

ADEME

**GUIDE POUR L'ELABORATION
DE CAHIERS DES CHARGES PDE**

Rapport Final

0403C0068

mars 2007

SOMMAIRE

INTRODUCTION.....	2
PARTIE 1 : CADRAGE METHODOLOGIQUE.....	4
I - POURQUOI S'ENGAGER DANS UNE DEMARCHE PDE ?	5
1 - POUR REpondre A DES PROBLEMATIQUES INTERNES.....	5
2 - POUR REpondre A DES PROBLEMES D'ACCESSIBILITE	6
3 - VERS UNE CERTIFICATION DES PDE ?	8
II - QUI PEUT S'ENGAGER DANS UNE DEMARCHE PDE.....	9
1 - LES DIFFERENTS NIVEAUX D'INTERVENTION POUR ELABORER UN PDE.....	9
2 - LES DECIDEURS	10
3 - LES DOMAINES D'INTERVENTION CORRESPONDANTS	11
a) <i>Les mesures internes à l'établissement.....</i>	<i>12</i>
b) <i>Les mesures externes d'accessibilité.....</i>	<i>13</i>
c) <i>Les mesures déterritorialisées.....</i>	<i>13</i>
d) <i>Les mesures transversales : l'information et la communication.....</i>	<i>14</i>
e) <i>Les compétences des différents partenaires de l'étude</i>	<i>14</i>
4 - A QUEL MOMENT S'ENGAGER DANS UN PDE.....	15
a) <i>Le cas privilégié d'une action en amont de l'implantation.....</i>	<i>15</i>
b) <i>Réaliser le PDE d'un site existant.....</i>	<i>16</i>
III - LES DIFFERENTS TYPES DE CAS EXAMINES	17
1 - LES ETABLISSEMENTS RECEVANT DU PUBLIC	17
a) <i>Point d'entrée dans un système de transport public</i>	<i>17</i>
b) <i>Administration sectorisée.....</i>	<i>18</i>
c) <i>Etablissement accueillant des manifestations.....</i>	<i>18</i>
d) <i>Etablissement de loisirs.....</i>	<i>19</i>
e) <i>Etablissement de santé</i>	<i>20</i>
2 - LES ZONES D'EMPLOI	20
a) <i>Les zones d'activités et zones industrielles</i>	<i>21</i>
b) <i>Les zones commerciales.....</i>	<i>21</i>
c) <i>Les centres commerciaux.....</i>	<i>22</i>

IV -	COUTS DE LA DEMARCHE ET DELAIS	24
1 -	QUEL BUDGET PREVOIR POUR REALISER ET SUIVRE UN PDE	24
2 -	LES DELAIS D'ETUDE.....	24
PARTIE 2 :	CONSTRUIRE SON CAHIER DES CHARGES	26
I -	LA STRUCTURE DU CAHIER DES CHARGES	27
1 -	CONTEXTE	27
a)	<i>Rappel des objectifs légaux d'un PDE.....</i>	27
b)	<i>Les objectifs et les attentes de la maîtrise d'ouvrage.....</i>	27
c)	<i>L'évolution de l'environnement</i>	28
d)	<i>Le contexte actuel et l'étendue de l'étude</i>	29
2 -	DEROULEMENT DE LA MISSION.....	29
a)	<i>Etat des lieux.....</i>	29
b)	<i>Diagnostic prospectif et enjeux.....</i>	31
c)	<i>Elaboration et validation du projet de PDE</i>	31
d)	<i>Le suivi de la mission</i>	32
3 -	CONDUITE DE L'ETUDE	33
a)	<i>Durée de la mission.....</i>	33
b)	<i>Composition du comité de pilotage.....</i>	34
c)	<i>Les réunions de présentation</i>	35
d)	<i>Les documents remis</i>	35
4 -	PRESENTATION DES OFFRES	35
ANNEXE :	EXEMPLES DE QUESTIONNAIRES.....	37

INTRODUCTION

Quel est l'objectif de ce guide, à qui s'adresse-t-il ?

Ce guide s'adresse aux cadres des entreprises, établissements ou zones d'emploi chargés par leur hiérarchie de mettre en place un PDE ou souhaitant eux-mêmes promouvoir ce type de démarche.

Il a pour but d'aider le chef de projet à réaliser son propre cahier des charges, adapté à ses besoins, aux différents problèmes rencontrés. On peut citer pour exemple les difficultés liées au stationnement (insuffisant, trop cher, etc.), à la desserte en transport public, aux besoins de restructuration de la structure ou encore le souhait de répondre à la demande de salariés se plaignant des difficultés d'accessibilité.

Qu'est-ce qu'un PDE ?

Le PDE, cofinancé par l'ADEME, permet de créer un lieu de dialogue où l'entreprise a l'opportunité d'exposer les problèmes de déplacements qu'elle rencontre auprès des partenaires compétents.

Il consiste à mettre en œuvre une démarche proposant, à partir d'un diagnostic approfondi de la situation actuelle, un éventail de mesures permettant de favoriser les modes de transports alternatifs à la voiture individuelle pour les déplacements liés aux activités professionnelles. Il s'agit d'améliorer la qualité et le confort des déplacements des salariés, ainsi que l'accessibilité du site de l'entreprise pour les différents acteurs (salariés, fournisseurs, clients et visiteurs). Les modes à favoriser sont les transports publics, les vélos, la marche, mais également la voiture comme mode collectif (covoiturage et auto partage).

Les PDE sont en outre encouragés par les Plans de Déplacements Urbains (PDU). En effet, afin de chercher des solutions aux problèmes croissants de déplacements, le législateur a défini un certain nombre d'outils dans le cadre de la LOTI (1982), de la Loi sur l'Air (1996) puis de la loi SRU (2002). Le PDU est un document obligatoire dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

Parmi les solutions préconisées, il incite à l'élaboration de PDE : « Les orientations du plan de déplacements urbains portent sur [...] l'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à favoriser le transport de leur personnel, notamment par l'utilisation des transports en commun et du covoiturage »¹. Cependant, il n'y a pas d'obligation de faire. La démarche PDE reste ainsi avant tout une démarche volontaire.

Pourquoi un document complémentaire au guide existant ?

Le guide ADEME existant jusqu'à présent, intitulé « Réaliser un Plan de déplacements entreprise », ne tient pas compte des spécificités auxquelles doivent faire face certains chefs de projet.

Ce présent document a donc pour but de poser les différents cas possibles, à la fois de structure d'entreprise et de maîtrise d'ouvrage.

Le rôle des ADEME dans le choix des maîtres d'ouvrage

Les chefs de projets vont disposer de leviers différents selon le type de maîtrise d'ouvrage auquel ils appartiennent. Dans le cadre des plans de déplacements d'établissement (un établissement sur un site), le choix est relativement simple : ce sera le directeur d'établissement ou un membre de ses services. Dès lors qu'il s'agit d'un plan de déplacements de zone (commerciale, industrielle, etc.), c'est-à-dire du regroupement de plusieurs établissements sur un même site, alors se pose la question du maître d'ouvrage. En effet, il existe rarement de gestionnaire de zone. Ainsi, en amont de la mise en œuvre d'un PDE, les ADEME peuvent orienter les sorties d'une étude en proposant un maître d'ouvrage plutôt qu'un autre.

¹ Loi du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie

PARTIE 1 : CADRAGE METHODOLOGIQUE

I - POURQUOI S'ENGAGER DANS UNE DEMARCHE PDE ?

Une entreprise¹ peut souhaiter s'engager dans une démarche PDE pour des raisons très diverses. Afin de mieux cerner les avantages possibles d'un PDE, le chef de projet doit au préalable se poser deux questions essentielles :

- Quelles sont les raisons pour lesquelles il souhaite réaliser un PDE
- Quelles sont ses clés d'actions directes

Cette partie traitera de la première question. La seconde sera abordée dans la deuxième partie.

Au préalable, il nous faut préciser que ce document s'adresse aussi bien aux chefs de projet d'une entreprise déjà implantée qu'à ceux souhaitant mener à bien un projet d'implantation d'établissement, même si certains points ne les concernent alors pas. Plus une entreprise s'engagera en amont dans une démarche PDE et plus les résultats en seront intéressants.

1 - POUR REpondre A DES PROBLEMATIQUES INTERNES

▪ *densification du site et saturation des espaces de parkings*

Une entreprise souhaitant s'agrandir a intérêt à envisager les possibilités d'extension sur une parcelle qu'elle possède déjà avant d'acquérir de nouveaux terrains. Les parties non construites d'un site sont généralement dédiées au stationnement. Un PDE doit permettre d'analyser les moyens de développer les modes alternatifs à la voiture afin de réduire les besoins de stationnement, mais également d'évaluer la part incompressible de ceux-ci.

L'analyse des pratiques existantes peut permettre d'adapter les solutions de déplacements aux nouveaux besoins générés par l'extension. La connaissance fine des pratiques, ajoutée à celle de l'offre (réseau de transport public, etc.) peut permettre de dimensionner le stationnement au minimum nécessaire, en changeant les habitudes des salariés qui ont des alternatives à la voiture individuelle. Il faut noter qu'une place de stationnement de surface revient à 2 200 € d'investissement, hors coût du foncier (et au moins 15 000 € en ouvrage).

▪ *réorganisation de la structure*

Si l'entreprise modifie sa manière de fonctionner, les déplacements pourront également évoluer. Il faut alors en prévoir les conséquences. Par exemple, un hôpital se restructurant pour accroître sa part de patients ambulatoires doit également prévoir d'accueillir des flux journaliers plus importants. Pour cela, ceux qui peuvent disposer d'un mode alternatif doivent être encouragés à laisser leur place de stationnement aux patients et aux véhicules sanitaires.

¹ Dans cette partie, le terme « entreprise » est à entendre dans un sens très large. Il peut s'agir d'une entreprise multisite, d'un établissement, d'une collectivité recevant du public, d'une zone regroupant plusieurs

- *diminution du nombre d'accidents du travail*

Les accidents du travail intervenant sur les trajets domicile – travail et lors des déplacements professionnels sont la première cause de mortalité en entreprise. 100 000 accidents correspondent à ce motif chaque année¹. Le coût correspondant pour les entreprises est supérieur à 8 milliards d'euros et la responsabilité des dirigeants d'entreprise est de plus en plus souvent engagée. En réduisant le nombre de trajets effectués en voiture et en participant à la prise de conscience des risques par les salariés, un PDE peut permettre à l'entreprise d'avoir un poste budgétaire lié aux déplacements moins important.

- *communication et esprit d'entreprise*

L'image d'une entreprise joue un rôle très important. Aujourd'hui, celles-ci sont de plus en plus nombreuses à se soucier de leur image environnementale. Un PDE peut être engagé afin de contribuer activement à un meilleur environnement et d'améliorer l'image de l'établissement. Ceci peut être un moyen de fidéliser les clients ou d'en attirer de nouveaux pour une entreprise privée. Pour une administration publique, il s'agit d'engager une action volontaire et exemplaire pour encourager des initiatives publiques et privées similaires.

Cependant, l'expérience montre qu'une entreprise engagée dans un PDE qui n'a pas d'autre motivation que l'amélioration de son image n'aboutit pas à des résultats intéressants. On n'observe pas de changements de pratiques significatifs consécutifs au PDE.

La mise en place d'un PDE est l'occasion de communiquer à la fois en interne et vers l'extérieur si l'entreprise le souhaite. Les difficultés de déplacements des salariés peuvent être source de mécontentement. Le PDE engagé permet de montrer aux salariés que l'entreprise a pris ce souci en considération et qu'elle recherche des solutions. Par ailleurs, les entreprises recherchant du personnel très qualifié pourront faire valoir leur démarche lors d'entretiens d'embauche.

2 - POUR REpondre A DES PROBLEMES D'ACCESSIBILITE

- *Offre insuffisante ou diminution de l'offre de transport en commun*

Un niveau de desserte trop faible décourage les salariés d'emprunter les transports publics. Si la structure génère des flux importants de salariés ou de clients, le PDE pourra être l'occasion de demander une l'amélioration de l'offre. Dans le second cas, il peut s'agir de la volonté de la direction de supprimer un système de ramassage devenu obsolète, il faut alors envisager des solutions alternatives. Cela peut également être l'affaiblissement ou la suppression d'une ligne de bus qui desservait le site jusqu'alors. Dans ce cas, bien que l'entreprise ne soit pas à l'origine de cette

établissements, etc. Les différences de définition et leurs implications seront introduites ultérieurement.

¹ Source : Association PSRE, données 2003

modification, elle peut s'engager à cette occasion, soit en plaidant auprès de l'autorité organisatrice des transports publics, présente au comité de pilotage de l'étude, si la ligne était utilisée par les salariés ou les clients, soit en envisageant d'autres solutions de manière plus large au travers du cadre du PDE.

- *Accroissement de l'offre de transport en commun*

Dans le cas d'un accroissement de l'offre, il est important de réagir tout de suite afin d'inciter les salariés à prendre les transports publics. La mise en place d'une nouvelle infrastructure de transport en commun (métro ou tramway), d'une nouvelle ligne de bus ou l'amélioration d'une ligne existante mérite au minimum une opération de communication interne afin que les salariés soient incités à prendre les transports publics. L'inscription de cette communication dans le cadre d'un PDE peut en outre permettre de mieux cerner les pratiques et les besoins de chacun au travers du questionnaire remis et ainsi cibler la communication et envisager des mesures supplémentaires.

- *évolution des conditions de stationnement public*

L'offre de stationnement sur le lieu de travail est coûteuse pour les entreprises. Les POS imposaient un nombre minimum de places de stationnement à construire sur une parcelle, sans quoi l'entreprise devait payer une contribution à la puissance publique afin de financer la construction de parkings publics. Avec les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU), les communes ne sont plus obligées de fixer un seuil minimum d'offre de stationnement. Dans les deux cas cependant, il se peut que l'offre soit insuffisante au regard de l'usage. Si le stationnement privé n'est pas réglementé, les salariés arrivant avant les clients prennent alors les meilleures places, ce qui nuit à la satisfaction des clients, relégués sur la voirie publique. Celle-ci sert au stationnement de l'entreprise, mais à de multiples autres usages également. Ainsi, la pression sur le stationnement peut augmenter sans que ce soit le fait de l'entreprise. Pour résoudre ce problème, celle-ci peut s'engager dans une démarche PDE, qui envisage les déplacements dans leur globalité.

- *accroissement problématique de la congestion aux abords de l'entreprise*

Du fait de la croissance de l'usage de la voiture, la congestion augmente dans toutes les zones urbaines. En région parisienne, l'heure de pointe s'élargit chaque année car les automobilistes décalent au maximum leurs déplacements afin d'y échapper. Dans une moindre mesure, on rencontre ce phénomène dans toutes les autres agglomérations. L'accroissement de la congestion entraîne des retards des salariés, peut dissuader des clients de venir, etc. Ce problème ne peut évidemment être résolu par une seule entreprise. Cependant, un PDE peut être l'occasion de réfléchir à la réorganisation des accès, afin de permettre éventuellement d'éviter aux salariés un point bloquant, il peut également permettre de diminuer l'usage de la voiture au profit d'autres modes.

Il est important de rappeler que l'usage de la voiture revient très cher à son conducteur. Globalement, les salariés qui choisissent de s'éloigner des centres-villes afin de trouver un logement moins cher gardent un budget global déplacements + logement constant. Ce qui est gagné en coût du logement

est perdu en coût de transport. A cela s'ajoute la fatigue de longs déplacements et les coûts externes engendrés par l'usage de l'automobile et supportés par la collectivité (pollution et aggravations des problèmes de santé, etc.).

- *Difficultés d'accès pour les modes doux : piétons et vélos*

Les piétons et les cyclistes peuvent représenter une part très importante des salariés lorsque les conditions d'accès sont bonnes : localisation de l'entreprise à proximité de zone d'habitat, en milieu urbain de préférence, cheminements piétons sur trottoirs et éclairés, bandes ou pistes cyclables... Dans le cas contraire, c'est-à-dire lorsque les conditions d'accès sont mauvaises du fait de ruptures d'itinéraires ou de l'éloignement de l'entreprise notamment, les salariés et visiteurs vont se reporter sur leur voiture. Une réflexion globale, dans le cadre d'un PDE, peut permettre d'améliorer les accès. Un PDE est dirigé par un comité de pilotage comprenant, outre des membres de l'entreprise, des représentants de la commune, de l'intercommunalité si elle existe, de l'autorité organisatrice des transports publics, de l'ADEME, etc. qui seront de ce fait sensibilisés aux difficultés rencontrées par l'entreprise.

3 - VERS UNE CERTIFICATION DES PDE ?

On peut imaginer que l'ADEME offre une certification aux entreprises ayant engagé une démarche PDE, dès lors que les résultats ont permis d'améliorer la situation. Cette certification, attribuée par un bureau d'études indépendant, sous-traitant de l'ADEME, aurait alors le rôle d'un signal, aussi bien à l'attention des administrés ou clients que des salariés eux-mêmes. De plus, une certification qui ne puisse être acquise définitivement devra permettre de s'assurer de la pérennité des mesures prises, responsabilisant les différents acteurs de la réussite du PDE dans la durée.

II - QUI PEUT S'ENGAGER DANS UNE DEMARCHE PDE


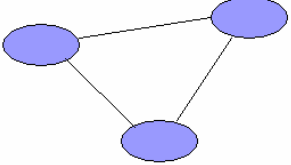
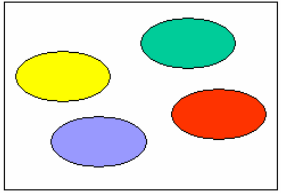
La partie précédente traitait de la nature du problème à la source de la volonté de lancer un PDE. Le terme « entreprise » a servi jusque là à désigner de manière très générale la structure dans laquelle évolue le chef de projet. Cependant, cette deuxième partie va amener à faire la distinction entre les différentes structures et donc entre les différentes natures possibles de la maîtrise d'ouvrage.

Toute entreprise qui le souhaite peut a priori s'engager dans une démarche PDE. Cependant, la question est plus compliquée. En effet, il faut établir une distinction entre les différents niveaux d'intervention possibles. Il faut également prendre en compte le fait que les moyens directs à disposition des maîtres d'ouvrage vont varier de l'un à l'autre.

1 - LES DIFFERENTS NIVEAUX D'INTERVENTION POUR ELABORER UN PDE

Pour pouvoir guider le maître d'ouvrage vers le cahier des charges le mieux adapté à sa situation, la première approche consiste à connaître la nature du lieu d'intervention souhaité pour la mise en place du PDE.

3 grands types peuvent être définis. Cette typologie aura par la suite un impact sur les orientations du PDE.

<p>1 établissement</p> 	<p>Un établissement est une entité, c'est un lieu d'exploitation de l'entreprise sur un site</p>
<p>1 entreprise</p> 	<p>Une entreprise est un organisme : une même entreprise peut avoir plusieurs lieux d'exploitation donc plusieurs établissements sur plusieurs sites</p>
<p>1 zone</p> 	<p>Une zone regroupe sur un site plusieurs établissements de différentes entreprises</p>

Les trois cas décrits sont des idéaux types. Il est tout à fait possible qu'un établissement engage un PDE alors qu'il est intégré à une logique de zone, etc. Dans ce cas, le cahier des charges proposé


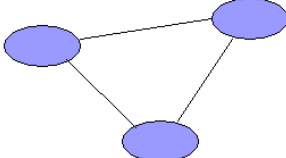
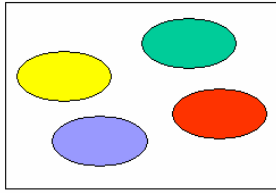
par le maître d’ouvrage pourra être une combinaison de plusieurs cahiers des charges types.

Par entreprise, nous entendons entreprise multisite. En effet, une entreprise ne possédant qu’un site pourra être traitée comme un établissement pour les mesures territorialisées et comme une entreprise pour les mesures globales. La fonction de directeur d’entreprise et de directeur d’établissement coïncide alors en une même personne.

2 - LES DECIDEURS

Selon la situation, il peut exister un ou plusieurs décideurs. Il s’agira du directeur d’établissement dans le premier cas, du directeur d’entreprise dans le deuxième.

Le cas d’une zone est le plus complexe, car il peut exister un gestionnaire de zone, mais il ne s’agit dans la majorité des cas que d’une juxtaposition d’établissements, sans lien institutionnel. Le problème spécifique posé par la maîtrise d’ouvrage d’une zone d’emploi sera approfondi ultérieurement.

Niveaux d’intervention	Structure	Localisation	Décideurs
<p>1 établissement</p> 	1 établissement	1 site	1 décideur
<p>1 entreprise</p> 	plusieurs établissements	plusieurs sites	1 décideur et / ou 1 coordinateur de sites
<p>1 zone</p> 	plusieurs établissements	1 site	plusieurs décideurs

3 - LES DOMAINES D'INTERVENTION CORRESPONDANTS

Selon la configuration dans laquelle se trouve le chef de projet souhaitant engager un PDE, les modalités d'actions vont différer. La question du maître d'ouvrage potentiel est essentielle, car son statut conditionne ensuite les résultats du PDE.

La description des mesures envisageables selon le type de structure de la maîtrise d'ouvrage ne se veut pas une liste exhaustive des solutions à proposer dans le cadre d'une démarche PDE. Il s'agit d'une illustration des différents niveaux d'interventions possibles selon le cas dans lequel on se trouve.

Trois grands types de réponses peuvent être apportées par un PDE :

- mesures internes à l'établissement, d'ordre physique
- mesures externes, d'accessibilité
- mesures déterritorialisées à destination des salariés

En outre, des mesures d'information et de communication pourront jouer un rôle transversal

Selon la nature de la structure initiant le PDE, ces mesures peuvent s'additionner.

	interne	externe	déterritorialisé
Structure existante			
Etablissement	X	X	X
Entreprise			X
Zone		X	

Plan de Déplacements d'établissement

Un PDe peut être l'occasion de faire des propositions portant sur des mesures internes, qui pourront être mises en place par la direction d'établissement, mais aussi des mesures externes réalisées par les partenaires de l'étude et des mesures déterritorialisées, du ressort de la direction de l'entreprise (ou de l'établissement dans certains cas).

Plan de Déplacements d'Entreprise

Un PDE, lorsqu'il s'agit d'une entreprise multisite, portera principalement sur les mesures globales déterritorialisées. Il ne pourra porter directement sur des mesures fines déclinées selon le contexte physique de chaque établissement. De telles mesures pourront être mises en œuvre si l'étude est relayée par des PDe. De la même manière, il ne pourra être traité de l'accessibilité à chaque site dans le cadre de l'étude globale d'un PDE.

Plan de Déplacements de Zone

Un PDZ peut être l'occasion de travailler sur les mesures externes. Les mesures internes et les

mesures déterritorialisées devront faire l'objet de PDE complémentaires pour être étudiées et mises en œuvre par les établissements ou les directions d'entreprises.

Pour être efficace, un PDZ ne doit pas chercher à jouer plusieurs rôles à la fois. On ne peut mener à bien à la fois la mise en œuvre de mesures du ressort de la zone, comme la décision de mutualiser des fonctions, et des mesures relevant de chaque établissement.

a) Les mesures internes à l'établissement

Ces mesures sont de nature territorialisées et physiques. Elles seront traitées dans le cadre d'un plan de déplacements d'établissement, mais pourront également être abordées dans les autres cas, entreprise ou zone, en s'appuyant sur les directions d'établissement.

Pour exemple, les thèmes suivants peuvent avoir à être traités :

Etude de l'aménagement des abords, à l'intérieur du site

aménagement des cheminements piétonniers, signalétique

Modes doux

stationnement 2 roues sur le site

équipements en faveur des 2 roues (douches, vestiaires...)

révision annuelle du vélo offerte au salarié

prêt d'un vélo un mois pour tester la possibilité d'utiliser ce mode

Organisation du stationnement

besoins de stationnement

répartition stationnement dédié / stationnement public

espace à réserver à des catégories particulières (clients, patients, etc.)

Organisation des circulations

Gestion des différents flux

Personnes handicapés

Amélioration des conditions d'accessibilité

Covoiturage

Mise en place d'un logiciel de covoiturage

modalités de gestion du stationnement favorisant le covoiturage

Auto partage

Utilisation par les salariés ne possédant pas de véhicules, sous certaines conditions, des véhicules

de services inutilisés en week end et en soirée.

Véhicules de service

acquisition de véhicules de service « propres »

Logement

Accord avec des agences pour relayer les offres de logements situés près des transports en commun

Participation du comité d'entreprise à l'achat de logements près des transports en commun

Utilisation du 1% logement sous les mêmes conditions

b) Les mesures externes d'accessibilité

Ces mesures ne peuvent être mises en œuvre directement par la structure à l'initiative du PDE. Il s'agit de mesures d'accessibilité générale au site. Le chef de projet doit alors s'appuyer sur le comité de pilotage de l'étude pour s'assurer de la réalisation des points suivants.

Dans le cadre d'une zone, si le maître d'ouvrage a compétence sur la voirie publique reliant les différents établissements (cas de l'intercommunalité), sur les transports publics (cas de l'autorité organisatrice), il pourra alors intervenir directement sur les actions relevant de sa compétence.

Adaptation de l'offre en transport en commun

localisation des arrêts de bus

itinéraires des lignes de bus

horaires

Etude de l'aménagement des abords

aménagement des cheminements piétonniers, signalétique

accessibilité par les personnes handicapés

Vélos

création d'un garage à vélos à la station de métro ou tramway la plus proche (si elle existe)

création d'itinéraires cyclables

c) Les mesures déterritorialisées

Un certain nombre de mesures peuvent être prises quel que soit le contexte du site. Ces mesures concernent certains avantages pouvant être offerts aux salariés. La décision relève de l'établissement ou de l'entreprise.

Titres de transport

Financement d'une partie de l'abonnement transport des salariés par l'employeur.

Remboursement des frais de déplacements

Prise en charge systématique des frais de déplacements en transport en commun (remboursement du titre de transport) et des déplacements en vélo (montant kilométrique à fixer par l'établissement)

d) Les mesures transversales : l'information et la communication

Toutes les mesures proposées dans le cadre des trois thèmes précédents peuvent faire l'objet d'information et de communication, qui doivent également porter sur l'accessibilité en transport public, à vélo et à pied. L'information doit être disponible au moins au niveau de l'établissement, mais tous les partenaires ont leur rôle à jouer dans la communication.

remise d'un livret d'accueil présentant l'accessibilité autrement qu'en voiture à chaque membre du personnel arrivant sur un site, ainsi qu'aux visiteurs, clients, administrés ou patients.

élaboration d'un article dans le journal interne de l'entreprise, sur le site internet ou l'intranet, présentant les enjeux d'un PDE, ses résultats.

Modification des documents à destination du public afin d'indiquer systématiquement l'accessibilité en transport public avant l'accessibilité en voiture

e) Les compétences des différents partenaires de l'étude

Le tableau présenté ci-dessous devra être adapté selon les particularités du contexte local. Il a pour but d'aider à la constitution du comité de pilotage de l'étude afin que les bons interlocuteurs puissent assister à l'ensemble de l'étude. Seuls les acteurs institutionnels des déplacements sont présentés ici.

	voirie	transports publics	vélos	piétons
Commune	voirie communale		sur sa voirie	Sur l'ensemble de la voirie en l'absence d'intercommunalité
Intercommunalité		Peut être autorité organisatrice sur son territoire	Peut être autorité organisatrice sur son territoire	Financement pour l'ensemble de la voirie en général
Autorité organisatrice		Lignes urbaines - métro - tramway		
Département	Voirie départementale et majeure partie des routes nationales	Lignes interurbaines	sur sa voirie, mais financement provient généralement de l'intercommunalité	sur sa voirie, mais financement provient généralement de l'intercommunalité
Région		Autorité organisatrice du ferroviaire lignes de cars express régionaux		
Etat (DDE)	Autoroutes, Routes nationales conservées à l'issue de la décentralisation		sur sa voirie	sur sa voirie
Transporteurs ferroviaires (SNCF...)		Exploitation ferroviaire		
Transporteurs routiers		Exploitation des lignes de bus et de cars		
ADEME	Rôle d'appui et de conseil			
prévention routière	Rôle d'appui et de conseil			
Aménageur	Voirie interne de la zone en devenir		Voirie interne de la zone en devenir	Voirie interne de la zone en devenir

4 - A QUEL MOMENT S'ENGAGER DANS UN PDE

On peut distinguer trois grands cas de PDE : Les PDE réalisés en amont d'une implantation sur un site, avec une localisation future qui reste à déterminer, ou bien une localisation déjà décidée ; les PDE réalisés sur des sites existants.

a) Le cas privilégié d'une action en amont de l'implantation

C'est en amont de l'implantation sur un site qu'une étude peut avoir les meilleurs résultats.

Selon qu'il s'agit d'une création d'établissement ou d'un transfert de personnel sur un nouveau site, les modalités de réalisation du PDE pourront varier. En effet, si le transfert est réalisé au sein d'une même agglomération, il sera intéressant demander que les salariés répondent à un questionnaire portant sur leurs pratiques actuelles. De plus, la délocalisation d'une entreprise d'un site vers un autre peut souvent provoquer une certaine inquiétude sociale. Le fait de proposer un questionnaire, même s'il porte essentiellement sur les pratiques objectives des salariés, montre que la direction est

soucieuse de l'avis de son personnel. Les réponses obtenues permettront de rechercher des réponses adaptées.

Lorsque les salariés futurs ne sont pas encore connus ou si le déménagement induit un changement de bassin de vie, cette partie du PDE est difficilement réalisable.

La localisation du site futur reste à définir

Une étude d'accessibilité peut permettre de choisir entre plusieurs sites pressentis. Dans le cadre d'une démarche PDE, sera favorisée une implantation sur un lieu desservi par les transports publics, accessible également à pied ou à vélo dès lors que c'est possible.

La localisation du site futur est déjà déterminée

Une étude de ce type peut également permettre d'affiner la programmation dès lors que le site est choisi, mais également de peser sur les pouvoirs publics après avoir déterminé les besoins de l'entreprise en termes de qualité des déplacements du personnel et des clients / visiteurs.

Pour favoriser l'usage du vélo, on peut ainsi prévoir des emplacements vélos bien situés, abrités, des douches, etc. Si les transports publics ne desservent pas directement le site mais passent à proximité, il est intéressant de rechercher la mise en place d'un cheminement piéton agréable et éclairé pour terminer le trajet jusqu'à l'entreprise.

b) Réaliser le PDE d'un site existant

La plupart des PDE actuellement réalisés en France correspondent à ce cas. L'enjeu du PDE est alors de proposer des solutions qui permettent de faire évoluer les pratiques, de changer les habitudes dans la mesure du possible afin de faciliter les déplacements de tous et d'orienter salariés et autres publics vers des modes alternatifs à la voiture, dès lors que c'est possible. Afin d'augmenter les chances de changer les pratiques, il est préférable de s'appuyer sur un changement dans l'environnement ou dans l'entreprise pour initier la démarche. Cela peut être l'arrivée d'une nouvelle ligne de transport public, une réorganisation de la structure, etc.

III - LES DIFFERENTS TYPES DE CAS EXAMINES

Cette partie vise à présenter les situations particulières pour lesquelles un cahier des charges type pourra être mis à disposition.

1 - LES ETABLISSEMENTS RECEVANT DU PUBLIC

L'accueil de public est le dénominateur commun des différents types d'établissements présentés par la suite. Les différents éléments proposés devront permettre au maître d'ouvrage de situer le cas de son établissement afin de mieux connaître les solutions qu'il peut envisager et donc la manière dont il doit construire son cahier des charges PDE.

Dans les PDE classiques, le personnel de l'établissement constitue généralement le public cible des actions mises en œuvre. Pour les établissements recevant du public, les salariés restent une cible importante, mais le public peut devenir une cible à laquelle il est utile de s'intéresser, dès lors qu'il représente une part importante des déplacements générés par l'établissement.

a) Point d'entrée dans un système de transport public

Cette partie concerne les gares ferroviaires, mais également les gares maritimes, ou les aéroports.

- *Les cibles*

Le public cible sera constitué essentiellement des voyageurs transitant par la gare et des salariés. Les fournisseurs peuvent également constituer une cible pertinente.

- *Les informations minimum à communiquer si possible dès le cahier des charges*

La localisation

L'offre ferroviaire, aérienne ou maritime

Le nombre d'entrants par jour

Le nombre de salariés

L'état de l'intermodalité

Le stationnement

- *Les principaux résultats à attendre*

La liste présentée ci-après ne se veut pas exhaustive, les sorties de l'étude dépendront du contexte.

Augmentation des parts modales alternatives de venue en gare

Amélioration de l'intermodalité

Augmentation de la fréquentation de la gare

Amélioration du confort des usagers

Diminution des besoins en stationnement

b) Administration sectorisée

Il s'agit des mairies, préfectures, ANPE... Chacun de ces établissements est sectorisé. Il constitue le lieu de référence pour une aire donnée, définie précisément. De ce fait, l'aire d'attraction du lieu est connue, relativement limitée pour la plupart des administrations.

Les données à prendre en compte pour mieux connaître les déplacements sont :

- *Les cibles*

Le public cible sera constitué principalement du personnel et des administrés.

Les fournisseurs peuvent également constituer une cible du PDE.

- *Les informations minimum à communiquer si possible dès le cahier des charges*

La localisation

Les contours de l'aire d'attractivité

Le nombre d'usagers par jour

Le nombre de salariés

Le nombre de fournisseurs

Le stationnement

La desserte en transport en commun

- *Les principaux résultats à attendre*

Augmentation des parts modales alternatives

Meilleure prise en compte des besoins des administrés

Diminution des besoins en stationnement

c) Etablissement accueillant des manifestations

Il s'agit des salles de spectacles, des stades, théâtres... Leur caractéristique principale est de recevoir, dans des laps de temps relativement courts, de gros flux d'arrivées de clients.

- *Les cibles*

Le public cible sera constitué essentiellement des clients, mais également des salariés.

Les fournisseurs peuvent également constituer une cible pertinente.

- *Les informations minimum à communiquer si possible dès le cahier des charges*

Le nombre de places

Le nombre de salariés

Un exemple de programmation type sur un an

Le stationnement (véhicules particuliers et cars de tourisme)

La desserte en transport en commun (lignes régulières et services exceptionnels)

- *Les principaux résultats à attendre*

Augmentation des parts modales alternatives

Diminution des dysfonctionnements de pointe

Diminution des besoins en stationnement

d) Etablissement de loisirs

Il peut s'agir d'un zoo, d'une piscine, d'un cinéma, d'un musée, de parcs urbains, de loisirs... Ils fonctionnent en continu sur la journée, sans qu'on puisse noter, comme dans le cas précédent, des moments d'hyperpointe.

Cependant, certains établissements de loisirs fonctionnant de manière régulière peuvent être confrontés à des périodes d'hyperpointe (vernissage d'exposition, compétition internationale dans une piscine, brocante d'un parc de loisirs, etc.) Dans ce cas, les cahiers des charges correspondant à un établissement de loisirs et à un établissement accueillant des manifestations devront être combinés.

- *Les cibles*

Le public cible sera constitué essentiellement des clients, mais également des salariés.

Les fournisseurs peuvent également constituer une cible pertinente.

- *Les informations minimum à communiquer si possible dès le cahier des charges*

Le nombre de visiteurs sur une journée

Le nombre de salariés

Horaires de fonctionnement

Le stationnement

La desserte en transport en commun

- *Les principaux résultats à attendre*

Augmentation des parts modales alternatives

Diminution du stationnement anarchique lorsqu'il existe

Diminution des besoins en stationnement

e) Etablissement de santé

Ce sont les hôpitaux et les cliniques. Ils ont de nombreuses spécificités par rapport aux autres types d'établissement recevant du public.

- *Les cibles*

Les salariés

Les patients

Les consultants

Les visiteurs

Les étudiants et stagiaires

Les fournisseurs

- *Les informations minimum à communiquer si possible dès le cahier des charges*

Le nombre de lits

Les flux journaliers de patients

Le nombre de salariés

Le nombre de visiteurs et autres publics

Le stationnement

La desserte en transport en commun

- *Les principaux résultats à attendre*

Augmentation des parts modales alternatives

Amélioration du confort des déplacements

Gestion des périodes de recouvrement lors des changements d'équipes

Amélioration de la qualité du circuit du patient

Diminution des besoins en stationnement

2 - LES ZONES D'EMPLOI

Les PDE de zones d'emploi, appelés par la suite plans de déplacements de zone, répondent à des problématiques différentes. En effet, il ne s'agit plus d'un décideur unique comme c'était le cas précédemment pour les établissements recevant du public.

Une zone d'emploi est un regroupement d'entreprises sur un site. Ce regroupement n'a pas nécessairement de gestionnaire (la plupart des zones d'activités n'en ont pas) et il n'y a donc souvent pas de décideur global unique. Dans le cas où celui-ci existe (Président d'un Club des dirigeants d'entreprise, par exemple), son champ de compétences est réduit. Il pourra agir essentiellement sur la mutualisation des moyens (restaurants d'entreprise, stationnement, services divers), mais ne

pourra se substituer aux chefs d'établissement pour les mesures plus fines, ni aux gestionnaires de voirie et de transport en commun lorsque la voirie est publique.

Les plans de déplacements de zone, pour être réellement efficaces, peuvent donc être complétés par des plans de déplacements d'établissements. Cette décision est du ressort de chaque directeur d'établissement.

a) Les zones d'activités et zones industrielles

Il s'agit d'un regroupement d'établissements sur une zone. Ces établissements peuvent être des bureaux ou des lieux de production. La vente sur place, si elle existe, y est marginale.

- *Les cibles*

Les salariés

Les visiteurs (démarchage commercial, etc.)

Les fournisseurs

- *Les informations minimum à communiquer si possible dès le cahier des charges*

Le nombre d'établissements et la liste des principales entreprises représentées

L'existence éventuelle d'un gestionnaire de zone et le champ de ses compétences

Le nombre de salariés

Le nombre de visiteurs et autres publics

Le nombre de fournisseurs (et leurs caractéristiques : gabarit des véhicules, etc.)

Les principaux types d'horaires

Le stationnement

La desserte en transport en commun

Les services mutualisés au sein de la zone (restauration, stationnement, etc.)

- *Les principaux résultats à attendre*

Augmentation des parts modales alternatives

Amélioration du confort des déplacements

Diminution des besoins en stationnement

Accroissement de la mutualisation des services afin de donner une vie interne à la zone et diminuer les déplacements du midi

b) Les zones commerciales

Il s'agit de la juxtaposition d'établissements commerciaux sur une zone. Ces établissements sont tournés vers la vente et donc l'accueil des clients.

- *Les cibles*

Les salariés

Les clients

Les fournisseurs

- *Les informations minimum à communiquer si possible dès le cahier des charges*

Le nombre d'établissements et la liste des principales entreprises représentées

L'existence éventuelle d'un gestionnaire de zone et le champ de ses compétences

Le nombre de salariés

Le nombre de clients par jour

Le nombre de fournisseurs (et leurs caractéristiques : gabarit des véhicules, etc.)

Les principaux types d'horaires

Le stationnement

La desserte en transport en commun

Les services mutualisés au sein de la zone (restauration des salariés, des clients, stationnement, etc.)

- *Les principaux résultats à attendre*

Augmentation des parts modales alternatives

Amélioration du confort des déplacements

Diminution des besoins en stationnement

Accroissement de la mutualisation des services afin de donner une vie interne à la zone et diminuer les déplacements du midi

c) Les centres commerciaux

Il s'agit du regroupement d'établissements commerciaux dans un même bâtiment. Ces établissements sont tournés vers la vente et donc l'accueil des clients.

- *Les cibles*

Les salariés

Les clients

Les fournisseurs

- *Les informations minimum à communiquer si possible dès le cahier des charges*

Le nombre d'établissements et la liste des principales entreprises représentées

Le nom du gestionnaire du centre et le champ de ses compétences

Le nombre de salariés

Le nombre de clients par jour

Le nombre de fournisseurs (et leurs caractéristiques : gabarit des véhicules, etc.)

Les principaux types d'horaires

Le stationnement

La desserte en transport en commun

Les services mutualisés au sein de la zone (restauration des salariés, des clients, stationnement, etc.)

- *Les principaux résultats à attendre*

Augmentation des parts modales alternatives

Amélioration du confort des déplacements

Diminution des besoins en stationnement

Accroissement de la mutualisation des services

IV - COUTS DE LA DEMARCHE ET DELAIS

1 - QUEL BUDGET PREVOIR POUR REALISER ET SUIVRE UN PDE

Deux points doivent être distingués pour répondre à cette question : le coût de l'intervention d'un bureau d'études spécialisé et le coût du suivi en interne.

Afin de permettre aux maîtres d'ouvrage de prévoir un budget prévisionnel, voici quelques indications de prix. Ceux-ci devront être modulés selon le contexte et les bureaux d'études (+/- 20%).

La base d'un PDE : 15 000 €

Au-delà de 500 salariés (par tranche de 500 salariés supplémentaires) : + 1 000 €

Pour un PDE avec du public (clients, patients, etc.) : + 5 000 €

Lorsqu'il y a plusieurs établissements sur une zone : de + 2 000 € à + 10 000 € selon les cas

Pour un PDE d'entreprise multisite : + 3 000 € par site au moins

Si une enquête de stationnement est nécessaire : + 2 000 € par site

Au-delà de 4 réunions de présentation, + 1 000 € par réunion

L'ADEME offre une subvention aux entreprises désirant s'engager dans une démarche PDE. Celle-ci est de 50% du coût de la mission confiée au bureau d'études, dans la limite de 75 000 €. En complément, certaines régions offrent une subvention supplémentaire permettant d'atteindre un taux global de subvention de 70%. Les renseignements sont disponibles auprès des délégations régionales de l'ADEME.

Par ailleurs, le suivi du PDE devra être mené en interne par le chef de projet. Il faut considérer que cette tâche nécessite 1 jour par semaine pendant la durée de l'étude. Cette fonction doit être pérenne et ne pas s'arrêter à la fin de l'intervention du bureau d'études, cependant, il s'agira alors pour la personne relais du PDE de pouvoir se rendre disponible en cas de besoin.

En fonction des propositions émises, de nouvelles tâches pourront être créées (gestion d'une flotte de véhicules de services en auto partage, par exemple), qui nécessiteront quelques heures de travail par semaine.

2 - LES DELAIS D'ETUDE

Un PDE simple pourra être réalisé en 6 mois :

2 mois pour le diagnostic (actuel et prospectif)

2 mois pour les propositions

2 mois pour la validation

1 an pour le suivi de la mission

Cependant, un certain nombre de facteurs peuvent amener à moduler ces délais.

Le diagnostic pourra être porté à 3 ou 4 mois si :

Les enquêtes à prévoir sont très importantes (plus de 3000 salariés, ou plus de 5000 clients par jour, ou en cas de gros problèmes de stationnement avec plus de 1000 places de parking)

Les établissements faisant l'objet du PDE sont disséminés sur plus de 3 sites

La zone comprend plus de 15 entreprises

Les propositions pourront être réalisées en 3 mois si :

Les enjeux sont particulièrement complexes

Elles doivent porter sur les différents établissements d'une entreprise multisite ou d'une zone d'emploi (cas non recommandé)

PARTIE 2 : CONSTRUIRE SON CAHIER DES CHARGES

I - LA STRUCTURE DU CAHIER DES CHARGES

Cette partie offre la structure type d'un cahier des charges. Elle explique l'intérêt de chaque élément constituant le cahier des charges et ce que le chef de projet peut en attendre.

Le cahier des charges correspondant au type de situation du maître d'ouvrage devra être précisé par le chef de projet souhaitant élaborer un PDE. En effet, chaque site, chaque structure aura ses spécificités. Il est extrêmement important que celles-ci et les éventuels dysfonctionnements qu'elles engendrent soient inscrits dans le cahier des charges afin de guider la réponse du bureau d'études spécialisé.

1 - CONTEXTE

L'explication du contexte constitue un des points les plus importants du cahier des charges.

Elle doit permettre au bureau d'études de bien comprendre les enjeux pour organiser une réponse qui satisfasse au mieux le maître d'ouvrage, de dimensionner les enquêtes qu'il prévoit ainsi que la charge de travail à envisager, ce qui lui permet donc de proposer un prix d'étude.

Elle est également le moyen pour le chef de projet de convaincre sa hiérarchie de l'utilité d'initier une démarche PDE en exposant les difficultés de déplacements auxquelles l'établissement, l'entreprise ou la zone est confronté et ce qu'il attend de la démarche.

a) Rappel des objectifs légaux d'un PDE

Cet avant-propos fixe le cadre de la démarche :

L'objectif principal des plans de déplacements urbains, obligatoire dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants est l'amélioration de la qualité des déplacements. Les mesures portent sur la diminution du trafic automobile, le développement des transports en commun, l'organisation du stationnement. Les PDU doivent également obligatoirement préconiser l'encouragement pour les entreprises et les 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, ce sont les PDE.

Ils ont pour but d'améliorer les conditions de déplacements de leur personnel et de favoriser les modes alternatifs à la voiture individuelle pour ceux-ci comme pour l'ensemble des autres usagers, visiteurs ou patients.

b) Les objectifs et les attentes de la maîtrise d'ouvrage

Un PDE peut permettre de résoudre des dysfonctionnements. La première étape pour cela est de prendre conscience de ceux-ci et d'en mesurer les conséquences. Ainsi, la saturation des espaces de stationnement est un problème rencontré régulièrement. Il engendre des retards, le mécontentement des salariés et peut aboutir à l'augmentation des coûts pour l'entreprise si elle acquiert de nouveaux espaces de parking. L'absence de cheminements piétons ou cyclistes convenables entre les zones d'habitation et le lieu d'emploi, si la distance est raisonnable, entraîne quant à lui la surutilisation de la voiture alors que des solutions peuvent être trouvées.

A partir des motivations possibles citées dans la première partie du guide, signalez les problèmes qui vous poussent à vous engager dans une démarche PDE. Il peut s'agir de difficultés internes liées au fonctionnement de votre structure comme de difficultés d'accessibilité à votre site.

Le détail des motivations permettra au bureau d'études spécialisé d'orienter sa proposition de manière à répondre précisément à votre problème.

Précisez également ce que vous attendez du PDE en termes de résorption des dysfonctionnements, d'améliorations. Précisez notamment les cibles du PDE, c'est-à-dire les catégories de personnes sur lesquelles les mesures pourront porter.

Un PDE doit viser à l'amélioration des déplacements de ses salariés, mais également de tous les autres publics qui fréquentent le site. Ceux-ci peuvent être aussi nombreux que les premiers.

Les salariés

- Les trajets domicile travail

- Les déplacements professionnels

- Les déplacements éventuels du midi

Les intervenants extérieurs réguliers

Les fournisseurs

Les autres publics (à détailler)

c) L'évolution de l'environnement

Un PDE analyse les pratiques actuelles afin de chercher à les améliorer. Cependant, le bureau d'études a besoin de connaître les projets existants afin de les prendre en considération dans les propositions qu'il sera amené à faire.

Les projets à prendre en compte dans le cadre de l'étude seront :

- Les projets internes à la structure

- Les projets d'infrastructure de déplacements à proximité (amélioration de la desserte en transport en commun, etc.)

- Les projets urbains susceptibles d'avoir un impact sur les conditions d'accès et de stationnement (création d'un nouvel équipement attractif à côté du site, etc.)

d) Le contexte actuel et l'étendue de l'étude

Vous devez préciser le contexte dans lequel se trouve votre établissement. Ces informations permettront de quantifier le travail à mener, de déterminer le nombre d'enquêtes nécessaires et donc de fournir le prix de la proposition d'étude. Il n'est pas nécessaire de fournir des chiffres exacts (de nombre de salariés, etc.) dès la constitution du cahier des charges, des ordres de grandeurs peuvent suffire dans un premier temps.

La description de l'environnement (milieu urbain ou périphérique, accessibilité, etc.) permet de comprendre les grands problèmes susceptibles d'être rencontrés et les solutions envisageables, par analogie avec des sites équivalents.

La description du site et de son fonctionnement permettent de dimensionner l'étude (nombre de salariés, de bâtiments, etc.).

Afin de faciliter la compréhension du site par le bureau d'études, il serait souhaitable que le chef de projet annexe un plan détaillé du ou des sites au cahier des charges

2 - DEROULEMENT DE LA MISSION

En général, la mission du bureau d'études s'effectue en trois temps. Celui-ci doit comprendre et quantifier les difficultés auxquelles l'entreprise est confrontée, entendre les souhaits de chacun. A partir de là, il lui faut trouver des solutions acceptables par tous et les présenter aux différents interlocuteurs afin de remporter leur adhésion au projet. Certaines mesures seront du ressort direct du maître d'ouvrage. Pour les mesures externes, de l'adhésion des partenaires dépendent le financement et la réalisation des propositions. Le bureau d'études doit donc établir tout d'abord un diagnostic précis et rigoureux avant de faire des propositions contextualisées. Enfin, il peut mettre en place des indicateurs de suivi et assurer celui-ci pendant quelques temps.

a) Etat des lieux

Le bureau d'études devra établir un diagnostic de la situation actuelle prenant en compte les conditions de fonctionnement du site, l'accessibilité par les différents modes de transport et les pratiques de déplacements des salariés et des autres publics.

Les éléments de contexte

Le bureau d'études va retranscrire le contexte tel qu'il aura pu le saisir à la fois au travers du cahier des charges et des différents entretiens de début de mission. La présentation de ce point en comité

de pilotage en permettra la validation, c'est-à-dire la reconnaissance des dysfonctionnements par les différents partenaires.

L'analyse des déplacements générés par la structure

Cette analyse peut être faite au moyen des fichiers de la direction du personnel. Ceci permet une localisation exhaustive des salariés et d'autres publics lorsqu'ils sont recensés dans des fichiers informatiques alors que les résultats des enquêtes permettront de travailler sur une partie seulement des salariés (le taux de réponse sera toujours inférieur à 100%).

L'accessibilité du site

Le bureau d'études doit faire le bilan de l'accessibilité actuelle du site, pour chaque mode. Ceci doit permettre de dresser la liste des lacunes, mais également des potentialités.

Il s'agit à la fois d'un travail de terrain, d'entretiens et de l'analyse de documents existants.

Le stationnement

Le stationnement est un levier extrêmement efficace des politiques de déplacements. Le bureau d'études pourra analyser l'offre à disposition des différents publics et en mesurer l'usage au moyen d'enquêtes.

Une enquête d'occupation consiste à dénombrer les véhicules présents à un moment donné. Il est possible de vérifier leur état par rapport à la réglementation afin de mieux comprendre les dysfonctionnements. Cette enquête peut être menée en deux temps pour de meilleurs résultats : à un moment de forte affluence (relève des équipes d'infirmière) et en période normale par exemple.

Il existe également d'autres types d'enquête, dits de rotation, qui permettent de connaître l'évolution du stationnement au cours de la journée par relevé des plaques d'immatriculation. L'analyse de cette enquête permet alors de connaître les différents types d'occupants : résidents, salariés, visiteurs, selon la durée et le moment où ils ont stationné. Cependant, cette enquête mobilise des moyens plus importants que la première et revient plus cher.

Les pratiques de déplacements des salariés

Afin de prendre connaissance de ces pratiques, le bureau d'études proposera un questionnaire relativement détaillé aux salariés.

3 objectifs principaux sont poursuivis :

- ⇒ Connaître les pratiques
- ⇒ Repérer les marges de manœuvre
- ⇒ Comprendre la mise en place de la pratique actuelle, car elle donne souvent les clés des potentiels de changements

Afin d'obtenir de meilleurs résultats, l'investissement du chef de projet dans la démarche est essentielle. Le niveau du taux de retour conditionnera la représentativité des informations recueillies.

Connaissance, compréhension et analyse des pratiques des autres publics

Le bureau d'études fera une analyse des déplacements des autres publics sur la base des données disponibles (rapport d'activité notamment) et par des questionnaires complémentaires comprenant des questions sur les modes de venue.

Il est très important de ne pas s'arrêter aux pratiques des salariés uniquement. Au moment d'élaborer des propositions, le manque de connaissance concernant les autres usagers peut alors faire défaut.

Synthèse des difficultés et dysfonctionnements actuels

Le bureau d'études devra établir une synthèse des différents constats réalisés durant la première phase de l'étude. Celle-ci devra permettre par la suite de guider les propositions.

b) Diagnostic prospectif et enjeux

Analyse des projets

Le bureau d'études fera le bilan des différents projets existants susceptibles d'avoir un impact sur les déplacements, tant internes qu'extérieurs à l'établissement. Ce point est extrêmement important car il ne faudrait pas que des propositions se révèlent ensuite être incompatibles avec des projets existants d'une part, et parce que le PDE peut être l'occasion d'accompagner au mieux ces projets, voire de peser afin de les infléchir si les décisions ne sont pas encore arrêtées.

Attentes de la direction, du personnel, des différents publics

Différentes réunions pourront être organisées. Là encore, le bureau d'études devra retranscrire ces attentes et les présenter en comité de pilotage.

Bilan des marges de manoeuvre

Le bureau d'études évaluera les marges de manoeuvre réelles sur lesquelles il sera possible de jouer pour faire évoluer les comportements.

Synthèse générale du diagnostic

Cette synthèse de la première partie du PDE, intégrant les différentes modifications qui auront pu être demandées par le maître d'ouvrage ou dans le cadre du comité de pilotage, pourra être transmise au responsable de la communication pour diffusion.

c) Elaboration et validation du projet de PDE

Le bureau d'études recherchera les propositions convenant le mieux à la situation de la structure afin de favoriser le report modal vers les moyens de transport alternatifs à la voiture individuelle. Les mesures envisagées pourront être du ressort du maître d'ouvrage, mais également de celui des partenaires de l'étude si le besoin s'en fait sentir.

Les propositions pourront donc porter sur les thèmes suivants :

Mesures internes au site (équipements pour les vélos, etc.)

Mesures externes d'accessibilité au site (amélioration de la qualité des cheminements piétons, etc.)

Mesures déterritorialisées et immatérielles (remboursement d'une partie de l'abonnement aux transports publics, etc.)

Information et communication (diffusion des horaires de bus, etc.)

Selon le cas de figure de la structure (établissement recevant du public, zone d'emploi ou entreprise multisite), il faudra moduler les thèmes traités. Dans le cadre des zones d'emploi, les mesures internes, du ressort des directions d'établissements, ne seront pas traitées au moment de l'établissement du plan de déplacements de zone mais pourront l'être lors de plan de déplacements d'établissements complémentaires.

Les solutions préconisées par le bureau d'études devront être compatibles avec tous les fonctionnements de l'entreprise. Par exemple, un nouvel accès pourra ne pas être ouvert en permanence mais uniquement aux heures d'entrée et sortie du personnel dans le cas d'un site à accès contrôlés.

Chaque mesure retenue fera l'objet d'une évaluation. Les solutions seront proposées sous forme de fiches pratiques présentant :

Une description de la mesure

Ses objectifs

Ses cibles

Son coût d'investissement

Son coût de fonctionnement

Le maître d'ouvrage potentiel

Une évaluation environnementale de la mesure

Cette description détaillée de la mesure permet de s'assurer de sa faisabilité et de prévoir les modalités de sa réalisation.

A l'issue de ce travail, les propositions retenues en comité de suivi de l'étude devront être reprises dans un document : plan de déplacements d'établissement, plan de déplacements d'entreprise ou plan de déplacements de zone selon les cas.

d) Le suivi de la mission

Une fois que les mesures envisagées sont approuvées, un certain temps est nécessaire à leur mise en place. Si certaines propositions devaient se révéler moins efficaces que prévues, ou plus difficiles

à réaliser, il est nécessaire de réagir vite afin de rectifier la proposition. Pour cela, le bureau d'études spécialisé peut continuer de jouer un rôle en assistant le chef de projet sur une durée déterminée.

Le suivi peut s'articuler en deux temps. Le dernier point évoque la possibilité d'offrir un complément de mission au bureau d'études dans le cadre de plans de déplacements de zone ou d'entreprise multisite. Cependant, cette décision relèvera a priori d'une maîtrise d'ouvrage d'étude différente (directions des établissements concernés).

Mise en place d'indicateurs de suivi

Le bureau d'études définira des moyens de suivre l'évolution des pratiques dans le temps. Ces indicateurs, simples à contrôler, doivent permettre au chef de projet, une fois la mission terminée, de continuer d'évaluer ponctuellement les pratiques et l'efficacité des solutions, afin que la démarche PDE soit pérenne et que les nouvelles pratiques ne s'effacent pas au profit des anciennes après quelques mois.

Assistance au maître d'ouvrage

Le bureau d'études pourra s'engager à aider durant 1 an le maître d'ouvrage dans la mise en œuvre des solutions proposées et intervenir dans le cas où un réajustement des propositions se révélerait nécessaire.

Il lui est également demandé d'assurer le traitement et la restitution des résultats d'une enquête de suivi de l'évolution des pratiques qui aura lieu 6 mois à 1 an après le début de la mise en œuvre des propositions retenues.

Mise en place de plans de déplacements d'établissement

Lorsque la mission vise à établir un plan de déplacements de zone ou un plan de déplacements d'entreprise multisite, les mesures préconisées restent à un niveau global : accessibilité et mesures déterritorialisées. Pour les établissements qui le souhaitent, le travail effectué peut permettre d'initier des plans de déplacements d'établissement, qui assureront la continuité du plan de déplacements de zone ou d'entreprise à une échelle plus fine. Ces établissements pourront alors contractualiser avec le bureau d'études pour ce complément de mission.

3 - CONDUITE DE L'ETUDE

a) Durée de la mission

Une mission dure généralement 6 mois (hors suivi de l'étude). Selon les particularités de la structure, cette durée pourra être allongée, notamment pour prolonger la phase de diagnostic afin de mieux connaître les déplacements des clients, patients ou visiteurs.

La décomposition des délais est présentée partie 1 (IV - 2 -). Elle ne correspond pas aux phases de présentation de la mission telles qu'elles sont proposées ci-dessus mais au déroulement réel de la

mission : dans la pratique, diagnostic de la situation actuelle et diagnostic prospectifs sont élaborés conjointement. En revanche, propositions et validation du PDE doivent être distincts : le bureau d'études maîtrise la durée d'élaboration des propositions, mais le temps nécessaire à l'entreprise et ses partenaires pour aboutir à un accord et des règles de financement peut durer plusieurs mois.

b) Composition du comité de pilotage

Le comité de pilotage sera défini en fonction des besoins de l'étude, des problèmes rencontrés, selon la grille proposée en partie 1(II - 3 - e) de ce guide et complétée par les acteurs non spécialistes des transports.

La constitution de ce comité organise l'ensemble des bénéfices possibles qui pourront être retirés du PDE, car il est un lieu de dialogue entre l'entreprise et son environnement extérieur (et peut également être un lieu de dialogue interne avec les partenaires sociaux).

La présence des partenaires extérieurs concernés est indispensable car ils auront à mettre en oeuvre les éléments du PDE qui sont de leur compétence propre.

Voici quelques exemples d'actions du ressort des partenaires extérieurs :

Il est du ressort de la commune :

- D'améliorer l'éclairage sur la voirie communale
- De réaliser des trottoirs sur l'ensemble de la voirie
- D'organiser le stationnement sur voirie, etc.

Il est du ressort des transports publics :

- De créer ou aménager un arrêt
- D'améliorer la desserte
- De mettre en place une station vélos
- De négocier des cartes d'abonnements à tarif réduit, etc.

Il est du ressort de l'ADEME :

- D'appuyer la démarche, de conseiller l'entreprise
- De participer au financement de l'étude et des actions innovantes, etc.

Les grandes zones d'activités pourront inviter les services de la voirie compétents (Conseil Général s'il s'agit de voirie départementale ou de voirie nationale transférée dans le cadre de la décentralisation) car il pourra être maître d'ouvrage de la réalisation d'un certain nombre de mesures.

D'autres membres, non spécialistes des déplacements, peuvent être invités au comité de pilotage :
La CCI, afin de faciliter la recherche de synergies avec les entreprises voisines

Le syndic si l'entreprise n'est pas propriétaire, afin d'obtenir son accord pour les travaux envisagés
La maîtrise d'ouvrage de l'étude, qui assure le pilotage de l'étude et qui est responsable des orientations prises sur les actions internes

Les partenaires sociaux, dont la présence n'est pas obligatoire, mais peut permettre de transformer le PDE en outil de concertation et de management participatif

Selon les situations, d'autres personnes pourront être conviées, en fonction des besoins particuliers liés à la situation de la structure.

c) Les réunions de présentation

Le bon déroulement de ces réunions fonde la qualité des propositions et leur acceptation par les partenaires extérieurs. Il est important que les décideurs soient présents. Pour cela, il est préférable d'en limiter le nombre. Il faut prévoir une réunion de présentation par phase en comité de pilotage. La traditionnelle réunion de démarrage doit être limitée aux quelques techniciens dont la présence est nécessaire au bon déroulement de la mission. Si le PDE est complexe, des réunions supplémentaires peuvent cependant être prévues.

Il faut donc prévoir a priori 4 réunions de comité de pilotage et éventuellement une ou deux de plus.

d) Les documents remis

Le bureau d'études remettra au maître d'ouvrage le power point projeté, à l'issue de chaque présentation.

Il remettra ensuite, sous 15 jours, les rapports d'étape correspondants à la phase présentée, en prenant en compte les différentes remarques qui auront pu être faites durant la réunion.

Le document final devra être approuvé par l'ensemble des partenaires de l'étude et constituera le plan de déplacements d'entreprise, engageant les maîtres d'ouvrage des différentes mesures décidées.

4 - PRESENTATION DES OFFRES

Le chef de projet devra comparer les différentes offres des bureaux d'études pour en retenir un. Pour faire votre choix, deux ensembles sont importants : la méthodologie, qui inclut le prix de la mission, et les références.

Une méthodologie

Elle détaille la méthode que le bureau d'études compte mettre en oeuvre pour parvenir aux résultats demandés par le maître d'ouvrage. La proposition doit inclure les moyens matériels et humains mis à

disposition de la mission.

Il vous faut demander que le prix soit détaillé de manière à faire apparaître les coûts unitaires par personne et le temps passé par tâche, ceci afin de pouvoir facilement comparer les offres.

Afin de pouvoir rajouter facilement une réunion de présentation en cours d'étude, précisez que le coût d'une réunion de présentation supplémentaire devra être spécifié.

Des références

Le bureau d'études devra présenter ses références récentes d'études analogues (PDE ou études de mobilité). Demandez que le nom et les coordonnées de la personne à contacter soient précisés à chaque fois. Vous pourrez ainsi obtenir l'avis de personnes ayant déjà travaillé avec ce bureau d'études.

ANNEXE : EXEMPLES DE QUESTIONNAIRES
