



HAL
open science

**Le Plan de Déplacements Interentreprises : un outil
pour le développement de la mobilité en milieu rural.
Exemple des zones d'activités de la commune de Neulise**

Camille Mallarte

► **To cite this version:**

Camille Mallarte. Le Plan de Déplacements Interentreprises : un outil pour le développement de la mobilité en milieu rural. Exemple des zones d'activités de la commune de Neulise. Gestion et management. 2012. dumas-00877983

HAL Id: dumas-00877983

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-00877983v1>

Submitted on 29 Oct 2013

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Le Plan de Déplacements Interentreprises : un outil pour le développement de la mobilité en milieu rural

Exemple des zones d'activités de la commune de Neulise

Camille MALLARTE

Master Transports Urbains et Régionaux de Personnes



Sous la Direction de :

Vincent ROGER

Communauté de Communes du Pays entre Loire et Rhône

Patrick BONNEL

Laboratoire d'Economie des Transports



Août 2012

Fiche bibliographique

[Intitulé du Diplôme] Master Transports Urbains et Régionaux de Personnes (TURP)	
[Tutelles] <ul style="list-style-type: none">• Université Lyon Lumière II• Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat (ENTPE)	
[Titre] Le Plan de Déplacements Interentreprises : un outil pour le développement de la mobilité en milieu rural.	
[Sous-titre] Exemple des zones d'activités de la commune de Neulise	
[Auteur] Camille MALLARTE	
[Membre du jury] <ul style="list-style-type: none">• Vincent ROGER : CoPLER• Patrick BONNEL : LET-ENTPE• Lourdes DIAZ OLVERA : LET-ENTPE	
[Nom et Adresse du lieu de stage] Communauté de Communes du Pays entre Loire et Rhône 6 rue de la Tête noire 42 470 Saint-Symphorien-de-Lay	
[Résumé] <p>La mobilité dans les territoires ruraux est un enjeu primordial. Elle contribue au développement économique, à l'emploi ainsi qu'à l'intégration sociale. En raison de la faible densité des populations et de l'insuffisance de développement des modes de transports alternatifs, la mobilité est un frein à la croissance des zones rurales.</p> <p>Afin d'améliorer la mobilité dans ces territoires et d'arriver à une transition vers des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle, de plus en plus de Plans de Déplacements Interentreprises (PDIE) sont mis en place dans les zones d'activités. Ces plans visent à mutualiser les efforts afin d'arriver à des résultats concrets en termes de déplacement.</p> <p>Ce mémoire traite de l'élaboration des PDIE dans les territoires ruraux. L'exemple du PDIE des zones d'activités de la commune de Neulise sera utilisé afin de montrer les différentes étapes de la création d'un PDIE et les solutions doivent être mises en place pour répondre aux besoins des zones rurales.</p>	
[Mots clés] PDIE, Déplacements, Modes alternatifs, Zones d'activités, Les Jacquins, Milieux ruraux	[Diffusion] Papier : Oui Electronique : Oui
[Date de publication] Août 2012	[Nombre de pages] 66 pages

Publication Data form

[Entitled of Diploma] Master Degree Diploma in Urban et Regional Passenger Transports Studies	
[Tutelles] <ul style="list-style-type: none"> • University Lyon Lumière II • Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat (ENTPE) 	
[Title] The Plan of displacements of companies: a tool for the development of the mobility in rural territories.	
[Subtitle] Exemple of business parks in Neulise	
[Author] Camille MALLARTE	
[Membre of jury] <ul style="list-style-type: none"> • Vincent ROGER : CoPLER • Patrick BONNEL : LET-ENTPE • Lourdes DIAZ OLVERA : LET-ENTPE 	
[Place of training] Communauté de Communes du Pays entre Loire et Rhône 6 rue de la Tête noire 42 470 Saint-Symphorien-de-Lay	
[Summary] The mobility in the rural territories is an essential issue. It contributes to the economic development, to the employment as well as to the social integration. Because of the low density of the populations and the insufficiency of development of the alternative modes of transport, the mobility is a brake in the growth of the rural zones. To improve the mobility in these territories and to arrive at a transition towards alternative modes of displacement to the individual car, more and more plans of displacements of companies is set up in business parks. These plans aim the efforts sharing to arrive at concrete results in terms of displacements. This report deals with the elaboration of the plan of displacements in the rural territories. The example of the business parks in Neulise will be used to show the various stages of the creation of a plan of displacements and solutions must be organized to meet the needs of rural zones.	
[Key Words] Plans of displacements of companies, Displacements, Alternative modes, business parks, Les Jacquins, rural territories	[Distribution statement] Paper : Yes Electronic : Yes
[Publication Date] Août 2012	[Number of pages] 66 pages

Remerciements

Je tiens tout d'abord à remercier Claude JANIN, Président de la Communauté de Communes du Pays entre Loire et Rhône (CoPLER), et Hélène GEINDRE, Directrice de la CoPLER, pour m'avoir accueillie au sein de leur collectivité.

Je souhaite également remercier mon maître de stage, Vincent ROGER, et Alexandra DAVAL pour m'avoir confiée la réalisation du PDIE ainsi que pour leur appui, l'attention et les conseils prodigués tout au long de mon stage.

Je remercie Patrick BONNEL et Bruno FAIVRE D'ARCIER pour m'avoir donnée l'opportunité d'intégrer le Master TURP ainsi que les intervenants pour la qualité des enseignements dispensés cette année.

Je désire remercier l'ensemble des agents, animateurs et plus particulièrement Noémie MATHELIN et Hélène MONTCORGER pour leur accueil sympathique.

Sommaire

Fiche bibliographique	2
Publication Data form	3
Remerciements	4
Sommaire	5
Introduction.....	7
Différence entre milieu rural et urbain	10
1. Les zones rurales	10
2. Vivre en zone rurale relève généralement d'un choix de vie.....	10
3. Mobilité rurale: accentuation de l'utilisation de la voiture individuelle.....	12
4. Des secteurs d'activités caractéristiques à chaque milieu	14
5. Synthèse	16
Plan de Déplacements.....	17
1. Qu'est ce qu'un plan de déplacement ou plan de mobilité?	17
2. Les plans de déplacements s'inscrivent dans la réglementation	17
3. Le plus des PDIE par rapport aux plans de mobilité : la mutualisation des besoins	18
4. Le PDIE : une réponse aux besoins de chacun	19
5. Les étapes d'élaboration d'un PDIE.....	19
6. Les plans de déplacements en milieu rural : retour d'expérience	20
7. Les solutions de déplacements en milieu rural.....	21
8. Synthèses.....	23
LE PDIE de la CoPLER	24
1. Les étapes du PDIE	25
2. Caractéristiques économiques	26

3. Caractéristiques des zones	26
4. Accessibilité générale des deux sites de Neulise.....	27
5. Enquête mobilité des salariés	32
Conclusion	49
Bibliographie.....	51
Liste des abréviations.....	52
Table des illustrations.....	53
Liste des annexes.....	55
Annexe 1 : Horaires de la ligne 201 du TIL	56
Annexe 2 : Questionnaire de l'enquête réalisée auprès des salariés	58
Annexe 3 : Questionnaire pour compléter les informations des entreprises.....	62
Annexe 4 : Fiche action : accueil des nouveaux arrivants	66

Introduction

La migration des populations vers des zones périurbaines ou rurales est aujourd'hui une tendance majeure dans la population française. Ces zones accueillent un nombre croissant de nouveaux arrivants attirés par un certain retour aux valeurs. Tout le monde souhaite maintenant avoir son pavillon, sa maison individuelle. Les zones rurales sont devenues synonymes de qualité de vie, d'espace, de pouvoir d'achat... Le retour à la campagne est devenu un idéal.

Malgré une attractivité forte, la périurbanisation reste limitée par un facteur essentiel: la mobilité.

La mobilité dans ces territoires est un enjeu primordial: elle contribue au développement économique et à l'environnement. Elle permet l'accès à l'emploi et aux services publics ainsi qu'à l'intégration sociale.

Les territoires ruraux sont confrontés à la dispersion des lieux de résidence, à l'éloignement des services essentiels ainsi qu'à l'insuffisance des transports collectifs dus à la faible densité de population. La majeure partie de la population est donc captive de l'automobile.

La part du budget consacrée aux déplacements pour les ménages situés en zones rurales (16%) est plus importante que ceux en centre urbains (10%) (CERTU, 2012). Les habitants investissent dans la mobilité afin de conserver leur cadre de vie. Ces ménages sont donc plus vulnérables devant la hausse du coût du transport. Dans ce contexte, le changement des comportements en termes de mobilité en zone rurale devient une nécessité.

Une grande partie des déplacements concerne les trajets domicile-travail. Ces déplacements se font en partie à destination d'entreprises ou de zones d'activités situées elles-mêmes en zones rurales. Les entreprises présentes sur ces zones sont essentielles pour l'activité économique locale.

De nombreux éléments tendent à favoriser l'implantation d'entreprises en zones rurales tels que la disponibilité de terrains fonciers moins coûteux, l'accessibilité due au positionnement proche des axes routiers et autoroutiers.

Afin de favoriser le développement de ces entreprises et le confort des ménages, il est nécessaire de réorganiser le budget des salariés en termes de déplacement. Ce changement passe par la mobilité et donc par un changement de la manière de se déplacer.

Ces dernières années, des efforts considérables ont été réalisés grâce aux autorités organisatrices de transports au sein de zones urbaines, avec la mise en place des Périmètres de Transports Urbains ou la mise en place de la prime transport. Ces démarches ont permis le développement des transports en commun tels que le tramway, le bus et même le transport à la demande, mais aussi d'autres modes alternatifs à la voiture individuelle tels que la location de vélo (électrique ou non), l'autopartage ou le covoiturage.

Pour la plupart, les zones rurales ne bénéficient pas des mêmes moyens. Il faut donc trouver des solutions adaptées pour ces territoires. Dans cette optique, certaines collectivités initient ou soutiennent des projets tels que la mise en place de Plan de Déplacements Interentreprises sur les zones d'activités.

Problématique

Le sujet général de ce mémoire sera la mobilité en zone rurale et plus particulièrement sur les solutions à apporter pour la mise en place de PDIE dans ces territoires.

Pour répondre à cette problématique, Il conviendra de définir quelles sont les spécificités des territoires ruraux par rapport aux territoires urbains. En effet, aux vues des difficultés rencontrées dans ces territoires, il est nécessaire de proposer des outils et des solutions adaptés aux besoins de déplacements des populations rurales afin de réussir la mise en place d'un PDIE. Pour illustrer ce sujet, le Parc d'activités de Neulise servira d'exemple.

Plan du mémoire

Ce mémoire sera décomposé en deux grandes parties :

La première partie traitera de manière générale de la pertinence des PDIE en zones rurales. Dans un premier temps, il faudra définir les territoires ruraux par rapport aux territoires urbains. Puis nous verrons les spécificités des PDIE par rapport aux plans de déplacements en général en précisant les moyens de mise en œuvre ainsi que les différents acteurs des projets. Enfin, l'intérêt des PDIE en zones rurales sera discuté en déterminant quels sont les atouts et les limites de la démarche.

La seconde partie permettra de voir en pratique la mise en place d'un PDIE en zone rurale avec l'exemple du PDIE du parc d'Activités des Jacquins de Neulise. Cette partie sera organisée de la même manière que dans le paragraphe précédent, à savoir présentation du territoire, de la démarche et des étapes de réalisation du PDIE.

Méthodologie

En 2010, La CoPLER s'est engagée dans un projet de développement territorial durable notamment au travers de son Agenda 21. Cet agenda 21 regroupe les actions que souhaite mettre en place la

communauté de communes en faveur du développement durable. L'un des chapitres de ce plan d'actions concerne l'énergie et les transports. Dans ce but, la CoPLER souhaite mettre en place un plan de déplacements interentreprises sur ses parcs d'activités situés sur la commune de Neulise. Cette démarche a fait l'objet de mon travail de stage au sein de la CoPLER pendant près de six mois.

Une première étape de mon travail a été de réaliser un diagnostic du parc des Jacquins et de la zone communale de Neulise. Cette étape regroupe plusieurs missions. Tout d'abord, les moyens d'accessibilité aux sites ont été répertoriés, que ce soit en transports en commun, en modes doux ou en automobile. Une seconde mission consistait à cataloguer les lieux de stationnement des salariés sur les zones étudiées pour chaque entreprise afin d'observer les problèmes éventuels.

En complément de ces études d'observation menées sur le terrain, mon travail était de récolter des informations sur les entreprises auprès des chefs d'entreprise afin de comprendre leurs fonctionnements.

Une enquête a été effectuée auprès des salariés des zones d'activités afin d'évaluer leurs comportements de déplacements et l'intérêt qu'ils portent aux modes alternatifs à la voiture individuelle (Annexe 2). Dans le même but, une seconde enquête a été réalisée auprès des chefs d'entreprise.

Les informations récoltées auprès des entreprises et sur le terrain ainsi que l'analyse des enquêtes ont permis de réaliser un diagnostic complet en termes de déplacements sur les zones d'activités. Les éléments de ce diagnostic ont conduit à l'élaborer d'un plan d'actions à engager.

Différence entre milieu rural et urbain

Nous allons définir dans cette première partie les éléments principaux permettant de caractériser une zone rurale afin d'apporter compréhension au mémoire.

1. Les zones rurales

Le terme de zones rurales ou territoires ruraux a beaucoup évolué au cours du temps. Nous pouvons proposer plusieurs définitions.

Une première définition de la zone rurale a été établie sous un angle urbanistique. Cette indication apparaît dans les années cinquante et renseigne sur la ruralité à l'échelle de la commune. Cette définition prend en compte le bâti et les seuils de population. Les communes sont considérées comme rurales lorsque celles-ci ne possèdent pas de population agglomérée au chef-lieu de plus de 2 000 habitants. Cette explication du milieu rural recoupe la notion de zone peu dense en habitation, cependant, de nos jours, avec la périurbanisation, les zones rurales tendent à se confondre avec les zones périurbaines.

Une seconde définition de zone rurale, toujours à l'échelle de la commune, a été établie sous l'angle des transports. Elle consiste à considérer comme commune rurale, les communes non incluses dans un Périmètre de Transports Urbains (PTU). Même si en zones périurbaines, les transports en commun sont moins fréquents ou moins présents, le maillage des transports en commun tient de plus en plus compte des zones d'activités périurbaines car ce sont des sites générateurs d'emplois. Dans le monde des transports, c'est cette seconde définition qui est la plus utilisée.

2. Vivre en zone rurale relève généralement d'un choix de vie.

Pour compléter cette définition, il est nécessaire de définir la population vivant en zone rurale.

Aujourd'hui, la population française a tendance à sortir des centres-villes pour habiter en zones périurbaines ou rurales. Ces espaces accueillent un nombre croissant de nouveaux arrivants attirés par la qualité de vie et des coûts de la vie plus abordables. En 2010, l'INSEE a montré que l'écart de revenu entre ruraux et citadins s'est estompé entre 2002 et 2007, et que de plus en plus de familles migrent vers le milieu rural (INSEE, 2010).

Cette tendance est fortement liée à une meilleure image de la vie en zone rurale. Une enquête téléphonique réalisée en France en décembre 2004 par la SOFRES pour la revue Pèlerin montre les différents avantages et inconvénients de la vie en zone rurale. Cette enquête a été effectuée sur un échantillon national de 1000 personnes représentatif de l'ensemble de la population de plus de 18 ans et avec la méthode de quotas (âge, sexe, profession du chef de ménage) et de stratification par région et par catégorie d'agglomération (TNS SOFRES, 2004). Selon l'ensemble de la population française et des résidents de communes de moins de 2 000 habitants, les principaux atouts du monde rural sont la qualité de l'environnement, le rythme de vie agréable et, en troisième position, le coût de la vie moins cher qu'en ville pour l'ensemble de la population et la solidarité entre voisinage pour les personnes habitant les communes de moins de 2 000 habitants (Tableau 1).

	Ensemble de la population		Résidents de communes de moins de 2 000 habitants	
	%	Rang	%	Rang
Qualité de l'environnement	59	1	63	1
Rythme de vie agréable	51	2	57	2
Coût de la vie moins cher qu'en ville	41	3	38	4
Solidarité entre voisinage	38	4	46	3
Niveau de sécurité élevé	32	5	37	5
Facilité pour trouver un logement	26	6	24	6
Sans opinion	2		1	

Tableau 1 : Réponses à la question : « Selon vous, quels sont, aujourd'hui, les principaux atouts du monde rural? ». Base : 1 000 réponses. Source : Enquête TNS SOFRES, 2004.

En tête de liste des inconvénients du monde rural, nous trouvons le manque de transports en commun et le manque de commerce de proximité qui sont deux éléments liés à la mobilité (Tableau 2).

En effet, en 2009, l'INSEE a montré que, entre 1994 et 2008, hors agglomération, les lieux de résidence sont de plus en plus éloignés des commerces et des établissements d'enseignement : leur distance à vol d'oiseau a augmenté respectivement de 29 % et 22 % et la durée pour s'y rendre de 17 % et 9 %. A l'inverse, ces mêmes chiffres restent globalement stables dans les agglomérations. Ces données expliquent, en partie, pourquoi les déplacements en modes doux sont moins nombreux aujourd'hui qu'en 1994.

	Ensemble de la population		Résidents de communes de moins de 2 000 habitants	
	%	Rang	%	Rang
Insuffisance des transports collectifs	54	1	55	1
Manque de commerces de proximité	54	1	52	2
Difficulté de trouver un emploi	51	2	49	4
Manque de services publics	50	3	51	3
Isolement	43	4	38	5
Vieillesse de la population	39	5	37	6
Manque de loisir	33	6	30	7
Sans opinion	2		2	

Tableau 2 : Réponses à la question : « Quels sont les principaux handicaps du monde rural? ».
Base : 1 000 réponses. Source : Enquête TNS SOFRES, 2004.

Le manque de transports collectifs, de commerces de proximité, de services publics et la difficulté de trouver un emploi sont les principaux problèmes rencontrés en milieu rural. Ils ont tous un point commun : la mobilité. La mobilité est donc un élément essentiel à prendre en compte en zone rurale.

Compte tenu de la probable hausse du coût des carburants, certains analystes voient le coût des déplacements comme la future règle d'ajustement économique de l'implantation des ménages.

3. Mobilité rurale: accentuation de l'utilisation de la voiture individuelle

La mobilité en zones urbaines et périurbaines a fait l'objet de nombreux sujets de recherche et de mémoires. En ce qui concerne la mobilité en zones rurales, les données sont plus limitées.

Les enjeux des transports en zones rurales et urbaines ne sont pas les mêmes. En territoire urbain, l'encombrement de la circulation, la pollution, le manque de stationnement sont les principaux moteurs du développement de modes alternatifs à la voiture individuelle, alors qu'en zone rurale, il s'agit plutôt de faciliter la mobilité pour tous.

	Répartition de la population totale (%)		Proportion d'immobiles un jour donné (%)		Personnes mobiles						
	1994	2008	1994	2008	Nombre de déplacements quotidiens		Temps de transport quotidien (minutes)		Évolution de la distance à vol d'oiseau (%)	Durée cumulée des activités et du transport	
					1994	2008	1994	2008	1994-2008	1994	2008
Rural ou faiblement urbanisé	51,6	52,3	19	18	3,7	3,7	60	64	12	7h26	7h36
Grandes agglomérations	48,4	47,7	13	12	3,8	3,6	71	68	- 5	8h04	7h54
Ensemble	100,0	100,0	16	15	3,8	3,7	65	66	6	7h45	7h45

Tableau 3 : Evolution des déplacements entre 1994 et 2008.
Enquête réalisée par l'INSEE, publiée en 2009.

Il a été mis en évidence, par les données résultant d'une enquête transports menée par l'INSEE (INSEE, 2009), qu'entre 1994 et 2008, en zone urbaine, le nombre de déplacements, le temps passé à effectuer ces déplacements de transport et la distance parcourue ont été diminués (Tableau 3). A l'inverse, en zone rurale et sur la même période, le nombre de déplacements est resté le même mais le temps passé dans les transports s'est allongé de 4 minutes et la distance parcourue à vol d'oiseau a augmenté de 12%. Ces déplacements sont effectués en très large majorité en utilisant la voiture particulière comme mode de transports. L'allongement des distances à parcourir pour les déplacements domicile-travail et les autres déplacements de la vie quotidienne ont ainsi augmenté le temps passé en voiture.

Parallèlement, le taux de motorisation des ménages s'est renforcé dans les espaces ruraux et faiblement urbanisés. Les ménages en milieux ruraux sont équipés à plus de 90% alors que ceux de la ville de Paris le sont à moins de 50%. Le taux de multimotorisation (plusieurs véhicules par ménage) a également fortement augmenté. En 1994, 54% des personnes appartenaient à un ménage comptant autant de voitures que de membres adultes contre 68 % en 2008 (INSEE, 2009).

La hausse de l'utilisation de la voiture pour réaliser des déplacements quotidiens sur de plus longues distances fait augmenter le poids du poste transport dans le budget des ménages. En 2006, le

transport est le deuxième poste le plus coûteux pour les ménages avant le poste alimentation (Tableau 4). Les français dépensent aujourd’hui plus pour se déplacer que pour se nourrir.

Ensemble des ménages (% en 2006)	
Logement, eau, gaz, électricité et autres combustibles	16,2
Transports	15,7
Produits alimentaires et boissons non alcoolisées	15,5
Autres biens et services	12,4
Loisirs et culture	9
Articles d'habillement et chaussures	7,8
Ameublement, équipement ménager et entretien courant de la maison	7,3
Hôtels, restaurants, cafés	5,6
Services médicaux et de santé	3,6
Communications	3,6
Boissons alcoolisées, tabac et stupéfiants	2,6
Enseignement	0,7

Tableau 4 : Part du budget des ménages par poste en 2006.
Source INSEE.

L'autosolisme, c'est-à-dire se déplacer seul en voiture, est d'autant plus pratiqué en zone rurale que l'offre de transports en commun n'est pas toujours adaptée. Le développement des transports collectifs est difficile dans les zones rurales de part la dispersion des habitations et de l'insuffisance de population. Même s'il a été prouvé que la voiture ne fait plus gagner autant de temps, elle reste la seule solution pour certains (INSEE, 2008).

En ce qui concerne les modes doux, l'éloignement entre les lieux de résidence et de travail, et la topographie des régions ne permettent pas forcément l'utilisation des modes tels que le vélo ou la marche à pieds.

Les zones rurales peuvent générer des freins pour les populations qui y vivent, cependant, elles peuvent aussi permettre le développement économique.

4. Des secteurs d'activités caractéristiques à chaque milieu

Aujourd'hui, les entreprises s'implantent majoritairement dans les centres urbains (62 % des nouvelles entreprises). On trouve, cependant, plus de 30% de nouvelles entreprises en zones rurales (Figure 1).

En effet, en France métropolitaine, l'évolution de l'implantation des entreprises en zone rurale entre 2002 et 2007 a subi une augmentation importante : + 59% en zone rurale contre +49 % en zone

urbaine (Figure 1). Les activités principalement exercées par ces entreprises se font dans le domaine de la construction et du commerce de détail. Les services aux entreprises représentent le troisième domaine d'activité en milieu rural alors qu'il obtient la première place pour les secteurs d'activités en milieu urbain. Plusieurs raisons peuvent expliquer cette tendance comme le manque d'espace et le coût du foncier qui écartent les entreprises des centres urbanisés (APCE, 2008).

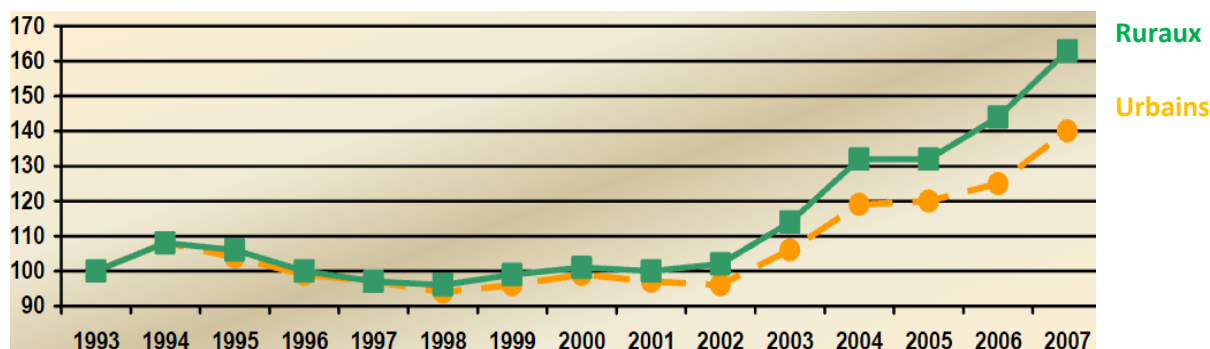


Figure 1 : Evolution en indice (base de 100 en 1993) de la création d'entreprises entre 1993 et 2007.
Source : Agence Pour la Création d'Entreprises, 2008

Par ailleurs, les zones rurales ont su proposer des solutions aux entreprises pour les attirer sur leurs communes. La mise en place de zones d'activités a permis d'inciter les entreprises à se relocaliser sur ces territoires. Les zones d'activités sont des espaces aménagés selon une démarche volontariste par un agent économique qu'il soit public ou privé en vue d'être vendus ou loués à des entreprises pour exercer leurs activités économiques. L'avantage pour les entreprises est de limiter leurs coûts et notamment le coût foncier. Sur le plan des transports, cette nouvelle organisation permet de regrouper les activités entre elles et de faciliter leurs accès en s'implantant près des grands axes routiers même si cela implique un éloignement des habitations.

Lors des réalisations des premières zones d'activités, les collectivités et entreprises se souciaient peu de l'impact environnemental que pouvaient avoir ces espaces. L'utilisation de la voiture individuelle par les employés pour se rendre sur leurs lieux de travail et le manque de place n'étaient pas des problèmes majeurs de ces zones d'activités.

5. Synthèse

La mobilité en zone rurale est vitale autant pour les populations que pour le développement économique.

De nos jours, les collectivités cherchent à rendre leurs zones d'activités plus attractives et plus compétitives, en proposant des sites de bonne qualité environnementale et paysagère et en offrant une large gamme de services aux entreprises qui désirent s'y installer. Dans cette optique, de plus en plus, des plans de déplacements sont mis en place pour prendre en compte la mobilité des biens et des personnes sur les zones d'activités en zone rurale.

Plan de Déplacements

1. Qu'est ce qu'un plan de déplacement ou plan de mobilité?

Un plan de déplacements ou plan de mobilité est un ensemble d'actions mis en place afin d'optimiser les déplacements en favorisant l'utilisation de modes de transports alternatifs à l'autosolisme. Les déplacements concernés sont liés à l'activité professionnelle que ce soit les trajets réalisés entre le domicile et le lieu de travail dits domicile-travail ou les trajets réalisés en cours de journée pour des besoins de services dits professionnels.

Lorsque le plan de mobilité concerne une entreprise, il s'agit d'un Plan de Déplacements Entreprises (PDE).

Lorsque le plan de mobilité concerne un groupement d'entreprises, comme une zone d'activités, il s'agit d'un Plan de Déplacements Interentreprises (PDIE).

Un PDIE est un plan de mobilité visant à amener les salariés, fournisseurs et clients d'une zone d'activités à réfléchir sur leurs déplacements et à leur proposer des solutions alternatives à l'utilisation de la voiture individuelle pour effectuer leurs déplacements domicile-travail ou professionnels.

Pour la suite de ce mémoire, il sera pris en compte uniquement les déplacements domicile-travail. Ce sont des déplacements répétitifs et réguliers qui impliquent un retour quotidien (à savoir le jour même) à leur point d'origine qui peut être considéré comme le point de résidence.

2. Les plans de déplacements s'inscrivent dans la réglementation

En ce qui concerne les territoires urbains, des efforts considérables ont été réalisés, notamment grâce à la mise en place d'un cadre législatif.

Dès les années 80, la Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs (LOTI) (décembre 1982) institue le droit et l'accès au transport pour tous. Les PDE s'inscrivent dans les Plans de Déplacements Urbains (PDU) proposés aux collectivités locales. A la fin de l'année 1996, la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE) renforce la LOTI et instaure l'obligation pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants de mettre en place un PDU. A travers cette loi, l'objectif principal du ministère de l'Environnement, énoncé à l'article 14, est de diminuer la circulation des automobiles. L'idée est de promouvoir les transports collectifs tout en encourageant l'utilisation des modes doux

et de l'intermodalité. La gestion du stationnement et du trafic de marchandise est également prise en considération.

La LAURE instaure des recommandations pour la mise en place de PDE par les communautés territoriales et les établissements publics.

Par la suite, la Loi Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU), adoptée en décembre 2000, impose aux Autorités Organisatrices de Transports Urbains (AOTU) des agglomérations de plus de 100 000 habitants d'inciter à la mise en œuvre de PDE, notamment par la création de Conseils en Mobilité « à l'intention des employeurs et des gestionnaires d'activités générant des flux de déplacements importants ».

En 2009, la réglementation prend, enfin, en compte tous les territoires grâce à la loi de financement de la Sécurité sociale qui instaure une « Prime Transport » quelle que soit la localisation des entreprises. Cette prime consiste à faire participer les employeurs au financement de l'abonnement de transports en commun ou de location de vélo souscrit par les employés pour les déplacements domicile-travail en totalité ou à hauteur de 50%. Cette aide peut, sous certaines conditions, exonérer les entreprises de cotisations sociales (URSSAF, 2012).

3. Le plus des PDIE par rapport aux plans de mobilité : la mutualisation des besoins

Il existe différents types de plans de mobilité, qu'ils soient plans de déplacements administratif ou scolaire, le but recherché est toujours de limiter la part modale de la voiture individuelle au profit des autres modes de transports. Cet objectif nécessite un nombre minimum de salariés et d'entreprises sur la zone d'activités, des moyens financiers et un temps de mise en œuvre importants. Aussi, la réalisation de tels projets n'est pas toujours aisée pour des entreprises isolées.

Les PDIE permettent de faciliter la mise en place d'actions en mutualisant les offres.

Les entreprises d'un même PDIE peuvent être très différentes que ce soit en termes d'activités, d'effectifs, de types d'entreprises... De plus, les PDIE peuvent regrouper des entreprises qui ne sont pas forcément demandeuses pour participer à un plan de déplacements. Les problèmes d'accessibilité et de déplacements ne sont pas forcément les mêmes.

Dans un projet tel que celui-ci, il n'y a pas de démarche type. Le PDIE s'adapte à chaque zone.

La grande difficulté d'un PDIE repose sur la volonté des entreprises du site à s'investir dans le projet. Certains chefs d'entreprises ne voient pas l'intérêt d'un tel projet pour leurs entreprises et ne

s'investissent donc pas. Pourtant il est nécessaire d'avoir un maximum d'appui de la part des chefs d'entreprises pour obtenir des effets significatifs. Une démarche de communication doit donc être mise en place afin d'expliquer les avantages pour l'entreprise mais aussi pour les salariés.

4. Le PDIE : une réponse aux besoins de chacun

Les objectifs attendus d'un tel plan concernent différents acteurs :

- Les collectivités : pour lesquelles, il est nécessaire de réduire le trafic routier et ses nuisances, de diminuer les risques d'accidents, de limiter l'émission de gaz à effet de serre, d'augmenter l'autonomie énergétique du territoire, de rester attractif et de réduire les coûts d'aménagement.
- Les entreprises : pour lesquelles, il est essentiel d'améliorer l'accessibilité au site afin d'assurer sa compétitivité et de s'assurer un gisement de candidats suffisant lors des recrutements car « 8 fois sur 10 recruter une personne c'est aussi recruter sa voiture ». en outre, cette organisation de la mobilité permet également de diminuer les coûts liés aux déplacements et de valoriser l'image de l'entreprise.
- Les salariés : pour lesquels, il est important de faire des économies et ainsi augmenter leur pouvoir d'achat, d'avoir plus de choix dans le mode de transport, d'améliorer leur sécurité, de réduire la fatigue et le stress en utilisant moins leur véhicule et de gérer leur temps. A titre d'exemple, un automobiliste résidant à 20 kilomètres de son lieu de travail dépense en moyenne 3 000 euros par an pour aller travailler.

5. Les étapes d'élaboration d'un PDIE

L'élaboration d'un PDIE est divisée en plusieurs étapes :

- Le diagnostic

Le diagnostic a pour objectif de faire un état des lieux des déplacements de la zone d'étude. Il doit, tout d'abord, permettre de récolter des informations sur l'accessibilité du site par l'observation sur le terrain des aménagements de voiries ou du stationnement par exemple. Parallèlement, le diagnostic consiste à déterminer les pratiques des employés en termes de mobilité par l'intermédiaire d'une enquête auprès des salariés. Cette enquête réalisée sous forme d'entretien ou d'un questionnaire peut rendre compte des habitudes des salariés pour leurs déplacements domicile-travail, professionnels ou durant leur pause déjeuner. L'enquête permet de recueillir des informations pouvant affiner l'analyse des besoins et des offres de transports de la zone étudiée comme les origines-destinations des salariés.

- Le plan d'actions

Le plan d'actions s'appuie sur les éléments du diagnostic. L'objectif de ce plan d'actions est de proposer et d'organiser une liste d'actions concrètes afin d'améliorer l'accessibilité du site et de diminuer la part modale de la voiture individuelle. Il prévoit un budget, un calendrier, une stratégie de communication et des actions concernant les transports en commun, les modes doux, le covoiturage et l'autopartage.

- La mise en place et le suivi

La mise en place consiste à appliquer le plan d'actions proposé mais aussi de l'alimenter par de nouvelles actions. De plus, un suivi du PDIE permet d'évaluer le report modal et de pérenniser le PDIE.

6. Les plans de déplacements en milieu rural : retour d'expérience

La proportion de la réduction de la part modale de la voiture individuelle est plus faible en zones rurales qu'en zones urbaines.

En effet, en 2010, il a été montré que les PDE avaient plus d'impact lorsqu'ils étaient mis en place dans les centres-villes et les milieux urbains qu'en milieux ruraux. La Figure 2 montre qu'en centre ville dense près de 7% des PDE mis en place conduisent à un report modal compris entre 21 et 25%, et 1% conduisent à un report modal de 26% et plus. On peut voir qu'en milieu périurbain et rural, aucun PDE n'a permis d'obtenir de tels taux et que la plupart des PDE (près de 60%) a permis un report modal compris entre 0 et 5% seulement.

L'impact de la mise en place de PDE en zone rurale reste cependant significatif (INDDIGO, 2010). Comme on peut le voir sur la Figure 2, plus de 40% des PDE mis en place en zone périurbaine et rurale ont permis un report modal de plus de 6%.

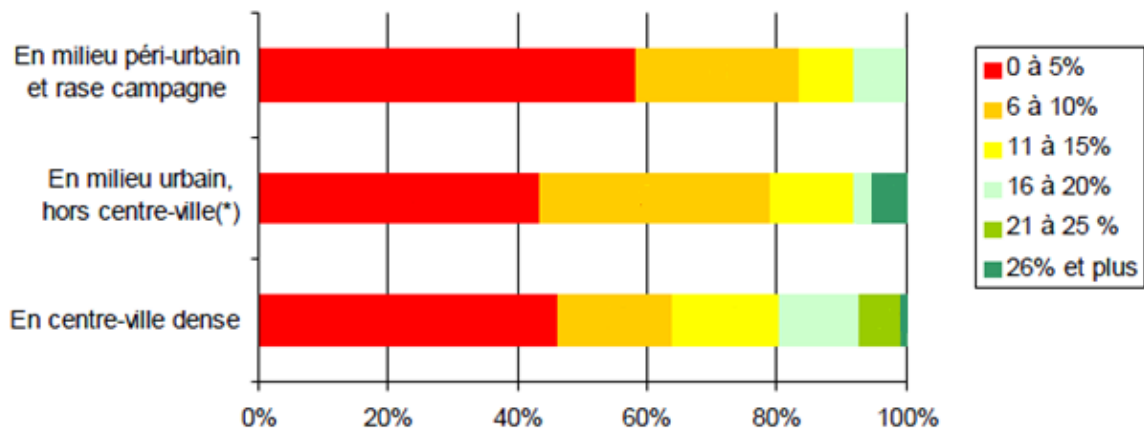


Figure 2 : Proportion de la réduction de la part modale de la voiture individuelle selon le milieu.
Source : Modifié d'après INDDIGO, 2010.

La mise en place de PDIE est bénéfique et souhaitable mais il faut adapter les solutions aux milieux ruraux.

7. Les solutions de déplacements en milieu rural

a. Le covoiturage et les transports en commun

Les transports en commun et le covoiturage sont les modes les plus adaptés lorsque l'entreprise n'est pas à proximité du lieu de résidence.

Le problème des transports en commun sur un territoire peu dense, c'est qu'ils sont peu efficaces et peu maillés car les populations n'ont pas les mêmes destinations et sont très dispersées.

Les PDIE peuvent intervenir pour modifier un tracé de ligne de transport ou pour changer des horaires de bus mal ajustés.

Cependant, les transports collectifs ne sont pas adaptables dans toutes les situations. La solution la plus efficace reste l'utilisation de la voiture et notamment le covoiturage. Le covoiturage présente plus de souplesse que l'utilisation des transports en commun.

b. La ruralité : un frein à l'utilisation des modes doux

En zone rurale ou périurbaine, les modes doux ne sont pas une solution adaptée puisqu'ils ne permettent pas de réaliser de longues distances. Par exemple, au-delà d'une distance de 4 km environ, l'accessibilité en modes doux devient difficile. L'INSEE a montré que la répartition modale des modes doux en zones rurales ou faiblement urbanisées avait diminué au profit des voitures individuelles ou autres véhicules à moteur (Tableau 5).

		Marche ou vélo	Véhicule particulier à moteur	Transports en commun	Ensemble
Ensemble rural et faiblement urbanisé					
Répartition (%)	1994	21	74	5	100
	2008	19	76	5	100
Durée du déplacement (min)	1994	12	16	38	16
	2008	14	17	36	17
Évolution de la durée du déplacement (%)	1994-2008	11	7	- 7	6
Évolution de la distance à vol d'oiseau (%)	1994-2008	ns	11	- 13	12

Tableau 5 : Evolution entre 1994 et 2008 des parts modales dans le milieu rural ou faiblement urbanisé.
Source : INSEE 2009.

c. Le télétravail freiné par le secteur d'activités des zones rurales

Le télétravail permet aux salariés d'exercer leurs activités professionnelles en dehors du lieu de travail à proprement dit. Le salarié peut, grâce aux nouvelles technologies telles que internet ou le téléphone portable, pratiquer son activité professionnelle à domicile ou dans un autre local permettant de limiter ainsi ses déplacements. Les freins au télétravail viennent des craintes des chefs d'entreprises et des salariés mais aussi du type de tâche à accomplir.

d. La communication : outil indispensable au bon déroulement d'un PDIE

Afin de changer les mentalités des salariés, il est important de communiquer et de réaliser des actions en faveur des modes alternatifs à la voiture individuelle. Pour cela des journées peuvent être organisées afin de « tester » un nouveau mode.

Cette démarche peut montrer qu'il n'est pas nécessaire de faire du covoiturage ou d'utiliser les transports en commun tous les jours mais plutôt de pratiquer un mode alternatif une à deux fois par semaine pour commencer. Puis, les personnes motivées peuvent diminuer petit à petit l'autosolisme.

8. Synthèses

Les PDIE sont des solutions efficaces pour aider les salariés à changer leurs habitudes de déplacements domicile-travail. Ils le sont nettement plus en zones urbaines qu'en zones rurales.

Cependant, les différentes solutions proposées sont à appliquer au cas par cas même s'il apparait que les actions en faveur du covoiturage et la communication autour du PDIE sont les points les plus importants.

LE PDIE de la CoPLER

La Communauté de Communes du Pays entre Loire et Rhône (CoPLER) couvre le périmètre du canton de Saint-Symphorien-de-Lay dans le département de la Loire. Elle englobe 16 communes regroupant ainsi 13 369 habitants (Tableau 6).

Communes	Nombre de résidants	Communes	Nombre de résidants
Chirassimont	386	Pradines	655
Cordelle	924	Régny	1 572
Croizet-sur-Gand	280	Saint-Cyr-de-Favières	836
Fourneaux	642	Saint-Just-la-Pendue	1 553
Lay	739	Saint-Priest-la Roche	298
Machézal	430	Saint-Symphorien-de-Lay	1 788
Neaux	517	Saint-Victor-sur-Rhins	1 134
Neulise	1 290	Vendranges	325
		TOTAL	13 369

Tableau 6 : Nombre de résidants sur les communes de la CoPLER.

La CoPLER s'est engagée dans un projet de développement territorial durable au travers de son Agenda 21. Dans le cadre de la mise en place de cet Agenda 21 et concernant son volet énergie et transports, la CoPLER souhaite réaliser un PDIE sur la commune de Neulise.

Deux zones d'activités seront le sujet du Plan de Déplacements Interentreprises :

- le parc d'activités des Jacquins qui a été créé en 1996 à l'entrée du territoire de la CoPLER. Depuis près de 15 ans, il accueille des entreprises industrielles ou tertiaires. Il représente aujourd'hui 14 hectares regroupant 13 entreprises et comptabilisant un peu plus de 140 employés sur site.

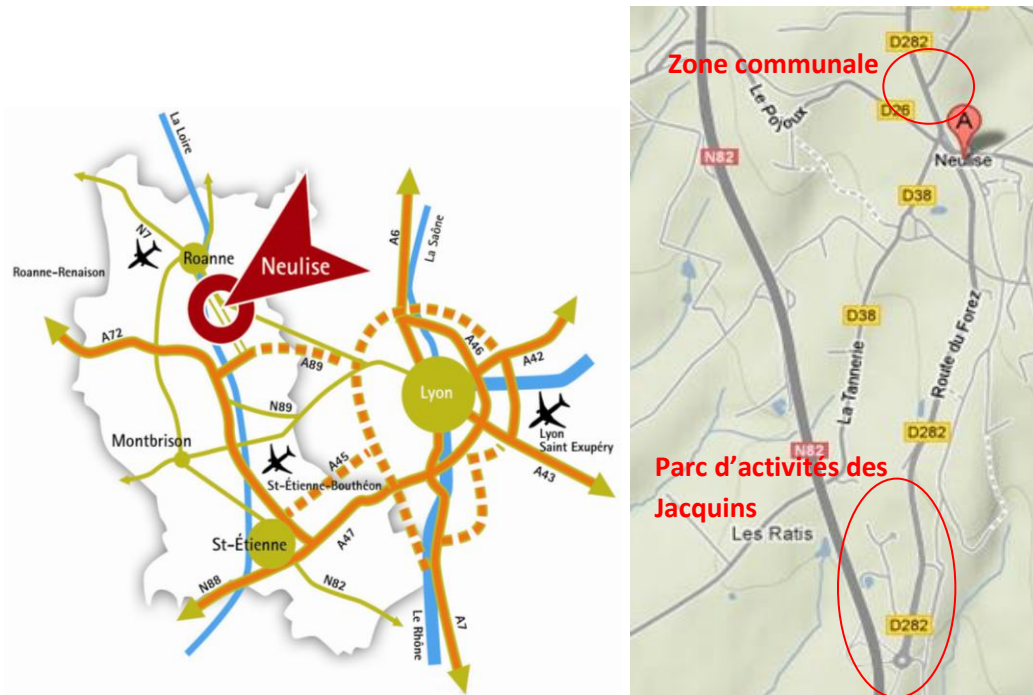


Figure 3 : Cartes de localisation : A : Neulise. Source :CoPLER. B : Les zones d'activités étudiées, Source Google Maps.

- La zone communale se situe à 2,5 km au nord du Parc des Jacquins et regroupe deux entreprises sur la commune de Neulise : O² Construction et Rheinzink. Ce site dénombre 100 employés.

Les deux zones d'activités représentent un potentiel total de 250 salariés sur la même commune.

1. Les étapes du PDIE

Les parties diagnostic, enquête auprès des salariés, analyse des données et le plan d'actions ont été réalisées entre avril et septembre 2012.



Figure 4 : Calendrier prévisionnel de mise en place du PDIE de la CoPLER.

2. Caractéristiques économiques

Les entreprises installées sur les zones d'activités sont des très petites entreprises (TPE) ou des petites et moyennes entreprises (PME). Elles possèdent différents domaines d'activités: textile, alimentaire, métallurgie, construction, menuiserie, commerce de matériel agricole... (Tableau 7).

La Source	Fabrication et distribution d'huiles essentielles, compléments alimentaires et produits biologique
Macopat	Conception et fabrication de produits textiles
JBM Menuiserie	Menuiserie industrielle
Crystal	Fabrication de charcuterie Halal
Carré Solaire	Travaux d'installation d'équipements thermiques et de climatisation
Nextech	Distributeur d'accessoires audio visuel
Laidet Médical Forez Auvergne	Location de biens personnels et domestiques
GNC	Commerce de gros d'habillement et chaussures
Atelier Métallurgique Industriel (AMI)	Fabrication de pièces métallurgiques pour l'industrie
Dessertine Hupin	Concessionnaire d'engins agricoles
Duarig	Conception d'articles de sport
Omabois	Travaux de menuiserie bois et PVC
A2 Métal	Fabrication de structures métalliques et de parties de structures
O2 Construction	Construction de bâtiments
Rheinzink	Fabrication de pièces en zinc destiné à la construction
CoPLER	Collectivité
Etiqpro	Fabrication d'articles en papier ou en carton

Tableau 7 Noms et activités des entreprises des zones de Neulise

3. Caractéristiques des zones

En termes d'infrastructures et d'équipements, l'état des deux zones est globalement bon même si quelques défauts de voirie sont à noter tels que : bandes de roulement fatiguées et déformées par endroits, déformations et absences de bateaux sur certains trottoirs, endommagements de caniveaux à l'entrée des entreprises...

En ce qui concerne la sécurité, on peut observer que sur la route D 282, près de la zone communale, la vitesse de circulation est quelque fois élevée.

En ce qui concerne la signalétique, la zone de retournement des camions sur la zone des Jacquins n'est pas indiquée ce qui engendre, de temps en temps, des encombrements de voirie.

4. Accessibilité générale des deux sites de Neulise

a. Accès voiries

Les zones bénéficient d'une situation stratégique sur le territoire. Elles ont accès direct à Roanne par la route nationale 2X2 voies N82 :

- Sortie N°72 : Neulise/Saint-Just-la-Pendue
- Sortie N°73 : Les Jacquins

De plus, elles se situent à quelques minutes de l'autoroute A72, reliant Clermont-Ferrand avec Saint-Etienne et de l'autoroute A89, reliant Clermont-Ferrand avec Lyon.

Les deux autoroutes sont accessibles par la N82 et sont situées à environ 7 km du parc des Jacquins et 10 km de la zone communale. De manière générale, la circulation est assez fluide.

L'autoroute A89 est en cours de réalisation et devrait être en service en décembre 2012. Les travaux en cours du tronçon d'autoroute entre Balbigny et la Tour Salvagny entraînent quelques ralentissements au niveau de Balbigny.

Ces infrastructures permettent de faire le trajet Roanne-Neulise en 20 minutes. La voiture est le mode le plus rapide pour se rendre à Neulise.

b. Accès Transports en commun

Le Conseil général de la Loire est l'autorité organisatrice de transports qui possède la compétence pour organiser les déplacements sur le territoire de la CoPLER. Il propose plusieurs lignes de bus interurbaines sur le département (Transports Interurbains de la Loire TIL) dont 2 qui desservent le parc d'activités des Jacquins et la zone communale.

- la ligne 201, Balbigny-Roanne, effectue 6 arrêts dans les deux sens en période normale (Figure 5).
- la ligne 105, Balbigny-Saint-Etienne,

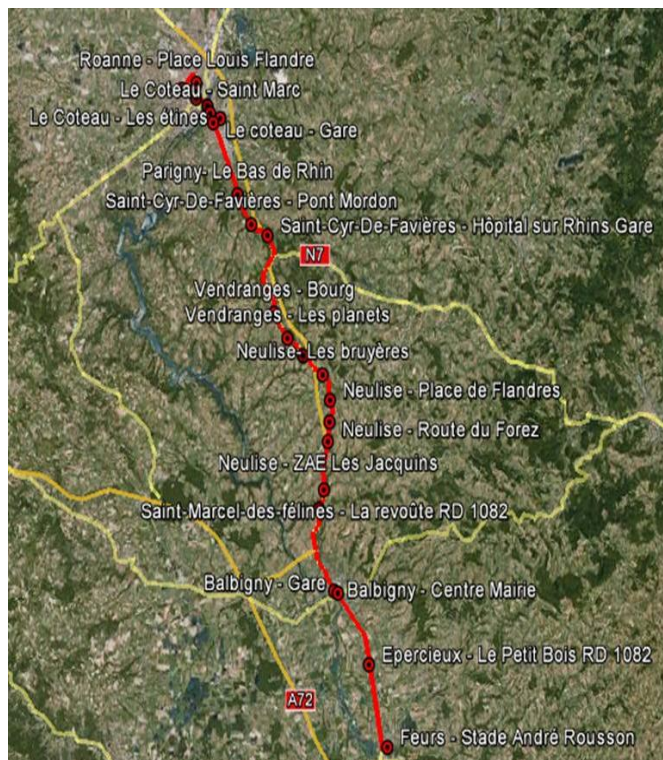


Figure 5 : Tracé de la ligne de bus TIL Numéro 201,
Source : Google Earth

effectue un départ le matin de Neulise en direction de Saint-Etienne et un retour le soir.
Cette ligne ne s'arrête qu'aux arrêts « Place des Flandres » et « Route du Forez ».

Le trajet Roanne-Neulise est réalisé en 35 minutes. (Horaires des lignes en Annexe 1).

Noms des arrêts proches du parc d'activités des Jacquins :

- ZAE Les Jacquins. Il est non matérialisé et se situe à l'entrée de la zone.
- Route du Forez. Il est matérialisé par un totem et se situe à 1 100 m du parc en allant vers le centre de Neulise.

Noms des arrêts proches de la zone communale :

- Les bruyères. Il est matérialisé par un totem et se situe à 500 m environ de la zone.

L'abonnement mensuel au TIL est attractif. Il est de 40 euros et valable à volonté sur une seule ligne empruntée quelle que soit la distance parcourue (Figure 6).



The image shows a pink graphic titled 'LE TARIF TIL' with a bus icon. It contains a table with three rows of tariff information. Below the table, there is a note: 'tarifs valables pour un trajet sur une seule ligne empruntée, quelle que soit la distance parcourue.'

LE TARIF TIL	
TICKET Vendu à bord du car / Voyage sans correspondance	2,00 €
CARNET DE 10 TICKETS Vendu à bord du car / Voyage sans correspondance	18,00 €
ABONNEMENT MENSUEL Vendu chez le transporteur / Voyage à volonté sur une ligne	40,00 €

**Figure 6 : Tarification du service TIL,
Source : Conseil Général de la Loire**

c. Accès modes doux

Le relief important du territoire peut être un frein pour l'utilisation du vélo et de la marche à pied. De plus, aucun aménagement n'est présent aux abords des Jacquins que ce soit des passages piétons, trottoirs ou pistes cyclables (Figure 7A).

Sur la zone des Jacquins elle-même, des discontinuités du cheminement piéton sont observables (trottoirs déformés ou absents) (Figure 7B).

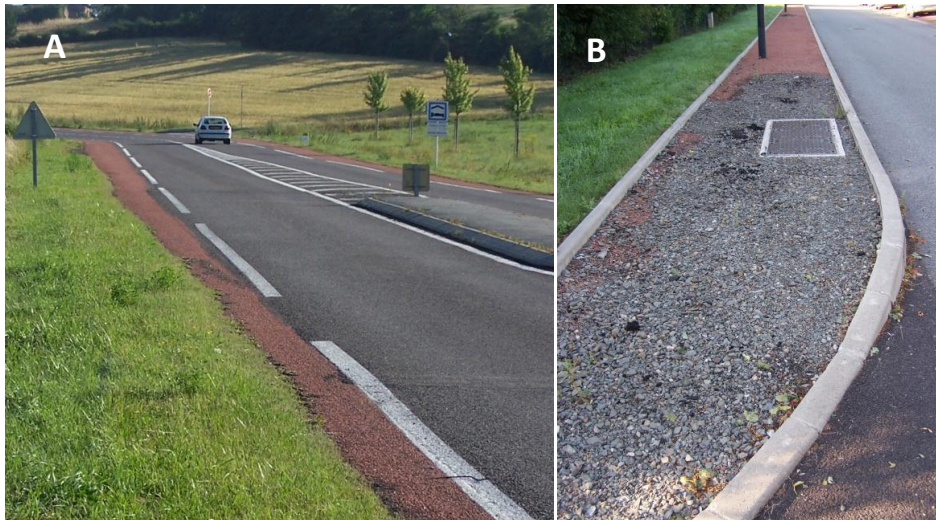


Figure 7 : Zone des Jacquins : Absence d'aménagements cyclables et piétons (A) et déformations des trottoirs (B)

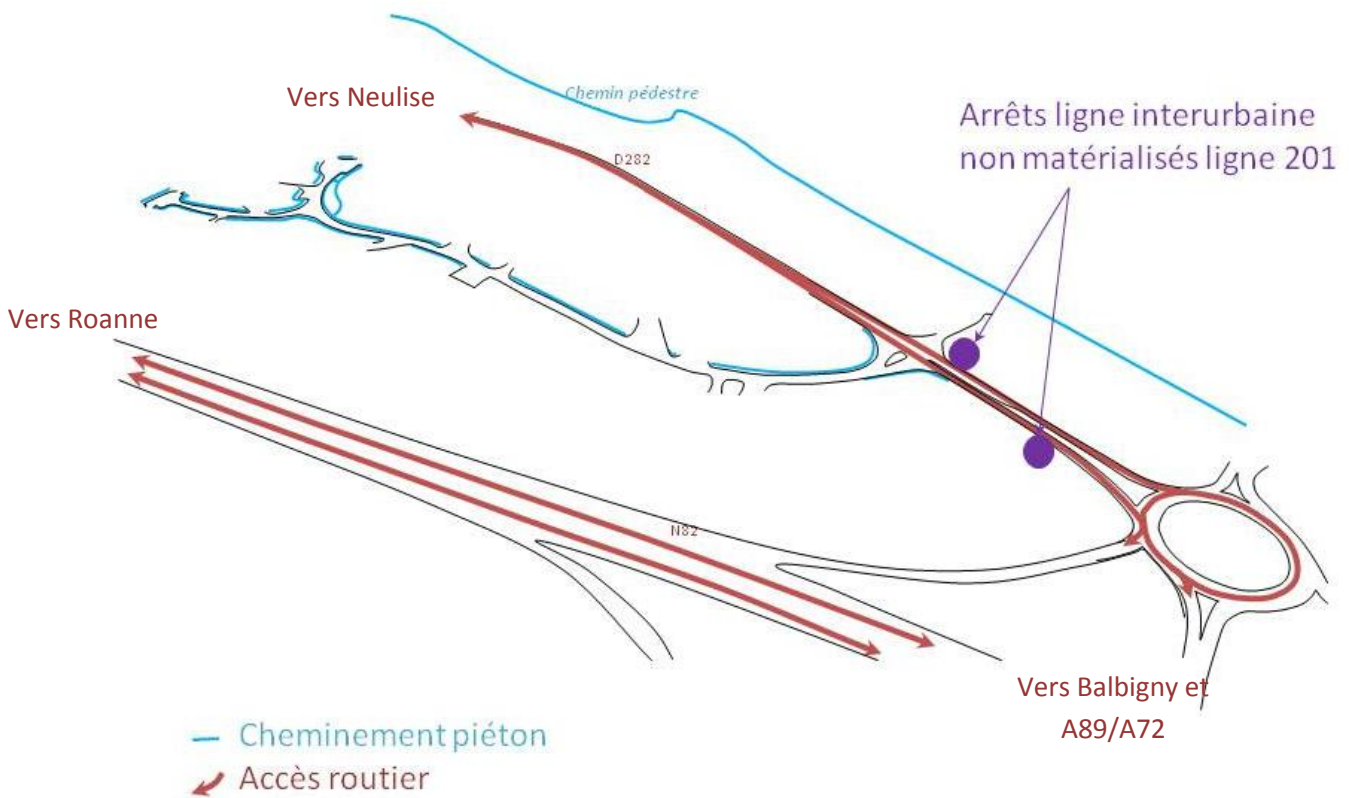


Figure 8 : Zone des Jacquins: Accessibilité tous modes de déplacement

d. Accès ferroviaire

Des gares sont situées à 8km environ de Neulise à Saint-Jodard et Balbigny. Elles se situent sur le tracé de la ligne SNCF Roanne-Saint-Etienne où des arrêts sont effectués toutes les demi-heures. La ligne 201 du TIL peut faire la correspondance entre la gare de Balbigny et Neulise. Cependant, aucune navette n'est présente pour faire le lien entre Neulise et la gare de Saint-Jodard.

e. Le stationnement

Sur la zone des Jacquins, on dénombre environ 35 places privées et 45 publiques (Figure 9).

Il a été comptabilisé, en moyenne, 102 véhicules stationnés sur la zone des Jacquins. Quelques entreprises manquent de places de parkings privés, comme par exemple les parkings des entreprises Crystal et AMI qui sont saturés.

Les autres entreprises ont des parkings surdimensionnés, le taux de remplissage est d'environ 50%.

On peut remarquer le manque de places publiques (Figure 11) et quelques stationnements sauvages (Figure 10) sur la voie publique notamment des poids lourds (Figure 12). Les entreprises n'ont pas aménagé de parking 2 roues.



Figure 9 : Etat des stationnements publics sur la zone d'activités des Jacquins



Figure 10 : Stationnements sauvages



Figure 11 : Stationnements publics souvent saturés



Figure 12 : Stationnement sauvage de poids lourds

Sur la zone communale, il n'y a pas de places publiques. Sur les deux entreprises, il y a près de 50 places de parking.

f. Projets susceptibles d'avoir un impact

Sur la zone d'activités des Jacquins, des projets d'agrandissement peuvent engendrer une diminution du nombre de places privées (exemple : AMI), ce qui aura pour conséquence d'augmenter les stationnements sauvages sur la voie publique car aucun projet de remplacement n'est prévu.

De plus, une nouvelle entreprise va s'installer sur le parc. L'implantation de cette entreprise aura pour conséquence d'augmenter le nombre de salariés et certainement d'augmenter le besoin en places de stationnement.

Il est prévu d'agrandir la zone des Jacquins à l'Ouest. Ce développement englobe 10 hectares de terrain.

g. Synthèse

La voiture individuelle est le mode de transport le plus compétitif pour se rendre à Neulise en termes de temps. En ce qui concerne l'accessibilité des voitures, il sera peut être plus difficile à l'avenir de stationner sur la zone des Jacquins car les projets d'extension de bâtiment empiéteront sur les places de stationnements privées. Cependant, la voiture reste le mode le plus utilisé par les salariés de la zone communale.

Les transports collectifs ne sont pour l'instant pas très développés, cependant, ils sont meilleur marché que la voiture individuelle et ils ne mettent que 15 minutes de plus pour réaliser le trajet « Roanne Gare » - « Neulise Les Jacquins ». Une attention particulière pourrait être apportée pour améliorer l'accessibilité de ce service.

L'accès aux Jacquins par les modes doux est à améliorer car il n'existe, à l'heure actuelle, aucune infrastructure adaptée ce qui rend ce mode de transport dangereux et non compétitif.

5. Enquête mobilité des salariés

Dans le cadre de ce PDIE, une enquête mobilité a été réalisée auprès des salariés du parc d'activités des Jacquins et de la zone communale de Neulise. Des entretiens avec les chefs d'entreprises ont également été réalisés pour compléter les informations.

a. Méthodologie

i. Le questionnaire

Pour réaliser l'enquête, un questionnaire de 37 questions (Annexe 2) a été élaboré dans le but de mieux connaître les pratiques et les difficultés rencontrées lors des déplacements domicile-travail et professionnels en vue de rassembler des propositions d'amélioration.

Il est décomposé en 6 grandes parties afin de connaître :

- La description du trajet domicile-travail (origine, étapes intermédiaires),
- Le mode de déplacement domicile-travail (modes, difficultés rencontrées),
- Le comportement lors de la pause de midi (déjeuner pris sur place ou pas),
- Les déplacements professionnels (destination, modes de transports),
- Le comportement du salarié face à d'autres modes que celui utilisé (conditions d'utilisation),
- Le profil du salarié (sexe, âge).

ii. Taux de réponse

Le PDIE ciblant l'ensemble des salariés de la zone d'activités des Jacquins et de la zone communale, l'objectif était d'avoir 100% de taux de réponse mais celui-ci n'est au final que de 43% (Tableau 8).

L'objectif initial n'a pas été atteint car certaines entreprises ne se sont pas suffisamment impliquées dans le projet.

	Nombre de questionnaires complétés	Nombre salarié sur le site	Pourcentage
La Source	6	7	86%
Macopat	3	3	100%
JBM Menuiserie	4	6	67%
Crystal	16	63	25%
Carré Solaire	1	1	100%
Nextech	1	1	100%
Laidet Médical Forez Auvergne	0	1	0%
GNC	0	1	0%
AMI	24	29	83%
Dessertine Hupin	0	12	0%
Duarig	12	12	100%
Omabois	4	5	80%
A2 Métal		Non répondu	
O2 Construction	13	32	41%
Rheinzink	18	68	26%
CoPLER	2	2	100%
Etiqpro		Non répondu	
TOTAL OBS.	104	243	43%

Tableau 8 : Taux de réponse de l'enquête mobilité.

iii. Administration du questionnaire

Deux modes d'administration du questionnaire ont été proposés aux entreprises :

- Le face à face
- L'auto-administration

Le mode choisi par la majorité des entreprises a été l'auto-administration pour une question de rapidité et de simplicité pour les entreprises. Le problème est qu'il n'y a pas l'assurance d'un retour.

b. Résultats de l'enquête

La majorité des salariés ne réalisant pas de déplacements professionnels, il a été décidé, dans un premier temps de ne pas en tenir compte dans ce PDIE (Figure 13).

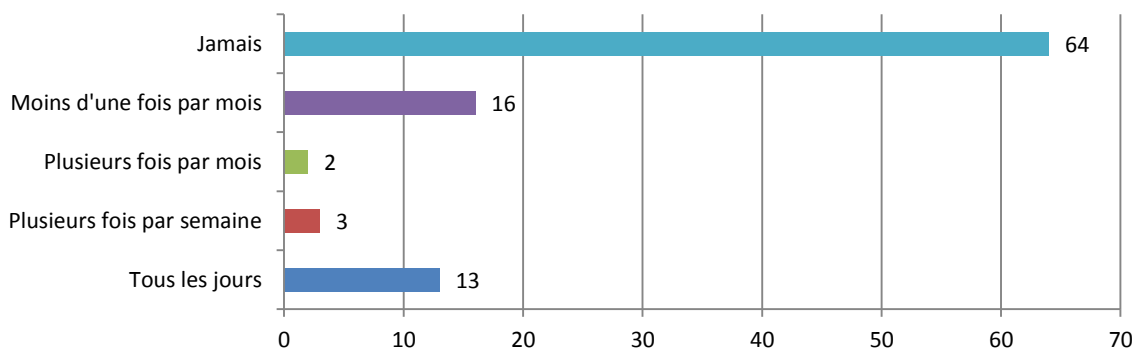


Figure 13 : Réponses à la question : « Effectuez-vous des déplacements dans le cadre de votre travail (hors trajets domicile-travail)? ». Résultats exprimés en nombre de citations. Bases : 98 réponses

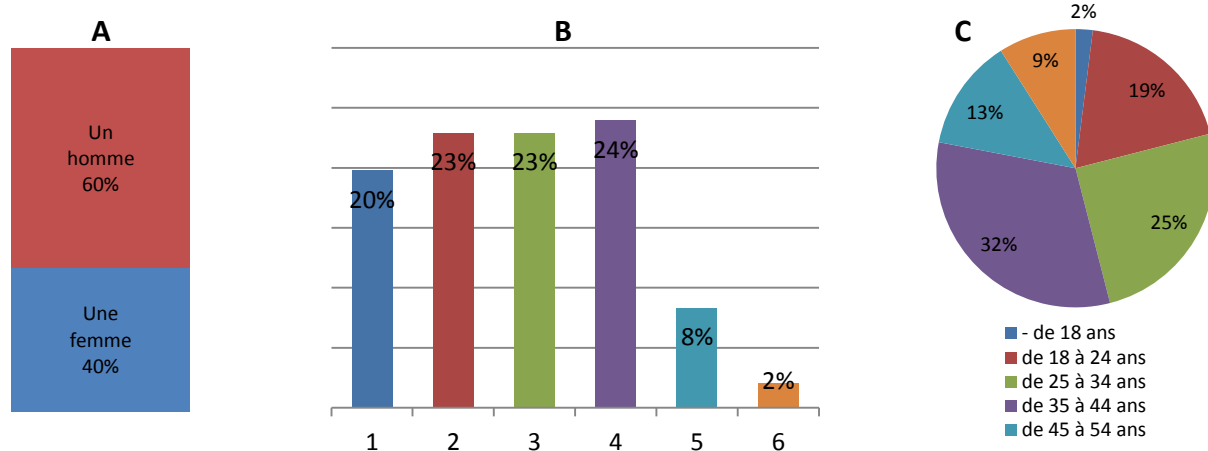


Figure 14 : Profil des salariés. A : Réponses à la question : « Etes vous un homme ou une femme ? ». Base : 101 réponses. B : Réponses à la question : « De combien de personnes est composé votre foyer ? ». Base : 96 réponses. C : Réponses à la question : « Dans quelle tranche d'âge vous situez vous ? ». Base : 100 réponses.

60% des salariés enquêtés sont des hommes (Figure 14). Plus de 55% des enquêtés ont entre 25 et 45 ans. Il s'agit en majorité de personnes faisant partie d'une famille composée de plus de deux individus.

L'enquête et les informations obtenues auprès des chefs d'entreprises ont permis de remarquer la dispersion des lieux de résidence des salariés par la géolocalisation (Figure 15). 30% des personnes interrogées habitent sur le territoire de la CoPLER et 21 % sur le Grand Roanne. Les communes d'habitation sont situées majoritairement à proximité de la Nationale 7 qui dessert la commune de Neulise. 67% des personnes interrogées sont à moins de 20 minutes de leur lieu de travail.

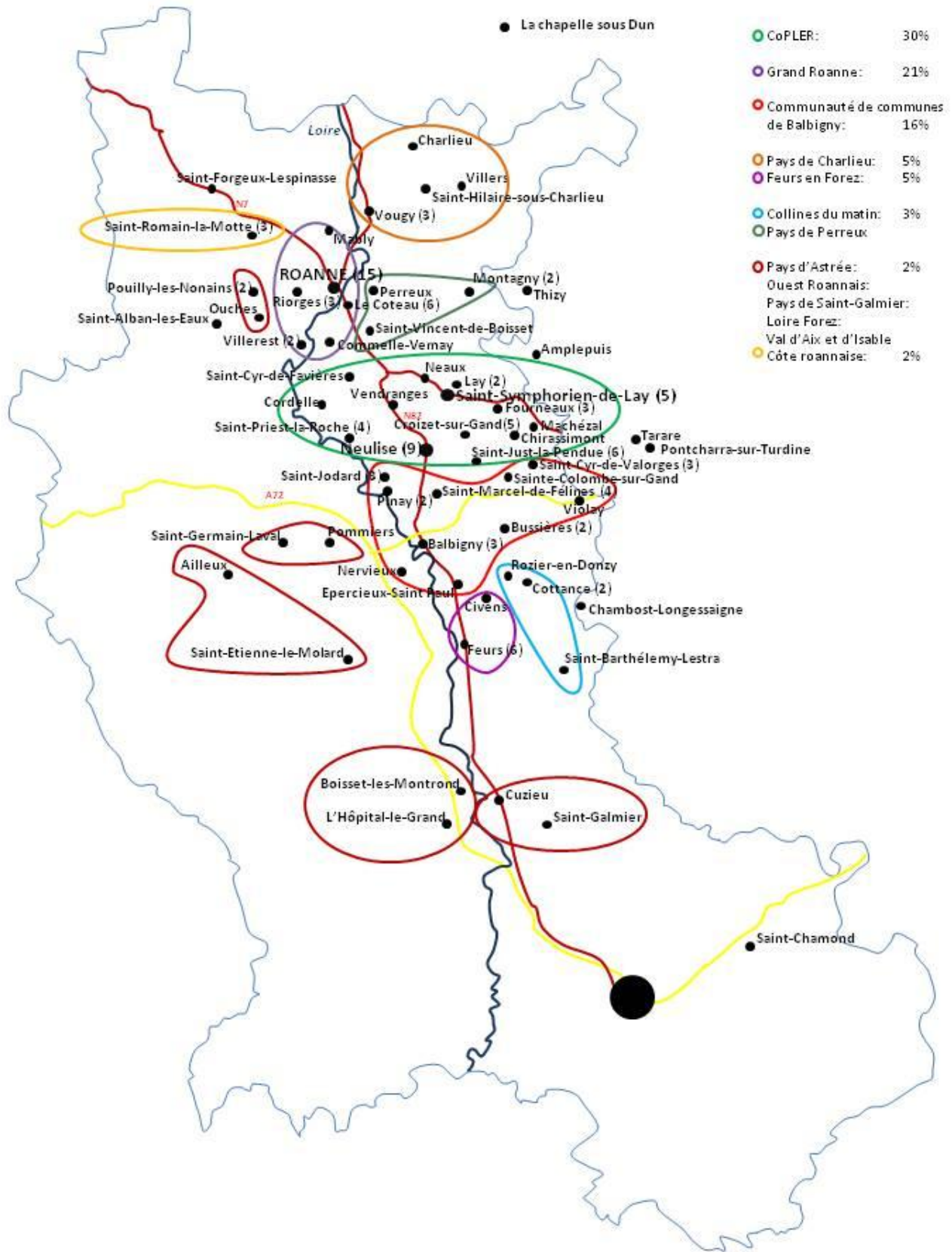


Figure 15 : Carte de géolocalisation des salariés

i. Habitudes de déplacements des salariés

La voiture est le mode de déplacement le plus utilisé par les salariés des zones d'activités de Neulise(80%) (Figure 16). La pratique de l'autosolisme est légèrement plus importante sur les zones d'activités de Neulise que sur l'ensemble de la population en milieu rural ou faiblement urbanisé (76%) (INSEE, 2009).

Aucun salarié n'utilise les modes doux ou les transports en commun comme mode principal de déplacement. A l'échelle nationale, la part modale des modes doux en milieu rural est de 19% et celle des transports en commun de 5% (INSEE, 2009). Parallèlement à leur mode de transport principal, 33% utilisent un mode de déplacement secondaire. Parmi ces personnes, 27% utilisent le covoiturage ou une moto/scooter, 6% le vélo et 3% la marche à pieds.

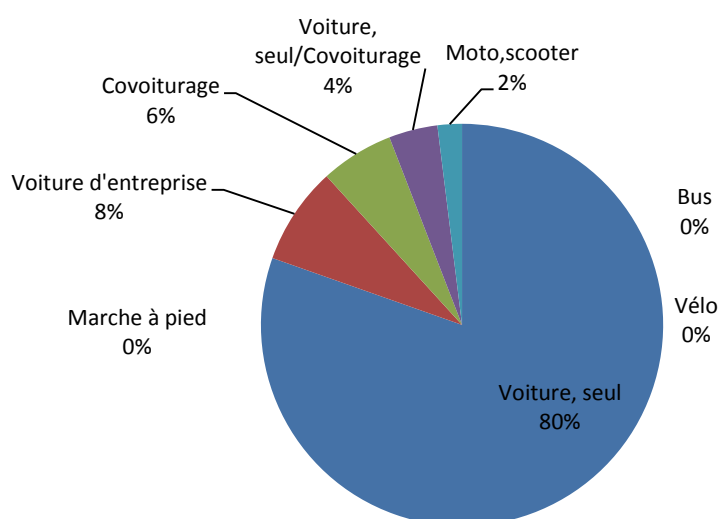


Figure 16 : Réponses à la question : « Quel mode de transport utilisez-vous principalement pour les trajets domicile-travail ? ». Base : 102 réponses.

Nous venons de voir que l'autosolisme est une tendance importante sur les zones d'activités de Neulise. Les raisons principales de cette forte utilisation de la voiture individuelle sont la praticité, la rapidité et parce qu'ils n'ont pas le choix (Figure 17).

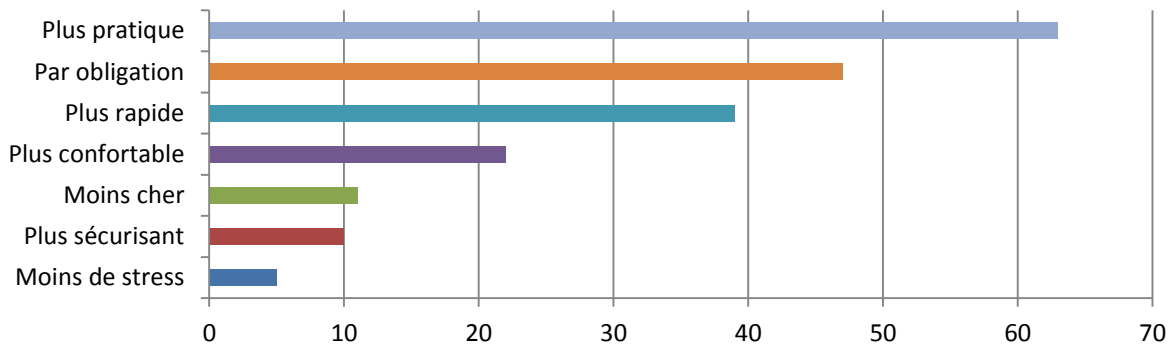


Figure 17 : Réponses à la question : « Pour quelles raisons utilisez-vous ce mode de transport ? ». Les résultats sont exprimés en nombre de citations. Le nombre de citations est supérieur au nombre d'observations du fait de réponses multiples (3 au maximum). Base : 126 citations.

L'utilisation de la voiture individuelle peut s'expliquer par le fait que la moitié des personnes interrogées ne rencontrent aucun problème lors de leurs déplacements domicile-travail réalisés en voiture. Seul un tiers d'entre elles considère avoir des difficultés pour circuler (trafic, météo, ralentissement) et un quart estime le coût de leurs déplacements trop élevé (Figure 18).

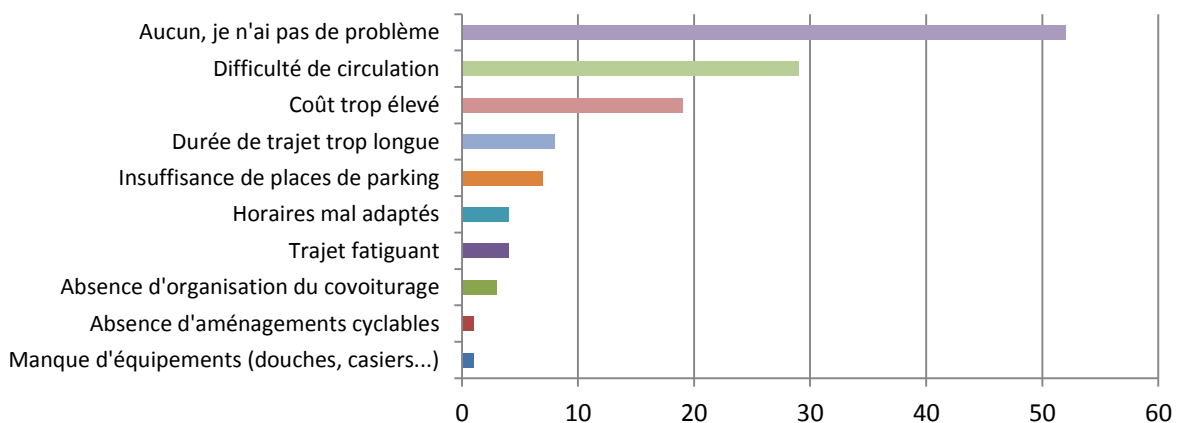


Figure 18 : Réponses à la question « Lors de vos trajets domicile-travail, quels sont les principaux problèmes rencontrés? ». Les résultats sont exprimés en nombre de citations. Le nombre de citations est supérieur au nombre d'observations du fait de réponses multiples (5 au maximum). Base : 126 citations.

La pratique de l'autosolisme est accentuée par la méconnaissance des modes alternatifs. L'enquête montre que le panel de salariés et de chefs d'entreprises ne connaît pas l'offre de transports en commun présente sur leur lieu de travail. En effet, 65% des salariés interrogés et la moitié des chefs d'entreprise ne connaissent pas la desserte de transport en commun TIL. La non-utilisation des transports collectifs peut s'expliquer par des aménagements insuffisants sur la zone des Jacquins et par un manque de visibilité du service. Cependant, il existe aussi un problème au niveau des horaires

de passages de bus puisque ceux-ci ne sont pas toujours adaptés aux horaires de travail des entreprises. Le graphique des entrants et sortants montre que la majorité des salariés sort du travail avant 18h alors qu'aucun bus TIL ne réalise le trajet Neulise-Roanne avant 18h40 (Figure 19).

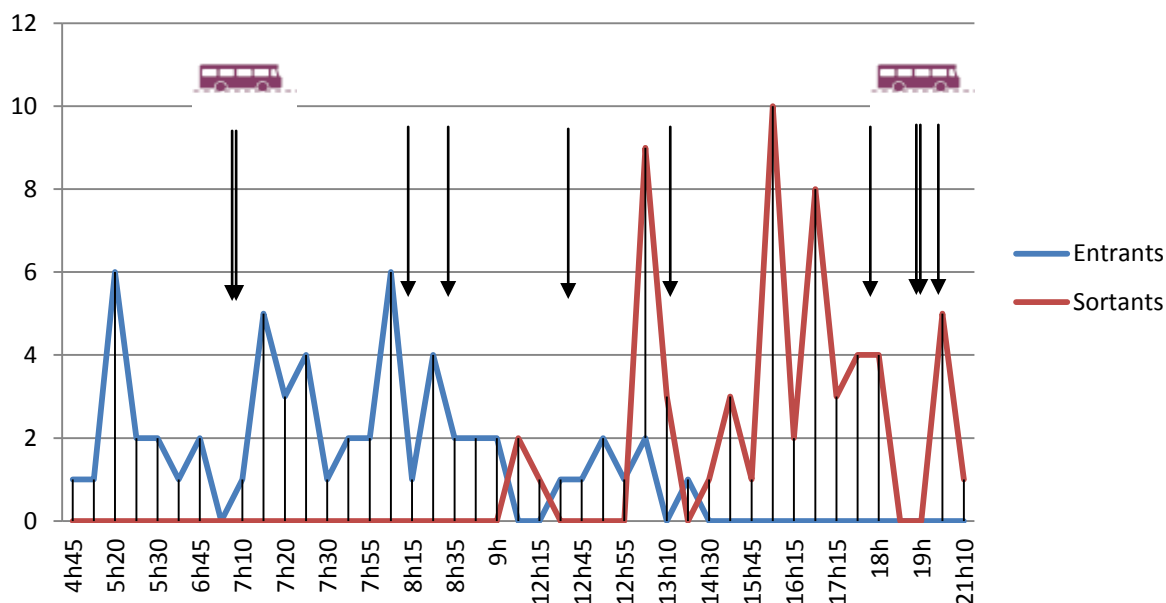


Figure 19 : Nombre d'entrants et sortants sur le parc des Jacquins et horaires de passage du TIL.
Base : 60 réponses

L'enquête montre que le taux de motorisation des foyers des salariés de Neulise est élevé. Ce taux est proche de celui observé à l'échelle nationale (ladocumentationfrancaise.fr). La quasi-totalité des salariés sont titulaires du permis de conduire (95%) et possèdent une voiture (94%). Plus de 30% des foyers possèdent une voiture et 60% des foyers possèdent 2 voitures ou plus.

ii. Potentialité de report modal

L'enquête montre que 44% des personnes interrogées seraient prêtes à utiliser un autre mode que la voiture individuelle (Figure 20). Les conditions les plus citées qui favoriseraient le changement de mode de déplacements sont la diminution des coûts de déplacements, le rapprochement du lieu d'arrêt des transports en commun du lieu de résidence et l'adaptation des horaires de bus aux horaires de travail.

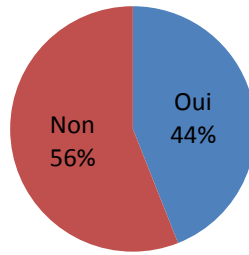


Figure 20 : Réponses à la question: " Si, habituellement, vous vous rendez au travail en voiture, seriez-vous prêt(e) à utiliser un autre moyen de transport? ». Base : 100 réponses

On peut constater que les hommes sont sensiblement plus intéressés que les femmes pour changer de mode de transport ainsi que les personnes comprises dans la tranche d'âge de 18 à 45 ans (Figure 21). Les salariés en poste sont largement plus intéressés par le changement de mode que les autres salariés, 70% contre 40% pour les horaires fixes et 34% pour les variables.

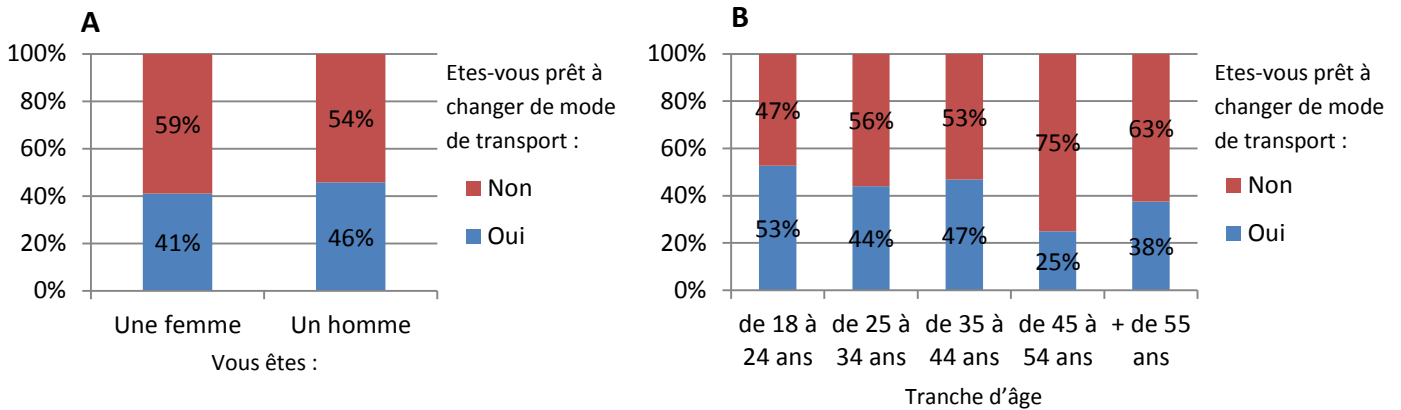


Figure 21 : A : Analyse croisée entre le sexe et l'envie de changer de mode de déplacement. Base : 98 réponses. B : Analyse croisée entre la tranche d'âge des salariés et leur envie de changer de mode de transport. Base : 100 réponses.

Quant au mode privilégié, 42% des personnes prêtes à changer de mode de transports choisiraient le bus et 35% choisiraient le covoiturage (Figure 22).

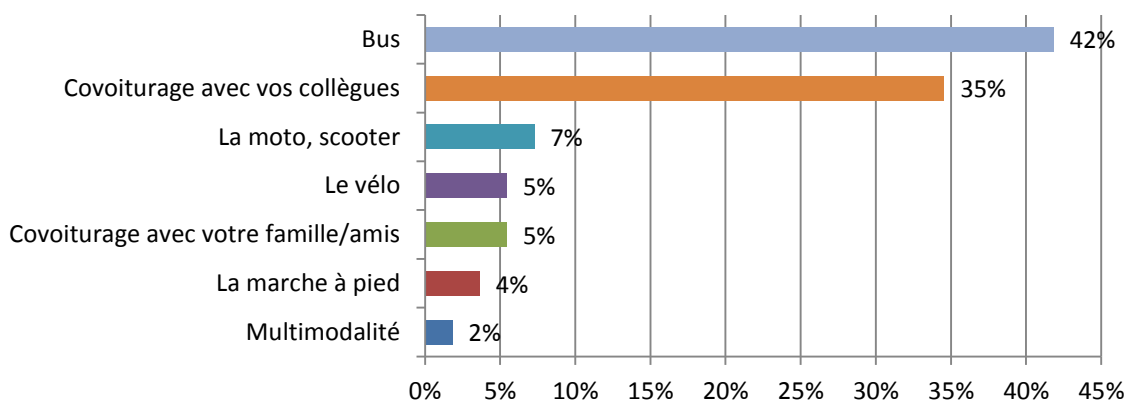


Figure 22 : Réponses à la question : « Pour quels nouveaux mode de déplacement seriez-vous prêt à changer ? ». Base : 55 réponses. Les répondants font partie de ceux venant habituellement en voiture seul et étant prêt à changer de mode de transport.

Il apparaît, assez logiquement, que plus les salariés payent pour réaliser leurs déplacements plus ils sont prêts à modifier leurs modes de déplacement. 80% des personnes souhaiteraient payer moins de 100 euros par mois pour leur transport (Figure 23).

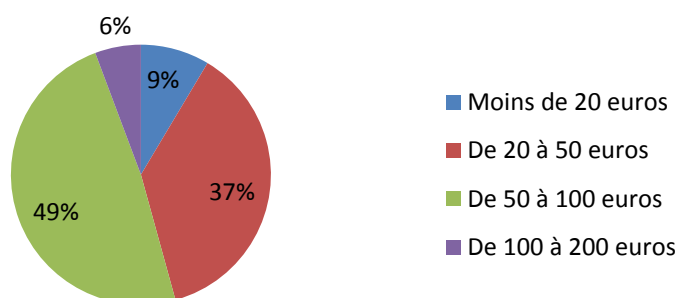
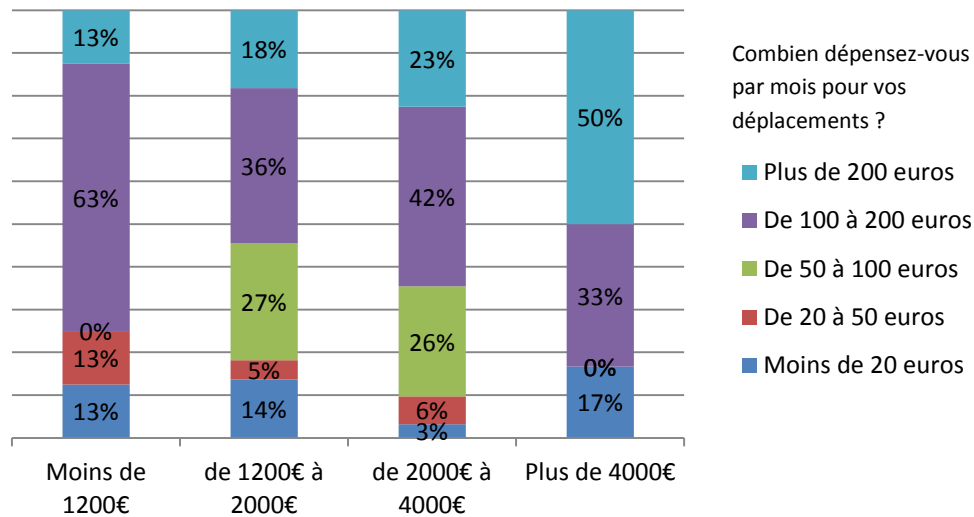


Figure 23 Réponses à la question: « Pour vous rendre à votre travail, combien êtes-vous prêt(e) à payer au maximum pour vos déplacements ? ». Base : 35 réponses.

L'autosolisme est le mode le plus utilisé. Cependant, les avantages et le manque de concurrence n'empêchent pas qu'une demande de certains salariés apparaît en faveur de solutions alternatives à l'utilisation de la voiture individuelle.

c. Analyse complémentaire

Maintenant que la mobilité et le comportement des salariés des zones de Neulise ont été étudiés, l'analyse peut s'intéresser à une variable qui conditionne les attitudes des salariés face à un nouveau mode de déplacements : le coût des déplacements.



Dans quelle tranche de revenu par mois se situe votre foyer ?

Figure 24 : Analyse croisée entre les coûts de déplacements des salariés par mois pour les trajets domicile-travail et les revenus des ménages des salariés.

Base : 67 réponses.

En croisant les données des coûts de déplacements des salariés par mois pour les trajets domicile-travail et les revenus des ménages des salariés, il a été constaté que pour les ménages touchant moins de 1 200 euros par mois, 13% d’entre eux dépensent plus de 200 euros par mois pour les déplacements domicile-travail (Figure 24). Cette somme représente au moins 16,6% du budget de leur ménage. Dans cette même tranche de revenu, 63% des ménages dépensent entre 100 et 200 euros par mois soit plus de 8,3% du budget de leur ménage. Si à cela s’ajoute les déplacements non professionnels, on voit clairement les problèmes de coût liés aux transports. En moyenne, pour l’ensemble des ménages, la part du budget des ménages consacrée aux transports en 2006 était de 15,7% (Tableau 4). L’enquête nous permet ainsi d’observer la cohérence entre les données obtenues sur les zones d’activités de Neulise et les moyennes nationales.

En comparant les personnes prêtes à changer de mode de transport et les problèmes rencontrés lors des trajets domicile-travail les plus souvent cités, on se rend compte que le levier principal en faveur d’un autre mode de déplacements est le coût élevé de l’utilisation de la voiture surtout par rapport aux difficultés de circulation. Cependant, ce graphique nous montre qu’un tiers des salariés n’ayant aucun problème est prêt à utiliser un autre mode de déplacements (Figure 25).

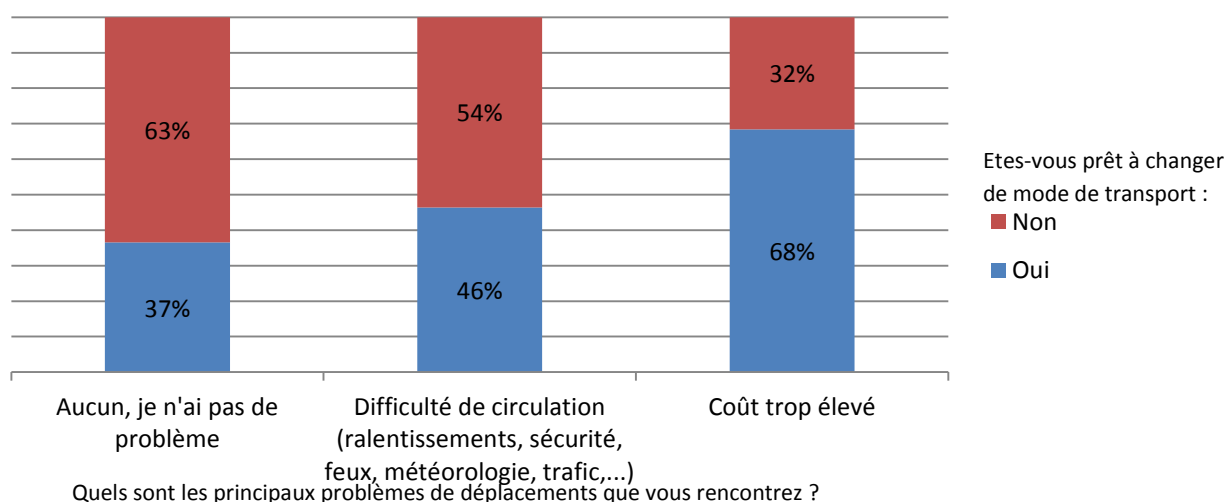


Figure 25 : Analyse croisée entre les personnes prêtes à changer de mode de déplacement et les problèmes rencontrés lors des trajets domicile-travail les plus souvent cités.
Base : 99 réponses.

En règle générale, les personnes interrogées sont prêtes à payer au maximum la tranche en-dessous de la tranche où elles sont actuellement pour modifier leurs modes de transport (Tableau 9).

		Pour vous rendre à votre travail, combien êtes-vous prêt(e) à payer au maximum pour vos déplacements ?				
		Moins de 20 euros	De 20 à 50 euros	De 50 à 100 euros	De 100 à 200 euros	Plus de 200 euros
Combien dépensez-vous par mois pour vos déplacements ?	Moins de 20 euros	1	1	0	0	0
	De 20 à 50 euros	0	1	0	0	0
	De 50 à 100 euros	0	3	6	0	0
	De 100 à 200 euros	1	6	6	0	0
	+ de 200 euros	1	2	5	2	0

Tableau 9 : Analyse croisée entre les coûts de déplacements des salariés par mois pour les trajets domicile-travail et le coût maximum pour lequel les salariés sont prêts à payer pour les déplacements domicile-travail.
Base : 35 réponses.

d. Synthèse

En plus de l'intérêt que portent les salariés pour l'utilisation du bus pour leurs déplacements domicile-travail, la géolocalisation nous montre que certains trajets pourraient être réalisés en transports interurbains puisque certaines communes de résidence sont sur le tracé des lignes 201 et 105 du TIL. Une piste d'amélioration de l'offre du TIL est donc à envisager.

La mise en relation des personnes pour le covoiturage semble être une piste d'amélioration pour augmenter la pratique déjà existante sur les deux sites.

Les modes doux, même s'ils sont peu utilisés, nécessitent d'être pris en compte notamment en ce qui concerne la sécurité.

6. Plan d'actions

Suite à la réalisation du diagnostic, une phase de réflexion a été engagée afin de déterminer quelles actions pourraient être mises en œuvre pour organiser au mieux les déplacements des salariés sur les zones d'activités de Neulise. Cette démarche a abouti à la réalisation d'un plan d'actions sous forme de fiches. Chaque fiche détaille l'objectif, les actions à engager, le budget, les ressources existantes, les moyens humains et techniques mis à disposition ainsi que le public ciblé. Une de ces fiches est placée en annexe à titre d'exemple (Annexe 4).

Le plan d'actions présenté ci-après n'est pas le plan définitif. Une réunion de concertation avec les entreprises aura lieu fin septembre.

Les actions à mettre en œuvre se distinguent selon quatre axes principaux:

- L'organisation du PDIE
- La communication
- Le covoiturage
- Les transports en commun

a. L'organisation du PDIE

Pour pouvoir mener à bien le PDIE des zones d'activités, il faut tout d'abord établir quels sont ceux qui vont réaliser les actions décrites dans ce plan.

Une des premières étapes est de nommer un "responsable mobilité" au sein de la communauté de communes. Cette personne devra mettre en œuvre les différentes actions du PDIE présentées et modifier ce plan d'actions en fonction de l'évolution des besoins dans les zones d'activités de Neulise. Le temps de travail dédié au PDIE variera en fonction du nombre et du type d'actions mises en œuvre. Pour faciliter les échanges avec les entreprises, le responsable mobilité devra être basé sur la commune de Neulise. En ce qui concerne le budget et les moyens techniques consacrés à ce poste, ils sont à définir au cours de la concertation avec les entreprises.

Parallèlement à la nomination du responsable mobilité, les salariés qui souhaitent s'investir dans le projet pourront faire le relais entre le responsable mobilité de la CoPLER et les entreprises.

b. La communication

La communication est l'un des points importants sur lequel il est nécessaire de travailler. Dans l'enquête menée auprès des salariés, 65% des personnes interrogées ne connaissaient pas l'offre en

transport en commun TIL et aucune d'entre elles n'utilisait ce mode de transport pour venir travailler.

i. Informer les salariés

Les informations sur les solutions en mobilité pour les salariés doivent pouvoir être accessibles facilement pour les salariés. Ce rôle de communication est dévolu au responsable mobilité de la CoPLER. Il doit se faire connaître des salariés des zones d'activités et diffuser les informations sur les offres de transport disponibles.

En plus de cette information "active", il faut mettre en place un « espace physique PDIE » accessible par tous en permanence. Un présentoir sera installé aux lieux d'accueil des entreprises. Il permettra de diffuser aux salariés et aux visiteurs des informations sur les modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle pour se rendre à l'entreprise.

Une lettre mobilité sera créée. Cette lettre comportera des informations sur l'actualité et précisera l'agenda des évènements à venir en lien avec la mobilité. Elle sera transmise par mail via une liste de diffusion pour les salariés qui le souhaitent.

Des affiches informatives seront installées près du présentoir.

Les coûts pour la mise en place de cette action devraient être limités puisque le coût du dispositif sera le coût d'achat d'un présentoir. Les affiches publicitaires pour le covoiturage ou le bus sont mises gratuitement à disposition par les prestataires de services (La roue verte, Covoiturage.fr, Conseil général...).

ii. Accueil des nouveaux arrivants

Afin de pérenniser l'action du PDIE, chaque nouvel arrivant sur les zones d'activités de Neulise devra être tenu informé des solutions de déplacements alternatifs à l'utilisation de la voiture individuelle. Ainsi, chaque nouvel employé recevra une « pochette déplacements » à son arrivée dans l'entreprise. Cette pochette pourrait contenir un guide informant sur l'accès à son lieu de travail, sur les offres de transports adaptées à son lieu de résidence (plan du réseau TIL, fiches horaires, carte du réseau de pistes cyclables), avec les coûts des déplacements des différents modes et de la documentation réglementaire comme des informations sur la prime transport.

Cette action pourrait même faire partie intégrante du processus de recrutement des entreprises. Par exemple, les nouveaux arrivants pourraient bénéficier d'une offre d'essai d'un mois pour l'utilisation des transports en commun prise en charge directement par les entreprises.

La réalisation des pochettes déplacements sera prise en charge par le responsable CoPLER. Le budget alloué à cette action sera pris en charge par les entreprises. Si le taux de renouvellement des effectifs est de 5% par an, soit 13 personnes sur les deux zones et si les 13 personnes utilisent l'offre d'essai de 40€, cela coûte par an 520 € pour l'ensemble des entreprises.

c. Le covoiturage

La pratique du covoiturage est déjà bien présente au sein des entreprises de Neulise. Il s'agit du troisième mode le plus utilisé après l'autosolisme et la voiture d'entreprise et c'est l'un des modes complémentaires les plus utilisés.

De plus, parmi les personnes prêtes à changer de mode de déplacements, 35% le feraient en faveur du covoiturage.

L'objectif du plan d'actions concernant le covoiturage est de proposer plusieurs services pour faciliter et encourager la pratique.

i. Mettre en relation les covoitureurs

L'élément le plus important pour accroître la part modale du covoiturage est de s'assurer que les salariés des zones d'activités puissent être au courant des trajets de chacun afin d'exploiter les opportunités de covoiturage. Dans un premier temps il faut donc mettre en place un service de mise en relation de personnes souhaitant faire leurs déplacements domicile-travail en covoiturant.

Ce système pourrait être mis en place par l'un des sites Internet de covoiturage déjà existants comme covoiturage.fr ou laroueverte.fr.

Les sites proposent des frais de mise en service de 4 000 à 6 000€ pour mettre en place un site de covoiturage dédié avec les mêmes modalités que sur le site réservé aux particuliers. Une licence d'utilisation est à payer chaque année suivant le nombre de personnes susceptibles d'utiliser le site. Ces frais s'élèveraient à moins de 1 000€ par an pour 250 personnes.

Un supplément peut être proposé pour assurer ou assister le volet communication au sein des entreprises. La prestation de base composée d'affiches et de flyers coûte 700€/an. Elle peut être complétée par des animations en entreprise et par l'organisation d'événements avec un coût supplémentaire.

Une autre alternative serait d'utiliser les sites de covoiturage gratuits déjà présents sur internet. LaRoueVerte.fr propose de fournir des affiches et autres produits communication.

ii. Sécuriser le service

Une démarche de sécurisation du service est également à mettre en place afin de rassurer les personnes souhaitant pratiquer le covoiturage. Dans cette optique, un service "assurance retour" pourrait être mis en place afin de trouver une solution aux covoitureurs d'un véhicule si le conducteur est victime d'un empêchement.

Le site Internet pourrait permettre à la personne de trouver seule un autre trajet en covoiturage disponible ou un trajet en transports en commun équivalent. Si aucun covoiturage ou trajet en transports collectifs n'est disponible, un numéro de téléphone sera mis en place afin de trouver une solution à la personne soit :

- Grâce à la mise en place de l'autopartage. Ceci consiste à mobiliser une flotte de véhicule de service de(s) entreprise(s) pour permettre le retour des salariés.
- Grâce à un accord passé avec une société de taxi. La course pourrait être payée par l'employé et remboursée par l'entreprise avec un seuil maximum.

Cette permanence téléphonique serait gérée dans un premier temps par le responsable Mobilité de la CoPLER. En ce qui concerne le budget, l'autopartage reste la solution la plus abordable même si les modalités d'utilisation et les impacts en termes d'assurance pour les entreprises sont à définir.

Pour les conditions de retour par taxi, cette solution pourrait s'avérer plus onéreuse et il est nécessaire de s'informer sur les tarifs en vigueur.

iii. Améliorer l'accessibilité et la visibilité du covoiturage

Dans le but de rendre le covoiturage plus pratique et plus visible, un point rencontre, à la résidence d'entreprise pourra être aménagé pour les adeptes du covoiturage interentreprises. Cette action nécessite la mise en place d'une signalétique pour localiser le point de rendez-vous et d'abris afin que l'attente se fasse dans de bonnes conditions.

d. Transports en commun

Les zones d'activités de Neulise sont desservies par deux lignes départementales de bus en liaison directe avec les proches agglomérations: Roanne, Balbigny, Feurs... Malgré tout, actuellement, aucun

salarié de Neulise n'utilise les transports collectifs pour se rendre sur le lieu de travail. Pourtant 42% des personnes prêtes à changer de mode de déplacement souhaiteraient utiliser ce type de transports et 46 personnes résident sur des communes desservies par le TIL. C'est autant de personnes susceptibles d'utiliser ce mode de transport.

i. Adapter les horaires de transport en bus

La création de nouvelles lignes de bus n'est pas envisagée dans l'immédiat. Il faut donc rendre le service existant plus pratique et plus attrayant.

Dans l'enquête réalisée auprès des salariés, il est apparu que les salariés qui seraient prêt à délaissé leur voiture pour le bus le feraient principalement à condition que le coût soit modéré, que les arrêts de bus ne soient pas trop éloignés et que les horaires soient adaptés.

En ce qui concerne le coût, nous avons montré que l'abonnement au service TIL est seulement de 40 euros par mois pour un accès illimité ce qui est une somme modérée par rapport à ce que dépensent en moyenne les salariés pour venir travailler.

Pour les distances des arrêts de bus, nous avons vu que les zones d'activités de Neulise sont plutôt bien desservies puisque trois arrêts se situent à proximité des entrées de zones.

Une possibilité d'amélioration du service se situe au niveau des horaires de lignes de bus. De nouveaux horaires de transports peuvent être proposés afin d'adapter ce mode aux horaires de travail du plus grand nombre.

Des consultations avec le Conseil Général de la Loire sont à prévoir pour aménager les horaires de desserte des bus à Neulise.

ii. Améliorer l'accessibilité aux arrêts de bus

Une autre piste à explorer concerne l'accessibilité des arrêts de bus.

En effet, lors du diagnostic, nous avons observé que cette accessibilité est fortement limitée par des aménagements peu adaptés voir inexistant.

Le but de cette action est de créer un cheminement piéton entre les arrêts de transports en commun et les entreprises. Aussi, il convient de matérialiser les passages piétons pour la traversée de l'axe routier départemental 282 au niveau des arrêts du TIL « ZAE les Jacquins » et « Les Bruyères » ainsi

que de matérialiser l'arrêt « ZAE les Jacquins » par un totem. Le prix de réalisation comprend le prix d'un totem et la peinture pour tracer les passages piétons.

e. Synthèse

Ce plan d'actions n'est pas définitif. Une concertation avec les chefs d'entreprises sera réalisée en septembre afin de valider les actions proposées et certaines modalités restent à définir.

Le plan d'actions est orienté vers différents volets : l'organisation, la communication, le covoiturage et les transports en commun. Il vise à faciliter le changement de mobilité des salariés vers un mode alternatif à l'utilisation de la voiture individuelle.

Un calendrier prévisionnel va être proposé au cours du mois de septembre afin que des actions soient engagées dès la fin de l'année.

Conclusion

Le milieu rural est aujourd'hui devenu un espace attractif. Les populations qui autrefois boudaient ces zones sont aujourd'hui attirées par une meilleure qualité de vie et un environnement plus serein. Les acteurs économiques ne sont pas en reste. La mise en place de zones d'activités par les acteurs publics ou privés a suscité l'engouement des entreprises pour s'y implanter.

Malgré cela, la périurbanisation reste limitée par un facteur essentiel: la mobilité.

La mobilité en milieu rural est, en effet, primordiale que ce soit pour ces nouvelles populations qui y vivent ou pour les entreprises qui souhaitent s'y établir. La faible densification du territoire et le manque de transports en commun engendrent une forte dépendance à l'utilisation de la voiture individuelle. De plus en plus, les coûts liés à ce mode de transport vont être générateurs de problèmes.

Pour accompagner la transition vers une mobilité alternative, des plans de déplacements interentreprises (PDIE) sont progressivement mis en place sur les zones d'activités.

Peu de recherches sur les PDIE en milieu rural ont été réalisées jusqu'à présent. Aussi, ce mémoire explore les aspects de la mobilité en milieu rural à travers la mise en place des PDIE.

Dans une première partie, nous avons défini les zones rurales et nous avons établi quelles étaient les atouts et les faiblesses de ces territoires par rapport aux zones urbaines. Par la suite, nous avons montré quels bénéfices pouvaient apporter les plans de déplacement et nous avons étudié les spécificités des plans de déplacements interentreprises en zone rurale.

Dans une seconde partie, nous avons évalué la mise en pratique d'un PDIE en zone rurale avec l'élaboration du PDIE des zones d'activités de Neulise au sein de la communauté de communes du pays entre Loire et Rhône (CoPLER). La mise en place de ce PDIE a fait l'objet de mon travail de stage. Tout d'abord, un état des lieux a permis de répertorier les offres et les besoins en termes de déplacements sur deux sites: le parc d'activités des Jacquins et la zone communale de la commune de Neulise. Le diagnostic, établi grâce aux informations récoltées et aux enquêtes réalisées auprès des salariés et des chefs d'entreprise, a mis en évidence la dépendance des salariés à l'autosolisme. Le manque de transports collectifs et l'incompatibilité des modes doux sur le territoire accentuent cette tendance. Des marges de manœuvre sont cependant possibles. L'enquête auprès des salariés a montré que l'amélioration du service pour réaliser du covoiturage et le développement des

transports en commun pouvaient constituer des solutions alternatives à l'utilisation de la voiture individuelle. Un plan d'actions sera proposé courant septembre aux entreprises afin de déterminer quelles actions peuvent être engagées. La sensibilisation des acteurs des zones d'activités, l'amélioration de l'accessibilité au service de transports en commun et la mise en service d'un outil de mise en relation des covoitureurs sont des axes majeurs de ce plan d'actions.

A terme, la mise en place de ce PDIE permettra d'améliorer la mobilité des différents acteurs présents sur les zones d'activités de Neulise. En outre, elle représente une expérimentation grandeur nature pour la CoPLER concernant la problématique de la mobilité. Les élus attendent donc de ce PDIE des enseignements dont les résultats pourront être étendus à l'ensemble du territoire.

Bibliographie

APCE, 2008, « La création d'entreprise en milieu rural ».

BUR C., 2008, « Les mesures d'accessibilité d'une zone d'activité périphérique ».

CERTU, 2012, HELARY J-L. Colloque MORECO.

Entreprises Territoires et Développement, 2007, « Mobilité et accès aux services en milieu rural : quelles méthodes d'analyse et besoins ».

INSEE, 2010, AERTS A-T. et CHIRAZI S., « Les revenus des ménages entre 2002 et 2007 : un rééquilibrage entre territoires mais des disparités dans les pôles urbains ».

INSEE, 2009, HUBERT J-P., « Dans les grandes agglomérations, la mobilité quotidienne diminue, et elle augmente ailleurs ».

INDDIGO, 2010, SUCHE P., « Enseignements du bilan national et réflexions sur les potentialités de développement des PDE », Journée d'étude nationale sur les nouveaux services à la mobilité.

MAUVILAIN E., 2009, « Les zones d'activités à l'heure de la mobilité durable ».

TNS SOFRES, 2004, « La ruralité en France ». Enquête réalisée pour le magazine Pèlerin.

TOURNIER N., 2008, « Le plan de déplacements entreprise à l'échelle d'un pôle d'emploi : place et enjeux d'une démarche sectorielle ».

URSSAF, 2012, « Frais de transport domicile-lieu de travail : aide patronale ».

ZIMMERMANN E., 2008, « Les Plans de Déplacements Interentreprises, facteurs et solutions de réussite ».

Liste des abréviations

AOTU : Autorités Organisatrices de Transports Urbains

APCE : Agence Pour la Création d'Entreprise

CoPLER : Communauté de Communes du Pays Entre Loire et Rhône

ENTPE : Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat

INSEE : Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques

LAURE : Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie

LET : Laboratoire d'économie des transports

LOTI : Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs

PDE : Plan de Déplacements d'Entreprise

PDIE : Plan de Déplacements Interentreprises

PDU : Plans de Déplacements Urbains

PTU : Périmètre de Transports Urbains

SRU : Loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains

TIL : Transports Interurbains de la Loire

ZAE : Zone d'Activités Economique

Table des illustrations

1. Figures

Figure 1 : Evolution en indice (base de 100 en 1993) de la création d'entreprises entre 1993 et 2007	15
Figure 2 : Proportion de la réduction de la part modale de la voiture individuelle selon le milieu.....	21
Figure 3 : Cartes de localisation : A : Neulise. Source :CoPLER. B : Les zones d'activités étudiées.....	25
Figure 4 : Calendrier prévisionnel de mise en place du PDIE de la CoPLER.	25
Figure 5 : Tracé de la ligne de bus TIL Numéro 201	27
Figure 6 : Tarification du service TIL.....	28
Figure 7 : Zone des Jacquins : Absence d'aménagements cyclables et piétons (A) et déformations des trottoirs (B).....	29
Figure 8 : Zone des Jacquins: Accessibilité tous modes de déplacement	29
Figure 9 : Etat des stationnements publics sur la zone d'activités des Jacquins.....	30
Figure 10 : Stationnements sauvages.....	30
Figure 11 : Stationnements publics souvent saturés	31
Figure 12 : Stationnement sauvage de poids lourds	31
Figure 13 : Réponses à la question : « Effectuez-vous des déplacements dans le cadre de votre travail (hors trajets domicile-travail)? »	34
Figure 14 : Profil des salariés. A : Réponses à la question : « Etes vous un homme ou une femme ? ». B : Réponses à la question : « De combien de personnes est composé votre foyer ? ». C : Réponses à la question : « Dans quelle tranche d'âge vous situez vous ? »	34
Figure 15 : Carte de géolocalisation des salariés	35
Figure 16 : Réponses à la question : « Quel mode de transport utilisez-vous principalement pour les trajets domicile-travail ? ».....	36
Figure 17 : Réponses à la question : « Pour quelles raisons utilisez-vous ce mode de transport ? »...	37
Figure 18 : Réponses à la question « Lors de vos trajets domicile-travail, quels sont les principaux problèmes rencontrés? »	37
Figure 19 : Nombre d'entrants et sortants sur le parc des Jacquins et horaires de passage du TIL.	38
Figure 20 : Réponses à la question: " Si, habituellement, vous vous rendez au travail en voiture, seriez-vous prêt(e) à utiliser un autre moyen de transport? ».	39
Figure 21 : A : Analyse croisée entre le sexe et l'envie de changer de mode de déplacement. B : Analyse croisée entre la tranche d'âge des salariés et leur envie de changer de mode de transport.	39
Figure 22 : Réponses à la question : « Pour quel nouveau mode de déplacement seriez-vous prêt à changer ? ».	40
Figure 23 Réponses à la question: « Pour vous rendre à votre travail, combien êtes-vous prêt(e) à payer au maximum pour vos déplacements ? ».	40
Figure 24 : Analyse croisée entre les coûts de déplacements des salariés par mois pour les trajets domicile-travail et les revenus des ménages des salariés.....	41
Figure 25 : Analyse croisée entre les personnes prêtes à changer de mode de déplacement et les problèmes rencontrés lors des trajets domicile-travail les plus souvent cités.....	42

2. Tableaux

Tableau 1 : Réponses à la question : « Selon vous, quels sont, aujourd'hui, les principaux atouts du monde rural? ».....	11
Tableau 2 : Réponses à la question : « Quels sont les principaux handicaps du monde rural? ».....	12
Tableau 3 : Evolution des déplacements entre 1994 et 2008.....	Erreur ! Signet non défini.
Tableau 4 : Part du budget des ménages par poste en 2006.....	14
Tableau 5 : Evolution entre 1994 et 2008 des parts modales dans le milieu rural ou faiblement urbanisé.....	22
Tableau 6 : Nombre de résidants sur les communes de la CoPLER.	24
Tableau 7 Noms et activités des entreprises des zones de Neulise.....	26
Tableau 8 : Taux de réponse de l'enquête mobilité.....	33
Tableau 9 : Analyse croisée entre les coûts de déplacements des salariés par mois pour les trajets domicile-travail et le coût maximum pour lequel les salariés sont prêts à payer pour les déplacements domicile-travail.....	42

Liste des annexes

Annexe 1 : Horaires de la ligne 201 du TIL

Annexe 2 : Questionnaire de l'enquête réalisée auprès des salariés

Annexe 3 : Questionnaire pour compléter les informations des entreprises

Annexe 4 : Fiche action : accueil des nouveaux arrivants

Annexe 1 :

Horaires de la ligne 201 du TIL

Annexe 2 :

Questionnaire de l'enquête réalisée
auprès des salariés

Plan de Déplacements d'Entreprises

Afin d'améliorer les déplacements liés aux activités professionnelles de la zone d'activité des Jacquins, la CoPLER (Communauté de Communes du Pays entre Loire et Rhône) a décidé de réaliser un Plan de Déplacements d'Entreprises. Ce projet consiste à évaluer et à mettre en place des mesures favorisant l'usage des modes de transports alternatifs à la voiture individuelle.

Afin d'identifier au mieux vos besoins en matière de déplacements, nous souhaitons mobiliser un peu de votre temps pour répondre aux questions suivantes.

Merci d'avance pour votre collaboration.

Les données collectées sont strictement anonymes et resteront confidentielles.

Date:

1. Nom de l'entreprise:

Description du trajet Domicile-Travail

2. Vos horaires de travail sont-ils:

Fixes Postés Variables

3. Dans quelle commune habitez-vous?

4. Combien de temps mettez-vous pour aller au travail (En minutes)?

5. Quelle distance parcourez-vous pour aller au travail? (En km)

6. Lors d'une semaine type, quels sont les jours de la semaine où vos trajet domicile-travail sont identiques?

Lundi Mardi Mercredi
 Jeudi Vendredi Variable

7. Décrivez votre trajet dans le tableau suivant :

Exemple: J'habite à Lay, le mardi, je fais mon marché à Saint-Symphorien-de-Lay, ensuite, je vais au travail à Neulise. Les autres jours de la semaine mon trajet est identique. Je note:

Mardi	Aller	Lay → St-Symphorien-de-Lay → Neulise	
		8H30	8H35 8H50
	Retour	Neulise → Lay	
		17H30	17H45
Lundi, Mercredi, Jeudi, Vendredi	Aller	Lay → Neulise	
		8H35	8H50
	Retour	Neulise → Lay	
		17H30	17H45

Précisez également les heures de départ et d'arrivée, si vous déjeunez à l'extérieur.

	Aller	
	Retour	
	Aller	
	Retour	
	Aller	
	Retour	
	Aller	
	Retour	

8. Combien dépensez-vous par mois pour vos déplacements?

Je ne sais pas Moins de 20 euros
 De 20 à 50 euros De 50 à 100 euros
 De 100 à 200 euros + de 200 euros

Exemple: Pour une voiture, 20 km par jour représentent en moyenne 120 euros par mois, soit 0,30 euros par km.

Modes de déplacement Domicile-Travail

9. Possédez-vous le permis de conduire?

- Oui Non

10. Avez-vous une voiture personnelle à disposition?

- Oui Non

11. Si oui, combien de voitures possède votre foyer?

12. Quel(s) mode(s) de transports utilisez-vous le plus souvent pour aller au travail?

Veillez cocher 3 cases et les classer de 1 à 3: 1 étant le + fréquent, 3 étant le - fréquent.

1 2 3

Voiture, seul

Voiture d'entreprise

Bus

Moto, scooter

Vélo

Marche à pieds

Covoiturage, précisez: _____

Exemple : Famille, collègues, site internet

Plusieurs modes, précisez:

_____ + _____ + _____

Exemple: J'utilise mon vélo pour me rendre chez un collègue pour me rendre au travail, je note: Vélo + Covoiturage collègue.

13. Pour quelles raisons utilisez-vous ce mode de transport? Notez de 1 à 8 les propositions suivantes: (exemples: 1= la raison la plus importante, 8= la raison la moins importante)

- Plus pratique (liberté horaires, autres déplacements : courses, enfants...)
- Plus confortable
- Plus rapide
- Moins de stress
- Plus sécurisant
- Moins cher
- Par obligation
- Autres, précisez: _____

14. Lors de vos trajets domicile-travail, quels sont les principaux problèmes rencontrés?

Vous pouvez cocher plusieurs cases.

- Aucun problème
- Difficulté de circulation (ralentissements, sécurité, feux, météo, trafic,...)
- Insuffisance des places de parking
- Durée de trajet trop longue
- Coût trop élevé
- Horaires mal adaptés
- Absence d'organisation du covoiturage
- Trajet fatiguant
- Manque d'équipements (douches, casiers...)
- Absence d'aménagements cyclables
- Insuffisance/absence de place de parking
- Autres, précisez : _____

15. Connaissez-vous l'offre de transport en commun TIL sur la zone?

- Oui Non

La ligne régulière 201 Balbigny-Roanne des Transports Interurbains de la Loire dessert la zone d'activité Les Jacquins.

Repas de midi

16. Combien de temps dure votre pause déjeuner?

- de 45 min De 45 min à 1 h
- De 1h05 à 1h30 + d'1h30
- Variable

17. Le midi, où mangez-vous le plus souvent?

- Au travail Chez vous
- Au restaurant Ailleurs, précisez : _____

18. Si vous mangez en dehors de votre lieu de travail, quel (s) moyen (s) de transport utilisez-vous pour vous y rendre?

- Voiture, seul Moto, scooter
- Bus Vélo
- Marche à pieds
- Covoiturage, précisez : _____

Exemples : Famille, collègues, site internet

Autres, précisez: _____

19. Si vous mangez en dehors de votre lieu de travail, a quelle distance se situe votre lieu de restauration par rapport à votre lieu de travail (en km)?

20. Seriez-vous intéressé(e) par la mise en place d'un restaurant d'entreprise?

- Oui Non

21. A quel coût maximum pour un repas complet (entrée+ plat+ dessert)?

Déplacements professionnels

22. Effectuez-vous des déplacements dans le cadre de votre travail (hors trajet domicile-travail)?

- Tous les jours Plusieurs fois par semaine
 Plusieurs fois par mois Moins d'une fois par mois
 Jamais

23. Si vous effectuez des déplacements professionnels, quel(s) mode(s) de transport utilisez-vous?

- Véhicule d'entreprise Voiture personnelle
 Covoiturage Train
 Bus
 Autres, précisez: _____

24. Où vous déplacez-vous?

- Canton Départements limitrophes
 Roannais France
 Loire Etranger

25. Précisez le nombre de kilomètres moyen parcourus par mois:

Et demain?

26. Si, habituellement, vous vous rendez au travail en voiture, seriez-vous prêt(e) à utiliser un autre moyen de transport?

- Oui Non

27. Si oui, lequel?

- Bus Moto, scooter
 Vélo Marche à pieds
 Covoiturage, précisez: _____

Exemples : Famille, collègues, site internet

- Autres, précisez: _____

28. Donnez les 3 conditions pour lesquelles vous changeriez de modes de transports? (Condition 1= la raison la plus importante, Condition 3= la raison la moins importante)

Condition 1 : _____

Condition 2 : _____

Condition 3 : _____

29. Pour vous rendre au travail, combien de temps êtes-vous prêt(e) à passer au maximum dans les transports (en minutes)?

30. Pour vous rendre à votre travail, combien êtes-vous prêt(e) à payer au maximum par mois?

- Je ne sais pas Moins de 20 euros
 De 20 à 50 euros De 50 à 100 euros
 De 100 à 200 euros + de 200 euros

31. Pour vous rendre au travail, quelles actions êtes-vous prêt(e) à faire pour limiter vos déplacements en voiture individuelle?

32. Remarques supplémentaires:

Pour mieux vous connaître

33. Vous êtes:

- Une femme Un homme

34. Classe d'âge

- De 18 à 24 ans De 25 à 34 ans
 De 35 à 44 ans De 45 à 54 ans
 + de 55 ans

35. De combien de personne(s) votre foyer est-il composé?

36. Dans quelle tranche de revenu se situe votre foyer ?

- Moins de 1200€ De 1200€ à 2000€
 De 2000€ à 4000€ Plus de 4000€

37. Quel type de poste occupez-vous dans l'entreprise?

- Ouvrier Employé Commercial
 Cadre En formation

Merci d'avoir pris le temps de répondre à ce questionnaire.

Annexe 3 :

Questionnaire pour compléter les informations des entreprises

Questionnaire entreprise

Fiche entreprise

Date:

Nom et fonction de l'interlocuteur:

Coordonnées:

Téléphone:

Mail:

2. Nom de

l'entreprise:

	Nbre Salariés	Nbre TP TPartiel	Homme /Femme	Type contrat
Ouvrier				CDD CDI Intérim Form
Employés				CDD CDI Intérim Form
Commerciaux				CDD CDI Intérim Form
Cadres				CDD CDI Intérim Form
Dirigeants				CDD CDI Intérim Form

Organisation de l'entreprise

7. Quels sont les horaires de travail de l'entreprise?

Journée

Poste

Autres, précisez: _____

8. Au cours de l'année, avez-vous des variations d'horaires de travail des salariés?

Oui

Non

9. Quelles sont-elles?

10. Quand est-ce que cela se produit?

11. Avez-vous au cours de l'année des changements du nombre de salarié?

Oui

Non

12. Quels sont-ils?

Augmentation du nombre de salarié

Diminution du nombre de salarié

Autres, précisez : _____

13. Quand est-ce que cela se produit?

Coût de déplacement

14. Connaissez-vous le budget alloué par l'entreprise aux déplacements professionnels des salariés?

Oui, combien:

Non

Coûts: carburant+assurance+frais d'entretien+remboursement emprunt (ou location ou amortissement) Déplacements: véhicules de service(ou fonction)+TC (avion, train)+remboursement frais de déplacements (stationnement, péage)

15. Connaissez-vous le budget alloué par l'entreprise pour les déplacements domicile-travail des salariés?

Oui, combien:

Non

16. Connaissez-vous le nombre d'accident du travail lié aux déplacements?

Oui, combien:

Non

17. Ont-ils un impact sur le coût de votre assurance accident du travail?

Oui, combien:

Non

Stationnements

Stationnement véhicules légers

18. Nombre de places de parkings:

19. Possédez-vous des places réservées aux visiteurs?

Oui Non

20. Possédez-vous des places réservées aux Personnes à Mobilité Réduite?

Oui Non

21. Si oui, combien?

Stationnements poids lourds

22. Possédez-vous des places réservées aux poids lourds?

Oui Non

23. Nombre de places:

Stationnements vélo

24. Nombre de places:

25. Si oui, possédez-vous un emplacement couvert pour les vélos?

Oui Non

Synthèse stationnement

26. Y'a-t-il suffisant de places de parking?

Oui Non

27. Si non, précisez les manques:

Equipements et aménagements divers

28. Possédez-vous des véhicules de service?

Oui, combien: Non

29. Possédez-vous des véhicules de fonction?

Oui, combien: Non

30. Possédez-vous une salle de déjeuner?

Oui Non

31. Possédez-vous des aménagements extérieurs pour déjeuner?

Oui Non

32. Seriez-vous intéressé par la mise en place d'un restaurant d'entreprise?

Oui Non

33. Si oui, a quelles conditions?

34. Possédez-vous des douches? Sont-elles séparées hommes/femmes?

Oui, combien: Non

35. Possédez-vous des casiers individuels pour les salariés?

Oui Non

36. Possédez-vous des aménagements pour les Personnes à Mobilité Réduite (rampe d'accès, WC, ascenseurs...)?

Oui Non

Télétravail

37. Possédez-vous des équipements informatiques permettant le télétravail?

Oui Non

38. Utilisez-vous le télétravail?

Oui Non

39. Envisagez-vous de mettre en place du télétravail?

Oui Non

40. Si oui, pour combien de personnes ?

41. A quelles échéances?

- d'un mois de 1 à 3 mois
 de 3 mois à 6 mois + 6 mois
 + d'un an

42. Si non, quels sont les freins?

Intérêts pour les déplacements

43. Avez-vous remarqué des problèmes (stationnements, coûts, incompatibilité de certains modes) liés au transport?

- Oui Non

44. Si oui, lesquels?

Prime transport

45. Connaissez-vous l'offre de transport en commun TIL de la zone?

- Oui Non

46. Connaissez-vous la prime transport?

- Oui Non

47. Avez-vous mis en place la prime transport?

- Oui Non

Synthèse déplacements

48. Pour vous, les déplacements des salariés sont :

- Très importants Important
 Peu important Pas du tout important

49. Y'a-t-il des améliorations possibles?

- Oui Non

50. Si oui, lesquelles?

51. Que seriez-vous prêt à faire pour les déplacements de vos salariés?

- Prime transport
 Télétravail
 Restauration collective
 Organisation des déplacements (réfèrent, modifications des horaires de travail pour s'adapter aux transports en communs, navettes)
 Formation ou sensibilisation à la mobilité (éco-conduite,...)

Organisation marchandises

52. Quel(s) mode(s) de transports utilisez-vous pour vos livraisons?

- Camions Train
 Autres, précisez : _____

53. Vos matières premières sont livrées?

- Tous les jours
 Plusieurs fois par semaine (Précisez les jours: _____)
 3 Une fois par semaine (Précisez le jour: _____)
 4. Une fois par mois (Précisez les jours: _____)

54. Elles sont livrées plutôt:

1. Le matin 2. l'après-midi

55. D'où proviennent-elles? (lieux)

56. Vos produits finis sont expédiés?

- Tous les jours
 Plusieurs fois par semaine (Précisez les jours: _____)
 Une fois par semaine (Précisez le jour: _____)
 Une fois par mois (Précisez les jours: _____)

57. Ils sont expédiés plutôt:

- Le matin L'après-midi

58. Quelles sont les destinations de vos produits finis? (lieux)

Clients

59. Origine des clients: (lieux)

60. Quels modes de transport utilisent-ils le plus souvent?

61. Leur arrivent-ils de rester plusieurs jours?

- Oui Non

62. Si oui, où sont-ils logés?

63. Où se restaurent-ils?

Annexe 4 : Fiche action : accueil des nouveaux arrivants

1. Accueil des nouveaux arrivants

a. Objectifs

L'objectif est de communiquer aux nouveaux arrivants des zones d'activités les solutions de déplacements alternatifs à l'utilisation de la voiture individuelle.

b. Actions à engager

Il sera diffusé à chaque nouvel employé une « pochette déplacements ». Cette pochette pourrait contenir un guide informant sur l'accès à son lieu de travail, sur les offres de transports adaptées à son lieu de résidence, avec les coûts des déplacements des différents modes et de la documentation réglementaire comme des informations sur la prime transport.

L'entreprise peut proposer une offre d'essai d'un mois pour l'utilisation des transports en commun en remboursant l'abonnement sur la note de frais par exemple.

En complément, les pôles RH seront informés des solutions de transports alternatifs à la voiture individuelle pour intégrer les déplacements dans le politique de recrutement lorsque c'est possible.

c. Budget

Si le taux de renouvellement des effectifs est de 5% par an, soit 13 personnes sur les deux zones. Si les 13 personnes utilisent l'offre d'essai de 40€ cela coûte par an 520 € pour l'ensemble des entreprises. Il faudra prévoir un budget pour la réalisation des pochettes.

d. Moyens humains et techniques

Réalisation des pochettes déplacements par le correspondant de l'entreprise ou le responsable CoPLER.

e. Ressources existantes connues

Documentations de communication et d'information liées aux modes de transports alternatifs à la voiture individuelle (fiches horaires, plan du réseau TIL,...).

f. Résultats attendus

Le but de l'action est de réaliser un support pour diffuser les informations aux nouveaux employés par l'intermédiaire de pochettes déplacements.

g. Publics cibles

Les nouveaux employés sont les cibles de cette action.