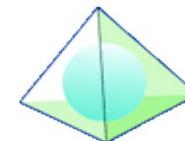


CETE
de Lyon

centre
d'Études
techniques
de l'Équipement



Association des
Directeurs des
Services
Techniques
Départementaux

La démarche PDE

Reunion
du Club Sécurité Routière

2 avril 2013

Gaëlle Chapron

Ressources, territoires et habitats
Énergie et climat
Prévention des risques
Développement durable
Infrastructures, transports et mer

Présent
pour
l'avenir

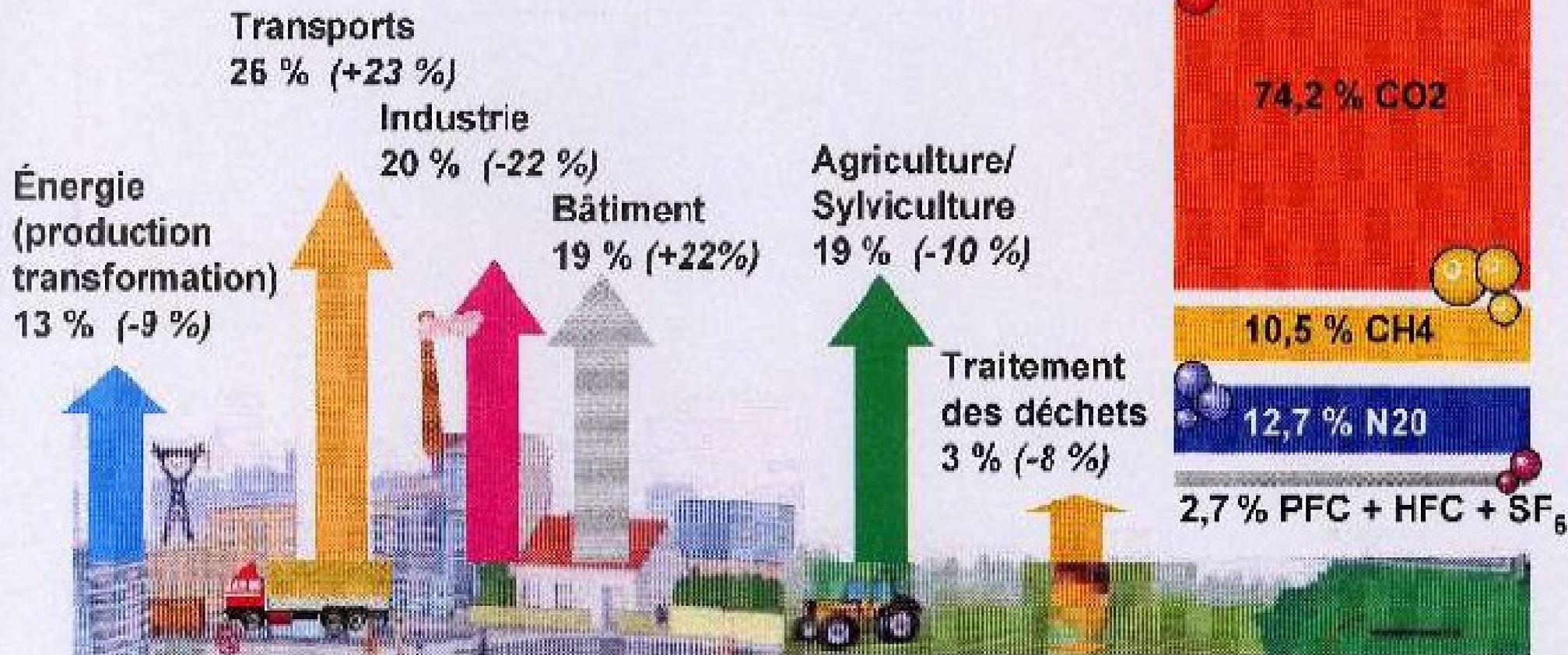


Centre d'Études Techniques de Lyon – Département Mobilités
Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie

Première partie

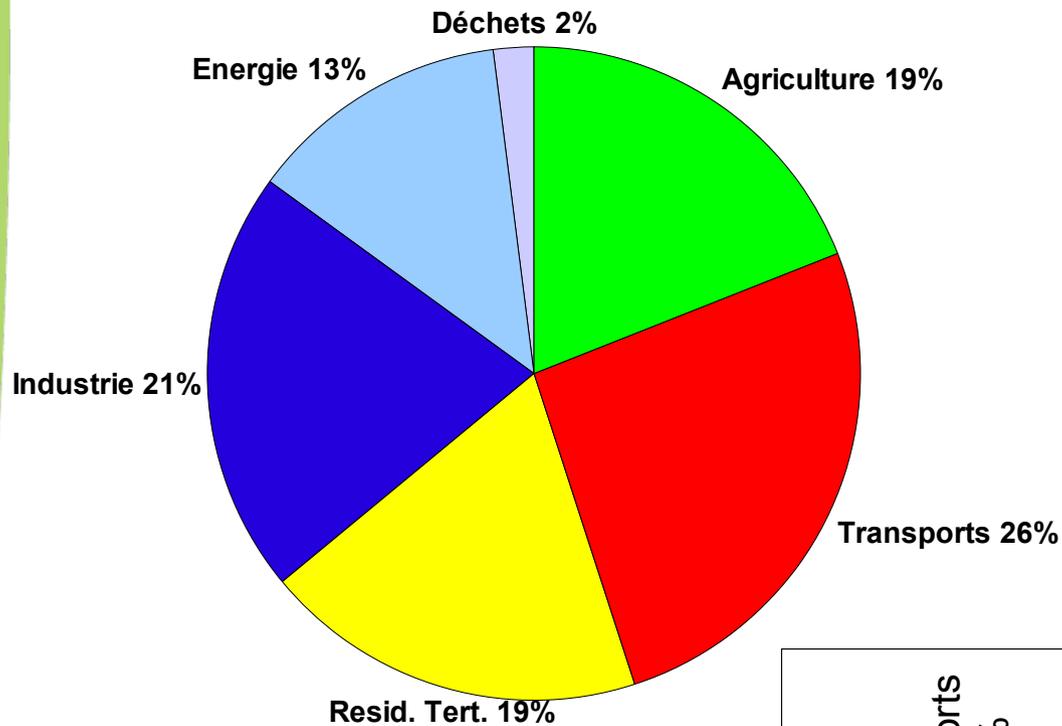
- Les déplacements : causes et effets
- Qu'est-ce que le management de la mobilité ?

Émissions annuelles de gaz à effet de serre par secteur en France



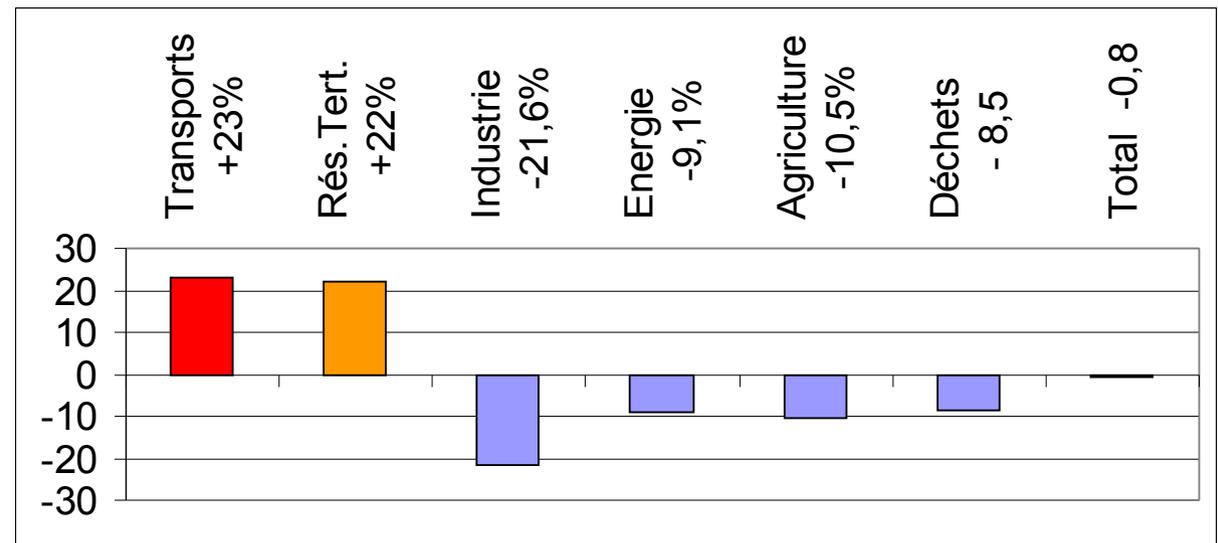
Émissions de GES² en France (y compris DOM/COM) en 2004, par secteur (hors UTCF³) (entre parenthèses, l'évolution depuis 1990 ; source : CITEPA/Inventaire SECTEN/Format PNLCC, février 2006)

CO2 : émissions et évolutions

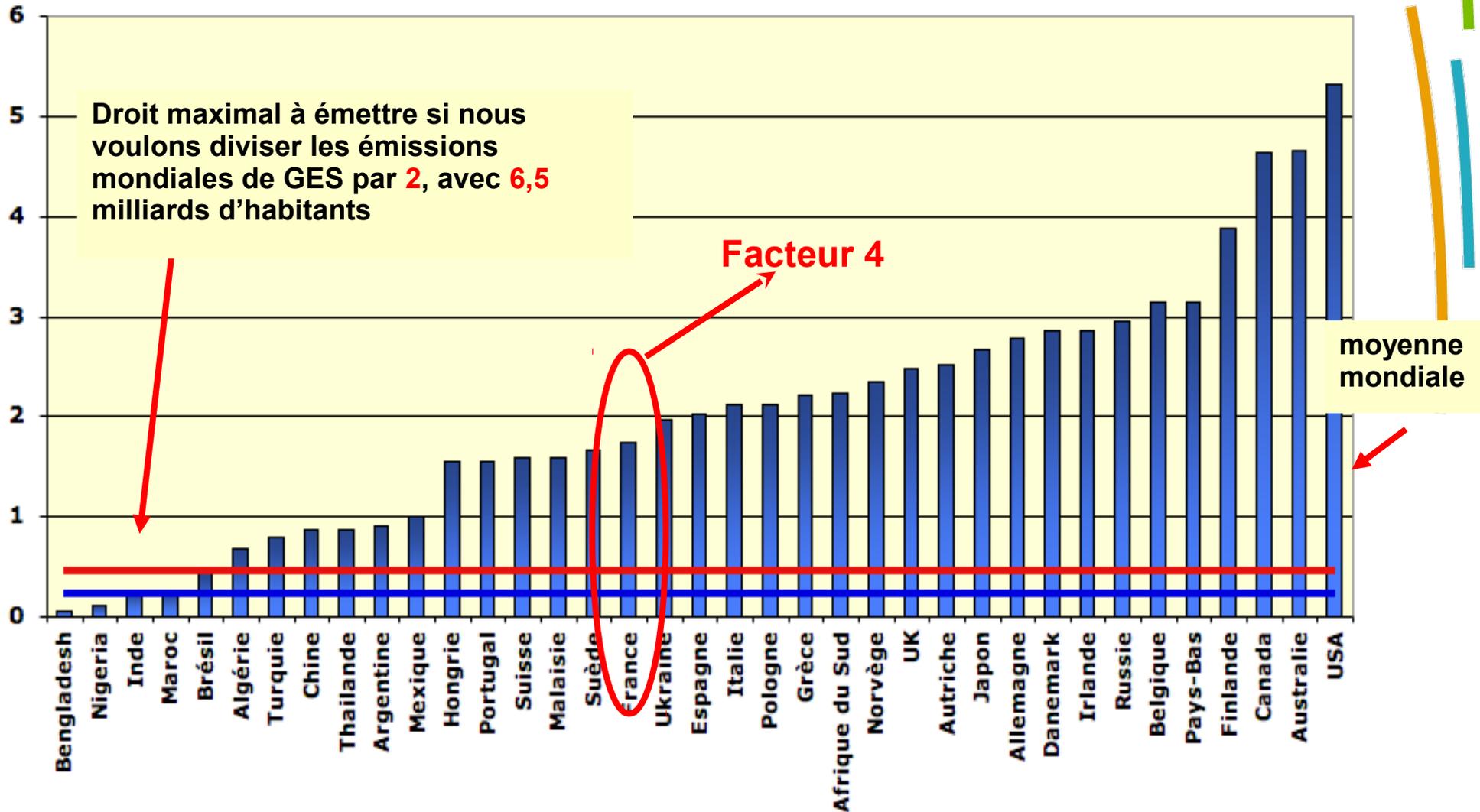


Répartition des émissions de GES en France en 2005 par secteur d'activité (en 2006 : 26,4% pour le secteur Transports dont 24% pour la Route)

Évolution des émissions 2004 par rapport à 1990 par secteur d'activité



Qu'émettre au plus si nous voulons arrêter d'enrichir l'atmosphère en gaz à effet de serre ?



Émissions de GES par habitant en 2003 en tCO₂e
et « droits maximaux à émettre sans perturber le climat »
 (Source WRI pour les émissions par habitant, sur données AIE et UN)

Que fait-on avec le « droit maximal » ?

En l'état actuel des technologies, pour émettre ce «droit», de 500kg de carbone, il suffit de faire **l'une des actions suivantes** :

- faire un AR Paris-NY en avion
- **ou** consommer 4.000 kWh d'électricité en Grande Bretagne, mais 22.000 kWh en France (consommation moyenne par Français : environ 7500 kWh) ;
- **ou** acheter 50 à 500 kg de produits manufacturés ;
- **ou** produire 2 tonnes de ciment (une maison de 100 m² en nécessite 10 T) ;
- **ou** parcourir 7.000 km en VL type citadine en zone urbaine, ou 4.000 km en 4x4 en zone urbaine ;

ou consommer 8.000 kwh de gaz naturel ou 620 l de fuel domestique
(une demi saison de chauffe d'une maison 120 m² - réglementation Th 1982)

Le cadre institutionnel

Une approche internationale :

- ✓ Conférence de RIO (1992)
- ✓ Protocole de Kyoto (1997)
- ✓ Directive européenne CO₂ : quotas (2003)
- ✓ Conférence de Copenhague (novembre 2009)

Objectif international : diviser par 2 d'ici 2050 les émissions mondiales → 0,5 Teq C par habitant / an

En France : la loi Grenelle 1 (3 août 2009) :

- ✓ facteur 4 d'ici 2050 dont -20 à -30% d'ici 2020
- ✓ Contribution climat- énergie
- ✓ Etat exemplaire :
 - ✓ bilan carbone dès 2009
 - ✓ audit énergétique d'ici 2010
 - ✓ - 40% consommations et - 50% de GES en 2020
- ✓ incitation des collectivités locales à faire de même
- ✓ actions sur logement neuf, parc existant (social, privé...), tertiaire

« Facteur 4 » : une hypothèse d'application aux véhicules particuliers

- 60% des émissions de CO₂ du mode routier provient des Véhicules Particuliers
- Pour atteindre le facteur 4, les scénarii montrent que les progrès technologiques et l'utilisation des agrocarburants ne suffisent pas

⇒ Nécessité du management de la mobilité

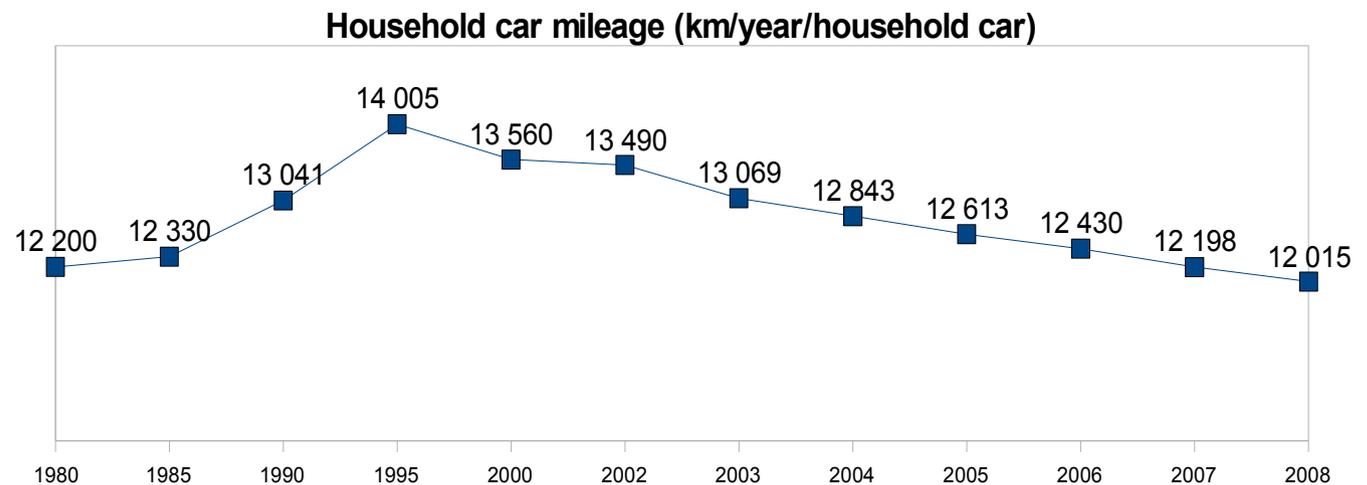
Pour réduire les km parcourus par voiture des ménages

« Facteur 4 » : hypothèse d'application aux véhicules particuliers

- 60% des émissions de CO₂ du mode routier provient des véhicules particuliers
- Pour atteindre le facteur 4, les scénarii montrent que les progrès technologiques et l'utilisation des agrocarburants ne suffisent pas

=> Nécessité de réduire les véhicules x km

Est-on déjà
en bon chemin
pour réduire
nos déplacements ?



Motifs et distances Domicile-travail

| | |
|---|------|
| Domicile - Travail | 19,2 |
| Domicile - Etudes | 14,6 |
| Domicile – Loisirs + démarches + visite | 32,2 |
| Domicile – Achats | 14,5 |
| Non-Domicile (dont déplacements pro) | 19,5 |

(en %)

Source : Certu - EMD

| distance (km) | mode VP (%) |
|---------------|-------------|
| 0 à 2 | 35% |
| 2 à 5 | 72% |

Source : enquête INSEE-INRETS 94-95

Stationnement vers le lieu de travail

- 2 salariés sur 3 disposent d'une place de stationnement *hors voirie*

| | |
|---|-----|
| Un actif travaillant en ville centre d'une grande aggro française | |
| s'il N'a PAS de place de station ^t assurée à proximité lieu de travail, il utilise sa voiture à : | 40% |
| s'il a une place de station ^t assurée à proximité lieu de travail, il utilise sa voiture à : | 74% |

Source : enquête INSEE-INRETS 94-95

Sécurité liée au travail

- Les déplacements **en milieu urbain** représentent :
 - 69%** des accidents corporels
 - 31%** des tués
 - 57%** des blessés hospitalisés
 - 72%** des blessés légers
- **57%** des accidents du travail mortels sont des accidents de trajets domicile-travail et professionnels

Concept et fondement du management de la mobilité

*Définition : agir sur la **demande** pour influencer sur les déplacements quotidiens et encourager un **changement d'attitude et de comportement***

Rapport MIES du RdV Climat des 14-15 nov 2005 :

“Il ne serait pas pertinent de laisser penser aux citoyens que chercheurs et ingénieurs pourront résoudre le problème à leur place” ...

La MIES insiste sur l’*“indispensable baisse de la demande”*

Textes réglementaires

- Les PDU doivent « encourager les entreprises & collectivités publiques à établir un plan de mobilité et favoriser le transport de leur personnel, notamment par l'utilisation des transports collectifs et le covoiturage » (article 28-1 de la LOTI)
- Toute agglomération > 100 000 habitants doit mettre en place un service de Conseil en Mobilité pour les employeurs (pour encourager les PDE) (SRU)
- PDE obligatoires dans TOUTES les administrations d'Etat dans les aggro > 100 000 habitants avant fin 2008 (Plan Climat / Etat exemplaire / décret du 22/12/2006)

Textes réglementaires

- Les PDU doivent « encourager les entreprises & collectivités publiques à établir un plan de mobilité et favoriser le transport de leur personnel, notamment par l'utilisation des transports collectifs et le covoiturage » (article 28-1 de la LOTI)
- Toute agglomération > 100 000 habitants doit mettre en place un service de Conseil en Mobilité pour les employeurs (pour encourager les PDE) (SRU)
- PDE obligatoires dans TOUTES les administrations d'Etat dans les aggro > 100 000 habitants avant fin 2008 (Plan Climat / Etat exemplaire / décret du 22/12/2006)

Textes réglementaires

- **Janvier 2007** : prise en charge partielle des abonnements TC obligatoire pour les administrations et facultative pour les collectivités et l'ensemble des employeurs (décret du 22 décembre 2006)
- **Janvier 2009** : Tout employeur (public ou privé) prend en charge les abonnements TC ET les abonnements aux services publics de location de vélos de ses salariés. La prise en charge est égale à 50% du coût (article L3261-2 et R3261-1 à 10 du code du travail)
- Janvier 2009 : Tout employeur peut prendre en charge des frais de carburant ou d'alimentation électrique des véhicules (maxi = 200 €/an) de ses salariés :
 - résidant en dehors d'un PTU
 - ou dont les horaires de travail sont incompatibles avec ceux des TC (article L3261-3 et 4 du code du travail)

Acteurs

- **Usagers** : salariés, habitants, élèves, parents, touristes, clients, ...
- **Gestionnaires de lieux d'activités** : employeurs, commerçants, chefs d'établissements, ...
- **Conseillers en mobilité** : AOT, agence, association, commune et leurs groupements, ...
- **Prestataires** : opérateur TC, autopartage et covoiturage, gestionnaire stationnement, loueur, taxi, vélostation,...
- **Incitateurs** : État, agences (Ademe, Rare)
- **Facilitateurs** : CCI, opérateurs immobilier, manager de centre-ville, Cram, CE, syndicats
- **BE et consultants**

Seconde partie

Le Plan de déplacements d'entreprise :

- Une démarche de projet

PDE : une définition

« Mettre en oeuvre dans un lieu d'activités un ensemble cohérent d'actions destinées à inciter les salariés et autres usagers - visiteurs, étudiants, clients, etc.- à réduire leur utilisation individuelle de la voiture au profit des autres modes ou usages. Les livraisons et enlèvements de marchandises sont aussi concernées par ces actions. »

Le plan doit préciser:

- ses objectifs quantifiés et planifiés,
- ses moyens à mettre en oeuvre, y compris financiers
- son mode de suivi et d'évaluation

La démarche projet PDE

- **Une démarche volontaire** pour résoudre un problème de trafic, de stationnement ou lié à une réorganisation
- **Un projet fondé sur les techniques d'organisation** en équipe projet autour d'un pilote
- **Une démarche qui nécessite un soutien** actif de la direction
- **Un projet participatif** pour connaître la demande et obtenir une bonne appropriation du plan par les salariés
- **Une démarche de communication** à long terme pour maintenir la dynamique
- **Un projet à suivre** pour mesurer son efficacité

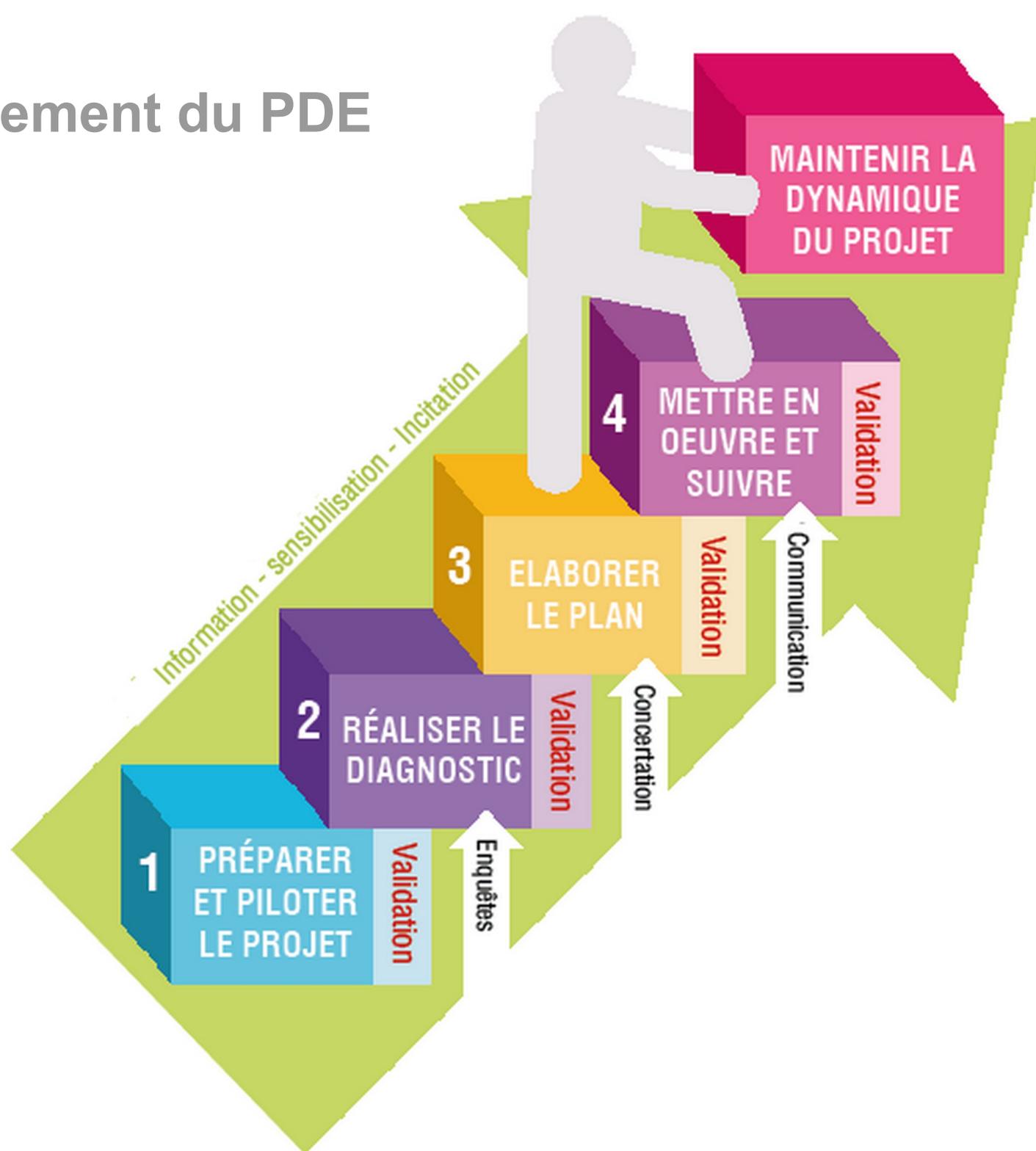
Les étapes d'un PDE



Réaliser un plan de déplacements entreprise :
Guide à destination des chefs de projet (Ademe)

- Préparer et piloter le projet : choix des objectifs et des parties prenantes
- Réaliser le diagnostic: annonce du projet, analyse des données internes, enquête déplacements, diagnostic d'accès multimodal du site
- Élaborer le plan: faire émerger des solutions par la concertation, réaliser l'évaluation environnementale, prendre les décisions, formaliser le plan
- Mettre en œuvre et suivre le PDE: mise en œuvre et suivi des mesures, évaluation, actions de communication régulières pour maintenir l'élan

Le fonctionnement du PDE



Une démarche inscrite dans la durée

Une organisation à différentes échelles de temps :

- l'année de mise en oeuvre
- à moyen terme (ex.: 3 ans)
- en continu (et au minimum pendant la semaine européenne de la mobilité 3^{ième} semaine de septembre ou pendant la semaine du développement durable début avril)

PDE: 1^{ères} mesures possibles

Communiquer/Faire participer (les salariés)

Encourager les TC (recherche d'itinéraires)

Encourager le Vélo (stationnement pratique et sûr)

Encourager la Marche (cheminements piétons directs)

Encourager le Covoiturage (lien vers BDD)

Maîtriser la flotte de Véhicules de Service (mise en pool, autopartage)

Réduire le Stationnement (tarification, crédit de stationnement)

Réduire déplacements à la Source (télétravail, réunion téléphonique et visioconférence)

Bénéfices d'un PDE

Des avantages pour tous :

- Employeur
- Salariés
- Collectivité publique

Pour l'employeur qui s'engage

Diminuer les coûts (stationnement, charges de propriété foncière, frais de déplacements, flotte de véhicules, accidents...)

Faciliter l'accessibilité du site (aux salariés, visiteurs, fournisseurs, clients...) en gérant mieux le stationnement

Améliorer les conditions de travail (sécurité des déplacements)

Faire participer les salariés pour améliorer le climat social (renforcer la culture d'entreprise et les fidéliser)

Valoriser l'image « citoyenne » de l'établissement

Anticiper les changements (réactivité)

Pour les salariés qui participent

Réduire les frais de trajets domicile-travail par la promotion des modes économiques (marche, vélo, transports collectifs, covoiturage)

Diminuer la perte de temps (congestion, stationnement...)

Améliorer les conditions de travail (et de vie quotidienne) par la réduction de la fatigue/du stress liés aux déplacements domicile-travail et professionnels

Augmenter la convivialité (participation à la démarche projet PDE, témoignages, liens entre nouveaux pratiquants...)

Favoriser une meilleure santé par la pratique des modes doux

Pour la collectivité qui soutient

Participer à la réduction de l'effet de serre

Réduire la congestion, les pollutions et nuisances ainsi que les coûts induits

Améliorer la sécurité des déplacements, récupérer des espaces publics

Améliorer la qualité de vie des riverains

Soutenir l'activité économique locale et encourager de nouvelles implantations

Les obstacles

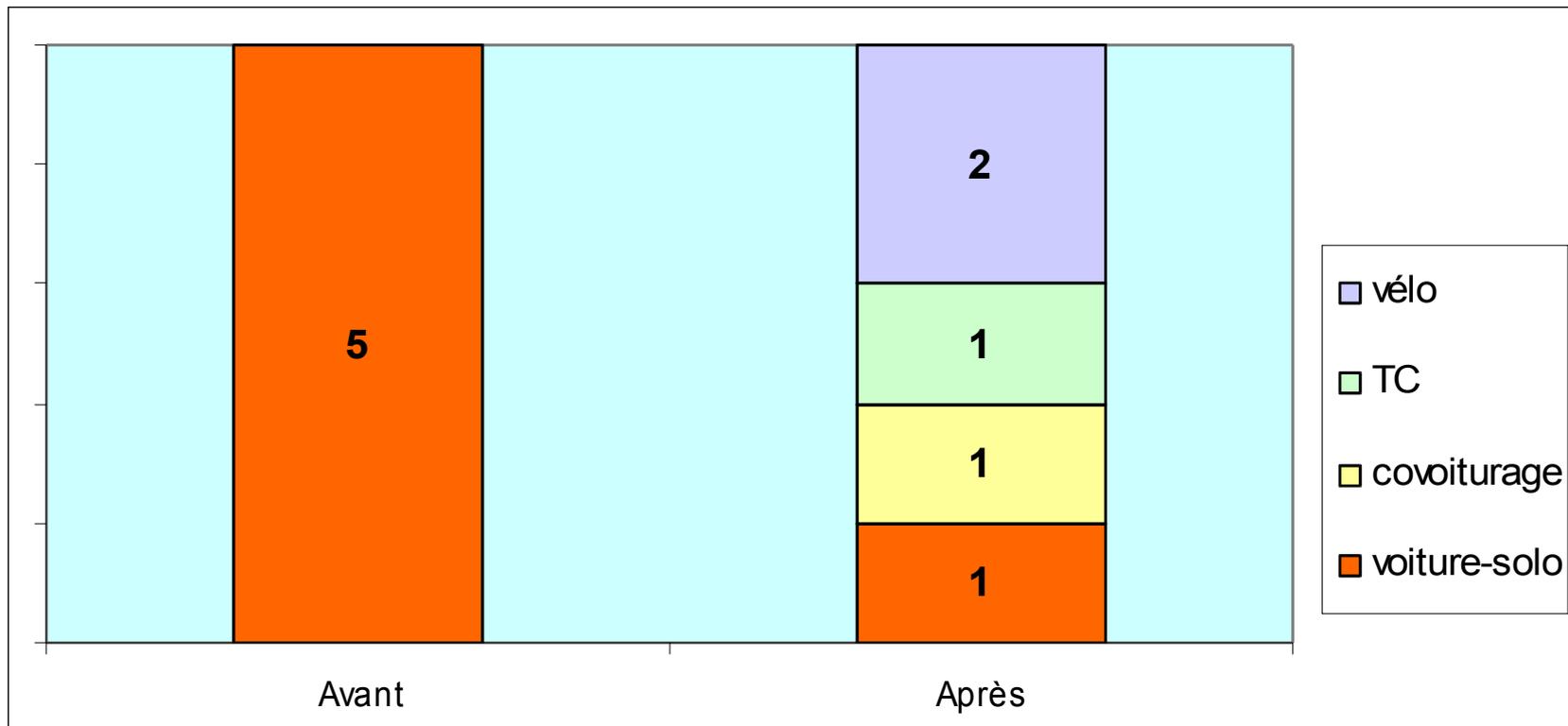
- Bonnes conditions de circulation en voiture
- Facilité et gratuité du stationnement
- Alternatives peu performantes
 - services TC médiocre (horaires, fréquence, temps)
 - réseaux cyclables/piétonniers insuffisants

Les obstacles

- Habitudes de déplacements
 - Rester dans sa « bulle » automobile
 - changer son organisation, y.c. pour les autres motifs
- Organisation du travail
 - horaires fluctuants (covoiturage le soir)
 - voitures de service et « remisage »
- La fiscalité
 - déduction des frais réels de l'impôt sur revenu

De la souplesse...

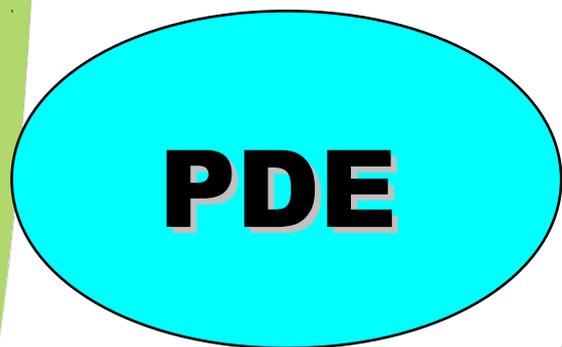
3 collègues habitants le même quartier à 7 km de leur lieu de travail décident grâce au PDE d'utiliser plusieurs modes de transport :



=> Ils économisent chacun 870 €/an
et collectivement le rejet de plus de 1,1 t CO₂/an

Des arguments pour convaincre

Synergies à développer :



Sécurité dans les déplacements:

Réduire le trafic permet de réduire les accidents

Management de l'environnement:

Système de management environnemental type ISO 14001 ou EMAS

Aspects économiques:

Les révéler en réalisant un budget déplacements

Déplacements vers le travail & l'école:

Articuler ces démarches est souvent nécessaire pour réussir

Campagnes de sensibilisation



Programme National Nutrition Santé

LA SANTÉ VIENT EN BOUGEANT
LE GUIDE NUTRITION POUR TOUS



Lille Métropole
COMMUNAUTÉ URBAINE

agathe

[admirez son nouveau cabriolet !]

Y'a pas que l'auto dans la vie

Lille Métropole
C'est la vie

Le Plan de déplacements urbains

bougez autrement !



WWW.GRAND-DIJON.FR

Campagnes de sensibilisation



Sensibiliser sur le coût des déplacements

CALCULETTE

Eco-déplacements

Calculez l'impact de vos déplacements quotidiens sur l'environnement et sur vos dépenses !

ADEME



Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie

BOUGEZ AUTREMENT

La meilleure énergie, c'est la vôtre...

Semaine européenne de la mobilité 2007

DISTANCE DOMICILE-TRAVAIL

Saisissez la distance entre votre domicile et votre travail :

J'habite à **6** km de mon travail.

La calculatrice n'accepte que les chiffres ronds de 1 à 99.

MODES DE TRANSPORTS

Choisissez les 2 modes à comparer.

RÉSULTATS SUR 1 AN

| Je choisis | COÛT | EFFET DE SERRE | ÉNERGIE |
|--|-------------------------------|---|--|
| LE VÉLO  | 126,24 € | 0,00 kg éq. CO ₂ | 0,00 l éq. pétrole |
| plutôt que | | | |
| LA VOITURE  | 1242,00 € | 559,86 kg éq. CO ₂ | 181,92 l éq. pétrole |
| En choisissant le vélo plutôt que la voiture | j'économise 1115,76 € par an. | j'évite 559,86 kg éq. CO ₂ par an. | je consomme 181,92 litres éq. pétrole en moins par an. |

Informations complémentaires

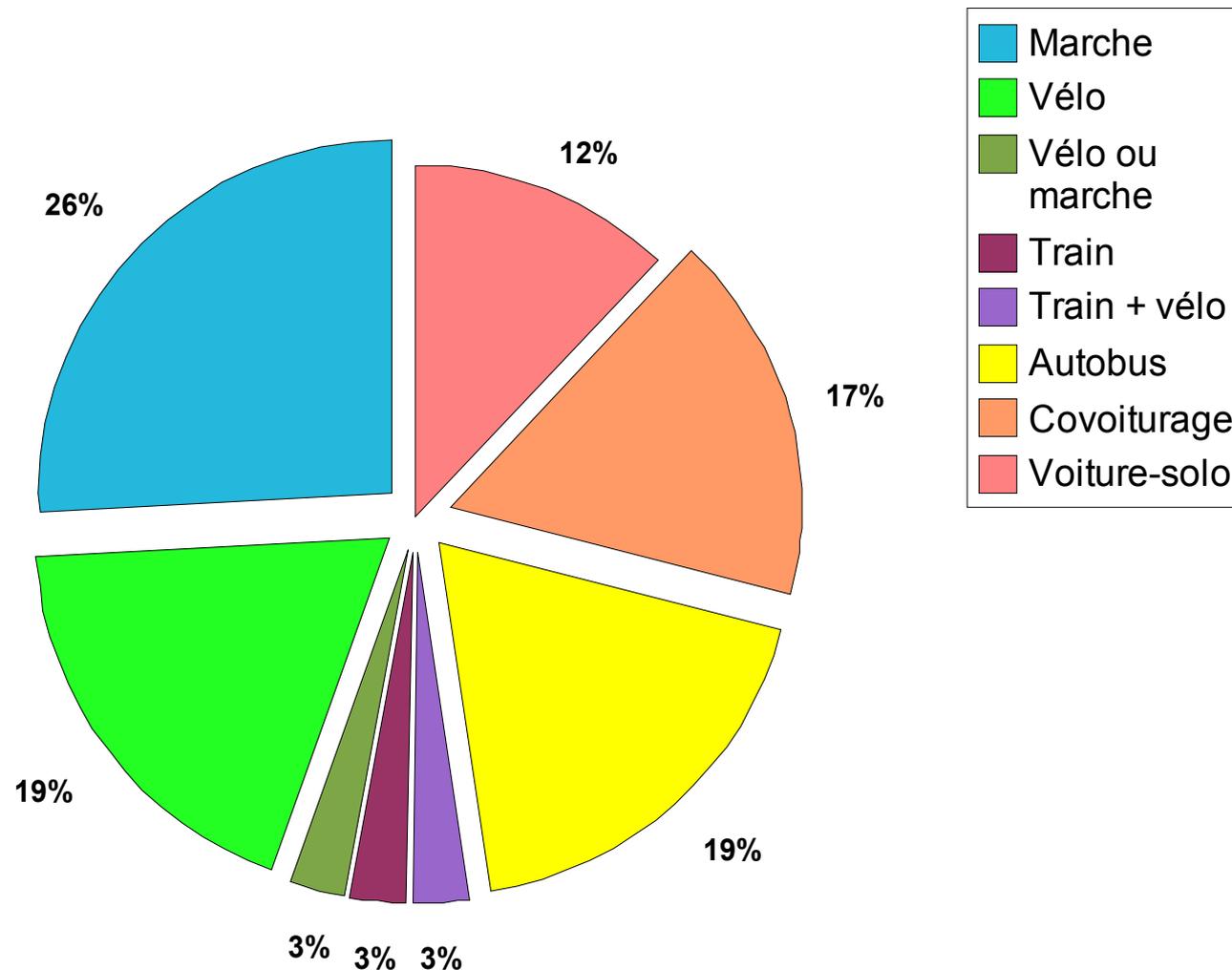


www2.ademe.fr/calculatrice-eco-deplacements

Exemple : diagnostic PDE de la Diren Bourgogne

- Mode de déplacements habituel pour rejoindre la Diren:

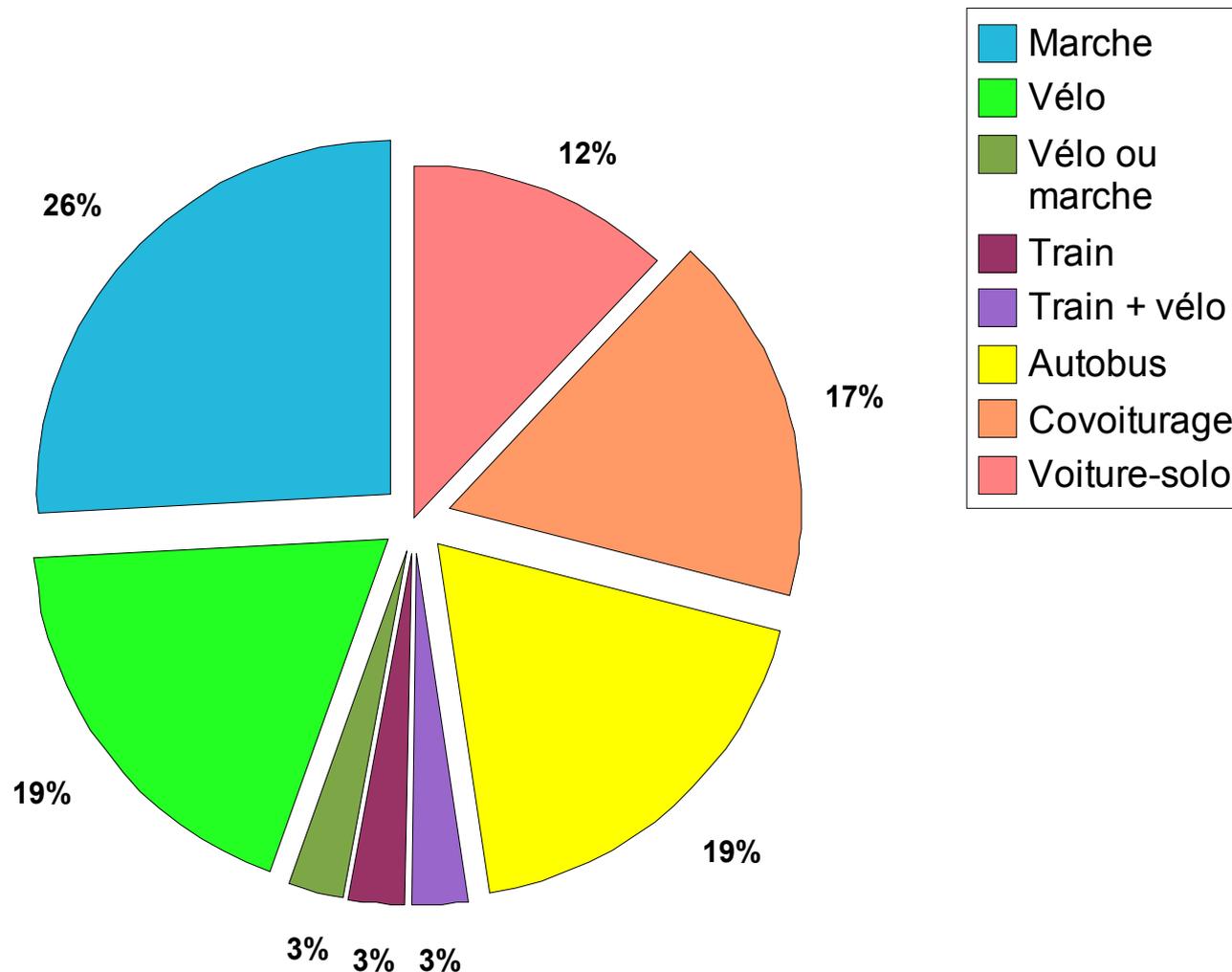
Mode habituel utilisé pour les trajets domicile-travail à l'aller



Exemple : diagnostic PDE de la Diren Bourgogne

- Mode de déplacements habituel pour rejoindre la Diren:

Mode habituel utilisé pour les trajets domicile-travail à l'aller



Diagnostic Diren : les utilisateurs des modes de déplacements



- Le Marcheur (26%)

- Résidence : Dijon centre ou Fontaine d'Ouche
- Mode occasionnel : vélo, bus ou voiture
- Temps de trajet: 5 à 30 mn
- Coût mensuel des trajets: plutôt < 10 €
- Meilleur qualificatif du mode utilisé: écologique, facile, économique
- Difficultés rencontrées: danger du trafic auto, pollution et bruit

Diren : Demain, pour de nouvelles habitudes dans les déplacements domicile-travail

Qu'est-ce qui inciterait les 29% d'automobilistes (covoitureurs et conducteurs-solo) à utiliser le vélo ?

- ✓ Une offre d'équipements de sécurité-confort
- ✓ Un garage à vélo abrité
- ✓ Plus d'aménagements cyclables
- ✓ Une garantie de retour en cas de panne



Si cette mesure était mise en oeuvre, 7,5% des automobilistes utiliseraient le vélo au moins 2 à 3 fois/semaine

Comment rejoindre en semaine les sites de la Diren à Dijon ? Comment me déplacer en journée pour mes trajets professionnels ?



EN BUS DIVIA

| Lieu de départ ou de destination vers ou à partir de la Diren Cité ou Richelieu | Ligne d'autobus et arrêt le plus proche | Fréquence (nombre de bus par heure) | Temps de parcours porte-à-porte vers ou à partir de la Diren (mn) |
|---|---|-------------------------------------|---|
| Gare SNCF et routière | Liane 1 : St Michel ou Saumaise -> gare SNCF ou Liane 3 : St Michel ou Saumaise -> gare SNCF | 10 à 17 8 à 10 | 12 à 14' 13 à 14' |
| Préfecture | Diviac III : Théâtre Lamonnaye -> Préfecture | 10 | 15' |
| Conseil Régional Bourgogne | Liane 1 : St Michel ou Saumaise -> Miroir + Liane 4 Grangler Godrans -> St Bernard | 10 à 11 | 14' |
| DRIRE | Liane 1 : St Michel ou Saumaise -> Miroir + Liane 2 Grangler Godrans -> Europe | 6 | 29 à 34' |
| Grand Dijon | Liane 1 : St Michel ou Saumaise -> Miroir + Liane 2 Grangler Godrans -> Lafayette - Le Grand Dijon | 6 | 18' |
| Hôtel des Impôts | Liane 3 : Berlier ou Vannerie -> Poincaré | 8 à 10 | 13' |
| Fac des Sciences | Liane 1 : Buffon -> Fac Mirande | 10 à 17 | 7' |
| Congrexpo | Diviac III : Théâtre Lamonnaye -> République + Liane 4 : République-Rousseau -> Palais des Congrès | 6 | 20 à 25' |
| Ahuy (mairie) | Ligne 10 : Wilson-Carnot -> Ahuy | 4 | 35' |
| Chenôve (mairie) | Liane 1 : St Michel ou Saumaise -> Miroir + Liane 4 Miroir -> Chenôve Poste | 6 | 30 à 35' |
| Chevigny St Sauveur (mairie) | Liane 1 : Buffon -> Mairie | 10 | 35' |
| Daix (mairie) | Liane 1 : St Michel ou Saumaise -> Darcy Guillaume + Ligne 12 : Darcy Guillaume -> Daix | 4 | 31 à 34' |
| Fontaine-Les-Dijon (mairie) | Liane 1 : St Michel ou Saumaise -> Darcy Guillaume + Ligne 11 : Darcy Guillaume -> Fétilzots | 4 | 23' |
| Marsannay-La-Côte (mairie) | Liane 1 : St Michel ou Saumaise -> Darcy Guillaume + Ligne 15 : Darcy Guillaume -> Mairie | 3 | 39 à 47' |
| Quétigny (mairie) | Liane 1 : Buffon -> Parc | 10 | 23' |
| St Apollinaire (mairie) | Liane 3 : Berlier -> Jacquat | 8 | 21 à 22' |
| Talant (mairie) | Liane 1 : St Michel ou Saumaise -> Talant Cimetière | 10 à 17 | 28 à 30' |



À PIED

| Liaison | Temps de parcours (mn) |
|--------------------------------|------------------------|
| Diren ↔ Gare | 20' |
| Diren ↔ Préfecture | 13' |
| Diren ↔ DDE/DRE | 14' |
| Diren ↔ Place de la République | 13' |
| Diren ↔ Hôtel de Ville | 8' |
| Diren ↔ Place Wilson | 9' |
| Diren ↔ Caserne Vaillant | 18' |

Plus d'info :

www.mobigo-bourgogne.com

N° Vert 0 800 10 2004

(appel du lundi au samedi, de 7h à 20h)



EN TRAIN OU EN CAR

FAM recto

| Commune de départ ou de destination en liaison avec Dijon | Fréquence (nombre de trains ou cars par heure)* | Temps de parcours de gare à gare (h et mn) |
|--|---|--|
| Aro-sur-Tille (TranSCO** : arrivée place du 30 Octobre) | 1 | 25' |
| Auxerre (SNCF) | 1 | 2 h 10' |
| Beaune (SNCF) | 2 | 25' |
| Besançon (SNCF) | 1 | 1 h |
| Brazey-en-Plaine (SNCF ou TranSCO : arrivée place Wilson) | 1 | 41' |
| Brognon (TranSCO) | 1 | 34' |
| Chalon-sur-Saône (SNCF) | 2 | 50' |
| Dole (SNCF) | 3 | 32' |
| Esbarres (TranSCO : arrivée place Wilson) | 1 | 53' |
| Is-sur-Tille (SNCF) | 1 | 31' |
| Les Laumes - Alésia (SNCF) | 1 | 30' |
| L'Etang Vergy (TranSCO) | 1 | 1 h 10' |
| Lyon (SNCF) | 1 | 2 h |
| Mâcon (SNCF) | 1 | 1 h |
| Montbard (SNCF) | 1 | 41' |
| Nevers (SNCF) | 1 | 2 h 20' |
| Norges-la-Ville (TranSCO** : arrivée place République) | 1 | 40' |
| Genlis (TranSCO : arrivée place Wilson et place du 30 Octobre) | 1 | 23' |
| St Seine l'Abbaye (TranSCO** : arrivée square Darcy) | 1 | 1 h 10' |
| Gevrey Chamberin (SNCF ou TranSCO** : arrivée place Darcy) | 2 | 8' |

(*) à l'heure de pointe

(**) : certains horaires de service TranSCO ne sont pas pourvus pendant les vacances scolaires

À VÉLO

| Liaison | Itinéraire proposé | Temps de parcours (mn) |
|---------------------------------------|--|------------------------|
| Diren ↔ Gare | Place St Michel, rue Auguste, rue Jeannin, rue de la Chouette, rue Musette, place Grangier, rue de la Poste, place Darcy, av Mar Foch (Itinéraire malin n°1) | 6' |
| Diren ↔ Grand Dijon | Place St Michel, rue Auguste, rue Jeannin, rue de la Chouette (Iti n°1) rue Préfecture, rue de Suzon, ruelle du Suzon, rue P.J. Proudhon, rue Sambin, place Col Estienne (Iti n°7), av du Drapeau | 7' |
| Diren ↔ DRIRE | Place St Michel, rue Auguste, rue Jeannin, rue de la Chouette (Iti n°1) rue Préfecture, rue Suzon, ruelle Suzon, rue P.J. Proudhon, rue Sambin, place Col Estienne, rue Gén Fauconnet, route d'Ahuy (Iti n°7), av F. Léger, bd Einstein, av J. Bertin | 21' |
| Diren ↔ Campus | Rue Chancelier Hospital, rue Mirande, rue Argentières, rue des Planchettes, av A. Savary (Iti n°1) | 10' |
| Diren ↔ Daix (mairie) | Place St Michel, rue Auguste, rue Jeannin, rue de la Chouette (Iti n°1) rue Préfecture, rue Suzon, ruelle Suzon, rue P.J. Proudhon, rue Sambin, place Col Estienne, rue Gén Fauconnet (Iti n°7), rue Mismeure, rue Jouvence, rue Mazières, rue Fb St Nicolas, rue Saverneys, allée Acacias (Iti n°8), rond-point Gen de Gaulle, rue Conférie, rue Combottes, rue J. Bachelier, route de Daix, rue Fontaine | 23' |
| Diren ↔ Parc de la Colombière | Rue Berlier, place Wilson, rue C. Dumont, rue le nôtre, cours Gen de Gaulle, cours du Parc (Iti n°5) | 7' |
| Diren ↔ Chenôve (mairie) | Rue Berlier, place Wilson, rue C. Dumont, rue Daubenton, rue Pont des Tanneries, qual C. Bernard (Iti n°4), av J. Jaures, rue de Chenôve, rue M. Guillot, rue A. Thibaut (Iti n°9) | 21' |
| Diren ↔ St Apollinaire (mairie) | Rue Chancelier Hospital, rue Mirande, rue Argentières, rue Planchettes (Iti n°1), rue C. Pierrot, bd Défense (Iti n°3), rue Ponthus de Tyard, rue Mar de Lattre de Tassigny, rue du Stade, rue P. Doumer (Iti n°8), av Col Prat, route Gray, rue Dijon, rue St Jean, rue Jacquat | 16' |
| Diren ↔ Quétigny (mairie) | Rue Chancelier Hospital, rue Mirande, rue Argentières, rue des Planchettes, av A. Savary, rue Recteur M. Bouchard, rue P. de Coubertin, rue de Chevigny, rue Visitation, rue du 8 Mai 1945, rue de l'Eglise (Iti n°1) | 22' |
| Diren ↔ Plombières-Les-Dijon (mairie) | Rue Berlier, rue Tivoit, rue de l'Hôpital, rue du Fb Raines, allée de l'Ouche, rue N. Roth, av F. Mitterrand (Iti n°5) | 31' |

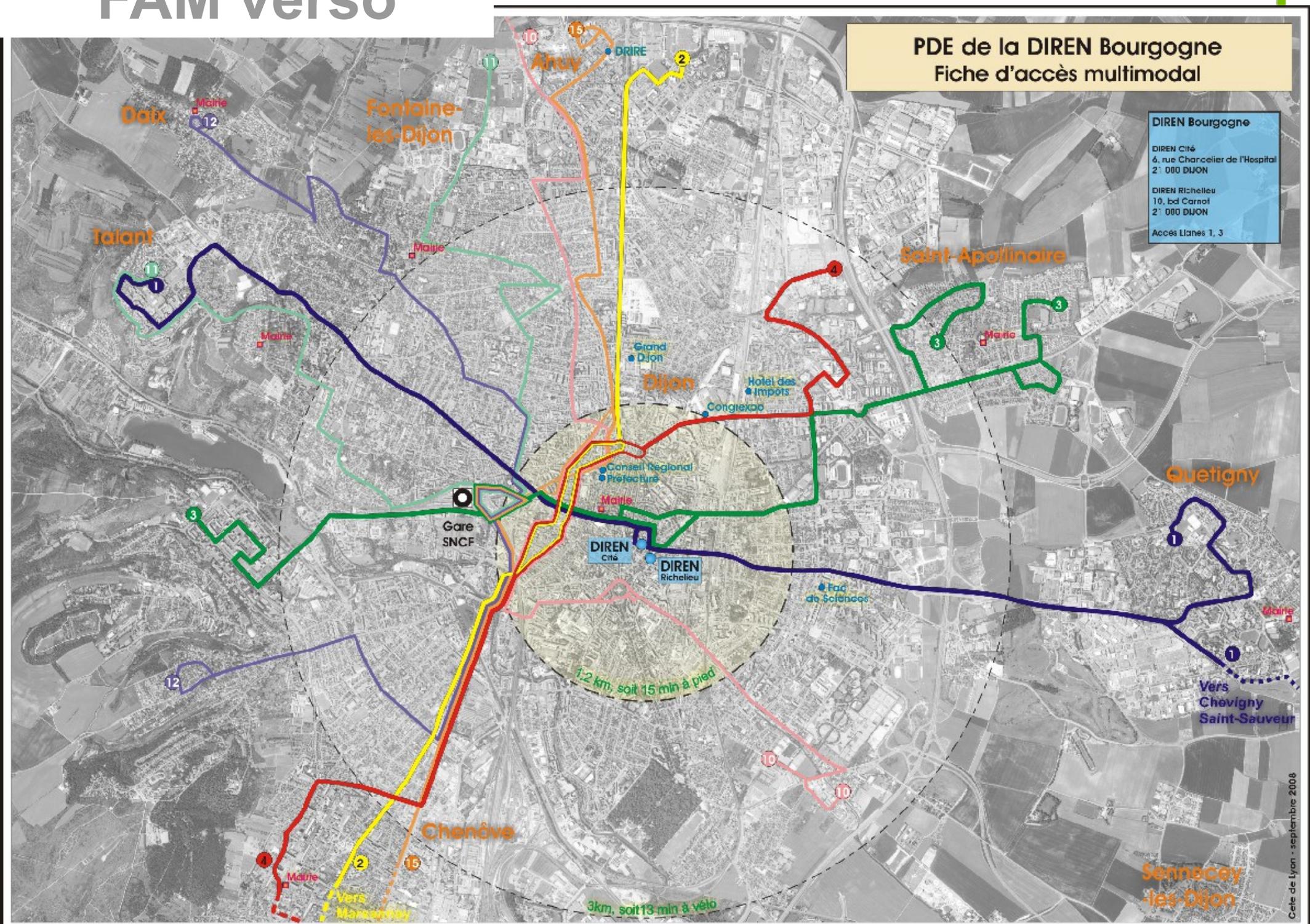
=> se reporter au Plan malin des itinéraires cyclables du Grand Dijon :

www.grand-dijon.fr/onlineMedia/Upload/CARTmalin.pdf

FAM verso

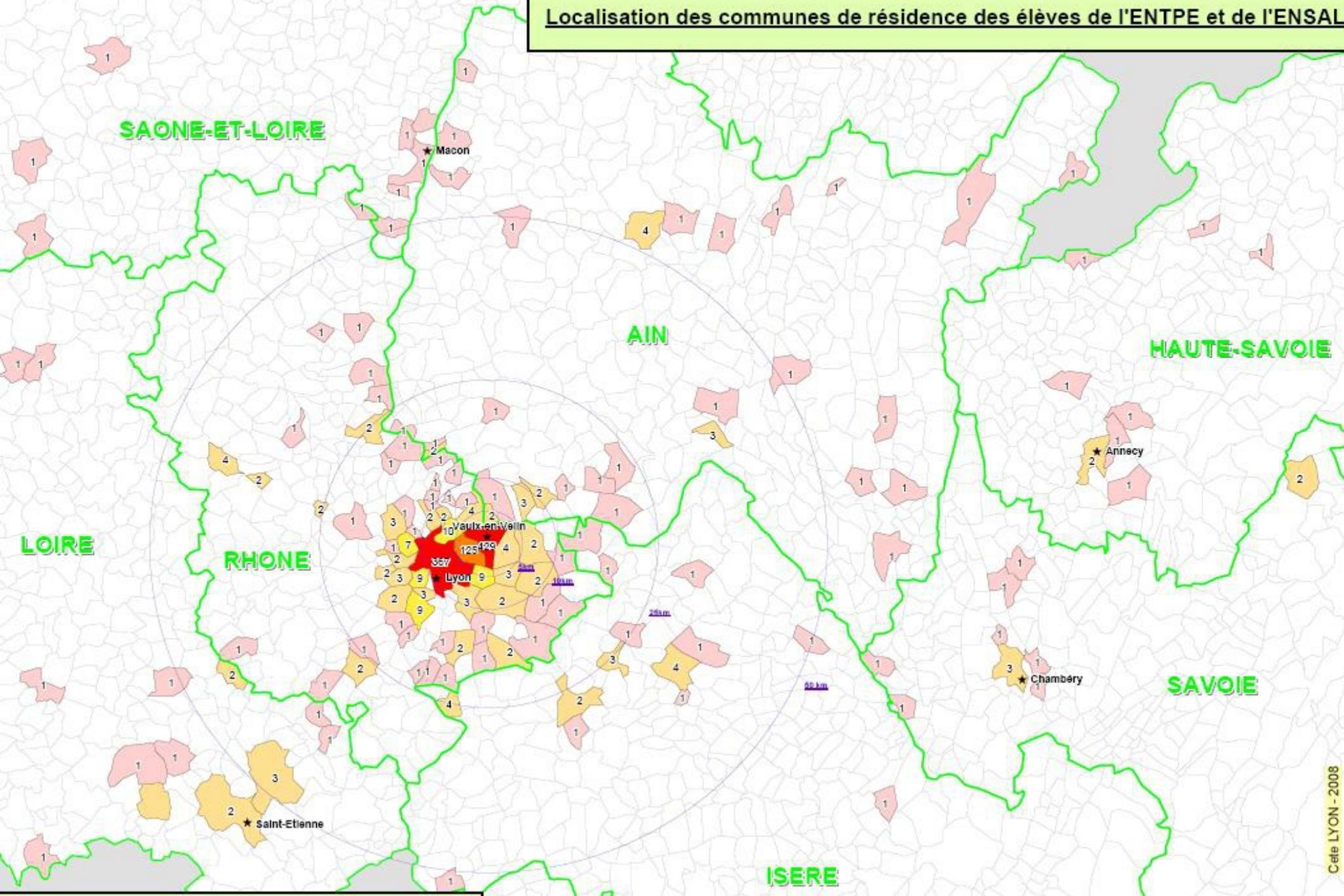
PDE de la DIREN Bourgogne Fiche d'accès multimodal

DIREN Bourgogne
DIREN Cité
6, rue Charceier de l'Hospital
21 000 DIJON
DIREN Richelieu
10, bd Carnot
21 000 DIJON
Accès Lignes 1, 3



PDE Campus : Géolocalisation

Localisation des communes de résidence des élèves de l'ENTPE et de l'ENSAL



PDE Campus : exemple d'action



2. Action Aménagements du campus



| | | | |
|--------------|--------------|-----------------------------------|--------------------|
| 2008 => 2010 | I.2.1 | Stationnement sur trottoirs | 2 k€ |
| | I.2.2 | Portillon Onchères | 2 k€ |
| | I.2.3 | Revêtement vers rue E. Zola | --- |
| | I.2.4 B | Aire de retournement poids-lourds | 30 k€ |
| | I.2.5 B | Accueil ENTPE | 10 k€ |
| | I.2.6 B | Stationnement moto | 2 k€ |
| | 2011 => 2013 | II.2.1 | Plateau piétonnier |
| II.2.2 | | Entrée modes actifs | 5 k€ |
| II.2.3 B | | Aménagement grand parking | 55 k€ |
| 2014 => 2018 | III.2.1 | Sentier piétons Onchères | --- |
| | III.2.2 B | Sens unique circulation | 40 k€ |
| | III.2.3 B | Ouverture piétons Sud-Est | 15 k€ |
| | III.2.4 B | Kiosque-abri fauteuils PMR | 25 k€ |

1

PDE Campus : exemple d'action



4. Action Vélo



| | | | |
|--------------|-----------|--|-------|
| 2008 => 2010 | I.4.1 | Stationnement vers la bissectrice | 10 k€ |
| | I.4.2 | Club Vélo | — |
| | I.4.3 | Kit sécurité/météo et Garantie de retour | 2 k€ |
| | I.4.4 | Stationnement vélos entre les 2 écoles | 30 k€ |
| | I.4.5 | Impliquer partenaires extérieurs | — |
| | I.4.6 B | Mini flotte vélos service | 4 k€ |
| | I.4.7 B | Location vélos | 10 k€ |
| | I.4.8 B | Marketing personnalisé | 1 k€ |
| | I.4.9 B | Accompagner le 1er trajet vélo | — |
| 2011 => 2013 | II.4.1 | Accès vélo patio ENTPE | 3 k€ |
| | II.4.2 | Kit sécurité/météo et Garantie de retour | 1 k€ |
| | II.4.3 B | Mini flotte vélos service | 2 k€ |
| | II.4.4 B | Location vélos | 10 k€ |
| | II.4.5 B | Stationnement entre les 2 écoles | 30 k€ |
| 2014 => 2018 | III.4.1 | Kit sécurité/météo et Garantie de retour | 1 k€ |
| | III.4.2 B | Location vélos | 10 k€ |
| | III.4.3 B | Stationnement entre les 2 écoles | 20 k€ |

1

PDE Campus :

ex. de suivi-évaluation

- Action 1 : Gestion / Sous-action 1.4 : **“Optimiser le parc de voitures de service”**
(réduire le nb au strict nécessaire, supprimer les affectations éventuelles, choix des véhicules du marché les moins émetteurs de CO2 (privilégier les véhicules à étiquette CO2 “A”))
- Difficultés de mise en oeuvre :
 - peur de saturation du parc => argumenter sur le report modal et les déplacements virtuels
 - “syndrome de l'armoire normande” (véhicule surdimensionné)
- Indicateurs : décisions concernant l'évolution du parc, nb de véhicules, de leur étiquette CO2 et de leur utilisation (km/an + nb de sorties journalières)

PDE Campus :

ex. de suivi-évaluation

- Action 3 : Transports Collectifs / Sous-action 3.5 :
“Rendez-vous de Conseil en mobilité personnalisée”
(marketing personnalisé aux automobilistes)
- Difficultés de mise en oeuvre :
 - trouver des personnes disponibles, motivées et personnellement utilisatrices pour mener cette mission en interne
 - assurer la pérennité de la mission et sa visibilité pour tous (Com spécifique régulière, lieu d'accueil dédié?)
- Indicateurs : nb d'actions de Com pour faire connaître le service, nb d'entretiens de marketing personnalisé, suivi des habitudes de déplacements des bénéficiaires

Questionnaire en ligne auto-administré



A. INFORMATIONS GENERALES

* A quel service appartenez-vous ?

Veillez sélectionner seulement une réponse ci-dessous



- Veillez choisir..
- Veillez choisir..
- DDAF
- DDASS
- DDCCRF
- DDE Auxerre
- DDE Sens
- DDJS
- DDPJJ
- DDSV
- DDTEFP
- DRIRE
- DSF Auxerre Moreaux
- DSF Auxerre Vaublaine
- DSF Avallon
- DSF Joigny
- DSF Sens
- DSF Tonnerre
- Inspection Académique
- Préfecture
- Sous-Préfecture Avallon

Ce questionnaire n'est pas

à sauvegarder vos réponses.

Ex. de plaquette PDE

Source :
CETE de Lyon

PDE de la Nièvre

CETE
de Lyon

centre
d'Études
techniques
de l'Équipement

PLAN DE DÉPLACEMENTS D'ÉTABLISSEMENTS UNE DÉMARCHÉ PROJET POUR ACCOMPAGNER LE CHANGEMENT

QU'EST-CE QU'UN PLAN DE DÉPLACEMENTS D'ÉTABLISSEMENT ?

Le plan de déplacements d'établissement (PDE) est une démarche-projet d'analyse et d'optimisation des déplacements générés par un site, avec pour principal objectif la réduction des émissions de gaz à effet de serre, mais aussi des polluants, des nuisances et de l'accidentologie.

Le PDE participe à l'amélioration des conditions de déplacements et de travail des agents, ainsi qu'à l'optimisation des ressources de l'établissement : en cela, c'est une véritable démarche de développement durable.

SUR QUOI S'APPUIE LA DÉMARCHÉ ?

Il s'agit d'une démarche qui nécessite un soutien actif de la direction pour appuyer un engagement volontaire dans le développement durable, une réorganisation des services ou bien la résolution d'un problème lié aux déplacements ou au stationnement.

Cette démarche nécessite une participation des usagers du site - agents, visiteurs, livreurs - pour bien connaître la demande en terme de déplacements et bénéficier d'une bonne appropriation des mesures lorsqu'elles seront mise en oeuvre.

Plutôt qu'une organisation hiérarchique, la démarche PDE s'appuie sur les techniques d'organisation en équipe-projet autour d'un pilote personnellement sensibilisé au développement durable.

Enfin, s'agissant d'une démarche qui s'engage sur le long terme, elle nécessite un suivi périodique et une communication régulière pour maintenir l'élan.



Source : Kéolis Nevers



Centre des impôts de Nevers



Conseil Général de la Nièvre

QUELLES SONT SES INTÉRÊTS ?

La démarche PDE procure des avantages pour tous :

- ✓ pour l'employeur qui s'engage : diminuer les coûts liés au stationnement, à la flotte de véhicules de services, à l'accidentologie des agents ; faciliter l'accessibilité du site à l'ensemble des usagers en gérant mieux le stationnement ; améliorer les conditions de travail des agents et la sécurité des déplacements ; renforcer l'image et la culture d'entreprise via la participation à un projet innovant et « citoyen », anticiper les changements à venir ;
- ✓ pour les agents qui participent : réduire les frais de trajets domicile-travail par la promotion de la marche, du vélo, des transports collectifs et du covoiturage ; améliorer les conditions

de travail par la réduction de la fatigue et du stress au volant ; augmenter la convivialité en participant à la démarche ou en covoiturant ; favoriser une meilleure santé par la pratique des modes « actifs », la marche et le vélo ;

- ✓ pour la collectivité qui soutient : participer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre ; réduire la congestion, les pollutions et les nuisances du trafic automobile ; améliorer la sécurité des déplacements et réaffecter des espaces publics abandonnés à la voiture ; améliorer la qualité de vie des riverains du site ; soutenir l'activité économique locale et encourager de nouvelles implantations d'employeurs sur l'agglomération.