

LA DEMARCHE DE PDIE DU PAYS DE L'AIGLE

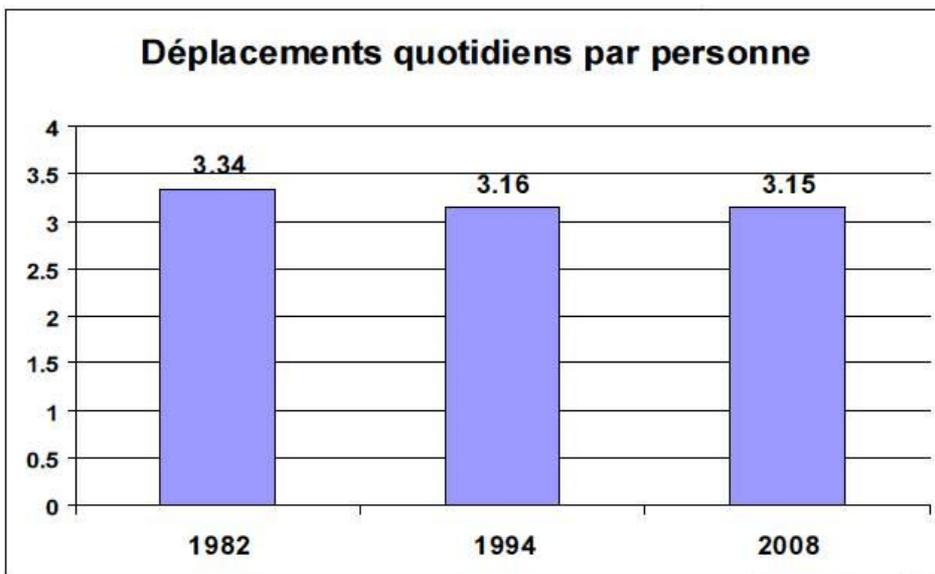
Semaine Européenne de la Mobilité
17 septembre 2012



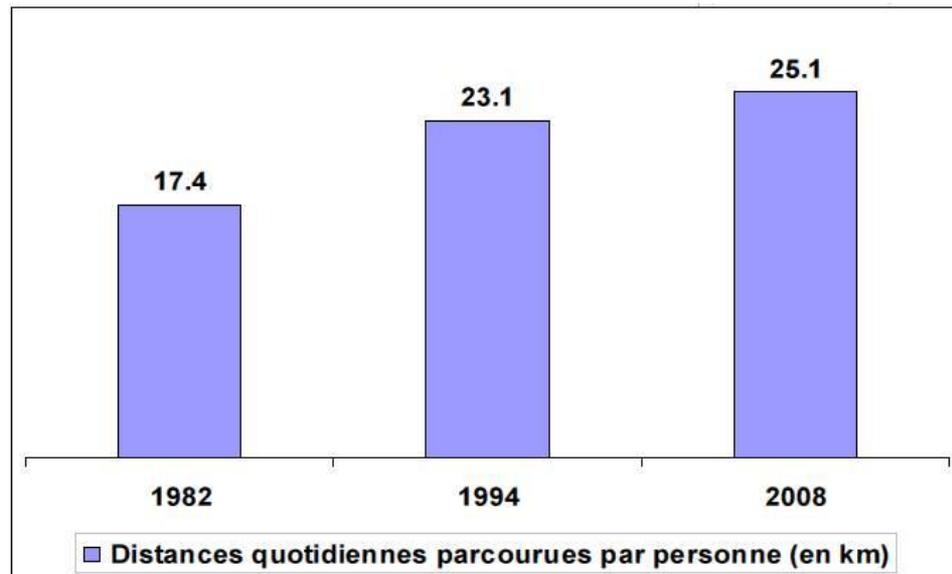
TRANSPORTS ET DEPLACEMENTS

LES PRINCIPAUX CONSTATS

- Le nombre de nos déplacements stagne (entre 3 et 3,5 déplacements/jour) mais nos **trajets s'allongent**, notamment les distances domicile-travail



Source : enquêtes nationales transports et déplacements



Source : enquêtes nationales transports et déplacements

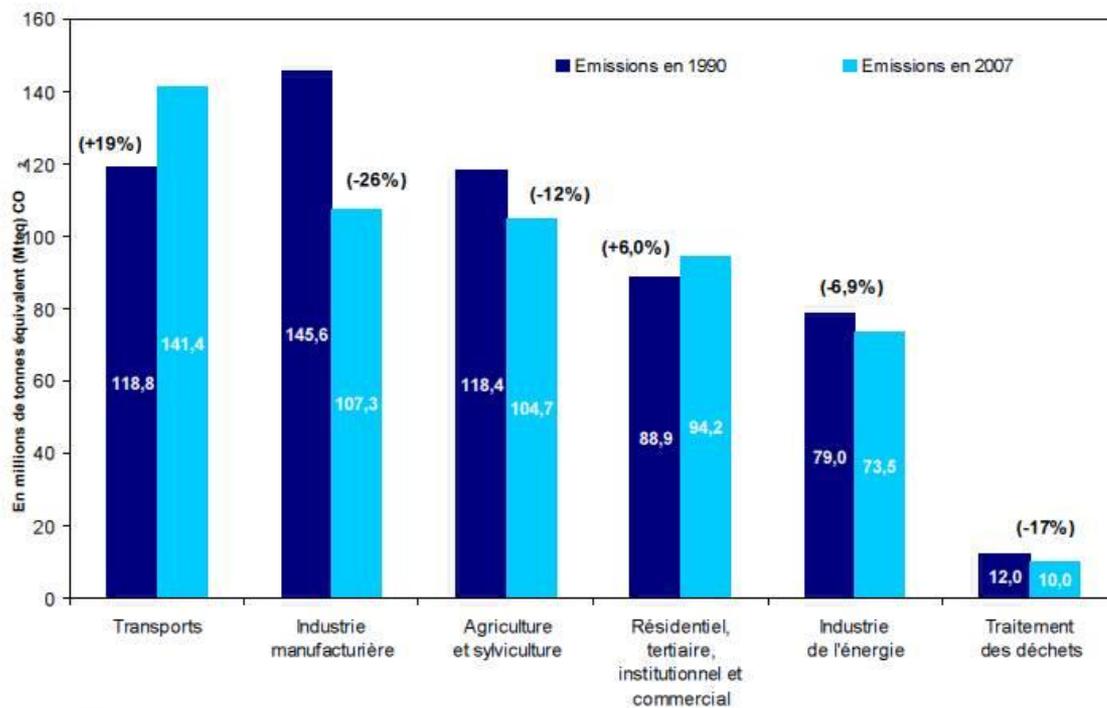
➤ Augmentation de la dépendance à l'automobile



TRANSPORTS ET DEPLACEMENTS

LES PRINCIPAUX CONSTATS

- L'**insécurité routière** reste une **préoccupation majeure** (près de 4000 personnes ont trouvé la mort dans un accident de la route en 2011)
- Nos **déplacements ont toujours un impact très fort** sur notre environnement (pollution atmosphérique et changement climatique)



Champ : Métropole et outre-mer, hors UTCF.

Note : Les pourcentages indiqués entre parenthèses correspondent à l'évolution des émissions entre 1990 et 2007.

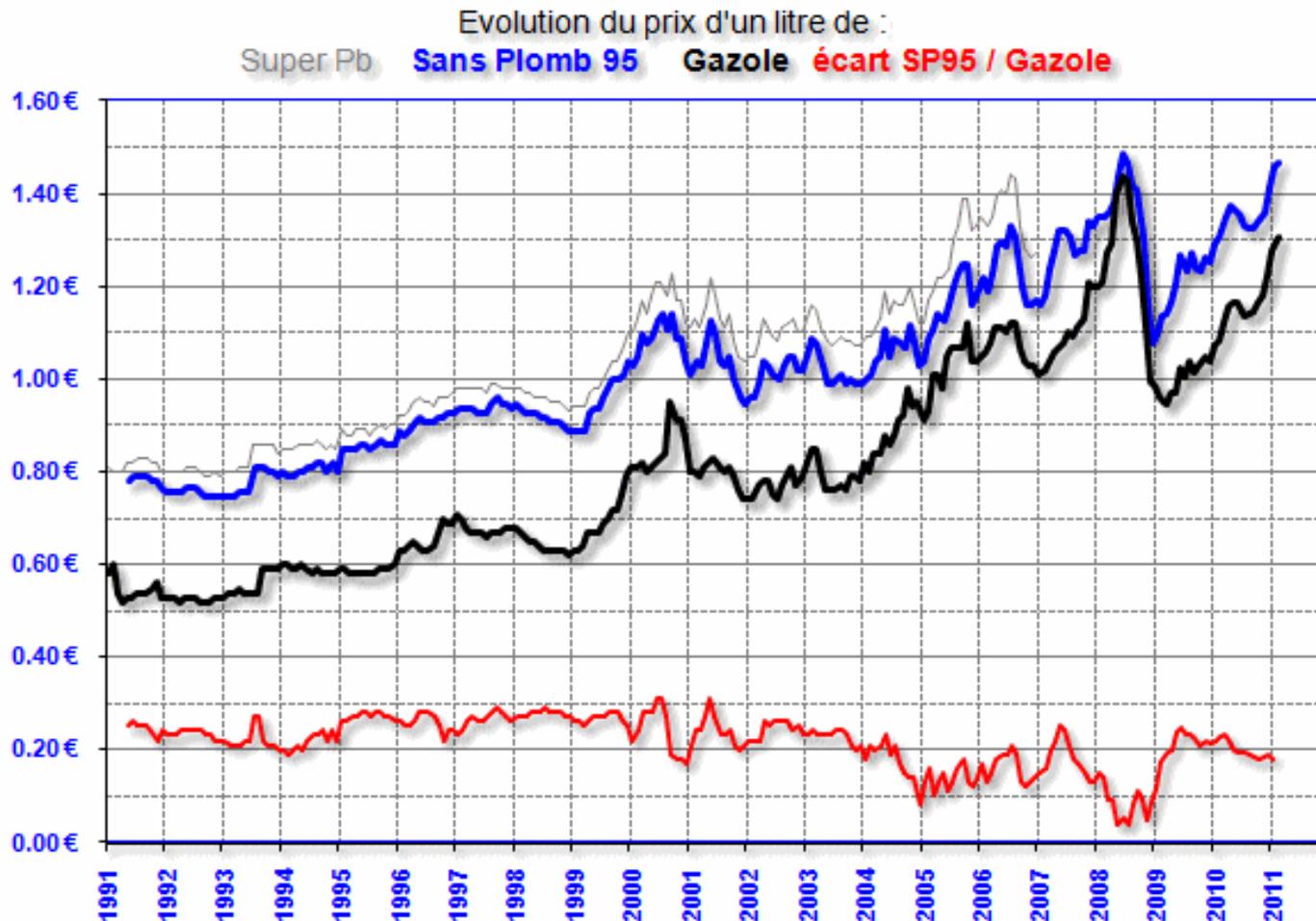
Source : Citepa, format CCNUCC, décembre 2008.



TRANSPORTS ET DEPLACEMENTS

LES PRINCIPAUX CONSTATS

- Le **coût des carburants** a été **multiplié par 2 en 20 ans** (augmentation de 100%)





TRANSPORTS ET DEPLACEMENTS DES REPONSES A CES ENJEUX

COÛT DES TRANSPORTS

DEPENDANCE A LA VOITURE

RISQUE ROUTIER

CHANGEMENT CLIMATIQUE

LES PROGRES TECHNOLOGIQUES

LE DEVELOPPEMENT DES MODES DE TRANSPORT ALTERNATIFS

LES NOUVELLES FORMES DE TRAVAIL



TRANSPORTS ET DEPLACEMENTS DES REPONSES A CES ENJEUX

COÛT DES TRANSPORTS

DEPENDANCE A LA VOITURE

RISQUE ROUTIER

CHANGEMENT CLIMATIQUE

LES PROGRES TECHNOLOGIQUES

LE DEVELOPPEMENT DES MODES DE TRANSPORT ALTERNATIFS

LES NOUVELLES FORMES DE TRAVAIL



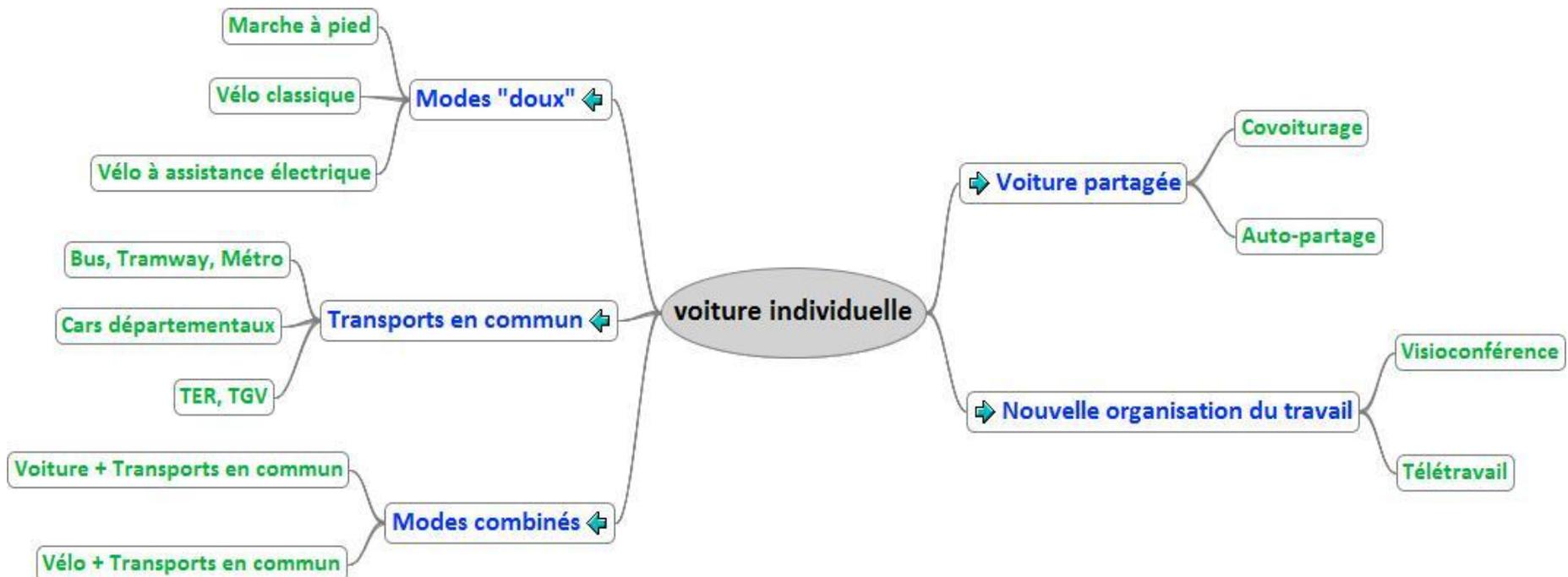
LA DEMARCHE DE PLAN DE DEPLACEMENTS
INTER ENTREPRISES (PDIE)



LA DEMARCHE DE PLAN DE DEPLACEMENTS INTER ENTREPRISES

Un **Plan de Déplacements Inter Entreprises (PDIE)** est un projet de mobilité durable visant à **encourager** l'usage des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle et mieux **organiser** et **rationnaliser** les besoins en déplacement au sein d'une ou plusieurs zones d'activités.

Principal **objectif d'un PDIE** : favoriser le **report modal**





LA DEMARCHE DE PLAN DE DEPLACEMENTS INTER ENTREPRISES

Un **Plan de Déplacements Inter Entreprises (PDIE)** est une **démarche d'amélioration continue...**

A partir de l'expression des difficultés que rencontrent les salariés et de leurs attentes et besoins, le projet de PDIE permettra de **rechercher, identifier et mettre en place les solutions les plus adaptées.**

Pour que cette démarche puisse **atteindre ses objectifs**, il est **indispensable :**

- **Qu'elle résulte d'une volonté et d'une motivation partagées**
- **Qu'elle puisse être portée dans la durée**



UN CADRE LEGISLATIF ETABLI

1982 – LOI D'ORIENTATION DES TRANSPORTS INTERIEURS (LOTI)

Loi fondamentale d'organisation des services publics de transport qui introduit la notion de Plan de Déplacements Urbains (définition des principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement, dans le périmètre des transports urbains).

1996 – LOI SUR L'AIR ET L'UTILISATION RATIONNELLE DE L'ENERGIE (LAURE)

Obligation pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants de mettre en œuvre un Plan de Déplacements Urbains (PDU). Les orientations des PDU portent sur :

1°La diminution du trafic automobile ;

6°L'encouragement pour les entreprises et collectivités publiques à favoriser le transport de leur personnel, notamment par l'utilisation des transports en commun et du covoiturage.



UN CADRE LEGISLATIF ETABLI

2000 – LOI SOLIDARITE ET RENOUVELLEMENT URBAINS (SRU)

Modification du contenu des PDU en transformant les orientations de la Loi LAURE en prescriptions. Les Plans de Déplacements Urbains portent sur :

1°A L'amélioration de la sécurité des déplacements ;

1°La diminution du trafic automobile ;

6°L'encouragement pour les entreprises et collectivités publiques à établir un **plan de mobilité*** et à favoriser le transport de leur personnel, notamment par l'utilisation des transports en commun et du covoiturage.

* ou Plan de Déplacements Entreprise (PDE)

2009 - LOI GRENELLE 1

Art. 13 -I. — Dans les zones urbaines et périurbaines, la politique durable des transports vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre, les pollutions et les nuisances. A cet effet, l'Etat encouragera, dans le cadre des plans de déplacements urbains, **la mise en place de plans de déplacements d'entreprise, d'administration, d'école ou de zones d'activité**, ainsi que le développement du covoiturage, de l'autopartage et du télétravail, de la marche et du vélo, notamment par l'adoption d'une charte des usages de la rue.



AVANTAGES DE LA DEMARCHE DE PDIE

Pour les salariés

Réduction des coûts liés aux déplacements (usage des modes de transport alternatifs, possibilité de se passer d'une voiture dans le foyer familial)

- Coût annuel moyen d'une voiture en France : entre 5 000 et 6 000 €

Réduction des risques d'accidents, du stress et de la fatigue

- 70 fois moins d'accidents en transports en commun qu'en voiture

Bénéfices pour la santé (marche, vélo)

- Le cycliste est 2 à 3 fois moins exposé aux polluants de l'air qu'un automobiliste
- 1 heure de marche est le temps journalier recommandé pour lutter contre la prise de poids et les maladies cardio-vasculaires

Amélioration des conditions d'accès et de stationnement au sein et à proximité du lieu de travail

Découverte de nouvelles formes de travail (télétravail, visioconférence...)

Participation à un projet **écocitoyen** (concertation)



AVANTAGES DE LA DEMARCHE DE PDIE

Pour les employeurs

Réduction des coûts liés aux déplacements, notamment professionnels, et au stationnement (location de places, récupération d'espaces pour usages directement productifs)

- La création d'une place de parking en surface représente pour l'employeur entre 1 500 et 2 500 € d'investissement (hors investissement foncier)

Réduction du risque routier et des coûts associés :

- Une « ristourne » peut être accordée par la CARSAT (minoration du taux accident de trajet)

Diminution de l'impact de l'employeur sur **l'environnement** (valorisation de l'image, Bilan Carbone®, Normes ISO et EMAS, RSO)

Amélioration du dialogue social au sein de l'entreprise

Réflexion sur l'organisation du travail (télétravail, visioconférence...)

Participation à un projet intégrant de nombreuses **parties prenantes extérieures**



AVANTAGES DE LA DEMARCHE DE PDIE

Pour les collectivités et l'Etat

Meilleure connaissance des besoins et attentes des entreprises et des habitants en matière de déplacements (desserte en transports en commun, infrastructures...)

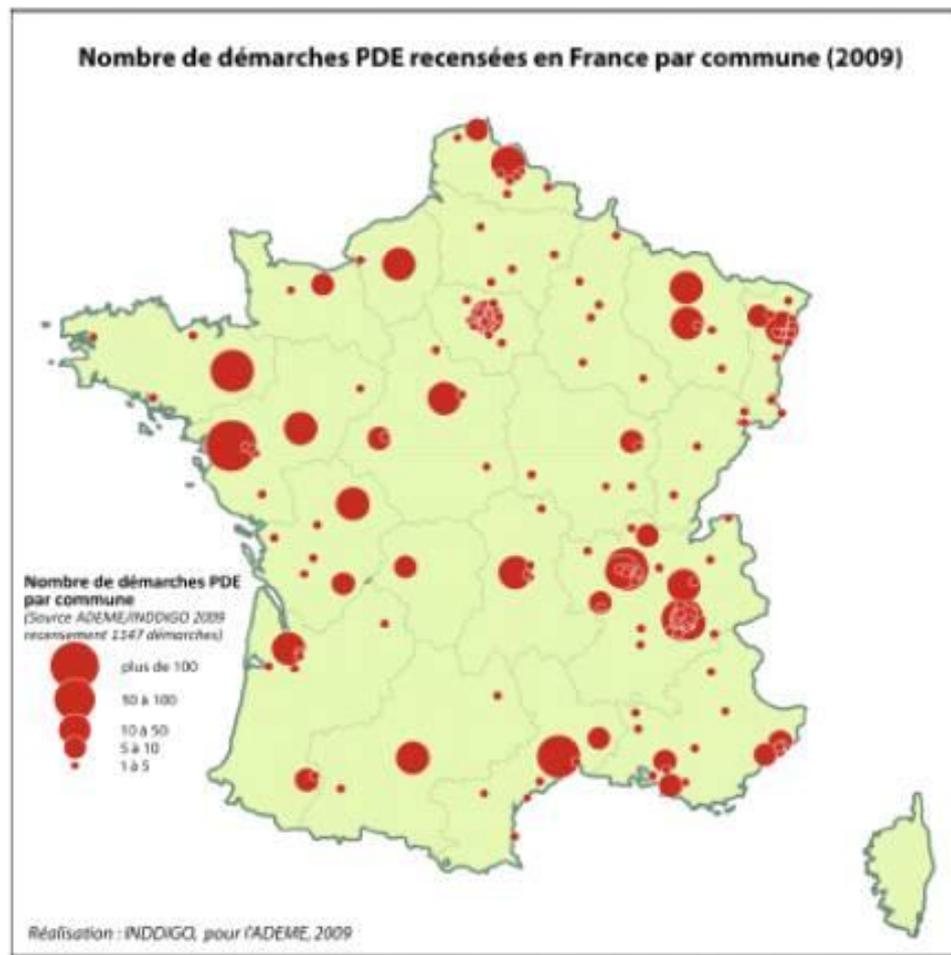
Dimension opérationnelle des dispositifs territoriaux (PDU, PLU, PLD, SCOT...) et de développement durable (Agenda 21, Plan Climat-Energie Territorial ...)

Réduction de la congestion automobile et amélioration de la qualité de l'air

Lutte contre le changement climatique et limitation des émissions de gaz à effet de serre (Facteur 4 : objectif national en matière de réduction des émissions de GES)

LES PDE ET PDIE EN FRANCE

En 2009, plus de **1100 démarches de PDE/PDIE** identifiées en France (158 en 2005) et touchant **1 million de salariés**





MISE EN ŒUVRE DE LA DEMARCHE DE PDIE

Une démarche en 4 temps

ETAPE 1

**PREPARER
LE PROJET**

ORGANISER

ETAPE 2

**REALISER LE
DIAGNOSTIC**

CONNAÎTRE

ETAPE 3

**ELABORER
LE PLAN
D' ACTIONS**

PROGRAMMER

ETAPE 4

**METTRE EN
ŒUVRE ET
SUIVRE LE
PROJET**

CONCRETISER

COMMUNICATION / INFORMATION / SENSIBILISATION / CONCERTATION



LA DEMARCHE DE PDIE DU PAYS DE L'AIGLE



INSTANCES DE SUIVI DU PDIE DU PAYS DE L'AIGLE

Comité de Pilotage

Le Comité de Pilotage sera l'instance décisionnelle du projet. Il sera composé :

- De la CDC du Pays de l'Aigle
- Des Mairies accueillant les ZI concernées par la démarche de PDIE
- De l'Association des Entrepreneurs
- De l'Association Pays d'Ouche
- De l'ADEME, la Région Basse Normandie, le Conseil Général de l'Orne, l'ARACT, la CRAM, la DDT, la CGPME, l'Hôpital, le lycée et les collèges
- De la SCOP Empreinte

Groupe Projet

Le Groupe Projet assurera le suivi et la coordination des études. Il sera composé :

- Des représentants d'entreprises participant au PDIE
- Des représentants de la CDC du Pays de l'Aigle
- De la SCOP Empreinte



PLANNING

ETAPE 1

DELAIS

Du 25 juin au 14 décembre
2012

ETAPES 2, 3 et 4

DELAIS

A partir du 7 janvier 2013



ETAPE 1

2nd semestre 2012

- **Sensibilisation des entreprises et des salariés à la démarche de PDIE**
 - Au cours de la Semaine Européenne de la Mobilité (4 journées d'information et d'échanges)
- **Analyse de potentiel des entreprises mobilisables pour le PDIE**
 - Interview des chefs d'entreprise par téléphone à partir d'un questionnaire pré établi (septembre-octobre)
 - Envoi des actes d'engagement dûment remplis par les entreprises volontaires à la CDC du Pays de l'Aigle (désignation d'un référent PDE au sein de chaque entreprise participante)
- **Etablissement d'un premier état des lieux**
 - Eléments de contexte du territoire d'étude
 - Accessibilité des ZI (visites de terrain)
 - Analyse des questionnaires des chefs d'entreprise



ETAPES 2 et 3

1^{er} semestre 2013

DIAGNOSTIC ET ENJEUX

Etude de géolocalisation et données théoriques de mobilité

Analyse de l'accessibilité des zones

Etude des pratiques de mobilité des salariés

Etude des pratiques de mobilité des autres publics

Analyse des projets

Attente des Directions, des personnels et des autres usagers

Bilan des marges de manœuvre

Fourniture du tableur Excel des adresses des domiciles des salariés

Diffusion des enquêtes de mobilité aux salariés et aux visiteurs (voie électronique et support papier)

Organisation de 6 groupes de réflexion (ateliers de travail)

ELABORATION DU PDIE

Formulation de propositions d'actions

Elaboration du plan d'actions finalisé du PDIE



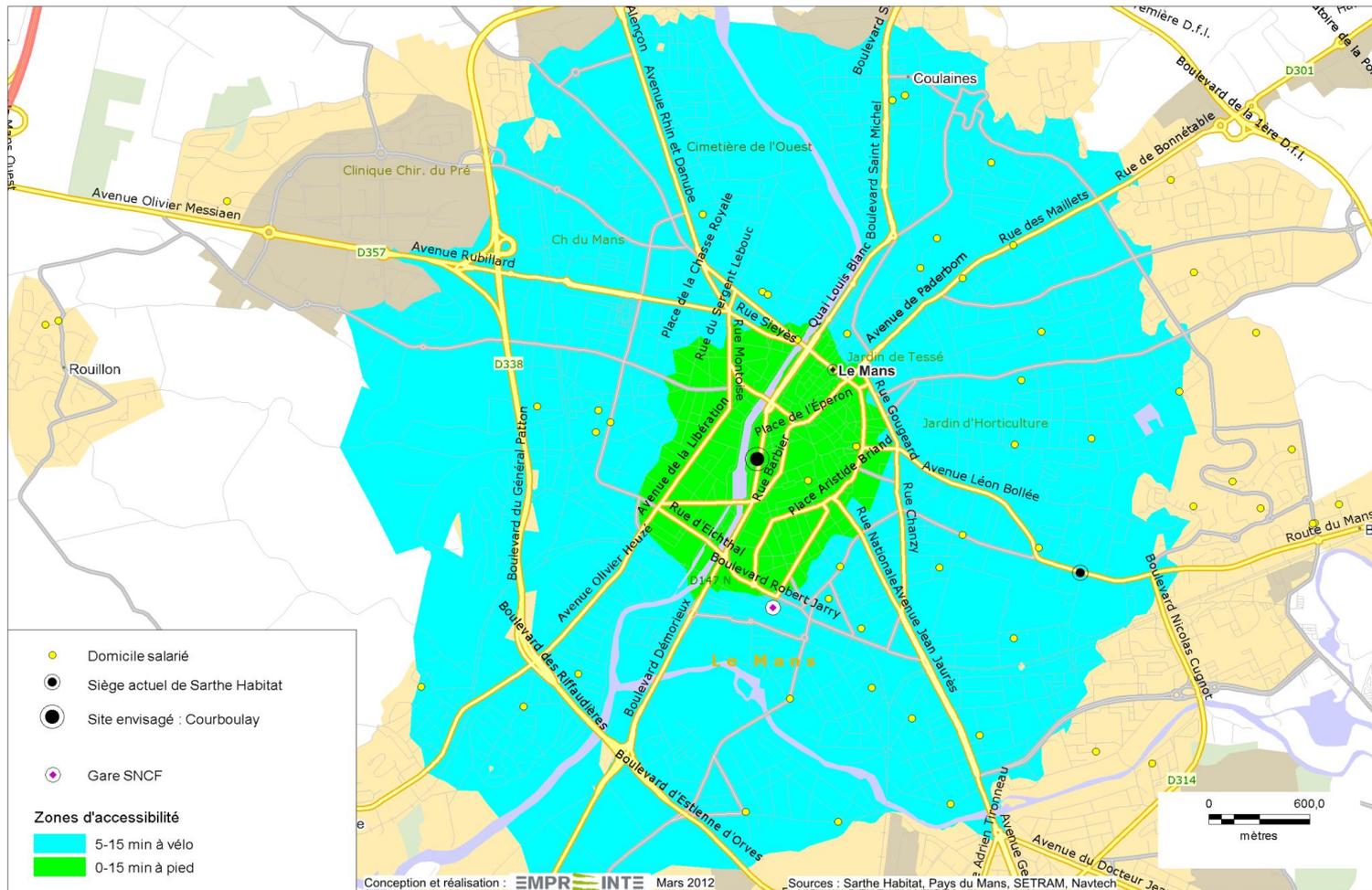
ECHANGES ET DISCUSSION

PDIE DU PAYS DE L'AIGLE

ANALYSE DES DEPLACEMENTS

Exemples de livrables : ZONES D'ACCESSIBILITE MODES DOUX

ACCESSIBILITE MODES DOUX POUR LE SITE COURBOULAY





ANALYSE DES DEPLACEMENTS

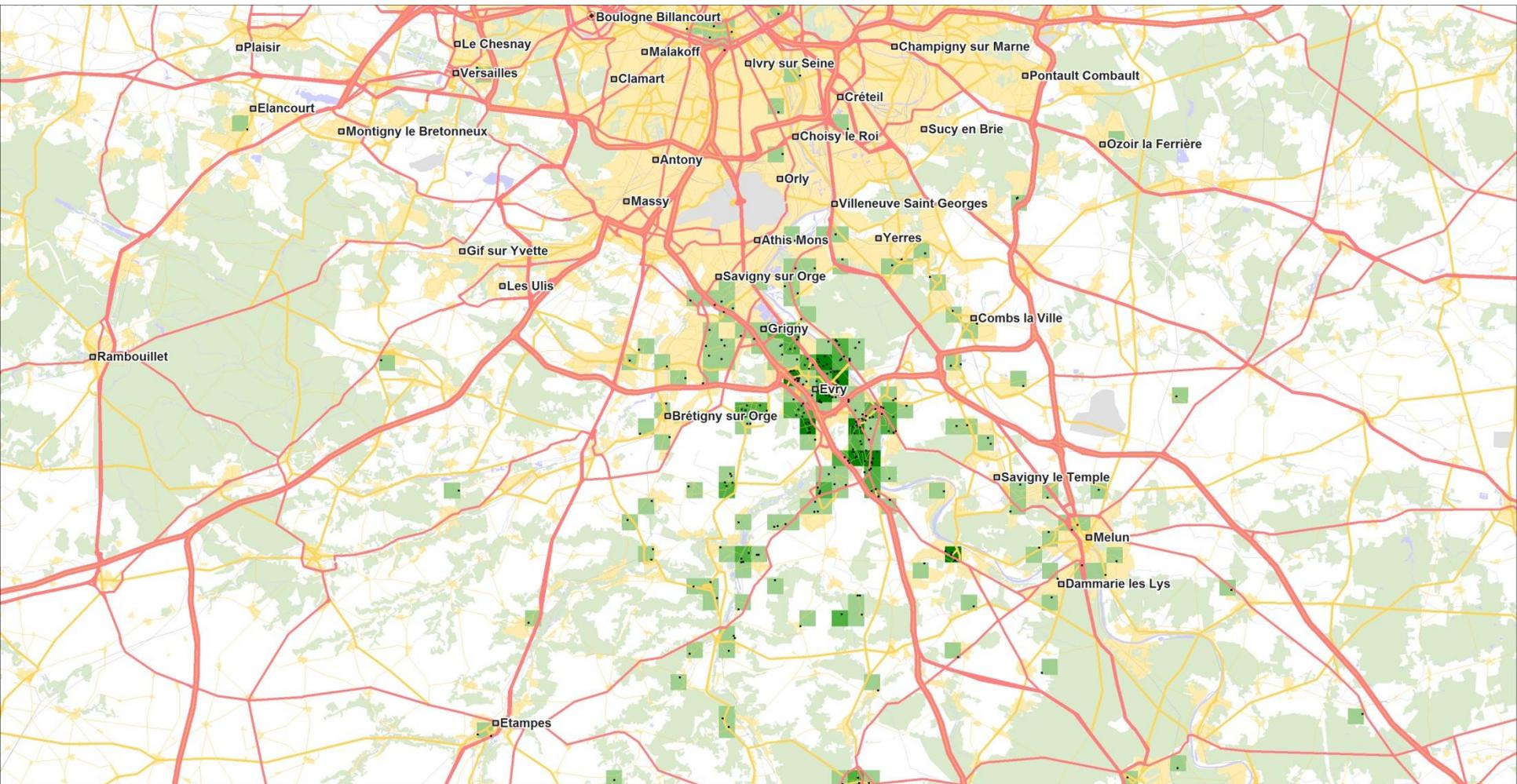
Exemples de livrables : DONNEES THEORIQUES DE MOBILITE

Horaires classiques		
	Analyse territoriale	
	Effectif	%
Effectifs MARCHÉ A PIED	4	5,0%
Effectifs VELO	8	10,0%
Effectifs TCU (zone Vélo)	2	2,5%
Effectifs TCU (hors zone Vélo)	6	7,5%
Effectifs TCU	8	10,0%
Effectifs TER	12	15,0%
Autre	50	62,5%
Total	80	100,0%
Effectifs modes alternatifs (sans TER)	18	22,5%



ANALYSE DES DEPLACEMENTS

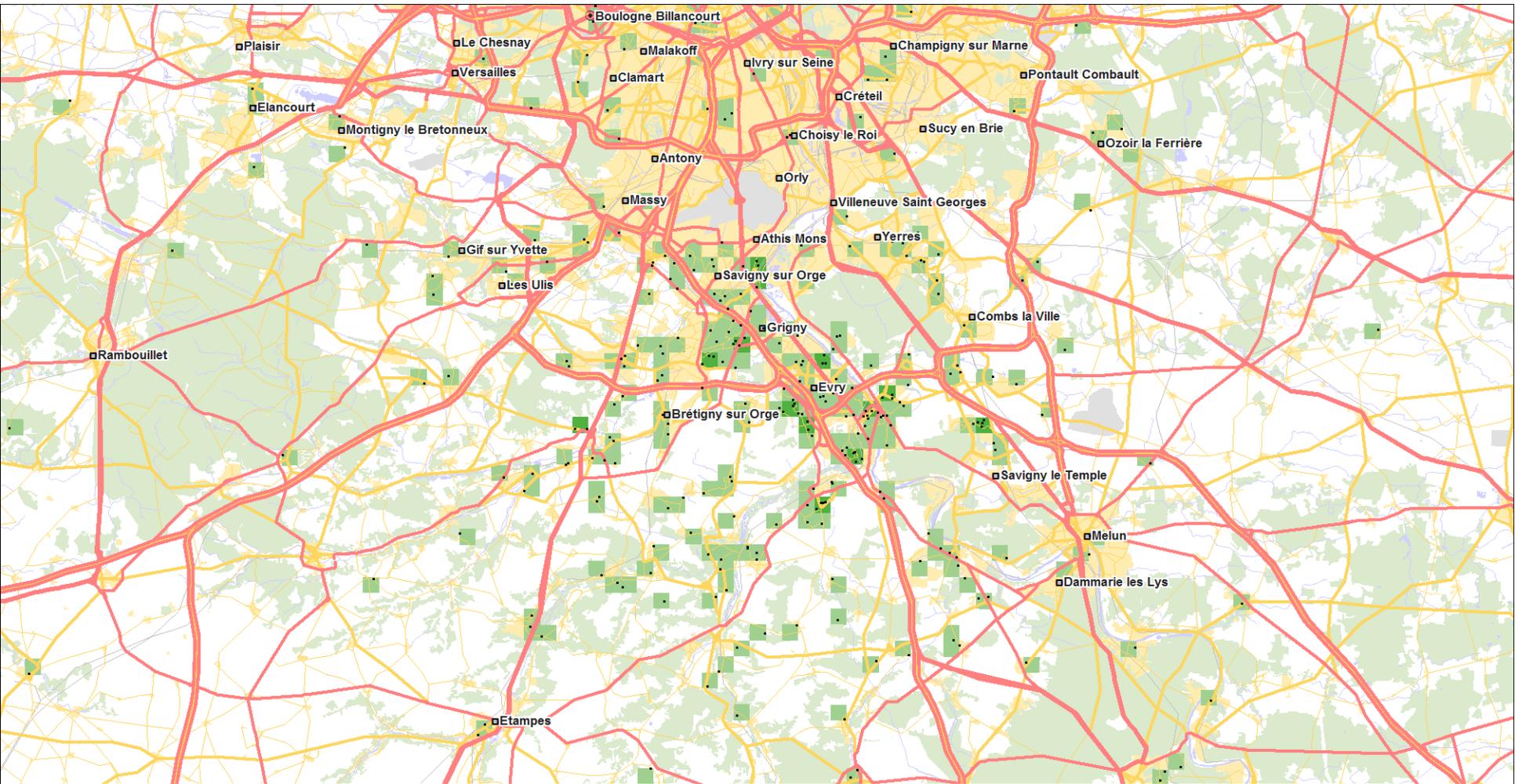
Exemples de livrables : IDENTIFICATION CLUSTERS DE COVOITURAGE





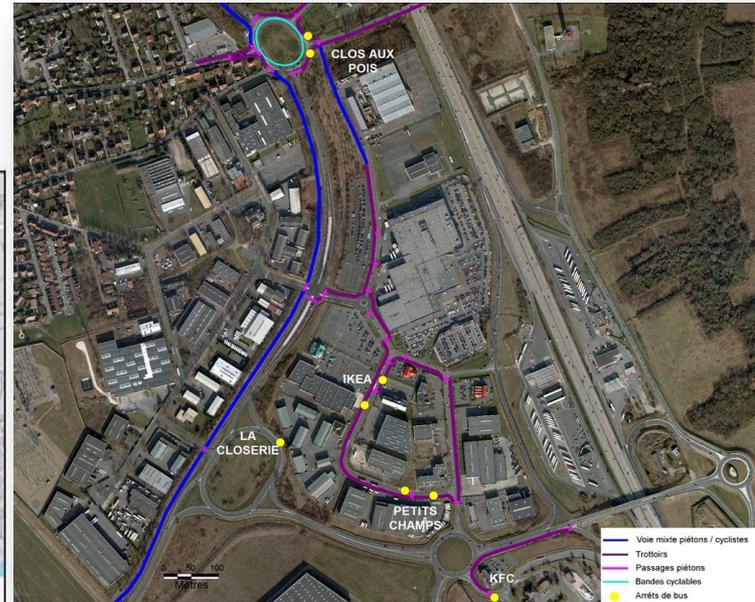
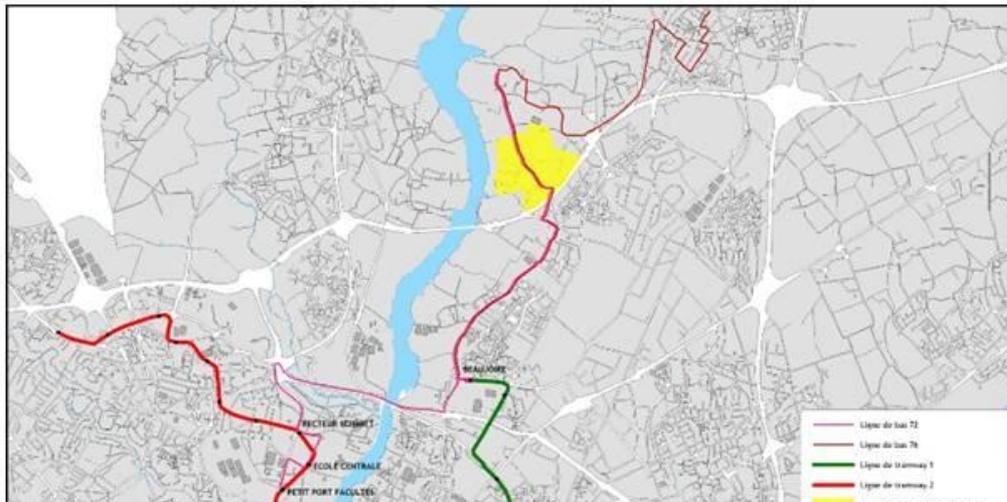
ANALYSE DES DEPLACEMENTS

Exemples de livrables : COMPARATIF ZONES/REPARTITION SALARIES





Exemples de livrables : ANALYSE ACCESSIBILITE DES ZONES



Nom des arrêts	Lignes de desserte	Nombre moyen de montées/descentes par jour ⁶ En « jour rose »	
Christian Pauc	Ligne 72	Montées : 403 Descentes : 403	Dessert en particulier les Ecoles
	Ligne 76	Montées : 247 Descentes : 394	
Chantrerie	Ligne 72	Montées : 12 Descentes : 12	Dessert directement les entreprises MHS et IDAC
	Ligne 76	Montées : 14 Descentes : 19	
Ecole Vétérinaire	Ligne 72	Montées : 84 Descentes : 90	Dessert l'Ecole Vétérinaire
	Ligne 76	Montées : 91 Descentes : 121	



Carte n°26 : Zones de captation de 300 mètres autour des principaux arrêts de bus

Exemples de livrables : ANALYSE ACCESSIBILITE DES ZONES



Photos n°19 et 20 : Des trottoirs peu utilisés à cause du stationnement des voitures ou de leur largeur



Photo n°21 : Des piétons obligés de circuler sur la chaussée



Photos n°46 et 47 : Stationnement anarchique des deux-roues devant l'Ecole de design et dans la rue de l'Ecole Supérieure du Bois

9 Problématiques majeures sur la zone d'activités de la Chanterrie

➤ Modalités et conditions d'accès par la route

- Axes principaux (périphérique notamment) régulièrement embouteillés.
- Marquage au sol problématique rue Alfred Kastler et rue Christian Pauc.

➤ Desserte en transports en commun

- Fréquence moyenne des deux lignes de bus en semaine (entre 10 et 30 minutes).
- Fréquences plus faibles en période de vacances scolaires et le week-end.
- Absence de passage piéton à proximité de l'arrêt « Ecole Vétérinaire ».
- Cadencement des bus n°72 et n°76 problématique à l'arrêt « Beaujoire ».
- Fréquences faibles des lignes de cars départementaux LILA.
- Mauvaise localisation de l'arrêt de car « ICAM » et absence d'abri bus.

➤ Liaisons douces

- Revêtement et entretien des cheminements problématique à certains endroits.
- Stationnement sauvage récurrent des voitures sur de nombreux trottoirs de la zone.
- Absence d'aménagements spécifiques au niveau du chemin du Morbihan.
- Aucun aménagement spécifique pour les vélos.

➤ 3.7 Enjeux sur le parc technologique de Bois Chaland

Sur la zone de Bois Chaland, deux enjeux majeurs ressortent de l'étude d'accessibilité :

- La vitesse des voitures doit être diminuée rue du Bois Chaland (par des ralentisseurs et/ou un marquage au sol).
- La ligne 415 du réseau TICE est à améliorer : positionnement de l'arrêt « Bois Chaland » ou création d'un nouvel arrêt, augmentation de la fréquence.

Pour plus de précisions, voici le récapitulatif des problèmes relevés sur le parc de Bois Chaland en matière d'accessibilité, dont il sera tenu compte dans le diagnostic du PDIE :

➤ Modalités et conditions d'accès par la route

- Rue du Bois Chaland : grande ligne droite, sans marquage au sol et sans ralentisseurs (vitesse importante des voitures).
- Manœuvres pouvant être difficiles pour les camions de livraisons à l'entrée des entreprises à cause de la vitesse des voitures.
- Revêtement d'une partie de la rue du Bois Chaland dégradé, au sud de la zone.

➤ Stationnement sur l'espace public

- Stationnement peu utilisé au nord de la rue du Bois Chaland.

COMMUNICATION

Exemples d'identité visuelle



Merci de votre attention.



6, Rue Jean Viel
44 000 NANTES
Tél : 07 77 82 95 14
Mail: contact@empreinte-scop.fr

WWW.EMPREINTE-SCOP.FR