

Annexe 1

Plans de Déplacements d'Entreprises ou d'Administration (PDE/PDA) Modalités d'élaboration

1 - Démarche

Une démarche PDE/PDA est une démarche projet composée de 4 phases :

- 1 - constitution et mise en place du groupe de travail et du partenariat, avec notamment l'Autorité Organisatrice des Transports (AOT) compétente (EPCI sur lequel est implanté le site ou syndicat intercommunal des transports),
- 2 - diagnostic-état des lieux,
- 3 - élaboration du plan d'actions (avec organisation d'ateliers de concertation pour examiner la faisabilité et finaliser les actions si nécessaire avec les salariés ou leurs représentants),
- 4 - mise en œuvre opérationnelle des actions et suivi.

Un lien logique doit exister entre l'état des lieux et le plan d'actions. Les actions projetées doivent être en rapport avec les particularités du site comme avec les préoccupations des salariés.

L'intérêt d'un plan de déplacements est de mettre en œuvre des actions pertinentes, multiples et cohérentes visant un même objectif, celui d'une maîtrise des déplacements motorisés et d'un rééquilibrage entre l'utilisation des différents modes de déplacement.

Une évaluation doit être menée tout au long de ces phases, afin de mesurer les avancées du projet et d'en adapter sa mise en œuvre.

2 - Réalisation du PDE/PDA

La réalisation du PDE/PDA doit suivre les quatre étapes données ci-après.

2.1 - Désignation d'un « Correspondant PDE/PDA »

Le rôle du correspondant PDE/PDA est d'assurer le pilotage de l'élaboration et du suivi du PDE/PDA.

2.2 - Réalisation d'un « diagnostic »

Le diagnostic comprend :

- une analyse quantitative et qualitative de l'accessibilité du site, de l'offre de transports publics, des réseaux de covoiturage, des infrastructures de stationnement tous véhicules,
- une analyse des pratiques et des besoins de déplacement des salariés de l'établissement et notamment la géolocalisation des foyers des salariés (analyse du fichier RH),
- un croisement des deux analyses ci-dessus, devant notamment aboutir à l'identification de l'écart entre les pratiques de transport alternatives potentielles et celles observées.

Les données essentielles à collecter dans ce cadre sont les suivantes :

- le nombre de salariés,
- la répartition modale des salariés pour leur trajet domicile-travail habituel (mode de déplacement principal) : voiture individuelle, covoiturage familial, covoiturage professionnel, deux-roues motorisées, transport public, vélo, marche à pied. Il s'agit d'avoir le pourcentage d'utilisation par les salariés de l'établissement de chacun des modes de déplacements, la distance aller-retour domicile-travail moyenne par mode de transport (en km). Cette donnée permet d'évaluer les reports modaux possibles et de calculer l'impact environnemental, notamment de l'utilisation de la voiture individuelle solo (une seule personne dans la voiture),
- le nombre de places de stationnement : voiture, vélos et deux-roues motorisées. Certaines précisions peuvent être données : nombre de places réservées au covoiturage, localisation privilégiée des deux roues...
- le volume des déplacements professionnels (véhicules-km annuels) et l'état du parc des véhicules de service (âge et type de motorisations).

Une fiche synthétique descriptive sur les conditions d'accessibilité du site (voie piétonne, piste cyclable, desserte par les transports en commun) est rédigée. Cette note décrit les différentes voies d'accès à l'établissement avec des informations sur d'éventuelles difficultés (arrêt de la piste cyclable à 1 km de l'entrée de l'établissement, fermeture de certaines portes d'accès en dehors de plage horaire, etc...) ou sur les facilités (arrêt de bus face à l'entrée principale, porte d'entrée secondaire donnant sur une piste cyclable, etc...).

Le diagnostic doit donc permettre d'appréhender à la fois la réalité factuelle (pratiques en matière de mobilité, offre de stationnement, offres de mobilité existantes, etc...), le contexte physique (géolocalisation des lieux de résidence, distances domicile-travail, itinéraires principaux empruntés, accessibilité et potentialités du site pour chacun des modes, etc...), en lien avec les représentations des salariés (leurs souhaits en matière de mobilité, les raisons expliquant leurs pratiques actuelles, pourquoi ne pratiquent-ils pas actuellement le ou les modes de leur choix, etc...).

2.3 - Elaboration du « plan d'actions »

Le plan d'actions doit concourir à la maîtrise des déplacements motorisés et à un rééquilibrage entre l'utilisation des différents modes et/ou pratiques. Pour favoriser l'usage d'un mode en particulier, il est nécessaire d'agir diversement et de mettre en place plusieurs actions cohérentes qui se renforcent et se confortent les unes et les autres. Si une des actions est réalisée seule, sa mise en œuvre isolée risque d'être peu efficace, voire même sans effets. La mise en œuvre simultanée de toutes ces actions doit donc permettre de fixer un objectif global de report modal du PDE/PDA à cinq ans, avec un résultat graduel d'année en année.

Le plan d'actions doit comporter :

- une liste des mesures déjà prises ou envisagées pour parvenir au rééquilibrage entre les différents modes de déplacements,
- les mesures doivent porter au minimum sur trois modes, pratiques ou modalités d'organisation de déplacements différents,
- des mesures spécifiques, ou renforcées, à mettre en œuvre en cas d'épisodes de pollution.

Le plan d'actions est élaboré selon le modèle suivant :

- intitulé de la mesure,
- description de l'action (5 à 10 lignes),
- indicateur de suivi et d'évaluation de l'action. Il s'agit de l'indicateur propre à chaque action permettant de la suivre, avec l'impact éventuel sur le report modal,
- budget et éléments de chiffrage de l'action,
- planning prévisionnel de mise en œuvre.

Les objectifs du plan d'actions sont les suivants :

- objectif global de report modal annuel. Il s'agit du pourcentage de réduction de l'utilisation de la voiture solo, compte tenu de la mise en place de toutes les mesures du plan,
- objectif d'étalement horaire afin d'éviter les périodes de congestion tant pour les déplacements résiduels en voiture particulière que pour les utilisateurs du transport public.

2.4 - Suivi et évaluation de la mise en œuvre du plan d'actions

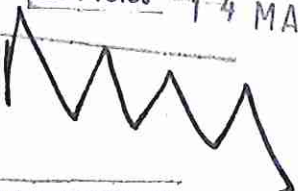
Un bilan annuel est établi. Il comporte notamment les éléments suivants :

- nom et coordonnées du correspondant PDE/PDA, ainsi qu'une adresse électronique permettant à l'établissement d'être prévenu des alertes en cas d'épisode de pollution,
- montant annuel du budget PDE/PDA,
- moyens humains dédiés à la mise en œuvre et au suivi du PDE/PDA en interne (ressources en ETP) et en externe le cas échéant,
- propositions éventuelles de modifications du plan d'actions.

3 - Etapes réglementaires à respecter

L'élaboration du PDE/PDA se déroule selon les étapes et le calendrier suivant, à compter de la date d'obligation :

- dans un délai de 6 mois : désignation du correspondant PDE/PDA avec information auprès de la Direction Régionale PACA de l'ADEME,
- dans un délai de 12 mois : réalisation du diagnostic et fixation des objectifs,
- dans un délai de 15 mois : établissement de la liste des actions,
- dans un délai de 18 mois : finalisation du PDE/PDA et lancement des actions,
- avant le 31 décembre de chaque année, le bilan annuel de l'avancée du PDE/PDA est transmis Préfet du département des Bouches-du-Rhône.

Vu pour être annexé
à l'arrêté ^{n° 2013-PPA-POC} Le Préfet - 14 MAI 2014
du _____

Michel CADOT

Annexe 2

Plans de Déplacements d'Établissements Scolaires (PDES) Modalités d'élaboration

1 - Démarche

Un PDES, comme tout « plan de déplacements », se construit et se déroule en suivant les préceptes d'une démarche projet. Cette méthode de travail a pour intérêt de mieux tenir compte des contextes rencontrés (personnes, environnements physiques, pratiques des individus) et de faire émerger des solutions pertinentes répondant aux problèmes identifiés localement, en prenant en compte la situation, les habitudes et les ressources locales.

Un PDES consiste à mettre en œuvre un dispositif de desserte pédestre qui constitue une alternative à l'utilisation du véhicule particulier. Il se traduit a minima par la mise en place :

- de mesures incitatives de sensibilisation à l'usage abusif de la voiture et au report modal (éducation à la mobilité et à la sécurité routière pour les enfants, implication des parents dans la démarche, sensibilisation des parents « inactifs » en leur présentant à chaque étape clé les avancées et engagements pris, en recueillant leurs sujétions pour enrichir le dispositif...),
- d'une réflexion sur la configuration et l'utilisation de l'espace public aux abords de(s) école(s) (positionnement et redimensionnement du stationnement, niveau de sécurisation de la voirie, niveau d'accessibilité pour les modes alternatifs et programmation des travaux nécessaires),
- d'actions visant à rationaliser les déplacements et répondant aux besoins identifiés préalablement (offres mutualisées et cogérées de mobilité : pedibus, vélobus, actions visant à favoriser le covoiturage, si besoin est, mise en place éventuelle et optimisation du ramassage scolaire...).

Pour mener à bien la mise en œuvre des PDES, un guide méthodologique sera mis à la disposition des communes concernées. Ce guide, réalisé par le CETE Méditerranée à la demande de l'ADEME, s'adresse aux porteurs de projets des collectivités. Cet ouvrage a la particularité d'être illustré d'expériences réalisées dans les Bouches-du-Rhône et se veut pragmatique. Après un rapide rappel des enjeux inhérents aux plans de déplacements en général, ce guide présente les différentes étapes d'un PDES. En fin de document, des annexes contiennent des exemples de documents formalisés : délibérations, chartes, questionnaires, ainsi que les références de ressources documentaires et bibliographiques traitant du sujet.

2 - Réalisation du PDES

La réalisation du PDES doit suivre les quatre étapes données ci-après.

Une évaluation doit être menée tout au long de ces phases, afin de mesurer les avancées du projet et d'en adapter sa mise en œuvre.

2.1 - Constitution d'un partenariat

Un partenariat entre la Commune (et l'intercommunalité si la gestion de la voirie lui a été déléguée), les parents d'élèves, l'école et le délégué départemental à l'éducation nationale, si cette ressource existe sur l'établissement concerné, doit être constitué. Un correspondant PDES est désigné : son rôle est d'assurer le pilotage de l'élaboration et du suivi du PDES.

2.2 - Réalisation d'un diagnostic-état des lieux

Le diagnostic-état des lieux comprend :

- la géolocalisation du lieu de résidence des élèves,
- une étude sécurité routière,
- une étude stationnement,
- des enquêtes élèves et parents sur leurs pratiques modales, leurs représentations et leurs souhaits,
- le parcours à pied des itinéraires préalablement identifiés,
- une grille d'analyse de l'accessibilité tous modes du groupe scolaire.

