



Plan de Déplacements d'Administration

Les fiches actions



| | | |
|-----|---|----|
| ○ | Les actions Domicile-Travail communes aux deux sites | |
| 1. | Développer l'information sur l'offre en Transports Collectifs | 4 |
| 2. | Développer l'information sur les itinéraires cyclables | 7 |
| 3. | Proposer des mesures incitatives à l'usage du vélo | 9 |
| 4. | Favoriser la pratique du covoiturage | 11 |
| 5. | Faire la promotion du PDA et organiser son suivi | 13 |
| ○ | Les actions Domicile-Travail pour le site d'Auzeville | |
| 6. | Favoriser l'utilisation du vélo | 15 |
| 7. | Favoriser l'utilisation des Transports Collectifs | 18 |
| ○ | Les actions Domicile-Travail pour le site de St-Martin | |
| 8. | Favoriser l'utilisation du vélo | 21 |
| 9. | Favoriser l'utilisation des Transports Collectifs | 24 |
| ○ | Les déplacements professionnels | |
| 10. | Réduire l'impact environnemental des véhicules de service | 26 |
| 11. | Mutualiser l'usage des véhicules de service et centraliser le système des réservations | 31 |
| 12. | Encourager l'utilisation des modes alternatifs | 34 |
| 13. | Limiter les déplacements professionnels : favoriser le covoiturage | 37 |
| 14. | Limiter les déplacements professionnels : autres actions (préparation des réunions, visio-conférence) | 39 |
| 15. | Améliorer la liaison INRA – ENTV (St-Martin) | 41 |
| ○ | Tableau de synthèse | 43 |



► Les échéances :

- Court terme : Entre 2010 et 2012
- Moyen terme : Entre 2012 et 2015
- Long terme : Au-delà de 2015

► Les objectifs

- Les objectifs ont été définis sur la base des potentiels de report identifiés lors de l'enquête Mobilité réalisée en novembre 2010

Part modale actuelle Part modale objectivée



**Transport
Collectif**

**10 %
16 %**



**13 %
23 %**

**Auzeville
St-Martin**



Vélo

**13 %
6 %**



**15 %
9 %**

**Auzeville
St-Martin**



Covoiturage

**8 %
3 %**



**13 %
8 %**

**Auzeville
St-Martin**



1 - Développer l'information sur l'offre en Transports Collectifs

| | |
|-------------|---|
| Partenariat | Tisséo |
| Echéancier | Court terme |
| Coût | 400€ + 3 ou 4 jours du service com. de l'INRA |

L'action propose la mise en place d'une information et d'une communication sur les Transports Collectifs



• Contexte

L'offre TC sur les sites d'Auzeville et de Saint-Martin-du-Touch étant correcte en termes de desserte ou de fréquence, il est primordial d'informer les agents de l'INRA des possibilités qui leur sont offertes pour leurs déplacements, grâce à ce mode. L'information doit porter sur l'offre existante et sur les avantages de ce mode (prix, temps de parcours,...).

1 ACTION A ENGAGER

- ▶ Réaliser une fiche « Accessibilité » sur les différentes lignes desservant chaque site, sur leurs horaires de passage
- ▶ Lancer une campagne de communication sur les avantages à utiliser les Transports Collectifs :
 - Temps de parcours intéressants, moins de stress
 - Réduction du budget transport : remboursement de l'abonnement annuel à 50 %
 - Economies d'énergie
- ▶ Mettre en place un ou plusieurs présentoirs « Mobilité », dans des lieux stratégiques des sites, avec la mise à disposition du plan du réseau, des horaires des lignes à proximité et autres brochures diverses (nouveau, perturbations, actualité des transports ...).





Exemple de fiche « Accessibilité » des Transports Collectifs

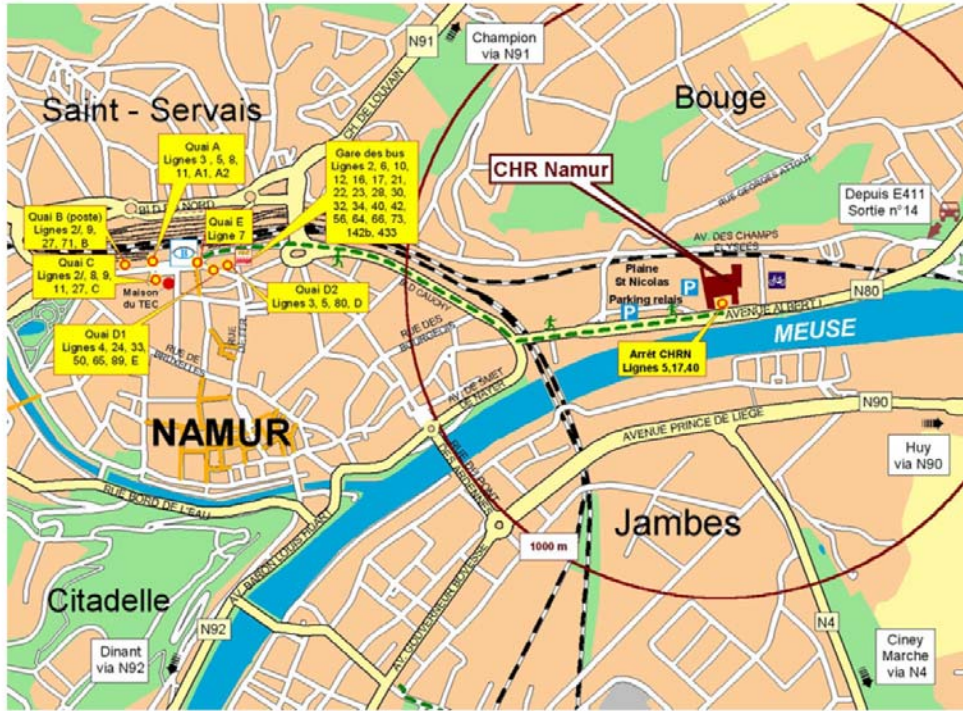
FICHE D'ACCESSIBILITE MULTIMODALE ©

CHR NAMUR
Avenue Albert 1^{er} 185
5000 Namur
081 72 61 11
Carte géographique



Legende

- Gare :** SNCB, Bus
- Parking :** Gratuit, Payant, Handicapé, Vélo
- Arrêt :** SNCB, Bus
- Itinéraire :** Piéton, Auto



- Service pour les personnes à mobilité réduite (PMR). Tél. : 081 21 21 01 de 8h30 à 16h30. Prise en charge des personnes à leur domicile moyennant réservation du service 3 jours à l'avance.
- 7 places de parking réservées aux PMR sur le site.
- Bâtiment accessible aux PMR
- Toilettes accessibles aux PMR
- Ascenseur accessible aux PMR



Cette fiche d'accessibilité multimodale a été réalisée dans le cadre d'un projet soutenu par le ministre wallon des Transports, de la Mobilité et de l'Énergie et le MET, direction générale des Transports. Les fiches d'accessibilité se trouvent sur le site <http://mobilité.wallonie.be>

VIA LA GARE DE NAMUR

A. Pour aller jusque la gare de Namur

EN TRAIN

| aller | retour | aller | retour | aller | retour |
|-------------|-----------|-------------|-----------|---------|-----------|
| TOURNAI | 103 - 107 | Est-Midi | 108 - 109 | Arlon | 116 - 118 |
| Mons | 108 - 112 | Est-Central | 110 - 111 | Lüttich | 119 - 121 |
| Charleroi S | 101 - 104 | Origines | 113 - 114 | Namur | 115 - 117 |
| Tombes | 111 - 117 | Combloux | 108 - 112 | Couvin | 120 - 122 |
| Namur | 107 - 101 | Namur | 117 - 111 | Namur | 118 - 112 |

EN BUS

| aller | retour | aller | retour |
|----------|-----------|----------|-----------|
| Ligne 5 | 103 - 107 | Ligne 17 | 103 - 107 |
| Ligne 17 | 108 - 112 | Ligne 40 | 103 - 107 |
| Ligne 40 | 113 - 117 | Ligne 17 | 113 - 117 |

B. Pour aller de la gare de Namur au CHR

EN BUS (9 minutes)

Ligne 5 Sazimex / Quai A

| aller | retour |
|-------------------------|-------------------------|
| 08:05 08:20 08:35 09:00 | 08:10 08:25 08:40 09:05 |

Ligne 17 Acoffe

| aller | retour |
|--|--------|
| 08:20 08:25 08:30 08:35 08:40 08:45 08:50 08:55 09:00 09:05 09:10 09:15 09:20 09:25 09:30 09:35 09:40 09:45 09:50 09:55 10:00 10:05 10:10 10:15 10:20 10:25 10:30 10:35 10:40 10:45 10:50 10:55 11:00 11:05 11:10 11:15 11:20 11:25 11:30 11:35 11:40 11:45 11:50 11:55 12:00 12:05 12:10 12:15 12:20 12:25 12:30 12:35 12:40 12:45 12:50 12:55 13:00 13:05 13:10 13:15 13:20 13:25 13:30 13:35 13:40 13:45 13:50 13:55 14:00 14:05 14:10 14:15 14:20 14:25 14:30 14:35 14:40 14:45 14:50 14:55 15:00 15:05 15:10 15:15 15:20 15:25 15:30 15:35 15:40 15:45 15:50 15:55 16:00 16:05 16:10 16:15 16:20 16:25 16:30 16:35 16:40 16:45 16:50 16:55 17:00 17:05 17:10 17:15 17:20 17:25 17:30 17:35 17:40 17:45 17:50 17:55 18:00 18:05 18:10 18:15 18:20 18:25 18:30 18:35 18:40 18:45 18:50 18:55 19:00 19:05 19:10 19:15 19:20 19:25 19:30 19:35 19:40 19:45 19:50 19:55 20:00 20:05 20:10 20:15 20:20 20:25 20:30 20:35 20:40 20:45 20:50 20:55 21:00 21:05 21:10 21:15 21:20 21:25 21:30 21:35 21:40 21:45 21:50 21:55 22:00 22:05 22:10 22:15 22:20 22:25 22:30 22:35 22:40 22:45 22:50 22:55 23:00 23:05 23:10 23:15 23:20 23:25 23:30 23:35 23:40 23:45 23:50 23:55 24:00 24:05 24:10 24:15 24:20 24:25 24:30 24:35 24:40 24:45 24:50 24:55 25:00 25:05 25:10 25:15 25:20 25:25 25:30 25:35 25:40 25:45 25:50 25:55 26:00 26:05 26:10 26:15 26:20 26:25 26:30 26:35 26:40 26:45 26:50 26:55 27:00 27:05 27:10 27:15 27:20 27:25 27:30 27:35 27:40 27:45 27:50 27:55 28:00 28:05 28:10 28:15 28:20 28:25 28:30 28:35 28:40 28:45 28:50 28:55 29:00 29:05 29:10 29:15 29:20 29:25 29:30 29:35 29:40 29:45 29:50 29:55 30:00 30:05 30:10 30:15 30:20 30:25 30:30 30:35 30:40 30:45 30:50 30:55 31:00 31:05 31:10 31:15 31:20 31:25 31:30 31:35 31:40 31:45 31:50 31:55 32:00 32:05 32:10 32:15 32:20 32:25 32:30 32:35 32:40 32:45 32:50 32:55 33:00 33:05 33:10 33:15 33:20 33:25 33:30 33:35 33:40 33:45 33:50 33:55 34:00 34:05 34:10 34:15 34:20 34:25 34:30 34:35 34:40 34:45 34:50 34:55 35:00 35:05 35:10 35:15 35:20 35:25 35:30 35:35 35:40 35:45 35:50 35:55 36:00 36:05 36:10 36:15 36:20 36:25 36:30 36:35 36:40 36:45 36:50 36:55 37:00 37:05 37:10 37:15 37:20 37:25 37:30 37:35 37:40 37:45 37:50 37:55 38:00 38:05 38:10 38:15 38:20 38:25 38:30 38:35 38:40 38:45 38:50 38:55 39:00 39:05 39:10 39:15 39:20 39:25 39:30 39:35 39:40 39:45 39:50 39:55 40:00 40:05 40:10 40:15 40:20 40:25 40:30 40:35 40:40 40:45 40:50 40:55 41:00 41:05 41:10 41:15 41:20 41:25 41:30 41:35 41:40 41:45 41:50 41:55 42:00 42:05 42:10 42:15 42:20 42:25 42:30 42:35 42:40 42:45 42:50 42:55 43:00 43:05 43:10 43:15 43:20 43:25 43:30 43:35 43:40 43:45 43:50 43:55 44:00 44:05 44:10 44:15 44:20 44:25 44:30 44:35 44:40 44:45 44:50 44:55 45:00 45:05 45:10 45:15 45:20 45:25 45:30 45:35 45:40 45:45 45:50 45:55 46:00 46:05 46:10 46:15 46:20 46:25 46:30 46:35 46:40 46:45 46:50 46:55 47:00 47:05 47:10 47:15 47:20 47:25 47:30 47:35 47:40 47:45 47:50 47:55 48:00 48:05 48:10 48:15 48:20 48:25 48:30 48:35 48:40 48:45 48:50 48:55 49:00 49:05 49:10 49:15 49:20 49:25 49:30 49:35 49:40 49:45 49:50 49:55 50:00 50:05 50:10 50:15 50:20 50:25 50:30 50:35 50:40 50:45 50:50 50:55 51:00 51:05 51:10 51:15 51:20 51:25 51:30 51:35 51:40 51:45 51:50 51:55 52:00 52:05 52:10 52:15 52:20 52:25 52:30 52:35 52:40 52:45 52:50 52:55 53:00 53:05 53:10 53:15 53:20 53:25 53:30 53:35 53:40 53:45 53:50 53:55 54:00 54:05 54:10 54:15 54:20 54:25 54:30 54:35 54:40 54:45 54:50 54:55 55:00 55:05 55:10 55:15 55:20 55:25 55:30 55:35 55:40 55:45 55:50 55:55 56:00 56:05 56:10 56:15 56:20 56:25 56:30 56:35 56:40 56:45 56:50 56:55 57:00 57:05 57:10 57:15 57:20 57:25 57:30 57:35 57:40 57:45 57:50 57:55 58:00 58:05 58:10 58:15 58:20 58:25 58:30 58:35 58:40 58:45 58:50 58:55 59:00 59:05 59:10 59:15 59:20 59:25 59:30 59:35 59:40 59:45 59:50 59:55 60:00 60:05 60:10 60:15 60:20 60:25 60:30 60:35 60:40 60:45 60:50 60:55 61:00 61:05 61:10 61:15 61:20 61:25 61:30 61:35 61:40 61:45 61:50 61:55 62:00 62:05 62:10 62:15 62:20 62:25 62:30 62:35 62:40 62:45 62:50 62:55 63:00 63:05 63:10 63:15 63:20 63:25 63:30 63:35 63:40 63:45 63:50 63:55 64:00 64:05 64:10 64:15 64:20 64:25 64:30 64:35 64:40 64:45 64:50 64:55 65:00 65:05 65:10 65:15 65:20 65:25 65:30 65:35 65:40 65:45 65:50 65:55 66:00 66:05 66:10 66:15 66:20 66:25 66:30 66:35 66:40 66:45 66:50 66:55 67:00 67:05 67:10 67:15 67:20 67:25 67:30 67:35 67:40 67:45 67:50 67:55 68:00 68:05 68:10 68:15 68:20 68:25 68:30 68:35 68:40 68:45 68:50 68:55 69:00 69:05 69:10 69:15 69:20 69:25 69:30 69:35 69:40 69:45 69:50 69:55 70:00 70:05 70:10 70:15 70:20 70:25 70:30 70:35 70:40 70:45 70:50 70:55 71:00 71:05 71:10 71:15 71:20 71:25 71:30 71:35 71:40 71:45 71:50 71:55 72:00 72:05 72:10 72:15 72:20 72:25 72:30 72:35 72:40 72:45 72:50 72:55 73:00 73:05 73:10 73:15 73:20 73:25 73:30 73:35 73:40 73:45 73:50 73:55 74:00 74:05 74:10 74:15 74:20 74:25 74:30 74:35 74:40 74:45 74:50 74:55 75:00 75:05 75:10 75:15 75:20 75:25 75:30 75:35 75:40 75:45 75:50 75:55 76:00 76:05 76:10 76:15 76:20 76:25 76:30 76:35 76:40 76:45 76:50 76:55 77:00 77:05 77:10 77:15 77:20 77:25 77:30 77:35 77:40 77:45 77:50 77:55 78:00 78:05 78:10 78:15 78:20 78:25 78:30 78:35 78:40 78:45 78:50 78:55 79:00 79:05 79:10 79:15 79:20 79:25 79:30 79:35 79:40 79:45 79:50 79:55 80:00 80:05 80:10 80:15 80:20 80:25 80:30 80:35 80:40 80:45 80:50 80:55 81:00 81:05 81:10 81:15 81:20 81:25 81:30 81:35 81:40 81:45 81:50 81:55 82:00 82:05 82:10 82:15 82:20 82:25 82:30 82:35 82:40 82:45 82:50 82:55 83:00 83:05 83:10 83:15 83:20 83:25 83:30 83:35 83:40 83:45 83:50 83:55 84:00 84:05 84:10 84:15 84:20 84:25 84:30 84:35 84:40 84:45 84:50 84:55 85:00 85:05 85:10 85:15 85:20 85:25 85:30 85:35 85:40 85:45 85:50 85:55 86:00 86:05 86:10 86:15 86:20 86:25 86:30 86:35 86:40 86:45 86:50 86:55 87:00 87:05 87:10 87:15 87:20 87:25 87:30 87:35 87:40 87:45 87:50 87:55 88:00 88:05 88:10 88:15 88:20 88:25 88:30 88:35 88:40 88:45 88:50 88:55 89:00 89:05 89:10 89:15 89:20 89:25 89:30 89:35 89:40 89:45 89:50 89:55 90:00 90:05 90:10 90:15 90:20 90:25 90:30 90:35 90:40 90:45 90:50 90:55 91:00 91:05 91:10 91:15 91:20 91:25 91:30 91:35 91:40 91:45 91:50 91:55 92:00 92:05 92:10 92:15 92:20 92:25 92:30 92:35 92:40 92:45 92:50 92:55 93:00 93:05 93:10 93:15 93:20 93:25 93:30 93:35 93:40 93:45 93:50 93:55 94:00 94:05 94:10 94:15 94:20 94:25 94:30 94:35 94:40 94:45 94:50 94:55 95:00 95:05 95:10 95:15 95:20 95:25 95:30 95:35 95:40 95:45 95:50 95:55 96:00 96:05 96:10 96:15 96:20 96:25 96:30 96:35 96:40 96:45 96:50 96:55 97:00 97:05 97:10 97:15 97:20 97:25 97:30 97:35 97:40 97:45 97:50 97:55 98:00 98:05 98:10 98:15 98:20 98:25 98:30 98:35 98:40 98:45 98:50 98:55 99:00 99:05 99:10 99:15 99:20 99:25 99:30 99:35 99:40 99:45 99:50 99:55 100:00 | |

EN TAXI (8 minutes)

Prendre à gauche vers le Square Léopold. Longer la voie ferrée en prenant le Boulevard Cauchy. Au point de chemin de fer, prendre à gauche l'avenue Albert 1^{er} jusqu'au CHR qui se trouve à votre gauche. (voir plan)

DIRECTEMENT JUSQU'AU CHR

EN BUS Pour les visiteurs provenant d'une des localités traversées par les lignes de bus reprises ci-dessous, il est possible de rejoindre directement le CHR en descendant du bus à l'arrêt CHRN

| aller | retour |
|---|--------|
| 5 Sazimex / Beez | 4-5h |
| 17 Acoffe / Bevez / Hingon / Gebressa / Bonne Bouge | 8 |
| 40 Vezin / Vantil / Gebressa / Bonne / Bouge | 10 |

EN VOITURE

A partir de l'E411 (Bruxelles - Arlon), sortie n° 14 (Bouge). Prendre la direction Namur et descendre la Chaussée de Hannut. Continuer tout droit sur l'Avenue Albert 1^{er}, le CHR est sur votre droite (voir plan).

► Former un agents par unité à l'offre des transports urbains et aux différents services déplacements existants sur Toulouse (Tisséo)

Cela permettrait notamment à ces derniers d'informer leurs collaborateurs des différentes possibilités qui leur sont offertes en termes de déplacements alternatifs à la voiture.

Info SNCB 166 881 25 22 22 www.sncb.be
Info TEC 166 881 25 35 35 www.infotec.be
Info SNCB 166 881 25 22 22 www.sncb.be



- Réaliser des stands d'information sur l'offre de Transport Collectif urbain (Tisséo)

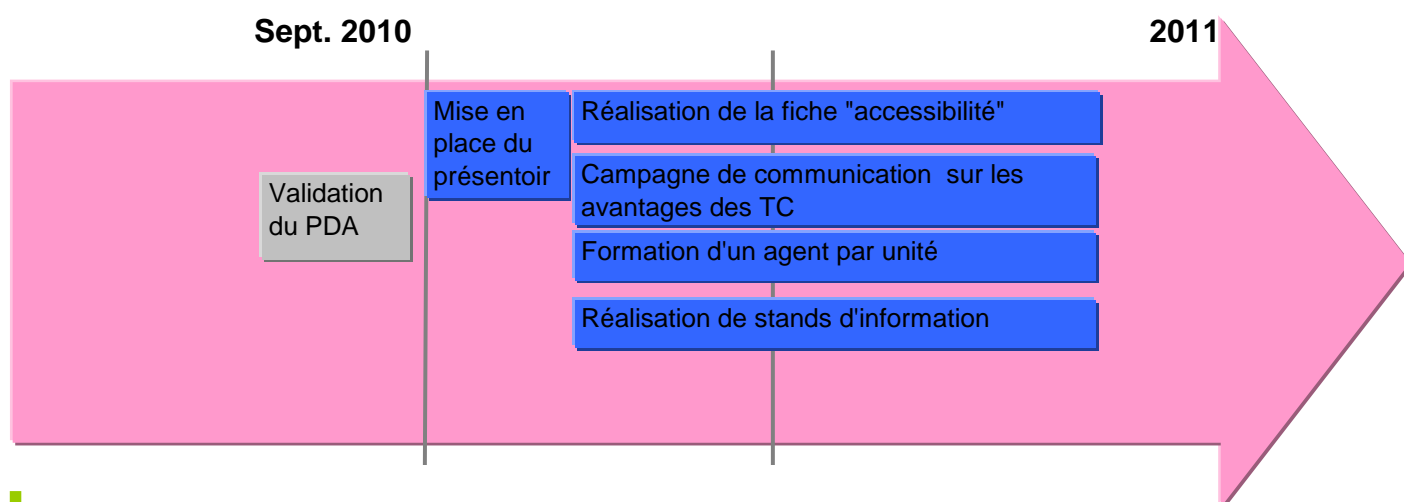
2 BUDGET PREVISIONNEL

- Achat de 2 présentoirs : 400 € (environ 200 € l'unité)
- Document de communication : 3 ou 4 jours du service com. de l'INRA
- Formation des directeurs d'unités et stands d'information

3 DIFFICULTES

- La mise à jour des documents et des informations offertes doit être faite régulièrement, cela nécessite un suivi assez rigoureux des informations présentées.

4 CALENDRIER DE REALISATION



5 OBJECTIFS, SUIVI ET EVALUATION

Objectifs :

- Auzeville : une soixantaine d'abonnements de Transport Collectif, soit une quinzaine de plus par rapport à aujourd'hui
- Saint-Martin-du-Touch : une trentaine d'abonnements de Transport Collectif, soit une dizaine de plus par rapport à aujourd'hui

Les objectifs sont calculés sur la base des résultats de l'enquête Mobilité réalisée en octobre 2010.

Indicateurs :

- Nombre d'abonnements TC des agents, remboursés à 50 %
- Nombre de fiches « Accessibilité » distribuées et téléchargées



2 - Développer l'information sur les itinéraires cyclables

Partenariat CUGT et associations

Echéancier Court terme

Coût 1 ou 2 jours du service com. de l'INRA

L'action propose la mise en place d'une information et d'une communication sur le vélo



• Contexte

Le potentiel d'agents susceptibles d'utiliser le vélo est important, notamment à Auzeville. Il est donc essentiel de communiquer sur ce mode de transport, notamment sur ses bienfaits et sur les aspects pratiques à connaître en tant qu'utilisateur.

1 ACTION A ENGAGER

- ▶ Réaliser une fiche « Accessibilité » sur le vélo : itinéraires conseillés à proximité des sites, avantages du mode, lieux intéressants à connaître en tant que cycliste (associations, lieux de réparations pratiques et peu onéreux).
- ▶ Mettre à disposition sur le présentoir le plan des itinéraires cyclables de l'agglomération toulousaine, les brochures des associations représentatives et autres informations pratiques pour les cyclistes.

2 BUDGET PREVISIONNEL

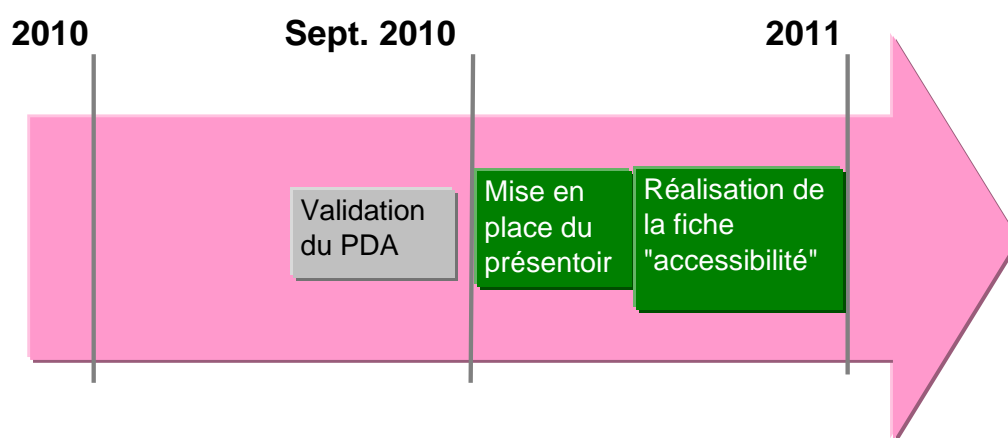
- ▶ Fiche « Accessibilité » : 1 ou 2 jours du service com. de l'INRA



3 DIFFICULTES

- La mise à jour des documents et des informations offertes doit être faite régulièrement, cela nécessite un suivi assez rigoureux des informations présentées.

4 CALENDRIER DE REALISATION



5 OBJECTIFS, SUIVI ET EVALUATION

Objectifs :

- Auzeville : environ 70 vélos, soit une quinzaine de plus par rapport à aujourd'hui
- Saint-Martin-du-Touch : une quinzaine de vélos, soit environ 5 de plus par rapport à aujourd'hui

Les objectifs sont calculés sur la base des résultats de l'enquête Mobilité réalisée en octobre 2010.

Indicateurs :

- Taux d'occupation des stationnements deux-roues (hiver/été)
- Nombre de fiches « Accessibilité » distribuées et téléchargées sur l'intranet



3 - Proposer des mesures incitatives à l'usage du vélo

| | | |
|-------------|--|---|
| Partenariat | Associations représentatives (formation, réparation) | <i>Inciter à l'usage du vélo par des avantages divers (kit vélo, réparations sur le site, journée de formation)</i> |
| Echéancier | Court terme | |
| Coût | Environ 10 000 € | |



• Contexte

Les actions présentées ci-après consistent à faire la promotion de l'usage du vélo en supprimant certains freins possibles : les coûts et difficultés de l'entretien d'un vélo et l'insécurité routière que rencontrent les cyclistes.

1 ACTION A ENGAGER

- ▶ Mettre en place un système de petites réparations des vélos sur le site (2 fois par an). Cela peut se faire via un partenariat avec les associations d'usagers cyclistes. Les agents laissent les clefs du cadenas de leur vélo en arrivant. Le réparateur réalise ensuite au cours de la journée l'entretien et les petites réparations nécessaires.
- ▶ Distribuer un kit vélo pour les nouveaux cyclistes réguliers (pince-pantalons, brassard éclairant, gilet (avec logo de l'INRA), rustines, lampes...)
- ▶ Organiser une journée de formation à la conduite du vélo en ville, avec l'aide des associations ou d'un organisme spécialisé
- ▶ Autre proposition envisageable : participation à l'achat d'un vélo, à hauteur de 50 % du remboursement annuel de l'abonnement TC Tisséo



2 BUDGET PREVISIONNEL

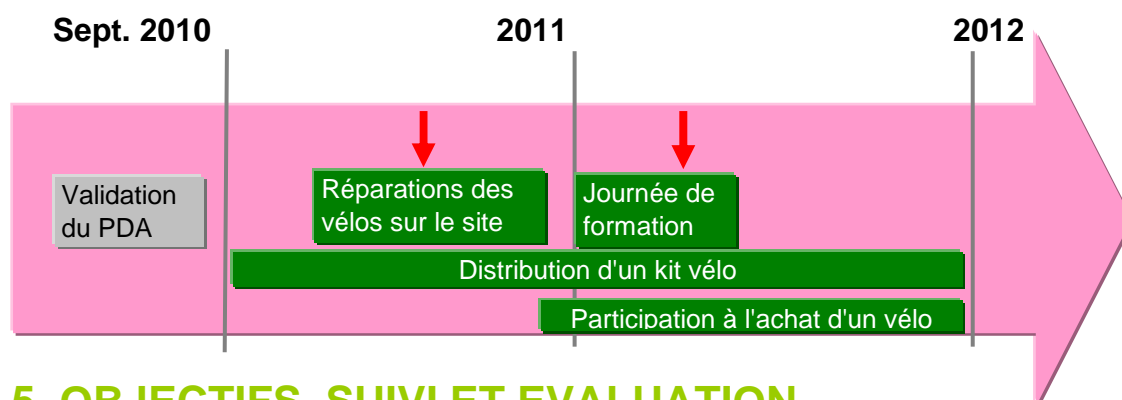
- ▶ Intervention d'un réparateur 3 jours/an à 35 € l'heure : **3000 €**
- ▶ Distribution de 30 kits vélo : **750 €**
- ▶ Formation de 50 personnes, à 200 € pour un groupe de 5 personnes : **2000 €**
- ▶ Participation à l'achat d'un vélo : 192 € par agent soit **3840 €** pour 20 vélos achetés

3 DIFFICULTES

- ▶ Aucune

4 CALENDRIER DE REALISATION

- ▶ Il serait souhaitable d'attendre 2012 pour la journée de formation, en effet quelques cyclistes inexpérimentés pourraient se reporter sur le vélo grâce au PDA et seraient susceptibles d'être intéressés.



5 OBJECTIFS, SUIVI ET EVALUATION

Objectifs :

- Auzeville : environ 70 vélos, soit une quinzaine de plus par rapport à aujourd'hui
- Saint-Martin-du-Touch : une quinzaine de vélos, soit environ 5 de plus par rapport à aujourd'hui

Indicateurs :

- Taux d'occupation des stationnements deux-roues (hiver/été)
- Nombre de kits vélo distribués
- Nombre de vélos entretenus



4 - Favoriser la pratique du covoiturage

| | |
|-------------|--|
| Partenariat | Tisséo |
| Echéancier | Court terme |
| Coût | 1000 € d'inscription au système de covoiturage |

Inciter à la pratique du covoiturage, notamment en facilitant la rencontre des agents habitant dans des communes voisines, pour un itinéraire commun.



• Contexte

Le covoiturage constitue la principale alternative à la voiture individuelle pour les agents qui n'ont pas un accès facile aux transports collectifs ou qui habitent trop loin de leur travail pour venir à pied ou à vélo. Plus de 15 % des agents automobilistes ayant répondu à l'enquête seraient prêts à covoiturer.

1 ACTION A ENGAGER

- ▶ **Mettre en place un système de mise en relation manuelle** permettant aux agents de l'INRA de se rencontrer facilement pour covoiturer (demande formulée lors des groupes de travail). Ce système repose sur la mise à disposition, pour les agents, de formulaires d'inscription. Ils devront être positionnés à des endroits stratégiques de chaque site (restaurant, accueil), et sur l'intranet. Les informations à remplir seront, entre autres, le nom et les coordonnées de l'agent, ses horaires, ainsi que sa commune de résidence, son moyen de transport (conducteurs, passager). Il serait intéressant, si possible, d'étendre ce système aux autres campus présent sur le site de l'INRA.
- ▶ **Inscrire l'INRA au service de covoiturage de Tisséo.** Ce service permettra aux agents de l'INRA de rencontrer tous les employés inscrits sur le site, habitant dans des communes voisines à la leur, et qui travaillent dans le même secteur. Les agents n'ont rien à payer puisque l'inscription se fait au niveau de l'INRA. Aujourd'hui, 1360 personnes sont inscrites sur le site. Ce service est très avantageux, notamment car il offre des solutions de recourt en cas d'imprévus des covoitureurs. Notons que Tisséo réalise des demi-journées d'animation sur le site des entreprises qui s'inscrivent au service.
- ▶ **Communiquer sur les deux actions précédentes** pour favoriser les rencontres entre covoitureurs. Il convient également de communiquer sur les avantages du covoiturage : économie, relations sociales, souplesse du système en termes d'horaires et de desserte des covoitureurs.
- ▶ **Aménager des places de stationnement** proches des entrées de bâtiments réservées aux covoitureurs
- ▶ **Créer une carte des emplacements de parking** de covoiturage sur le département de la Haute-Garonne (réalisation par Tisséo)



- ▶ Organiser 2 demi-journées d'animation de Tisséo, notamment pour promouvoir les avantages du service de covoiturage et du réseau de Transport Collectif de Tisséo.
- ▶ Créer une fiche « Accessibilité » sur la pratique du covoiturage (présentation du service Tisséo, utilisation, avantages...)

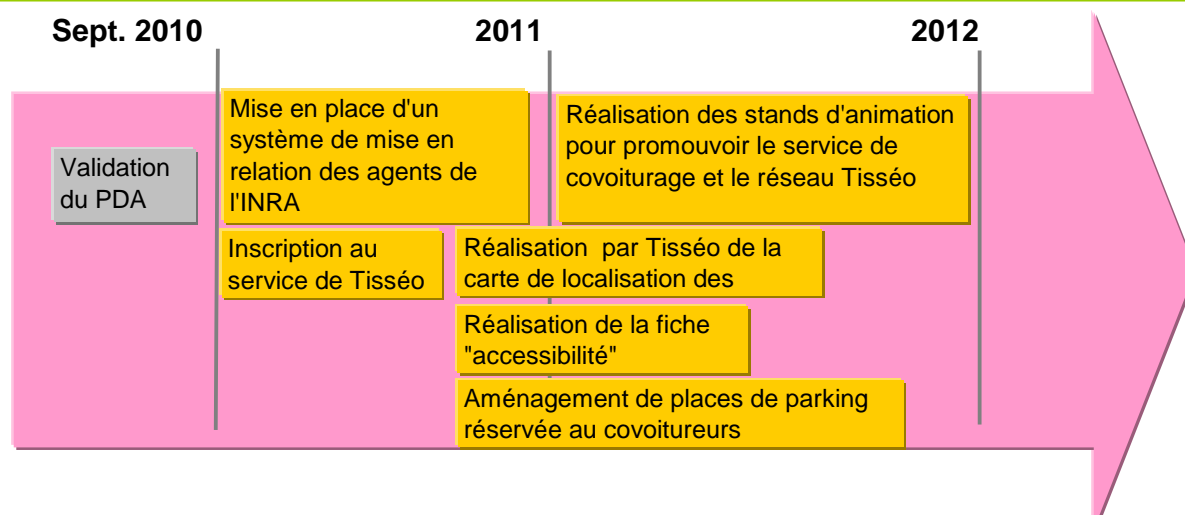
2 BUDGET PREVISIONNEL

- ▶ Inscription au système de covoiturage Tisséo : **1000 €/an (1 € par salarié)**
Les stands d'animation et la réalisation de carte des parkings covoiturage sont des services compris dans l'inscription au service de covoiturage de Tisséo

3 DIFFICULTES

- ▶ Lever les freins habituels à la pratique du covoiturage, notamment le problème de défaillance du covoitureur habituel.

4 CALENDRIER DE REALISATION



5 OBJECTIFS, SUIVI ET EVALUATION

Objectifs :

- Auzeville : une soixantaine de covoitureurs, soit une trentaine de en plus par rapport à aujourd'hui
- Saint-Martin-du-Touch : une douzaine de covoitureurs, soit une dizaine de en plus par rapport à aujourd'hui

Indicateurs :

- Nombre d'inscrits sur l'outil de mise en relation interne à l'INRA
- Nombre d'inscrits sur le service de Tisséo
- Nombre d'agents pratiquant le covoiturage (enquête)



5 - Faire la promotion du PDA et organiser son suivi

| | | |
|-------------|----------------------------------|--|
| Partenariat | Aucun | <i>Faire vivre le PDA en développant une information et une communication régulières, ainsi qu'en organisant son suivi dans les années à venir</i> |
| Echéancier | Court voire très court terme | |
| Coût | 1 agent de l'INRA à 1/3 de temps | |

• Contexte

La diffusion de l'information est un des atouts de l'INRA, notamment via l'intranet ou encore via des documents d'informations régulièrement édités et envoyés aux agents (« La Diagonale »). Ces supports d'information doivent être exploités et utilisés pour la promotion du PDA. Par ailleurs, un PDA ne peut pas vivre sans la désignation officielle d'un référent PDA.

1 ACTION A ENGAGER

- ▶ **Désigner un référent PDA pour chaque site.** Il sera chargé de la mise en place des actions du PDA ainsi que du suivi de ces dernières.
- ▶ **Mettre à jour le ou les présentoir(s) « Mobilité ».** Il devra présenter des informations et brochures en lien avec les différents modes de transport alternatifs.
- ▶ **Créer une news PDA.** Elle devra regrouper différentes brochures, campagnes de sensibilisation à l'utilisation des modes alternatifs et de la voiture électrique, information en lien avec la mobilité et les transports, ainsi que l'évolution des pratiques de déplacements des agents de l'INRA.



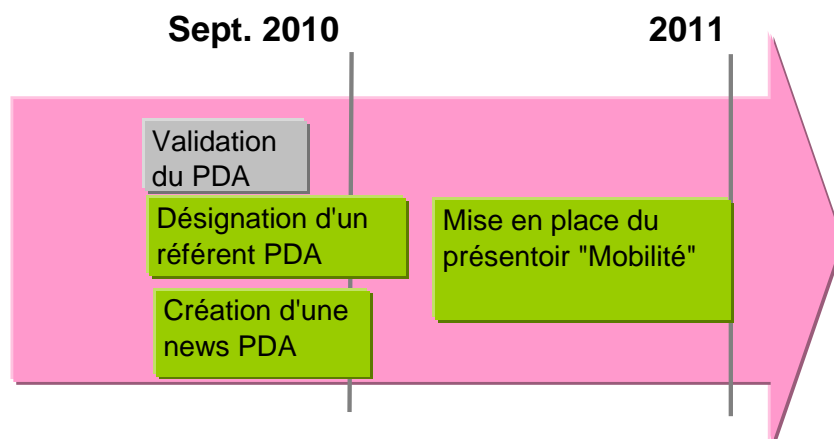
2 BUDGET PREVISIONNEL

- ▶ 1 agent de l'INRA à 1/3 de temps

3 DIFFICULTES

- ▶ L'information diffusée sur le PDA (nouveau, innovation, offre diverse...) doit être régulière, sans être pour autant trop abondante pour les agents. La pertinence de l'information serait remise en cause.
- ▶ Le référent PDA a un rôle clef pour la mise en place et la survie du Plan. Il doit être une personne motivée par la mission, convaincante et disponible.

4 CALENDRIER DE REALISATION



5 OBJECTIFS, SUIVI ET EVALUATION

Objectifs :

- Remplissage et mise à jour des présentoirs 1 à 2 fois par mois

Indicateurs :

- Nombre de visites sur la News Letter PDA



6 – Favoriser l'utilisation du vélo

| | |
|-------------|--|
| Partenariat | CUGT, Conseil Général, commune de Castanet, Tisséo |
| Echéancier | Long terme (a), moyen terme (b) |
| Coût | 24 000 € pour les abris-vélos et les arceaux |

Sécuriser et améliorer les itinéraires cyclables, ainsi que le stationnement vélo, pour faciliter l'usage de ce mode



• Contexte

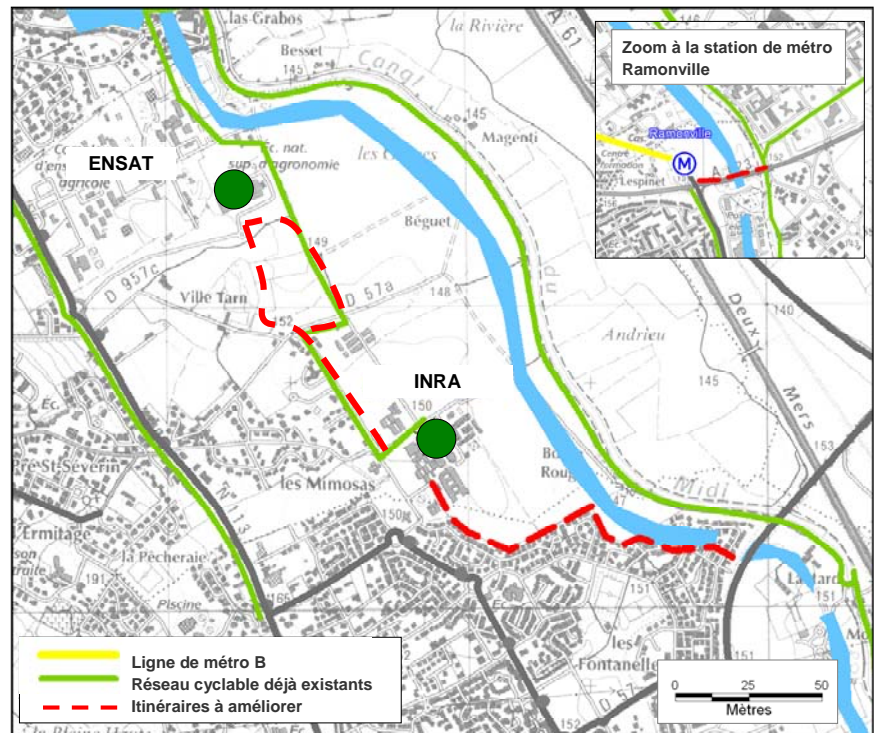
L'enquête a fait ressortir une très nette volonté des agents pour l'amélioration des aménagements cyclables autour des sites de l'INRA (74 réponses sur Auzeville et 30 pour St-Martin). En terme de stationnement, Tisséo offre du stationnement sécurisé à certains terminus de métro. Ramonville en fait partie.

1 ACTION A ENGAGER

a) Les aménagements cyclables

- Améliorer la qualité de revêtement du chemin au sud du site.
- Améliorer la liaison entre le site de l'INRA et l'ENSAT. 2 itinéraires sont possibles : chemin du canal puis du Pont de Bois ou chemin de la Cruzette puis du Pont de Bois
- Améliorer la liaison entre la station Ramonville et le Canal du Midi

Les aménagements cyclables du secteur





a) Les aménagements cyclables

- Sécuriser l'entrée nord du site, en provenance du chemin de Lacade. Les cyclistes qui arrivent par le nord doivent couper la route en plein virage : implantation d'une section à 30km/h, avec pose de coussins berlinois.



b) Le stationnement vélos

- INRA : créer 2 autres abris-vélos et améliorer les existants (préférer les arceaux aux systèmes pincés-roues)
- Création de stationnement sécurisés à la station Ramonville (Tissé)



Cela permettrait aux agents utilisant les transports en commun, de venir en métro jusqu'à Ramonville et de récupérer leur vélo pour rejoindre le site de l'INRA. Ils pourraient, le soir le déposer à nouveau et continuer leur trajet en Transport Collectif, sans inquiétude par rapport au vol.

2 BUDGET PREVISIONNEL

- ▶ Aménagement de 2 abris-vélos : 20 000 €
- ▶ Aménagement de 10 arceaux : 4 000 €, pour un coût unitaire à 400 €

Le coût des autres actions ne concerne pas l'INRA



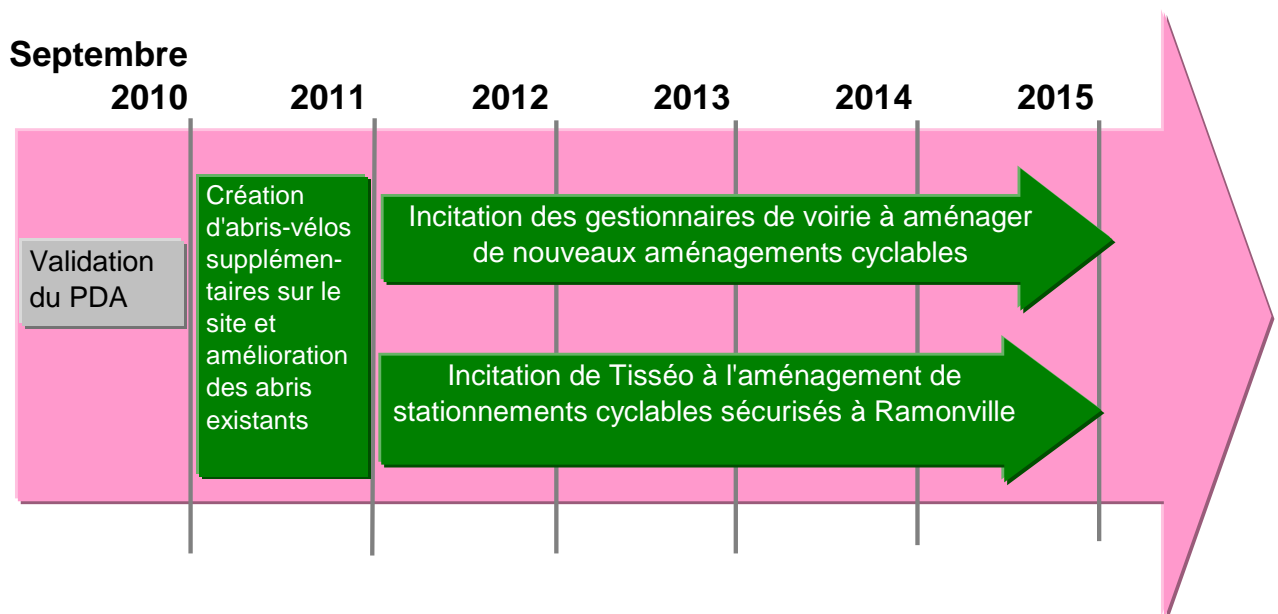
3 DIFFICULTES

► Il convient d'inciter les collectivités compétentes à réaliser les aménagements en question :

- pour les aménagements cyclables : CUGT, Conseil Général, commune de Castanet, de Ramonville-Saint-Agne...
- pour le stationnement vélo à la station Ramonville : Tisséo

Il est difficile d'inciter les collectivités à créer de nouveaux aménagements cyclables. L'union avec les communes concernées, les associations ou d'autres Plan de Déplacements d'Entreprises du secteur peut être une solution.

4 CALENDRIER DE REALISATION



5 OBJECTIFS, SUIVI ET EVALUATION

Objectifs :

- Environ 80 vélos, soit environ une vingtaine de plus par rapport à aujourd'hui

Les actions de cette fiche sont d'envergure plus importante qu'une simple communication. Les impacts sur les agents sont donc plus importants que pour les fiches actions 2 et 3.

Indicateurs :

- Nombre d'abris-vélos aménagés et améliorés
- Nombre d'agents venant travailler à vélo (enquête Mobilité)



7 – Favoriser l'utilisation des Transports Collectifs

| | |
|-------------|---|
| Partenariat | Tisséo |
| Echéancier | Court à moyen terme |
| Coût | L'INRA n'est pas concerné par le coût de l'action |

Améliorer les liaisons de bus transversales vers l'INRA, notamment entre Labège, Castanet et le site



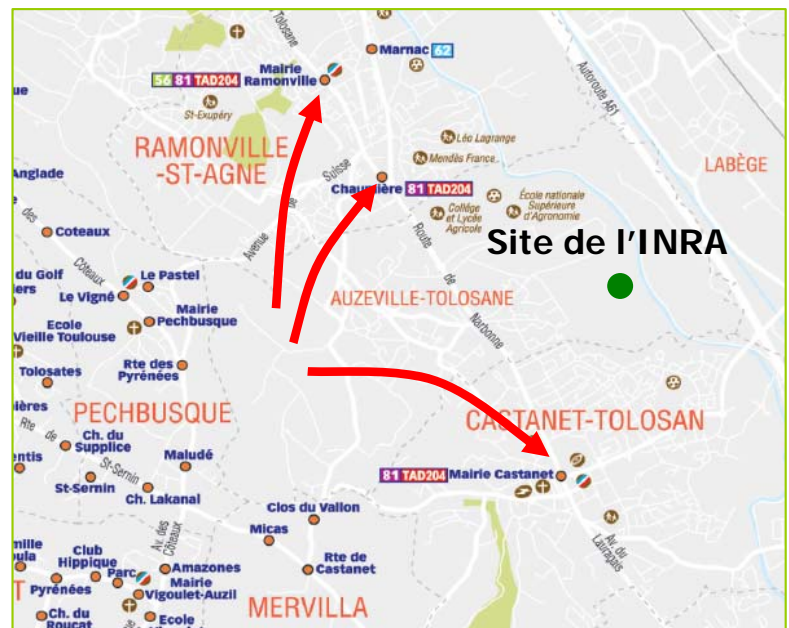
• Contexte

Le site d'Auzeville est assez bien desservi par les TC, avec notamment l'existence d'un couloir bus depuis la station de métro Ramonville, et une fréquence de desserte de 10 minutes aux heures de pointe pour la ligne 62. Toutefois, comme sur l'ensemble du réseau, les liaisons transversales sont peu nombreuses. Les seules lignes qui offrent ce service sont les lignes de Transport à la Demande. Un potentiel est pourtant existant : 85 agents habitent à Castanet-Tolosan, 7 à Escalquens, 7 à Aiguesvives, 6 à Pompertuzat, 3 à Labège...

1 ACTION A ENGAGER

► Développer la desserte et les fréquences de desserte des lignes transversales :

- TAD 119 (Communes du sud de l'agglomération) : il fonctionne tous les jours de 6 h à 0 h 30 avec un départ de Ramonville Métro toutes les 1/2 heures sur un certain nombre de communes au sud de Toulouse. En revanche aucun arrêt ne se trouve à proximité du site





- **le TAD 204 (Montgiscard-Ramonville)** : il circule du lundi au samedi. 10 services sont offerts. L'arrêt desservi le plus proche est l'arrêt Grand Chemin, situé à 800 m du site. En revanche, très peu d'arrêts sont desservis sur la commune de Labège. Il conviendrait d'offrir une possibilité de desserte sur les arrêts : Chante Caille et Autan. Les temps de parcours sont peu attractifs (25 min entre Labège SNCF et Auzeville). La desserte des nombreux arrêts de la ligne en est la cause.



- **le TAD 202 (Labège-Montbrun-Lauragais)** : il circule du lundi au samedi et offre 14 services aller-retour. Il dessert des communes du sud de l'agglomération toulousaine (Pompertuzat, Pechabou...)



- Il serait par ailleurs intéressant d'augmenter la fréquence de passage de **la ligne 81**. Aujourd'hui, un bus passe toutes les 15, 20 minutes. Le potentiel est important pour l'INRA car la ligne relie directement le site à l'université Paul Sabatier. De nombreux déplacements se réalisent entre l'institut et ce pôle.



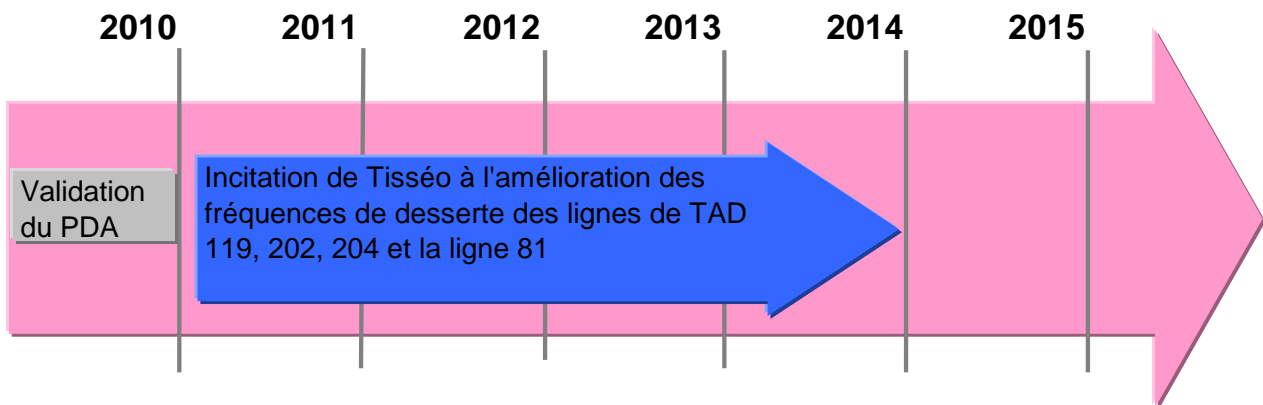
2 BUDGET PREVISIONNEL

- ▶ L'INRA n'est pas concerné par le coût des actions

3 DIFFICULTES

- ▶ La principale difficulté de cette fiche action porte sur l'augmentation du coût d'exploitation pour Tisséo. Il convient pour l'INRA d'insister auprès du SMTC de l'agglomération toulousaine, par courrier, pour qu'il réalise les améliorations citées ci-dessus.
- ▶ Par ailleurs, l'évolution de l'offre n'étant pas sûre, même à long terme, il convient pour l'INRA d'être assez prudent quant à la communication sur cette action envers les agents, en rappelant notamment que cette action ne dépend pas uniquement de la volonté de l'INRA.

4 CALENDRIER DE REALISATION



5 OBJECTIFS, SUIVI ET EVALUATION

Objectifs :

- Environ 70 abonnements TC soit une vingtaine de plus par rapport à aujourd'hui

Les actions de cette fiche sont d'envergure plus importante qu'une simple communication sur les TC. Les impacts sur les agents seront donc plus importants que ceux évalués sur la fiche action 1.

Indicateurs :

- Nombre de montées-descentes aux arrêts proches de l'INRA : Grand Chemin, Peupliers, INRA.



8 – Favoriser l'utilisation du vélo

| | |
|-------------|---|
| Partenariat | ENTV, CUGT, Tisséo |
| Echéancier | Court terme (a, b) ; moyen terme (c) ; long terme (d) |
| Coût | 15 000 € |

Aménager du stationnement vélo couvert et des douches à l'ENTV, et des stationnements sécurisés à la station des Arènes



• Contexte

Si l'INRA est aujourd'hui bien équipé en stationnement « vélos » couvert et en douches aujourd'hui, l'ENTV ne compte quant à elle aucun stationnement et aucune douche. Or ces aménagements favorisent beaucoup l'utilisation du vélo. Par ailleurs, la station de métro des Arènes ne compte aucun stationnement sécurisé.

1 ACTION A ENGAGER

- a) Aménager un abri-vélos couvert à l'ENTV
- b) Aménager 2 douches et des vestiaires à l'ENTV

Ces deux actions seront prises en charges par l'ENTV



- c) Aménager des stationnements cyclables sécurisés à la station des Arènes et de Colomiers (en partenariat avec Tisséo)

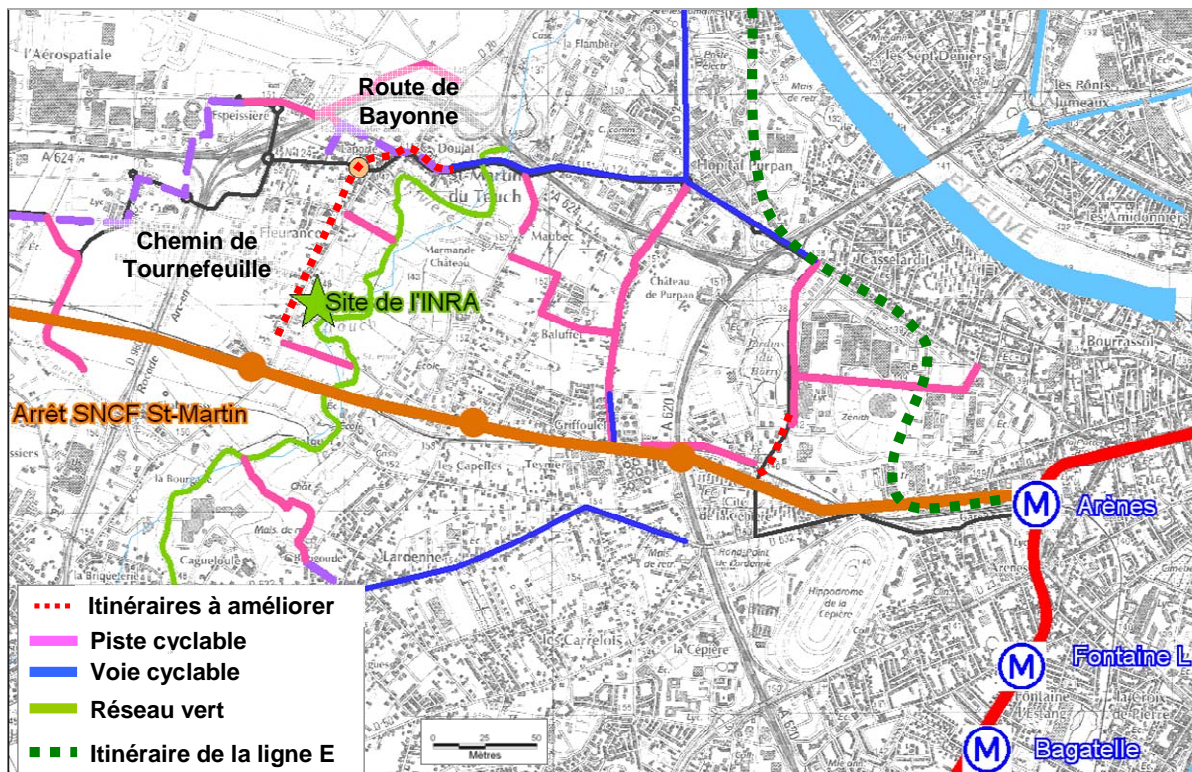
Cela permettrait aux agents utilisant les transports en commun, de venir en métro ou en train jusqu'aux Arènes, et de récupérer leur vélo pour rejoindre le site de l'INRA. Ils pourraient, le soir, le déposer à nouveau et continuer leur trajet en Transport Collectif, sans inquiétude vis-à-vis de leur vélo.



d) Créer des aménagements cyclables pour mailler davantage le réseau cyclable sur le territoire (en partenariat avec la CUGT). Les axes cités ci-dessous ne sont pas équipés d'aménagements cyclables. Créer des voies ou pistes cyclables permettrait de mieux mailler le territoire pour rejoindre la station des Arènes :

- Chemin de Tournefeuille (7 m avec du stationnement)
- Route de Bayonne (8 m avec du stationnement)
- Voie du TOEC (8,50 m avec îlot central)

Ces aménagements permettront de relier le site de l'INRA aux aménagements de la lignes E du tramway, et ce jusqu'à la station des Arènes.



2 BUDGET PREVISIONNEL

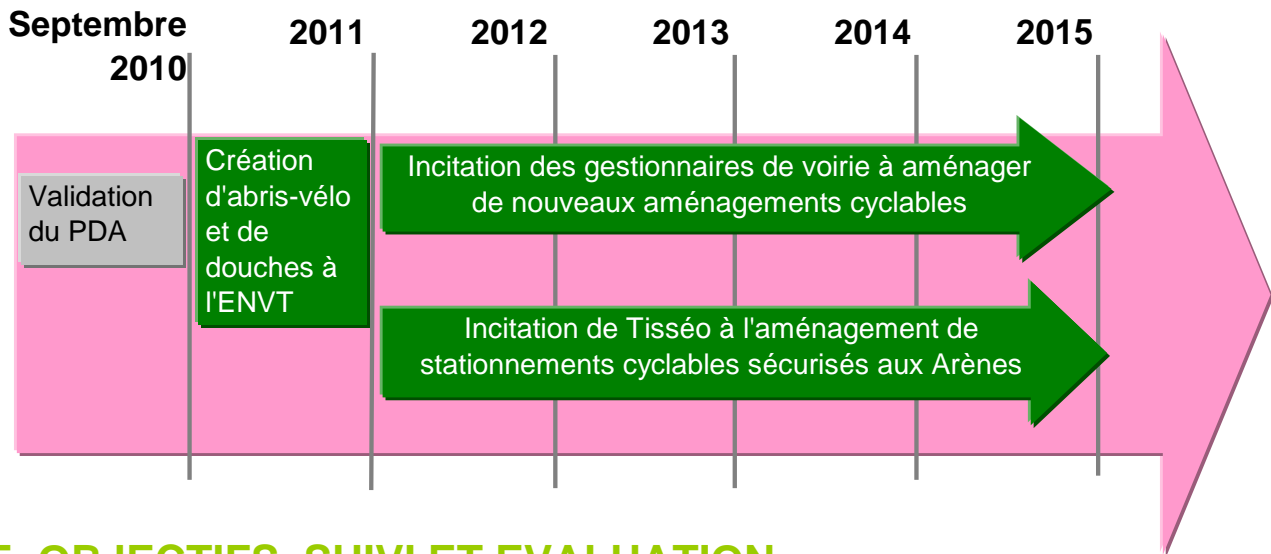
- Aménagement d'un abri-vélos couvert : 10 000 €
- Aménagement de 2 douches : 5 000 €
- L'INRA n'est pas concerné par le coût de réalisation des aménagements cyclables

3 DIFFICULTES

- La difficulté majeure sera de convaincre les partenaires concernés de réaliser les aménagements cyclables. Le recourt aux différentes associations existantes sera nécessaire. Les coûts à investir sont relativement importants.



4 CALENDRIER DE REALISATION



5 OBJECTIFS, SUIVI ET EVALUATION

Objectifs :

- Une vingtaine de vélos, soit environ 10 cyclistes de plus par rapport à aujourd'hui

Les actions de cette fiche sont d'envergure plus importante qu'une simple communication. Les impacts sur les agents sont donc plus importants que pour les fiches actions 2 et 3.

Indicateurs :

- Nombre d'abris-vélos aménagés et améliorés
- Nombre d'agents venant travailler à vélo (enquête mobilité)



9 – Favoriser l'utilisation des Transports Collectifs

| | |
|-------------|---|
| Partenariat | Tisséo et la Région Midi-Pyrénées |
| Echéancier | Long terme (a) ; court terme (b) |
| Coût | L'INRA n'est pas concerné par le coût de l'action |

Améliorer la fréquence de desserte de la ligne C et l'information en gare des Arènes



• Contexte

Le site de l'INRA à St-Martin possède l'énorme avantage d'être situé à 5 minutes à pied d'un arrêt SNCF de la ligne C. Cela-étant, les faibles fréquences de ce mode (30 min) sont un frein à l'utilisation des TC pour se rendre sur le site. Par ailleurs, l'information est assez peu lisible en gare des Arènes, contrairement au reste du réseau. La ligne C est pourtant intégrée dans le réseau Tisséo à part entière.

1 ACTION A ENGAGER

a) Améliorer la fréquence de desserte de la ligne C (demande groupée avec les autres PDE du secteur)
Objectif : 15 minutes en heures de pointe

b) Améliorer la signalétique pour les usagers en correspondance avec la ligne A et la ligne C, notamment.

Le principal problème à régler concerne l'information sur les quais de la ligne C. En effet, elle est très peu lisible. Il est, entre autre, essentiel de pouvoir renseigner clairement les directions des trains, par quai. Or ce n'est pas le cas aujourd'hui.

2 BUDGET PREVISIONNEL

► L'INRA n'est pas concerné par le coût de l'action

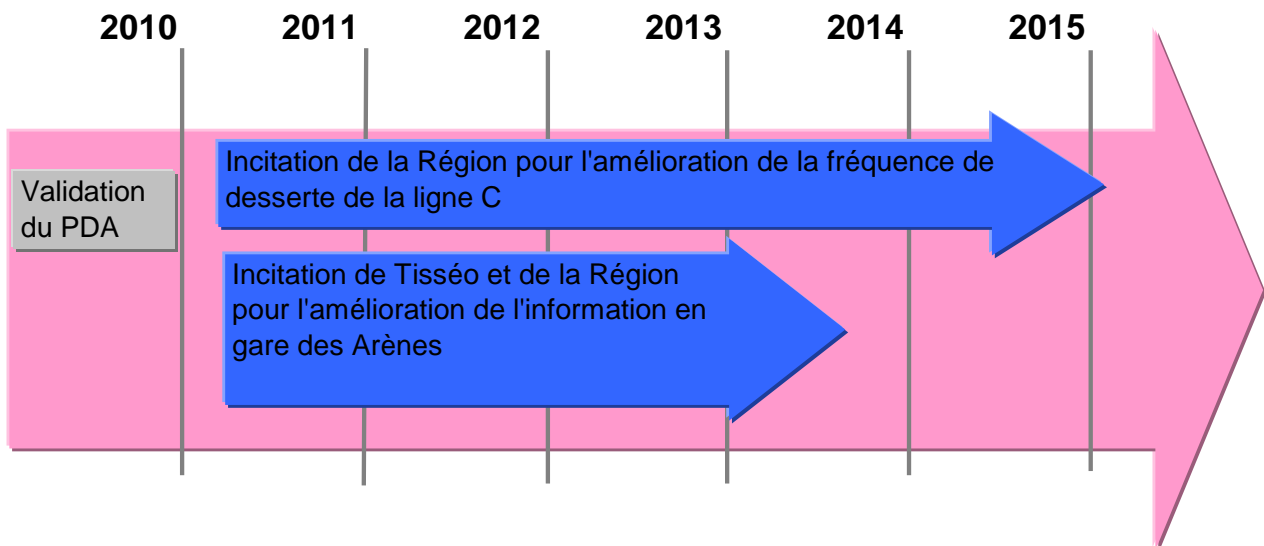


3 DIFFICULTES

Il convient pour l'INRA d'inciter la Région, avec le soutien du PDA ainsi que des autres PDE réalisés aux alentours du site, pour qu'elle améliore la fréquence de la ligne C et l'information en gare des Arènes. Tisséo a également un rôle à jouer dans l'amélioration de l'information car la ligne C est intégrée à son réseau.

La principale contrainte de cette action concerne les coûts d'aménagement importants pour la Région.

4 CALENDRIER DE REALISATION



5 OBJECTIFS, SUIVI ET EVALUATION

Objectifs :

- Environ 35 abonnements TC soit une dizaine de plus par rapport à aujourd'hui

Indicateurs :

- Nombre d'abonnements TC des agents remboursés à 50 %



10 – Réduire l'impact environnemental des véhicules de service

| | |
|-------------|-------------|
| Partenariat | Aucun |
| Echéancier | Court terme |
| Coût | 63 600 € |

Réduire l'impact environnemental des déplacements professionnels de l'INRA, notamment par l'éco-conduite, l'achat de véhicules propres et la réduction du parc

• Contexte

Les agents de l'INRA réalisent de nombreux déplacements professionnels. Plus des $\frac{3}{4}$ des agents sont concernés (enquête Mobilité d'octobre 2009). Il est donc essentiel de réduire l'impact de ces déplacements. Différentes solutions s'offrent à cet enjeu : une conduite plus écologique, des véhicules moins polluants, et un parc de véhicules plus réduit.

1 ACTION A ENGAGER

- a) Acheter des véhicules de service propres (hybrides, électriques) pour les trajets courts (Université Paul Sabatier, ENVT, unité des lapins, ENSAT ...)
- b) Former les agents qui se déplacent le plus, à l'écoconduite, par le biais d'un organisme spécialisé dans ce type d'exercice

L'éco-conduite est une technique de conduite qui vise à utiliser le moins possible les capacités du véhicule. Les économies financières et de rejet de CO₂ réalisées sont non négligeables.

Le tableau suivant est tiré www.3acompetition.org et donne un aperçu des économies réalisables avec l'écoconduite.



ANALYSE COUTS ET ECONOMIES FORMATION ECO CONDUITE

Prenons l'exemple d'une entreprise dont 30 salariés circulent sur les véhicules de l'entreprise toute l'année, avec une moyenne de 40.000 kms/an/véhicule

| | Avec nos véhicules 155€ x 30 personnes | Avec vos véhicules 120€ x 30 personnes |
|---|--|--|
| ▶ 30 personnes à former ▶ Formation retenue : Demi-journée 4 heures dans nos locaux (théorique et pratique) | 4650 € | 3600 € |
| Prise en charge de la formation par votre OPCA Estimation moyenne basse 50% | - 2325 € | - 1800 € |
| Economie consommations carburant ▶ Véhicule diesel catégorie moyenne ▶ consommation moyenne : 6L/100kms soit 2400 L/an pour 40.000 kms/an ▶ prix moyen gasoil constaté : 1€/L TTC, 2400€ par an et par véhicule ▶ Poste carburant pour une flotte de 30 véhicules : 72.000€/an ▶ Economie consommation constatée après formation (moyenne basse 15 %) Ne sont pas pris en compte les autres facteurs d'économies réalisées (usure pièces mécaniques retardées, poste entretien et réparation diminué grâce aux vérifications et anticipation des utilisateurs ...) | -10.800 € | -10.800 € |
| Economie réalisées dès la première année (poste carburant) | + 8.475 € | + 9.000 € |
| Economies réalisées la 2 ^{ème} année (poste carburant) | + 10.800 € | + 10.800 € |
| Economies réalisées sur 10 ans (poste carburant) Sous réserve de la mobilisation de vos salariés formés !... | + 105.675 € | + 106.200€ |
| Total de vos émissions de CO₂ pour votre flotte de véhicules par an | Avant formation 261 Tonnes de rejet | Après formation 229 Tonnes de rejet |

www.3acompetition.org

c) Réduction du parc de véhicules en supprimant les voitures les moins utilisées : non remplacement des véhicules les plus vieux

Les analyses du parc de véhicules de service de l'INRA ont permis de montrer que ce dernier semblait trop important pour l'utilisation que peuvent en avoir les différentes unités de l'institut. Il est envisageable de le réduire.

Les deux raisonnements suivants permettent de démontrer ce constat de manière assez simple. Ils permettent également d'évaluer la réduction potentielle du parc de véhicules de service.



Raisonnement 1 : les kilomètres moyens réalisés par véhicule, sur le site d'Auzeville*

→ **6 véhicules de service en moins**

Le tableau ci-dessous présente le parc de véhicules d'Auzeville (hors véhicules utilitaires) par unité :

| N° Codique | Km annuel moyen | Nombre de voiture | Km annuel moyen par véhicule |
|------------|-----------------|-------------------|------------------------------|
| 631 | 215 432 | 8 | 26 900 |
| 35 | 79 657 | 4 | 19 900 |
| 1 248 | 212 938 | 12 | 17 700 |
| 61 | 130 297 | 8 | 16 300 |
| 1 201 | 63 838 | 4 | 16 000 |
| 444 | 11 522 | 1 | 11 500 |
| 441 | 9 642 | 1 | 9 600 |
| 875 | 28 354 | 3 | 9 500 |
| 802 | 27 792 | 3 | 9 300 |
| 685 | 15 374 | 2 | 7 700 |
| 1 203 | 14 799 | 2 | 7 400 |

Unité réalisant plus de 15 000 km par véhicule

Unité réalisant moins de 15 000 km par véhicule

On peut ainsi tirer le bilan suivant : les unités qui ont un parc important (4 véhicules ou plus) ont un kilométrage annuel moyen par véhicule élevé. A contrario, les unités qui ont peu de véhicules de service semblent sous-utiliser ces véhicules (le kilométrage annuel moyen est 2 fois plus faible).

| Nombre de véhicules | Nombre de km annuel moyen par véhicule |
|---------------------|--|
| 36 | 19 489 |
| 12 | 8 975 |

On peut en déduire que si le parc des unités qui réalisent moins de 15 000 km par an était davantage exploité, l'INRA pourrait globalement réduire son parc de : **6 voitures de service**

*L'analyse n'est pas pertinente sur le site de St-Martin puisque ce dernier ne compte que 4 véhicules de service.



Raisonnement 2 : les kilomètres moyens réalisés en fonction de l'âge des véhicules

→ **11 véhicules de service en moins sur Auzeville**

14 voitures de service réalisent moins de 10 000 kilomètres par an. Parmi ces 14 véhicules, 11 ont plus de 3 ans.

Ces 11 véhicules représentent donc un surcoût compte tenu de leur âge et de leur sous-utilisation.

→ **1 véhicule de service en moins sur St-Martin**

Le site de Saint-Martin-du-Touch compte quant à lui seulement 4 véhicules. Les possibilités de réduction du parc sont donc plus réduites. On peut toutefois souligner qu'1 des 4 véhicules a plus de 20 ans et compte un kilométrage moyen de 2 400 km par an. Il semble sous-utilisé et est potentiellement supprimable.



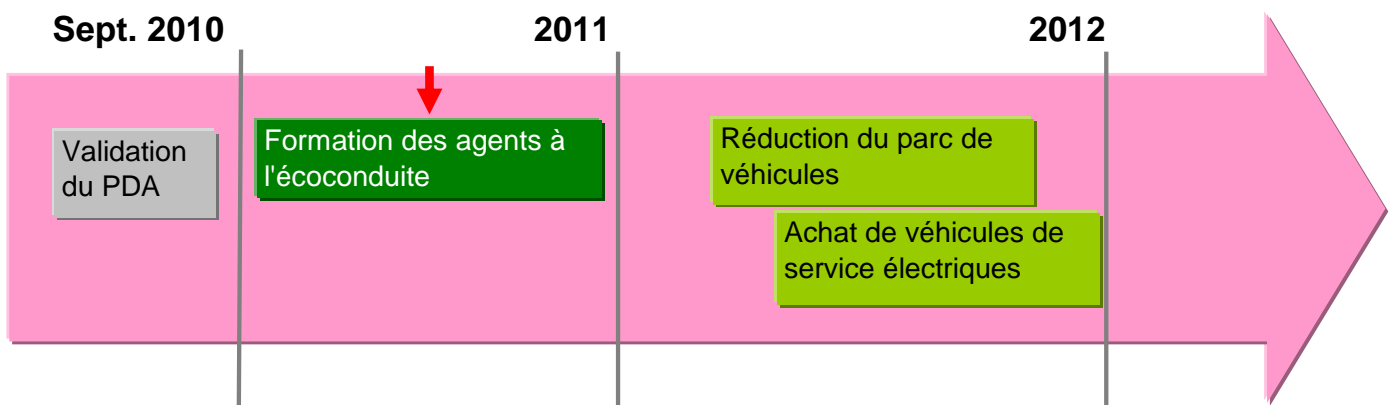
2 BUDGET PREVISIONNEL

- ▶ Achat de 3 véhicules de service propres (hybrides, électriques : 60000 € (20000 € l'unité)
- ▶ Formation de 30 agents : 3 600 €

3 DIFFICULTES

- ▶ Aucune

4 CALENDRIER DE REALISATION



5 OBJECTIFS, SUIVI ET EVALUATION

Objectifs :

- Réduction du nombre de kilomètres annuels réalisés avec des véhicules de services de 10 %
- Réduction du budget transport des véhicules de service de 10 %

Indicateurs :

- Nombres de kilomètres réalisés avec les véhicules de services (hors véhicules propres)
- Budget Transport de l'INRA



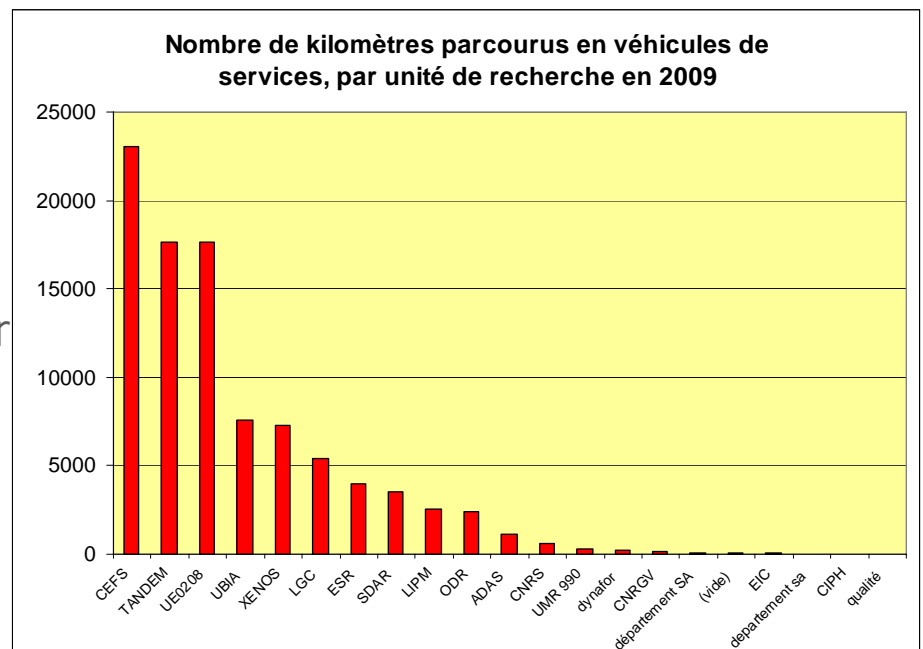
11 – Mutualiser l’usage des véhicules de service et centraliser le système des réservations

| | |
|-------------|---|
| Partenariat | Aucun |
| Echéancier | Court terme (a), moyen terme (b et c) |
| Coût | 2 employés à mi-temps + 3 000 € par an |

Centraliser le système de réservations entre toutes les unités de l’INRA, et externaliser la gestion du parc

• Contexte

Aujourd’hui, les unités de l’INRA se partagent les 67 véhicules du parc : 52 voitures et 15 véhicules utilitaires. Une gestion centralisée des véhicules permettrait de rationaliser l’utilisation des véhicules de chaque unité et de réduire les dépenses liées à l’entretien des véhicules. La faible utilisation de certaines voitures serait également limitée.



1 ACTION A ENGAGER

a) Mutualiser les véhicules de service de l’INRA (hors véhicules utilitaires) par site, et centraliser le système de réservations des véhicules de service des unités de l’INRA

Il convient de prévoir une personne à mi-temps (une pour chaque site), pour gérer le système. Cette action proposera une gestion informatisée des réservations, notamment pour faciliter le suivi et l’évaluation de l’action.



b) Externaliser partiellement la gestion du parc de véhicules de service de l'INRA (hors véhicules utilitaires)

Ce système évite à l'INRA d'investir dans des véhicules. L'institut les louera à une société privée. L'entretien est compris dans le forfait. Notons qu'après la mise en œuvre de cette action, la gestion des véhicules (réservation) restera à organiser.

c) Externaliser complètement la gestion du parc de véhicules de service de l'INRA (hors véhicules utilitaires)

2 BUDGET PREVISIONNEL

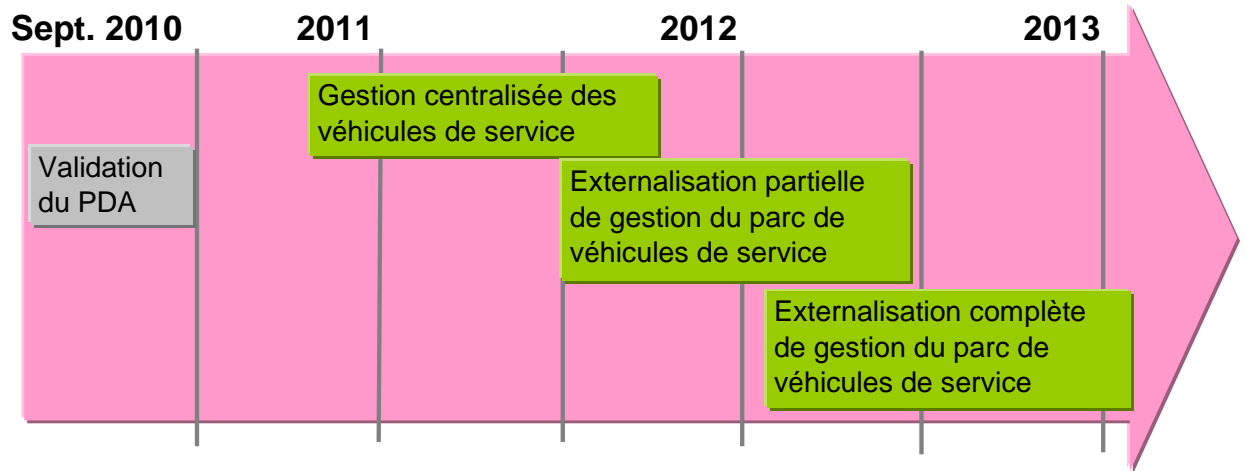
- ▶ Centralisation du système de réservations des véhicules de service: **2 employés à mi-temps**
- ▶ Externalisation du parc de véhicules de services de l'INRA :
Pour 40 véhicules : **240 € HT / mois**, frais d'entretien compris, hors frais d'assurances. Il s'agit d'un contrat sur 40 mois, 120000km, soit **environ 3 000 € HT par an**

3 DIFFICULTES

- ▶ La gestion de 50 véhicules de service, utilisés par plus d'une centaine d'agents est très difficile. L'agent responsable de la gestion du parc devra gérer toutes les problématiques du parc, à savoir le suivi et l'entretien des véhicules, les réservations et leur suivi, la mise en relation des éventuels covoitureurs (cf. action 14), la propreté de l'habitacle...



4 CALENDRIER DE REALISATION



5 OBJECTIFS, SUIVI ET EVALUATION

Objectifs :

- Réduction du nombre de véhicules de service

Indicateurs :

- Nombre de véhicules de service



12 – Encourager l'utilisation des modes alternatifs

| | |
|-------------|--|
| Partenariat | Aucun |
| Echéancier | Court terme (b) et moyen terme (a) |
| Coût | 9 000 € + 1 ou 2 jours du service com. de l'INRA |

Communiquer sur les différents avantages des modes alternatifs (économies, temps de parcours), ainsi que sur les possibilités existantes, et doter l'INRA d'une flotte de vélos électriques

• Contexte

Pour les 2 sites, 70 % des déplacements professionnels à Toulouse sont effectués en voiture (dont 30 % en véhicule personnel). Certains déplacements peuvent être facilement réalisés grâce aux modes alternatifs. Le constat est le même pour les déplacements en Midi-Pyrénées (plus de 80 %). Il s'agit donc de promouvoir les modes alternatifs pour inciter les agents à les utiliser.

1 ACTION A ENGAGER

- Acheter une flotte de vélos électriques pour les déplacements courts: UPS, unité des lapins, ENVT, ENSAT...)
- Faire la promotion des modes alternatifs (vélo, Transports Collectifs urbains, trains) en termes d'économie, de temps de parcours (notamment entre les sites et la gare ou l'aéroport)

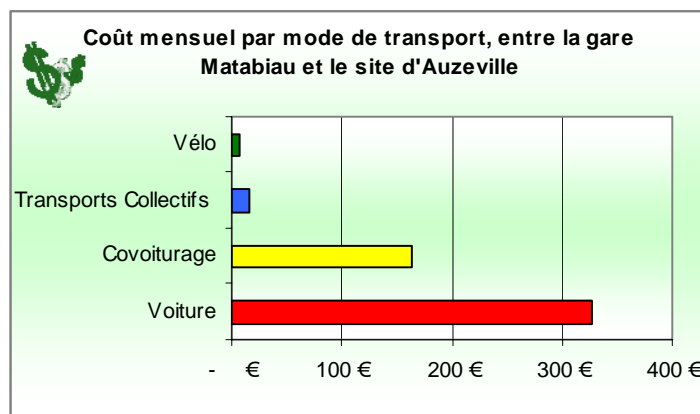
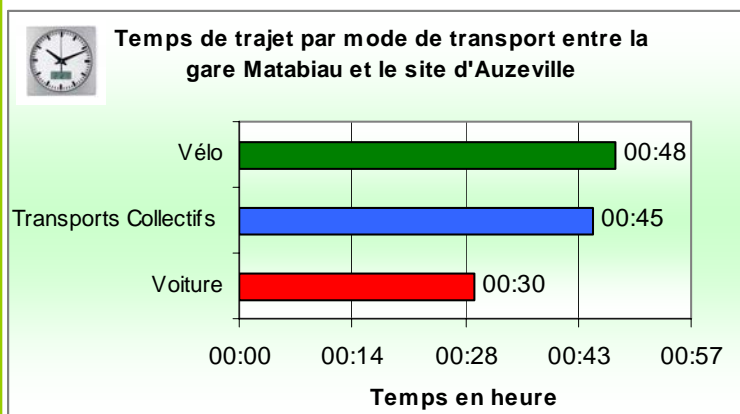
Les enjeux des différents modes de transports sont les suivants :

- **Le vélo avec ou sans assistance électrique** : Réalisation des trajets de courte distance cités ci-dessus
- **Les Transports Collectifs (bus-métro)** : déplacements sur l'agglomération toulousaine : gare Matabiau, aéroport de Blagnac, autres destinations desservies par les Transports Collectifs
- **Le train** : déplacements de distances plus longues, mais qui conservent un intérêt à l'utilisation du train en termes de temps de parcours : Montpellier, Bordeaux...

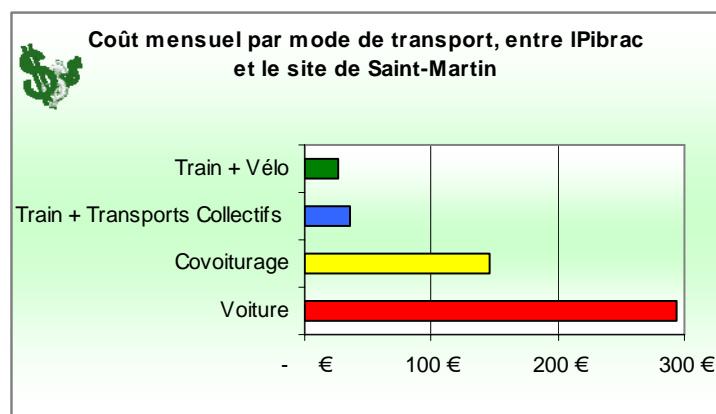
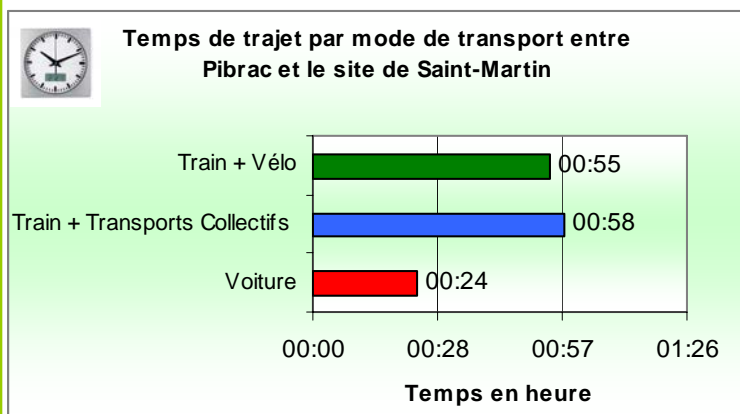


Les graphiques suivants montrent les comparaisons de temps de parcours des sites de l'INRA jusqu'à la gare Matabiau, par mode de transport, ainsi que leur coûts.

Pour le site d'Auzeville :



Pour le site de Saint-Martin-du-Touch :



A l'image des graphiques ci-dessus, il est essentiel, dans cet exercice de communication, de bien mettre en évidence le fait que les transports alternatifs sont d'une part financièrement très économiques par rapport à la voiture, et d'autre part que les temps de parcours sont concurrentiels.



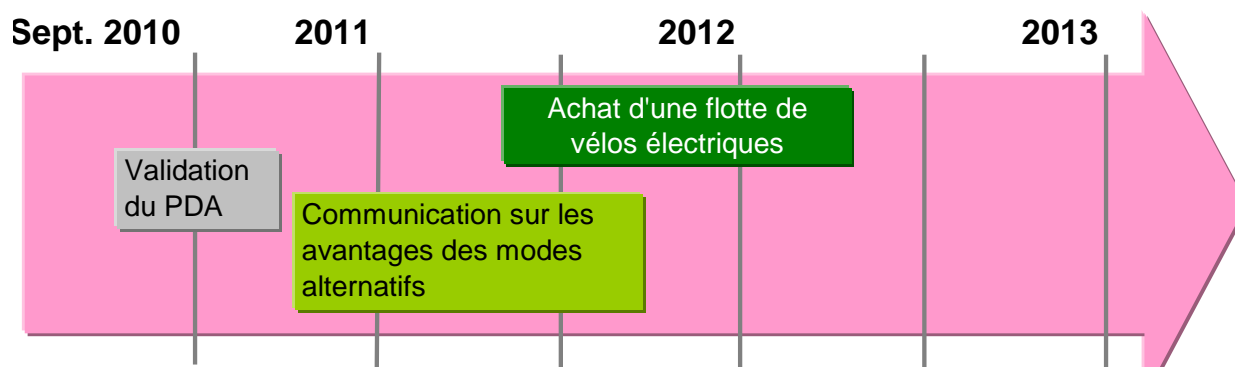
2 BUDGET PREVISIONNEL

- ▶ Achat de 6 vélos électriques : 9 000 € pour un vélo de moyenne gamme à 1 500 € l'unité
- ▶ Communication sur les modes alternatifs : 1 ou 2 jours du service com. de l'INRA

3 DIFFICULTES

- ▶ Les coûts d'investissement dans une flotte de vélos électriques sont importants pour l'INRA.

4 CALENDRIER DE REALISATION



5 OBJECTIFS, SUIVI ET EVALUATION

Objectifs :

- Utilisation quotidienne d'au moins 1 vélo de service

Indicateurs :

- Nombre d'utilisations annuelles des vélos de service électriques
- Evolution annuelle du nombre de trajets effectués en train



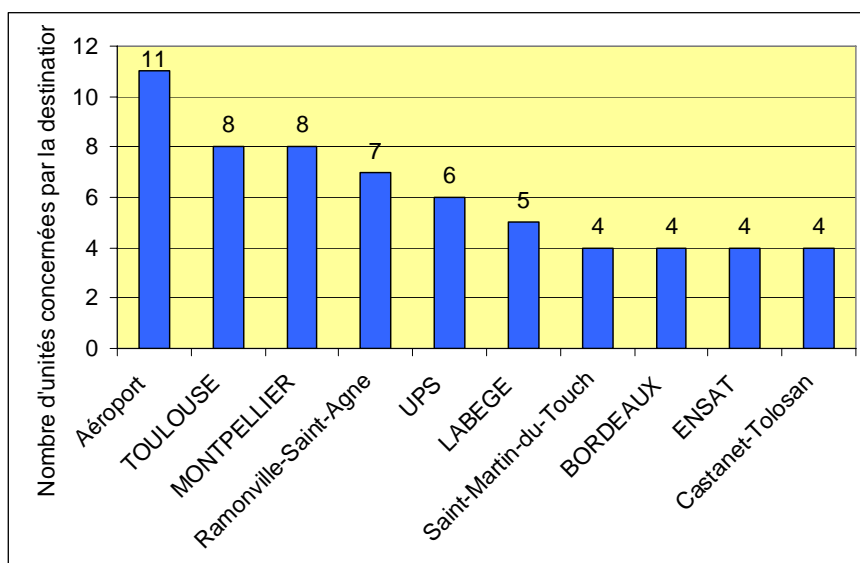
13 – Limiter les déplacements professionnels : favoriser le covoiturage

| | |
|-------------|--------------|
| Partenariat | Aucun |
| Echéancier | Court terme |
| Coût | 580 € par an |

Favoriser le covoiturage en facilitant la mise en relation des agents réalisant des déplacements communs, et location de places aux parking de l'aéroport

• Contexte

Les destinations communes de chacune des unités sont nombreuses (UPS, Montpellier, Gare, aéroport). Le covoiturage est une solution à envisager pour réduire le nombre de déplacements.



1 ACTION A ENGAGER

- a) Favoriser le covoiturage avec une meilleure organisation des déplacements, pour permettre la rencontre des agents qui réalisent le même déplacement
 L'organisation des réservations de voitures de service en pool, gérée par une seule et même personne, permettra de repérer facilement les agents qui se rendent au même endroit, le même jour. Une fois mis en relation, ils pourront s'organiser en vue de faire le déplacement ensemble.
- b) Louer à l'année des places de parking à l'aéroport, réservées aux covoitureurs de l'INRA, si possible dans le parking P1. Aujourd'hui, les places parking louable au P1 sont déjà louées. Il n'en reste plus qu'aux parkings P5 et P6. Elles se trouvent assez loin de l'aéroport mais sont moitié moins cher.



Les places de parking louables se trouvent aux parkings P5 et P6. Ces places seront réservées uniquement aux agents qui covoiturent. Si les places sont loin de l'aéroport, avoir des places réservées reste avantageux pour les agents :

- les temps de recherche de places sont nuls
- la fréquence de passage de la navette est intéressante : 1 départ toute les 8 minutes
- les agents n'auront pas à avancer les frais de stationnement

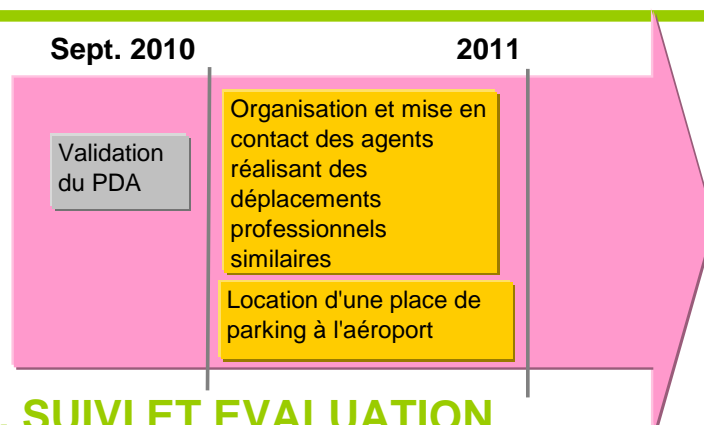
2 BUDGET PREVISIONNEL

- ▶ 1050 € par place de parking louée au P1
- ▶ 580 € par an par place de parking louée aux P5 ou au P6

3 DIFFICULTES

- ▶ Les places ne devront être utilisées que par des agents en covoiturage. Cette action nécessite une rigueur des agents quant à cette condition. De plus, si aucun agent ne covoiture, la place est louée malgré tout. Inciter les agents à covoiturer et communiquer sur les places louées est essentiel

4 CALENDRIER DE REALISATION



5 OBJECTIFS, SUIVI ET EVALUATION

Objectifs :

- Utilisation de la place de stationnement au moins 2 à 3 fois par semaine
- Réalisation d'1 à 2 déplacements professionnels en covoiturage par semaine

Indicateurs :

- Nombre de déplacements réalisés en covoiturage par les agents pour les déplacements professionnels
- Nombre de réservations de la place de stationnement louée à l'aéroport



14 – Limiter les déplacements professionnels : autres actions

| | |
|-------------|---|
| Partenariat | Aucun |
| Echéancier | Court terme |
| Coût | 1 ou 2 jours du service com. de l'INRA |

Favoriser la pratique de préparation des réunions afin que tous les agents ne se déplacent pas systématiquement, et communiquer sur la visio-conférence

• Contexte

Le groupe de travail avec les agents et les directeurs d'unité a permis de mettre en avant plusieurs leviers d'actions, dont le fait que beaucoup d'agents se rendent aux mêmes réunions ou conférences, ce qui n'est pas forcément utile. Réduire les déplacements professionnels peut se traduire par des actions très simples, comme la communication ou la préparation des réunions.

1 ACTION A ENGAGER

- a) **Favoriser la pratique de la préparation des réunions** en amont, ainsi que leur restitution en aval, afin de réduire le nombre d'agents de l'INRA Toulouse participant aux réunions à l'extérieur du site

Cette action passe par la sensibilisation des agents, notamment par leur directeur d'unité. Une organisation doit être prévue afin qu'il y ait le moins de perte d'information possible, lorsqu'un agent ne participe pas à une réunion.

Les avantages de cette pratique seront :

- une baisse des coûts de déplacements
- des gains de temps
- une baisse de l'impact environnemental de l'institut

- b) **Communication sur l'utilisation et les avantages de la visio-conférence** (brochure, intranet)



15 – Améliorer la liaison INRA – ENVT (St-Martin)

| | | |
|-------------|--|---|
| Partenariat | CUGT | <i>Favoriser l'utilisation des modes doux (vélo, marche à pied) ainsi que des véhicules propres entre le site de Saint-Martin-du-Touch et l'école vétérinaire</i> |
| Echéancier | Moyen terme (a, b) ; long terme (c) | |
| Coût | De 170 000 à 220 000 € | |

• Contexte

Le diagnostic du PDA de l'INRA a permis de faire ressortir un nombre quotidien important de trajets entre l'ENVT et le site, dus notamment à une proximité scientifique importante entre les deux structures. Ces déplacements sont réalisés en voiture. Le covoiturage n'est pas toujours possible. Quelques solutions existent pour rendre ces déplacements professionnels plus faciles et moins polluants.

1 ACTION A ENGAGER

- a) Acheter une flotte de vélos de service électriques pour réaliser les déplacements entre le site de St-Martin et l'ENVT
- b) Acheter un véhicule de service électrique pour réaliser les déplacements entre le site de St-Martin et l'ENVT
- c) Aménager une passerelle au dessus du Touch, entre l'INRA et l'ENTV

Les agents de l'INRA, pour se rendre de l'ENVT jusqu'au site de Saint-Martin-du-Touch, réalisent plus de 2 km par jour, soit au minimum 880 km par an (en partant du principe qu'ils se rendent au moins une fois par jour de travail à St-Martin, à l'heure du repas). Or aujourd'hui, ils sont nombreux à parcourir cette distance en voiture. Avec l'aménagement d'une passerelle au dessus du Touch, ils ne seraient plus qu'à 800 m du site de l'INRA.



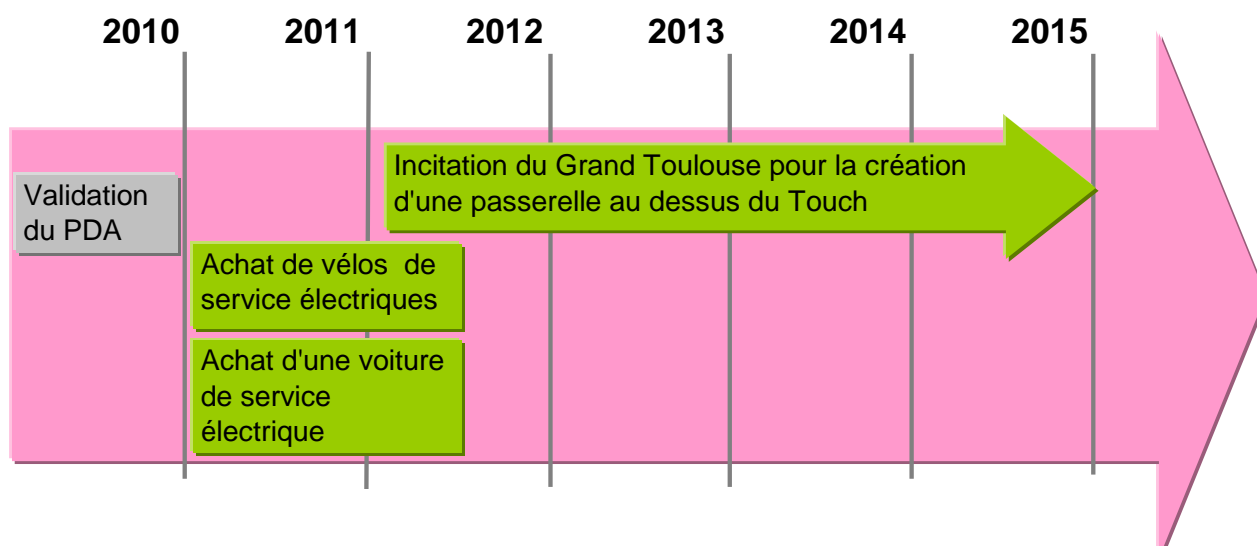
2 BUDGET PREVISIONNEL

- ▶ Achat de 3 vélos électriques : 4 500 € (1 500 € à l'unité)
- ▶ Achat d'un véhicule propre (hybride, électrique...) : 20 000 €
- ▶ Aménagement d'une passerelle sur le Touch : de 150 000 à 200 000 € (3 m de large, 15 m de long pour 3, à 4 000 € du km)

3 DIFFICULTES

Les coûts de construction d'une passerelle sont très élevés. Il convient d'inciter la Communauté Urbaine du Grand Toulouse à l'aménager, notamment en prônant les nombreux kilomètres qui seraient économisés.

4 CALENDRIER DE REALISATION



5 OBJECTIFS, SUIVI ET EVALUATION

Objectifs :

- Réduction de 50 % du nombre de trajets en voiture, entre l'ENVT et l'INRA

Indicateurs :

- Nombre d'utilisation annuelle des vélos électriques
- Nombre d'utilisation annuelle de la voiture électrique, notamment entre l'INRA et l'ENVT



| N° | Actions | Partenaires | Échéance | Coûts prévisionnel | Indicateurs |
|---|---|--|------------------------------|---|--|
| Les actions communes aux deux sites | | | | | |
| 1 Développer l'information sur l'offre en Transports Collectifs | | | | | |
| a | Fiche accessibilité Transport Collectif | Tisséo | Court terme | 400€ + 3 ou 4 jours du service com. de l'INRA | Nombre d'abonnements TC des agents, remboursés à 50 % Nombre de fiches « Accessibilité » distribuées et téléchargées |
| b | Campagne de communication | | | | |
| c | Mise en place d'informations sur présentoir | | | | |
| d | Formation d'un agent par unité | | | | |
| e | Réalisation de stands d'information | | | | |
| 2 Développer l'information sur les itinéraires cyclables | | | | | |
| a | Fiche accessibilité vélo | CUGT et associations | Court terme | 1 ou 2 jours du service com. De l'INRA | Taux d'occupation des stationnements deux-roues (hiver/été) |
| b | Mise en place d'informations sur présentoir | | | | |
| 3 Proposer des mesures incitatives à l'usage du vélo | | | | | |
| a | Réalisation de petites réparations sur site | Associations représentatives (formation, réparation) | Court terme | Environ 5 800 € | Taux d'occupation des stationnements deux-roues (hiver/été) Nombre de kits vélo distribués Nombre de vélos entretenus |
| b | Distribution d'un kit vélo | | | | |
| c | Journée de formation | | | | |
| d | Participation à l'achat d'un vélo | | | | |
| 4 Favoriser la pratique du covoiturage | | | | | |
| a | Mise en place d'un système de mise en relation interne | Tisséo | Court terme | 1000 € d'inscription au système de covoiturage | Nombre d'inscrits sur l'outil de mise en relation interne à l'INRA Nombre d'inscrits sur le service de Tisséo Nombre d'agents pratiquant le covoiturage (enquête) |
| b | Inscription au service Tisséo | | | | |
| c | Communication sur les 2 actions précédentes | | | | |
| d | Aménagement d'une place de parking réservées aux covoitureurs | | | | |
| e | Réalisation, par Tisséo, d'une carte de localisation des parkings de covoiturage en Haute-Garonne | | | | |
| f | Demi-journées d'animation de Tisséo | | | | |
| 5 Faire la promotion du PDA et organiser son suivi | | | | | |
| a | Designation d'un référent PDA | Aucun | Court voire très court terme | 1 agent de l'INRA à 1/3 de temps | Nombre de visites sur la News Letter PDA |
| b | Mise à jour des présentoirs | | | | |
| c | Création d'une news sur l'intranet | | | | |
| Les actions sur le site d'Auzeville | | | | | |
| 6 Favoriser l'utilisation du vélo | | | | | |
| a | Aménagements cyclables | CUGT, Conseil Général, commune de Castanet Tisséo | Long terme | 24 000 € pour les abris-vélos et les arceaux | Nombre d'abris-vélos aménagés et améliorés Nombre d'agents venant travailler à vélo (enquête Mobilité) |
| b | Création de deux abris vélo à l'INRA | | Moyen terme | | |
| c | Création de stationnements sécurisés à Ramonville | | | | |
| 7 Favoriser l'utilisation des Transports Collectifs | | | | | |
| a | Développement de la desserte des lignes transversales | Tisséo | Court à moyen terme | L'INRA n'est pas concerné par le coût de l'action | Nombre de montées-descentes aux arrêts proches de l'INRA : Grand Chemin, Peupliers, INRA. |
| Les actions sur le site de St Martin | | | | | |
| 8 Favoriser l'utilisation du vélo | | | | | |
| a | Aménagement d'un abri couvert à l'ENVT | ENVT, CUGT, Tisséo | Court terme | 15 000 € | Nombre d'abris vélo aménagés et améliorés Nombre d'agents venant travailler à vélo (enquête mobilité) |
| b | Aménagement de 2 douches à l'ENVT | | Moyen terme | | |
| c | Création de stationnements sécurisés à la station des Arènes | | | | |
| d | Réalisation d'aménagements cyclables | | Long terme | | |
| 9 Favoriser l'utilisation des Transports Collectifs | | | | | |
| a | Amélioration des fréquences de la ligne C | Tisséo et la Région Midi-Pyrénées | Long terme | L'INRA n'est pas concerné par le coût de l'action | Nombre d'abonnements TC des agents remboursés à 50 % |
| b | Amélioration de la signalétique de la ligne C en gare des Arènes | | Court terme | | |
| Les déplacements professionnels | | | | | |
| 10 Réduire l'impact environnemental des véhicules de service | | | | | |
| a | Achat de véhicules propres | Aucun | Court terme | 63 600 € | Nombre de kilomètres réalisés avec les véhicules de services (hors véhicules propres) Budget Transport de l'INRA |
| b | Formation des agents à l'écoconduite | | | | |
| 11 Mutualiser l'usage des véhicules de service et centraliser le système des réservation | | | | | |
| a | Mutualisation des véhicules de service et centralisation du système de réservation | Aucun | Court terme | 2 employés à mi-temps + 3 000 € par an | Nombre de véhicules de service |
| b | Externalisation partielle du parc | | Moyen terme | | |
| c | Externalisation totale du parc | | Moyen terme | | |
| 12 Encourager l'utilisation des modes alternatifs | | | | | |
| a | Achat d'une flotte de vélo électriques | Aucun | Moyen terme | 9 000 € + 1 ou 2 jours du service com. de l'INRA | Nombre d'utilisations annuelles des vélos de service électriques Evolution annuelle du nombre de trajets effectués en train |
| b | Promotion des modes alternatifs | | Court terme | | |
| 13 Limiter les déplacements professionnels : favoriser le covoiturage | | | | | |
| a | Organisation des déplacements professionnels permettant la rencontre des covoitureurs potentiels | Aucun | Court terme | 580 € par an | Nombre de déplacements réalisés en covoiturage par les agents pour les déplacements professionnels Nombre de réservations de la place de stationnement louée à l'aéroport |
| b | Location d'une place de parking à l'aéroport | | | | |
| 14 Limiter les déplacements professionnels : autres actions | | | | | |
| a | Réduction du nombre d'agents participants aux mêmes réunions | Aucun | Court terme | 1 ou 2 jours du service com. de l'INRA | |
| b | Communication sur l'utilisation de la visio-conférence | | | | |
| 15 Améliorer la liaison INRA - ENVT | | | | | |
| a | Achat d'une flotte de vélo électriques | CUGT | Moyen terme | De 170 000 à 220 000 € | Nombre d'utilisation annuelle des vélos électriques Nombre d'utilisation annuelle de la voiture électrique, notamment entre l'INRA et l'ENVT |
| b | Achat d'un véhicule de service propre | | Long terme | | |
| c | Aménagement d'une passerelle sur le Touch | | | | |