

PDIE du PAYS DE L'AIGLE

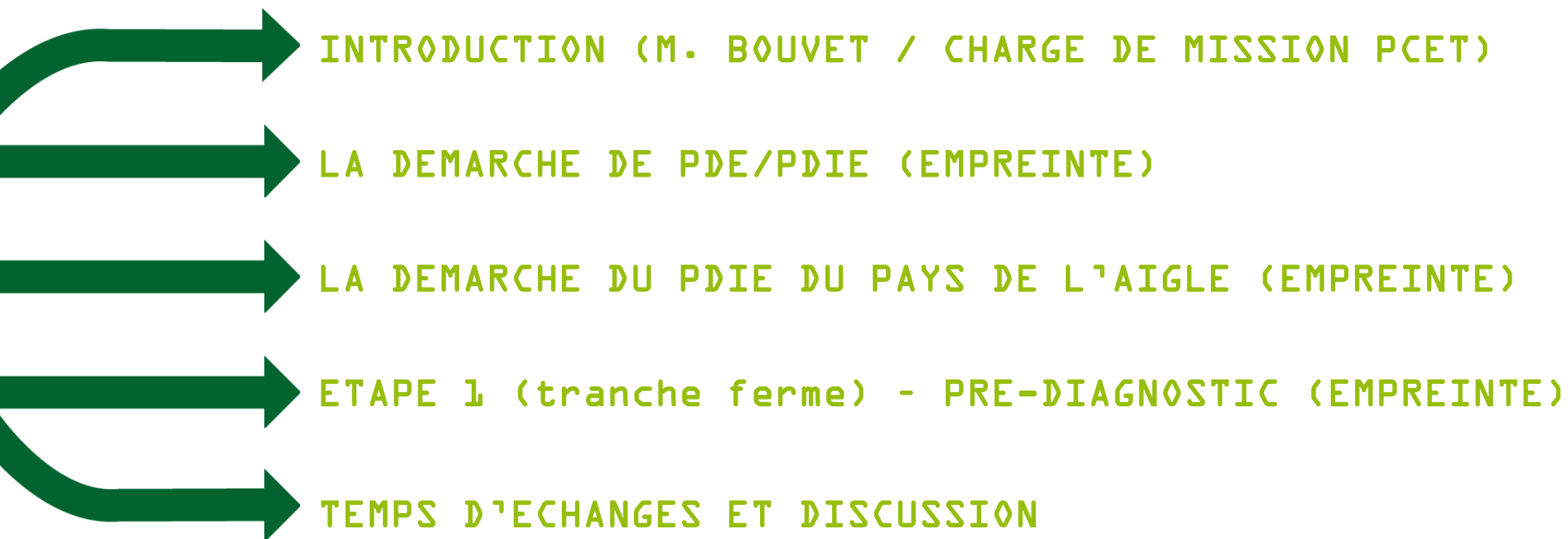
MISSION D'ACCOMPAGNEMENT A L'ELABORATION
DU PLAN DE DEPLACEMENTS INTER-
ENTREPRISES DES ZONES INDUSTRIELLES

Comité de Pilotage de
lancement

25 juin 2012



DEROULEMENT DE LA REUNION



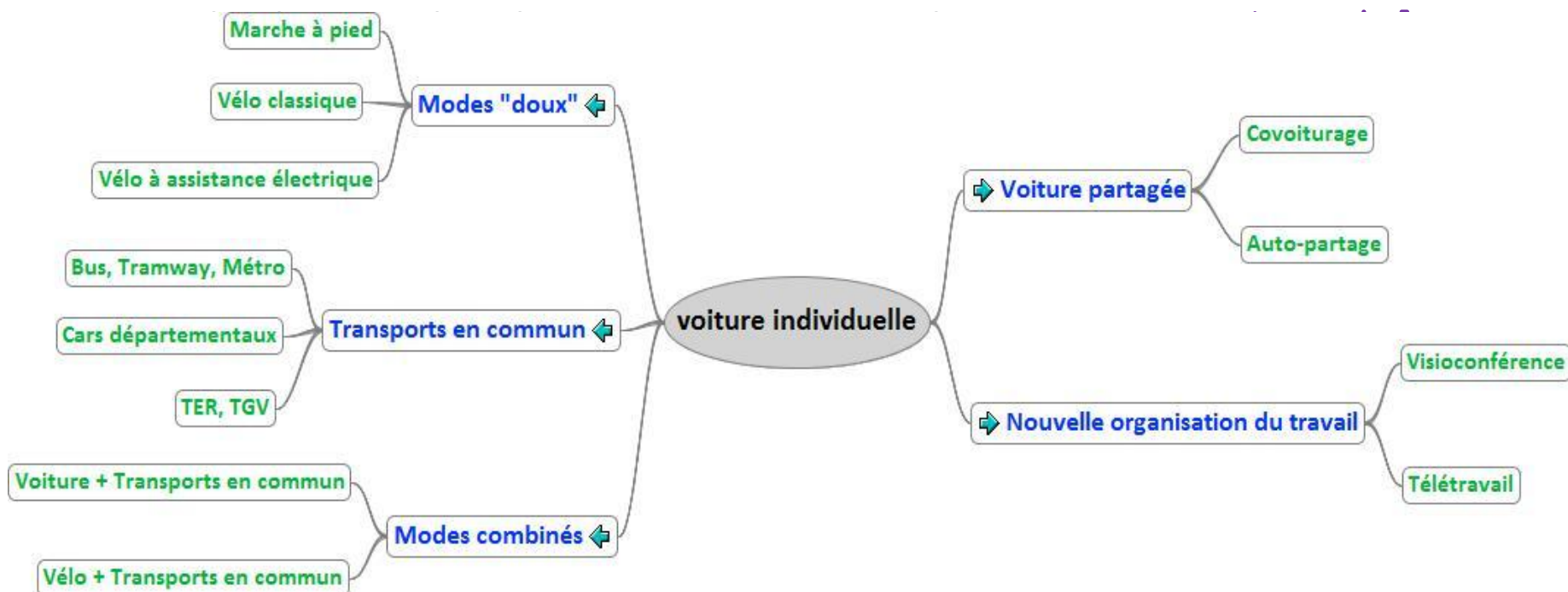


LA DEMARCHE DE PDE/PDIE



DEFINITION DU PLAN DE DEPLACEMENTS ENTREPRISE

Un **Plan de Déplacements Entreprise (PDE)** est un projet de mobilité durable visant à **encourager** l'usage des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle et à mieux **organiser** et **rationaliser** les besoins en déplacement. Cette démarche s'adresse à la fois aux entreprises (PDE) et aux administrations (PDA) mais également à des zones d'activités (PDIE ou PDZ).





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.

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



UN CADRE LEGISLATIF ETABLI

2010 LOI DE PROGRAMMATION POUR LA MISE EN ŒUVRE DU GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT

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'auto-partage 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 PDE/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)

- Calculette Eco-déplacements de l'ADEME : pour un trajet DT aller égal à 8 km, la voiture coûte jusqu'à 10 fois plus cher que les Transports en Commun Urbains
- 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
- 6 km à pied correspondent à 1 heure de marche, 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

Participation à un projet d'entreprise écocitoyen (concertation)



AVANTAGES DE LA DEMARCHE DE PDE/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

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

Amélioration du dialogue social au sein de l'entreprise

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



AVANTAGES DE LA DEMARCHE DE PDE/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, PLH, SCOT...) et de développement durable (Agenda 21, Bilan Carbone, Plan Climat ...)

Diminuer les nombres d'accident du travail lors des trajets domicile-travail

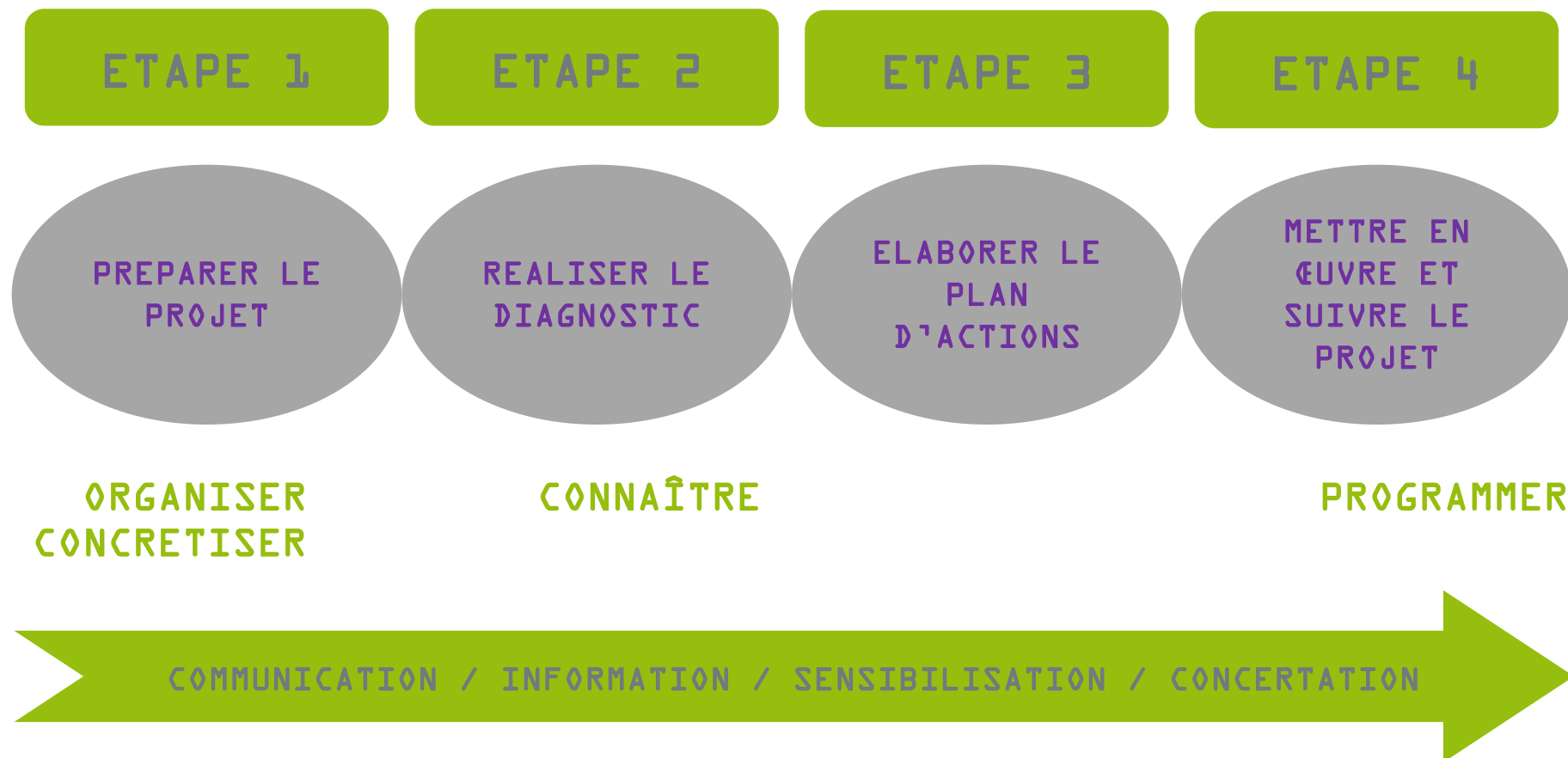
Réduction de la congestion automobile et amélioration de la qualité de l'air

Lutte contre le réchauffement climatique et limitation des émissions de gaz à effet de serre (objectifs nationaux-facteur 4)



MISE EN ŒUVRE DE LA DEMARCHE DE PDE/PDIE

Une démarche en 4 temps





LA DEMARCHE DE PDIE DU PDIE DE L'AIGLE



INSTANCES DE SUIVI

1. 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
- Des Directeur et Chef de Projet d'Empreinte

2. 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 dont son/sa chef de projet (appelé le chef de projet PDIE CDC dans la suite du document)
- Du Chef de Projet d'Empreinte

SYNTHESE METHODOLOGIQUE

E
T
A
P
E

PRE DIAGNOSTIC

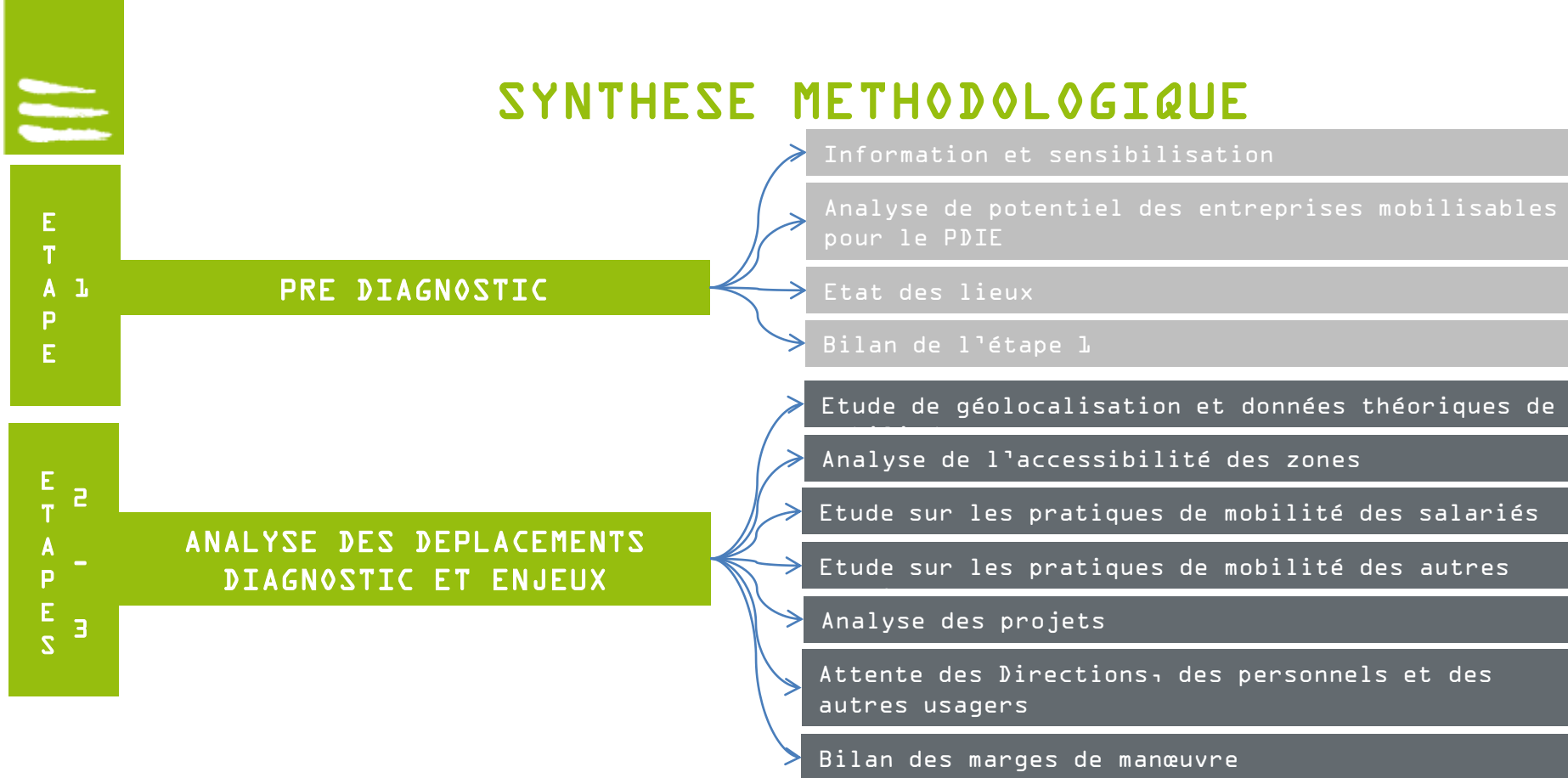
Information et sensibilisation

Analyse de potentiel des entreprises mobilisables pour le PDIE

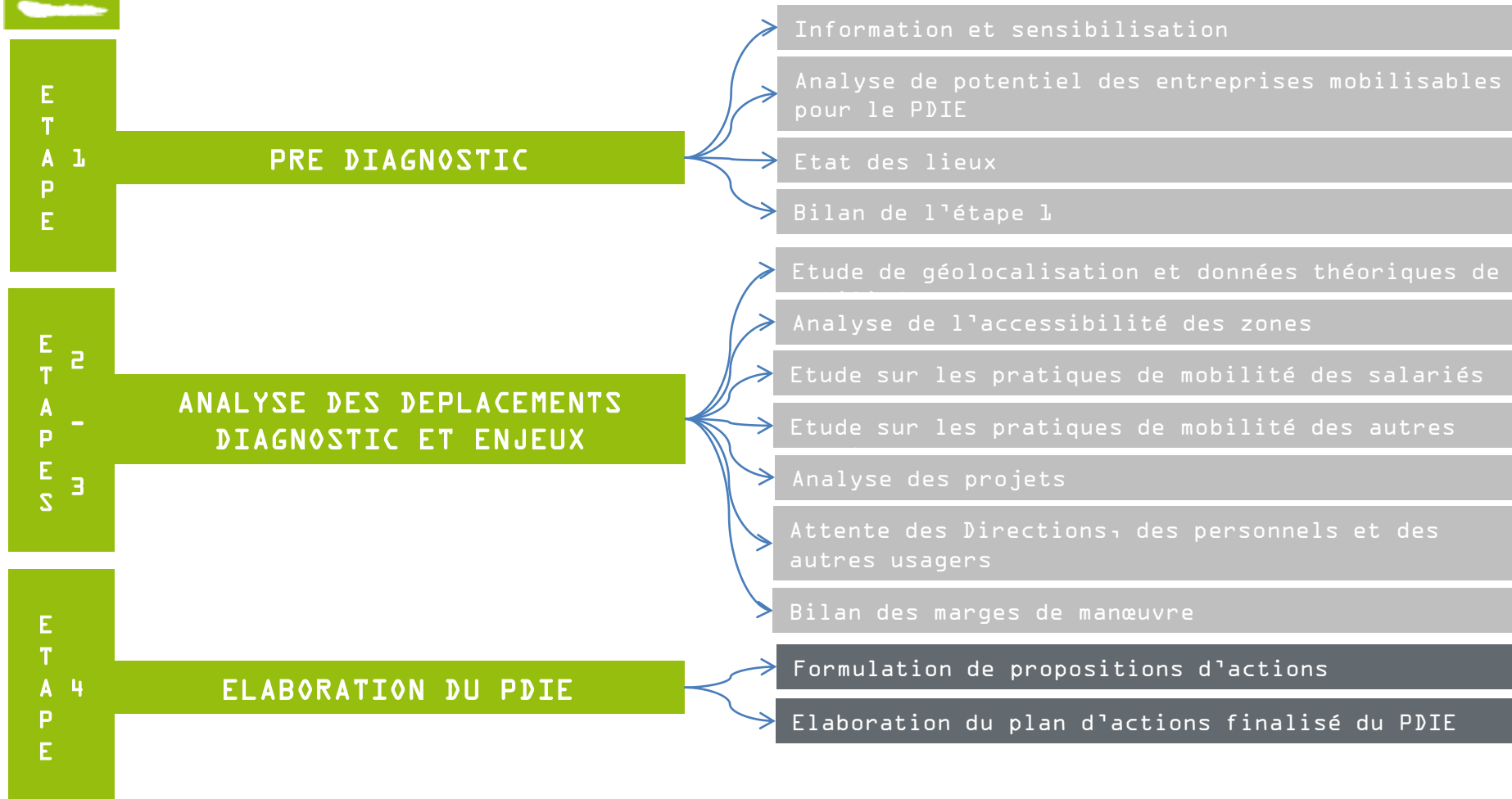
Etat des lieux

Bilan de l'étape 1

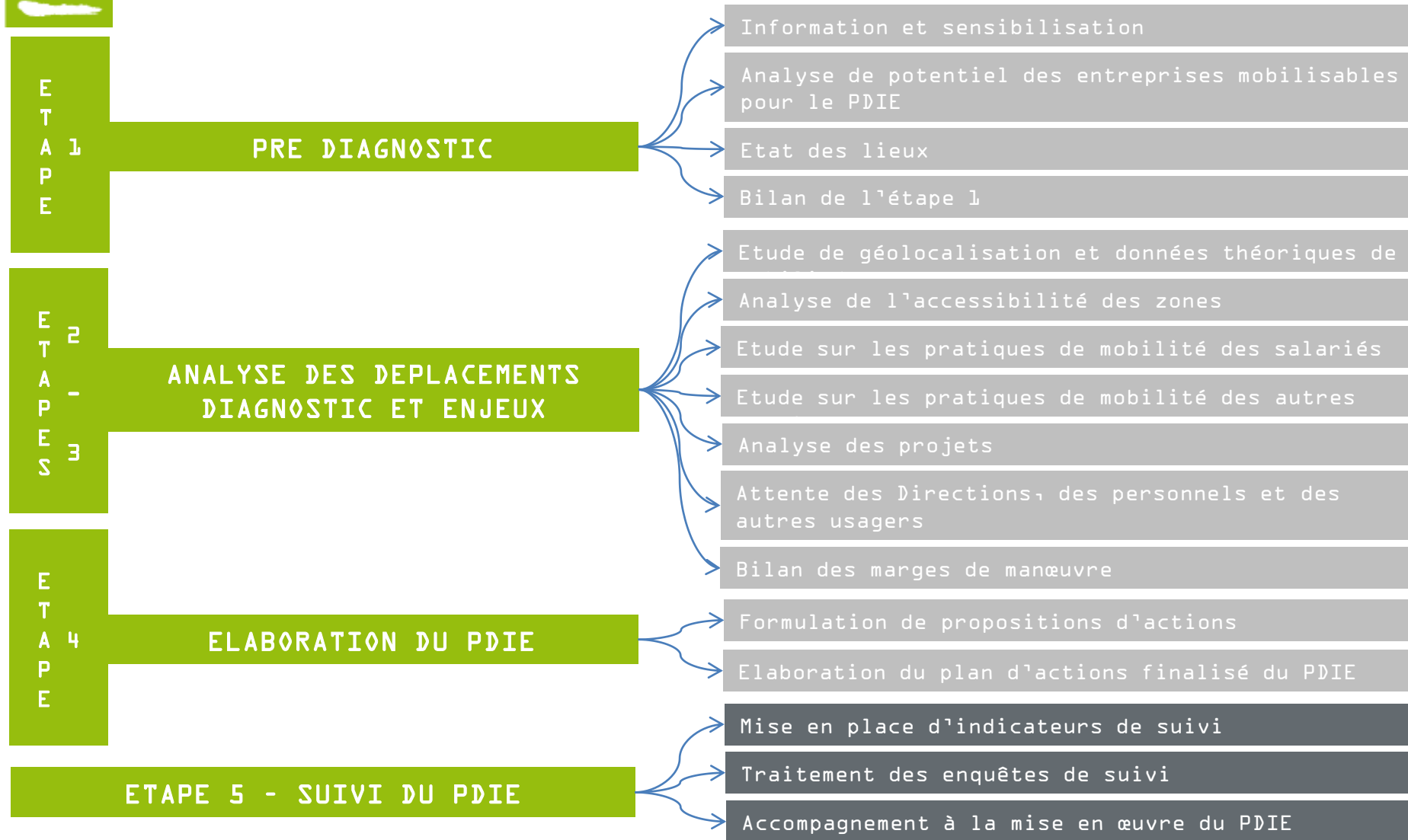
SYNTHESE METHODOLOGIQUE



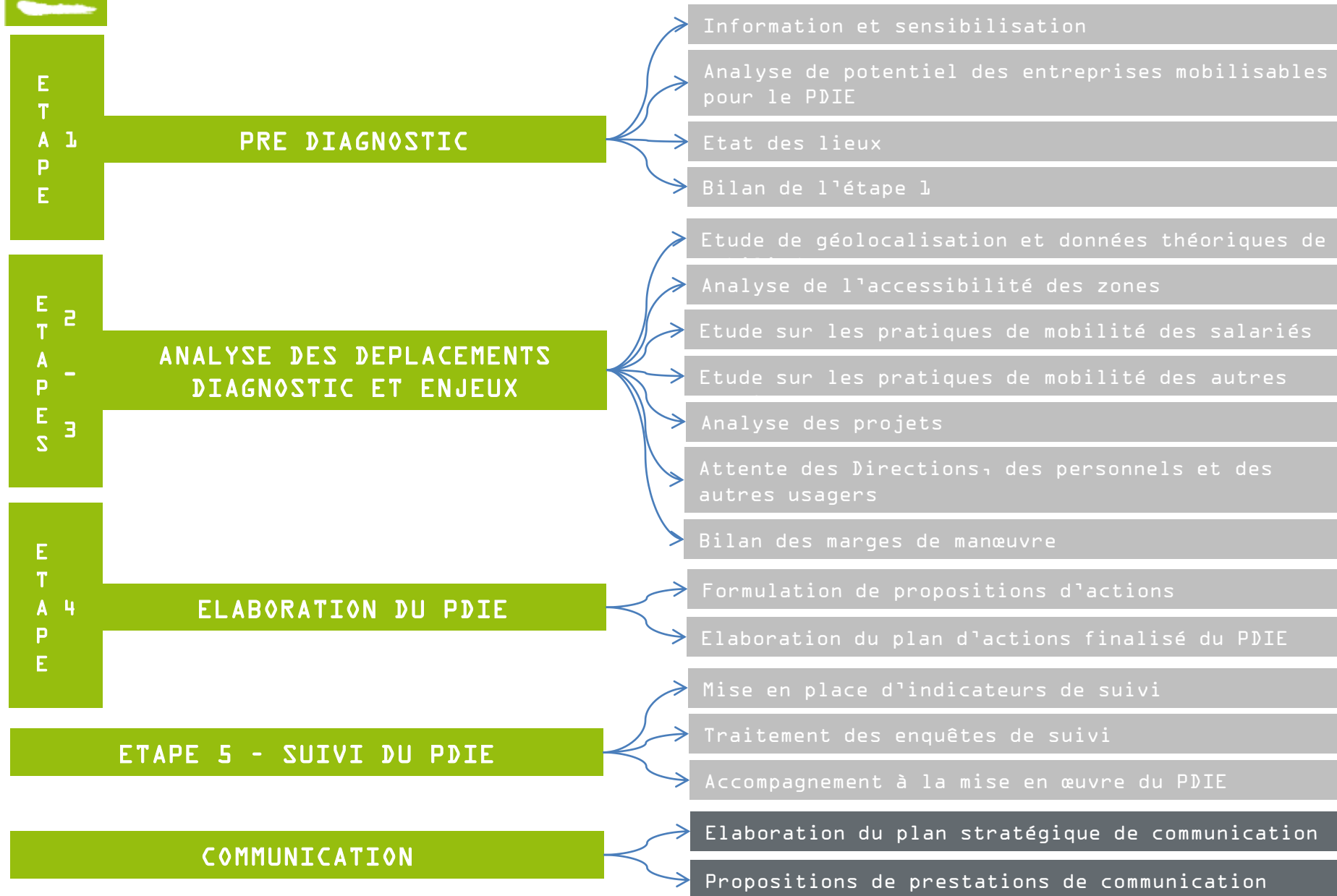
SYNTHESE METHODOLOGIQUE



SYNTHESE METHODOLOGIQUE



SYNTHESE METHODOLOGIQUE





PLANNING

PHASE 1	DELAIS
ETAPE 1 démarrage de	Du 25 juin au 14 décembre 2012
PHASE 2	DELAIS
ETAPES 2, 3 et 4	Du 7 janvier au 5 juillet 2013



ETAPE 1 (TRANCHE FERME) PRE-DIAGNOSTIC



ETAPE 1 PRE DIAGNOSTIC

1. Information et Sensibilisation

Objectif :

- Informer et sensibiliser à la démarche de PDIE les acteurs du territoire, notamment les salariés et les responsables d'entreprises

- Promotion de la démarche de PDIE au cours de la Semaine de la Mobilité du 16 au 22 septembre 2012
- Sessions d'information et de sensibilisation auprès des salariés et des responsables d'entreprises

Livrable :

- Supports d'information utilisés au cours des sessions d'information



ETAPE 1 PRE DIAGNOSTIC

2. Analyse de potentiel des entreprises mobilisables pour le PDIE

Objectif :

- Quantifier les entreprises prêtes à s'engager dans la démarche de PDIE

→ Mobiliser au maximum les chefs d'entreprise à la démarche de

→ Interview des chefs d'entreprise par téléphone à l'aide d'un questionnaire

Livrables :

- Rapport de synthèse des entretiens téléphoniques effectués avec les chefs d'entreprise
- Actes d'engagement transmis à la CDC du Pays de l'Aigle



ETAPE 1

PRE DIAGNOSTIC

3. Etat des Lieux

Objectifs :

- Etablir un état des lieux général des ZI de la CDC du Pays de l'Aigle
- Appréhender et comprendre les pratiques de déplacements

→ Visite de terrain

→ Prise en compte des éléments de contexte du territoire

→ Analyse des questionnaires Entreprise

→ Formalisation d'un état des lieux global prenant en compte :

- Les conditions de fonctionnement des zones
- L'accessibilité par les différents modes de transport
- Les pratiques de déplacements des salariés et des autres publics fréquentant les zones

Livrable :

- Rapport de l'état des lieux des ZI



ETAPE 1 PRE DIAGNOSTIC

4. Bilan de l'étape 1

Objectif :

- Disposer de tous les éléments d'analyse qui permettront aux membres du Comité de Pilotage de décider ou non de la poursuite de la démarche de PDIE

→ Rédaction d'une synthèse PowerPoint des résultats des études menées au cours de l'étape 1.

Livrable :

- Présentation PPT de l'étape 1



ETAPE 1 PRE DIAGNOSTIC

Pilotage de l'étape 1

COMITE DE PILOTAGE n°1

Lancement du PDIE.

GROUPES PROJET n°1 et n°2

Réunions techniques dont la première se déroulera avant la semaine de la mobilité et la seconde au moment de la phase d'interviews téléphoniques des chefs d'entreprise.

COMITE DE PILOTAGE n°2

Présentation des résultats de l'étape 1

Décision du Comité de Pilotage d'enclencher les étapes suivantes ou non.



 Vacances



PLANNING DE LA PHASE 2 (tranche conditionnelle)

ETAPES 2, 3 et 4 (PHASE 2)	7-11 janv 14-18 janv 21-25 janv 28 janv-1 fév 4-8 fév 11-15 fév 18-22 fév 25 fév-1 mars 4-8 mars 11-15 mars 18-22 mars 25-29 mars 1-5 avril 8-12 avril 15-19 avril 22-26 avril 29 avril-3 mai 6-10 mai 13-17 mai 20-24 mai 27-31 mai 3-7 juin 10-14 juin 17-21 juin 24-28 juin 1-5 juil 8-12 juil																											
	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	
Etude de géolocalisation																												
Etude de terrain d'accessibilité																												
Rédaction des rapports d'accessibilité																												
Etude des pratiques de mobilité des salariés																												
Etude des pratiques de mobilité des autres publics																												
Groupe Projet n°3																												
Analyse des projets																												
Organisation des groupes de réflexion																												
Rédaction du cahier de la concertation																												
Etablissement du bilan des marges de manœuvre																												
Groupe Projet n°4																												
Groupe Projet n°5																												
Formulation de propositions d'actions																												
Finalisation du plan d'actions																												
Définition de l'objectif global du PDIE																												
Rédaction du document final du PDIE																												
Groupe Projet n°6																												
Comité de Pilotage n°3																												

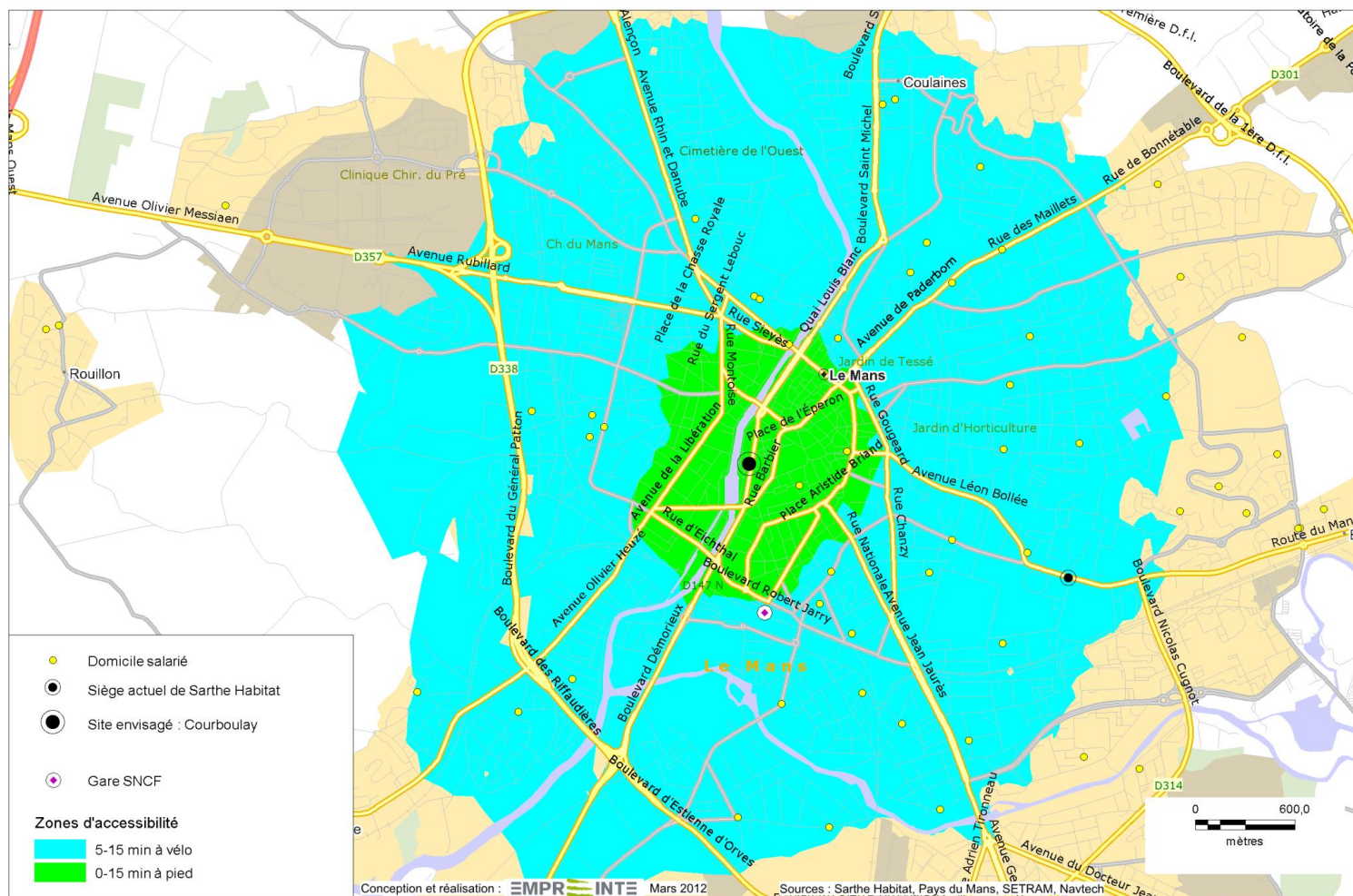
 Vacances



ECHANGES ET DISCUSSION

Exemples de livrables : ZONES D'ACCESSIBILITE MODES DOUX

ACCESSIBILITE MODES DOUX POUR LE SITE COURBOULAY





ETAPE 2

ANALYSE DES DEPLACEMENTS

Exemples de livrables : DONNEES THEORIQUES DE MOBILITE

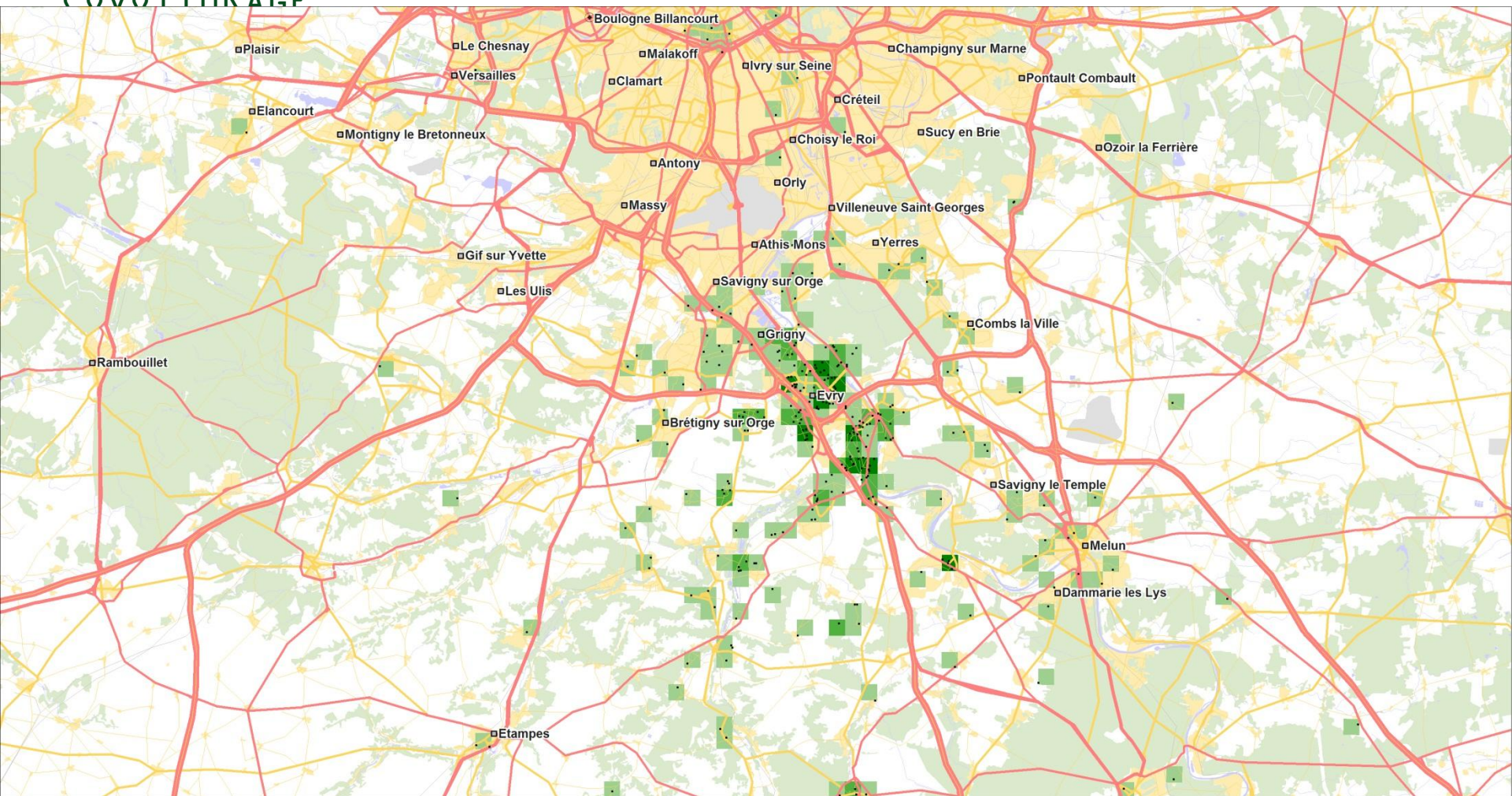
Horaires classiques		
	Analyse territoriale	
	Effectif	%
Effectifs MARCHE A PIED	4	5,0%
Effectifs VELO	8	10,0%
Effectifs TCU (zone Vélo)	2	2,5%
Effectifs TCU (hors zone Vélo)	6	7,5%
Effectifs TCU	8	10,0%
Effectifs TER	12	15,0%
Autre	50	62,5%
Total	80	100,0%
Effectifs modes alternatifs (sans TER)	18	22,5%



ETAPE 2

ANALYSE DES DEPLACEMENTS

Exemples de livrables : IDENTIFICATION CLUSTERS DE COVOITURAGE

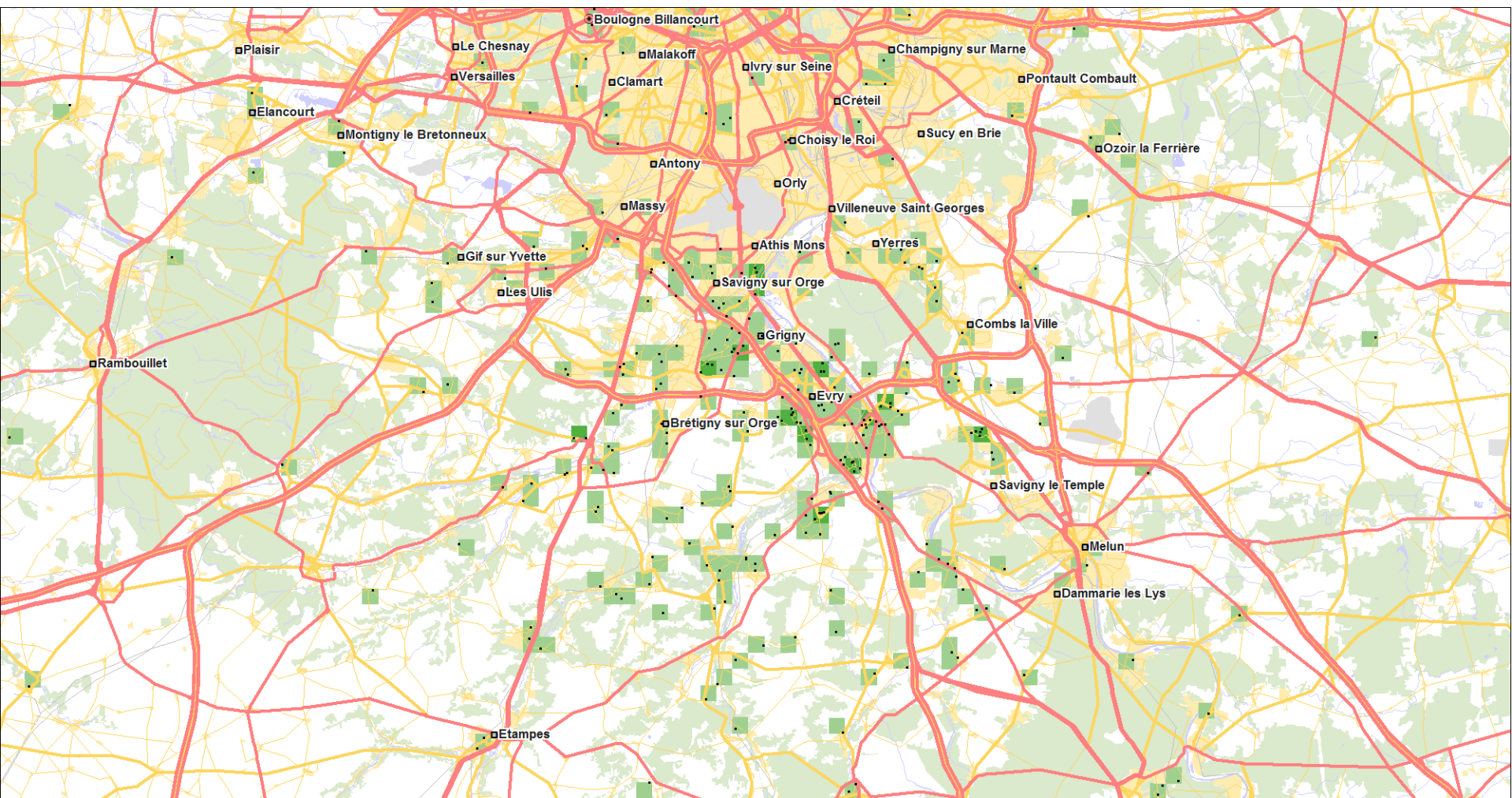




ETAPE 2

ANALYSE DES DEPLACEMENTS

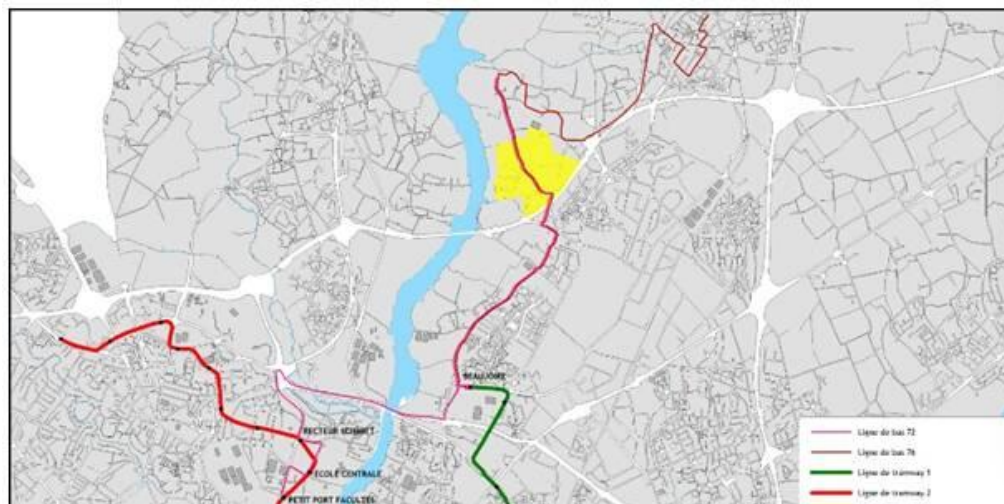
Exemples de livrables : COMPARATIF ZONES/REPARTITION SALARIES



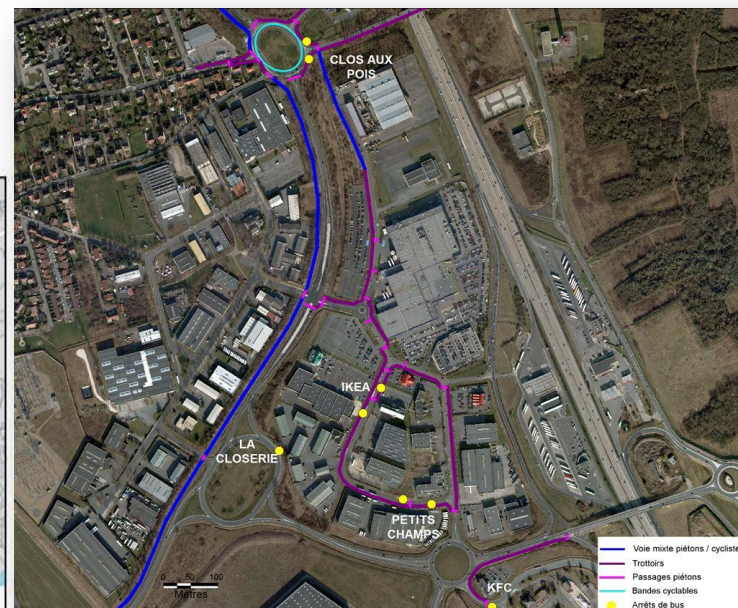


ETAPE 2

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



ETAPE 2

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](mailto:contact@empreinte-scop.fr)

WWW.EMPREINTE-SCOP.FR