



CONSEIL ET INGÉNIERIE EN DÉVELOPPEMENT DURABLE
ALTERMODAL - Transports & Déplacements



PARC NATUREL REGIONAL DES GRANDS CAUSSES

Plan de Mobilité Inter-Entreprises

Zone d'emploi de LA CAVALERIE



PROJET COFINANCÉ PAR LE FONDS EUROPÉEN AGRICOLE POUR LE DÉVELOPPEMENT RURAL
L'EUROPE INVESTIT DANS LES ZONES RURALES

SIÈGE SOCIAL - 367, avenue du Grand Ariétaz
73024 CHAMBÉRY CEDEX
INDDIGO SAS au capital de 1 500 000 €
RCS CHAMBÉRY - APE 7112B
SIRET 402 250 427 00026

Inddigo
9, rue Paulin Talabot
Immeuble le Toronto
31100 TOULOUSE

Tél. : 05 61 43 66 70
Fax : 05 61 43 66 71
E-mail : toulouse@inddigo.com

www.inddigo.com



SOMMAIRE

1. INTRODUCTION	3
2. SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC.....	3
2.1 RAPPEL DES PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DE LA CAVALERIE ET PRESENTATION DE L'ENQUETE DE MOBILITE	3
2.2 DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL	4
2.2.1 Le covoiturage	5
2.2.2 Les modes doux : la marche à pied et le vélo.....	6
2.2.3 Les transports collectifs.....	7
2.2.4 Les contraintes dans les déplacements quotidiens.....	8
2.3 DEPLACEMENTS PROFESSIONNELS, DU MIDI ET LE WEEK-END.....	8
2.4 SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC	9
3. PLAN D' ACTIONS	11
3.1 CONCERTATION	11
3.2 PRESENTATION DU PLAN D' ACTIONS.....	11
4. FICHES-ACTIONS DÉTAILLÉES	15
4.1 ACTIONS MODES ACTIFS	15
Créer des itinéraires cyclables sécurisés vers la zone d'emploi de La Cavalerie.....	15
Favoriser et promouvoir la pratique du vélo	16
4.2 ACTIONS TRANSPORTS COLLECTIFS	18
Adapter les horaires de transports collectifs aux besoins des salariés de la zone.....	18
Renforcer la lisibilité de l'offre en transports collectifs (horaires, communication.....)	19
Proposer des aires de stationnement à proximité des arrêts de transports collectifs.....	20
Mettre en place une tarification préférentielle des transports collectifs pour les salariés	21
4.3 ACTIONS COVOITURAGE	22
Favoriser la mise en relation des personnes désirant covoiturer	23
Communiquer sur le covoiturage au sein des entreprises	24
Proposer des aires de covoiturage confortables et identifiées	25
4.4 ACTIONS TRANSVERSALES	26
Ouvrir l'usage des véhicules de service aux déplacements domicile-travail en cas d'imprévu	26
5. SYNTHÈSE : GOUVERNANCE ET SUIVI DU PDIE.....	27
5.1 OBJECTIF GLOBAL	27
5.2 PILOTAGE DU PROJET ET FINANCEMENT DES ACTIONS.....	27
5.3 SUIVI ET EVALUATION DES ACTIONS	28
5.4 GESTION DES RISQUES	28

1. INTRODUCTION

INDDIGO a été missionné par le Parc Naturel Régional des Grands Causses pour réaliser le Plan de Mobilité Inter-Entreprises de 3 zones d'emploi, dont celle de La Cavalerie.

Ce projet est cofinancé par le Fonds européen agricole pour le développement rural (FEADER) et est mené en partenariat avec l'Etat, les collectivités territoriales (Région Occitanie et EPCI notamment) et les entreprises des 3 zones d'emploi.

L'objectif de cette étude est de proposer un plan d'actions opérationnel visant à améliorer les conditions de déplacement des salariés de la zone d'emploi (déplacements domicile-travail, déplacements professionnels), avec un enjeu de report vers des modes alternatifs à la voiture.

Cette étude a été réalisée en 3 temps :

1. Etude d'opportunité pour identifier les zones d'activités propices à la mise en place d'un PDIE au sein du PNR Grands Causses
2. Etablissement du diagnostic des pratiques de mobilité via une enquête réalisée auprès des salariés de chaque zone
3. Concertation avec les salariés sous la forme d'ateliers et co-construction des actions pour chaque zone (1 atelier pour chaque zone)
4. Proposition d'un plan d'actions adapté au vu du diagnostic et de l'atelier, accompagné de fiches-actions détaillées (coût, planification, indicateurs de suivi).

Le présent rapport compile ces différentes étapes et doit permettre aux porteurs de projets de mettre en œuvre les actions du Plan de Mobilité pour la zone d'emploi de La Cavalerie, selon le calendrier proposé.

2. SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC

2.1 Rappel des principales caractéristiques de La Cavalerie et présentation de l'enquête de mobilité

La zone d'emploi de La Cavalerie représente 160 établissements, dont 85 entreprises et la 13^{ème} Demi-Brigade de la Légion Etrangère.

Plusieurs projets de développement sont en cours dans le périmètre de la zone ou à proximité immédiate, qui pourraient à terme avoir un impact sur les mobilités des habitants et des actifs :

- 1400 militaires devraient s'installer à La Cavalerie en 2018 (+ 420 familles)
- L'entreprise Louisiane prévoit une expansion d'environ 100 personnes d'ici 2018
- L'arrivée du Village de marques est prévue à partir de 2018 (150 actifs à loger + 300 à terme ?)
- Un collège et un gymnase devraient être construits d'ici 2021.

Trois enjeux de mobilité ont notamment été identifiés lors d'une étude préalable, concernant cette zone d'emploi :

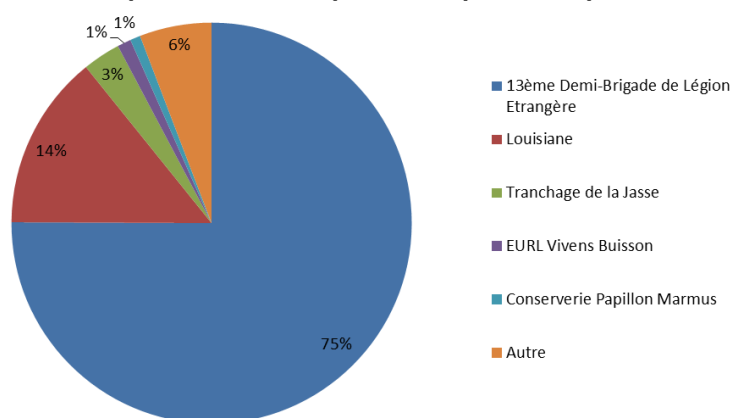
- Un nombre important de personnes sont captives des transports collectifs (sans permis ou faibles ressources), dans un contexte où l'offre semble peu adaptée

- Les horaires de travail à l'échelle de la zone d'emploi sont très variables et de grande amplitude, ne favorisant pas forcément le covoiturage interentreprise
- Le relief, les distances parfois importantes et le manque d'infrastructures sont peu favorables à la pratique des modes doux au quotidien (marche à pied, vélo).

En 2017, une enquête a été réalisée auprès des salariés de la zone d'emploi de La Cavalerie. Cette enquête visait à recueillir des informations sur les pratiques quotidiennes de mobilité des salariés de la zone (déplacements domicile-travail, déplacements professionnels, le week-end...) et sur leur « ouverture au changement » (report modal, optimisation des déplacements...).

361 personnes ont répondu à cette enquête, dont 271 Légionnaires (la Légion représente 3 répondants sur 4) et 51 salariés de la Louisiane, qui sont les 2 établissements les plus représentés.

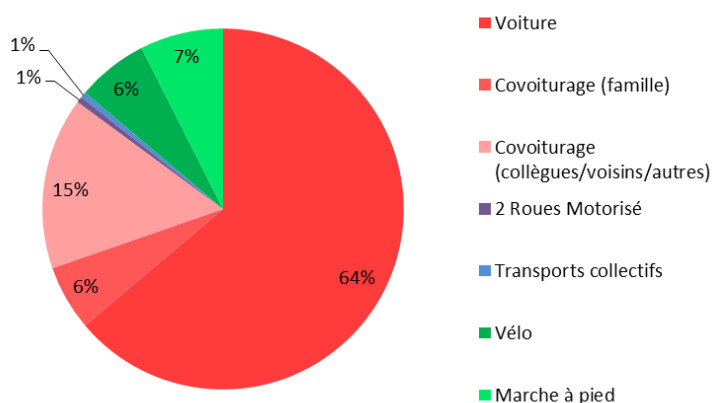
Répartition des répondants par entreprise



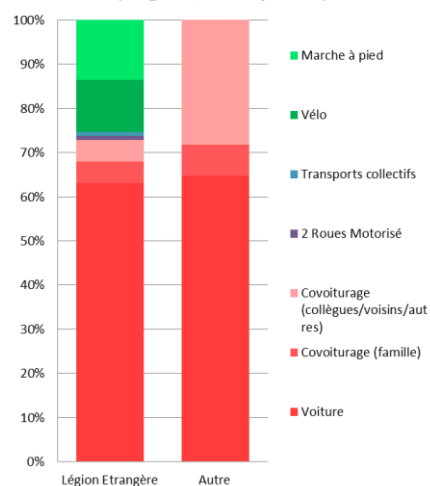
90% des répondants à cette enquête sont des hommes et plus d'1 répondant sur 2 a moins de 30 ans, ce qui s'explique notamment par la sur représentativité de la Légion Etrangère dans cette enquête.

2.2 Déplacements domicile-travail

Zone de La Cavalerie : répartition modale des déplacements domicile-travail

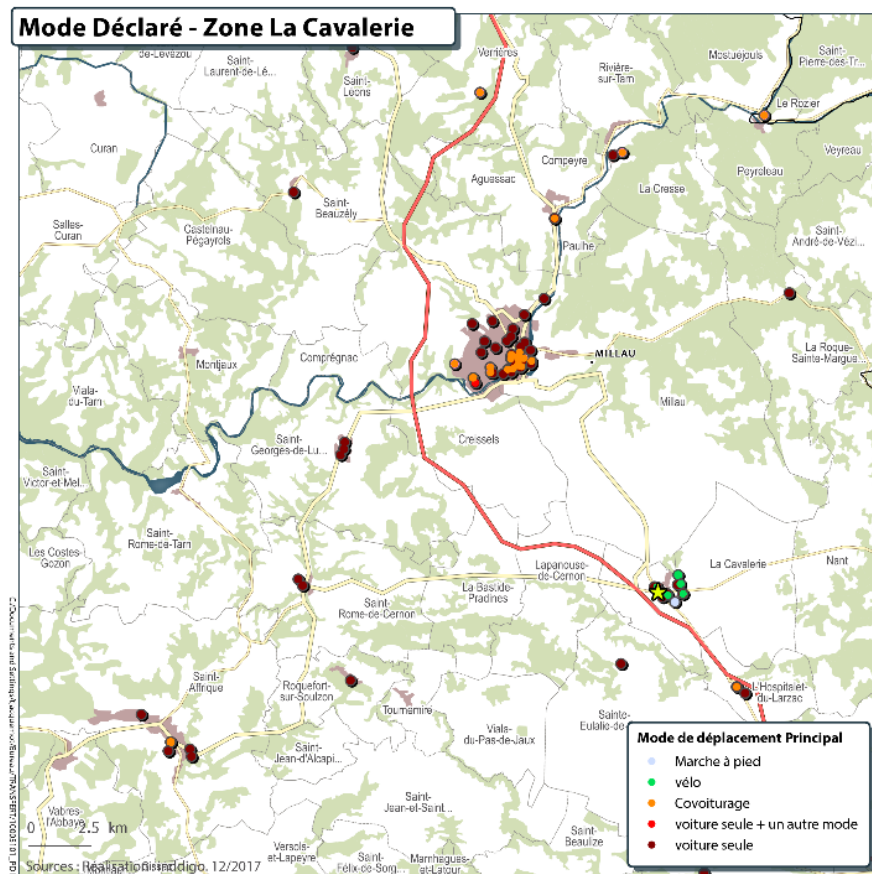


Comparaison des modes (Légion/entreprises)



Un fort usage de la voiture est observé dans les déplacements domicile-travail : 2/3 des déplacements se font en voiture seul(e). Toutefois une part non négligeable des déplacements quotidiens (1/3) se font selon un mode alternatif à la voiture individuelle :

- Une réelle pratique du covoiturage est observée sur cette zone (21% des déplacements), notamment entre collègues
- Une pratique non négligeable des modes actifs est observée : 14% des déplacements quotidiens
- Au sein de la Légion Etrangère, 1/4 des déplacements se font à pied ou à vélo
- Les autres entreprises se caractérisent quant à elles par une bonne pratique du covoiturage (1/4 des déplacements)
- Les transports collectifs ne sont quasiment pas utilisés par les salariés de la zone de La Cavalerie.



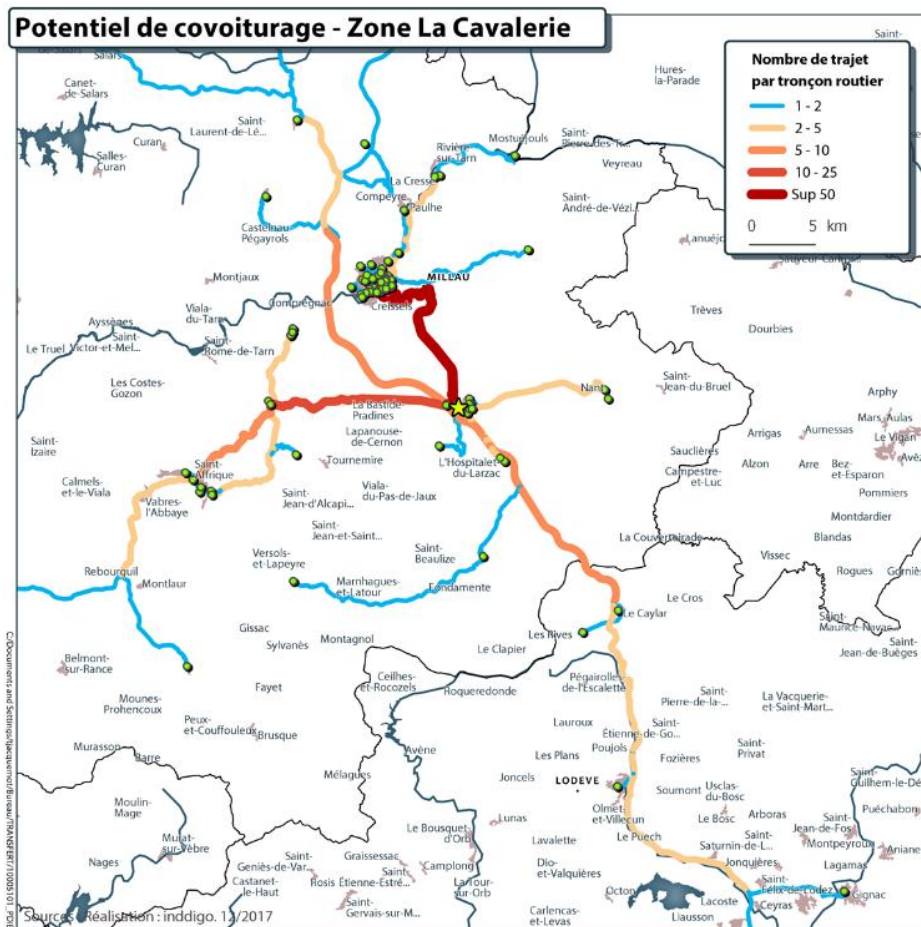
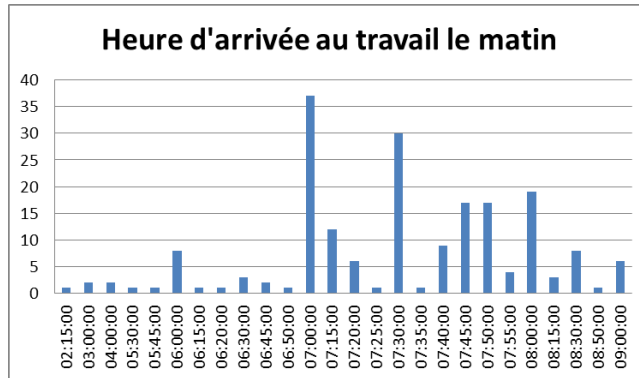
2.2.1 LE COVOITURAGE

Les pratiques de covoiturage :

- Une pratique existante du covoiturage : 21% des déplacements quotidiens, soit 40 personnes
- Le covoiturage est essentiellement pratiqué par les salariés des entreprises (75% des covoiturages observés sur la zone)
- La grande majorité des trajets en covoiturage (3/4) se font entre collègues.

Un contexte favorable à une plus grande pratique du covoiturage :

- Des distances domicile-travail favorables au covoiturage et un regroupement géographique des lieux de résidence des salariés : 46% des personnes vivent à Millau soit 62 personnes
- Des horaires regroupés : 4/5 des personnes arrivent au travail entre 7h30 et 8h30 ; 2/3 des personnes en repartent entre 18h et 19h



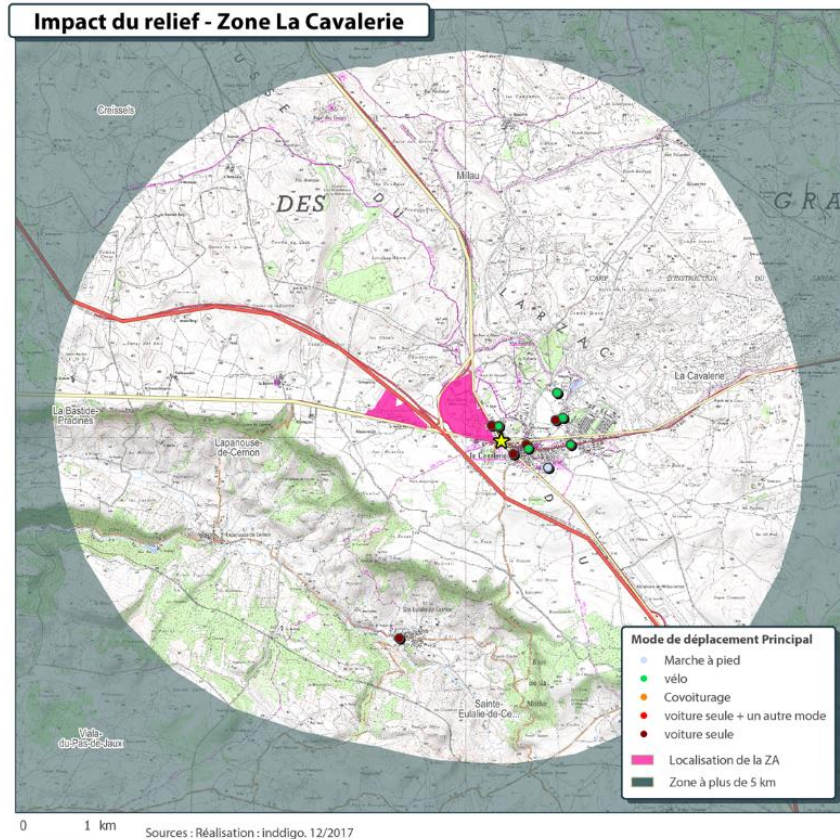
Un réel potentiel d'ouverture au changement existe vers une pratique plus significative du covoiturage :

- 50 personnes ont aujourd'hui une pratique occasionnelle du covoiturage
- 88 personnes déclarent faire appel à un collègue pour covoiturer en cas de panne de leur véhicule
- 73 personnes considèrent que l'aide à l'identification de partenaires de covoiturage est une action prioritaire dans le cadre du Plan de Mobilité.

2.2.2 LES MODES DOUX : LA MARCHÉ A PIED ET LE VELO

La pratique des modes doux :

- Une part modale relativement élevée : 13% des déplacements domicile-travail se font à pied ou à vélo, soit 26 personnes au quotidien
- Une sur représentativité est observée chez les Légionnaires, uniques pratiquants réguliers des modes doux
- Le contexte géographique (relief) est peu propice à la pratique du vélo pour les salariés résidents au-delà de La Cavalerie.



Ouverture au changement :

- 36 personnes ont une pratique occasionnelle du vélo et de la marche
- 28 personnes déclarent avoir recours au vélo en cas de panne de leur véhicule (il s'agit essentiellement des Légionnaires)
- Actions prioritaires identifiées par les salariés pour les modes doux dans le cadre du Plan de Mobilité :
 - Proposition d'itinéraires cyclables sécurisés
 - Installation d'arceaux vélos à proximité du lieu de travail.

2.2.3 LES TRANSPORTS COLLECTIFS

Une offre en transports existante, mais des fréquences et des amplitudes horaires en inadéquation avec les horaires de travail :

- Ligne 301/381 Montpellier-Millau (HERAULT TRANSPORT) :
 - Fréquence : toutes les 2 à 3h
 - Amplitude : 5h40 – 20h35
- Ligne 217 Saint-Jean-du-Bruel-Millau (CD AVEYRON) :
 - Fréquence : 1 car le matin / 1 car le soir
 - Amplitude : 7h00-18h10

Utilisation des transports collectifs dans les déplacements domicile-travail :

- Une utilisation des transports collectifs quasi nulle

- 3 raisons principales : les amplitudes et fréquence de passage des cars et la localisation des arrêts de bus sont inadaptées aux rythmes et aux besoins de la zone d'emploi.

Ouverture au changement :

- 11 personnes ont usage occasionnel des transports collectifs
- 10 personnes ont recours aux transports collectifs en cas de panne de leur véhicule
- 226 personnes soit 82% considèrent l'adaptation du réseau de transports collectifs comme une action à mener en priorité dans le cadre du Plan de Mobilité.

2.2.4 LES CONTRAINTES DANS LES DEPLACEMENTS QUOTIDIENS

Les salariés de la zone ont exprimé lors de l'enquête plusieurs contraintes impactant directement leurs pratiques de mobilité au quotidien :

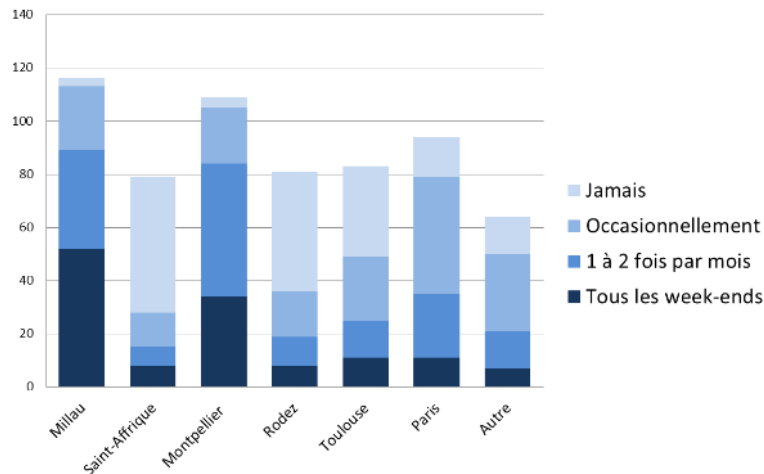
- 11% des personnes ne possèdent pas le permis de conduire
- 20% des personnes ne possèdent pas de véhicule
- 30% des personnes déclarent accompagner leurs enfants régulièrement le matin
- 1 personne sur 2 considère que son budget de transport est trop élevé
- 13 personnes déclarent avoir des difficultés pour stationner leur véhicule au travail

2.3 Déplacements professionnels, du midi et le week-end

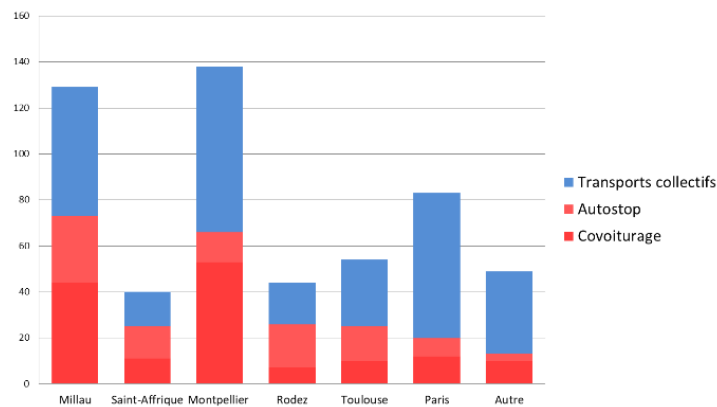
Les salariés ont également été questionnés sur leurs déplacements du midi, leurs déplacements professionnels et leurs déplacements le week-end (pour les Légionnaires primo-contrats).

- Pause déjeuner :
 - 75% des personnes effectuent leur pause sur le lieu de travail
 - La voiture est majoritairement utilisée pour aller déjeuner au domicile
 - 26 personnes considèrent que la mise à disposition d'une flotte de vélos de service pour les déplacements de proximité (pause déjeuner notamment) est une action prioritaire.
- Déplacements professionnels :
 - Environ 50 personnes déclarent réaliser des déplacements professionnels régulièrement
 - 2/3 de ces déplacements se font en voiture
 - 29 personnes utilisent leur véhicule personnel pour faire ces déplacements.
- Déplacements le week-end (Légionnaire primo-contrats) :
 - Plus de 80 personnes déclarent se rendre régulièrement à Millau ou à Montpellier le week-end
 - Les transports collectifs sont majoritairement utilisés dans ces déplacements
 - Une pratique importante du covoiturage et de l'autostop est observée pour les déplacements du week-end les plus locaux.

Destinations du week-end pour les Légionnaires en premier contrat



Répartition modale du week-end pour les Légionnaires en premier contrat

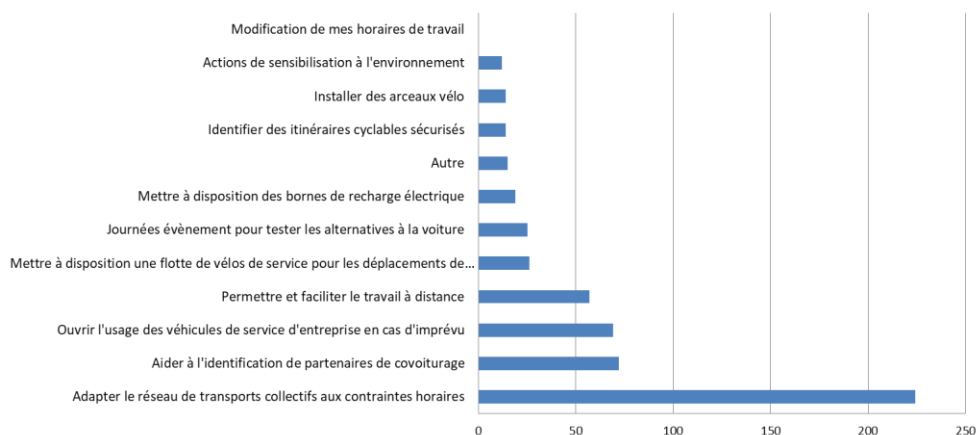


2.4 Synthèse du diagnostic

En synthèse, le diagnostic de mobilité de La Cavalerie met en lumière les enjeux suivants :

- Niveau de satisfaction : 1 personne sur 3 déclare ne pas être satisfaite de ses pratiques de déplacement actuelles pour se rendre au travail
- Il s'agit essentiellement de personnes « n'ayant pas le choix » et utilisant majoritairement la voiture comme mode de déplacement
- ¼ des personnes enquêtées souhaitent expérimenter ou expérimentent déjà d'autres modes de déplacement
- Un fort potentiel de développement du covoiturage est observé à l'échelle de la zone d'emploi
- 8 personnes sur 10 considèrent que l'adaptation du réseau de transports collectifs aux horaires de travail est une priorité pour la zone d'emploi.

Actions prioritaires identifiées par les répondants

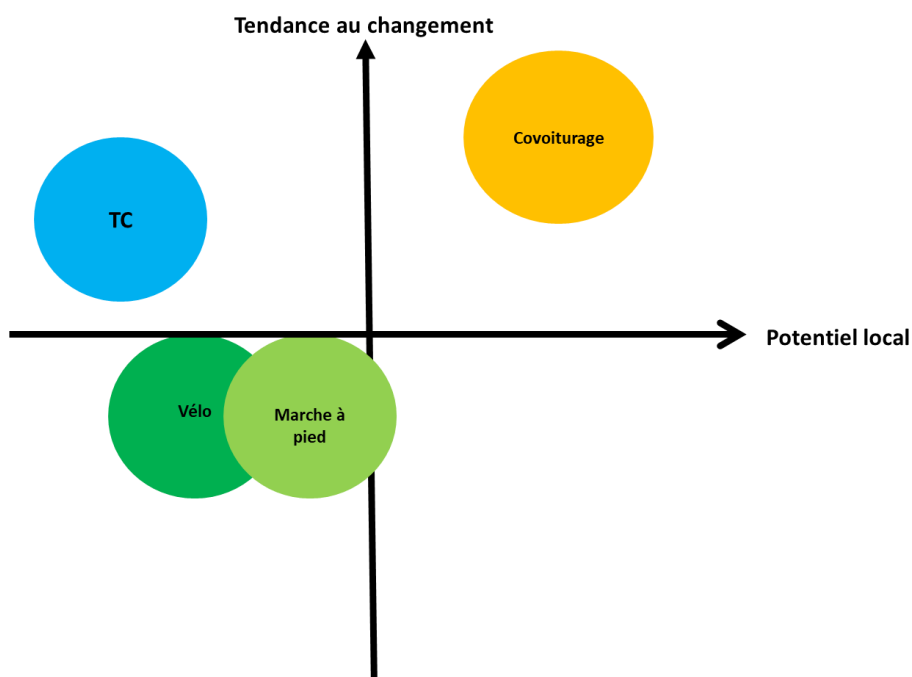


Le graphe ci-après résume les enjeux pour chaque mode étudié, selon 2 variables : le potentiel local (contexte géographique, offre en transport, infrastructures existantes...) et la tendance au changement (ouverture au changement des salariés, besoins exprimés).

Ainsi le covoiturage, de par le contexte géographique favorable (regroupement des horaires de travail et des lieux de résidence des salariés, distances optimales pour le covoiturage) et une tendance au changement observée et exprimée chez les salariés de la zone d'emploi, a un fort potentiel de développement.

Les transports collectifs ne sont quasiment pas utilisés aujourd'hui, du fait d'une offre non adaptée à la situation géographique et aux rythmes de la zone d'emploi de La Cavalerie. Toutefois, les salariés ont fortement exprimé leur attente de voir la desserte, les horaires et les amplitudes des cars être adaptées à leurs besoins quotidiens, traduisant une certaine ouverture un report vers ce mode de transport.

Les modes actifs sont quasi exclusivement pratiqués par les Légionnaires, qui résident à La Cavalerie pour la grande majorité. Le relief et le manque d'infrastructures sont des freins à une pratique plus régulière de la marche à pied et du vélo au quotidien.



3. PLAN D' ACTIONS

3.1 Concertation

Un atelier de concertation avec les salariés volontaires a eu lieu le 12 février 2018 à La Cavalerie. Cet atelier a consisté en un échange d'1h30 environ entre le PNR des Grands Causses, INDDIGO et les salariés de la zone d'emploi de la Cavalerie présents. Après un bref rappel du diagnostic de mobilité, INDDIGO et le PNR ont animé cet atelier.

L'objectif de l'atelier était de coconstruire avec les salariés, sur la base de leur expérience, les solutions aux problèmes de mobilité qu'ils rencontrent au quotidien pour se rendre sur leur lieu de travail.

Ainsi, un plan d'actions a été élaboré pour chacun des 3 modes de transport sur lesquels se concentre principalement ce Plan de Mobilité :

- Les transports collectifs
- Le covoiturage
- Les modes actifs (marche à pied, vélo)
- + des actions transversales.

Ce plan d'actions a été présenté et validé d'une part en comité de suivi, en présence des partenaires de l'étude, et d'autre part en réunion avec les entreprises de la zone d'emploi de La Cavalerie.

3.2 Présentation du plan d'actions

Le plan d'actions est présenté selon 4 variables :

- Par mode
- Par type d'actions
- Par porteur de projet
- Par calendrier de programmation.

Les actions sont présentées à chaque fois d'une part selon leur impact en termes de mobilité (effet de l'action sur la « qualité » de la mobilité) et d'autre part selon leur facilité de mise en œuvre pour les porteurs du projet.

Sur le graphe suivant, le plan d'actions est présenté selon le mode de transport :



Le plan d'actions coconstruit avec les salariés comporte 4 actions « transports collectifs » :

- Adapter les horaires de transports collectifs aux besoins des salariés de la zone
- Renforcer la lisibilité de l'offre en transports collectifs (horaires, communication...)
- Proposer des aires de stationnement à proximité des arrêts de transports collectifs
- Mettre en place une tarification préférentielle des transports collectifs pour les salariés.

4 actions covoiturage :

- Harmoniser les horaires de travail à l'échelle de la zone d'activité
- Favoriser la mise en relation des personnes avec une plateforme de covoiturage
- Communiquer sur le covoiturage au sein des entreprises
- Proposer des aires de covoiturage confortables et identifiées.

4 actions modes actifs (marche à pied, vélo) :

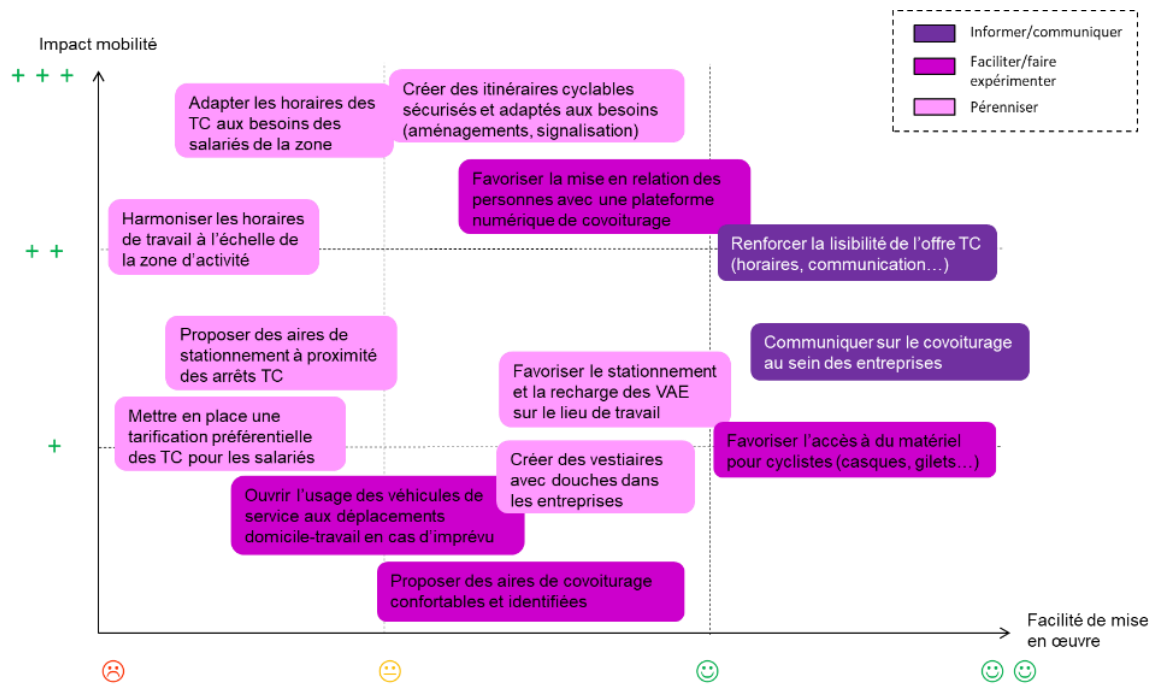
- Créer des itinéraires cyclables sécurisés et adaptés aux besoins
- Favoriser le stationnement et la recharge des vélos à assistance électrique sur le lieu de travail
- Créer des vestiaires avec douches dans les entreprises
- Favoriser l'accès à du matériel pour cyclistes (gilets, casques...).

1 action transversale :

- Ouvrir l'usage des véhicules de service aux déplacements domicile-travail en cas d'imprévu.

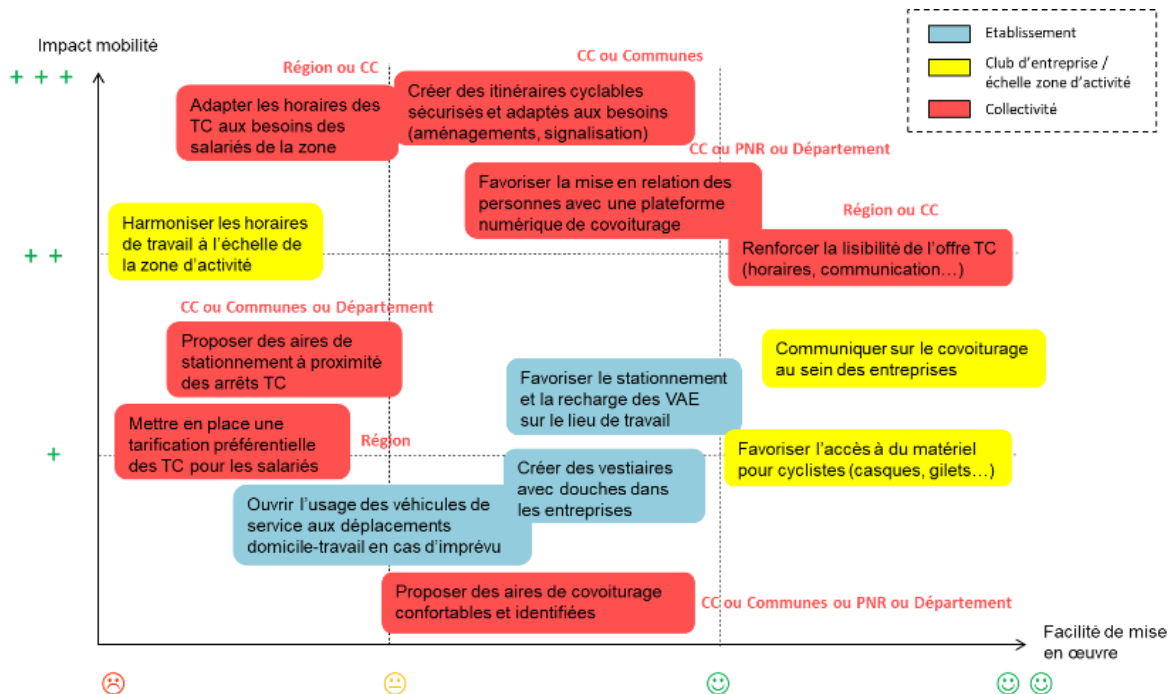
Ces actions sont de plusieurs natures (voir graphe suivant) :

- « Informer/communiquer »
- « Faciliter/faire expérimenter »
- « Pérenniser ».



Le projet sera porté par différents acteurs, selon leurs domaines de compétence (voir graphe suivant) :

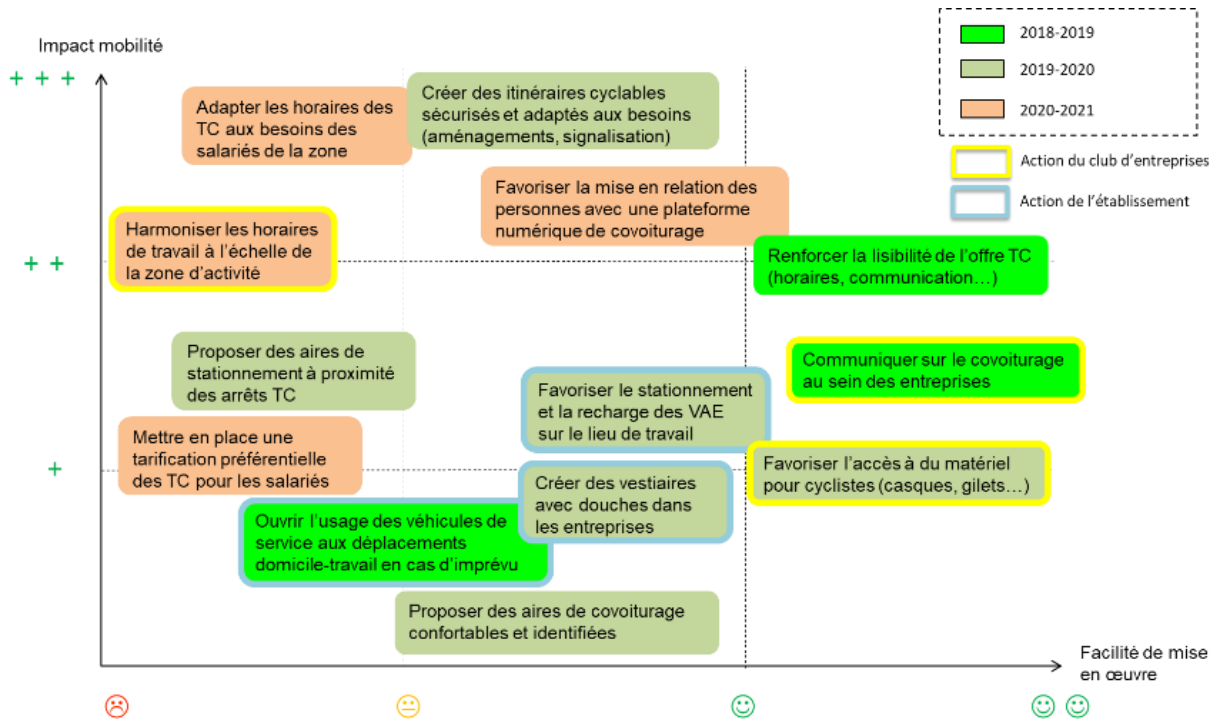
- Les collectivités : Région, Département, PNR, Communautés de Communes, Communes
- Le « club d'entreprises » à l'échelle de la zone d'activité
- L'établissement.



Enfin, il est proposé que le plan d'actions soit programmé de la façon suivante sur les 3 prochaines années (voir graphe) :




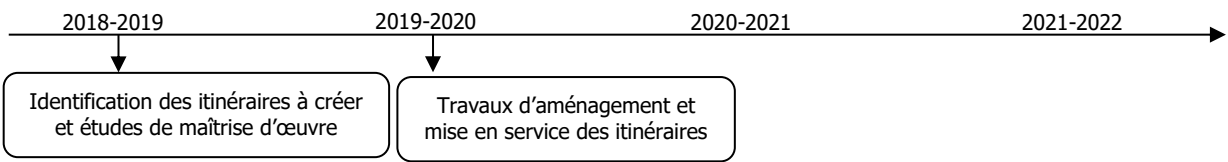
- Période 2018-2019
- Période 2019-2020




- Période 2020-2021.



4. FICHES-ACTIONS DÉTAILLÉES




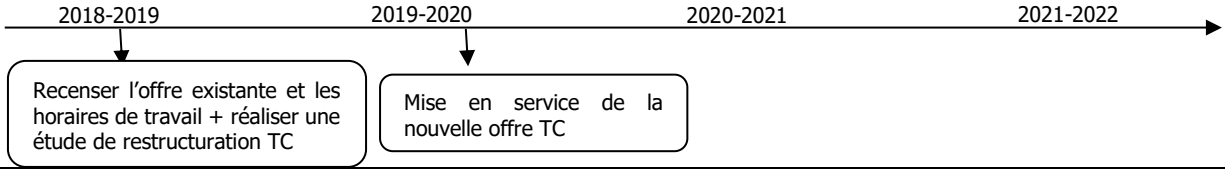
4.1 Actions Modes Actifs



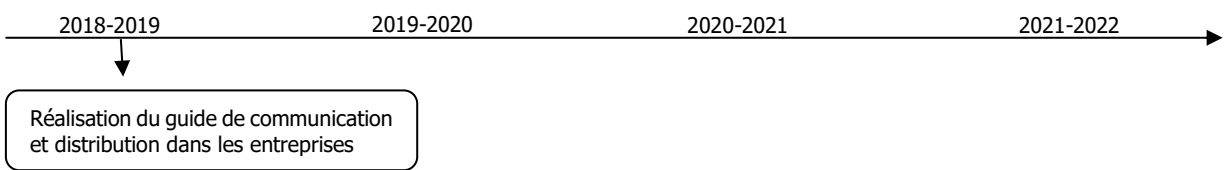
MA 1		CREER DES ITINERAIRES CYCLABLES SECURISES VERS LA ZONE D'EMPLOI DE LA CAVALERIE	
Constats	<ul style="list-style-type: none"> • Une population jeune (+ de 50% des personnes enquêtées ont moins de 30 ans), praticienne des modes actifs • Une pratique du vélo soutenue chez les Légionnaires, qui résident majoritairement à La Cavalerie • Les itinéraires dangereux est un frein mis en avant par les salariés (avec la distance et le relief marqué). Il s'agit du premier frein à la pratique du vélo au niveau national. Le changement d'habitude se fera d'autant plus facilement que l'accessibilité à la zone d'emploi sera bonne. 		
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> • Sensibiliser et encourager la pratique cycliste • Limiter le risque et la peur de l'accident 		
Cible visée	Légionnaires, jeunes et scolaires, salariés résident dans un rayon 5km autour du lieu de travail		
Caractéristiques de l'action	Gouvernance		Action mutualisée à maîtrise indirecte Pilote : CC LARZAC ET VALLEES
	Partenaires	PNR GRANDS CAUSSES, COMMUNE DE LA CAVALERIE, REGION OCCITANIE, CD AVEYRON	
 Tâches à réaliser	<ul style="list-style-type: none"> • Etudier la faisabilité d'aménagements cyclables en priorité sur la RD999 et la RD809 et entre la RD999 et Coccinelle et faire le lien avec les projets d'aménagement en cours (collège, village de marques...) • Recueillir les demandes et suggestions des salariés en matière d'itinéraires cyclables à créer • Identifier les discontinuités d'aménagements cyclables en priorisant : <ul style="list-style-type: none"> • Les axes les plus empruntés pour se rendre vers la zone d'emplois • Les axes où il y aurait le plus de potentiels de développement au regard des lieux d'habitations proches et des projets en cours (Collège, Village de Marques, effectifs de La Louisiane et de la Légion Etrangère...) • Identifier les axes où le rapport investissement/augmentation potentielle de la pratique est le meilleur 		
 Facteurs clés de réussite	<p>Accompagner ces tâches des mesures suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mise en place de stationnement vélo à destination, c'est-à-dire au sein de chaque entreprise et sur l'espace public • Apaisement de la circulation à proximité de la zone d'emplois • Etablissement d'un plan de communication faisant connaître ces nouveaux aménagements • Sensibilisation à la conduite de vélo en milieu rural 		
Coût	<ul style="list-style-type: none"> • Coût d'une étude d'élaboration d'un schéma cyclable : entre 20 et 30 k€ • Piste cyclable : 120 à 150 € / mètre linéaire - Bande cyclable : 15 à 30 € / mètre linéaire 		
Planification			
Indicateurs	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de km d'aménagements cyclables réalisés parmi les demandes formulées 		




MA2	FAVORISER LA PRATIQUE DU VELO AU QUOTIDIEN	
Constats	<ul style="list-style-type: none"> Le relief et les distances sont des freins importants à la pratique des modes doux vers la zone d'emplois de La Cavalerie Le manque de douches et de vestiaires et le manque de matériel cycliste sont des freins à la pratique du vélo recensés par les salariés 	
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> Faire en sorte que chaque personne se déplaçant ou souhaitant se déplacer en VAE puisse stationner et recharger son vélo à assistance électrique sur son lieu de travail Augmenter le nombre de cyclistes potentiels en permettant aux cyclistes d'avoir un endroit pour se changer les jours de pluie et en proposant du matériel adapté (sécurité, temps de pluie) 	
Cible visée	Personnel de chaque entreprise se déplaçant ou souhaitant se déplacer à vélo	
Caractéristiques de l'action	Gouvernance	 Maîtrise directe par les établissements ou le club d'entreprises
	Partenaires	COMMUNE DE LA CAVALERIE, CC LARZAC ET VALLEES, PNR GRANDS CAUSSES
 Tâches à réaliser	<p>STATIONNEMENT POUR LES VAE :</p> <ul style="list-style-type: none"> Recenser les besoins au sein de chaque établissement Identifier dans le périmètre de l'établissement les zones où l'installation de stationnements vélos est pratique pour les salariés Organisation d'un marché groupé à l'échelle de la zone d'emploi <p>VESTIAIRES ET DOUCHES DANS LES ENTREPRISES :</p> <ul style="list-style-type: none"> Quantifier les besoins en douches/vestiaires selon le nombre de salariés venant à vélo Procéder à une faisabilité technique et financière : local disponible, transformable, surface mobilisable, coût <p>MATÉRIEL POUR CYCLISTES :</p> <ul style="list-style-type: none"> Recenser au sein de chaque établissement de la zone les besoins en termes de matériel auprès des personnes se déplaçant aujourd'hui à vélo : casques, gilets, vêtements de pluie... Compiler ces besoins à l'échelle de la zone d'emploi de La Cavalerie et estimer les investissements Acheter le matériel nécessaire à l'échelle de la zone d'emploi de La Cavalerie, en mutualisant les dépenses entre les entreprises demandeuses Répartir le matériel dans les entreprises selon les besoins Dans les entreprises : organiser un système de réservation du matériel cycliste (plateforme intranet, calendrier papier dans les points de rencontre de l'établissement) 	
 Facteurs clés de réussite	<ul style="list-style-type: none"> Stationnement : proximité immédiate des entrées de l'établissement et proximité d'un branchement électrique ; système d'attache du cadre (arceau et non pince roue) ; campagne prévention du vol (« comment bien attacher son vélo ? ») Matériel cycliste : bien communiquer sur la nouvelle offre en matériel disponible ; faire signer aux usagers une charte de respect du matériel ; entretenir et remplacer au besoin le matériel 	
Coût	<ul style="list-style-type: none"> Stationnement (envisager des achats groupés collectivités/entreprises) : <ul style="list-style-type: none"> Arceau : 120 à 130 € (soit 60 à 65 € par vélo) Abri : 250 à 500 € Box collectif : 500 à 750 € Local en dur (tout compris) : 1 300 € à 1 600 € Coût réseau électricité : dépend du raccordement à réaliser 	




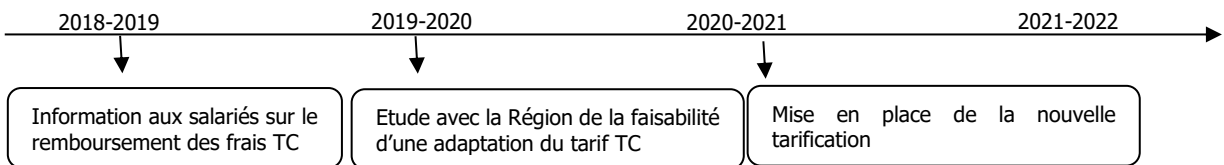
	<ul style="list-style-type: none"> • Vestiaires/douches : <ul style="list-style-type: none"> • Aménager un vestiaire est peu couteux • Aménager une douche peut être de l'ordre de 1000€ environ (dépend des travaux de plomberie nécessaires et de la gamme de douche achetée) • Matériel cycliste : <ul style="list-style-type: none"> • Casque : entre 20 et 40 € l'unité • Gilet jaune de sécurité : entre 10 et 20 € l'unité • Cape de pluie vélo : 20 à 30 € l'unité
Planification	<p>The diagram shows a horizontal timeline with an arrow pointing right. It is divided into four periods: 2018-2019, 2019-2020, 2020-2021, and 2021-2022. Below the timeline, two boxes are connected by arrows. The first box, labeled 'Etude (besoins et faisabilité)', is positioned under the 2018-2019 period. The second box, labeled 'Travaux et achat de matériel, mise en service', is positioned under the 2019-2020 period.</p>
Indicateurs	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'aménagements vélos créés et fréquentation • Evolution du nombre de vestiaires et douches sur la zone d'emplois et à l'échelle des entreprises + fréquentation • Evolution du nombre d'utilisateurs du matériel

4.2 Actions Transports Collectifs

TC1	ADAPTER LES HORAIRES DE TRANSPORTS COLLECTIFS AUX BESOINS DES SALARIES DE LA ZONE	
Constats	<ul style="list-style-type: none"> • L'adaptation du réseau de transports collectifs aux contraintes horaires de la zone est l'action prioritaire identifiée par la majorité des salariés de la zone d'emploi de La Cavalerie (enquête) • Aujourd'hui, 4/5 des personnes arrivent au travail entre 7h30 et 8h30 ; 2/3 des personnes en repartent entre 18h et 19h • Une offre adaptée (horaires, desserte) favoriserait le report modal vers les transports collectifs 	
Objectifs	Rendre les transports collectifs plus attractifs en proposant des horaires adaptées	
Cible visée	Personnes sans permis ou non motorisées, légionnaires primo-contrats et potentiellement l'ensemble des actifs	
Caractéristiques de l'action	Gouvernance	 Action mutualisée à maîtrise indirecte Pilote : Région Occitanie
	Partenaires	PNR Grands Causses, CC LARZAC ET VALLEES, Communes, Entreprises de la zone d'emploi
 Tâches à réaliser	<ul style="list-style-type: none"> • Etudier la possibilité d'une adaptation des horaires des lignes existantes, notamment 301/381 et 217 (depuis/vers Millau) au vu des besoins de la zone : arrivées majoritaires des salariés entre 7h30 et 8h30 ; départs entre 18h et 19h • Travailler avec les collectivités sur une restructuration de l'offre à une échelle plus large (Région avec la CC Larzac et Vallée + Communes) • Adapter la desserte et les arrêts de bus existants (localisation, confort) 	
 Facteurs clés de réussite	Concierter largement afin de se rapprocher au maximum des besoins des salariés et des habitants de la zone	
Coût	Une étude de restructuration de l'offre doit être réalisée afin d'estimer les coûts	
Planification		
Indicateurs	<ul style="list-style-type: none"> • Evolution du nombre d'usagers des transports collectifs (abonnements, tickets) 	

TC2	RENFORCER LA LISIBILITE DE L'OFFRE EN TRANSPORTS COLLECTIFS (HORAIRE, COMMUNICATION...)	
Constats	<ul style="list-style-type: none"> De nombreux agents mettent en avant le manque de lisibilité de l'offre en transports collectifs existante 	
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> Mieux faire connaître le réseau actuel Conforter les usagers des transports en commun actuels dans leur pratique 	
Cible visée	Personnes sans permis ou non motorisées, légionnaires primo-contrats, actifs	
Caractéristiques de l'action	Gouvernance	 Action mutualisée à maîtrise indirecte Pilote : Région Occitanie
	Partenaires	CC LARZAC ET VALLEES, PNR Grands Causses, Entreprises
Tâches à réaliser	<ul style="list-style-type: none"> Fournir un guide d'accès TC : <ul style="list-style-type: none"> Localisation des arrêts les plus proches Arrêts de toutes les lignes desservant la zone en insistant sur les lignes qui permettent de rejoindre la zone d'emploi de La Cavalerie Horaires de passage Coût des abonnements Informers les salariés sur la possibilité de prise en charge des titres de transports par l'employeur à hauteur de 50% 	
Facteurs clés de réussite	<ul style="list-style-type: none"> Adapter la communication à la nouvelle offre potentiellement mise en place (action TC1) Faire éventuellement appel à un graphiste pour le guide TC 	
Coût	Conception et impression du guide TC : 2000 € environ	
Planification	 <p>Timeline: 2018-2019, 2019-2020, 2020-2021, 2021-2022</p> <p>Activity: Réalisation du guide de communication et distribution dans les entreprises (spanning 2018-2019 to 2020-2021)</p>	
Indicateurs	<ul style="list-style-type: none"> Evolution du nombre d'usagers des transports collectifs (abonnements, tickets) 	

TC3		PROPOSER DES AIRES DE STATIONNEMENT A PROXIMITE DES ARRETS DE TRANSPORTS COLLECTIFS													
Constats	<ul style="list-style-type: none"> Plusieurs salariés (enquête, atelier) ont exprimé le manque d'aires de stationnement à proximité des arrêts TC, notamment à Millau En milieu rural, la plupart des rabattements vers les TC se font en voiture. Une offre en stationnement de qualité près des arrêts de bus/cars est un levier d'action non négligeable pour le report modal 														
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> Favoriser l'intermodalité en gare et aux arrêts TC pour favoriser le report modal 														
Cible visée	Actifs motorisés														
Caractéristiques de l'action	Gouvernance		Action mutualisée à maîtrise indirecte Pilote : CC Larzac et Vallées, Commune de Millau												
	Partenaires	PNR Grands Causses, Communes													
 Tâches à réaliser	<ul style="list-style-type: none"> Identification des opportunités foncières pour créer des aires de stationnement à proximité des TC, notamment à Millau Mise en cohérence de ces aménagements avec les projets en cours sur le territoire (pôles d'échanges Millau/Saint-Affrique notamment) Etudes de maîtrise d'œuvre pour la conception des stationnements Réalisation des travaux et communication 														
 Facteurs clés de réussite	<ul style="list-style-type: none"> Mutualiser ces espaces avec des aires de covoiturage Communiquer sur la nouvelle offre en stationnement et sur l'offre en TC (voir action TC3) 														
Coût	Coût de la maîtrise d'œuvre + coût des travaux Coût d'aménagement d'un parking sur voirie : entre 1500 et 2000€ / place (espaces de manœuvre compris) hors foncier														
Planification	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center; width: 25%;">2018-2019</td> <td style="text-align: center; width: 25%;">2019-2020</td> <td style="text-align: center; width: 25%;">2020-2021</td> <td style="text-align: center; width: 25%;">2021-2022</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">↓</td> <td style="text-align: center;">↓</td> <td></td> <td style="text-align: right;">→</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center; border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 5px;">Etude de la faisabilité de l'aménagement de parkings</td> <td style="text-align: center; border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 5px;">Travaux et mise en service des parkings</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>			2018-2019	2019-2020	2020-2021	2021-2022	↓	↓		→	Etude de la faisabilité de l'aménagement de parkings	Travaux et mise en service des parkings		
2018-2019	2019-2020	2020-2021	2021-2022												
↓	↓		→												
Etude de la faisabilité de l'aménagement de parkings	Travaux et mise en service des parkings														
Indicateurs	<ul style="list-style-type: none"> Nombre de véhicules présents sur les parkings aménagés à proximité des arrêts TC Evolution du nombre d'utilisateurs des transports collectifs (abonnements, tickets) 														




TC4	METTRE EN PLACE UNE TARIFICATION PREFERENTIELLE DES TRANSPORTS COLLECTIFS POUR LES SALARIES		
Constats	<ul style="list-style-type: none"> • Certains salariés de la zone d'emploi de La Cavalerie souhaitent qu'une tarification préférentielle soit mise en place pour les transports collectifs • L'employeur est tenu de prendre en charge une partie des frais de transports collectifs, sur le trajet domicile-travail 		
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> • Inciter au report modal vers les transports collectifs grâce à un argument financier 		
Cible visée	Actifs à faible revenu		
Caractéristiques de l'action	Gouvernance		Action mutualisée à maîtrise indirecte Pilotes : Entreprises, Région Occitanie
	Partenaires	-	
 Tâches à réaliser	<ul style="list-style-type: none"> • Informer les salariés de la zone d'emploi de leur droit au remboursement d'une partie de leurs déplacements domicile-travail en transports collectifs (abonnements mensuels ou annuels) • Travailler avec la Région sur la faisabilité d'une adaptation de la tarification 		
 Facteurs clés de réussite	<ul style="list-style-type: none"> • Accompagner ces mesures par des actions d'amélioration de l'offre TC (horaires, desserte, offre en stationnement voiture à proximité) • Communication auprès des salariés et accompagnement au changement 		
Coût	<ul style="list-style-type: none"> • Coûts de communication intra-entreprise quasi nuls • Coûts d'un changement de tarification : à quantifier via une étude spécifique avec la Région Occitanie 		
Planification	 <p>Timeline diagram showing key milestones from 2018-2019 to 2021-2022:</p> <ul style="list-style-type: none"> 2018-2019: Information aux salariés sur le remboursement des frais TC 2019-2020: Etude avec la Région de la faisabilité d'une adaptation du tarif TC 2020-2021: Mise en place de la nouvelle tarification 2021-2022: (No specific milestone shown) 		
Indicateurs	<ul style="list-style-type: none"> • Evolution du nombre d'usagers des transports collectifs (abonnements, tickets) 		




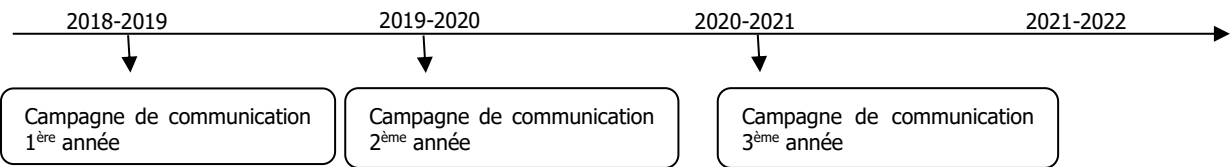
4.3 Actions Covoiturage




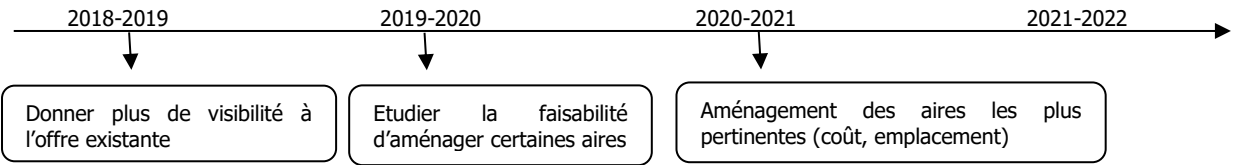
Une première action covoiturage, « Harmoniser les horaires de travail à l'échelle de la zone d'activité », avait été proposée en atelier. Au vu de la grande variété des heures d'embauche à l'échelle de la zone d'emploi et le caractère peu flexible des horaires de certaines entreprises, cette action n'est pas retenue.

Toutefois, il est intéressant de rappeler que les horaires sont relativement regroupés à l'échelle de la zone : 4/5 des personnes arrivent au travail entre 7h30 et 8h30 ; 2/3 des personnes en repartent entre 18h et 19h (enquête).




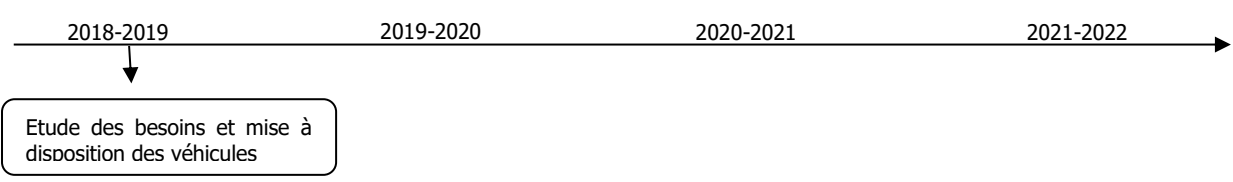
Ainsi, une réponse à cette demande pourrait consister dans un premier temps en la formulation de propositions d'actions de communication et de mise en relation des covoitureurs ou des personnes désirant covoiturer (voir ci-après).

COVOIT1		FAVORISER LA MISE EN RELATION DES PERSONNES DESIRANT COVOITURER	
Constats	<ul style="list-style-type: none"> ● L'aide à l'identification des partenaires de covoiturage était l'une des actions les plus plébiscitées lors de l'enquête auprès des salariés de la zone de La Cavalerie ● La page covoiturage du site du CD12 n'est plus active. La compétence transport est progressivement transférée à la Région ● La mise en relation des individus sur les lieux de travail ou dans les lieux de passage des habitants (mairies, équipements, commerces...) est un outil efficace en milieu rural ou semi-rural 		
Objectifs	Favoriser la pratique du covoiturage grâce à la mise en relation des individus.		
Cible visée	Salariés de la zone, personnes sans permis ou non motorisées		
Caractéristiques de l'action	Gouvernance		Action mutualisée à maîtrise indirecte Pilote : PNR Grands Causses, entreprises
	Partenaires	Communautés de Communes dont la CC Larzac et Vallées	
 Tâches à réaliser	<ul style="list-style-type: none"> ● Proposer des animations et du « speed dating covoiturage » à organiser à l'échelle de la zone d'emploi, pour sensibiliser les salariés à ces pratiques de mobilité ● Identifier les lieux de passage au quotidien des salariés : <ul style="list-style-type: none"> ○ Sur la zone d'emploi, au sein des entreprises ○ En Mairie de La Cavalerie ● Les référents mobilité de la zone sont chargés de la réalisation, de l'animation et du suivi d'un tableau d'inscription des personnes souhaitant covoiturer. Ce tableau est à afficher dans les lieux identifiés et il précise : <ul style="list-style-type: none"> ○ Nom et n° de téléphone de la personne ○ Nom et adresse de l'entreprise de la personne ○ Adresse de résidence de la personne ○ Horaire d'embauche sur le lieu de travail ou horaire de départ du domicile le matin ○ Horaire de sortie du travail le soir ● La mise en place et le suivi du ou des tableau(x) permet aux salariés de se mettre en relation 		
 Facteurs clés de réussite	<ul style="list-style-type: none"> ● Identifier la ou les personnes en charge du suivi des tableaux de mise en relation des covoitureurs ● Favoriser un véritable suivi de l'outil dans les 6 premiers mois (mise à jour régulière, relance des salariés, bilan), pour permettre un lancement optimal 		
Coût	<ul style="list-style-type: none"> ● Animation/promotion du covoiturage à l'échelle de la zone d'emploi : environ 10 000 €, à étaler sur 6 mois 		
Planification	<p style="text-align: center;">2018-2019 2019-2020 2020-2021 2021-2022 →</p> <p style="text-align: center;">↓</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;"> Animations et sensibilisation au covoiturage sur la zone d'emploi + Mise en place des tableaux et communication sur le covoiturage </div>		
Indicateurs	<ul style="list-style-type: none"> ● Nombre de participants aux journées d'animation/promotion du covoiturage ● Enquête pratique covoiturage dans les entreprises 		

COVOIT2		COMMUNIQUER SUR LE COVOITURAGE AU SEIN DES ENTREPRISES	
Constats	<ul style="list-style-type: none"> Il existe un gros potentiel de covoiturage sur la zone d'emploi de La Cavalerie : <ul style="list-style-type: none"> 1 salarié de la zone sur 2 vit à Millau 4/5 des personnes arrivent au travail entre 7h30 et 8h30 ; 2/3 des personnes en repartent entre 18h et 19h Une forte ouverture au changement vers le covoiturage a été exprimée par les salariés, lors de l'enquête et lors de l'atelier 		
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> Donner envie aux personnes ayant de longues distances de parcours de tester le covoiturage Sensibiliser les covoituteurs potentiels au plus près de leur trajet quotidien 		
Cible visée	Salariés de la zone, personnes sans permis ou non motorisées		
Caractéristiques de l'action	Gouvernance		Action mutualisée à maîtrise directe Pilote : Entreprises/Club d'entreprises
	Partenaires	PNR Grands Causses, Communautés de Communes Larzac et Vallées, Agence de communication éventuellement	
 Tâches à réaliser	<p>Plusieurs arguments peuvent être travaillés pour l'incitation à covoiturer.</p> <p>Chaque année, les campagnes peuvent se focaliser sur un des arguments :</p> <ul style="list-style-type: none"> Année 1 : argument économique, quelles économies possibles pour 1 trajet covoiturage / semaine par exemple ? Mise en place d'un simulateur d'économie ? Année 2 : argument de la convivialité. Exemple : campagne du Grand Lyon (voir ci-contre) Année 3 : argument de la simplicité en faisant la promotion des outils existants (qui seront reboostés d'ici là) comme la plateforme de mise en relation ou les aires de covoiturage. <p>Proposer en parallèle de ces documents « papier » et affiches, des panneaux d'affichage lumineux ou digitaux au niveau des lieux de passage des salariés de la zone d'emploi. Pour cela, s'appuyer dans un premier temps sur les panneaux déjà existants sur le territoire (panneaux communaux notamment). Ces panneaux peuvent relayer la communication proposée ci-dessus, voire indiquer directement le contact des personnes souhaitant covoiturer et leurs contraintes (horaires, trajet...).</p>		
 Facteurs clés de réussite	<ul style="list-style-type: none"> Ne pas tout miser sur des outils de mise en relation numérique : 80% des covoituteurs actuels domicile-travail en France se sont mis en relation sans plateforme internet Maintenir dans le temps la communication Campagnes à l'échelle de la CC Larzac et Vallées voire du PNR Grands Causses ou du Département 		
Coût	<ul style="list-style-type: none"> 15 jours ETP Campagne de communication : 5 à 10 K€ 		
Planification	 <p>Timeline: 2018-2019 → 2019-2020 → 2020-2021 → 2021-2022</p> <p>2018-2019: Campagne de communication 1^{ère} année</p> <p>2019-2020: Campagne de communication 2^{ème} année</p> <p>2020-2021: Campagne de communication 3^{ème} année</p>		
Indicateurs	<ul style="list-style-type: none"> Evolution du nombre de covoituteurs pour les trajets domicile-travail vers la zone d'emplois de La Cavalerie Evolution du nombre d'inscrits sur plateforme internet 		

COVOIT3		PROPOSER DES AIRES DE COVOITURAGE CONFORTABLES ET IDENTIFIEES	
Constats	<p>Lors de l'atelier, plusieurs salariés ont émis la proposition d'aménager des aires de covoiturage, afin de donner plus de visibilité à l'offre.</p> <p>L'aménagement d'aires « officielles » de covoiturage est un levier d'action qui doit nécessairement être accompagné de mesures de communication et de sensibilisation à l'adresse des covoitureurs potentiels.</p>		
Objectifs	Donner plus de visibilité et valoriser la place du covoiturage sur le territoire.		
Cible visée	Covoitureurs actuels et personnes souhaitant covoiturer		
Caractéristiques de l'action	Gouvernance		Action mutualisée à maîtrise indirecte Pilote : Conseil Départemental de l'Aveyron, CC Larzac et Vallées, Communes
	Partenaires	PNR Grands Causses	
 Tâches à réaliser	<ul style="list-style-type: none"> ● Phase 1 : donner plus de visibilité à l'offre existante en aires de covoiturage : <ul style="list-style-type: none"> ● Aires officielles ● Aires « spontanées » (parkings de supermarchés, délaissés des bords de route...) ● Phase 2 : identifier les aires spontanées qui pourraient être officialisées, afin de donner plus de visibilité à l'offre ● Phase 3 : étudier la faisabilité d'aménagement de certaines aires en privilégiant les sites nécessitant le moins de travaux ● Identifier en priorité les opportunités sur la commune de Millau 		
 Facteurs clés de réussite	<ul style="list-style-type: none"> ● Ne pas tout miser sur l'aménagement d'aires de covoiturage, cette mesure ayant des effets limités sur la pratique de covoiturage ● Accompagner ces mesures d'une véritable communication et d'une politique de mise en relation des covoitureurs ● Articuler cette action avec Rézo Pouce, présent sur le territoire : mutualisation des aires et de la communication 		
Coût	<ul style="list-style-type: none"> ● Visibilité de l'offre existante : coût des panneaux de signalisation et du marquage au sol éventuellement ● Aménagement des aires de covoiturage : coût études + MOE + travaux 		
Planification	 <p>Timeline: 2018-2019 → 2019-2020 → 2020-2021 → 2021-2022</p> <ul style="list-style-type: none"> 2018-2019: Donner plus de visibilité à l'offre existante 2019-2020: Etudier la faisabilité d'aménager certaines aires 2020-2021: Aménagement des aires les plus pertinentes (coût, emplacement) 		
Indicateurs	<ul style="list-style-type: none"> ● Fréquentation et respect des aires de covoiturage 		

4.4 Actions Transversales

TRSV1	OUVRIRE L'USAGE DES VEHICULES DE SERVICE AUX DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL EN CAS D'IMPREVU		
Constats	Lors de l'enquête et de l'atelier, plusieurs salariés ont exprimé leur souhait de voir l'usage des véhicules de service ouvert à d'autres usages que les déplacements professionnels, notamment pour les déplacements domicile-travail en cas d'imprévu (panne du véhicule personnel par exemple).		
Objectifs	Offrir des solutions de mobilité aux salariés en cas d'imprévu dans leur mobilité habituelle Optimiser la flotte de véhicules de l'entreprises, au-delà des déplacements professionnels		
Cible visée	Salariés se rendant aujourd'hui au travail en voiture		
Caractéristiques de l'action	Gouvernance		Maîtrise directe par les établissements
	Partenaires	-	
 Tâches à réaliser	<ul style="list-style-type: none"> ● Recenser les besoins des salariés se déplaçant aujourd'hui en voiture en identifiant les personnes rencontrant régulièrement des difficultés pour se déplacer en cas d'imprévu (véhicule en panne ou utilisé une autre personne du ménage notamment) ● Recenser le nombre de véhicules de service de l'entreprise et estimer le nombre de véhicules dont l'usage devrait être élargi (déplacements domicile-travail, en plus des déplacements professionnels), par jour ou par semaine ● Mettre en place un calendrier de réservation des véhicules de service pour les déplacements professionnels et pour les déplacements domicile-travail éventuels des salariés : <ul style="list-style-type: none"> ● Soit par intranet ou calendrier entreprise en ligne ● Soit par un calendrier papier mis en évidence au niveau d'un lieu de rassemblement (cafeteria, machine à café, accueil...) ● Responsabiliser les salariés dans leur usage des véhicules de l'entreprise pour leurs déplacements domicile-travail, en leur faisant signer une charte de respect du véhicule et un engagement sur l'organisation d'un covoiturage 		
 Facteurs clés de réussite	<ul style="list-style-type: none"> ● Identifier et responsabiliser un salarié en charge du suivi et de la mise à jour du calendrier (en ligne ou papier) 		
Coût	<ul style="list-style-type: none"> ● Coût de l'usure du véhicule (plus de distances potentiellement parcourues) ● Coûts quasi nuls dans l'organisation : intranet/calendrier en ligne existant ou papier 		
Planification			
Indicateurs	<ul style="list-style-type: none"> ● Nombre de kilomètres parcourus par les véhicules de service ● Taux de remplissage du calendrier 		

5. SYNTHÈSE : GOUVERNANCE ET SUIVI DU PDIE

5.1 Objectif global

L'objectif principal du PDIE est de réduire la part modale de l'automobile dans les déplacements domicile-travail (et dans une moindre mesure dans les déplacements professionnels).

Le plan d'actions proposé doit permettre de tendre vers cet objectif, grâce notamment à un potentiel covoiturage élevé sur la zone d'emploi de La Cavalerie. Il se décline sur 3 années (mi-2018 → mi 2021) et la plupart des actions peuvent être lancées dès 2018.

Ce plan d'actions a été coconstruit avec les salariés des entreprises via 2 outils de concertation :

- Enquête de mobilité auprès des salariés des entreprises, en phase de diagnostic
- Atelier participatif avec les salariés volontaires (construction des actions).

Il est donc adapté aux besoins spécifiques des salariés de la zone d'emploi de La Cavalerie.

5.2 Pilotage du projet et financement des actions

Il est proposé que le PDIE soit porté de la façon suivante :

- Le comité de pilotage a vocation à valider les actions mises en place par le comité technique ainsi que leur financement. Il est composé des acteurs suivants :
 - Etat (DDT, DREAL)
 - Chambres consulaires
 - PNR Grands Causses
 - Région Occitanie
 - Conseil Départemental de l'Aveyron
 - Communauté de Communes Larzac et Vallées
 - Commune de La Cavalerie
 - Entreprises de la zone d'emplois de La Cavalerie (directions des entreprises)
- Le comité technique sera composé des référents mobilité de chaque entreprise (à identifier et à former dans une phase ultérieure). Le comité technique aura en charge la mise en place et le suivi des actions.
- Les partenaires financiers et techniques du PDIE sont les suivants :
 - LEADER
 - Etat
 - Région Occitanie
 - Communauté de Communes Larzac et Vallées
 - Commune de La Cavalerie.

Il est proposé que le comité technique se réunisse une fois par trimestre et le comité de pilotage une fois par semestre. L'animation des réunions et le secrétariat seront assurés par le PNR Grands Causses.

Le modèle de financement des actions ne doit pas être figé. Il sera défini pour chacune des actions à mettre en place en fonction du nombre d'entreprises mobilisées, des services ou des compétences mobilisables en interne, du budget estimé de l'action...

Il semble que le PNR Grands Causses soit la structure la plus adaptée pour faire le trait d'union dans le cas où des actions sont mutualisées et qu'elles nécessiteraient des achats ou des prestations extérieures.

Les financeurs des actions en seront les uniques bénéficiaires. Si un investissement lourd a été engagé et qu'une nouvelle entreprise souhaitait bénéficier du service, un droit d'entrée pourrait être demandé en fonction des cas.

Une gouvernance rigoureuse et une implication importante des référents de chaque entreprise sera une clé de réussite du PDIE.

5.3 Suivi et évaluation des actions

Les indicateurs de suivi du PDIE se divisent en 3 catégories :

- Indicateurs évaluant le PDIE lui-même : nombre de nouvelles actions proposées, fréquence de communication sur le sujet mobilité, satisfaction générale des services proposés...
- Indicateurs évaluant les changements de comportements : évolution des parts modales, évolution de l'occupation des stationnements vélos, nombre d'abonnés aux TC...
- Indicateurs plus globaux évaluant l'impact du PDIE sur le système : nombre d'accidents de trajet, congestion dans le secteur routier...

Une fréquence adaptée de revue de ces indicateurs (mensuelle, trimestrielle ou annuelle par exemple) permettra d'assurer le bon suivi de la mise en œuvre des actions.

Par ailleurs, il est proposé qu'une enquête d'évaluation des actions et des impacts du PDIE soit diffusée une fois par an.

5.4 Gestion des risques

Un risque se définit selon deux facteurs :

- Sa probabilité d'occurrence
- Sa gravité

La combinaison des deux facteurs exprime la criticité du risque. Une fois le risque évalué, il convient d'anticiper des actions préventives et des actions de réparation de celui-ci : c'est la gestion de risque.

Ci-dessous quelques risques potentiels liés du projet, identifiés par INDDIGO :

Intitulé du risque	Occurrence	Gravité	Criticité	Prévention	Réparation
Un référent en charge de la mise en œuvre de certaines actions du plan qui n'avance pas	2	5	10	- La direction doit dégager le temps nécessaire à la réalisation des tâches - Les décisionnaires doivent envisager une délégation de pouvoir pour le PDIE	- Changer de référent ou - Ne plus compter sur cette entreprise et re-répartir les tâches
Les travaux d'aménagement ou les achats lourds prennent du retard	1	3	3	- Rester sur des fourchettes de date dans la communication sur le sujet - Ne pas baser toute la réussite du PDIE sur les coûts les plus lourds mais valoriser le changement de comportement des salariés	- Communiquer sur les raisons du retard et sur l'évolution du calendrier
Les réunions du comité de pilotage se font de plus en plus rarement	3	3	9	Bien effectuer le reporting des résultats auprès de tous les directeurs de chaque service, en particulier si un directeur change	Se concentrer sur la mise en œuvre et l'évolution de 2 ou 3 actions phares afin de simplifier la gouvernance