. C'est bien pour ça que nous avions, dès le départ, dans notre réflexion avec Novo Nordisk, imaginé que Chartres-Métropole devrait être un acteur majeur de ce projet. Il y a l'usine, mais il y a tout ce qui est autour.

Les problèmes qui ont été évoqués ou les propositions qui ont été faites, à mon avis, concernent les deux. Enfin, je pense que Novo Nordisk a sa partition à jouer, mais ça doit être fait en bonne harmonie. Je crois que l'harmonie existe avec l'agglomération.

Donc, merci, en tout cas, pour ceux qui se sont dépassés ce soir et qui ont contribué à faire avancer la réflexion sur cette partie importante du projet.

**Animateur, Grégoire Milot**

Merci. Aude Montain et David Ester, je vous laisse conclure et nous dire un petit peu ce que vous avez ressenti après ces 2 heures d'échange et de partage.

**David Ester, Novo Nordisk**

Je vais commencer par remercier les personnes qui ont pu venir et qui se sont déplacées et qui ont pris du temps pour nous aider à faire de ce projet un meilleur projet, le meilleur projet possible. Donc, merci pour votre temps et votre participation.

Merci pour les discussions. Je trouve qu'il y a des pistes intéressantes et de vrais échanges et de vraies discussions autour des tables. Donc, ça, c'est ce qu'on aime bien et c'est très intéressant. On va prendre toutes vos propositions. On va vraiment réfléchir dessus et voir comment on peut les utiliser au mieux et éventuellement, avec l'agglomération, affiner et regarder comment on peut tirer meilleure partie de l'ensemble des discussions et des propositions qu'on a pu avoir ce soir.

**Aude Montin, Novo Nordisk**

Je vais répéter un petit peu ce que vient de dire David, mais personnellement, ce que j'ai trouvé aussi intéressant dans cet atelier, c'est justement la diversité de points de vue, d'opinion. Ça nous permet aussi de voir qu’il y a des réflexions qu'on a déjà en cours et quand l'idée ressort à nouveau, ça nous montre peut-être aussi qu'il faut qu'on renforce.

Il y a des nouvelles choses sur lesquelles on n'a pas réfléchi encore et c'est intéressant aussi de pouvoir travailler. Donc, je me fais écho de David pour vous remercier tous pour votre participation active ce soir et c'était très intéressant pour nous.