

PLAN DE MOBILITE EMPLOYEUR

Rapport de diagnostic

seine · saint · denis
LE DÉPARTEMENT

01

CONTEXTE ET MÉTHODOLOGIE (P. 3-12)

02

ÉTUDE DES LIEUX D'HABITATION (P. 13-22)

03

ÉTUDE D'ACCESSIBILITÉ (P. 23-79)

04

AUDIT DE LA FLOTTE (P. 80-84)

05

SYNTHÈSE DES RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE (P. 85-119)

06

PLAN D'ACTION (P. 120-?)

➤ Ce rapport présente les résultats complets de la phase 1 : diagnostic mission



Le Conseil Départemental 93 réalise un Plan de Mobilité Employeur (PDME).

Cette étude a été réalisée à partir du mois de février 2021 pendant l'épidémie du Covid 19.

À travers la réalisation de son PDME, le Département identifie les enjeux suivants :

- **Enjeu environnemental** : limiter l'utilisation de la voiture individuelle pour favoriser les modes de déplacements alternatifs
- **Enjeu économique** : réduire les coûts de déplacements des agents, mais également les frais inhérents pour la Collectivité
- **Enjeu social** : réduire les frais et temps de déplacement pour chaque agent, mettre en place des modes de déplacement bénéfiques pour la santé, améliorer l'accessibilité sur les lieux de travail.

Référente mobilité :

Péroline Millet
01 43 93 99 40

pmillet@seinesaintdenis.fr

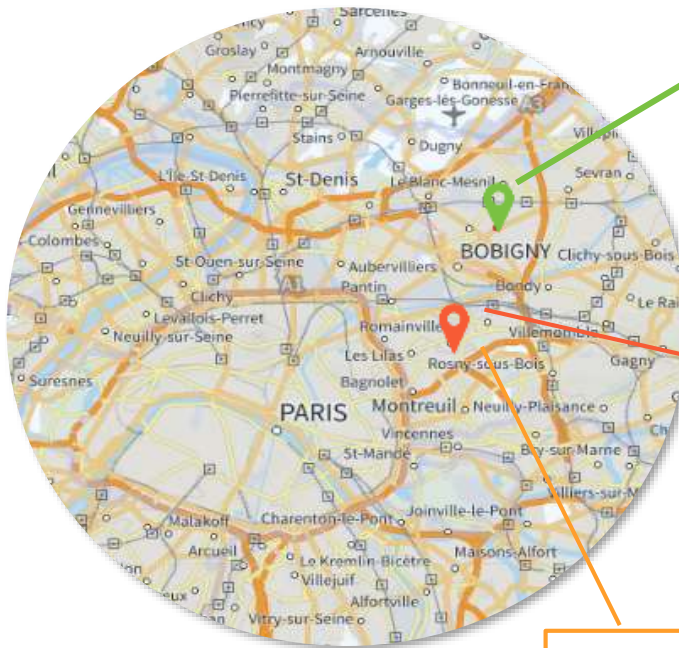
Envoyé en préfecture le 15/04/2022

Reçu en préfecture le 15/04/2022

Affiché le

SLO

ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE



Site de Bobigny
(3 543 agents)

Site de Rosny Sous Bois
(198 agents)
99 avenue du Général de
Gaulle, Rosny Sous Bois

Sites Externes
(300 sites de 1 à 30 agents répartis
sur tout le Département de la Seine-
Saint-Denis)

UN SITE OUVERT 5J/7

Les 3 543 agents travaillent pour la majorité à temps complet du lundi au vendredi sur une base horaire de 35h de travail par semaine (arrivée possible jusqu'à 9h30, départ possible à partir de 16h30).

Sur Bobigny, le Conseil départemental est reparti sur 7 bâtiments :

Immeuble Colombe	402 agents
Immeuble Satie	295 agents
Hôtel du Département	136 agents
Immeuble Picasso	1 104 agents
Immeuble Verdi	263 agents
Immeuble Européen 2	690 agents
l'immeuble Papillon	654 agents

REPARTITION DES AGENTS PAR STATUT

Les agents sont répartis sur 3 types de statuts différents :

- 40% de catégorie A ;
- 18% de catégorie B
- 40% de catégorie C
- 2% de « hors statut »





DES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL FRÉQUENTS

Le Conseil départemental participe à hauteur de 50 à 70% du montant de l'abonnement aux transports en commun de ses agents (en fonction des revenus).

Des indemnités kilométriques sont versées pour les agents se déplaçant en vélo.

Les agents déjeunent sur site le midi. Ils disposent d'un restaurant et d'une salle de déjeuner équipée (frigo, micro-onde, etc.).

De manière générale, les déplacements méridiens occasionnent peu de déplacements, puisque les agents déjeunent principalement sur site.

DES DÉPLACEMENTS PROFESSIONNELS ENCADRÉS

Les agents qui se déplacent sont principalement les agents ayant des liens avec les services extérieurs, ou dans le cadre de suivi de chantiers

Il s'agit de déplacements inter-sites et dans le département.

Le CD 93 ne dispose pas de politique voyage, mais un suivi des déplacements professionnels formalisé est réalisé en interne.

UNE FLOTTE IMPORTANTE DE VEHICULES ET DE VÉLOS DE SERVICE

Une flotte totale de 725 véhicules et 29 vélos de service (dont 12 sont électriques) pour les déplacements professionnels des agents. Au total, 207 véhicules de la flotte sont des véhicules électriques et 28 sont des véhicules hybrides.



INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET ÉQUIPEMENTS

Le site de Bobigny propose de nombreuses infrastructures permettant le stationnement de vélo sur site, ce qui facilite la pratique du vélo.


Vestiaires et douches sont à disposition dans certains bâtiments du site de Bobigny afin de permettre aux agents de se changer après leur trajet à vélo.






Le site est équipé de bornes de recharge uniquement pour les véhicules de service électriques.

DISPOSITIF DE TÉLÉTRAVAIL

- Période Covid : le nombre de jours de télétravail est fixé en fonction des postes éligibles
- Après période Covid : possibilité de télétravailler 2 jours par semaine pour les postes éligibles
- Le CD 93 dispose d'un système de visioconférence

ANALYSE DU FONCTIONNEMENT - SITE DE BOBIGNY - SYNTHÈSE

Envoyé en préfecture le 15/04/2022
Reçu en préfecture le 15/04/2022
Affiché le 
ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE

Travail à distance	Dans le contexte de l'épidémie Covid 19, possibilité de télétravailler lorsque les postes sont disponibles le CD 93 dispose d'un système de visioconférence	
Déplacements méridiens	Une grande majorité des agents déjeunent sur site le midi, générant peu de déplacements Les agents ont accès à un restaurant et à une salle déjeuner équipée	
Déplacements professionnels	Les déplacements sont des déplacements intersites, sur le territoire du département Les agents qui se déplacent sont principalement les agents ayant des liens avec les services extérieurs, ou dans le cadre de suivi de chantiers Pas de politique voyage, mais un suivi des déplacements professionnels formalisé est réalisé en interne.	
Flotte de véhicules	Sur un total de 725 véhicules et de 29 vélos de service (dont 12 sont électriques), 207 sont des véhicules électriques et 28 sont des véhicules hybrides	
Infrastructures sur site	De nombreuses infrastructures vélo aux abords de chaque bâtiment Vestiaires et douches sont à disposition dans certains bâtiments Les bornes de recharge pour véhicules électriques sont dédiées uniquement aux véhicules de service	



UN SITE OUVERT 5J/7

Les 198 agents travaillent pour la majorité à temps complet sur une base horaire de 35h de travail par semaine (arrivée possible jusqu'à 9h30, départ possible à partir de 16h30).

REPARTITION DES AGENTS PAR STATUT

Les agents sont répartis sur 3 types de statuts différents :

- 32% de catégorie A ;
- 27% de catégorie B
- 40% de catégorie C
- 1% de « hors statut »



DES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL FREQUENTS

Le Conseil départemental participe à hauteur de 50 à 70% du montant de l'abonnement aux transports en commun de ses agents (en fonction des revenus).

Il verse également des indemnités kilométriques pour les agents se déplaçant en vélo.

Les agents disposent d'une salle de déjeuner équipée (frigo, micro-onde, etc.) pour déjeuner sur site le midi. Ils peuvent également se rendre au restaurant d'entreprise du site de Bobigny.

De manière générale, la pause méridienne occasionne des déplacements, puisque les agents déjeunent principalement au restaurant d'entreprise du site de Bobigny.

DES DÉPLACEMENTS PROFESSIONNELS ENCADRÉS

Les agents qui se déplacent le font principalement dans le cadre de visites techniques sur tout le département

Le CD 93 ne dispose pas de politique voyage, mais un suivi des déplacements professionnels formalisé est réalisé en interne.

UNE FLOTTE IMPORTANTE DE VEHICULES

Une flotte de 106 véhicules pour les déplacements professionnels des agents. Au total, 14 véhicules de la flotte sont des véhicules électriques et 33 sont des véhicules en biocarburant essence GPL.



INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET ÉQUIPEMENTS

Le site de Rosny sous bois ne dispose pas encore d'infrastructures permettant le stationnement de vélo sur site, mais un local est en cours de construction au sein du parking.

Le site est équipé de bornes de recharge uniquement pour les véhicules de service électriques.

DISPOSITIF DE TÉLÉTRAVAIL

- Période Covid : le nombre de jours de télétravail est fixé en fonction des postes éligibles
- Après période Covid : possibilité de télétravailler 2 jours par semaine pour les postes éligibles
- Le CD 93 dispose d'un système de visioconférence

ANALYSE DU FONCTIONNEMENT - SITE DE ROSNY SOUS BOIS - SYNTHÈSE






Envoyé en préfecture le 15/04/2022

Reçu en préfecture le 15/04/2022

Affiché le

SLO

ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE

Travail à distance	Dans le contexte de l'épidémie Covid 19, possibilité de télétravailler lorsque les postes sont ouverts le CD 93 dispose d'un système de visioconférence	
Déplacements méridiens	Les agents ont accès à une salle déjeuner équipée Une grande majorité des agents déjeunent le midi au sein du restaurant d'entreprise du site de Bobigny, générant ainsi des déplacements méridiens	
Déplacements professionnels	Les déplacements sont des déplacements dans le département dans le cadre de visites techniques Pas de politique voyage, mais un suivi des déplacements professionnels formalisé est réalisé en interne.	
Flotte de véhicules	Une flotte de 106 véhicules pour les déplacements professionnels des agents. 14 véhicules de la flotte sont des véhicules électriques et 33 sont des véhicules en biocarburant essence GPL.	
Infrastructures sur site	Une infrastructure vélo en cours de construction au sein du futur parking Absence de vestiaires et de douches sur le site	

Envoyé en préfecture le 15/04/2022

Reçu en préfecture le 15/04/2022

Affiché le

SLOW

ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE

02 | ÉTUDE DES LIEUX D'HABITATION



MÉTHODOLOGIE POUR L'ÉTUDE DES FLUX D

L'**étude des lieux d'habitation** inaugure le diagnostic. Elle permet de faire ressortir le potentiel théorique de captation de chaque mode de transport, de comprendre l'orientation des flux domicile travail à partir de la répartition géographique des agents.

Pour la réaliser nous allons d'abord **rechercher les données** du territoire et de la structure, nous collectons donc :

- Les adresses des agents issus des données RH (120 adresses situées à plus de 130 km des sites ne sont pas prises en compte dans l'étude)
- Un fond cartographique issu d'OpenStreetMap ou de QGIS

Nous avons ensuite recours à plusieurs **outils** qui nous permettent de croiser les données et rendre celles-ci intelligibles. Nous utilisons alors :

- Le calculateur d'itinéraires de Google Maps qui prend en compte le trafic et donc les ralentissements induits
- Un logiciel développé en interne de traitement de bases de données qui synthétisent celles-ci
- Un logiciel de cartographie SIG (QGIS)

Une fois ces traitements réalisés, nous pouvons **analyser les résultats**. Pour cela nous nous appuyons sur :

- La répartition géographique des agents afin de conduire une analyse spatiale des lieux d'habitation
- Les intervalles de distances et de temps depuis les lieux d'habitation pour comprendre la distribution géographique
- Les tableaux de potentiel de captation de chaque mode de transport (voiture, transport en commun et modes actifs)

ÉTUDE DES LIEUX D'HABITATION DES AGENTS : BOBIGNY

CARTOGRAPHIE DES LIEUX D'HABITATION

Principales villes de résidence : Paris (11% des agents), Drancy (6%), Aulnay-Sous-Bois (3%), Livry Gargan (3%), Bobigny (3%).

- **Fort éparpillement géographique des domiciliations:** (3543 agents répartis dans 571 communes différentes)

Principaux départements de résidence : Seine-Saint-Denis (57%), Paris (12%), Seine-et-Marne (10%), Val-d'Oise (7%), Val-de-Marne (4%)

ÉTUDE DES DISTANCES

L'étude des lieux d'habitation montre que les agents résident en moyenne à **15 km** de leur lieu de travail pour une **distance médiane de 11 km**. Cela signifie que 50% des agents résident entre 0 et 11 km de son lieu de travail et 50% entre 11 et 130 km. À titre de comparaison, la distance moyenne des actifs d'Île-de-France est de **10,2 km** (source : [Enquête Globale Transport, 2010, OMNIL](#))

1. L'alternative des modes actifs

16% des agents résident à moins de 5km de leur travail. En portant cette distance à 10km, cela représente 46% des agents. Ces proportions représentent un **potentiel important pour le développement des modes actifs** (la marche pour les trajets de moins de 2km, le vélo classique pour les trajets entre 2 et 5km et le vélo à assistance électrique pour les trajets entre 5 et 10km).

2. L'alternative du covoiturage

24% des agents résident à plus de 20km de leur domicile. Sur ces distances le report modal peut généralement être porté sur le **covoiturage**.

Plusieurs regroupements d'agents domiciliés dans les mêmes communes situés à plus de 20 km sont observables sur la carte ci-contre.

- Depuis Meaux et le long de l'A4
- Depuis Dammarin-en-Goële et le long de la N2
- Depuis Cergy-Pontoise le long de la A15

- **Ces regroupements sont favorables au développement du covoiturage.**

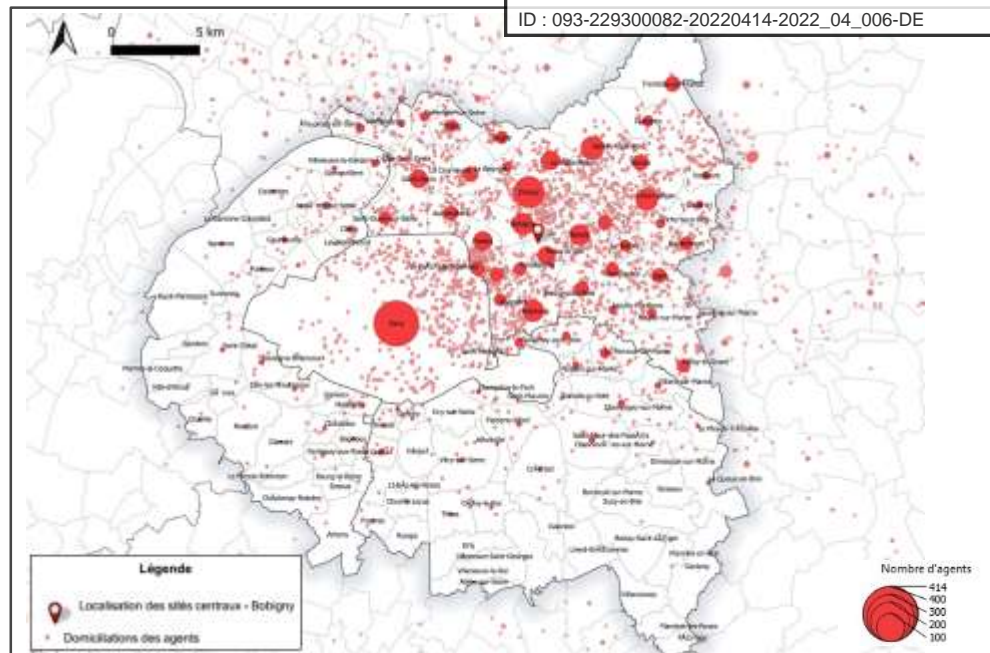
Lieux d'habitation des agents t

Envoyé en préfecture le 15/04/2022

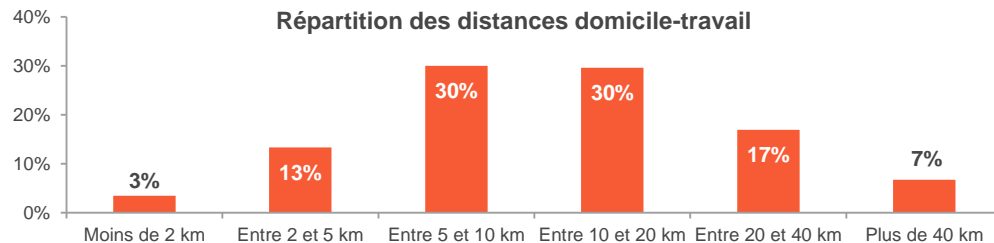
Reçu en préfecture le 15/04/2022

Affiché le 

ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE



Répartition des distances domicile-travail



ÉTUDE DES LIEUX D'HABITATION DES AGENTS : BOBIGNY

Envoyé en préfecture le 15/04/2022

Reçu en préfecture le 15/04/2022

Affiché le

SLO

ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE

POTENTIEL THÉORIQUE DE CAPTATION DE LA VOITURE ET DES TRANSPORTS EN COMMUN

Les cartes ci-contre représentent les différentes zones accessibles en temps de trajets en voiture et en transports en commun (isochrones), coordonnées avec la localisation des agents. Le nombre d'agents concerné pour chacune des zones est indiqué en légende de cette carte.

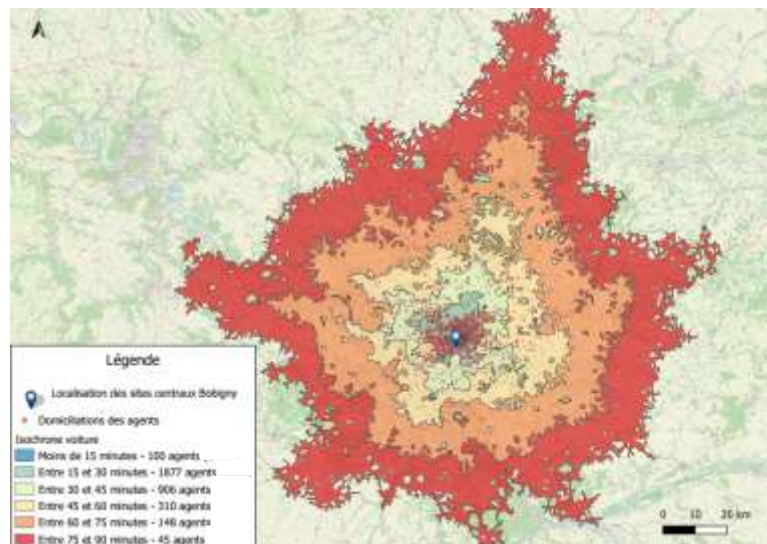
60% des agents se situent à moins de 45 minutes de trajet en transports en commun.

La voiture reste cependant le mode de transport le plus compétitif puisque 84% des agents peuvent rejoindre le site en moins de 45 minutes

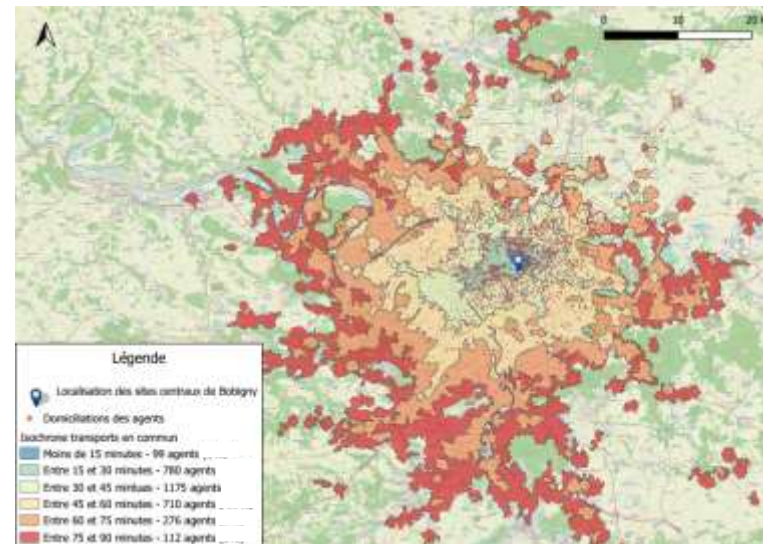
(Ces simulations sont basées sur une simulation de temps de trajet réalisé en semaine (lundi) à 8h30)

	0-15 mins	15-30 mins	30-45 mins	45-60 mins	Plus de 60 mins
Voiture	3%	55%	26%	9%	6%
Transports en commun	3%	23%	34%	21%	11%

Isochrones voiture (15min; 30 min; 45 min ; 60 min)



Isochrones transports en commun (15min; 30 min; 45 min ; 60 min)



POTENTIEL THÉORIQUE DE CAPTATION DU VÉLO ET DE LA MARCHÉ

Les cartes ci-contre représentent les différentes zones accessibles en temps de trajets à vélo et à pied (isochrones), coordonnées avec la localisation des agents. Le nombre d'agents concerné pour chacune des zones est indiqué en légende de cette carte.

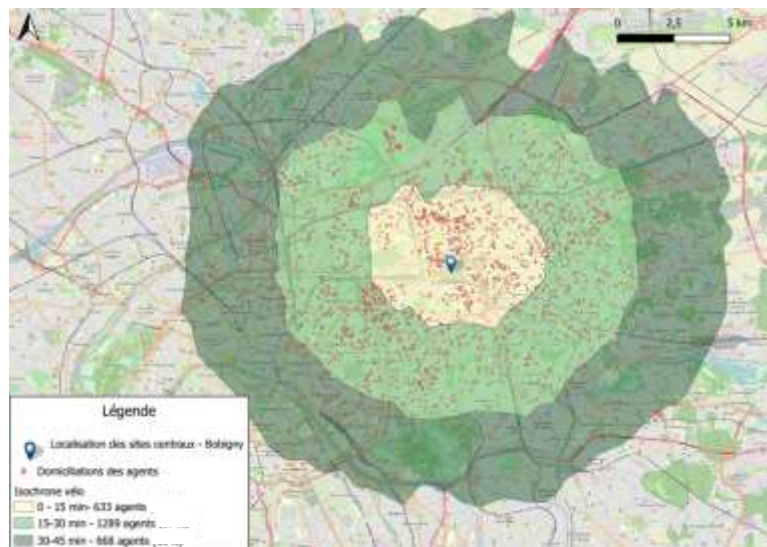
3% des agents sont à moins de 15 minutes du site à pied et 18% sont à moins de 15 minutes à vélo.

En prenant en compte les agents à moins de 30 minutes à vélo, le potentiel de captation de ce mode atteint 56%.

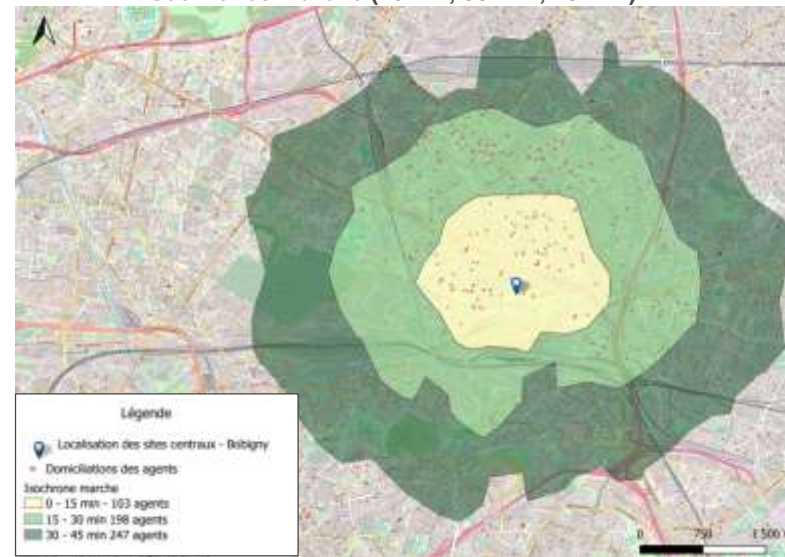
La voiture reste cependant un mode de transport compétitif puisque 58% des agents peuvent rejoindre le site en moins de 30 minutes

	0-15 mins	15-30 mins	30-45 mins
Voiture	3%	55%	26%
Vélo	18%	38%	19%
Marche	3%	6%	7%


Isochrones vélo (15min; 30 min; 45 min)



Isochrones marche (15min; 30 min; 45 min)



SYNTHÈSE DE L'ÉTUDE DES LIEUX D'HABITATION : BOBIGNY

Envoyé en préfecture le 15/04/2022
Reçu en préfecture le 15/04/2022
Affiché le 
ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE



Lieux d'habitation

Forte dispersion géographique des domiciliations dans les communes du nord-est de Paris

78% des agents réside à Paris et à l'est de Paris (Seine-Marne, Seine-et-Marne).



Distance domicile-travail moyenne

15 km



Covoiturage

Le covoiturage pourrait se développer depuis les axes identifiés :

- Depuis Meaux et le long de l'A4
- Depuis Dammartin-en-Goële et le long de la N2
- Depuis Cergy-Pontoise le long de la A15



Potentiel transport en commun

60% des agents habitent à moins de 45 min de transports en commun du site



Potentiel vélo

56% des agents habitent à moins de 30 minutes à vélo



Potentiel piéton

3% des agents sont situés à moins de 15 minutes du site à pied

➤ Potentiel important de développement des modes actifs sur les courtes distances

➤ Potentiel important des transports en commun et du covoiturage sur les moyennes et longues distances

Une comparaison de ces potentiels théoriques avec les pratiques de mobilité observées à travers l'enquête sera réalisée afin de déterminer les marges de progression en termes de report modal

ÉTUDE DES LIEUX D'HABITATION DES AGENTS : ROSNY-SOUS-BOIS

Envoyé en préfecture le 15/04/2022

Reçu en préfecture le 15/04/2022

Affiché le 
Affiché sur le site de Rosny-sous-Bois
ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE

CARTOGRAPHIE DES LIEUX D'HABITATION

Principales villes de résidence : Paris (11% des agents), Drancy (4%), Rosny-sous-Bois (4%), Montreuil (4%), Noisy Le Sec (3%).

Fort éparpillement géographique des domiciliations (198 agents répartis dans 106 communes différentes)

Principaux départements de résidence : Seine-Saint-Denis (51%), Seine-et-Marne (15%), Val-de-Marne (8%), Paris (8%)

ÉTUDE DES DISTANCES

L'étude des lieux d'habitation montre que les agents résident en moyenne à **18 km** de leur lieu de travail pour une **distance médiane de 11 km**. Cela signifie que 50% des agents réside entre 0 et 11 km de son lieu de travail et 50% entre 11 et 130 km. À titre de comparaison, la distance moyenne des actifs d'Île de France est de **10,2 km** (source : [Enquête Globale Transport, 2010, OMNIL](#))

1. L'alternative des modes actifs

16% des agents résident à moins de 5km de leur travail. **En portant cette distance à 10km, cela représente 42% des agents.** Ces proportions représentent un **potentiel important pour le développement des modes actifs** (la marche pour les trajets de moins de 2km, le vélo classique pour les trajets entre 2 et 5km et le vélo à assistance électrique pour les trajets entre 5 et 10km).

2. L'alternative du covoiturage

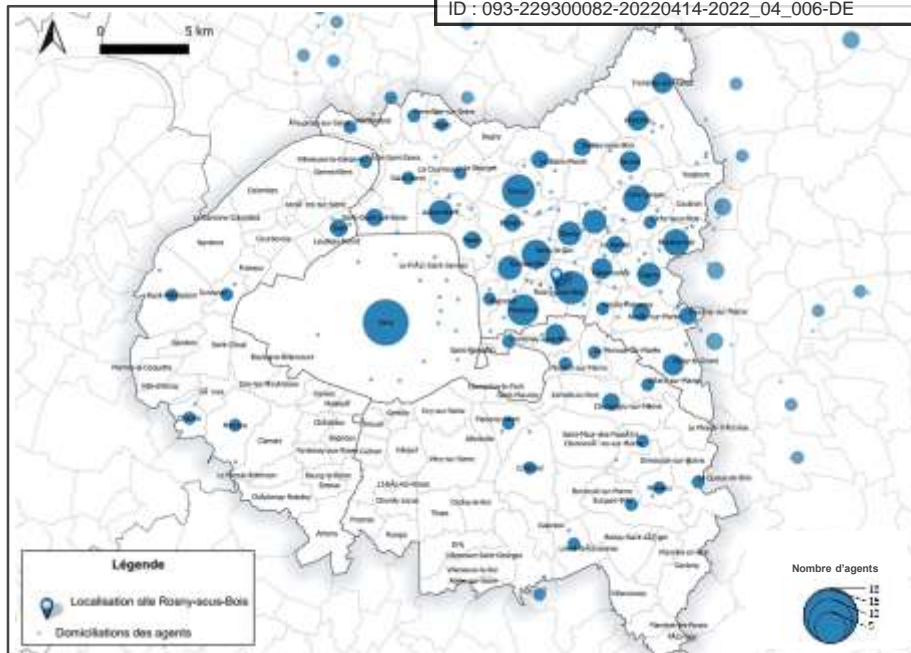
31% des agents résident à plus de 20km de leur domicile. Sur ces distances le report modal peut généralement être porté sur le **covoiturage**.

Plusieurs regroupements d'agents domiciliés dans les mêmes communes situés à plus de 20 km sont observables sur la carte ci-contre.

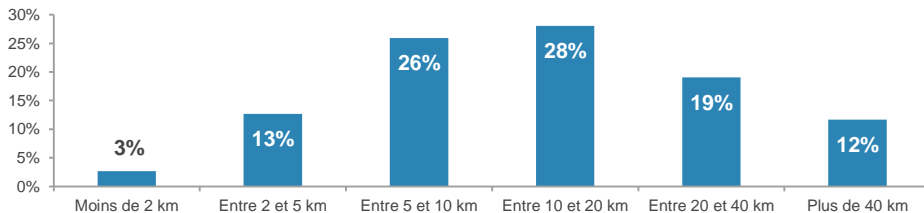
- Depuis Meaux et le long de l'A4
- Depuis Eaubonne et le long de la D928
- Depuis Villeneuve-Saint-Georges et le long de la D110 et A86

➤ **Ces regroupements sont favorables au développement du covoiturage.**

Lieux d'habitation des agents travaillant sur le site de Rosny-sous-Bois




Répartition des distances domicile-travail



ÉTUDE DES LIEUX D'HABITATION DES AGENTS : ROSNY-SOUS-BOIS

POTENTIEL THÉORIQUE DE CAPTATION DE LA VOITURE ET DES TRANSPORTS EN COMMUN

Envoyé en préfecture le 15/04/2022
Reçu en préfecture le 15/04/2022
Affiché le 
ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE

Les cartes ci-contre représentent les différentes zones accessibles en temps de trajets en voiture et en transports en commun (isochrones), coordonnées avec la localisation des agents. Le nombre d'agents concerné pour chacune des zones est indiqué en légende de cette carte.

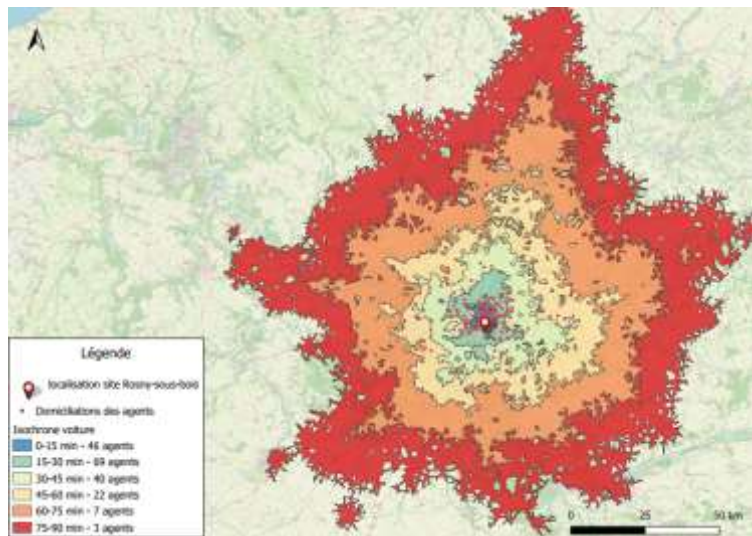
En prenant en compte les agents à moins de 45 minutes en transports en commun, le potentiel de captation de ce mode est de 44%

La voiture reste cependant le mode de transport le plus compétitif puisque 81% des agents peuvent rejoindre le site en moins de 45 minutes

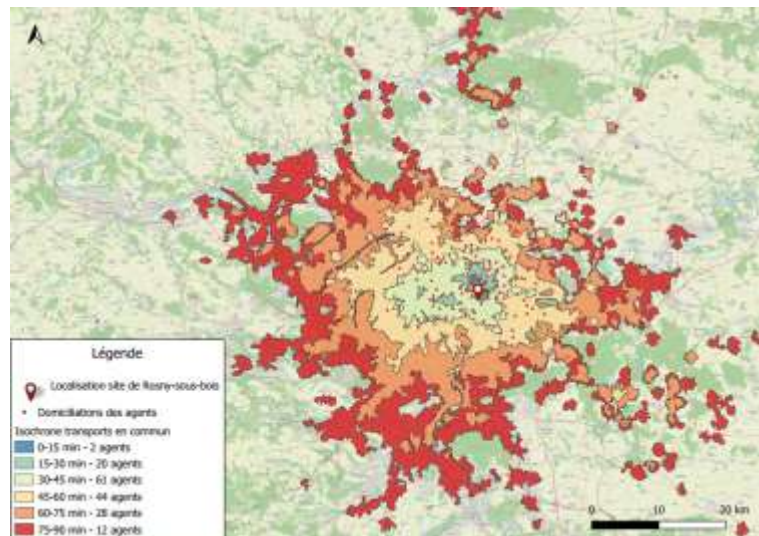
(Ces simulations sont basées sur une simulation de temps de trajet réalisé en semaine (lundi) à 8h30)

	0-15 mins	15-30 mins	30-45 mins	45-60 mins	Plus de 60 mins
Voiture	24%	36%	21%	12%	2%
Transports en commun	1%	11%	32%	23%	21%

Isochrones voiture (15min; 30 min; 45 min ; 60 min)



Isochrones transports en commun (15min; 30 min; 45 min ; 60 min)



POTENTIEL THÉORIQUE DE CAPTATION DU VÉLO ET DE LA MARCHÉ

Les cartes ci-contre représentent les différentes zones accessibles en temps de trajets à vélo et à pied (isochrones), coordonnées avec la localisation des agents. Le nombre d'agents concerné pour chacune des zones est indiqué en légende de cette carte.

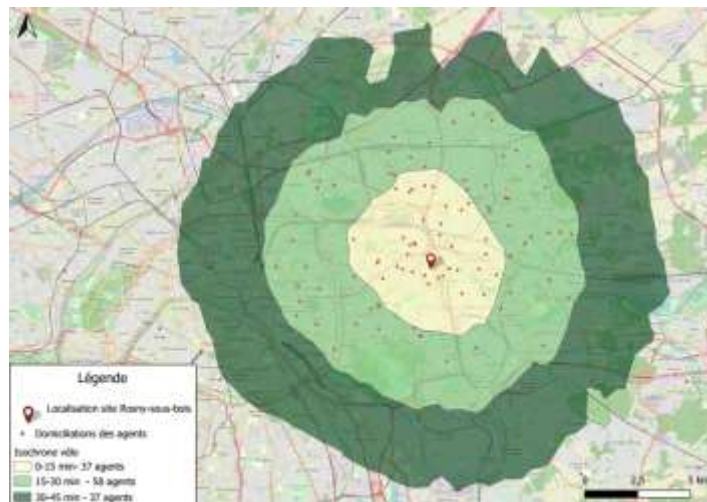
3% des agents sont à moins de 15 minutes du site à pied et 19% sont à moins de 15 minutes à vélo.

En prenant en compte les agents à moins de 30 minutes à vélo, le potentiel de captation de ce mode atteint 50%.

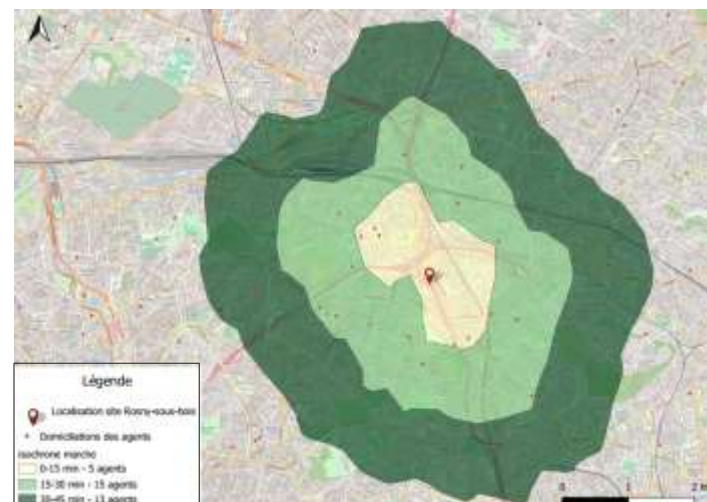
La voiture reste cependant un mode de transport compétitif puisque 60% des agents peuvent rejoindre le site en moins de 30 minutes

	0-15 mins	15-30 mins	30-45 mins
Voiture	24%	36%	21%
Vélo	19%	31%	19%
Marche	3%	8%	7%


Isochrones vélo (15min; 30 min; 45 min)



Isochrones marche (15min; 30 min; 45 min)



SYNTHÈSE DE L'ÉTUDE DES LIEUX D'HABITATION DES AGENTS : ROSNY-SOUS-BOIS

Envoyé en préfecture le 15/04/2022
Reçu en préfecture le 15/04/2022
Affiché le 
ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE



Lieux d'habitation

Forte dispersion géographique des domiciliations dans les communes du nord-est de Paris

73% des agents réside à Paris et à l'est de Paris (Seine-Marne, Seine-et-Marne,).



Distance domicile-travail moyenne

18 km



Covoiturage

Le covoiturage pourrait se développer depuis les axes identifiés :

- Depuis Meaux et le long de l'A4
- Depuis Eaubonne et le long de la D928
- Depuis Villeneuve-Saint-Georges et le long de la D110 et A86



Potentiel transport en commun

44% des agents habitent à moins de 45 min de transports en commun du site



Potentiel vélo

50% des agents habitent à moins de 30 minutes à vélo



Potentiel piéton

3% des agents sont situés à moins de 15 minutes du site à pied

- Potentiel important de développement des modes actifs sur les courtes distances
- Potentiel important des transports en commun et du covoiturage sur les plus longues distances

Une comparaison de ces potentiels théoriques avec les pratiques de mobilité observées à travers l'enquête sera réalisée afin de déterminer les marges de progression en termes de report modal

Envoyé en préfecture le 15/04/2022

Reçu en préfecture le 15/04/2022

Affiché le

SLOW

ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE

03

ÉTUDE D'ACCESSIBILITÉ DES SITES

DIAGNOSTIC D'ACCESSIBILITÉ DES SITES

Envoyé en préfecture le 15/04/2022

Reçu en préfecture le 15/04/2022

Affiché le

SLOW

ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE

- ✓ Le diagnostic d'accessibilité consiste en l'analyse détaillée des différentes solutions de mobilité pour se déplacer, que ce soit en voiture, en transports en commun, et enfin des modes actifs.
- ✓ Pour chaque mode de transports, nous avons étudié les infrastructures existantes et projetées, qu'elles soient d'ordre public ou privé.
- ✓ Ont également été pris en compte tous les aspects liés à la politique de l'administration sur les questions de mobilité.
- ✓ L'objectif de ces analyses est de présenter un état des lieux complet de la situation actuelle et sa dynamique, afin d'en faire ressortir les forces et faiblesses. Ses résultats seront croisés avec les caractéristiques et habitudes des agents, pour faire émerger des pistes d'amélioration pertinentes.
- ✓ L'analyse porte sur les deux principaux sites étudiés : Bobigny et Rosny Sous Bois.



Envoyé en préfecture le 15/04/2022

Reçu en préfecture le 15/04/2022

Affiché le

SLOW

ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE

03.1

ÉTUDE D'ACCESSIBILITÉ

site de Bobigny

ACCESSIBILITÉ EN VOITURE - SITE DE BOBIGNY

Envoyé en préfecture le 15/04/2022

Reçu en préfecture le 15/04/2022

Affiché le

SLOW

ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE

La ville de Bobigny est traversée par différents grands axes routiers, permettant notamment de rejoindre Paris

- L'A86 au Sud Est qui forme une boucle complète autour de Paris
- L'A3, qui traverse le département de la Seine Saint Denis, de Paris à la Porte de Bagnolet. Elle rejoint l'autoroute A1
- La nationale 3 qui relie Paris (porte de Pantin) à l'Est de la France (Forbach et Sarrebruck), en passant par Meaux
- La nationale 186 qui forme également une boucle autour de Paris (elle est située le long et de chaque côté de l'autoroute A 86)

Trafic routier : l'état du trafic habituel montre des ralentissements en heures de pointe (8h30). La principale congestion est observée sur les grands axes autoroutiers A3/A86 et sur la N186. Quelques congestions très localisées sont également relevées sur la nationale 3 en heures de pointe. En moyenne, l'accès au site de Bobigny entraîne une augmentation de 36 minutes en heures de pointe sur le temps de trajet.

Principaux axes de desserte à proximité du site



Trafic routier habituel en heures de pointe (8h30 le mardi)



Fluide ■ ■ ■ Ralenti

ACCESSIBILITÉ EN VOITURE - SITE DE BOBIGNY

Envoyé en préfecture le 15/04/2022

Reçu en préfecture le 15/04/2022

Affiché le

SLOW

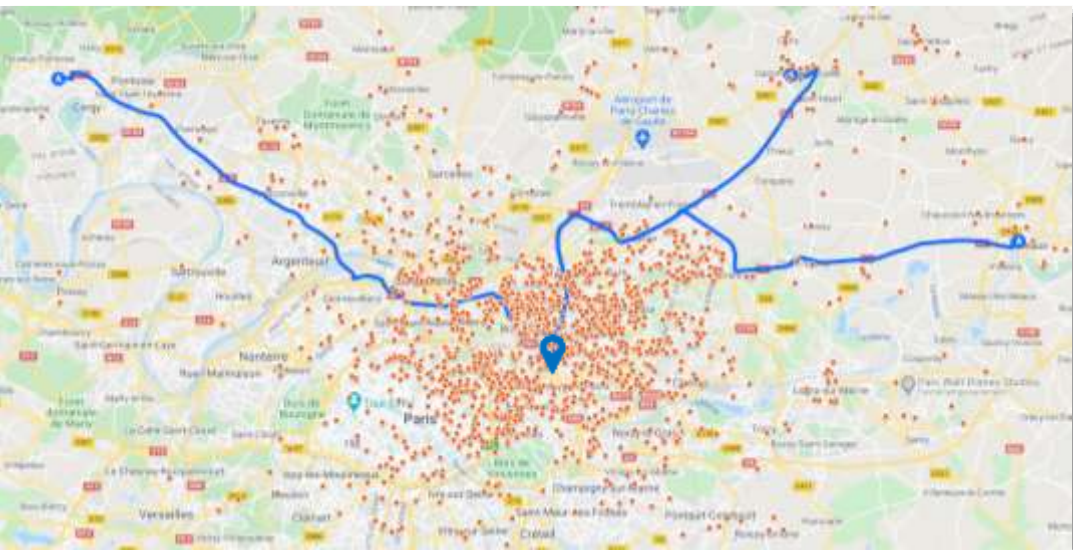
ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE

L'évaluation de l'accessibilité du site en voiture, réalisée en fonction de la géolocalisation des lieux d'habitation des agents, a été effectuée sur les axes routiers d'accès au site susceptibles d'être utilisés par les agents. L'influence du trafic sur les temps de trajet a été étudiée sur trois itinéraires types :

- Depuis Meaux (43,8 km), trajet empruntant l'autoroute A104 et la N3
- Depuis Dammartin en Goêle (32,4km), trajet empruntant la nationale 2
- Depuis Cergy Pontoise (34,9 km), trajet empruntant l'autoroute A86 et l'autoroute A15

L'itinéraire depuis Meaux est le plus impacté, notamment en fin de journée avec un allongement conséquent de 42 minutes par rapport aux heures creuses.

ITINÉRAIRES TYPES OBSERVÉS



Source : Mymaps

● Adresses des agents rattachés au site

ALLONGEMENT MOYEN DE 83 %

Soit 36 minutes supplémentaires en moyenne par rapport aux heures creuses

EVOLUTION DU TRAFIC ROUTIER (en min)



— MEAUX

— DAMMARTIN EN GOELE

— CERGY PONTOISE

STATIONNEMENT - SITE DE BOBIGNY


PARKING PRINCIPAL

Le site de Bobigny est équipé de 5 parkings privés de **522 places** ouverts à **l'ensemble des agents**. Les accès sont sécurisés par un badge ou encodage de la carte professionnelle.

Une règle d'attribution est formalisée : accès limité aux agents ayant un trajet en transports en commun supérieur à 30 min, ayant un enfant de moins de 6 ans, ayant des problèmes de santé.

Les bornes de recharge présentes sont **dédiées aux véhicules de service**.

Les parkings ne disposent pas d'emplacements réservés au rechargement des véhicules électriques des agents, ni de places dédiées au covoiturage.

 Un projet d'installation de bornes de recharges est prévu sur Bobigny.

PARKINGS SECONDAIRES

7 parkings privés attenants permettent de compter **343 places supplémentaires**.

PROBLÉMATIQUES DE STATIONNEMENT

Des problématiques de stationnement sont relevées sur le site, notamment le parking Picasso saturé par des accès non autorisés

Les parkings attenants aux sites sont également très utilisés.



865 PLACES au total pour **3 543 AGENTS**
Soit **0,2 place par agent**

Envoyé en préfecture le 15/04/2022

Reçu en préfecture le 15/04/2022

Affiché le

SLOW


ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE

Parking	Nombre de places	Dont places PMR
Parking Papillon (Privé)	66	13
Parking Européen 2 (privé)	154	6
Parking Colombe (privé)	131	7
Parking Picasso (privé)	94	6
Satie (privé)	77	3



Parking Colombe : bornes de rechargement dédiées aux véhicules de service

ACCESSIBILITÉ EN COVOITURAGE - SITE DE BOBIGNY

Envoyé en préfecture le 15/04/2022
Reçu en préfecture le 15/04/2022
Affiché le 
ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE (pages)

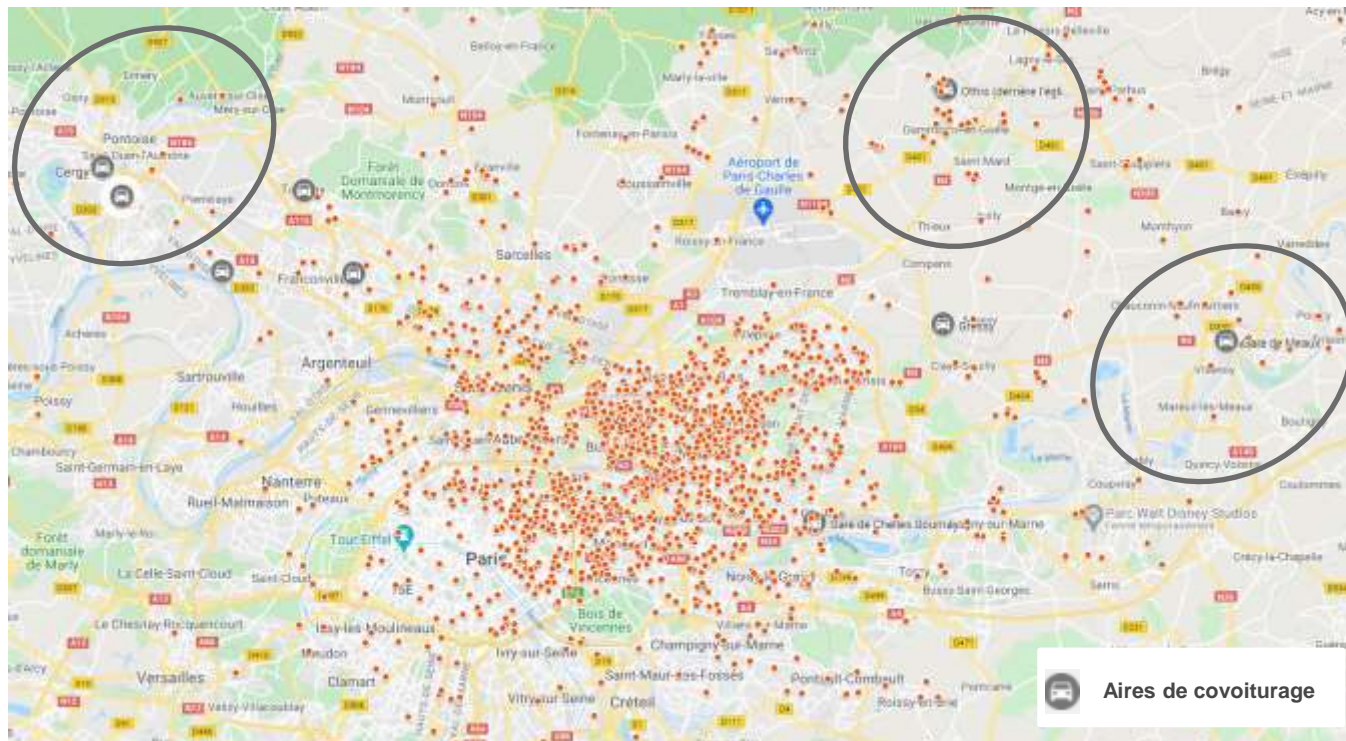
Le covoiturage consiste à partager son véhicule avec d'autres usagers, pendant tout ou une partie du trajet, avec un conducteur. Cela permet aux participants de réduire leurs frais et, au niveau global, de réduire le nombre de véhicules sur la route, ce qui fluidifie le trafic et limite les besoins en stationnement.

Le contexte sanitaire actuel est peu favorable à son développement. Il représente actuellement 3% des déplacements domicile-travail en France (source: ADEME) et concerne principalement les personnes d'une même entreprise, dont les trajets sont supérieurs à 20 kilomètres, ne disposant pas forcément d'un véhicule/permis et/ou ayant des contraintes de stationnement à destination.

Trois bassins d'habitation d'agents susceptibles de vouloir covoiturer ont été identifiés:

- dans le nord-est parisien, concentré autour de Cergy Pontoise (7 agents)
- autour de la ville de Dammartin en Goële (31 agents)
- autour de la ville de Meaux (15 agents).

Le Conseil Départemental peut s'appuyer sur les aires de covoiturage déjà présentes sur ces territoires (département 77 et 95). Il peut également se coordonner avec IDM mobilités et avec les schémas des aires de covoiturage des départements en termes d'animation, et de communication pour promouvoir la pratique.



 Ile-de-France Mobilités
encourage le covoiturage

> Pour les passagers, 2 trajets par jour offerts pour les abonnés Navigo annuel
> Pour les conducteurs, une indemnité kilométrique par trajet

 Aires de covoiturage



Quantité des infrastructures routières

Le site de Bobigny est desservi par un réseau routier performant constitué de grands axes autoroutiers permettant de relier les principaux pôles d'habitation



Perturbations

L'étude du trafic montre une congestion en heures de pointe sur le site avec quelques ralentissements générant un doublement du temps de trajet par rapport aux heures creuses.



Infrastructures sur site (stationnement, etc.)

Le site dispose d'une offre en infrastructures (ou alternatives de proximité) insuffisante par rapport au nombre d'agents. Des problématiques de stationnement ont été relevées, notamment sur le parking Picasso.
Une règle d'attribution des places est toutefois formalisée par le Conseil Départemental
Le site dispose de places avec bornes de rechargement au sein des parkings souterrains pour les véhicules de service uniquement (absence de bornes de rechargement pour les agents)



Covoiturage

Le covoiturage est encore peu développé et le contexte sanitaire actuel est peu favorable à son essor. Compte tenu de la géolocalisation des agents, il pourrait représenter une alternative intéressante pour les automobilistes qui résident sur les axes de Meaux, Dammartin en Goële et Cergy Pontoise.
Cette pratique permet de réduire ses coûts, son empreinte environnementale et les éventuelles contraintes de stationnement sur site.



ACCESSIBILITÉ EN VÉLO - SITE DE BOBIGNY

Présence de **VOIES DÉDIÉES** à proximité du site

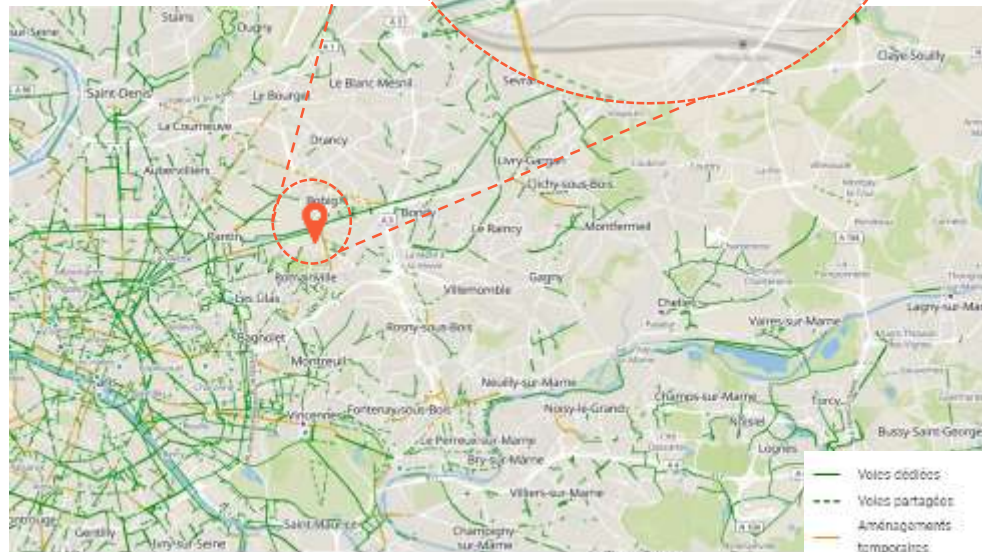
Les infrastructures cyclables à proximité du site de Bobigny sont étudiées à l'aide des données disponibles sur le territoire et de l'application GéoVélo. Cette plateforme recense les infrastructures cyclables et permet notamment de calculer des itinéraires cyclables adaptés.

Sur le département, le maillage cyclable reste limité et concentré à proximité de la proche banlieue Est de Paris.

Une nouvelle stratégie qui ambitionne d'être **100% VÉLO SUR LE TERRITOIRE EN 2024** vient d'être adoptée par le Conseil Départemental (avec l'aménagement de 250 km de voies).

Le site du CD 93 dispose d'une **PISTE CYCLABLE TEMPORAIRE** à proximité (« coronapiste ») ainsi que de la **PISTE CYCLABLE DU CANAL DE L'OURCQ** qui permet de relier Paris sur des voies aménagées.

CARTE DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES À PROXIMITÉ DU SITE



Envoyé en préfecture le 15/04/2022

Reçu en préfecture le 15/04/2022

Affiché le

SLO

ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE

LA PISTE CYCLABLE DU CANAL DE L'OURCQ

La piste cyclable du canal de l'Ourcq se situe à environ **800 MÈTRES** des immeubles du Conseil Départemental et s'étend sur plusieurs kilomètres depuis Paris, **SANS CROISEMENT AVEC LA CIRCULATION.**

Elle est aménagée par le département et traverse les communes de **BOBIGNY**, Pantin, Bondy, Aulnay-sous-Bois, Sevran, Villepinte, et Tremblay-en-France, et se poursuit dans le département de la Seine et Marne.



- Voies dédiées
- Voies partagées
- Aménagements temporaires
- Double sens cyclables
- Zones apaisées

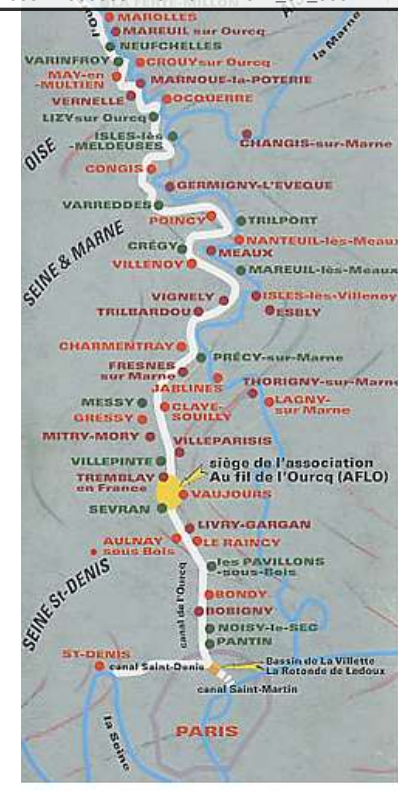


Envoyé en préfecture le 15/04/2022

Reçu en préfecture le 15/04/2022

Affiché le

ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE



Source : Geovelo

Source : aufildelourq.org

LES PISTES CYCLABLES TEMPORAIRES

Des pistes cyclables temporaires ont été aménagées à proximité du site sur l'avenue Paul Vaillant Couturier (N186).

En complément, de futures voies cyclables apaisées (zones 30 ou 20 aux abords de la gare routière) sont en cours d'étude.

Avec la **NOUVELLE STRATÉGIE 100% VÉLO** du conseil départemental en 2024, les « coronapistes » seront pérennisées et de nouvelles pistes seront aménagées le long du tram T1.

Au total, **250 KM DE VOIES** seront aménagées sur le département, dont une voie allant de Bobigny en direction Rosny Sous Bois.



Une **STATIONS VÉLIB'** aux abords de la gare Pablo Picasso prévue en **2022**

CARTE DES PISTES CYCLABLES SUR LE DÉPARTEMENT



- Itinéraires cyclables existants
- Pistes cyclables temporaires
- Pistes temporaires en projet
- Autres aménagements cyclables



Source : carte.velo-iledefrance

Piste cyclable temporaire sur l'avenue P. Vaillant Couturier



ACCESSIBILITÉ EN VÉLO - SITE DE BOBIGNY

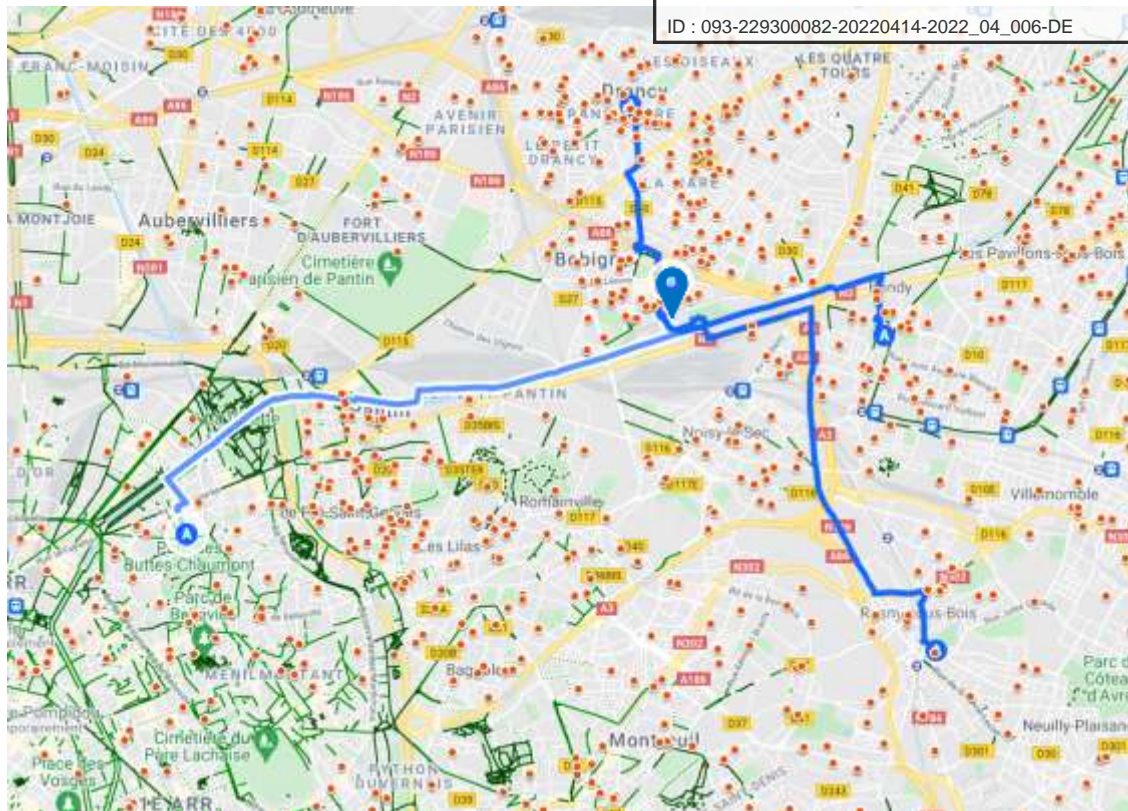
Afin d'évaluer la qualité de l'accessibilité en vélo, 4 itinéraires ont été analysés. Ils correspondent à des axes importants de transit potentiel des agents déterminés par la localisation des lieux d'habitation des agents habitant à moins de 8 km.

4 ITINÉRAIRES CONSIDÉRÉS :

- Drancy 3 km
- Bondy 3,9 km
- Paris 19^{ème} 7,7 km
- Rosny Sous Bois 6,7 km

Source : GéoVélo

La qualité des itinéraires et les temps de parcours des 4 trajets ont par la suite été comparés



Envoyé en préfecture le 15/04/2022

Reçu en préfecture le 15/04/2022

Affiché le

SLOW

ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE

● Adresses des agents rattachés au site

DES INFRASTRUCTURES SATISFAISANTES

Ce graphique confirme le précédent constat, il existe des **voies aménagées très favorables** à la pratique du vélo en provenance de Paris et de Bondy (le long du Canal de l'Ourcq). La situation est plus contrastée en provenance de Drancy, et plus particulièrement de Rosny sous Bois dont le trajet comporte près de 50 % de voies déconseillées.

LE VÉLO ET LES TRANSPORTS EN COMMUN, PLUS RAPIDES SUR LES COURTES DISTANCES

Les temps de trajet en heure de pointe (ici un mardi à 8h30) des 4 itinéraires témoins ont été comparés pour chacun des modes de transport suivants : le vélo, la voiture et les transports en commun.

En provenance de Bondy et de Paris, les transports en commun sont particulièrement efficaces par rapport à la voiture, dans la mesure où ils sont directs via la ligne 5 (en provenance de Paris) et le T1 (en provenance de Bondy). Mais le vélo peut également constituer une bonne alternative avec plus de 80% de pistes cyclables aménagées sur le trajet.

La situation est plus contrastée pour Rosny Sous Bois à proximité de l'autoroute A86 qui relie directement Bobigny et ne favorise pas l'usage d'autres modes de transport.

Envoyé en préfecture le 15/04/2022

Reçu en préfecture le 15/04/2022

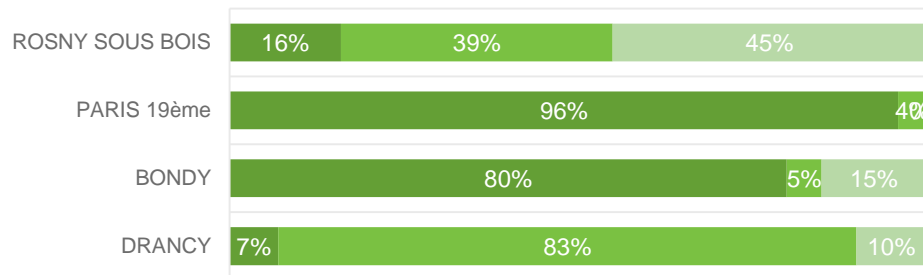
Affiché le

SLOW

QUALITE DE L'ITINERAIRE CYCLABLE

ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE

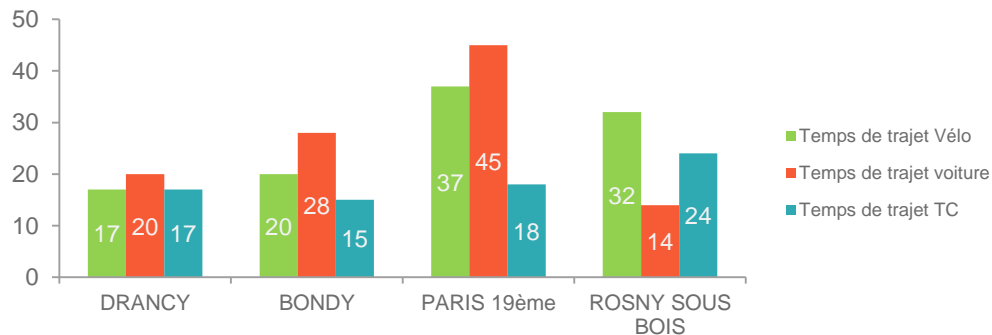
■ % de voies aménagées ■ % de voies tranquilles ■ % autre




Source : Géovélo

Voies aménagées : pistes et bandes cyclables, voies vertes, voies de bus partagées, voies piétonnes partagées
 Voies apaisées : zones limitées à 30 km/h et moins, zones de rencontres, voies résidentielles
 Voies déconseillées : voies primaires, secondaires et tertiaires, circulation à plus de 30 km/h

COMPARAISON DES TEMPS DE TRAJET SELON LES MODES DE TRANSPORT



Envoyé en préfecture le 15/04/2022
 Reçu en préfecture le 15/04/2022
 Affiché le 
 ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE

DEVELOPPEMENT DU STATIONNEMENT VELO A PROXIMITE DES BÂTIMENTS

En matière d'infrastructure, chaque bâtiment dispose **d'arceaux pour ranger son vélo et de prise pour recharger les VAE.**

En revanche, tous les bâtiments ne disposent pas d'aménagements de casiers, ni de vestiaires.



284 PLACES au total pour
3 543 AGENTS
 Soit **0,08** place par agent



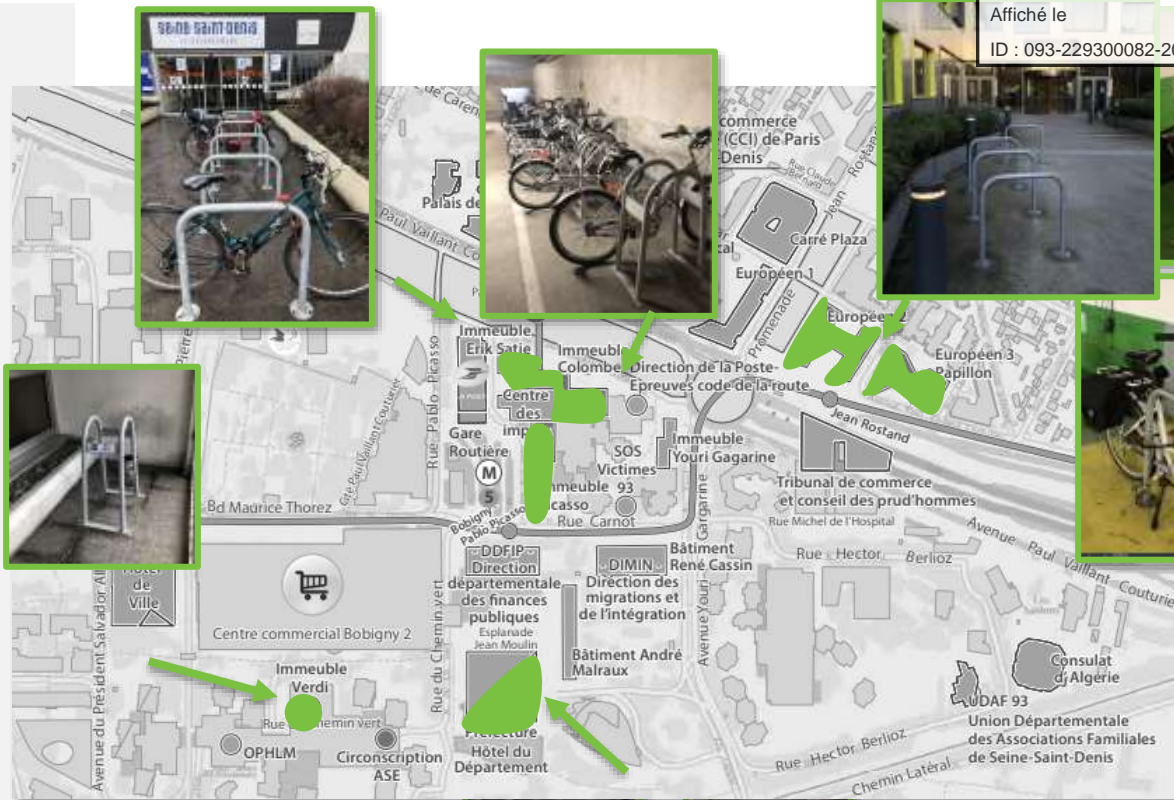
60% d'emplacements vélos sécurisés

Bâtiments	Nombre de stationnement possible par site	Emplacements sécurisés	Emplacements libres
Immeuble Papillon	71	63	8
Immeuble Européen 2	45	35	10
Immeuble Picasso	20		20
Immeuble Colombe	58	36	22
Immeuble Satie	22	12	10
Immeuble Verdi	14	12	2
Hôtel du département	54	8	46

STATIONNEMENTS VÉLOS - SITE DE BOBIGNY

QUALITE DES INFRASTRUCTURES

Chaque bâtiment est doté d'infrastructures vélos en nombre, récentes et de bonne qualité



Envoyé en préfecture le 15/04/2022

Reçu en préfecture le 15/04/2022

Affiché le

SLO

ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE

SERVICES VELOS

Différents services et infrastructures sont à disposition des cyclistes sur le Département. La carte des ateliers d'auto réparation vélos en IDF permet de les répertorier :

- ✓ **Atelier OHCYCLO (Montreuil)** : l'association propose sur rendez-vous: l'atelier d'autoréparation, la vente de vélos "revus et corrigés" et le marquage Bicycode®.
- ✓ **Fontenay vélo (Fontenay Sous Bois)** : association de promotion des déplacements à pied et à vélo.
- ✓ **Association Cyclofficine (Ivry, Pantin et Paris)** : sensibilisation à l'usage du vélo au quotidien, à l'aide d'actions d'accompagnement à l'entretien et au réemploi du vélo
- ✓ **Association Tous pour un vélo (Les Lilas)** : magasin de réparation de vélos

ENGAGEMENT DE LA REGION EN FAVEUR DU VÉLO



Une prime de 500 euros (allant jusqu'à 600 euros) pour l'achat d'un vélo électrique **est attribuée par Île-de-France Mobilités**



Une subvention jusqu'à 500€ pour le remplacement de son ancien véhicule motorisé par un vélo à assistance électrique

Envoyé en préfecture le 15/04/2022

Reçu en préfecture le 15/04/2022

Affiché le

ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE



PROJETS EN FAVEUR DU VÉLO

La stratégie vélo 100% adoptée par le Département doit permettre de rendre le territoire 100% cyclable en 2024, tronçons du nouveau métro Grand Paris Express et de l'accueil des Jeux Olympiques et Paralympiques.

Envoyé en préfecture le 15/04/2022

Reçu en préfecture le 15/04/2022

Affiché le

SLO

ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE



Source : Seinesaintdenis.fr

QUALITE DES AMENAGEMENTS PIETONS

Absence d'axe routier à proximité des bâtiments

L'accès aux immeubles est sécurisé par un chemin piéton en bon état, éclairé et sécurisé depuis le métro ligne 5 à une distance inférieure à 300 mètres à pied.

IMMEUBLE PRÉFECTURE

Envoyé en préfecture le 15/04/2022

Reçu en préfecture le 15/04/2022

Affiché le

SLOW

ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE



Le site est à une distance de 150 mètres à pied du métro ligne 5 « arrêt Bobigny Pablo Picasso »

IMMEUBLE VERDI



QUALITE DES AMENAGEMENTS PIETONS

Les immeubles sont bordés par des espaces partagés piétons/vélos

Les zones piétonnes sont éclairées, récentes et sécurisées

IMMEUBLES PICASSO-SATI-COLOMBE



Envoyé en préfecture le 15/04/2022

Reçu en préfecture le 15/04/2022

Affiché le

SLOW

ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE

ACCÈS PIÉTON IMMEUBLE SATI



DES AXES STRUCTURANTS

Les immeubles sont localisés sur l'avenue Paul Vaillant Couturier.

Cette large avenue dessert un axe routier structurant (N186/ A86) au trafic dense

Les aménagements piétons aux abords des bâtiments sont récents, éclairés et sécurisés

Les immeubles sont situés à 10 minutes environ du métro ligne 5

IMMEUBLES EUROPÉEN 2 ET PAPIER



Envoyé en préfecture le 15/04/2022

Reçu en préfecture le 15/04/2022






Affiché le

SLO

ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE





Quantité des infrastructures	Vélo	L'étude permet de démontrer que certains trajets peuvent être pertinents pour rejoindre Paris, en particulier via la piste cyclable du canal de l'Ourcq. Les aménagements vont se poursuivre grâce à l'objectif du département de devenir 100% cyclable d'ici 2024 (par la création notamment de nouvelles pistes cyclables).	
Qualité des infrastructures	Vélo	La ville n'a pas été mesurée par le baromètre de la FUB concernant la cyclabilité de la ville. Toutefois, elle dispose de voies aménagées très favorables à la pratique du vélo en provenance de Paris et de Bondy (le long du canal de l'Ourcq). En complément de la création de nouvelles pistes cyclables, la stratégie 100% vélo 2024 du département promeut la réduction (lorsque cela est possible) de la vitesse de circulation, et l'aménagement de locaux vélos sécurisés. Des pistes cyclables temporaires sont présentes aux abords des bâtiments du site de Bobigny	
	Marche	Les trottoirs aux abords des sites sont larges et sécurisés.	
Infrastructures sur site (stationnement, casiers, vestiaires, douches, etc.)	Vélo	Les sites bénéficient de parcs à vélos intérieurs et extérieurs et de prises de rechargement pour les VAE. Seuls les sites récents disposent de casiers et de douches.	
Service	Vélo	Différents services identifiés sur le département peuvent être utilisés par les cyclistes (ateliers de réparation vélo, bourse aux vélos,...)	

ACCESSIBILITÉ EN TRANSPORT EN COMMUN - SITE DE BOBIGNY

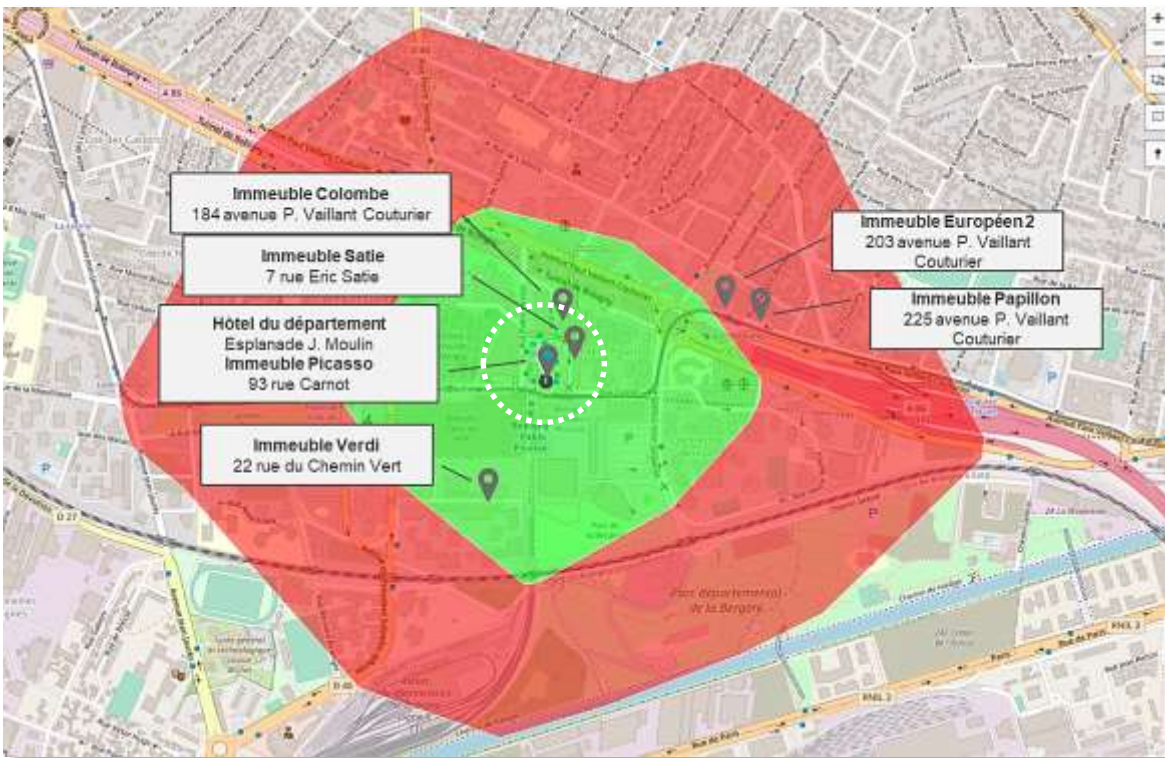
INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT A PROXIMITE DU SITE

Envoyé en préfecture le 15/04/2022

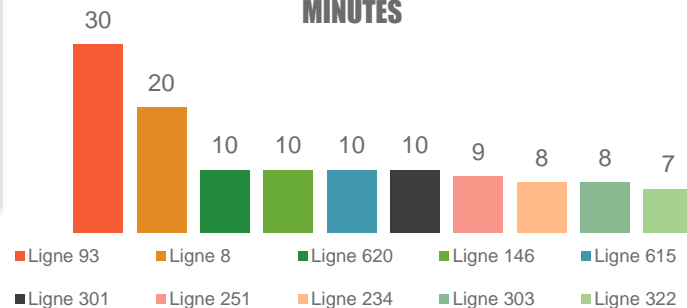
Reçu en préfecture le 15/04/2022

Affiché le

ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE



INTERVALLES DE PASSAGE MINIMUM PAR LIGNE, EN MINUTES



QUALITE DES ARRETS EN TRANSPORTS EN COMMUN - SITE DE BOBIGNY

Les bâtiments du CD 93 sont situés à proximité d'un hub de transports « Bobigny Pablo Picasso » :



**METRO 5
TRAMWAY T1**



**11 LIGNES
DE BUS**



Gare routière : 11 lignes de bus

Envoyé en préfecture le 15/04/2022

Reçu en préfecture le 15/04/2022

Affiché le

SLO

ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE



Ligne 5 métro



Arrêt du Tram 1

ACCESSIBILITÉ EN TRANSPORT EN COMMUN - SITE DE BOBIGNY

Envoyé en préfecture le 15/04/2022

Reçu en préfecture le 15/04/2022

Affiché le

SLOW

ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE



PASSAGE DU **TRAMWAY**
TOUS LES **5 MIN** EN HEURE
DE POINTE

PASSAGE DE LA **LIGNE 5**
DU MÉTRO TOUS **LES 3**
MIN EN HEURE DE POINTE

	Ligne	Fréquence en heures de pointes	Fréquences en heures creuses	1 ^{er} départ	Dernier départ
	Asnières Quatre Routes - Gare de Noisy Le Sec	5 min	6 à 8 min	05h30	00h30
	Bobigny Pablo Picasso - Place d'Italie	3 min	6 min	05h30	00h42

ACCESSIBILITÉ EN TRANSPORT EN COMMUN - SITE DE BOBIGNY



**9 LIGNES DE BUS AVEC UNE
FRÉQUENCE DE PASSAGE DE
MOINS DE 10 MINUTES EN
HEURE DE POINTE**

Envoyé en préfecture le 15/04/2022


Reçu en préfecture le 15/04/2022

Affiché le

SLO

ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE

	Ligne	Fréquence en heures de pointes	Fréquences en heures creuses		
	Pont-Yblon - Bobigny Pablo Picasso (terminus)	10 min	30 min	05h55	22h33
	Bobigny Pablo Picasso – Le Blanc Mesnil / Musée de l'air et de l'espace	4 à 10 min	4 à 12 min	5h30	00h50
	Vers Fort D'Aubervilliers Vers Mairie de Livry Gargan	8 min	15 à 20 min	4h52 5h24	00h29 00h33
	Vers les Bosquets Montfermeil Vers la Gare du Bourget - Drancy	10min	12 à 29 min 17 à 30 min	5h30 5h16	23h10 23h08
	Bobigny Pablo Picasso – Noisy Le Grand Le Mont d'EST	8 min	10 min	6h00	21h40
	Bobigny Pablo Picasso – Gare de Villepinte	10 min	15 min	5h36	2h20
	Bobigny Pablo Picasso – Gare RER Roissy Pôle	30 min	1h	5h30	20h15
	Bobigny Pablo Picasso – Mairie De Claye Souilly	20 min	40 min	6h40	19h50
	Bobigny Pablo Picasso – Mairie de Montreuil	7 min	15 à 20 min	5h40	01h01
	Bobigny Pablo Picasso – Val de Fontenay RER	10 min	15 min	6h00	00h30
	Bobigny Pablo Picasso – Gare d'Aulnay Sous Bois	9 min	15 à 20 min	05h05	22h30

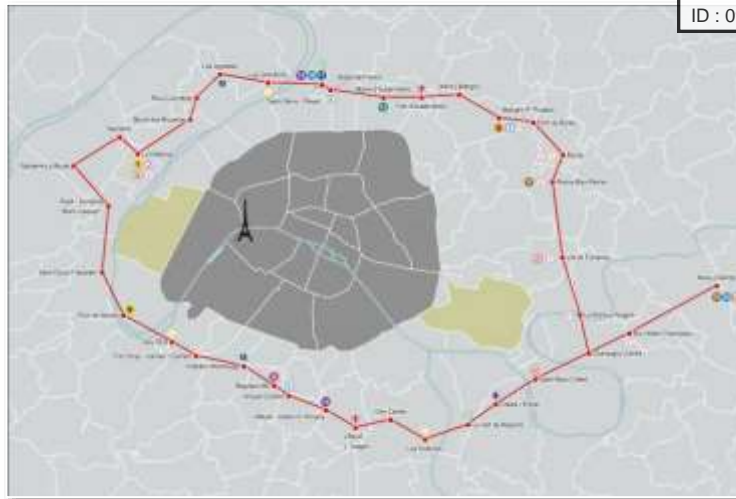
Envoyé en préfecture le 15/04/2022
Reçu en préfecture le 15/04/2022
Affiché le 
ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE

LIGNE 15 DU GRAND PARIS

LE GRAND PARIS EXPRESS est un réseau de 200 km de lignes automatiques (soit autant que le métro actuel) et de 68 gares dont l'objectif est de transformer en profondeur les déplacements en transports en commun des franciliens. Le Grand Paris Express est **LE PLUS GRAND PROJET URBAIN D'EUROPE.**

- ▶ 4 nouvelles lignes : 15, 16, 17 et 18
- ▶ 2 extensions de lignes : 11 et 14

MISE EN SERVICE DE LA LIGNE : 2030



- Saint-Denis Pleyel
- Stade de France
- Mairie d'Aubervilliers
- Fort d'Aubervilliers
- Drancy - Bobigny
- Bobigny Pablo-Picasso
- Pont de Bondy
- Bondy
- Rosny Bois-Perrier
- Centre d'exploitation Rosny
- Val de Fontenay
- Nogent - Le Perreux
- Champsigny Centre



Quantité des infrastructures de transports en commun

Les fréquences de passage inférieures ou égales à 10 minutes en moyenne sont suffisamment élevée pour des trajets quotidiens
Les horaires de passages couvrent l'amplitude horaire des agents



Qualité des infrastructures et potentiel

Ce site est situé à proximité d'un « hub de transports » constitué de :

- ✓ 11 lignes de bus
- ✓ 1 ligne de métro (ligne 5)
- ✓ 1 ligne de tramway (ligne T1)



SYNTHÈSE GÉNÉRALE DE L'ÉTUDE D'ACCESSIBILITÉ - SITE DE BOBIGNY

Envoyé en préfecture le 15/04/2022

Reçu en préfecture le 15/04/2022

Affiché le

SLOW

ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE

MODES	VÉHICULES MOTORISÉS	VÉLOS	MARCHE	TRANSPORTS EN COMMUN
Quantité des infrastructures	Orange circle	Green circle	Green circle	Green circle
Qualité des infrastructures	Green circle	Green circle	Green circle	Green circle
Infrastructures sur site (stationnement, douches, vestiaires, etc.)	Orange circle	Green circle	Orange circle	NA



Envoyé en préfecture le 15/04/2022

Reçu en préfecture le 15/04/2022

Affiché le

SLOW

ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE

03.2

ÉTUDE D'ACCESSIBILITÉ

site de Rosny Sous Bois

ACCESSIBILITÉ EN VOITURE - SITE DE ROSNY SOUS BOIS

Envoyé en préfecture le 15/04/2022

Reçu en préfecture le 15/04/2022

Affiché le

SLOW

une zone bien desservie par le réseau

ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE

Le site CD 93 de Rosny Sous Bois est également situé en banlieue est de Paris, au sein de la petite couronne dans une zone bien desservie par le réseau routier, mais au trafic dense. La zone est entourée par l'A3 à l'ouest, l'A103 au Nord Est et l'A86 au Sud Est.

- L'A3, qui traverse le département de la Seine Saint Denis, de Paris à la Porte de Bagnolet. Elle rejoint l'autoroute A1
- L'A103, autoroute « antenne » de l'A3, elle dessert plusieurs communes de la banlieue Est de Paris, dont Rosny Sous Bois
- L'A86 au Sud Est qui forme une boucle complète autour de Paris.

Le site bénéficie de la présence d'un réseau routier de plus petites tailles, telles que la D116 au Nord, la N302 au sud et la N186 qui longe le site.

Le trafic est particulièrement dense en heure de pointe sur les réseaux autoroutiers A3 et A86

Principaux axes de desserte à proximité du site



Trafic routier habituel en heures de pointe (8h30 le mardi)



ACCESSIBILITÉ EN VOITURE - SITE DE ROSNY SOUS BOIS

Envoyé en préfecture le 15/04/2022

Reçu en préfecture le 15/04/2022

Affiché le

SLO

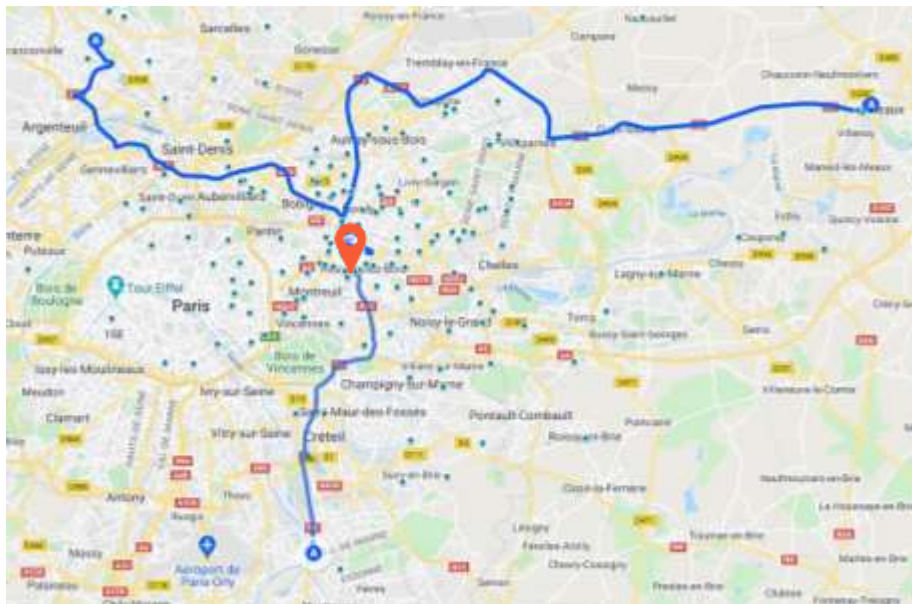
ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE

L'influence du trafic sur les temps de trajet a été étudiée sur trois itinéraires types :

- Depuis Meaux (45,4 km), trajet empruntant l'autoroute A104 et l'autoroute A86
- Depuis Eaubonne (29,9 km), trajet empruntant l'autoroute A86
- Depuis Villeneuve Saint Georges (20,4km), trajet empruntant la A86

L'itinéraire depuis Meaux est le plus impacté le matin et en fin de journée avec écart maximum de 30 minutes par rapport aux heures creuses. █

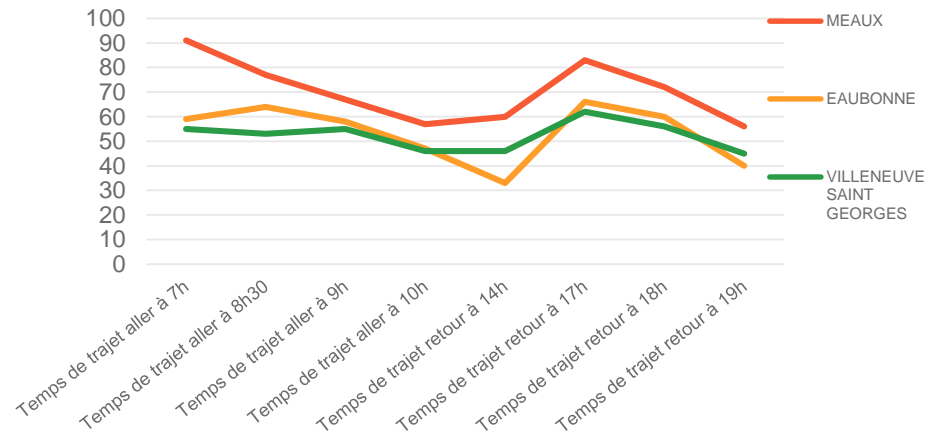
Itinéraires types observés



ALLONGEMENT MOYEN DE 67 %

Soit 28 minutes supplémentaires en moyenne par rapport aux heures creuses

EVOLUTION DU TRAFIC ROUTIER (EN MIN)



STATIONNEMENT - SITE DE ROSNY SOUS BOIS

PARKING PRINCIPAL

Le site de Rosny Sous Bois sera équipé d'un parking souterrain de **150 places sur 2 niveaux pour les véhicules de service et pour les véhicules du personnel**

Un parking extérieur visiteurs complète le stationnement.



150 PLACES DE STATIONNEMENT.

Soit environ 0,80 place par agent.

Envoyé en préfecture le 15/04/2022

Reçu en préfecture le 15/04/2022

Affiché le

SLOW

ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE

Dont places PMR aux véhicules de service

Parking	Nombre de places	Dont places PMR	aux véhicules de service
Parking souterrain (en travaux)	150		1 niveau réservé aux véhicules de service
Parking extérieur	10 à 12 places réservées aux visiteurs		




Parking principal en construction : 150 places



Parking extérieur

ACCESSIBILITÉ EN COVOITURAGE - SITE DE ROSNY SOUS BOIS

Envoyé en préfecture le 15/04/2022
Reçu en préfecture le 15/04/2022
Affiché le 
ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE (pages)

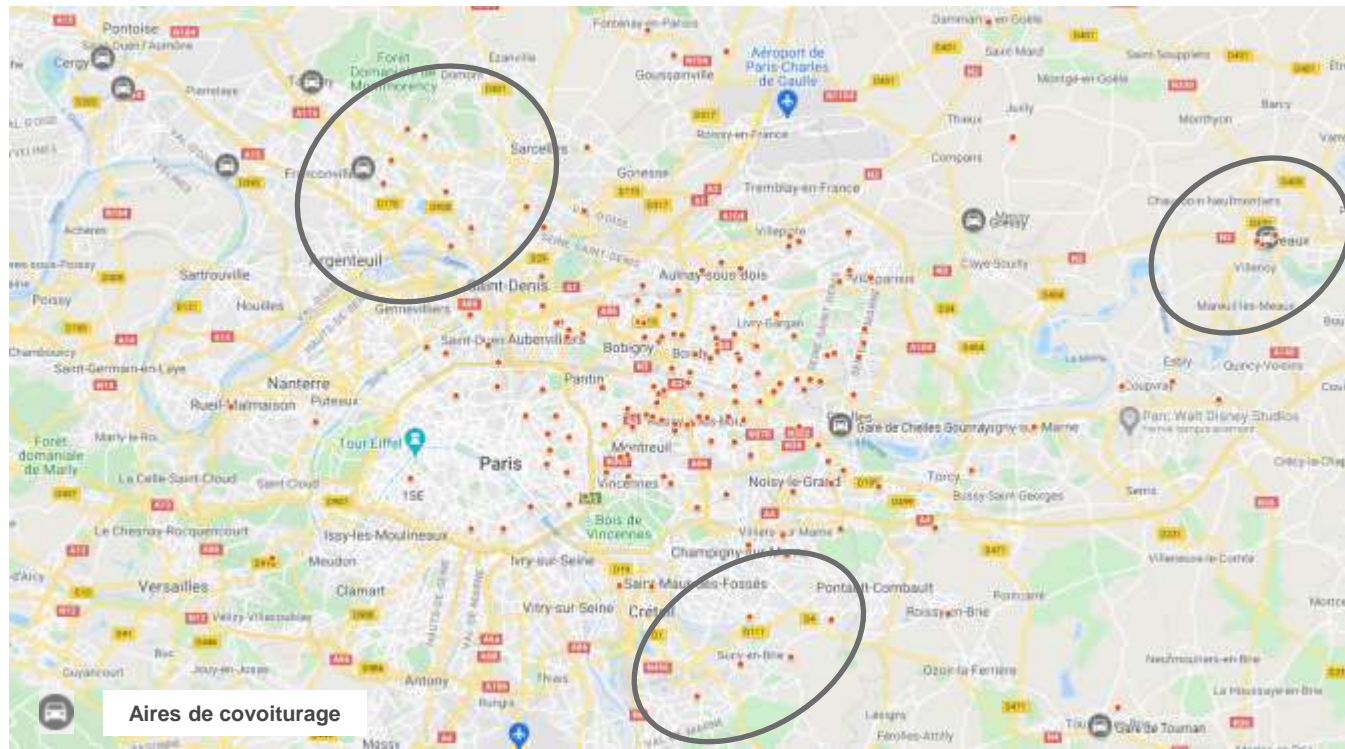
Le covoiturage consiste à partager son véhicule avec d'autres usagers, pendant tout ou une partie du trajet, avec un conducteur. Cela permet aux participants de réduire leurs frais et, au niveau global, de réduire le nombre de véhicules sur la route, ce qui fluidifie le trafic et limite les besoins en stationnement.

Le contexte sanitaire actuel est peu favorable à son développement. Il représente actuellement 3% des déplacements domicile-travail en France (source: ADEME) et concerne principalement les personnes d'une même entreprise, dont les trajets sont supérieurs à 20 kilomètres, ne disposant pas forcément d'un véhicule/permis et/ou ayant des contraintes de stationnement à destination.

Trois bassins d'habitation d'agents susceptibles de vouloir covoiturer ont été identifiés:

- dans le nord ouest parisien, autour d'Eaubonne (8 agents)
- autour de la ville de Villeneuve saint Georges (5 agents)
- autour de la ville de Meaux (3 agents)

Le Conseil Départemental peut s'appuyer sur les aires de covoiturage déjà présentes dans les départements 77 et 95, et sur les mesures d'IFM mobilités pour assurer la promotion du dispositif.



Aires de covoiturage



Île-de-France Mobilités
encourage le covoiturage

- > Pour les passagers, 2 trajets par jour offerts pour les abonnés Navigo annuel
- > Pour les conducteurs, une indemnité kilométrique par trajet



Quantité des infrastructures routières

Le site de Rosny Sous Bois est desservi par un réseau routier performant constitué de grands axes autoroutiers permettant de relier les principaux pôles d'habitation



Perturbations

L'étude du trafic montre une congestion en heures de pointe sur le site avec quelques ralentissements générant un allongement du 30 minutes du temps de trajet par rapport aux heures creuses.



Infrastructures sur site (stationnement, etc.)

Absence de règle d'attribution des places de parking. Le site dispose d'une offre en infrastructures (ou alternatives de proximité) suffisante par rapport au nombre d'agents. Un parking est en cours de construction sur le site.



Covoiturage

Le covoiturage est encore peu développé et le contexte sanitaire actuel est peu favorable à son essor. Compte tenu de la géolocalisation des agents, il pourrait représenter une alternative intéressante pour les automobilistes qui résident sur les axes de Meaux, Eaubonne, Villeneuve Saint Georges.

Cette pratique permet de réduire ses coûts, son empreinte environnementale et les éventuelles contraintes de stationnement sur site.



ACCESSIBILITÉ EN VÉLO - SITE DE ROSNY SOUS BOIS

Lorsque les voies d'accès au site ne sont pas adaptées à la pratique cycliste, l'utilisation du vélo peut s'avérer plus ou moins dangereuse. Il est donc nécessaire d'étudier avec attention les infrastructures à disposition avant d'inciter les agents à cette pratique.

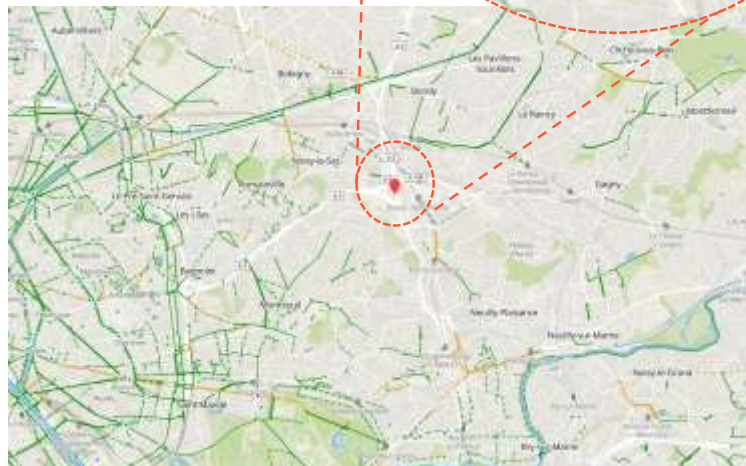
Nous étudierons les infrastructures cyclables à proximité à l'aide de l'outil Geovelo. Cette plateforme recense les infrastructures cyclables dans plusieurs métropoles françaises, et permet notamment de calculer des itinéraires cyclables adaptés.

Le site de Rosny Sous Bois est localisé dans une **zone industrielle desservie par peu d'aménagements cyclables** de proximité. Cette zone dispose d'une portion récente à sens unique d'environ 800 m, non continue, de l'axe desservant le site, à proximité du RER Rosny Bois Perrier.

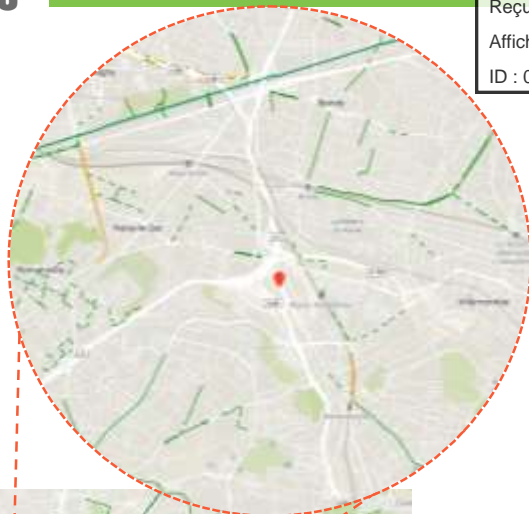
En matière d'infrastructure, un local est en construction au sein du futur parking. Sa destination (stationnement 2 roues motorisées ou vélos) reste à confirmer.



Aménagements cyclables à proximité du site



Source : Geovelo



Envoyé en préfecture le 15/04/2022

Reçu en préfecture le 15/04/2022

Affiché le

ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE



Bande cyclage à proximité du site



ACCESSIBILITÉ EN VÉLO - SITE DE ROSNY SOUS BOIS

Afin d'évaluer la qualité de l'accessibilité en vélo, 4 itinéraires ont été analysés. Ils correspondent à des axes importants de transit potentiel des agents déterminés par la localisation des lieux d'habitation des agents habitant à 7 km et moins.

À titre indicatif, le trajet depuis Paris a également été étudié.

4 ITINÉRAIRES CONSIDÉRÉS :

- Paris 20ème 7,5 km
- Fontenay sous Bois 5,5 km
- Bondy 3,1 km
- Villemomble 3,5 km

La qualité des itinéraires et les temps de parcours des 4 trajets ont par la suite été comparés.

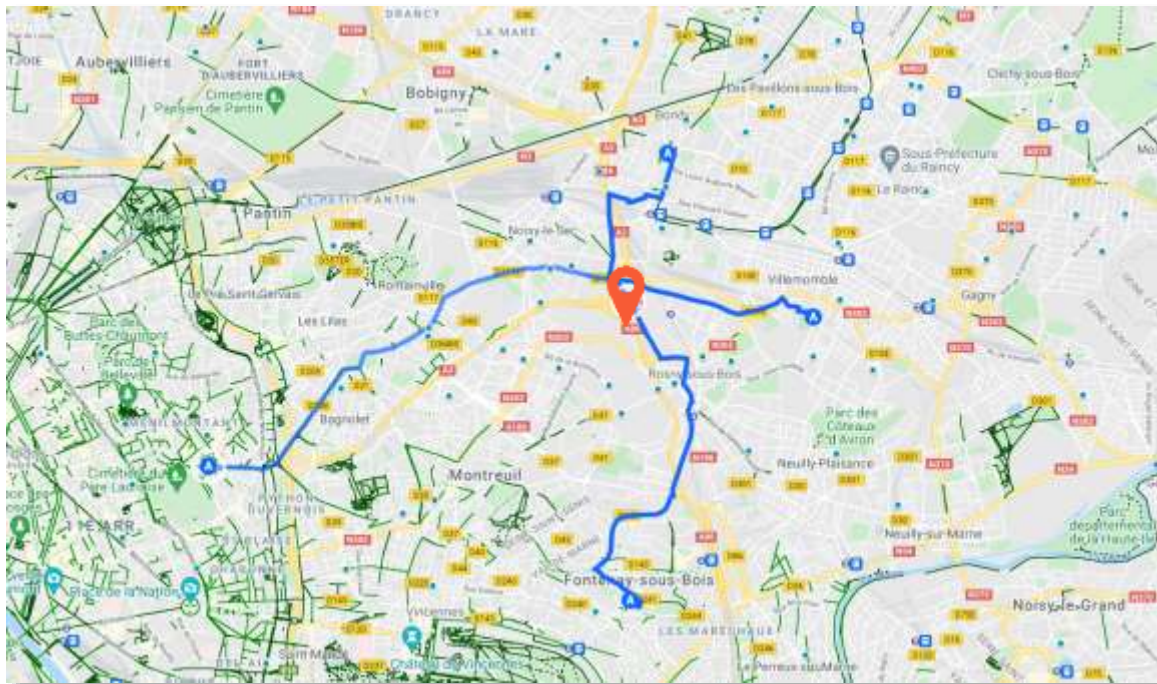
Envoyé en préfecture le 15/04/2022

Reçu en préfecture le 15/04/2022

Affiché le

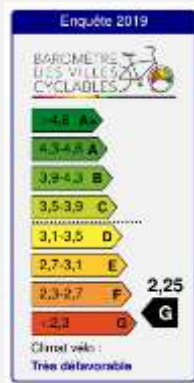
SLO

ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE



ACCESSIBILITÉ EN VÉLO - SITE DE ROSNY SOUS BOIS

Le classement « **TRES DÉFAVORABLE** » de la ville de Rosny Sous Bois au baromètre de la FUB (enquête nationale vélo) avec une note moyenne de 2,25 sur 5 atteste de l'insuffisance des infrastructures cyclables aux abords du site.



La ville a toutefois élaboré en 2019 un plan vélo comportant notamment 3,2km d'aménagements cyclables.

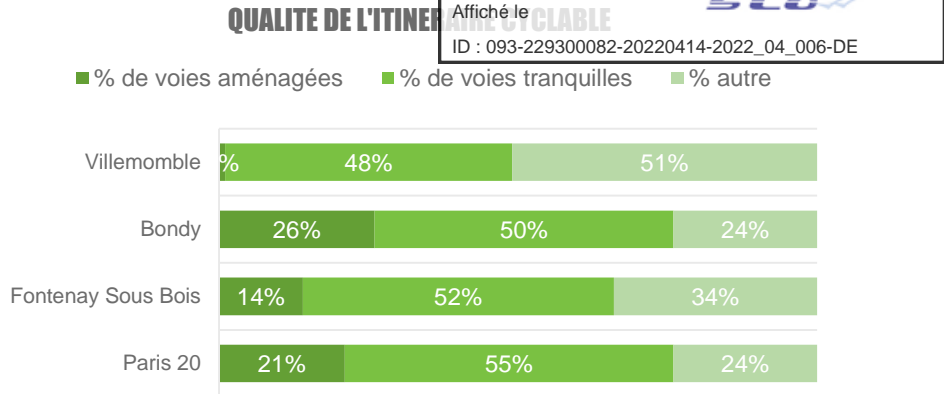
TENSIONS ENTRE LE POTENTIEL D'USAGE DU VÉLO ET LA DÉFAILLANCE D'INFRASTRUCTURES CYCLABLES

À l'exception du trajet depuis Paris, le vélo est de manière générale le mode le plus rapide pour se déplacer sur les itinéraires témoins étudiés.

Néanmoins, au regard de la qualité des itinéraires cyclables, et dans l'attente de nouvelles voies dans le cadre de la stratégie vélo 2024, il reste peu conseillé.

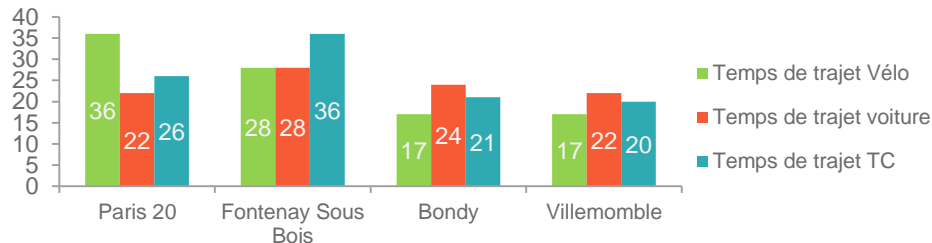


Une **STATION VÉLIB'**
à moins de 300m du site



Voies aménagées : pistes et bandes cyclables, voies vertes, voies de bus partagées, voies piétonnes partagées
Voies apaisées : zones limitées à 30 km/h et moins, zones de rencontres, voies résidentielles
Voies déconseillées : voies primaires, secondaires et tertiaires, circulation à plus de 30 km/h

COMPARAISON DES TEMPS DE TRAJET SELON LES MODES DE TRANSPORT



PROJETS EN FAVEUR DU VÉLO – SITE DE ROSNY SOUS BOIS

Envoyé en préfecture le 15/04/2022

Reçu en préfecture le 15/04/2022

Affiché le

SLO

ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE

La stratégie vélo 100% adoptée par le Département doit permettre de rendre le territoire 100% cyclable en 2024. dans la mesure où les nouveaux tronçons traverseront la ville du nord vers le sud du département



ACCESSIBILITÉ NON SÉCURISÉE DEPUIS LES ARRÊTS DE BUS

Les agents peuvent se rendre sur le site depuis l'arrêt de bus Rosny 2 Centre Commercial et depuis d'autres stations de bus plus éloignées en empruntant des trottoirs peu sécurisés le long de la Nationale 186. Les abords du site sont en travaux.



Envoyé en préfecture le 15/04/2022

Reçu en préfecture le 15/04/2022

Affiché le

SLOW

ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE



UN MANQUE DE SIGNALISATION EN PROVENANCE DU RER ROSNY BOIS PERRIER

Les agents peuvent se rendre sur le site depuis l'arrêt de bus Rosny 2 Centre Commercial et depuis d'autres stations de bus plus éloignées en empruntant des trottoirs peu sécurisés le long de la Nationale 186. Les abords du site sont en travaux.

Les repères sont insuffisants pour accéder au site depuis la gare RER Rosny Bois Perrier.

ACCESSIBILITÉ EN MODES ACTIFS - SYNTHÈSE - SITE DE ROSNY SOUS BOIS

Envoyé en préfecture le 15/04/2022

Reçu en préfecture le 15/04/2022

Affiché le

SLOW

ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE



Quantité des infrastructures	Vélo	Si de nouvelles pistes cyclables sont apparues, elles sont peu nombreuses et discontinues autour du site, ne permettant pas de disposer d'un maillage cyclable sécurisé. Toutefois, un plan vélo a été élaboré en 2019 et la ville de Rosny sous Bois fait partie de la stratégie 100% vélo pour 2024.	
	Vélo	Le Baromètre de la FUB présente une note « défavorable » concernant la cyclabilité de la ville	
Qualité des infrastructures	Marche	Quartier en travaux Les trottoirs aux abords du site sont peu sécurisés et peu adaptés à la pratique de la marche. Manque de panneaux de signalisation en provenance du RER Rosny Bois Perrier	
	Vélo	Un local à vélos est en cours de construction au sein du parking (mais destination 2 roues motorisées ou vélos à faire confirmer) Le site dispose de douches et de vestiaires accessibles uniquement au personnel technique.	
Service	Vélo	Différents services identifiés peuvent être utilisés par les cyclistes sur le département 93 L'atelier OHCYCLO, localisée à Montreuil propose l'atelier d'autoréparation, la vente de vélos "revus et corrigés" et le marquage Bicycode®.	

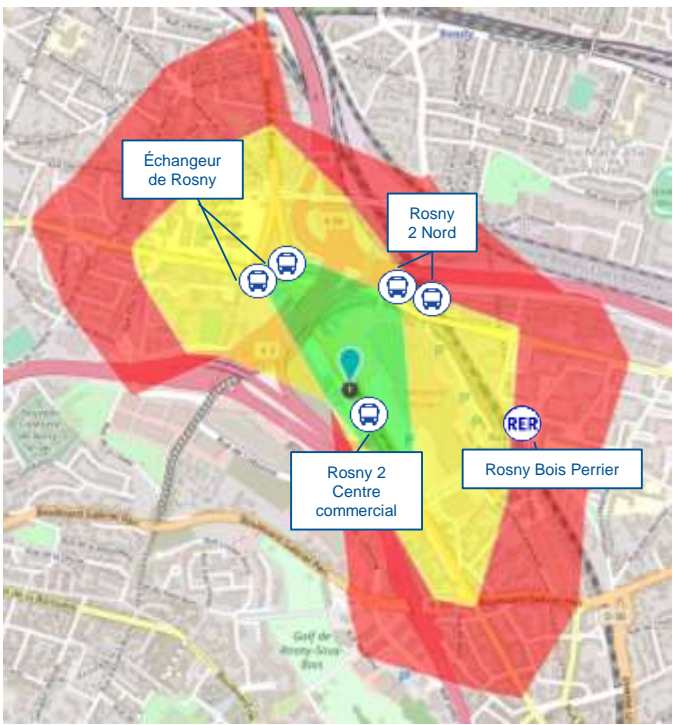
ACCESSIBILITÉ EN TRANSPORTS EN COMMUN - SITE DE ROSNY SOUS BOIS

Envoyé en préfecture le 15/04/2022
Reçu en préfecture le 15/04/2022
Affiché le
ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE

De manière générale, en milieu urbain, on considère qu'une personne est prête à parcourir environ 300 mètres pour accéder à une infrastructure de type lourde (métro, tramway, ...).

Ainsi, le site de Rosny Sous Bois est situé à moins de 300 mètres de 3 arrêts de bus, desservi par 4 lignes de bus différentes.

De plus, les agents ont accès en moins de 15 minutes de marche à la gare RER de Rosny Bois Perrier desservi par la ligne de RER E qui permet une desserte jusqu'à la gare Saint Lazare Hausmann.

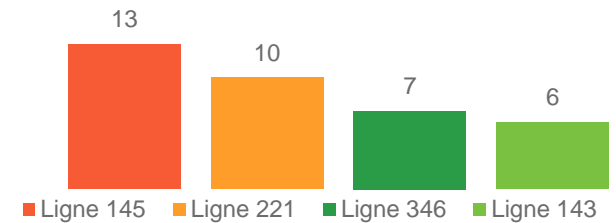


- Station de RER
- Arrêt de bus
- Zone à moins de 5 minutes à pied du site
- Zone à moins de 10 minutes à pied du site
- Zone à moins de 15 minutes à pied du site

LOCALISATION DES ARRÊTS À PROXIMITÉ DU SITE (MOINS DE 300M À PIED)

Mode	Nom de l'arrêt de bus	Lignes desservies	Temps de marche depuis le site	Distance depuis le site
Bus	Rosny 2 Centre Commercial	143	1 min	69 m
	Rosny 2 Nord	Bus 221	7 min	284 m
		Bus 145- 346		253m
Echangeur de Rosny	346	Bus 145-221	5 min	292 m
				294 m

INTERVALLES DE PASSAGE MINIMUM PAR LIGNE, EN MINUTES



ACCESSIBILITÉ EN TRANSPORTS EN COMMUN - SITE DE ROSNY SOUS BOIS

Envoyé en préfecture le 15/04/2022

Reçu en préfecture le 15/04/2022

Affiché le

SLO

ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE

DESSERTE DE LA LIGNE E DU RER



Fréquence de passage à l'arrêt Rosny Bois Perrier:

- 3 à 5 minutes en moyenne en heures de pointes
- 15 minutes en moyenne en heures creuses

Mode	Nom de l'arrêt	Stations desservies	Temps de marche depuis le site	Distance depuis le site
RER	Rosny Bois Perrier	Hausmann saint Lazare – Chelles Gournay - Tournan	10 min	1000 mètres

QUALITE DES ARRETS EN TRANSPORTS EN COMMUN - SITE DE ROSNY SOUS BOIS

Envoyé en préfecture le 15/04/2022

Reçu en préfecture le 15/04/2022

Affiché le

SLOW

ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE

Les arrêts de bus ne sont pas facilement identifiables, le cheminement piéton pour y accéder manque de visibilité

Les arrêts sont pour la moitié couverts et équipés d'un affichage dynamique en temps réel des horaires.



Arrêt de bus Rosny 2 - Centre Commercial couvert et équipé d'un affichage dynamique
Bus 143 ▶ Rosny Sous Bois RER



Arrêt de bus Rosny 2 Nord Couvert et équipé d'un affichage dynamique
Bus 145 ▶ Eglise de Pantin
Bus 221 ▶ Bagnolet Gallieni
Bus 346 ▶ le Blanc Mesnil, place de la libération



Arrêt de bus Echangeur de Rosny
Bus 346 ▶ Rosny Bois Perrier RER - Rosny 2

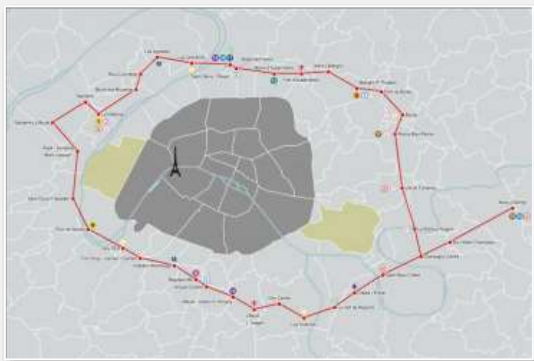


Arrêt de bus Rosny 2 Nord
Bus 145 ▶ Cimetière de Villemomble
Bus 221 ▶ Neuilly sur Marne – Pointe de Gournay
Bus 346 ▶ Rosny Bois Perrier RER - Rosny 2

PROJETS DE DEVELOPPEMENT DU RESEAU FERROVIERE

LE GRAND PARIS EXPRESS est un réseau de 200 km de lignes automatiques (soit autant que le métro actuel) et de 68 gares dont l'objectif est de transformer en profondeur les déplacements en transports en commun des franciliens. Le Grand Paris Express est **LE PLUS GRAND PROJET URBAIN D'EUROPE**.

- ▶ 4 nouvelles lignes : 15, 16, 17 et 18
- ▶ 2 extensions de lignes : 11 et 14



MISE EN SERVICE DE LA LIGNE : 2030

LIGNE 15 DU GRAND PARIS

- Saint-Denis Pleyel
- Stade de France
- Mairie d'Aubervilliers
- Fort d'Aubervilliers
- Drancy - Bobigny
- Bobigny Pablo-Picasso
- Pont de Bondy
- Bondy
- Rosny Bois-Perrier
- Centre d'exploitation Rosny
- Val de Fontenay
- Nogent - Le Perreux
- Champigny Centre

Envoyé en préfecture le 15/04/2022

Reçu en préfecture le 15/04/2022

Affiché le

SLO

ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE

LE PROLONGEMENT DE LA LIGNE 11 qui reliera le terminus actuel Mairie des Lilas à la gare RER de Rosny Bois-Perrier.

MISE EN SERVICE DE LA LIGNE : 2023



Un métro toutes les 1 minute 45 en heure de pointe



Une correspondance avec la future station de la ligne 15 Est du Grand Paris



Quantité des infrastructures de transports en commun

Ce site est situé à proximité de 4 lignes de bus à moins de 300 mètres et de la station de RER Rosny Bois Perrier à 1000 mètres.

Les fréquences de passage des bus du site inférieures ou égales à 13 minutes en moyenne sont suffisamment élevée pour des trajets quotidiens

Les horaires de passages couvrent l'amplitude horaire des agents.
Des projets sont en cours sur le territoire pour compléter l'offre de transports sur le secteur : prolongement de la ligne 11, ligne 15 du Grand Paris qui desserviront la station Rosny Bois Perrier



Qualité des infrastructures et potentiel

La qualité des infrastructures de transport est très contrastée :
Les arrêts de bus ne sont pas facilement identifiables, le cheminement piéton pour y accéder manque de visibilité, quartier en travaux
Manque de panneaux de signalisation à la sortie du RER Rosny Bois Perrier



SYNTHÈSE GÉNÉRALE DE L'ÉTUDE D'ACCESSIBILITÉ - SITE DE ROSNY SOUS BOIS












Envoyé en préfecture le 15/04/2022

Reçu en préfecture le 15/04/2022

Affiché le

SLOW

ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE

MODES :	VÉHICULES MOTORISÉS	VÉLOS	MARCHE	TRANSPORTS EN COMMUN
Quantité des infrastructures				
Qualité des infrastructures				
Infrastructures sur site (stationnement, douches, vestiaires, etc.)				N/A



Envoyé en préfecture le 15/04/2022

Reçu en préfecture le 15/04/2022

Affiché le

SLOW

ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE

03.3

ETUDE D'ACCESSIBILITÉ

Autres sites

METHODOLOGIE DE L'ENQUÊTE

L'étude d'accessibilité permet de recenser les enjeux d'accessibilité des différents sites du département. Au regard du nombre de sites concernés, un pré diagnostic élaboré sous la forme d'une enquête en ligne a été diffusée auprès des 300 sites que compte le département (hors site centrale de Bobigny et site de Rosny sous bois).

Diffusée du 1er au 17 mars 2021, 92 réponses ont été collectées, soit un taux de participation de 31%. 82 réponses ont été exploitées dans le cadre de l'analyse.

Les questions posées dans ce questionnaire concernaient :

- Le fonctionnement des sites
- La qualité de l'accessibilité des sites
- Les infrastructures de stationnement pour les véhicules
- Les infrastructures et le stationnement vélo

Ces données vont nous permettre d'une part de comprendre l'offre de transport et de mesurer leur pertinence au regard de l'activité des différents sites.



AUTRES SITES - RÉSULTATS DE L'ENQUETE PREDIAGNOSTIC

Envoyé en préfecture le 15/04/2022
 Reçu en préfecture le 15/04/2022
 Affiché le
 ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE



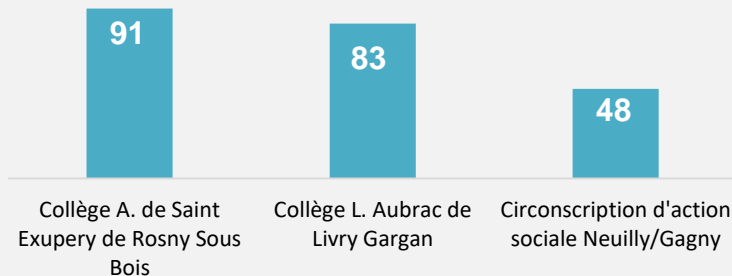
Enquête diffusée du 1^{er} au 17 mars 2021



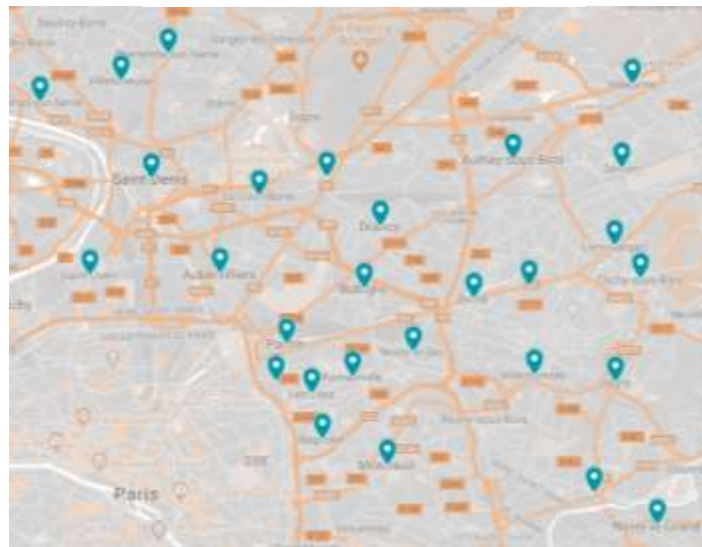
92 participants (dont 82 exploitables)

31% de participation

3 PLUS GRANDS SITES REPRÉSENTÉS (EN NOMBRE D'AGENTS)

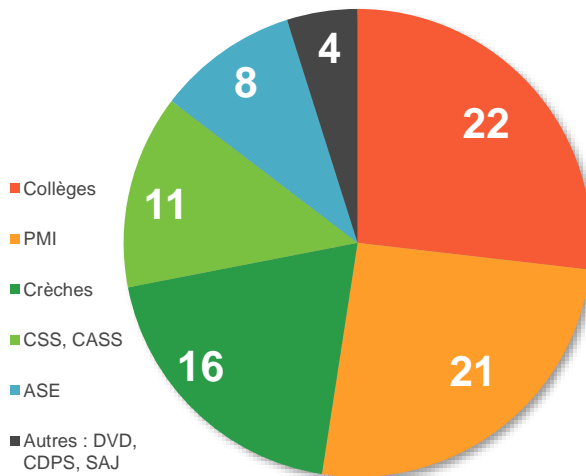


LOCALISATION DES RÉPONDANTS



Source : inrimaps

SITES REPRÉSENTÉS



DIRECTIONS REPRÉSENTÉES



AUTRES SITES - DIFFICULTES D'ACCES ET CONSÉQUENCES

44 % des répondants déclarent que le fonctionnement du site est perturbé par des problèmes de déplacements et d'accessibilité qui engendrent pour **29 %** du retard et pour **25 %** du stress

INSATISFACTIONS RELEVÉES

MANQUE DE STATIONNEMENT MINUTE

SIGNALÉTIQUE INSUFFISANTE

PROBLÈMES DE STATIONNEMENT

IMPRATICABLE POUR LES PERSONNES À MOBILITÉ

REDUITE

PERTURBATIONS LIÉES AU CHANTIER DE LA GARE

DU GRAND PARIS

Envoyé en préfecture le 15/04/2022

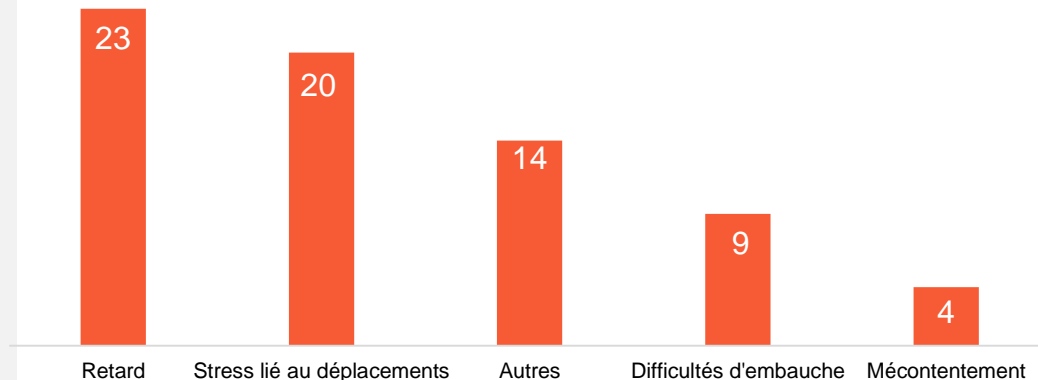
Reçu en préfecture le 15/04/2022

Affiché le

SLOW

ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE

TYPES DE PERTURBATIONS ENGENDRÉES (N=80)



« Problème de stationnement »
« Absence de stationnement »
« Eloignement du site »
« Côté difficile à pied »

AUTRES SITES - QUALITE DE L'ACCESSIBILITÉ

Envoyé en préfecture le 15/04/2022

Reçu en préfecture le 15/04/2022

Affiché le

SLO

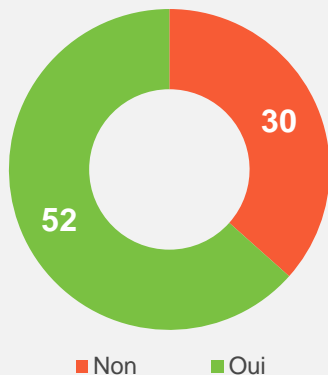
ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE

64 % des répondants déclarent des bouchons/ralentissements à proximité de l'entrée du site

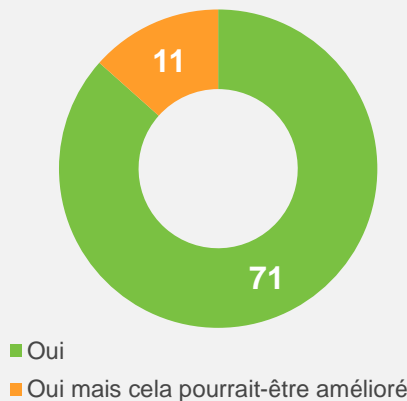
Les abords des sites globalement **sécurisés**

80 % des répondants déclarent que les routes qui mènent au site sont éclairées, et pour **16 %**, elles pourraient être améliorées

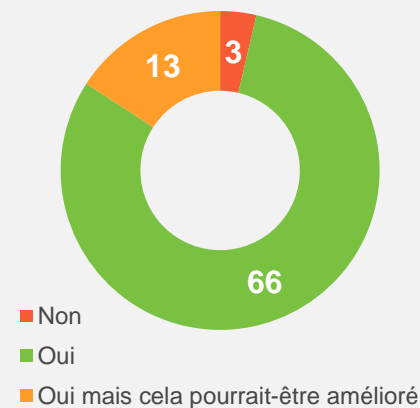
PRESENCE DE BOUCHONS/RALENTISSEMENTS A L'ENTRÉE DU SITE (N=82)



PRESENCE DE TROTTOIRS A L'ENTREE DU SITE (N=82)



ECLAIRAGE DES ROUTES (N=82)



AUTRES SITES - STATIONNEMENT EN VOITURE

Envoyé en préfecture le 15/04/2022

Reçu en préfecture le 15/04/2022

Affiché le

SLOW

ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE



1 016 PLACES au total
pour **1 347 AGENTS**
Soit **0,75 place** par agent

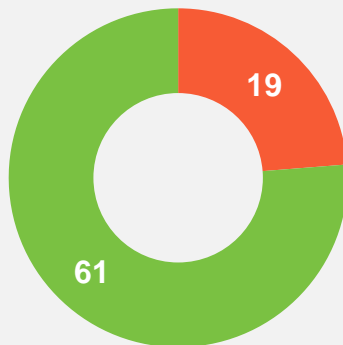


6 sites sont
équipés de bornes de
rechargement



5 bornes de
rechargement au sein
de la circonscription
ASE d'Aubervilliers

PRESENCE DE PARKING SUR SITE (N=80)

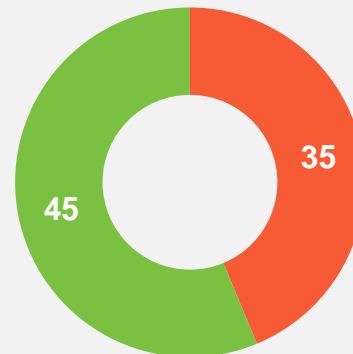


■ Non ■ Oui

56 % des répondants
déclarent des problèmes de
stationnement (parkings saturés)



PROBLÈME DE STATIONNEMENT SUR SITE (N=80)



■ Non ■ Oui

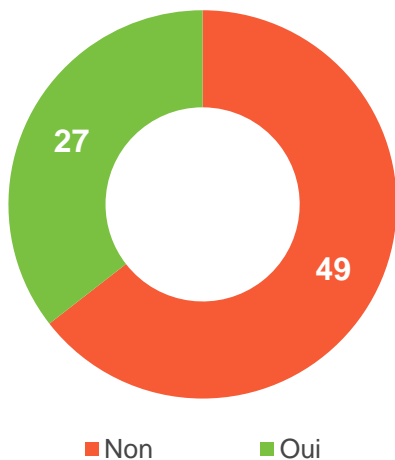
49 % déclarent des problèmes
de stationnement sauvage

36% des répondants indiquent la mise en place de règles d'attribution des places

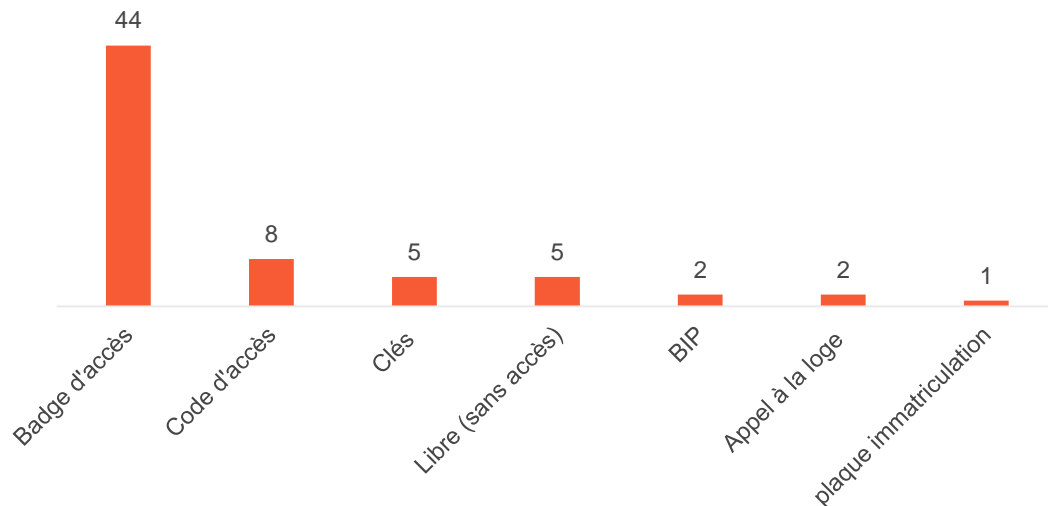
QUELQUES RÈGLES APPLIQUÉES POUR ACCÉDER AU PARKING :

- > UTILISATION QUOTIDIENNE DU VEHICULE POUR LES DÉPLACEMENTS DOMICILE/TRAVAIL
- > RESERVE AUX VEHICULES DE SERVICE
- > PRIORITE AUX PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP

RÈGLE D'ATTRIBUTION DES PLACES (N=76)



MODALITES D'ACCES AU PARKING (N=66)



AUTRES SITES - ACCESSIBILITE ET STATIONNEMENT VÉLOS

47% des répondants signalent **LA PRÉSENCE DE PISTES CYCLABLES** à proximité du site, mais pour **12 %** d'entre eux, elles pourraient être améliorées



ABSENCE D'ESPACES DE STATIONNEMENT VÉLOS SUR 66% DES SITES



11 sites sont dotés de STATIONS VÉLIB' à moins de 300 mètres



Un projet de création de 1 000 places de stationnement vélo est prévu au sein des sites extérieurs du territoire sur l'année 2021

Envoyé en préfecture le 15/04/2022

Reçu en préfecture le 15/04/2022

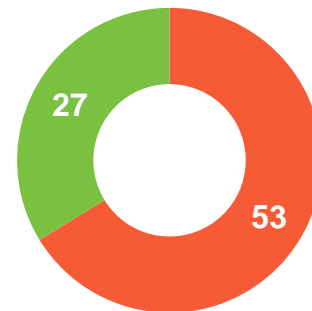
Affiché le

SLOW

ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE

PRÉSENCE D'ESPACES DE STATIONNEMENT POUR VÉLOS

(N=80)



■ Non ■ Oui

50
ARCEAUX

- ▶ au Collège Françoise Héritier à Noisy Le Sec
- ▶ au CSS d'Aulnay Sous Bois

7 sites

sont munis d'abris couverts

4 sites

sont munis d'abris sécurisés

Les sites sont dans l'ensemble très bien desservis en matière d'infrastructure de transport en commun.

Ils se situent à proximité :

d'un arrêt de bus et d'un tramway pour **32%** d'entre eux

d'un arrêt de bus et d'une station de RER pour **26%** d'entre eux



95% (78) des répondants déclarent que leur site est **À MOINS DE 500M** d'au moins un **ARRÊT DE BUS**



Les sites localisés à **LA COURNEUVE**

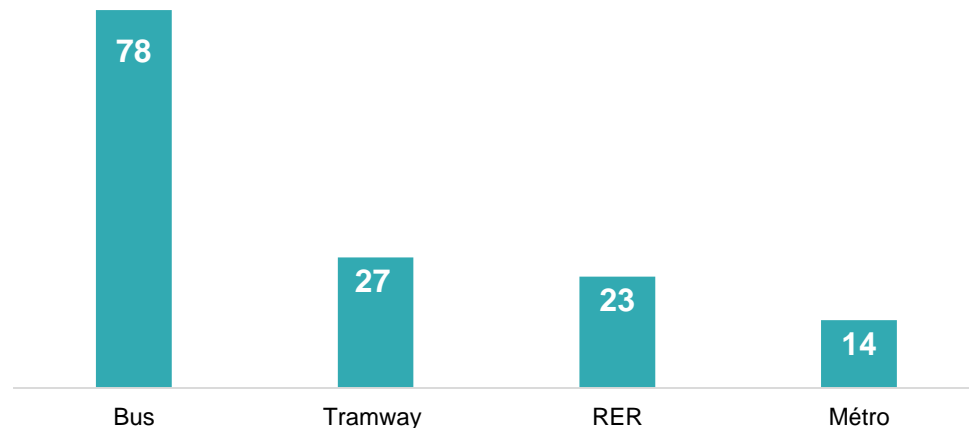
LE PRE SAINT GERVAIS

PANTIN ET BOBIGNY sont desservis

par **3** infrastructures de transport à proximité



INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT A MOINS DE 500 M (N=78)





63 commentaires laissés

4 nouvelles habitudes se distinguent :

Le télétravail

Augmentation de l'utilisation de la voiture

Augmentation d'utilisation du vélo

Covoiturage

AUTRES SITES - SYNTHÈSE DE L'ENQUÊTE DE PREDIAGNOSTIC

Envoyé en préfecture le 15/04/2022

Reçu en préfecture le 15/04/2022

Affiché le

SLOW

ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE



Accessibilité des sites

Difficultés d'accès aux sites pour 44% des répondants générant des retards (29% des répondants) et du stress (25% des répondants)



Stationnement en voiture

Présence de parking mais problèmes de stationnement (parking saturés, parking sauvage). Des règles d'accès aux zones de stationnement ont été mis en place dans 36% des sites (politique d'attribution des places)
Certains sites disposent d'une ou plusieurs bornes de rechargement



Stationnement vélos

Absence d'espaces de stationnement vélos pour 66% des sites.
Seulement 7 sites sont munis d'abris couverts et 4 sites d'abris sécurisés
Toutefois, un projet d'installation de 1 000 places de stationnement vélo est prévu au sein des crèches et des collèges sur 2021



Accessibilité en transports en commun

Les sites sont très bien desservis par les transports en commun. Ils disposent globalement de station de bus à proximité.



Nouvelles habitudes liées au contexte sanitaire

De nouvelles habitudes se distinguent liées à la crise sanitaire, dont notamment l'augmentation de l'utilisation du vélo, ainsi que le covoiturage



Envoyé en préfecture le 15/04/2022

Reçu en préfecture le 15/04/2022

Affiché le

SLOW

ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE

04

AUDIT DE LA FLOTTE

ANALYSE DE LA FLOTTE

FLOTTE DE VÉHICULES

Une flotte de 725 véhicules et 29 vélos de service (dont 12 sont électriques) pour les déplacements professionnels des agents. Les véhicules sont principalement des citadines (494) et des utilitaires (209).

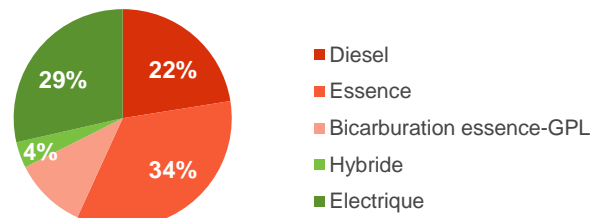
34% (249) des véhicules de la flotte fonctionnent à l'essence, 29% (20) sont électriques, 22% (163) fonctionnent au diesel, 11% (78) sont en bicarburation essence-GPL, 4% (28) hybrides.

16% des véhicules sont des **UTILITAIRES DIESEL**

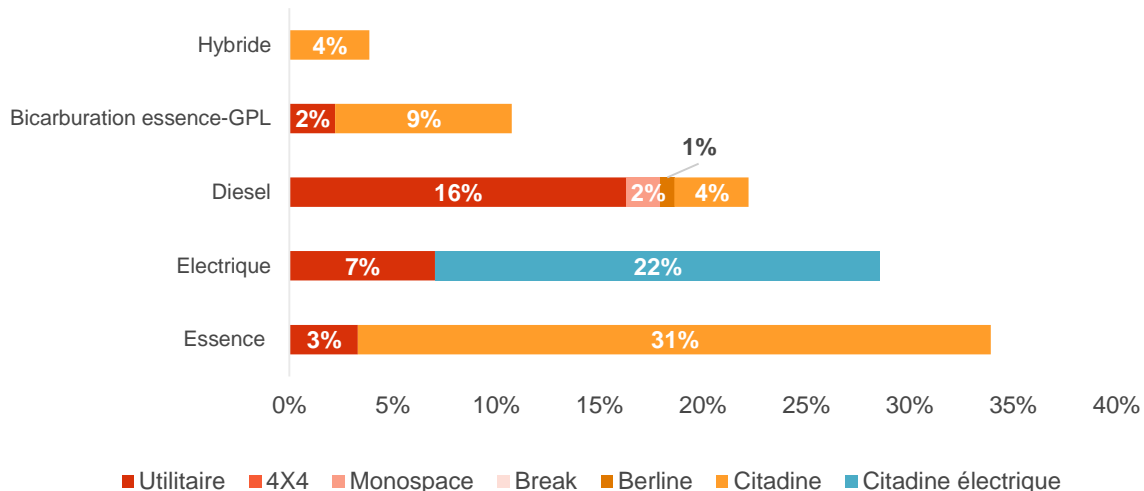
31% des véhicules sont des **CITADINES ESSENCE**


Point d'attention : la circulation des véhicules diesel sera interdite dès 2024 au sein de la Zone à Faibles Emissions de Métropole du Grand Paris.

MOTORISATION DE LA FLOTTE (N=754)



Motorisation en fonction du type de véhicule



Envoyé en préfecture le 15/04/2022
Reçu en préfecture le 15/04/2022
Affiché le 
ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE

ANALYSE DE LA FLOTTE


FLOTTE DE VÉHICULES

Depuis janvier 2020, le seuil de déclenchement du **MALUS AUTOMOBILE** est défini à **110 GRAMMES DE CO2** par kilomètre : un peu plus de la moitié (52%) des véhicules de la flotte du Conseil Départemental sont situés au-dessus de ce seuil.

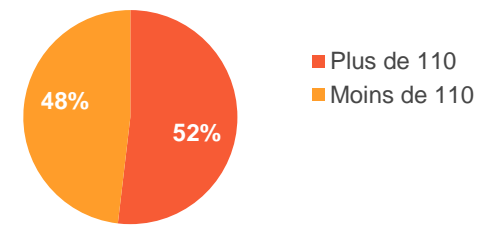
Cela concerne majoritairement les utilitaires et citadines à motorisation thermique dont respectivement 60% et 98% dépassent le seuil. Il pourrait être pertinent de passer ces véhicules en motorisation électrique.

ATTRIBUTION DES VÉHICULES

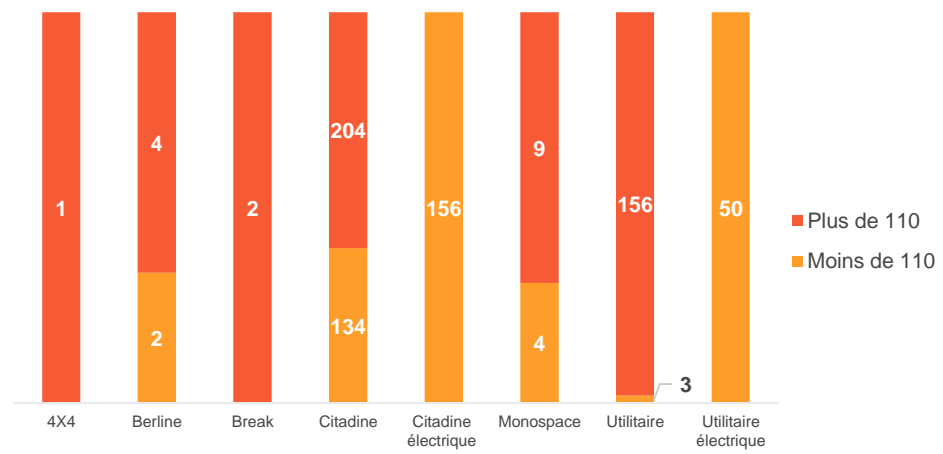
- Véhicules de fonction : délibération annuelle fixant les emplois ouvrant droit
- Véhicules de service attribués : véhicules techniques à usage exclusif d'un service + véhicules du Cabinet
- Véhicules de service en autopartage : véhicules mutualisés dans les armoires automatisées
- Vélo de service : réservation en ligne sur le site central

Envoyé en préfecture le 15/04/2022
Reçu en préfecture le 15/04/2022
Affiché le 
ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE

EMISSIONS DES VÉHICULES



EMISSIONS PAR TYPOLOGIE DE VÉHICULE (N=725)



ANALYSE DE LA FLOTTE : POURQUOI TRANSFORMER SA FLOTTE ?

Envoyé en préfecture le 15/04/2022

Reçu en préfecture le 15/04/2022

Affiché le

SLOW

ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE

ENJEUX :

Pour limiter le réchauffement climatique, la France s'est engagée durant la COP 21 à réduire ses émissions de 40% par rapport aux émissions de 1990. Or le transport est le premier poste d'émissions de gaz à effet de serre en France. En 2017, il était responsable de 30% des émissions GES sur le territoire. Certaines tendances actuelles vont à contresens de ces objectifs :

- Ces dix dernières années, les SUV ont été la deuxième source de croissance des émissions de CO2, après le secteur de l'énergie.
- La conversion progressive des véhicules diesel en véhicules essence limite les émissions de particules fines nocives pour la santé humaine mais entraîne une augmentation des émissions de gaz à effet de serre.

RESPECTER LA RÉGLEMENTATION :

En parallèle du volet environnemental, l'usage des véhicules est de plus en plus encadré par la réglementation. La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), promulguée en décembre 2019, renforce les dispositions prévues pour les acteurs publics et privés gérant une flotte importante. Elle entérine trois mesures phares à prendre en compte dans la gestion des flottes automobiles :

- Fin de la vente de voitures utilisant des énergies fossiles carbonées d'ici 2040 ([article 73](#) de la LOM).
- Obligation d'inclure des véhicules propres au sein des flottes de plus de 100 véhicules dans la proportion minimale de 10 % avant 2022, de 20 % d'ici 2024, de 35 % d'ici 2027 et de 50 % en 2030 ([article 77](#) de la LOM).
- Mesures pour accélérer le déploiement des Zones à Faibles Emissions (ZFE). À l'heure actuelle 19 collectivités se sont engagées à déployer des ZFE sur leur territoire dont : **la métropole du Grand Paris et de Lille, les villes de Strasbourg, Lyon et Montpellier**.

ANALYSE DE LA FLOTTE : POURQUOI TRANSFORMER SA FLOTTE ?

Envoyé en préfecture le 15/04/2022

Reçu en préfecture le 15/04/2022

Affiché le

SLOW

ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE

OPTIMISER LES COÛTS DE GESTION :

En parallèle de ces restrictions de circulation, la fiscalité liée aux émissions de CO2 continue d'augmenter. Les entreprises doivent anticiper ces évolutions et transformer progressivement les solutions de mobilité proposées à leurs agents. Plusieurs solutions s'offrent aux entreprises :

ANTICIPER LES ÉVOLUTIONS DE LA FISCALITÉ CO2:

Afin d'accélérer la transition énergétique, les législateurs utilisent la fiscalité pour faire évoluer le parc automobile français.

- La méthodologie de calcul des émissions annoncées par les constructeurs évolue et est désormais plus proche des conditions réelles d'utilisation des véhicules. Cette nouvelle méthodologie de calcul entraîne une hausse de 5 à 25% des émissions de CO2 par véhicule.
- [Le malus repart à la hausse en 2020](#) : il est dû lors de l'immatriculation de certains véhicules particulièrement polluants. En 2020, le premier seuil de malus débute à 110 g/km ce qui concernerait 47% de la flotte actuelle.
- [La taxe sur les véhicules de sociétés](#) (TVS) augmente pour les véhicules les moins vertueux : Le calcul de l'assiette de celle-ci est corrélé au taux d'émissions de dioxyde de carbone du véhicule.

Envoyé en préfecture le 15/04/2022

Reçu en préfecture le 15/04/2022

Affiché le

SLOW

ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE

05

ÉTUDE DES PRATIQUES DE MOBILITÉ DES AGENTS

PANEL DES RÉPONDANTS

Envoyé en préfecture le 15/04/2022

Reçu en préfecture le 15/04/2022

Affiché le

SLOW

ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE



Enquête diffusée du 28 février au 21 mars 2021

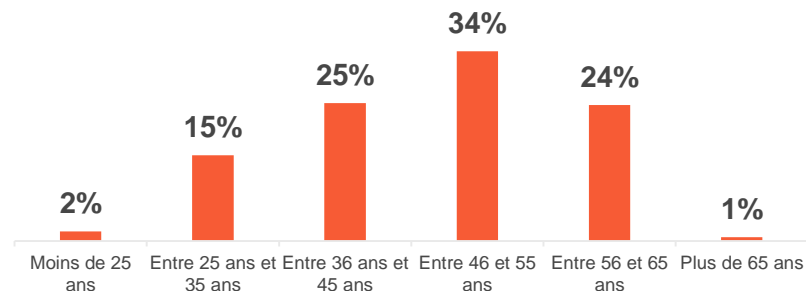
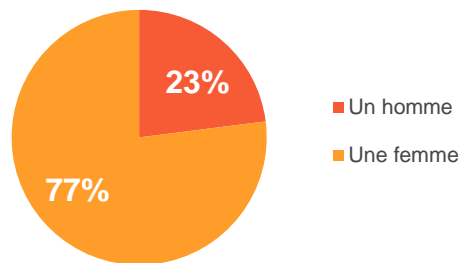
1497 participants

17 % de participation sur l'ensemble des sites (centraux et externes)

77 % de femmes

34 % ont entre 46 et 55 ans

Répartition homme / femme



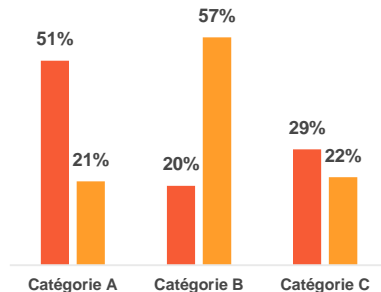
→ Une répartition par genre similaire aux effectifs réels (cf. : bilan social 2018)



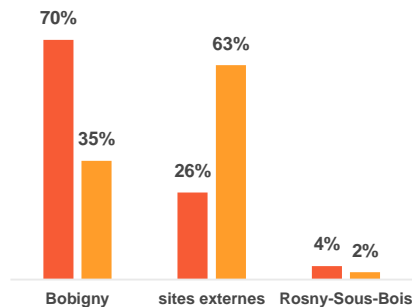
51 % des répondants ont un statut de **CATÉGORIE A** (20% de catégorie B et 29% de catégorie C)

29 % des répondants sont rattachés à la DEF et **14 %** à la DPAS

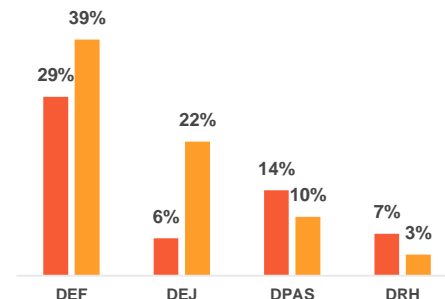
Statut



Site de rattachement



Direction de rattachement



→ Une sur-représentation des agents de catégories A et une sous-représentation des agents de catégorie B par rapport aux effectifs réels (cf. : bilan social 2018)

70 % des répondants sont rattachés au site de **BOBIGNY**

26 % des répondants sont rattachés aux **SITES EXTERNES**

4 % des répondants sont rattachés au site de **ROSNY SOUS BOIS**

→ Une sur-représentation des agents situés à Bobigny et une sous-représentation des agents rattachés aux sites externes

N = 1497

■ Répondants à l'enquête ■ Effectif réel


PANEL DES REpondANTS : LIEUX D'HABITATION



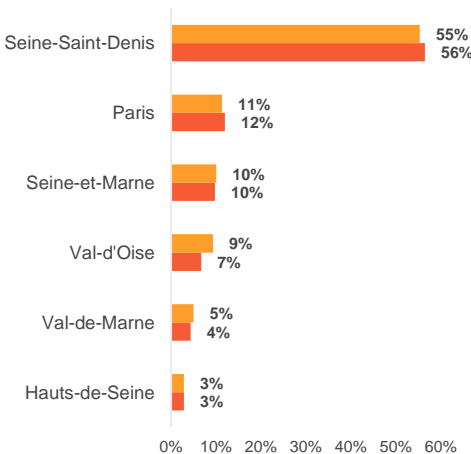
SEINE-SAINT-DENIS : 57% des agents au total
SEINE ET MARNE et PARIS : 11% des agents

→ Les domiciliations des répondants sont représentatives par rapport à l'étude de la géolocalisation et aux données RH

La localité de **PARIS** est la plus représentée au total. On retrouve également des **CONCENTRATIONS** sur les localités de **DRANCY, AULNAY-SOUS-BOIS**

Envoyé en préfecture le 15/04/2022
 Reçu en préfecture le 15/04/2022
 Affiché le 
 ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE

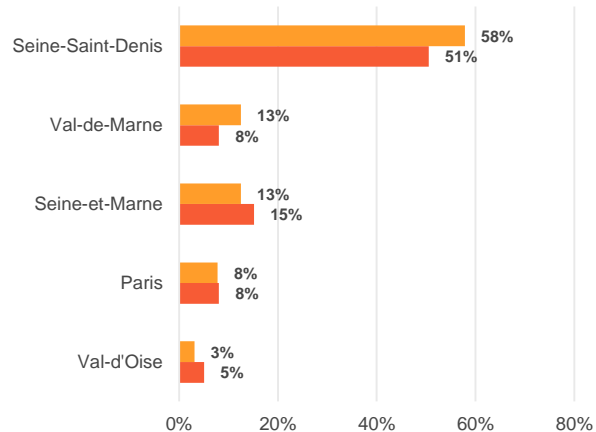
Domiciliations des répondants – site Bobigny



■ Effectif réel ■ Répondants à l'enquête

→ **Principales villes de résidence :**
 Paris, Drancy, Monreuil, Aulnay-Sous-Bois, Livry-Gargan

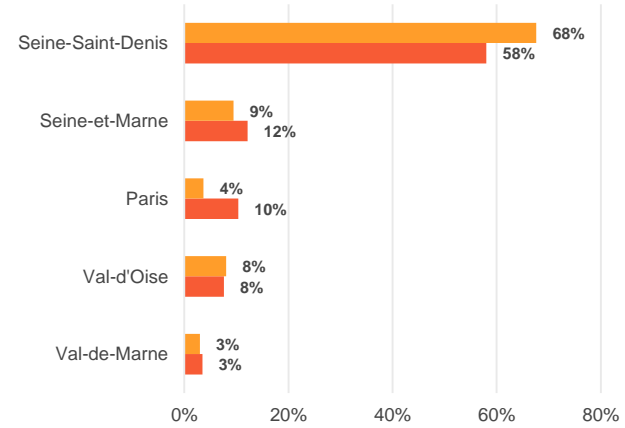
Domiciliations des répondants – site de Rosny-Sous-Bois



■ Effectif réel ■ Répondants à l'enquête

→ **Principales villes de résidence :**
 Paris, Aulnay-sous-Bois, Drancy, Noisy-le-sec, Bobigny, Monreuil

Domiciliations des répondants – site des sites externes



■ Effectif réel ■ Répondants à l'enquête

→ **Principales villes de résidence :**
 Paris, Drancy, Montreuil, Aulnay-sous-Bois, Livry-Gargan

FREQUENCE SUR SITE ET HORAIRES



81% des répondants se déplacent **TOUS LES JOURS** sur leur **SITE DE RATTACHEMENT**

11% s'y déplacent **QUELQUES FOIS PAR SEMAINE**

5% des répondants s'y déplacent sur des **MOINS D'UNE FOIS PAR MOIS**

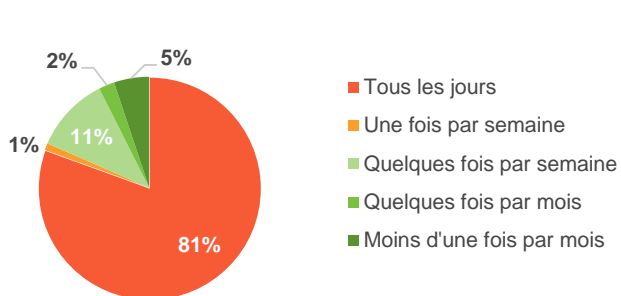
→ Cette tendance correspond à celle des principaux sites situés à Bobigny

17% déclarent télétravailler dont **33%** 1 jour par semaine et **22%** occasionnellement

→ 80% des télétravailleurs sont rattachés au site Bobigny, 16 aux sites externes et 4% au site de Rosny-sous-Bois

N = 1484

Fréquence de déplacement sur le site de rattachement

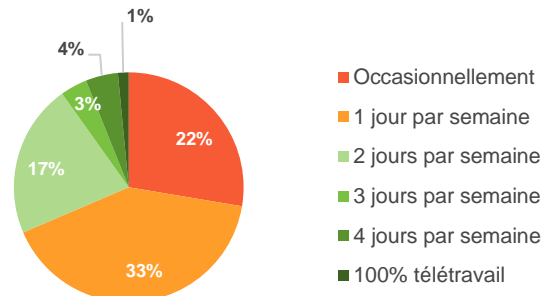


Envoyé en préfecture le 15/04/2022

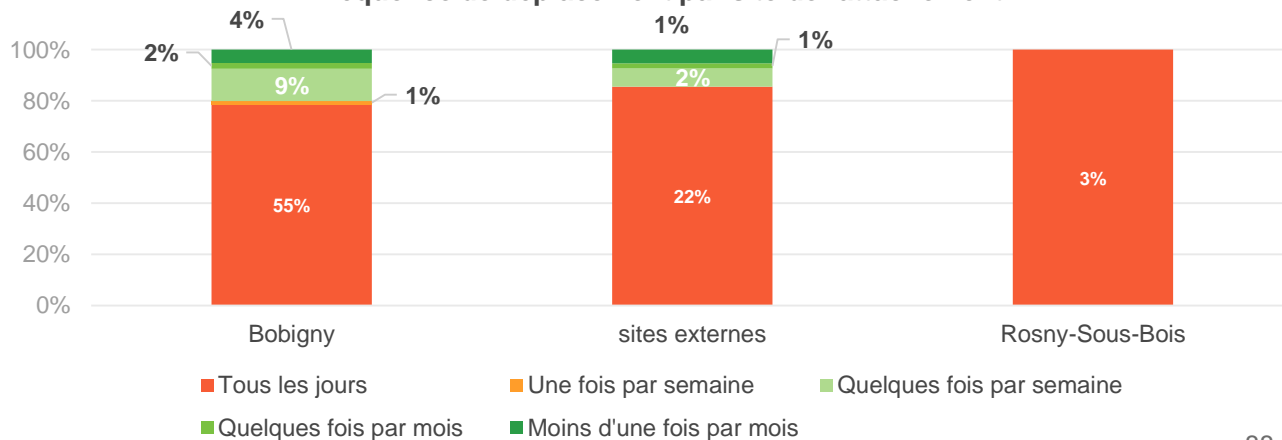
Reçu en préfecture le 15/04/2022

Affiché le **SLD** fréquence du télétravail (N=331)

ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE



Fréquence de déplacement par site de rattachement



HORAIRES



Les agents travaillant sur des **HORAIRES DE BUREAU** arrivent et partent sur des **PLAGES HORAIRES CONCENTREES** :

77% des répondants arrivent sur les sites **ENTRE 8H ET 9H**

68% des répondants quittent les sites **ENTRE 17H ET 18H**

→ Une concentration des horaires impliquant une circulation en heures de pointe mais facilitant une mise en relation éventuelle pour du covoiturage (situation correspondant à une organisation simple des déplacements, ne compliquant pas le report modal objectif)

N = 1449

Envoyé en préfecture le 15/04/2022

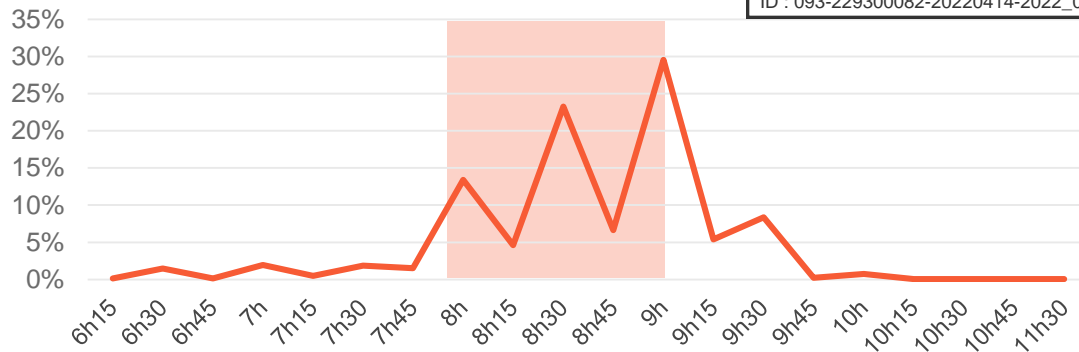
Reçu en préfecture le 15/04/2022

Affiché le

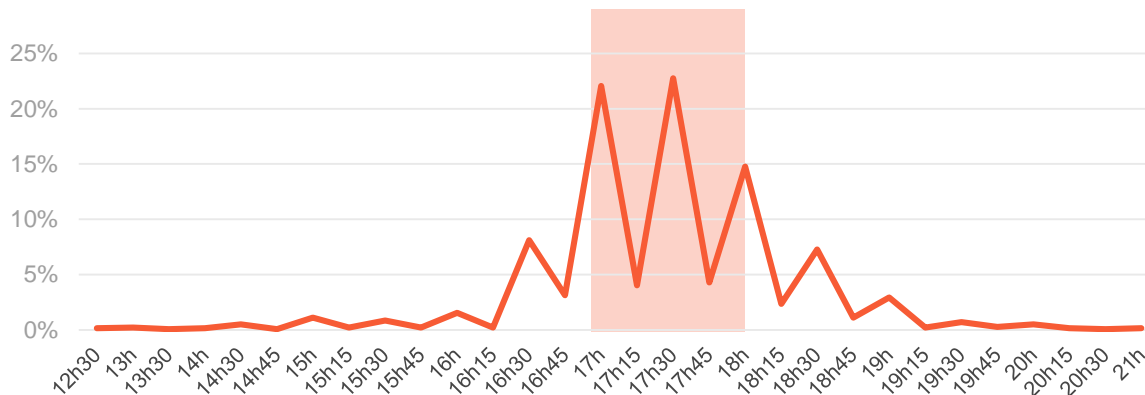
SLO

ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE

Horaires d'arrivée des répondants



Horaires de départ des répondants



Envoyé en préfecture le 15/04/2022

Reçu en préfecture le 15/04/2022

Affiché le

SLOW

ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE

05.2

RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE *PRATIQUES ACTUELLES*

ACCESSIBILITÉ AUX INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS

Envoyé en préfecture le 15/04/2022

Reçu en préfecture le 15/04/2022

Affiché le

SLOW

ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE



65% des agents résident à proximité d'un **ARRÊT DE BUS**



28% résident à proximité d'une **GARE**, **23%** d'une station de métro, **17%** d'un arrêt de tramway



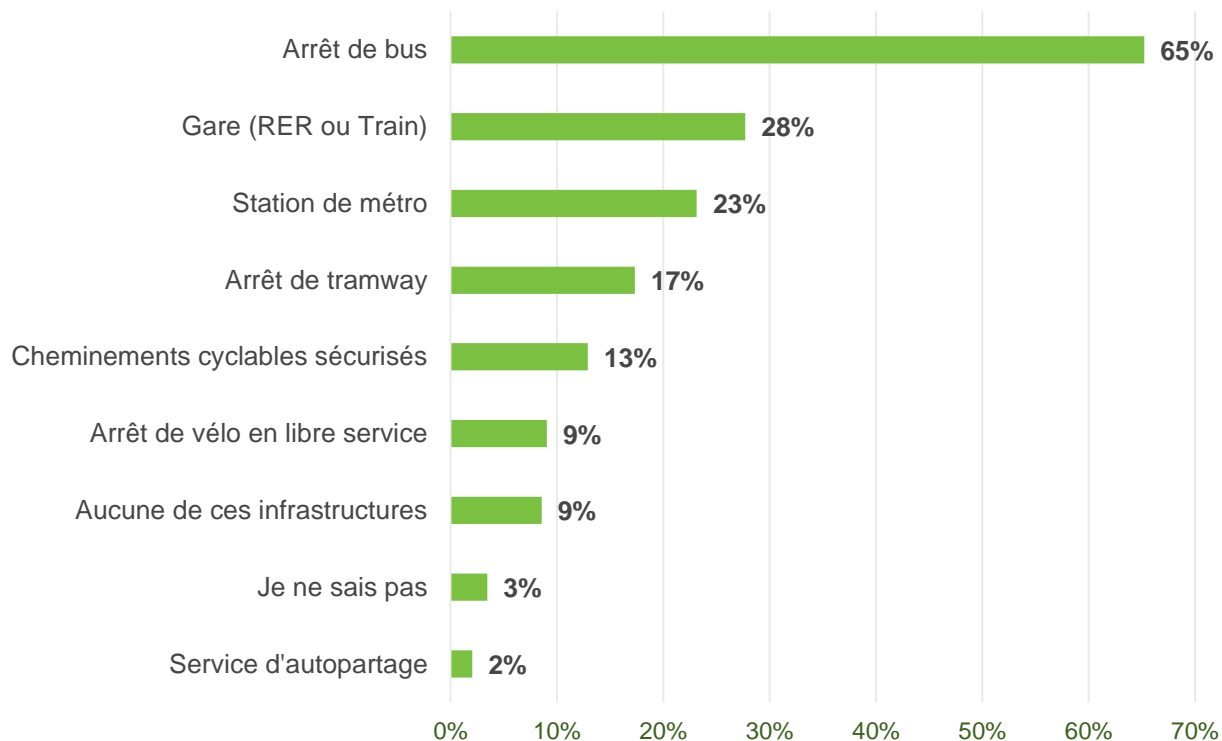
13% résident à proximité d'**AXES CYCLABLES SECURISES**



9% ne dispose d'**AUCUNE INFRASTRUCTURE** de transport


3% n'ont **PAS CONNAISSANCE** de ces informations


Infrastructures de transport à moins de 10 minutes à pied du domicile des agents





N = 1426

PARTS MODALES (HORS CONTEXTE SANITAIRE)


 **40%** des agents utilisent leur **VOITURE PERSONNELLE**
89% déclarent se déplacer seuls

 **17%** se déplacent en **TRAIN**
18% utilisent le métro et le tramway
9% utilisent le **BUS**

 **4%** des agents viennent à **PIED** au travail

 **6%** des agents indiquent venir à **VELO** et **3%** à vélo à assistance électrique

 Le **COVOITURAGE** ne représente que **1%** des déplacements des agents

 **61%** des trajets réalisés sont **DIRECTS**

Moyenne des déplacements domicile-travail en Île-de-France : <small>source : INSEE, 2015</small>	IDF	Agents
Voiture	41 %	-1%
Deux roues	3 %	-2%
Transports collectifs	43 %	+1%
Vélo	2 %	+7%
Piéton	7 %	-3%

Pratique modale selon les sites

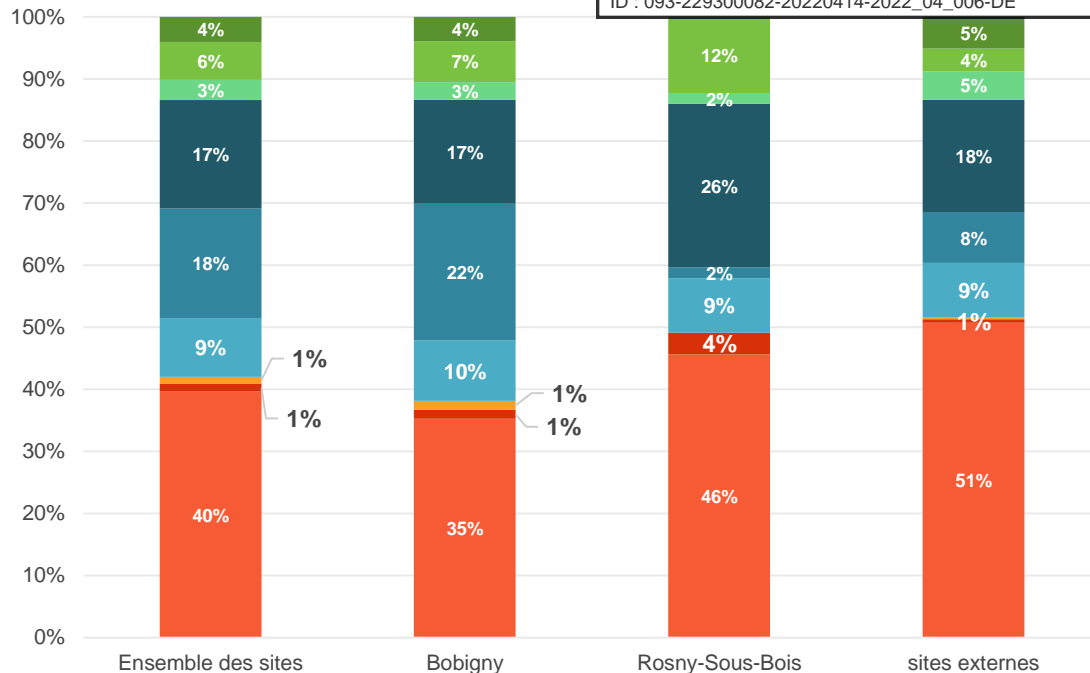
Envoyé en préfecture le 15/04/2022

Reçu en préfecture le 15/04/2022

Affiché le

SLOW

ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE



- Voiture seul(e)
- Covoiturage
- Métro / Tramway
- Train / RER
- Vélo à assistance électrique
- Vélo
- Marche
- 2/3 roues motorisé (scooter, moto, etc.)
- Bus

IMPACT DE LA CRISE SANITAIRE SUR LES PRATIQUES DE MOBILITÉ

73% des agents déclarent ne pas avoir modifié leur mode de transport suite à la crise sanitaire

19% des agents souhaitent ou ont déjà modifié leur mode de transport



Au total, **8%** (120) des agents déclarent s'être reporté vers la voiture (*voiture de service ou de fonction comprises*), dont **76%** (91) indiquaient utiliser les transports en commun comme mode principal avant la crise sanitaire

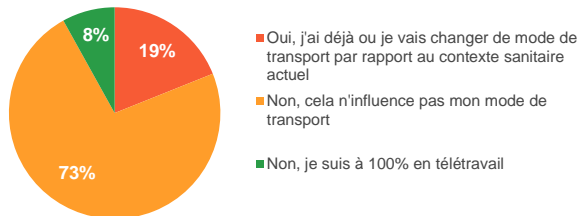
→ L'objectif du PDM sera de limiter le risque de report modal des TC vers la voiture après la crise sanitaire.



Au total près de **10%** (149) des agents déclarent s'être reporté vers les modes actifs (*vélo, VAE, marche*), dont **17%** (25) indiquaient utiliser la voiture comme mode principal avant la crise sanitaire

→ L'objectif du PDM sera de maintenir ce report modal de la voiture vers les modes actifs après la crise sanitaire

Impact de la crise sanitaire sur les pratiques de mobilité (N = 1321)



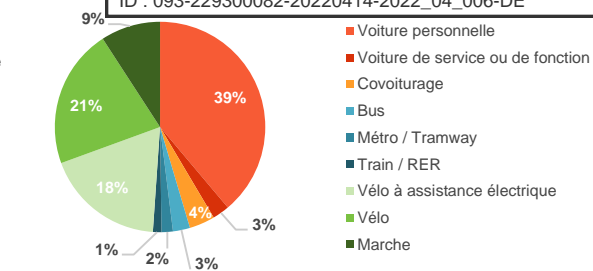
Envoyé en préfecture le 15/04/2022

Reçu en préfecture le 15/04/2022

Affiché le

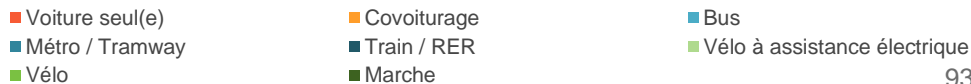
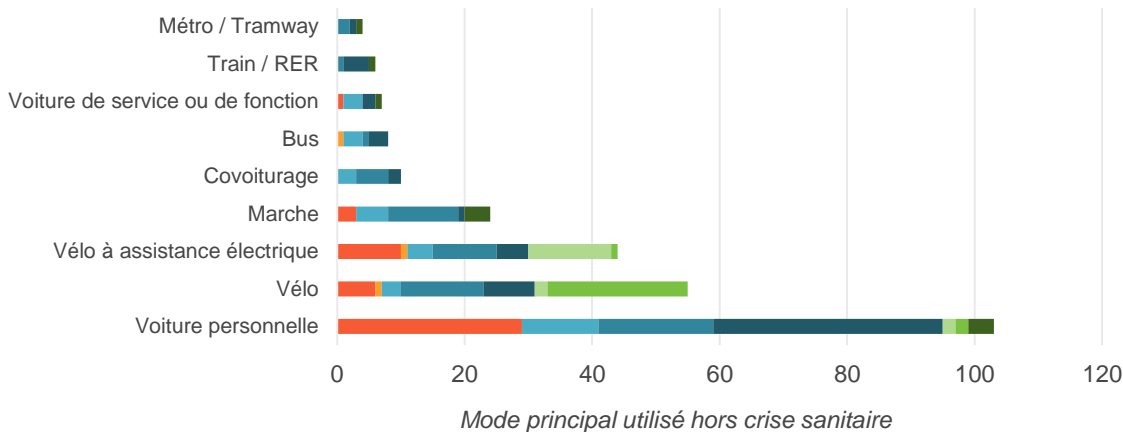
Mode de transports utilisés suite à la crise sanitaire (N = 262)

ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE



Mode de transports utilisé suite à la crise sanitaire en fonction du mode principal habituel

Mode utilisé suite à la crise sanitaire



N = 262

DEPLACEMENT DU DEJEUNER

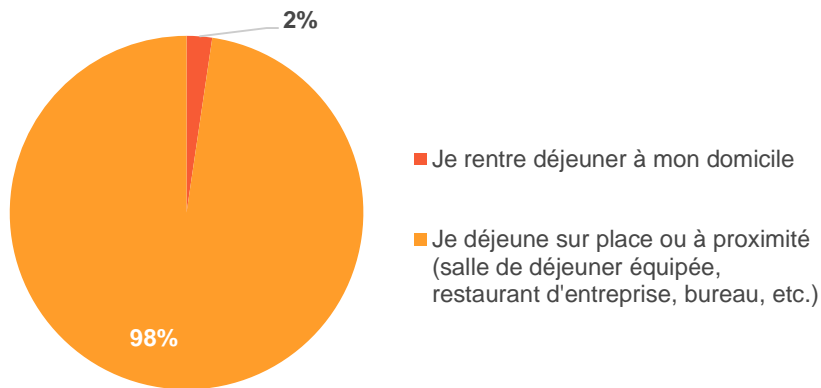



98% des agents **DEJEUNENT**
sur leur **LIEU DE TRAVAIL**

Seulement **2%** rentrent
DEJEUNER à leur **DOMICILE**

→ *Un répartition similaire pour tous les sites*

Lieu du déjeuner



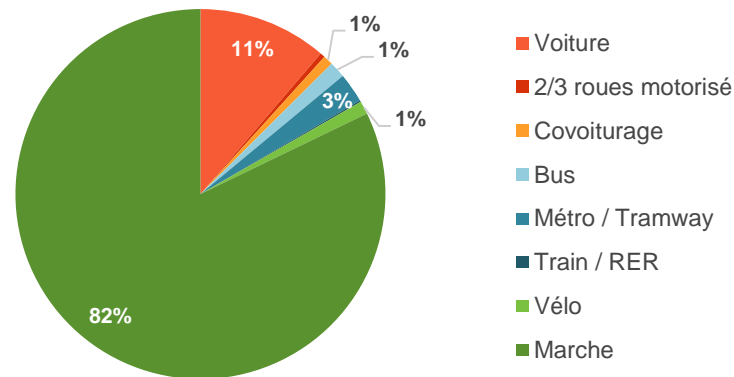
Envoyé en préfecture le 15/04/2022
Reçu en préfecture le 15/04/2022
Affiché le 
ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE



11% des agents utilisent leur **VOITURE**
pour rentrer **DEJEUNER**

- *Jusqu'à 13% sur les sites externes*
- *7% des déplacements en voiture font moins de 5km*

Mode de transport utilisé sur la pause du déjeuner



DISTANCE DOMICILE - TRAVAIL



Les agents sont en moyenne à

17 KM de leur lieu de travail

Bobigny : 17 km

Rosny-sous-bois : 15 km

Sites externes: 16 km

14% des agents résident à **MOINS DE 5KM** de leur lieu de travail
(43% à moins de 10km)

→ **Cible des modes actifs (moins de 2km : marche; 2-5km : vélo; 5 – 10 km : vélo à assistance électrique)**

28% des agents résident à **PLUS DE 20KM** de leur lieu de travail

→ **Cible du train et du covoiturage**



À titre de comparaison, les actifs d'Ile-de-France parcourent en moyenne à 10,2 km par trajet
(source : CGDD)



Les Français sont à une distance moyenne de 14,7 km

N = 1497

Envoyé en préfecture le 15/04/2022

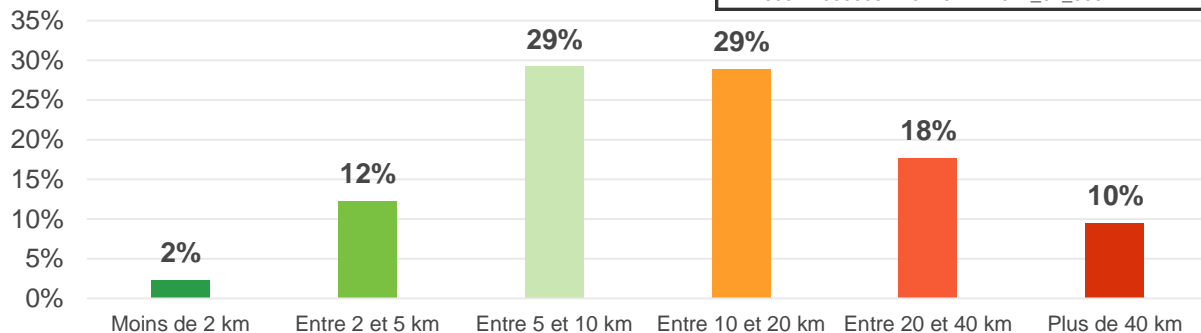
Reçu en préfecture le 15/04/2022

Affiché le

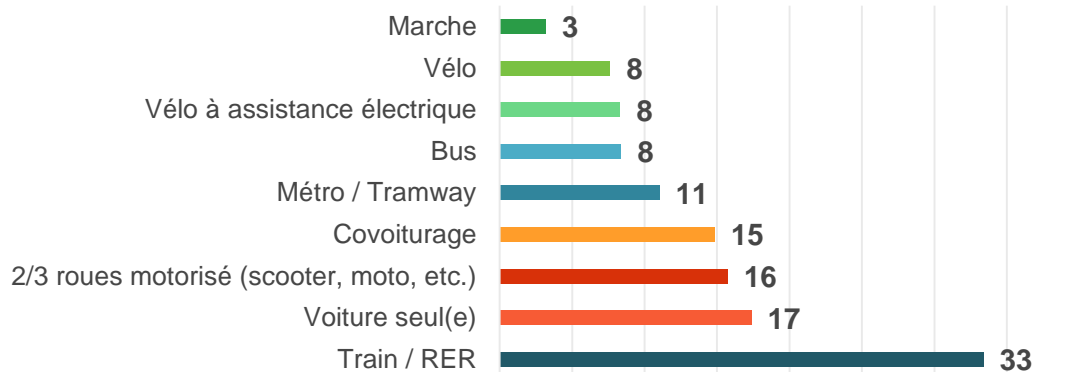
SLOW

ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE

Distances de trajets domicile-travail



Distance moyenne selon le mode de transport principal (en km)



TEMPS DE TRAJET DOMICILE - TRAVAIL



Les agents sont en moyenne à **43 MIN** de leur lieu de travail
Bobigny : 44 min
Rosny-sous-Bois: 42 min
Sites externes: 40 min

13 % des agents résident à **MOINS DE 20 MIN** de leur lieu de travail
(46% à moins de 40min)

55 % des agents résident à **PLUS DE 40 MIN** de leur lieu de travail

→ *Les usagers des transports commun sont les agents ayant les temps de trajet les plus élevés*



En Ile-de-France la moyenne des actifs est de 41 minutes
(source : CGDD)

îledeFrance



Les Français ont un temps de trajet moyen de 23 minutes

N = 1426

Envoyé en préfecture le 15/04/2022

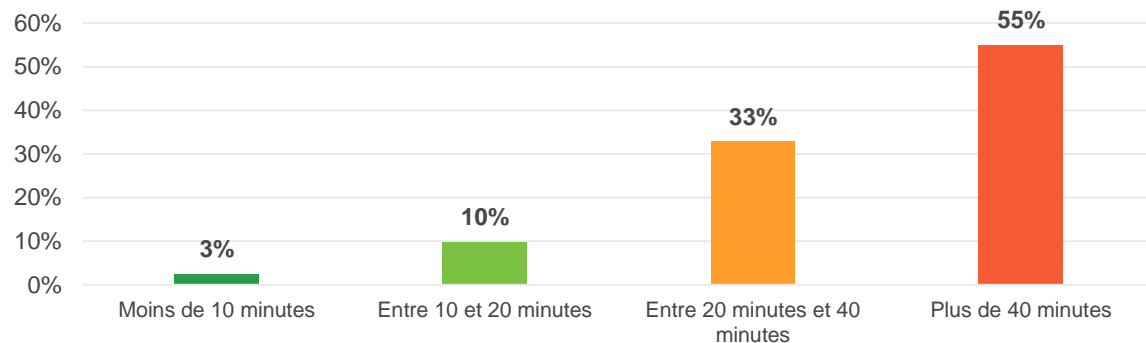
Reçu en préfecture le 15/04/2022

Affiché le

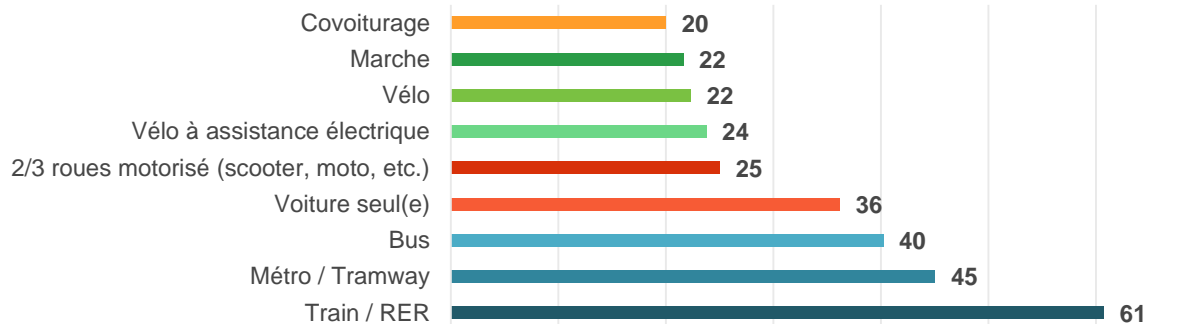
SLOW

ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE

Temps de trajet domicile



Temps de trajet moyen selon le mode de transport principal (en min)



ZOOM SUR LES COURTES DISTANCES



29% des déplacements de **MOINS DE 5 KM** sont effectués en **VOITURE INDIVIDUELLE**

→ *Cible principale du plan de mobilité pour développer l'usage du bus et des modes actifs*



19% des trajets de moins de **5 KM** sont réalisés en **BUS** et **17%** en métro / tramway



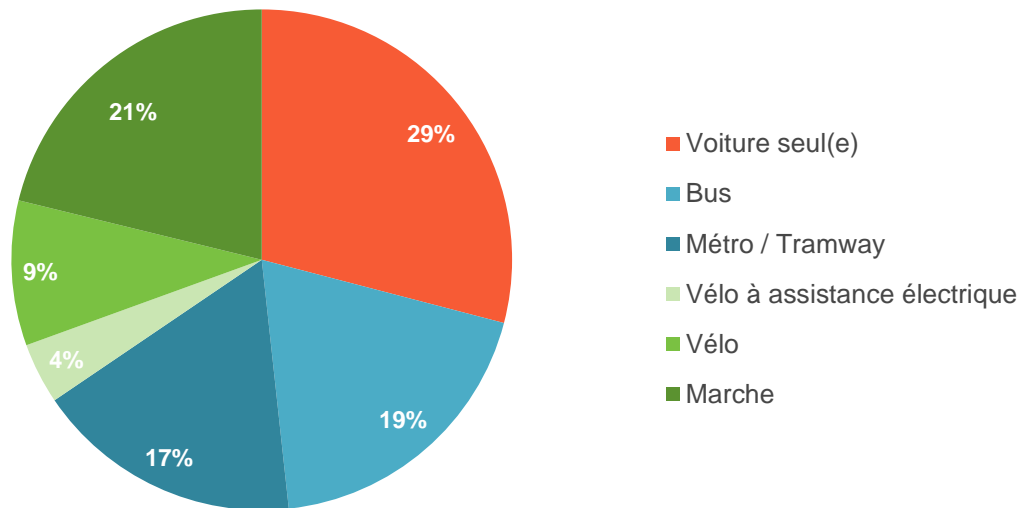
La **MARCHE** représente **21%** des trajets de **MOINS DE 5KM**



Le **VÉLO** représente **13%** des trajets de **MOINS DE 5KM**

N = 203

Répartition modale sur les trajets de



Envoyé en préfecture le 15/04/2022

Reçu en préfecture le 15/04/2022

Affiché le

SLOW

ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE

USAGE D'UN MODE OCCASIONNEL

58% des agents utilisent un **MODE OCCASIONNEL**

LE **SITES CENTRAUX** à Bobigny sont ceux où les agents utilisent le **PLUS FREQUEMMENT** un **MODE OCCASIONNEL**



Le **MODE OCCASIONNEL** le plus utilisé est **LA VOITURE**

43% des **AUTOMOBILISTES** déclarent utiliser un **MODE OCCASIONNEL**



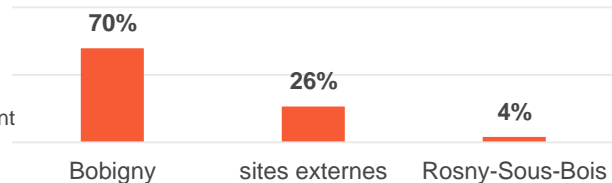
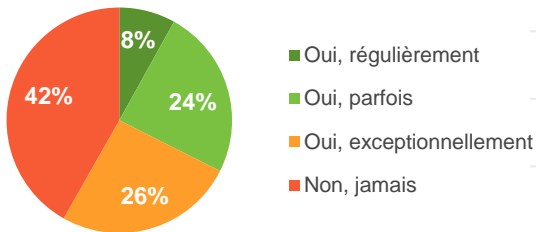
Les **TRANSPORTS EN COMMUN** et les **MODES ACTIFS** sont les modes occasionnels que les automobilistes utilisent le plus



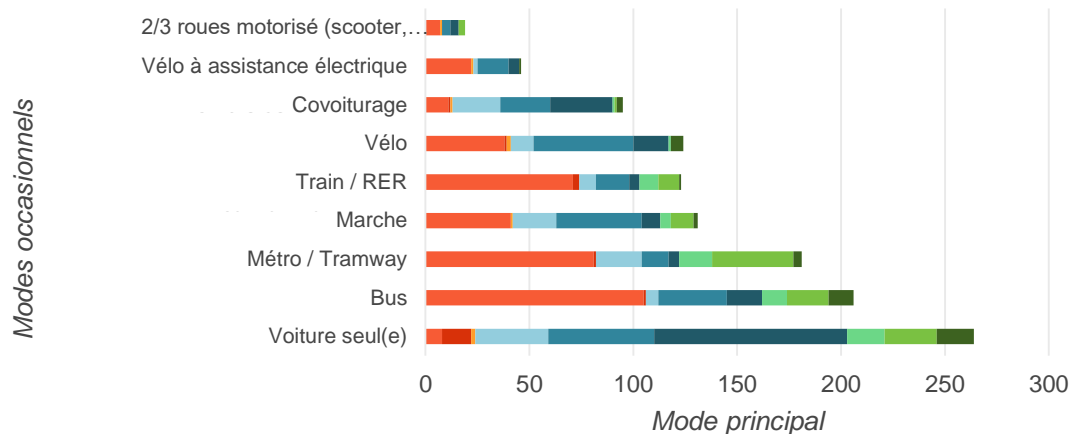
→ L'objectif du PDM sera de transformer ses modes occasionnels en modes principaux

N = 803

Usage d'un mode occasionnel



Usage du mode occasionnel en fonction du mode principal



- Voiture seul(e)
- 2/3 roues motorisé (scooter, moto, etc.)
- Covoiturage
- Bus
- Métro / Tramway
- Train / RER
- Vélo à assistance électrique
- Vélo
- Marche

Envoyé en préfecture le 15/04/2022
 Reçu en préfecture le 15/04/2022
 Affiché le
 Usage d'un mode occasionnel en fonction du site
 ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE

USAGE DE LA VOITURE ET STATIONNEMENT

Envoyé en préfecture le 15/04/2022
 Reçu en préfecture le 15/04/2022
 Affiché le **SLOW**
 ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE

47% des automobilistes utilisent un **VEHICULE DIESEL**

- **Bobigny** : 49%
- **Rosny-Sous-Bois** : 46 %
- **Sites externes** : 43%

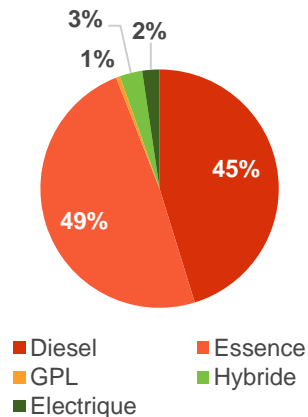


24% déclarent rencontrer des difficultés de stationnement sur site (contrainte modérée : 9%; contrainte forte : 15%)

- Cette contrainte atteint **35%** sur les sites externes
- Ces difficultés se concentrent principalement sur les voies parking public / voies publiques

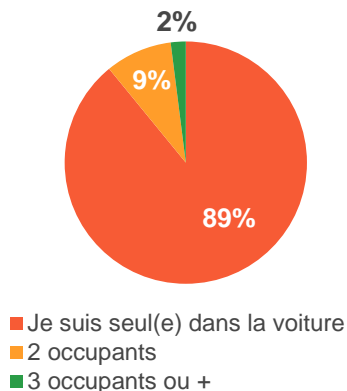
89% des automobilistes sont **SEULS** dans leur **VEHICULE**

Mode de motorisation des automobilistes



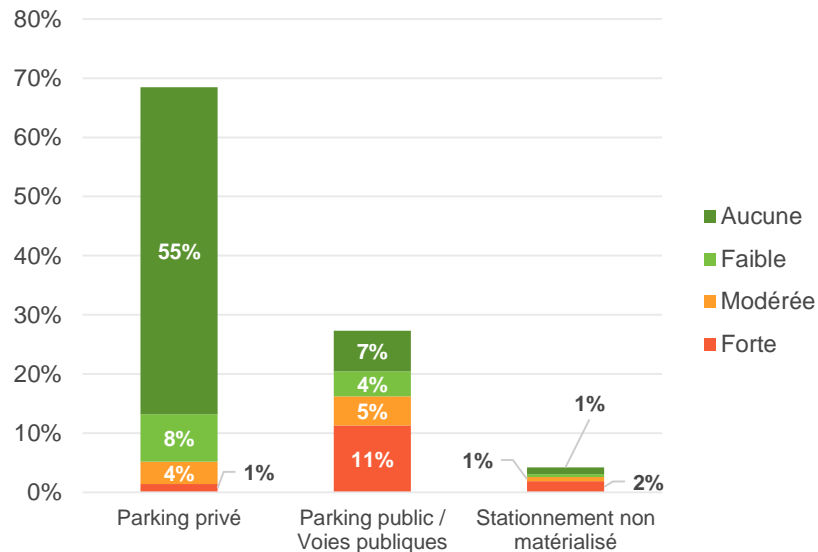
N = 555

Nombre de personnes par véhicule



N = 543

Contrainte de stationnement sur le lieu de travail



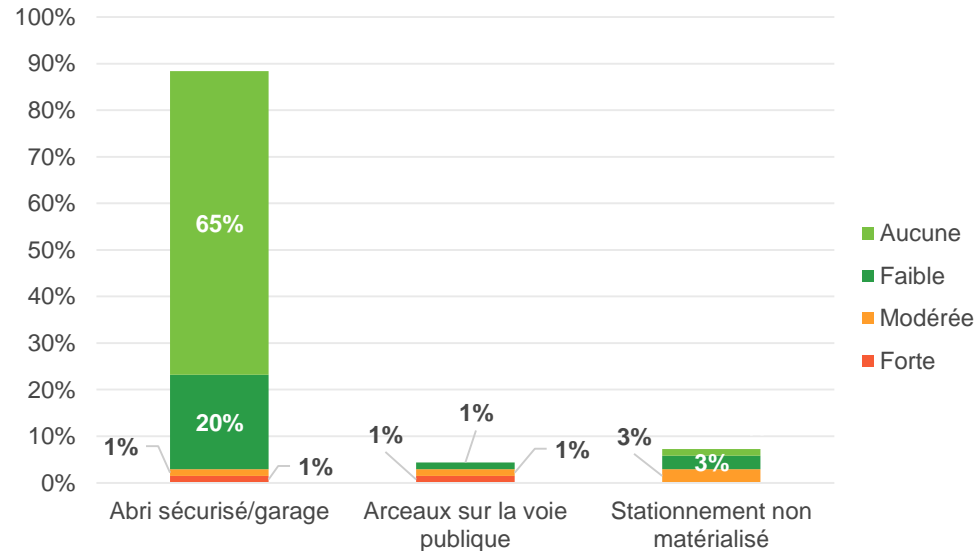


10% déclarent rencontrer des **DIFFICULTES DE STATIONNEMENT** SUR SITE
(contrainte modérée : 7%; contrainte forte : 3%)

→ Cette contrainte atteint 14% sur le site de Rosny-sous-Bois et 17% sur les sites externes

→ Ces difficultés se concentrent principalement sur les abris sécurisés/garage

Contrainte de stationnement sur le lieu de travail



Envoyé en préfecture le 15/04/2022

Reçu en préfecture le 15/04/2022

Affiché le

SLOW

ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE

05.3



RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE

MOTIVATIONS

VARIABLE DE CHOIX



La **RAPIDITE** est la première raison du choix du mode de transport devant les **L'AUTONOMIE** et la **L'ABSENCE D'ALTERNATIVE**



Les automobilistes sont motivés par des raisons de **RAPIDITÉ**, d'**AUTONOMIE**, de **CONTRAINTE FAMILIALE**



Les cyclistes sont principalement motivés par des raisons de **SANTÉ**, de **PONCTUALITÉ**, d'**ECONOMIE**



Les usagers du train sont motivés pour des raisons de **D'ABSENCE D'ALTERNATIVE**, de **RAPIDITÉ**, d'**ECONOMIE**

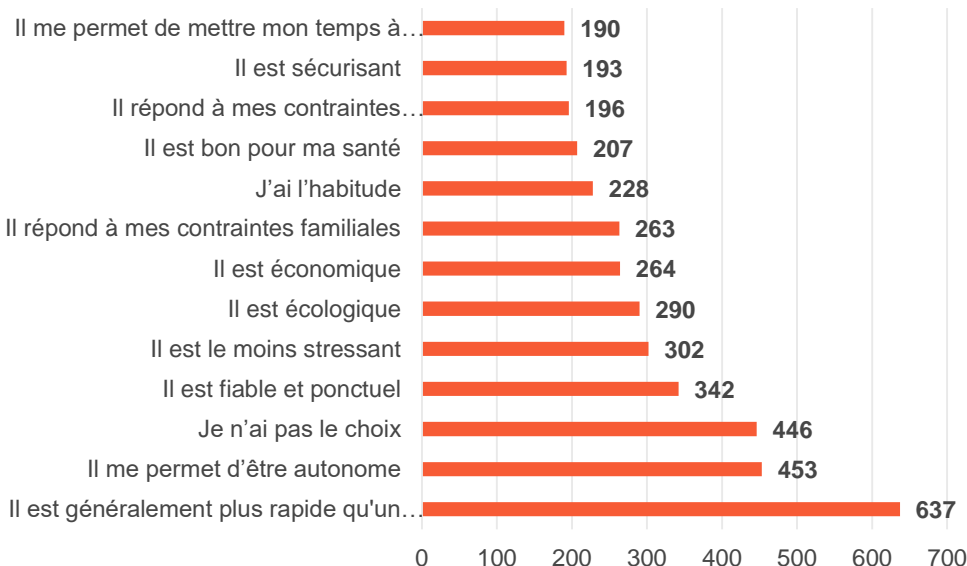
Envoyé en préfecture le 15/04/2022

Reçu en préfecture le 15/04/2022

Affiché le

ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE

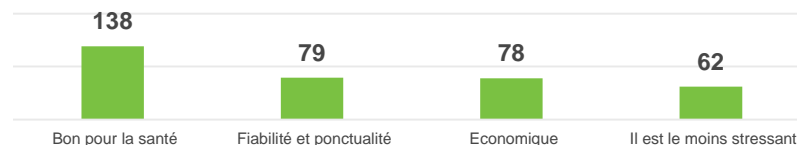
Raisons associées au choix du mode de transport



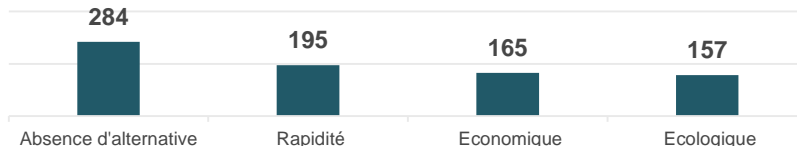
Raisons associées aux automobilistes



Raisons associées aux modes actifs



Raisons associées à l'usage du train



N = 1386

RESULTATS DE L'ENQUETE : SATISFACTION



47% d'agents «**SATISFAITS**»
 17% d'agents «**TOTALEMENT SATISFAIT**»
 30% d'agents «**INSATISFAITS**»
 6% d'agents «**TRÈS INSATISFAITS**»



Les **CYCLISTES ET PIETONS** sont les plus **SATISFAITS**

Envoyé en préfecture le 15/04/2022

Reçu en préfecture le 15/04/2022

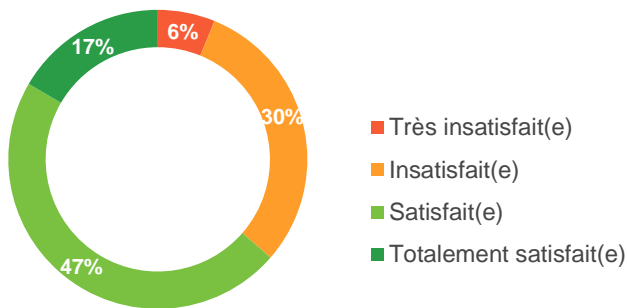
Affiché le

ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE



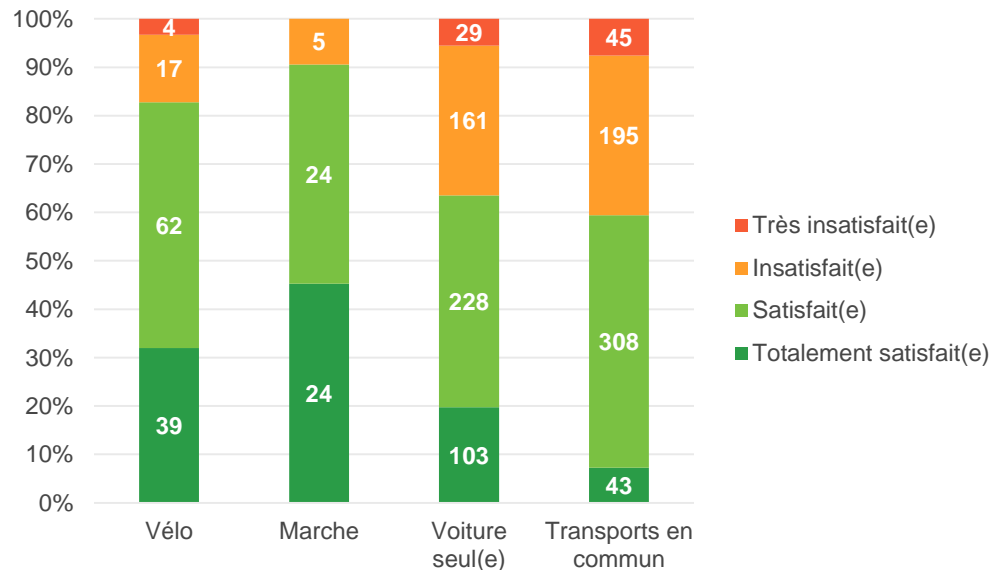
Les **AUTOMOBILISTES** et les **USAGERS DES TRANSPORTS EN COMMUNS** sont les plus **INSATISFAITS**

Satisfaction liée aux déplacements domicile-travail




N = 1357

Satisfaction selon le mode de transport



RAISONS DE L'INSATISFACTION

Envoyé en préfecture le 15/04/2022
 Reçu en préfecture le 15/04/2022
 Affiché le 
 ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE



les **EMBOUTEILLAGES, LA FOULE DANS LES TRANSPORTS** et **LE TEMPS DE TRAJET** sont les principales raisons de **L'INSATISFACTION**



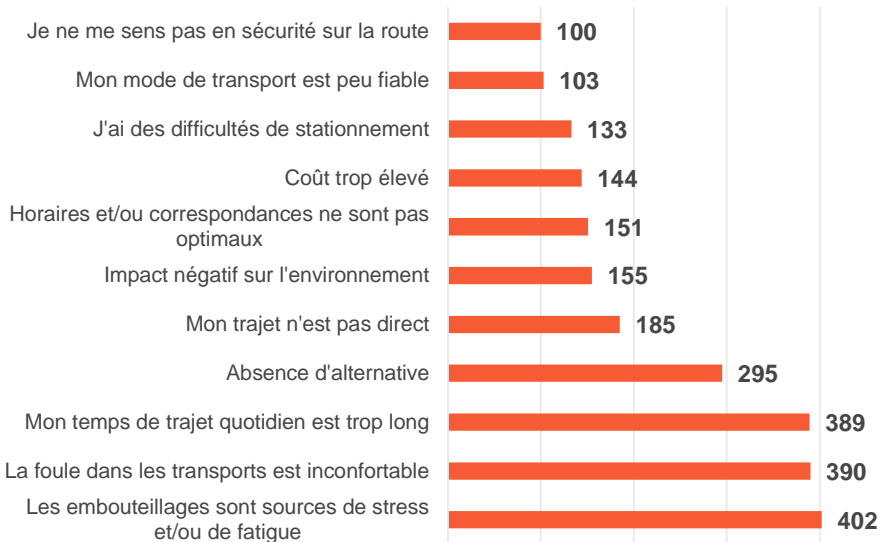
Les automobilistes sont insatisfaits des **EMBOUTEILLAGES**, de leur **IMPACT NEGATIF SUR L'ENVIRONNEMENT**, de leur **TEMPS DE TRAJET**



Les cyclistes sont principalement insatisfaits de **l'INSÉCURITÉ**, leur **TEMPS DE TRAJET, LE STATIONNEMENT**

Les usagers du train sont insatisfaits de **LA FOULE DANS LES TRANSPORTS** leur **TEMPS DE TRAJET, DES CORRESPONDANCES**

Raisons associées à l'insatisfaction



N = 1357

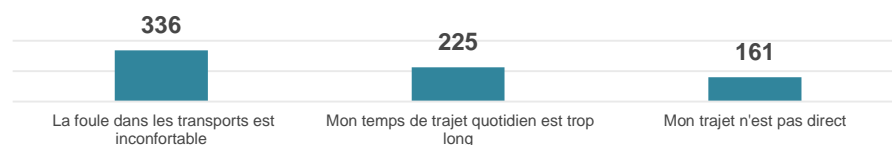
Raisons de l'insatisfaction des automobilistes



Raisons de l'insatisfaction des modes actifs



Raisons de l'insatisfaction des usagers des transports en commun



Envoyé en préfecture le 15/04/2022

Reçu en préfecture le 15/04/2022

Affiché le

SLOW

ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE

05.4

RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE

DÉPLACEMENTS

PROFESSIONNELS

DEPLACEMENTS PROFESSIONNELS



61% des répondants déclarent effectuer des **DEPLACEMENTS PROFESSIONNELS**

Les déplacements les **PLUS FREQUENTS** se font à l'échelle **DEPARTEMENT** et de la **RÉGION**

Les modes de déplacements les **PLUS UTILISES** sur le périmètre du département et de la région:

- Les **VEHICULES DE SERVICES**
- les **TRANSPORTS EN COMMUN**
- Le **VEHICULE PERSONNEL**

→ *Des véhicules personnels majoritairement utilisés sur les sites de Bobigny et sites externes*

→ *29 agents déclarent utiliser les vélos de la flotte*

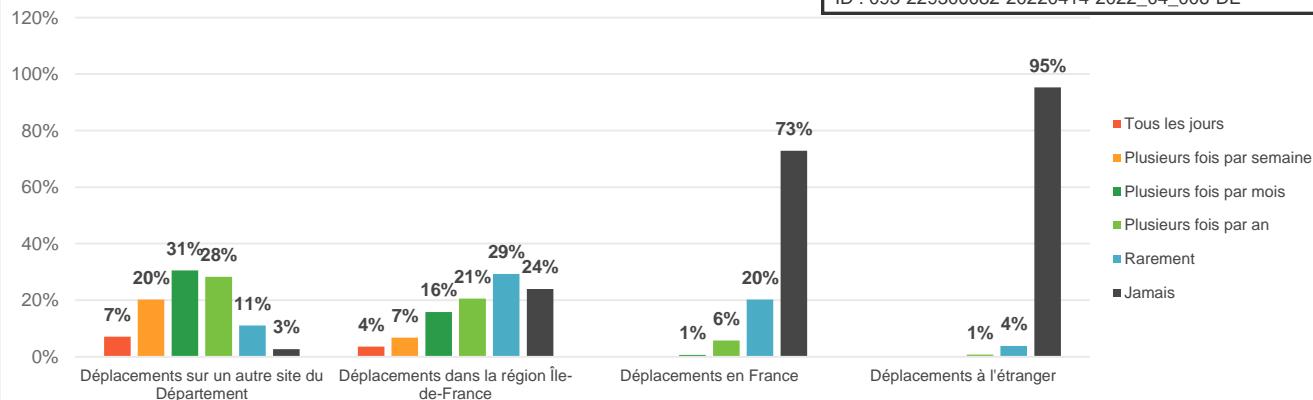
N = 831

Envoyé en préfecture le 15/04/2022

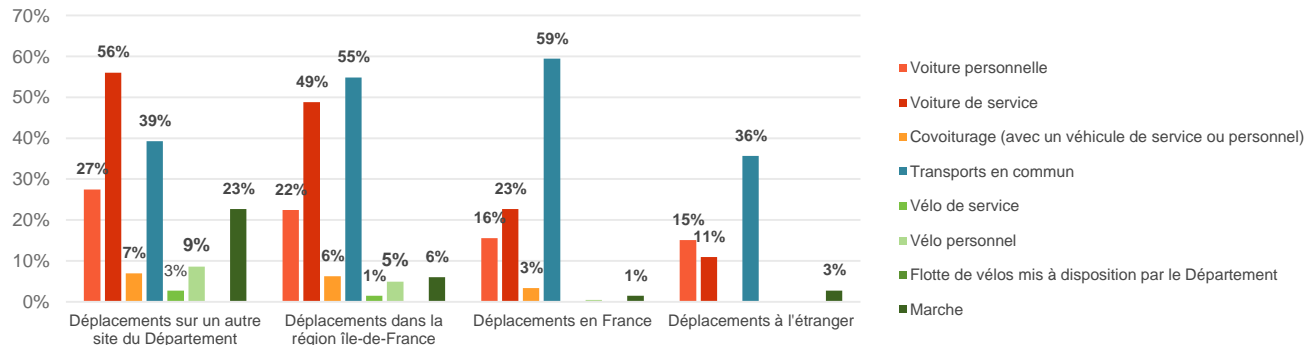
Reçu en préfecture le 15/04/2022

Affiché le **SLOW**
ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE


Fréquence des déplacements professionnels des agents concernés



Modes de transport utilisés sur les déplacements professionnels par les agents concernés



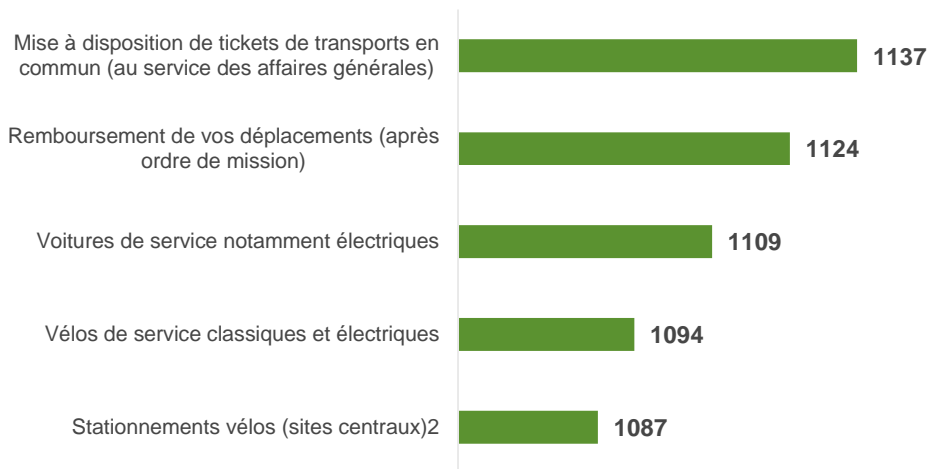
INCITATIONS AU REPORT MODAL : ACTIONS EXISTANTES

Envoyé en préfecture le 15/04/2022
Reçu en préfecture le 15/04/2022
Affiché le 
ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE

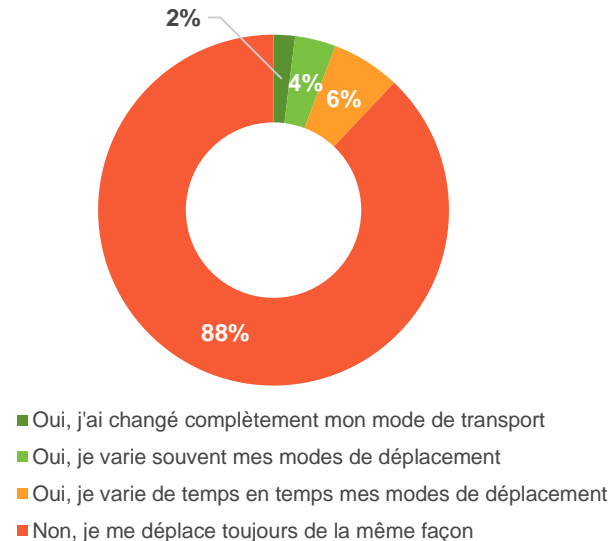
La **MISE À DISPOSITION DE TICKETS DE TRANSPORT EN COMMUN** est l'action la plus connue par les agents

88% des agents se déplacent toujours de la même façon

Connaissance des actions existantes en faveur de la mobilité durable



Impact des actions existantes sur les habitudes de déplacement



Envoyé en préfecture le 15/04/2022

Reçu en préfecture le 15/04/2022

Affiché le

SLOW

ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE

05.5

RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE

*PERSPECTIVES
D'ÉVOLUTION*

63% des agents se déclarent prêts à **CHANGER DE MODE DE TRANSPORT**



Report modal de la voiture vers...

Un véhicule motorisé plus propre (31%)

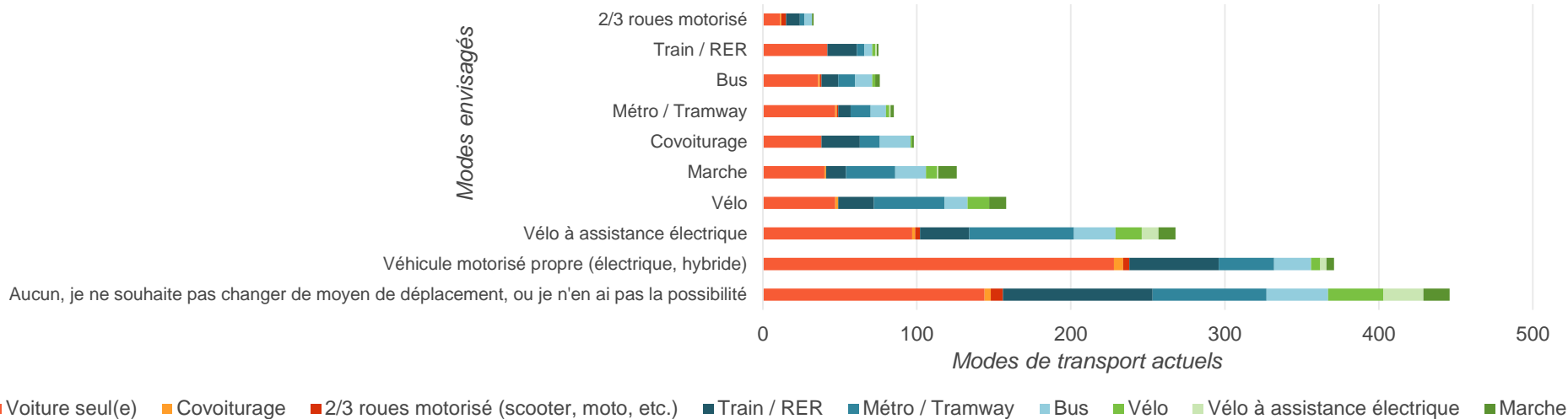
Vélo et VAE (20%)

Transports en commun (17%)

Marche (5%)

Covoiturage (5%)

Modes de transport envisagés dans le cadre d'un report modal



UTILISER LES TRANSPORTS EN COMMUN

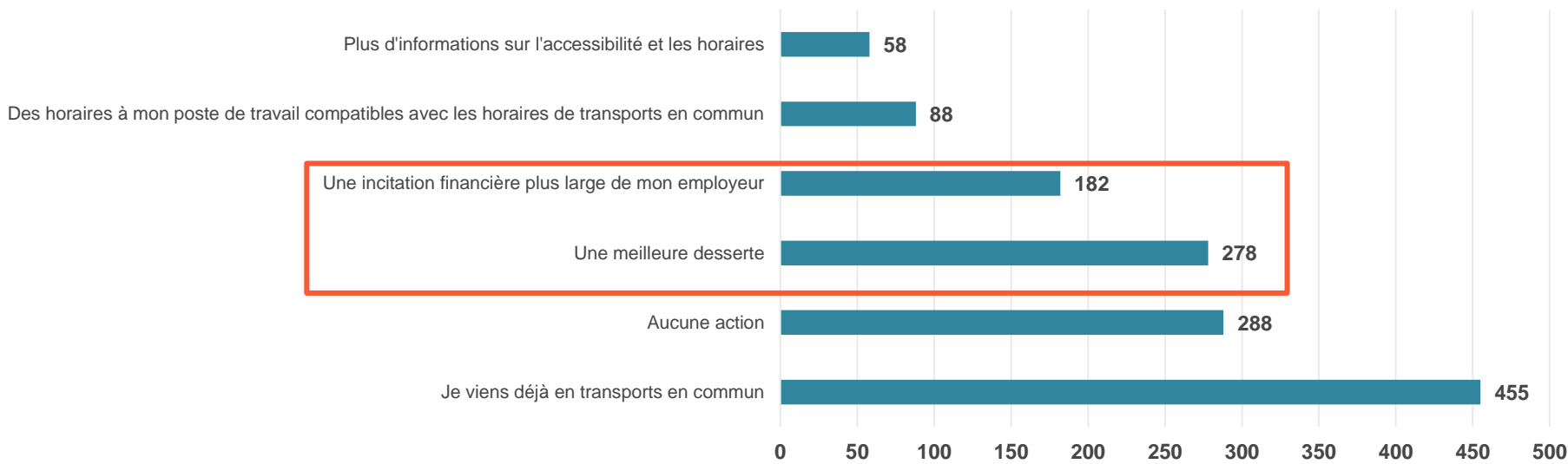


278 agents souhaitent disposer d'une **MEILLEURE DESSERTE**

182 sont intéressés par une **PRISE EN CHARGE FINANCIERE** plus avantageuse

→ Des résultats similaires sur l'ensemble des sites

Incitations aux transports en commun



INCITATIONS AU REPORT MODAL

L'aménagement de **PISTES CYCLABLES** est l'action la plus plébiscitée (355)

UTILISER LES MODES ACTIFS

L'aménagement d'**ESPACES SECURISES** sont également sollicités (252)



Envoyé en préfecture le 15/04/2022

Reçu en préfecture le 15/04/2022

Affiché le

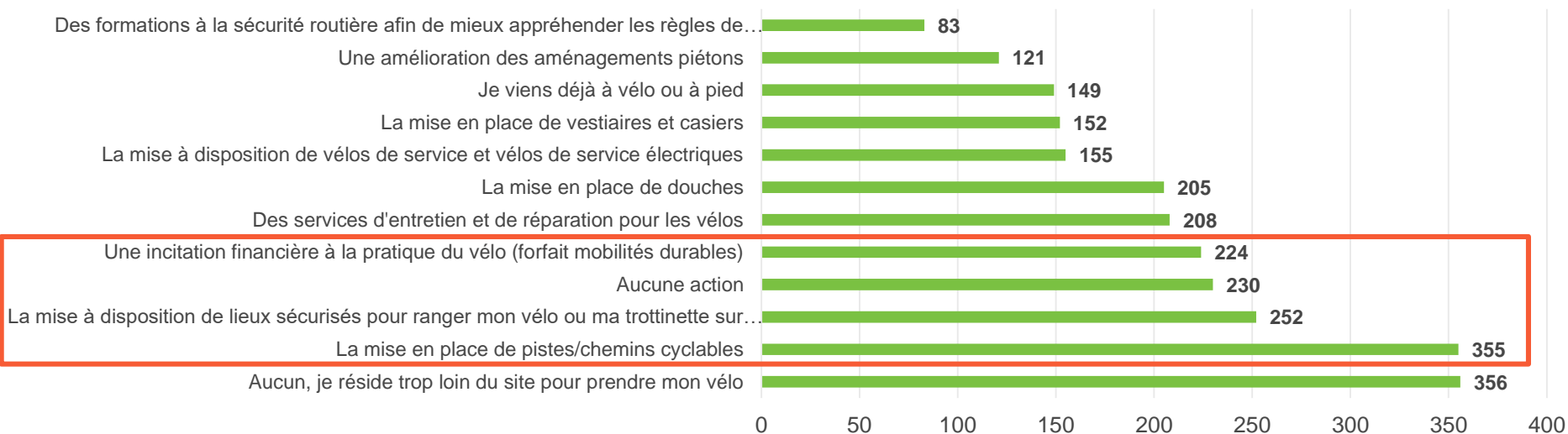
SLOW

ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE

Un intérêt fort pour la mise en place du **FORFAIT MOBILITE DURABLE** (224)

→ Des résultats similaires sur l'ensemble des sites

Incitations à la pratique du vélo



N = 1161

UTILISER LA VOITURE AUTREMENT

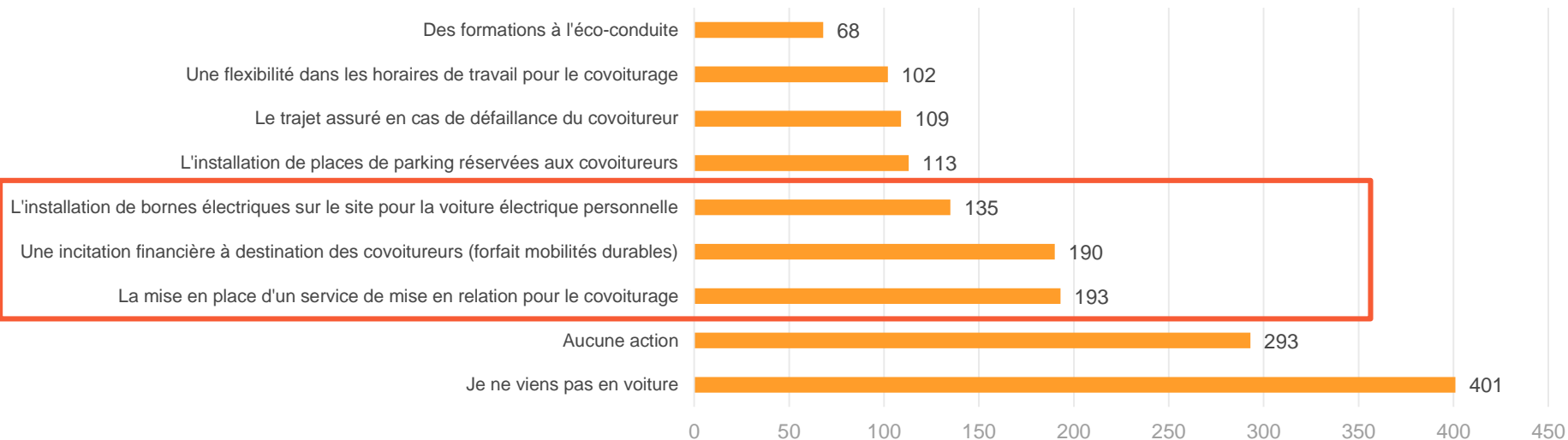
La mise en place d'un service de **MISE EN RELATION ENTRE COVOITUREURS (193)** et la mise en place d'**UNE INCITATION FINANCIERE (190)** sont les actions les plus plébiscitées

L' **INSTALLATION DE BORNES ELECTRIQUES (135)** intéresse également les agents



→ *Des résultats similaires sur l'ensemble des sites*

Incitation à la pratique du covoituration



N = 1115

112

REDUIRE LES DEPLACEMENTS



780 répondants sollicitent
**LA GÉNÉRALISATION PLUS
SYSTÉMATIQUE
TÉLÉTRAVAIL**

Le développement de systèmes de **VISIOCONFÉRENCE**
(499 répondants) et la **FLEXIBILITE HORAIRES** (446 des
répondants) intéressent également les agents

→ Des résultats similaires sur l'ensemble des sites

Incitation à réduire les déplacements

Le développement de tiers-lieux ou la possibilité de travailler sur un autre site du
Département pour disposer d'un espace de travail plus proche de chez moi

340

La flexibilité horaire pour faciliter l'emprunt des transports en commun ou
l'organisation pour le covoiturage

446

L'utilisation plus systématique d'outils de visioconférence

499

La généralisation plus systématique du télétravail

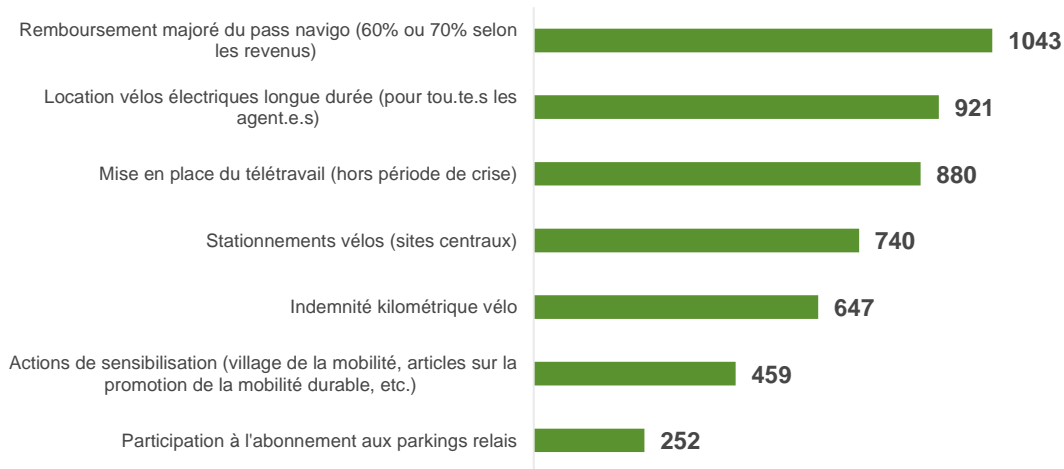
780

0 100 200 300 400 500 600 700 800 900

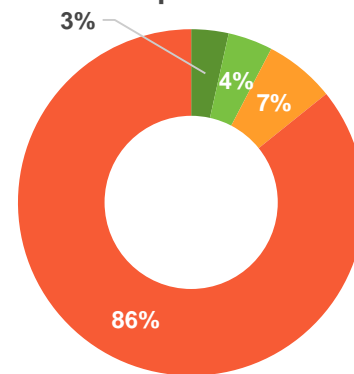
Le **REMBOURSEMENT MAJORÉ DU PASS NAVIGO** est l'action la plus connue par les agents

86% des agents se déplacent toujours de la même façon

Connaissance des actions existantes en faveur de la mobilité durable



Impact des actions existantes sur les habitudes de déplacement



- Oui, j'ai changé complètement mon mode de transport principal
- Oui, je varie souvent mes modes de déplacement
- Oui, je varie de temps en temps mes modes de déplacement
- Non, je me déplace toujours de la même façon

INCITATIONS AU REPORT MODAL : FORFAIT MOBILITE DURABLE

Envoyé en préfecture le 15/04/2022

Reçu en préfecture le 15/04/2022

Affiché le

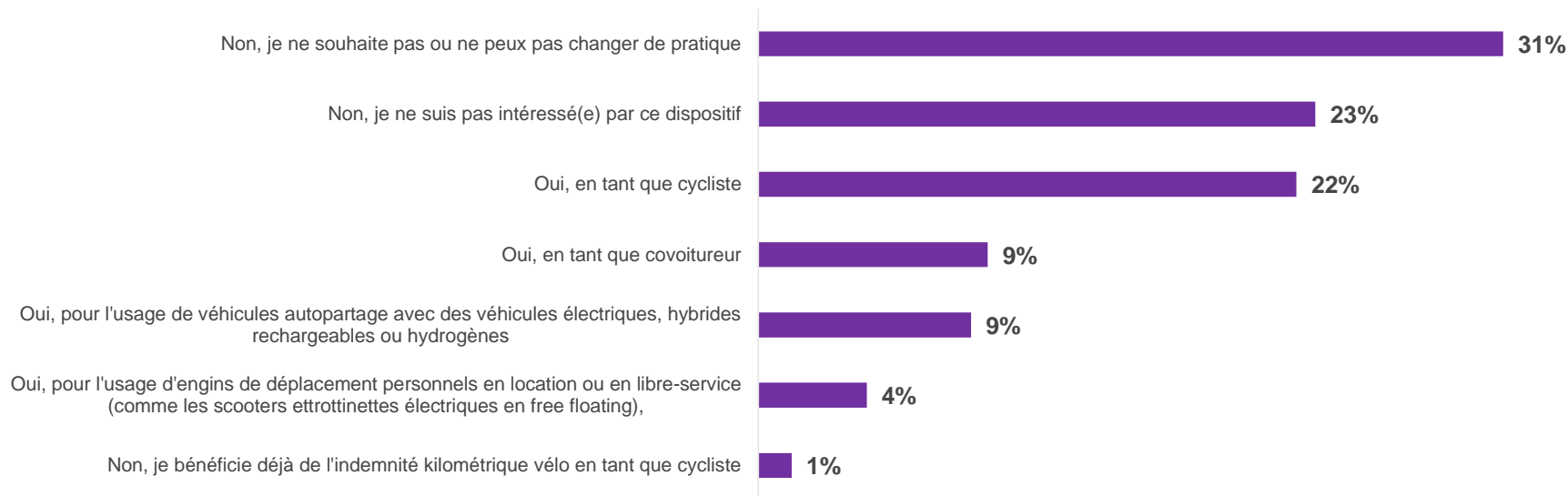
SLOW

ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE

31% des répondants ne souhaitent pas changer de pratique de mobilité et **23%** ne sont pas intéressés par ce dispositif

22% des répondants sont intéressés par le dispositif en tant que **CYCLISTE** et **9%** en tant que **COVOITUREURS**

Intérêt pour le forfait mobilité durable



N = 1162



522 commentaires laissés

(36 % des répondants)

Envoyé en préfecture le 15/04/2022

Reçu en préfecture le 15/04/2022

Affiché le

SLOW

ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE

« Des transports en commun moins bondés (Covid), plus flexibles et confortables. »

« Des bornes pour attacher mon vélo sécurisées et abritées des intempéries au plus proche de mon lieu de travail (Européen 2)

« Des aides financières pour l'achat de vélo électrique et de véhicule hybride »

La finalisation de la construction des moyens de transports en commun lourd sur la ville de Montreuil, prolongement du Tram T1 et prolongement du métro ligne 11, m'offrirait une alternative à l'usage de la voiture

Meilleures conditions d'utilisation des transports en commun
Développement du Télétravail
Itinéraires cyclables sécurisés

Faire plus de télétravail même après la sortie de la crise sanitaire

« une meilleure qualité de transports en commun notamment fréquence, et entretien du tramway T1

Horaires plus souples
Rapprochement du lieu de travail
Aide à l'achat d'un vélo

« Plus de télétravail et doter le personnel de matériel adapté »

« Des aménagements d'horaires et la possibilité d'avoir recours au télétravail

CARACTÉRISTIQUES DES DÉPLACEMENTS

- **81% des agents se déplacent tous les jours** (hors période Covid) sur leur site de travail
- Près de **80%** des agents arrivent **entre 8h et 9h** et près de **70%** partent entre **17h et 18h**.
- **40% des déplacements sont réalisés en voiture individuelle** et **89%** des automobilistes déclarent se **déplacer seuls**
- L'alternative la plus représentée est le **métro / tramway avec 18%de part modale devant le train / TER 17% et le bus avec 9%**
- Le **vélo/VAE et la marche (modes actifs)** représentent respectivement **9% et 4% de part modale**
- Le **covoiturage** représente **seulement 1% de part modale**
- La distance moyenne est de **17 km pour 43 minutes** avec une faible disparité entre les sites

UN USAGE IMPORTANT DE LA VOITURE SUR LES COURTES DISTANCES

- **29% des déplacements compris entre 0 et 5km sont principalement réalisés en voiture individuelle**
- La marche représente 21% de ces déplacements et le vélo 13%

DES DÉPLACEMENTS TRÈS FAIBLES LE MIDI

- **98%** des agents **déjeunent** sur leur **lieu de travail**
- Seulement **2%** rentrent déjeuner à leur domicile
- **11%** des déplacements sont réalisés en **voiture**

DES AGENTS RÉCEPTIFS AU CHANGEMENT DE COMPORTEMENT MODAL

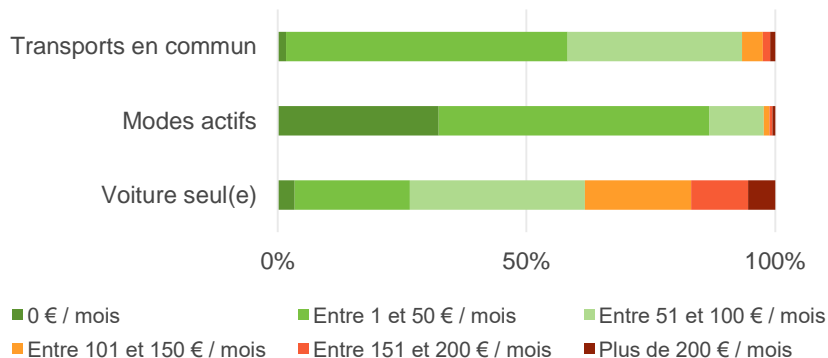
- **63% des agents se disent prêts à changer de mode de transport**. Les pratiques privilégiées seraient le **changement de motorisation pour un véhicule plus propre, le vélo et les transports en commun**


DES PISTES D'ACTIONS PLÉBISCITÉES PAR LES AGENTS

- Le forfait mobilité pour le vélo et le covoiturage, la mise en place de pistes et de chemins cyclables, la mise en place d'un service de mise en relation pour le covoiturage et la généralisation plus systématique du télétravail sont des pistes privilégiées par les agents

BILAN ECOLOGIQUE ET ECONOMIQUE

Budget estimé par les agents en fonction du mode de transport **N = 1341**



Envoyé en préfecture le 15/04/2022
 Reçu en préfecture le 15/04/2022
 Affiché le 
 ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE



Seulement 5% des agents automobilistes considèrent dépasser 200€ de budget mensuel alloué à leurs déplacements domicile-travail.

Coût annuel de la voiture quand on habite à 15 km de son travail
3 105 €, soit 259 € par mois
 (source : ADEME)

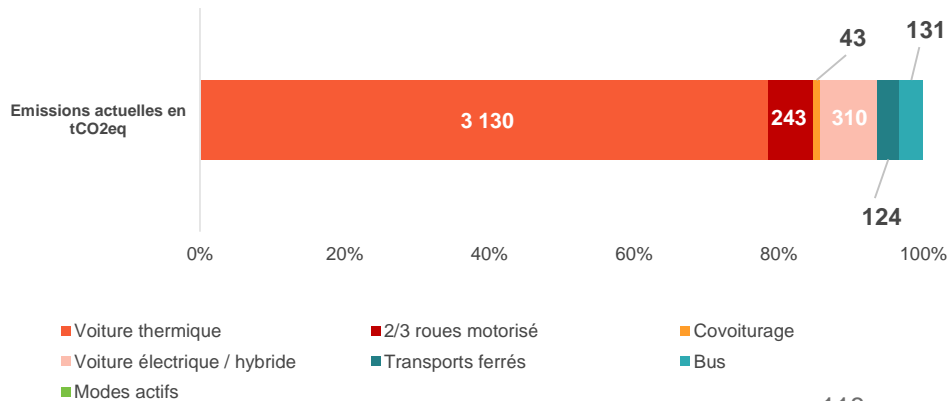


3981 tonnes éq. CO₂
 Soit **3981 allers-retours Paris-New York** en avion

0,5 tCO₂e par collaborateur



Répartition des émissions de CO₂eq par mode de transport



CROISEMENT DES ANALYSES

Envoyé en préfecture le 15/04/2022

Reçu en préfecture le 15/04/2022

Affiché le

SLOW
ENJEUX

ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE

MODE	OFFRE	DEMANDE	PRATIQUES		
VOITURE INDIVIDUELLE	<ul style="list-style-type: none"> Les différents sites du département sont desservis par un réseau routier performant constitué de grands axes autoroutiers permettant de relier les principaux pôles d'habitation L'offre de stationnement satisfaisante sur le site de Rosny mais Insuffisante sur le site de Bobigny 	<ul style="list-style-type: none"> Respectivement 16% des agents situés sur les sites de Bobigny et Rosny résident à moins de 5km de leur travail. 46% des agents situés à Bobigny et 42% situés à Rosny résident à moins de 10km 	<ul style="list-style-type: none"> 40% des agents déclarent utiliser la voiture pour les trajets domicile – travail 	<ul style="list-style-type: none"> Réduire la part modale de la voiture et notamment l'autosolisme Accompagner les automobilistes en quête de changement de comportement modal Poursuivre les efforts sur le verdissement de la flotte de véhicule 	
	<ul style="list-style-type: none"> l'étude du trafic montre une congestion en heures de pointe sur le site avec quelques ralentissements générant un doublement du temps de trajet par rapport aux heures creuses). 		<ul style="list-style-type: none"> 89% des automobilistes déclarent être seuls de leur véhicules et 49% des automobilistes utilisent un véhicule diesel 29% des agents à moins de 5km du site sont des automobilistes 		
FLOTTE DE VEHICULES	<ul style="list-style-type: none"> Une flotte de véhicules importante en majorité composée motorisation thermique (34% essence et 22% diesel) 	<ul style="list-style-type: none"> Respectivement 25% et 31% des agents situés sur Bobigny et Rosny résident à plus de 20km de leur lieu de travail (distance pertinente pour le covoiturage DT – Ademe) 	<ul style="list-style-type: none"> 27% des agents utilisent leur une voiture de service pour se déplacer sur un autre site du département 3% des agents utilisent la flotte de vélo sur le périmètre du département 	<ul style="list-style-type: none"> 1% de part modale à l'heure actuelle 5% des répondants intéressés pour faire du covoiturage (report modal) 	
	<ul style="list-style-type: none"> Prêt de 30% des véhicules de la flotte sont à motorisation électrique 		<ul style="list-style-type: none"> 60% des agents situés à Bobigny résident à moins de 45 minutes en transports en commun 44% des agents situés à Rosny résident à moins de 45 minutes en transports en commun 		<ul style="list-style-type: none"> 44% de part modale actuelle pour les transports en commun (<i>dont 18% pour le métro / Tramway, 17% pour le train / Ter et 9% pour le bus</i>) 17% des automobilistes se déclarent prêts à utiliser les transports en commun (report modal)
	<ul style="list-style-type: none"> 52% des véhicules de la flotte sont situés au dessus du seuil du malus automobile Une flotte de vélos à assistance électrique pour limiter l'usage de la voiture sur les courtes distances 				
COVOITURAGE	<ul style="list-style-type: none"> Une offre de covoiturage insuffisante mais qui peut représenter un potentiel intéressant en prenant en compte le covoiturage « linéaire » pour les automobilistes qui résident sur les axes de Meaux, Cergy Pontoise 	<ul style="list-style-type: none"> Le site de Rosny est desservi par 4 lignes de bus à moins de 300 mètres et de la station de RER Rosny Bois Perrier à 1000 mètres. Sur le site de Rosny es arrêts de bus ne sont pas facilement identifiables, le cheminement piéton pour y accéder manque de visibilité Le site de Bobigny est situé à proximité d'une gare routière multimodale constituée de 11 lignes de bus, 1 ligne de métro, 1 ligne de tramway 	<ul style="list-style-type: none"> Continuer à développer et faciliter la pratique du vélo et de la marche Conforter le report modal de la voiture vers les modes actifs après la crise sanitaire 		
TRANSPORT EN COMMUN	<ul style="list-style-type: none"> Le site de Rosny es arrêts de bus ne sont pas facilement identifiables, le cheminement piéton pour y accéder manque de visibilité 			<ul style="list-style-type: none"> Respectivement 16% des agents situés sur les sites de Bobigny et Rosny résident à moins de 5km de leur travail. 46% des agents situés à Bobigny et 42% situés à Rosny résident à moins de 10km 	<ul style="list-style-type: none"> 4% de part modale pour la marche 9% de part modale pour le vélo (VAE compris) Suite à la crise, près de 10% des agents déclarent s'être reporté vers les modes actifs dont 17% indiquaient utiliser la voiture comme mode principal avant la crise sanitaire 20% d'agents intéressés par le vélo/VAE (report modal)
	MODES ACTIFS				

Envoyé en préfecture le 15/04/2022

Reçu en préfecture le 15/04/2022

Affiché le

SLOW

ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE

06



PLAN D'ACTION

DÉFINITION DU PLAN D'ACTION

Envoyé en préfecture le 15/04/2022

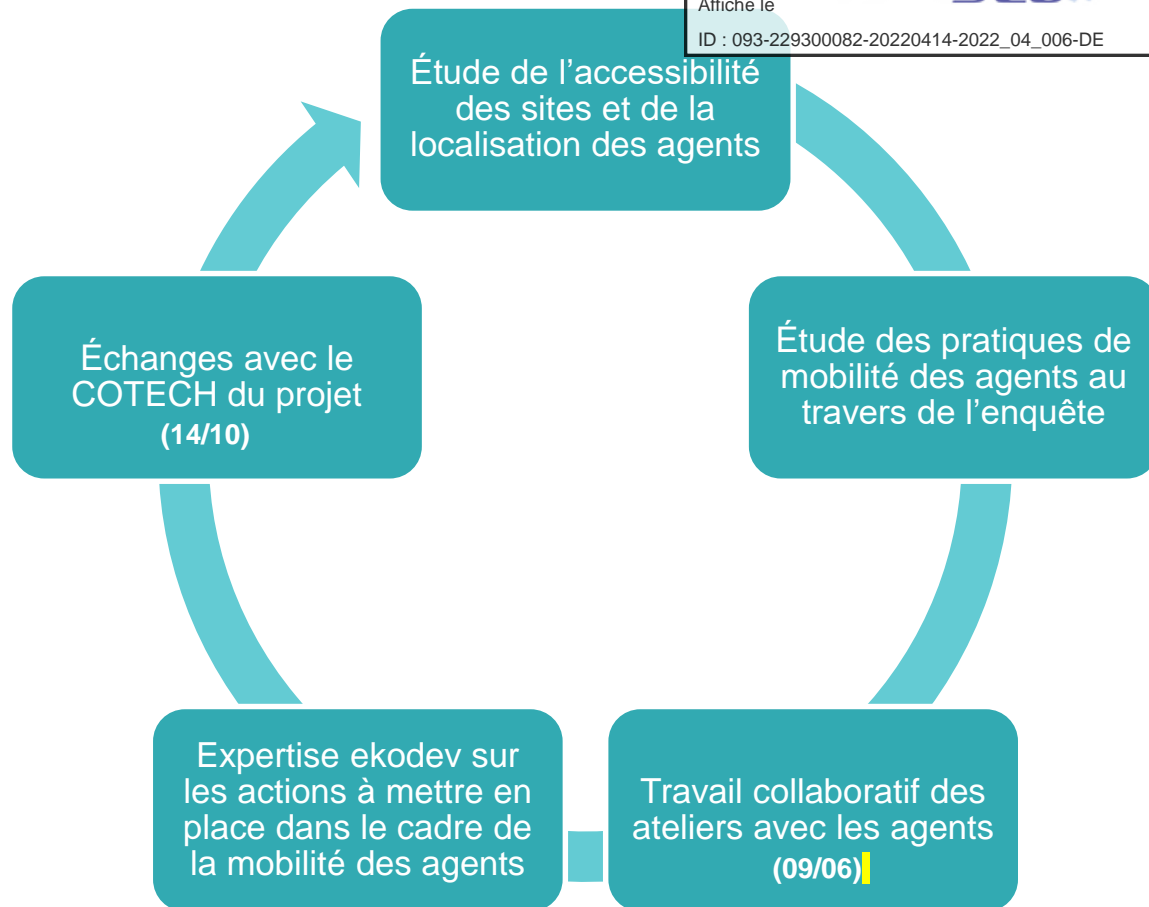
Reçu en préfecture le 15/04/2022

Affiché le

SLOW

ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE

- ✓ le plan d'action est issu des cinq éléments clés présentés ci-contre :
- ✓ il intègre des éléments de **contexte**, les **pratiques** de mobilité et les **envies** des agents à la lumière de **l'expertise d'ekodev** et de l'appréciation du **comité du cotech**.



EVOLUTION DE LA REPARTITION MODALE ET OBJECTIFS DE REPORTS MODAUX

Envoyé en préfecture le 15/04/2022
 Reçu en préfecture le 15/04/2022
 Affiché le
 ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE

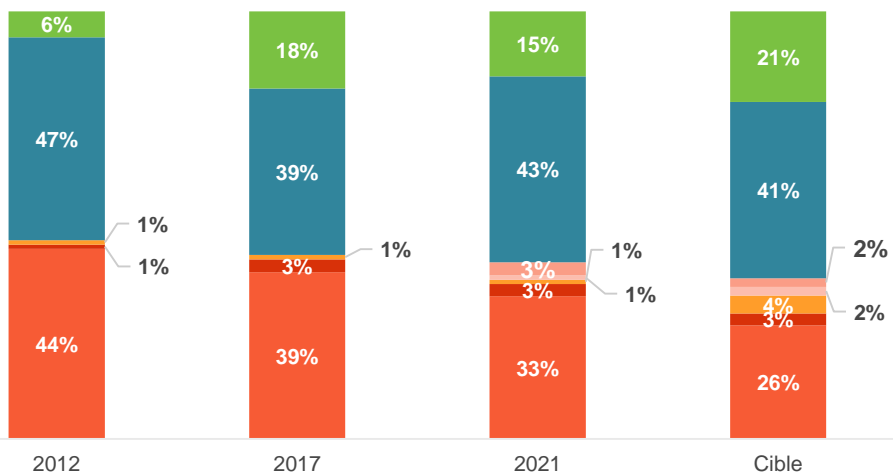
Les objectifs de transferts ou de reports modaux sont calculés afin d'envisager la diminution de la part de la voiture individuelle dans la répartition modale. Les objectifs de reports modaux, ont été calculés selon les résultats à l'enquête et le positionnement des répondants quant aux alternatives à la voiture individuelle. Les actions de reports modaux du domicile des agents ont également été prises en compte ainsi que les actions inscrites dans le plan d'action. Ces objectifs sont donnés à titre indicatif dans la mesure où le projet s'inscrit dans une démarche de changement comportemental.

Ainsi, à la vue du plan d'action, la part des modes suivants pourrait être évoluer comme suit à l'horizon 2023 :

- ✓ Modes actifs : **6%** supplémentaires
- ✓ Covoiturage : **3%** supplémentaires
- ✓ Transports en commun : **2%** de réduction

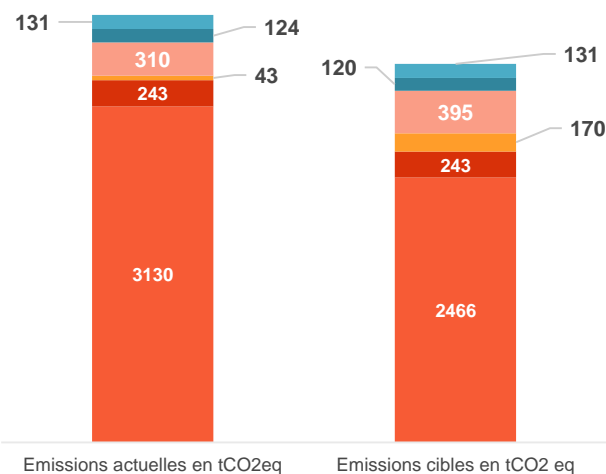
- Ces estimations nous permettent d'envisager à moyen terme une diminution d'environ **7%** de l'utilisation de la voiture individuelle thermique, soit un gain annuel de CO2e d'environ **456 tCO2e**, soit 456 aller-retour en avion Paris-New York

Evolution de la répartition modale



- Voiture seul(e)
- 2/3 roues motorisé
- Covoiturage
- Voiture électrique
- Voiture hybride
- Transports en commun
- Modes actifs

Evolution des émissions de CO2eq par mode de transport



- Voiture thermique
- 2/3 roues motorisé
- Covoiturage
- Voiture électrique / hybride
- Transports ferrés
- Bus

5 AXES de travail à privilégier

DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL


DEPLACEMENTS PROFESSIONNELS

EXPERIMENTATIONS

COMMUNICATION ET RELATION AUX AGENTS

PILOTAGE

PROPOSITIONS DE REFLEXIONS

Envoyé en préfecture le 15/04/2022
 Reçu en préfecture le 15/04/2022
 Affiché le 
 ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE

AXES	PROPOSITION DE PLAN D'ACTION
AXE 1 : DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL	1.1) Développer et améliorer l'expérience usager du dispositif de location de vélos électriques Vélo 1.2) Rendre plus attractif le dispositif de financement des « parcs relais », et l'ouvrir aux parkings vélos 1.3) Intensifier le déploiement des équipements pour le vélo (arceaux, consignes, douches/vestiaires...) 1.4) Etendre aux sites déconcentrés la priorisation des accès aux parkings, à l'image des sites centraux 1.5) Proposer une aide à l'achat d'un vélo classique ou d'un vélo à assistance électrique d'occasion 1.6) Mettre en place le FMD, remplaçant l'IKV et intégrant les vélotafeurs et les covoitureurs 1.7) Etudier la faisabilité de mettre à disposition des agents des bornes de recharge électrique 1.8) Développer les pistes cyclables et la signalétique piétonne à pied aux abords des sites
AXE 2 : DEPLACEMENTS PROFESSIONNELS	2.1) Rendre plus attractifs, clarifier les procédures et améliorer l'expérience usager des vélos de service 2.2) Simplifier l'accès aux titres de transports en commun gratuits et anticiper leur dématérialisation 2.3) Poursuivre le verdissement de la flotte des véhicules de service (électrique, GPL, hybride, bio GNV) 2.4) Poursuivre l'électrification des sites extérieurs pour les véhicules de service (bornes de recharge) 2.5) Déployer le dispositif des vélos de services sur les sites externes, après évaluation des besoins 2.6) Veiller au respect des nouvelles exigences de la ZFE Grand Paris (véhicules de service et AUVP) 2.7) Rembourser les déplacements professionnels effectués en vélo personnel (AUVP) 2.8) Former les usagers des véhicules de service à l'éco-conduite et à la conduite des VLE
AXE 3: EXPERIMENTATIONS	3.1) Développer des outils pour le covoiturage : carte des voisins, bourse interne, places prioritaires 3.2) Etudier la faisabilité de tiers-lieux sur les sites externes pour favoriser et faciliter le télétravail 3.3) Diversifier la flotte des vélos, avec un premier vélo-cargo affecté aux livraisons sur les sites centraux 3.4) Expérimenter l'autopartage des voitures électriques de service le week-end pour les agents
AXE 4 : COMMUNICATION ET RELATION AUX AGENTS	4.1) Mettre en place des services éducatifs au vélo et des services techniques dans le cadre d'OEPV 4.2) Mobiliser la Communauté vélo pour organiser des animations via le dispositif Agents solidaires 4.3) Accompagner les nouveaux agents : livret d'accueil et sensibilisation aux mobilités alternatives 4.4) Promouvoir les dispositifs mobilité internes mais aussi les aides et outils externes, les acteurs locaux 4.5) Communiquer sur l'accessibilité des sites du département en mode actif : itinéraires piétons, vélo
AXE 5 : PILOTAGE	5.1) Réunir chaque mois le COTECH PDME pour le suivi du plan d'action : coordination DTE-DRH-DBL 5.2) Nommer un référent mobilité sur les principaux sites (+ de 30 personnes) : correspondants RH 5.3) Candidater au label Employeur Pro-vélo pour financer animations, formations et équipements vélo



Envoyé en préfecture le 15/04/2022

Reçu en préfecture le 15/04/2022

Affiché le

SLOW

ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE

MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE ET DE SUIVI

D'après les résultats du diagnostic et des ateliers menés pour élaborer le plan d'action, le Conseil Départemental de Seine-Saint-Denis a convenu d'un plan d'action

Pour chaque action, un porteur de projet, un budget, un échancier et des indicateurs ont été définis en interne.

Le comité de pilotage du projet s'assurera de la mise en œuvre et du suivi de ces actions selon le calendrier défini.

Annuellement, une réunion entre le comité de pilotage du projet et les porteurs des actions sera organisée pour faire un point sur l'avancée du plan d'action et le suivi des indicateurs :

- ✓ faire un compte-rendu du taux d'utilisation des solutions proposées,
- ✓ adapter le plan d'action si besoin
- ✓ valider les objectifs de l'année suivante.

A l'issue de cette réunion, le référent mobilité devra transmettre un bilan annuel à Ile-de-France mobilités.

AXES

ACTIONS

DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL

- 1.1) Développer et améliorer l'expérience usager du dispositif de location de vélos électriques Vélotaf *
- 1.2) Rendre plus attractif le dispositif de financement des « parcs relais », et l'ouvrir aux parkings vélos
- 1.3) Intensifier le déploiement des équipements pour le vélo (arceaux, consignes, douches/vestiaires...)
- 1.4) Etendre aux sites déconcentrés la priorisation des accès aux parkings, à l'image des sites centraux
- 1.5) Proposer une aide à l'achat d'un vélo classique ou d'un vélo à assistance électrique d'occasion
- 1.6) Mettre en place le FMD, remplaçant l'IKV et intégrant les vélotafeurs et les covoitureurs
- 1.7) Etudier la faisabilité de mettre à disposition des agents des bornes de recharge électrique
- 1.8) Développer les pistes cyclables et la signalétique piétonne à pied aux abords des sites

**Actions en rouge : actions existantes à améliorer*



PORTEUR : DBL



BUDGET : 20K par an



ÉCHÉANCES : 2022 à 2024



INDICATEURS DE SUIVI : Nombre de vélos mis à disposition
Taux d'utilisation



ESTIMATION PUBLIC CIBLE :
200 agents



INDICATEUR D'IMPACT : Evolution de la part modale du vélo par rapport à 2021

1.1. DÉVELOPPER ET AMÉLIORER L'EXPÉRIENCE USAGER DU DISPOSITIF DE LOCATION DE VÉLOS ÉLECTRIQUES VÉLOTAF

140 vélos électriques ont été mis en location depuis février 2021 auprès des agents. L'objectif de cette action est de réviser le règlement d'attribution contrat des vélotafs pour offrir plus de souplesse aux agents :

Propositions d'amélioration :

- ✓ Réduction de l'engagement à 6 mois avec possibilité de tester le vélo pendant 1 semaine.
- ✓ Repréciser les conditions d'assurance et de résiliation du contrat de location
- ✓ Améliorer l'expérience usager : interlocuteur unique, prise en charge rapide des demandes
- ✓ Proposer des kits de dépannage et des tutoriels en ligne
- ✓ Organiser des formations en ligne/physiques sur les bonnes pratiques (cf. EOPV)
- ✓ Repréciser les conditions de dépannage sur route (ex: crevaison) durant les trajets domicile-travail uniquement
- ✓ Passer de 150 à 200 vélos en location : commande en cours de 50 unités vélos supplémentaires sur le plan pluriannuel d'investissement de 2021.



PORTEUR : DRH



BUDGET : 18K par an



ÉCHÉANCES : 2024



INDICATEUR DE SUIVI : Nombre de bénéficiaire



ESTIMATION PUBLIC CIBLE :
30 agents



INDICATEUR D'IMPACT : Evolution de la part modale des trajets multimodaux par rapport à 2021

1.2. RENDRE PLUS ATTRACTIF LE DISPOSITIF DE « PARCS RELAIS » ET L'OUVRIRE AUX PARKINGS VÉLOS.

Le dispositif de parc relais (prise en charge à 30%, 60% ou 70% des frais d'abonnement à un parc relais en plus du remboursement transport) n'a pas eu le succès escompté (4 bénéficiaires à ce jour). Le dispositif doit être mieux expliqué et davantage communiqué aux agents.

Propositions d'amélioration :

- Aide de 60% ou 70% (suppression de la tranche 30%)
- Proposer un plafond 50€ et étendre l'offre aux parkings vélo du territoire
- Améliorer la communication auprès des agents sur ce dispositif pertinent mais peu utilisé

Envoyé en préfecture le 15/04/2022

Reçu en préfecture le 15/04/2022

Affiché le

ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE



PORTEUR : DNPB, DBL, BDL



BUDGET :

- Proposition 1 : 100K
- Proposition 2 : 15K
- Proposition 3. X*3K



ÉCHÉANCES :

- Proposition 1 : 2022
- Proposition 2 : 2023
- Proposition 3. 2024



INDICATEUR DE SUIVI :

- Taux d'occupation des stationnements mis en place



INDICATEURS D'IMPACT :

- Evolution de la part modale du vélo

1.3. INTENSIFIER LE DÉPLOIEMENT DES ÉQUIPEMENTS POUR LE VÉLO (ARCEAUX, CONSIGNES, DOUCHES/VESTIAIRES...)

Dans le cadre du service de location des vélos longue durée et de la forte progression de la pratique du vélo suite à la crise sanitaire, un renforcement des stationnements est nécessaire à court terme. Par exemple, les stationnements vélos extérieurs sont souvent saturés au droit du parvis du bâtiment Européen 2. Il s'agit donc de poursuivre l'installation d'arceaux et d'abris à vélos sécurisés. Cette action pourra être partiellement financée à travers la démarche Employeur Pro-Vélo.

Propositions d'amélioration :

1. Installation de stationnements vélos sur 100% des sites déconcentrés en 2022 (DNPB)
2. Programmation et installation de 40 nouveaux arceaux sur les sites centraux d'ici 2023
3. Evaluation des besoins en douches et vestiaires pour définir une programmation



PORTEUR :



BUDGET :



ÉCHÉANCES :



INDICATEUR DE SUIVI :



INDICATEURS D'IMPACT :

1.4) ETENDRE AUX SITES DÉCONCENTRÉS LA PARKINGS, À L'IMAGE DES SITES CENTRAUX

*A REDIGER
PAR CD93*

Envoyé en préfecture le 15/04/2022

Reçu en préfecture le 15/04/2022

Affiché le

ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE



PORTEUR : DRH



BUDGET : 60K par an



ÉCHÉANCES : 2022



INDICATEUR DE SUIVI :

Nombre de communication réalisée sur le sujet.

Nombre de souscription aux aides



ESTIMATION PUBLIC CIBLE :

200 agents



INDICATEURS D'IMPACT : Evolution des parts modales du vélo et de la marche par rapport à 2020

1.5) PROPOSER UNE AIDE À L'ACHAT D'UN VÉLO CLASSIQUE OU D'UN VÉLO À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE D'OCCASION

- Communiquer sur les aides existantes à l'achat d'un vélo

Les subventions publiques d'aide à la pratique des modes actifs sont souvent peu connues, pourtant, des dispositifs existent aussi bien à l'échelle nationale que communale. Si l'aide à l'achat d'un vélo est en cours de restructuration au niveau national, certaines communes de l'Île-de-France ont conservé une aide financière locale. Par exemple la Mairie de Paris rembourse jusqu'à 400€ l'achat d'un VAE, à 33% du prix d'achat TTC. La région IDF met également en place une aide à l'achat de vélo, jusqu'à 500€ pour l'achat d'un VAE.

Mieux informer sur la possibilité de bénéficier d'un remboursement partiel de l'abonnement à un service public de location de vélo (vélib ou Véligo). Ce remboursement est applicable dans les mêmes conditions que l'abonnement Navigo (50% pour un abonnement mensuel et 60 et 70% s'il s'agit d'un abonnement annuel). Les trottinettes et les scooters en free floating ne sont pas concernés mais ils ne sont de toute façon pas à encourager du fait du risque d'accident plus élevé. Par ailleurs le remboursement de l'abonnement à une location de vélo n'est pas cumulable avec le remboursement à un forfait Navigo couvrant le même trajet.

Déroulé :

- ✓ Création d'une page mobilité reprenant les éléments de l'accessibilité en modes actifs, les avantages et les prises en charge existantes.
- ✓ Définition des informations à récupérer pour transmission à l'équipe en charge de communication interne (à actualiser régulièrement).



Porteur : DRH



Budget : 70K par an



Échéances : 2022



Indicateur de suivi :

Nombre de personne
bénéficiant du FMD



Estimation public cible :

350 agents



Indicateur d'impact : Evolution
de la part modale du vélo et du
covoiturage par rapport à 2021

1.6) METTRE EN PLACE LE FORFAIT MOBILITÉ DURABLE POUR LES CYCLISTES

Envoyé en préfecture le 15/04/2022

Reçu en préfecture le 15/04/2022

Affiché le

ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE

Le forfait de mobilité durable permet aux employeurs publics de contribuer, s'ils le souhaitent, aux frais de déplacement domicile-travail en covoiturage, modes actifs et en autopartage de ses agents. Il pourra atteindre jusqu'à 200 €/an pour la fonction publique en franchise d'impôt et de cotisations sociales. Le Département pourra lui-même décider des justificatifs nécessaires souhaités pour attribuer cet avantage.

Le décret de 2020 permet de maintenir les conditions de versement de l'IKV, aussi le maintien du versement mensuel pourrait être étudié. A noter que la réglementation pour les agents publics ne permet pas d'appliquer le forfait mobilités aux trottinettes ou scooters électriques personnels ou loués en free-floating. Les frais peuvent également couvrir l'achat, la réparation et l'équipement en accessoires des vélos personnes.

Déroulé :

- Remplacer l'IKV par le FMD pour un montant forfaitaire inchangé (200€ annuels)
- Inclure le covoiturage et les vélotaxeurs, jusqu'ici exclus du dispositif (choix entre modalités actuelles et FMD, sous condition d'attestation sur l'honneur et de justificatifs)

Le FMD peut prendre la forme d'une allocation forfaitaire ou d'un remboursement de dépense ou être matérialisé par un « titre mobilité », soit une carte prépayée, géré par un prestataire.

LES ACTEURS DE L'ÉCOSYSTÈME MOBILITÉ

RoadMate



betterway





Porteur : DBL



Budget : 50K



Échéances : 2024



Indicateur de suivi : Nombre de
de bornes installées
Tau d'utilisation des bornes



Objectif :
50 nouvelles bornes de
recharge



Indicateur d'impact : Emissions
de gaz à effet de serre évitées,
évolution de la part modale des
véhicules propres par rapport à
2021

1.7) ETUDIER LA FAISABILITÉ DE METTRE À DISPOSITION DES AGENTS DES BORNES DE RECHARGE ÉLECTRIQUE

Pour permettre la conversion d'une partie du parc automobile à l'électrique, il est nécessaire de mettre à disposition des agents des infrastructures adaptées, en particulier des bornes de recharges.

L'installation de bornes à « charge accélérée » coûte entre 4 000 et 6 500 € par borne (matériel et main d'œuvre compris). Il faut éventuellement y ajouter le prix de pose de câbles s'il n'y a pas d'installation électrique à proximité. Les bornes installées dans cette gamme de prix délivrent une puissance de 22 kW. Le temps de chargement est de 1h30 en moyenne. Par ailleurs, au titre du [programme Advenir](#), les entreprises ou personne publique sont éligibles à une aide de 40 à 50% plafonnée entre 600 et 1000€ pour une borne de recharge (matériel et installation comprises) destinée à leur propre flotte jusqu'au 31 décembre 2023.

Sur un site, la définition de règles d'accessibilité au parking et gestion de créneaux de recharge de ces places sont primordiales pour une bonne utilisation des bornes. Les agents désireux de les utiliser pourront se faire connaître auprès du service en charge des bornes pour obtenir une carte déverrouillant l'accès. Il pourra également leur être demandé de signer une charte (ne pas occuper une place réservée sans recharger, débrancher et déplacer son véhicule en fin d'opération, utiliser le disque fourni pour indiquer l'heure de fin de charge et communiquer un numéro de téléphone afin d'être joint en cas de besoin, privilégier la plus faible puissance proposée par la borne quand elle peut suffire, ne pas mobiliser une borne sans nécessité absolue). Ils pourront se voir remettre un disque de stationnement indiquant la fin estimée de la charge et les modalités de contact du chauffeur en cas de besoin.

D'un point de vue juridique, la LOM rend obligatoire le pré-équipement en infrastructure de recharge 20 % des places dans les parkings de plus de 10 places des bâtiments neufs ou rénovés à compter de mars 2021 et l'installation d'un point de recharge par tranche de 20 places pour les parkings existants d'ici 2025.



Porteur : DVD



Budget : 5K



Échéances : 2024, 2023



Indicateur de suivi : Nombre d'équipements mis en place (mètres linéaires de cheminements piétons ou cyclables, nombre de ralentisseurs...)



Indicateur d'impact : Evolution de la part modale du vélo et de la marche sur les déplacements D-T et professionnels

1.8) DÉVELOPPER LES PISTES CYCLABLES ET LE PIED AUX ABORDS DES SITES

Le maillage du réseau cyclable reste relativement faible sur l'ensemble du Département et notamment aux abords du site de Rosny. Envisager un report modal de la voiture vers les modes actifs nécessite la mise en œuvre de différentes actions. La marche et le vélo nécessitent notamment une accessibilité sécurisée et favorable à leur développement.

Différents secteurs à enjeux au niveau des sites centraux et déconcentrés devront être identifiés tels que les entrées et les parkings qui constituent généralement des zones à risques. Une coordination intersites sera nécessaire afin d'identifier ces sites prioritaires.

Plusieurs actions peuvent être mises en place afin d'améliorer la praticabilité des sites :

- Créer un jalonnement et une signalétique spécifique entre les sites centraux et aux abords des sites déconcentrés pour les piétons et cyclistes
- Aménager des trottoirs et cheminements piétons (notamment aux abords des sites déconcentrés où l'accidentologie est généralement plus élevée)
- Limiter la vitesse des voitures dans le site (20 ou 30 km/h) et aménager des ralentisseurs

Ces actions pourront être menées directement par le Département, mais il conviendra aussi de mobiliser les différentes parties prenantes locales autour des problématiques d'accessibilité liées aux modes actifs. Par ailleurs, cette action s'inscrit dans la stratégie vélo départementale en faveur du territoire 100% cyclable.

AXES

ACTIONS

DEPLACEMENTS PROFESSIONNELS

- 2.1) Rendre plus attractifs, clarifier les procédures et améliorer l'expérience usager des vélos de service
- 2.2) Simplifier l'accès aux titres de transports en commun gratuits et anticiper leur dématérialisation
- 2.3) Poursuivre le verdissement de la flotte des véhicules de service (électrique, GPL, hybride, bio GNV)
- 2.4) Poursuivre l'électrification des sites extérieurs pour les véhicules de service (bornes de recharge)
- 2.5) Déployer le dispositif des vélos de services sur les sites externes, après évaluation des besoins
- 2.6) Veiller au respect des nouvelles exigences de la ZFE Grand Paris (véhicules de service et AUVP)
- 2.7) Rembourser les déplacements professionnels effectués en vélo personnel (AUVP)
- 2.8) Former les usagers des véhicules de service à l'éco-conduite et à la conduite des VLE

**Actions en rouge : actions existantes à améliorer*



Porteur : DBL



Budget : -



Échéances : 2022



Indicateurs de suivi : Nombre de vélos de service mis à disposition
Taux d'utilisation



Objectif :
Passer de 65 à 100 usagers/an



Indicateur d'impact : Evolution de la part modale du vélo sur les déplacements professionnels par rapport à 2021

2.1) RENDRE PLUS ATTRACTIF, CLARIFIER LES PROCÉDURES VÉLOS DE SERVICE

14 VAE et 15 vélos classiques sont à disposition des agents sur les sites centraux pour les déplacements professionnels. Actuellement, ces vélos sont très utilisés par les agents pour deux raisons principales :

- Dysfonctionnement des VAE existants
- La procédure de réservation n'est pas adaptée et trop complexe

Propositions d'amélioration :

- Améliorer la procédure et les supports d'appui aux usagers lors de la réservation
- Veille renforcée sur la charge des VAE et l'état des vélos avant remise à disposition
- Révision annuelle de chaque vélo de service par le prestataire
- 9 nouveaux vélos classiques et 7 VAE en commande pour renouvellement de la flotte

Envoyé en préfecture le 15/04/2022

Reçu en préfecture le 15/04/2022

Affiché le

ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE

SLOW

AMÉLIORER L'EXPÉRIENCE USAGER DES



Porteur : DRH



Budget : -



Échéances : 2022, 2023



Indicateurs de suivi :

Nombre de tickets utilisés



Objectif : -



Indicateur d'impact :

Evolution de la part modale des transports en commun sur les déplacements professionnels

2.2) SIMPLIFIER L'ACCÈS AUX TITRES DE TRANSPORTS EN COMMUN DÉMATÉRIALISATION

Depuis 2017, dans le cadre des déplacements professionnels, des tickets de transports en commun sont disponibles au service des affaires générales de chaque direction. Actuellement, les tickets sont très peu utilisés par les agents en raison principalement de la difficulté à identifier les interlocuteurs dans la direction concernées.

Proposition d'amélioration :

- Identifier et indiquer sur e-acteur un référent mobilité (correspondant RH) par Direction et un référent à la DRH. Les correspondants RH seront formés à leur nouveau rôle de référent mobilité
- Anticiper l'incidence de la dématérialisation des tickets en concertation avec la RATP

Envoyé en préfecture le 15/04/2022

Reçu en préfecture le 15/04/2022

Affiché le

ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE



Porteur : DRH



Budget : 2M€



Échéances : 2022



Indicateurs de suivi :

- Evolution du nombre de véhicule
- Consommation de carburant de la flotte
- Evolution des coûts de maintenance



Indicateur d'impact :

Impact environnemental de la flotte

2.3] POURSUIVRE LE VERDISSEMENT DE LA FLOTTE DES VÉHICULES (ÉLECTRIQUE, GPL, HYBRIDE, BIO GNV)

Depuis 2017, le Conseil Départemental a engagé la rationalisation progressive de sa flotte :

- En 2019, une acquisition de 43 véhicules électriques a été réalisée avec l'installation de bornes de recharges sur plusieurs sites.
- En 2020, une acquisition de 363 véhicules propres a été réalisée dont 243 véhicules électriques et 120 véhicules GPL et Hybrides

Proposition d'amélioration :

- Renouvellement de 140 véhicules et rationalisation de 35 véhicules pour 2022
- Les véhicules utilitaires, principalement motorisés diesel, seront convertis au Bio GNV

Envoyé en préfecture le 15/04/2022

Reçu en préfecture le 15/04/2022

Affiché le

ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE



Porteur : DBL



Budget : 40K minimum



Échéances : 2024



Indicateurs de suivi :

Nombre de bornes installées

Taux d'utilisation des bornes



Objectif :

Installation de 40 bornes minimum



Indicateur d'impact :

Emissions de gaz à effet de serre évitées, évolution de la part modale des véhicules propres par rapport à 2021

2.4) POURSUIVRE L'ÉLECTRIFICATION DES SITES EXTÉRIEURS POUR LES VÉHICULES DE SERVICE (BORNES DE RECHARGE)

Afin de faciliter l'usage des véhicules électriques de service, il est important d'équiper l'ensemble des sites externes du Département en bornes de recharge pour véhicules électriques ou hybrides rechargeables.

*(Pour plus de détail sur la mise en œuvre de bornes de recharge, voir la **fiche 1.7** : Etudier la faisabilité de mettre à disposition des agents des bornes de recharge électrique).*

Envoyé en préfecture le 15/04/2022

Reçu en préfecture le 15/04/2022

Affiché le

ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE

AXE 2 : DEPLACEMENTS PROFESSIONNELS



Porteur : DBL



Budget : 40K minimum



Échéances : 2024



Indicateurs de suivi : Nombre de vélos / VAE de la flotte, taux d'utilisation de la flotte



SITES À PRIORISER :
Sites déconcentrés



Objectif :
5 vélo/an



Indicateur d'impact :
Évolution de la part modale du vélo par rapport à 2021

2.5] DÉPLOYER LE DISPOSITIF DES VÉLOS DE SERVICES SUR DES BESOINS

Un enjeu fort de ce PDME est que les mesures se portent plus largement sur les sites déconcentrés, moins avancés que les sites centraux sur la mise en place des solutions de mobilité durable du Département. Afin d'inciter les agents à utiliser un vélo sur les déplacements professionnels inférieurs à 5km, Il est ainsi proposer d'initier la mise en place progressive d'au moins 1 vélo de service sur chacun des sites externes du départements.

Déroulé :

- Définir le mode de gestion des vélos: achat ou prestation de location de flottes de vélos (assurance, gestion de flotte, entretien et maintenance, choix des accessoires, du type de recharge...). Cela implique de définir le niveau de gestion interne souhaitée sur ce service. L'entretien des vélos peut par exemple être sous-traité à un prestataire (gestionnaire de flotte de vélos), à une association locale, ou encore internalisée.
- Prendre position sur les sujets suivants : choix du prestataire, choix du modèle de VAE, choix des accessoires pour circuler en sécurité, assurance (matériel et usagers, déclarer la flotte pour ajouter ce risque à la Responsabilité Civile Professionnelle), entretien et maintenance, type de stationnement et de recharge. Organiser une réunion rassemblant l'ensemble des parties prenantes : présentation du projet, définition du cadre et des agents éligibles et validation d'un plan de déploiement.
- Lancement des travaux et communication sur les effets et gains de l'action.

LES PRESTATAIRES MEMBRES DE L'ÉKOSYSTEM D'ÉKODEV :



Envoyé en préfecture le 15/04/2022

Reçu en préfecture le 15/04/2022

Affiché le

ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE



Porteur : DRH / DBL



Budget : -



Échéances : 2022



Indicateurs de suivi :

Nombre d'AUVP délivrées



Objectif :

Conformité



Indicateur d'impact :

Evolution de la motorisation des véhicules des agents

2.6] VEILLER AU RESPECT DES NOUVELLES EXIGENCES DE LA ZFE GRAND PARIS (VÉHICULES DE SERVICE ET AUVP)

En décembre 2020, la Métropole du Grand Paris a acté le renforcement de la ZFE métropolitaine, avec une interdiction des véhicules à vignette Crit'Air 4 à partir du 1er juin 2021. L'objectif de ce dispositif est de limiter la circulation des véhicules les plus polluants dans un périmètre défini. Pour circuler, une vignette Crit'Air doit être apposée au pare-brise. Elle permet de distinguer les véhicules en fonction de leur niveau d'émissions de polluants atmosphériques. Les plus polluants et les « non classés » ne pourront pas (sauf dérogations) rouler dans la ZFE sur certaines plages horaires

Liste des communes d'îles de France engagés dans la ZFE : <https://www.metropolegrandparis.fr/fr/les-communes-engagees-dans-la-zfe-294>

En autorisant l'utilisation des véhicules personnels des agents pour leur déplacement professionnel, le Département porte la responsabilité du respect des obligations de la ZFE. Les autorisations d'utiliser le véhicule personnel (AUVP) seront donc délivrées à condition que les véhicules des agents respectent les Crit'air autorisés dans la ZFE du Grand Paris.

Plus d'informations disponibles sur <https://www.zonefaiblesemissionsmetropolitaine.fr/>

Envoyé en préfecture le 15/04/2022

Reçu en préfecture le 15/04/2022

Affiché le

ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE

Envoyé en préfecture le 15/04/2022

Reçu en préfecture le 15/04/2022

Affiché le

ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE



Porteur :



Budget :



Échéances :



Indicateurs de suivi :



Objectif :



Indicateur d'impact :

A REDIGER PAR LE CD93



Porteur : DRH / DBL



Budget : Environ 300€
par agent formé



Échéances : 2022



Indicateurs de suivi :

- Nombre de personnes formées à l'écoconduite
- Nombre de participants aux challenges



Objectif :

200 à 400 agents/an



Indicateur d'impact :

- L'évolution des consommations de carburant
- L'évolution du nombre d'accidents de la route
- L'évolution des coûts d'entretien des véhicules

2.8] FORMER LES USAGERS DES VÉHICULES DE SERVICE À L'ÉCO-CONDUITE ET À LA CONDUITE DES VÉHICULES ÉLECTRIQUES

L'accompagnement, la sensibilisation et la formation des agents à une conduite optimisée permettent d'importants effets positifs en matière de coût, d'impact environnemental ou encore de sécurité. De plus, cet accompagnement ne s'adresse pas uniquement aux agents utilisant un véhicule de service, mais à l'ensemble des automobilistes.

L'éco-conduite a pour but de sensibiliser les agents sur une nouvelle façon de conduire leur véhicule, plus souple et en adaptant la vitesse du véhicule. Cette formation peut également être mise en place afin de faciliter la prise en main des véhicules électriques du Département par les nouveaux usagers.

Étapes clés de mise en œuvre :

- Sensibiliser les agents : communiquer sur l'importance d'adopter certaines pratiques et sensibiliser aux effets que cela peut représenter, définir la notion d'éco-conduite, casser les idées reçues, communiquer les grands principes de l'écoconduite,
- Former les conducteurs à l'écoconduite : les formations contiennent généralement une partie théorique sur les enjeux et une partie pratique avec un parcours de référence sur le réseau routier, définir les modalités de formation (interne ou prestataire), planifier des sessions de formation et le nombre de agents formés, définir l'organisation logistique des formations (matériel, salles de formation, etc.),
- Organiser des challenges autour de l'écoconduite : cela peut être une bonne solution pour stimuler les agents et les mobiliser sur cet enjeu sur le long terme, ainsi que pour aborder de manière ludique les problématiques auxquelles tente de répondre l'éco-conduite,
- Organiser des formations de rappel régulièrement pour pérenniser les enseignements.

Envoyé en préfecture le 15/04/2022

Reçu en préfecture le 15/04/2022

Affiché le

ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE

AXES

ACTIONS

EXPERIMENTATIONS

- 3.1) Développer des outils pour le covoiturage : carte des voisins, bourse interne, places prioritaires
- 3.2) Etudier la faisabilité de tiers-lieux sur les sites externes pour favoriser et faciliter le télétravail
- 3.3) Diversifier la flotte des vélos, avec un premier vélo-cargo affecté aux livraisons sur les sites centraux
- 3.4) Expérimenter l'autopartage des voitures électriques de service le week-end pour les agents



Porteur : DRH / DBL



Budget : 5K



Échéances : 2024



Indicateurs de suivi :

Nombre d'évènements
covoiturage organisés et taux
de participation

Nombre d'inscrits sur les
outils



Objectif :

Doubler le nombre de
covoitureurs



Indicateur d'impact :

Evolution de la part modale
du covoiturage par rapport à
2021

Envoyé en préfecture le 15/04/2022

Reçu en préfecture le 15/04/2022

Affiché le

ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE

3.1) DÉVELOPPER DES OUTILS POUR LE COVOITURAGE : CARTE DES VOISINS, PLACES PRIORITAIRES (1/2)

Le Département peut faciliter la mise en relation de ses agents en vue du développement du covoiturage.

Le but est de faciliter la rencontre des personnes pouvant parcourir ensemble une partie de leur trajet, voir le trajet en entier. En créant un point de rencontre, on offre la possibilité à tout le monde d'essayer le covoiturage.

Chaque année, durant la semaine européenne de la mobilité, organiser un évènement pour présenter les solutions existantes en faveur du covoiturage (plateformes existantes, FMD) et mettre en relation les éventuels covoitureurs :

- Speed meetings covoiturage en interne : l'objectif de ces rencontres est de mettre en relation les covoitureurs qui habitent à proximité, à l'occasion d'un petit déj par exemple
- Carte des voisins en interne : la mise en relation des covoitureurs peut également passer par la mise en place d'une carte interactive sur l'intranet où les agents souhaitant covoiturer viendraient renseigner leur adresse et leur profil (nom, prénom, poste, horaires), puis auraient accès aux profils des autres covoitureurs en cliquant sur leur point sur la carte
- Partenariat avec une plateforme de covoiturage : benchmarker les offres des plateformes existantes (BlablacarDaily, Karos, Klaxit, etc.) afin d'obtenir des tarifs préférentiels

Déroulé :

- ✓ Définir le système de mise en relation pour le covoiturage : outil interne ou sollicitation d'un prestataire externe
- ✓ Pendant la SEDD ou la semaine européenne de la mobilité, organiser une animation afin d'inciter et d'identifier les agents souhaitant covoiturer

AXE 3 : EXPERIMENTATIONS



Porteur : DRH / DBL



Budget : 5K



Échéances : 2024



Indicateurs de suivi :

Nombre d'évènements
covoiturage organisés et taux
de participation

Nombre d'inscrits sur les
outils



Objectif :

Doubler le nombre de
covoitureurs



Indicateur d'impact :

Evolution de la part modale
du covoiturage par rapport à
2021

3.1) DÉVELOPPER DES OUTILS POUR LE COVOITURAGE : CARTE DES VOISINS, PLACES PRIORITAIRES (2/2)

RESERVER DES PLACES DE PARKINGS AUX COVOITUREURS :

Réserver des places de stationnement aux covoitureurs est un moyen de valoriser le covoiturage en le rendant visible et en facilitant le stationnement :

- Analyser les infrastructures de stationnement des établissements et définir le nombre de places à réserver aux covoitureurs (selon nombre de covoitureurs actuels, niveau de saturation du parking, ...)
- Choisir des places proches des entrées des bâtiments et abritées le cas échéant
- Rendre les places visibles à l'aide d'un marquage au sol et d'une signalétique spécifique au covoiturage
- Définir les modalités de contrôle : distribution de macarons à ceux qui déclarent faire du covoiturage (avec signature d'une charte d'engagement), accès aux parking uniquement à ceux qui sont plusieurs dans le véhicule (nécessité de passer plusieurs badges pour rentrer par exemple), contrôles fréquents sur le parking, ...

EXEMPLE DE SIGNALÉTIQUE PLACES DE COVOITURAGE :



EXEMPLE DE MACARONS COVOITURAGE :



Envoyé en préfecture le 15/04/2022

Reçu en préfecture le 15/04/2022

Affiché le

ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE

AXE 3 : EXPERIMENTATIONS



Porteur : DRH / DBL/DEJ



Budget : -



Échéances : 2023



Indicateurs de suivi :

Nombre de tiers lieux utilisés, budget mobilisé pour financer les tiers lieux



Objectif :

Etude de faisabilité



Indicateur d'impact :

Temps de trajet gagné chaque semaine

3.2) ETUDIER LA FAISABILITÉ DE TIERS-LIEUX SUR LES SITES EXTÉRIEURS POUR FAVORISER ET FACILITER LE TÉLÉTRAVAIL

Proposer aux sites qui le souhaitent de mettre à disposition un ou plusieurs bureaux et les mettre en relation avec les personnes intéressées. Cela permettrait aux personnes intéressées par le télétravail mais qui ne peuvent pas le faire à domicile de bénéficier de cette possibilité, minimisant ainsi leurs déplacements. Par ailleurs, cela permettrait aussi de faire du lien entre les agents du Département sur des sites extérieurs :

Déroulé :

- Evaluer et localiser le besoin en interrogeant les agents lors de leurs demandes de télétravail
- Proposer aux sites qui le peuvent de mettre à disposition un ou plusieurs bureaux
- Conventions avec les établissements partenaires (chefs d'établissements)

Envoyé en préfecture le 15/04/2022

Reçu en préfecture le 15/04/2022

Affiché le

ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE

AXE 3 : EXPERIMENTATIONS

3.3) DIVERSIFIER LA FLOTTE DES VÉLOS, AVEC UN PREMIER VÉLO-CARGO AFFECTÉ AUX LIVRAISONS SUR LES SITES

Envoyé en préfecture le 15/04/2022

Reçu en préfecture le 15/04/2022

Affiché le

SLOW

ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE

PANORAMA DU MATERIEL ROULANT

Vélo Bike Messenger



Vélos Long Tail



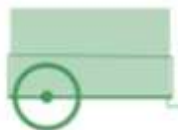
Vélos cargos



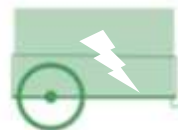
Triporteurs / Quadriporteurs



Remorques
mécaniques



Remorques électriques



Véhicules utilitaires
« ultra » légers EV



Véhicules utilitaires
légers « propres »

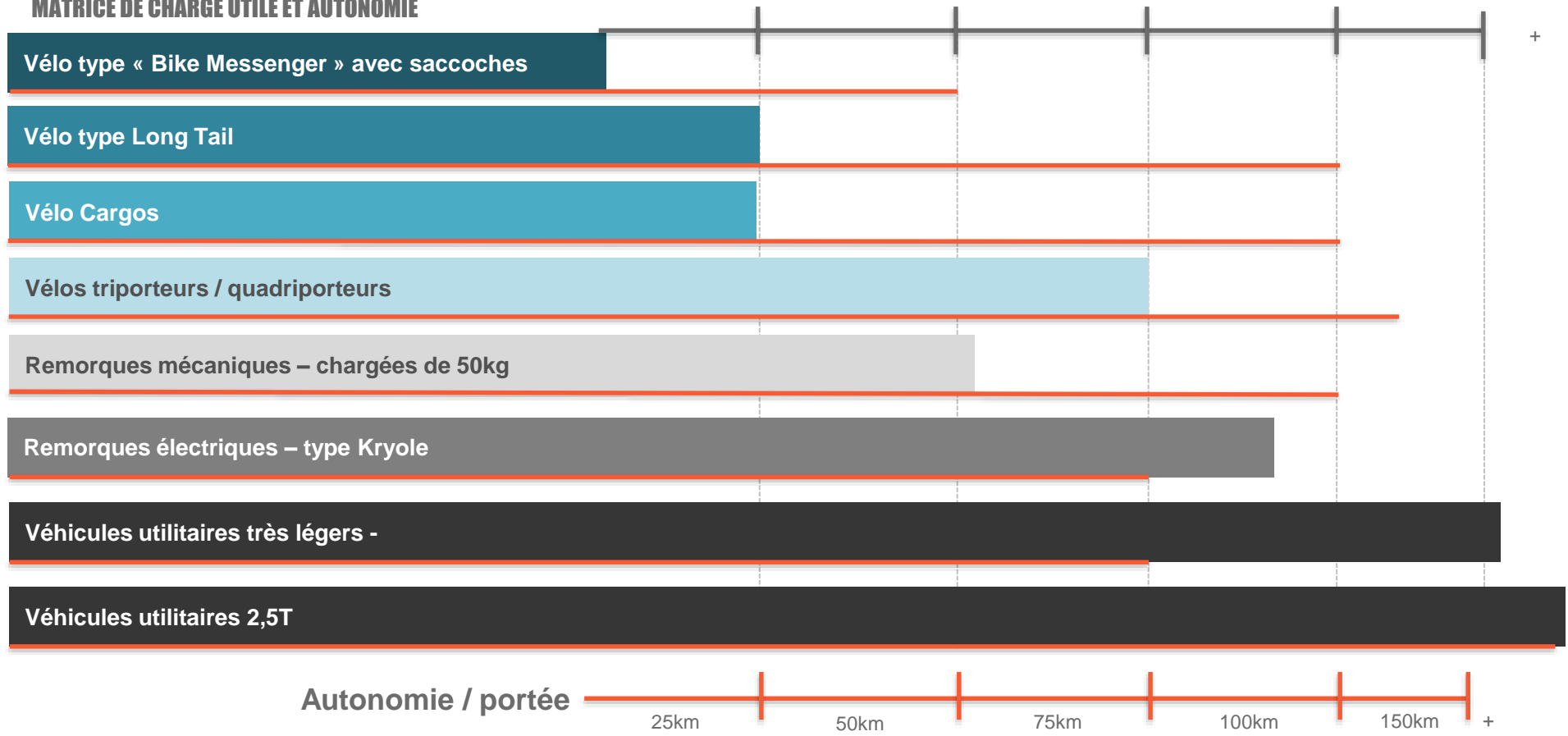


AXE 3 : EXPERIMENTATIONS

3.3) DIVERSIFIER LA FLOTTE DES VÉLOS, AVEC UN PREMIER VÉLO-CARGO AFFECTÉ AUX LIVRAISONS SUR LES SITES

Envoyé en préfecture le 15/04/2022
Reçu en préfecture le 15/04/2022
Affiché le **5/11/2022**
ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE

MATRICE DE CHARGE UTILE ET AUTONOMIE



Autonomie / portée

25km

50km

75km

100km

150km

+

AXE 3 : EXPERIMENTATIONS

3.3) DIVERSIFIER LA FLOTTE DES VÉLOS, AVEC UN PREMIER VÉLO-CARGO AFFECTÉ AUX LIVRAISONS SUR LES SITES

SERVICES – FLOTTE DE VELO CARGO






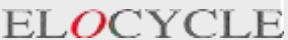



Envoyé en préfecture le 15/04/2022

Reçu en préfecture le 15/04/2022

Affiché le

SLOW

ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE

	Location	Infrastructures	Entretien	Formation	Outils de gestion
	X	X	X	X	
	X	X	?	?	?
	X			X	
	X	X			
	X	X	X	X	?
	X	X			
	X	X	X	X	X
	X				
	X	X	X	X	

AXE 3 : EXPERIMENTATIONS



Porteur : DBL



Budget : -



Échéances : 2024



Indicateurs de suivi :

Taux d'utilisation des véhicules électriques en location



Objectif :

5 véhicules électriques en location



Indicateur d'impact :

Evolution de la répartition modale

3.4) EXPÉRIMENTER L'AUTOPARTAGE DES VOITURES ÉLECTRIQUES DE SERVICE LE WEEK-END POUR LES AGENTS

Envoyé en préfecture le 15/04/2022

Reçu en préfecture le 15/04/2022

Affiché le

ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE

Mettre en place un système de location pour permettre aux agents de louer les voitures électriques du Département pendant le week-end. L'objectif est d'optimiser l'utilisation des voitures de service et d'éviter l'acquisition de voitures pour les agents qui auraient des besoins uniquement le week-end pour des petits déplacements et de leur permettre de tester un véhicule électrique.

Déroulé :

Cette action peut être réalisée en interne avec l'aide du service informatique et la création d'un espace de réservation sur l'intranet. Pour vous doter d'une plateforme plus performante et bénéficier d'un suivi régulier (fréquence d'emprunt des véhicules, kilométrages moyens, etc), il existe différents prestataires en France accompagnant les employeurs dans cette démarche : Ubeeqo, MobilityGreenTech, Zipcar, Alphacity, ALDSharing,...

BIEN COMMUNIQUER POUR PALLIER AUX FREINS À L'UTILISATION

Le déploiement d'un service d'autopartage nécessite de bien communiquer auprès des agents notamment pour pallier aux craintes d'utilisation :

- Peur de la difficulté de fonctionnement : opter pour un système de réservation simple, efficace et dotez-vous de tutoriels intelligibles et accessibles facilement
- Peur de la non-disponibilité : communiquez sur le fait qu'un véhicule s'il est bien réservé en avance sera toujours disponible
- Peur de la conduite d'un nouveau véhicule : n'hésitez pas dans chaque véhicule à expliquer le fonctionnement de la voiture (surtout dans le cas de véhicule hybride ou électrique).
- Dans le cadre d'une voiture électrique, rassurez l'agent sur l'autonomie de celle-ci et le nombre de kilomètres réalisables.

AXES

ACTIONS

COMMUNICATION ET RELATION AUX AGENTS

- 4.1) Mettre en place des services éducatifs au vélo et des services techniques dans le cadre d'OEPV
- 4.2) Mobiliser la Communauté vélo pour organiser des animations via le dispositif Agents solidaires
- 4.3) Accompagner les nouveaux agents : livret d'accueil et sensibilisation aux mobilités alternatives
- 4.4) Promouvoir les dispositifs mobilité internes mais aussi les aides et outils externes, les acteurs locaux
- 4.5) Communiquer sur l'accessibilité des sites du département en mode actif : itinéraires piétons, vélo



Porteur : DRH / DBL / DTE



Budget : 1500€



Échéances : 2022



Indicateurs de suivi :

Nombre d'atelier et de formation vélo réalisé

Taux de participation aux évènements



Objectif :

5 ateliers par an



Indicateur d'impact :

Evolution de la part modale du vélo par rapport à 2021

4.1) METTRE EN PLACE DES SERVICES ÉDUCATIFS AU DANS LE CADRE D'OEPV

Dans le cadre du programme « Objectif Employeur Pro vélo » (voir fiche 5,3), plusieurs types de prestations d'accompagnement d'éducation au vélo ou de services techniques peuvent être mobilisées.

LES SERVICES EDUCATIFS MOBILITE

- **Remise en selle:** Pour les personnes sachant rouler à vélo et n'osant pas le faire pour des trajets quotidiens
- **Conduite aux abords du lieu de travail :** Pour les personnes sachant rouler, souhaitant se perfectionner ou gagner en confiance
- **Prise en main vélo à assistance électrique :** Pour les personnes sachant rouler, souhaitant se perfectionner ou gagner en confiance
- **Bonne pratique et code de la route :** Tout publics : personne pratiquant ou non le vélo

Services techniques :

- Contrôle technique des vélos personnels des employés
- Entretien et réparation des vélos personnels des employés
- Atelier mécanique participatif

Plus d'informations disponibles sur : <https://employeurprovelo.fr/>



AXE 4 : COMMUNICATION ET RELATION AUX AGENTS



Porteur : DVAEP



Budget : 3000€



Échéances : 2023



Indicateurs de suivi :

Nombre d'atelier réalisé
Taux de participation aux évènements



Objectif :

3 ateliers/animations par an



Indicateur d'impact :

Evolution de la part modale du vélo par rapport à 2021

4.2) MOBILISER LA COMMUNAUTÉ VÉLO POUR ORGANISER UN DISPOSITIF AGENTS SOLIDAIRES

La communauté vélo est actuellement un acteur "informel" de la politique vélo au sein du Département en proposant des activités (balades, ateliers...) et en assurant une remontée des besoins usagers au travers des référents vélo présents dans les immeubles des sites centraux à la DTE, DBL (stationnement et équipement) et DVD (état des pistes cyclables...).

Son fonctionnement est basé sur le bénévolat. Les agents de la communauté donnent de leur temps en organisant des activités sur leur pause déjeuner ce qui limite le nombre d'activités possibles.

L'idée avec la mise à jour du plan de déplacement du Département est d'officialiser les actions de la communauté vélo en dégageant du temps pour les agents proposant des activités. L'enquête Ekodev a mis en avant le besoin exprimé par des agents d'avoir des temps de sensibilisation, d'entretien et auto réparation de leur vélo. Ces activités pourraient être assurées par la communauté à condition de disposer d'un temps officiel pour les réaliser.

La DVAEP étudie actuellement la possibilité d'utiliser le dispositif Agents solidaires pour permettre aux agents d'avoir un temps consacré à ces activités. D'autres dispositifs pourraient être envisagés.



Envoyé en préfecture le 15/04/2022

Reçu en préfecture le 15/04/2022

Affiché le

ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE



Porteur : DRH



Budget : -



Échéances : 2022



Indicateurs de suivi :

Nombre de nouveaux arrivants sensibilisés,



Indicateur d'impact :

Evolution de la répartition modale

Evolution du nombre de prise en charge d'abonnements en transports en commun

4.3) ACCOMPAGNER LES NOUVEAUX AGENTS : LIVRET D'ACCUEIL ET SENSIBILISATION AUX MOBILITÉS ALTERNATIVES

Le livret d'accueil est un bon levier de communication. Il conviendra de faire le lien avec les services en charge de sa rédaction pour insérer une information sur la mobilité. La section mobilité du livret d'accueil, disponible via internet, mail ou papier, sert à faciliter l'accès au site pour les agents. Elle permet de présenter le plan de mobilité et de faire la promotion des actions mises en place, de faire mieux connaître les alternatives à la voiture et d'encourager les déplacements multimodaux. Les études d'accessibilité du PDME pourront servir de base pour rassembler ces informations.

Elle pourra également informer l'agent de l'impact environnemental du mode de transport qu'il aura choisi, et intégrer des éléments de sensibilisation sur les bienfaits du vélo, de la marche et des transports en commun. La section mobilité du livret leur fournira ainsi toutes les informations nécessaires pour choisir en toute connaissance de cause le ou les mode(s) de déplacement le(s) plus approprié(s).

Liste non exhaustive d'éléments qui peuvent être indiqués dans le kit :

- Les arrêts et horaires de transport en commun et les correspondances possibles, notamment entre le train et le bus,
- Les itinéraires piétons et cyclistes aux alentours du site,
- Les itinéraires pour les voitures,
- La durée de trajets type jusqu'au site,
- Une carte reprenant toutes ces informations,
- Des informations sur l'offre de covoiturage sur et autour du site et les liens éventuels vers la plateforme interne ou une plateforme locale.
- Les infrastructures sur site (stationnement, accès, douches, casiers, etc.)
- Les aides financières (remboursement abonnement transports, FMD...)





Porteur : DTE / DRH



Budget : -



Échéances : 2022



Indicateurs de suivi :

Nombre de visites de la page dédiée aux modes actifs sur l'intranet

Nombre de communications réalisées chaque année



Indicateur d'impact :

Evolution des parts modales des modes actifs par rapport à 2021

4.4) PROMOUVOIR LES DISPOSITIFS MOBILITÉ INTERIERS ET EXTERNES, LES ACTEURS LOCAUX

Communiquer sur les aides financières publiques, sur la mise en place du Forfait Mobilités Durables et sur la prise en charge réglementaire et les démarches pour le remboursement des abonnements vélos en libre-service ou LLD à hauteur de 50% :

- La Ville de Paris : remboursement jusqu'à 33 % du prix d'achat hors taxe plafonné à 400 € pour l'achat d'un vélo à assistance électrique neuf, d'un dispositif permettant de transformer un vélo sans assistance électrique en vélo à assistance ou d'un deux-roues motorisé électrique neuf de faible motorisation pour les habitants de Paris
- Ile-de-France Mobilités : remboursement jusqu'à 50 % du prix d'achat TTC plafonné à 500 € pour l'achat d'un vélo à assistance électrique pour les Franciliens cumulables avec les aides des autres collectivités locales d'Ile-de-France dans la limite de 500 €
- L'État : sous condition, possibilité de bénéficier du bonus vélo électrique de l'État plafonné à 200 €
- Vélib' : prise en charge à 50 % d'un abonnement à 8,30 € / mois par Vélib', soit 747 € / an pour 15 abonnements
- Véligo : prise en charge à 50 % d'un abonnement à 40 € / mois par VAE, soit 3 600 € / an pour 15 abonnements

Déroulé :

- ✓ Création d'une page mobilité reprenant les éléments de l'accessibilité en modes actifs, les avantages et les prises en charge
- ✓ Définition des informations à récupérer pour transmission à l'équipe en charge de communication interne (à actualiser régulièrement)



Porteur : DTE / DRH / DVD



Budget : -



Échéances : 2023



Indicateurs de suivi :

Nombre de visites de la page dédiée aux modes actifs sur l'intranet



Objectif : -



Indicateur d'impact :

Evolution de la part modale du vélo par rapport à 2021

4.5) COMMUNIQUER SUR L'ACCESSIBILITÉ DES SITES ITINÉRAIRES PIÉTONS, VÉLO

Il est utile d'introduire les agents aux problématiques liées à l'accès des sites du Département notamment en termes de modes actifs (vélo, marche, etc.).

L'intranet est un bon levier de communication. Il conviendra de faire le lien avec le service en charge de son alimentation pour créer un onglet mobilité sur l'intranet avec une page dédiée à l'information sur les modes actifs afin d'informer les agents sur leurs possibilités d'accès au site.

Les thématiques suivantes peuvent être abordées :

- Informer les agents de l'existence de GPS vélo, type Géovélo, et recommander d'utiliser les itinéraires les plus sécurisés.
- Diffuser une cartographie avec la localisation des pistes cyclables à proximité des sites, et avec des simulations de temps de parcours depuis les communes les plus proches et entre les sites. A cet effet, un groupe de travail DVD /DRH pourra sera réunir une fois par mois pour aboutir à cette cartographie.
- Réaliser une analyse des accidents (annuelle) et le déploiement d'actions si nécessaire

AXES

ACTIONS

PILOTAGE

- 5.1) Réunir chaque mois le COTECH PDME pour le suivi du plan d'action : coordination DTE-DRH-DBL
- 5.2) Nommer un référent mobilité sur les principaux sites (+ de 30 personnes) : correspondants RH
- 5.3) Candidater au label Employeur Pro-vélo pour financer animations, formations et équipements vélo



Porteur : DTE



Budget : -



Échéances : 2022



Indicateurs de suivi :

Nombre de réunion

thématiques par an

Nombre de réunions plénières

par an



Objectif : -



Indicateur d'impact : -

5.1) RÉUNIR CHAQUE MOIS LE COTECH PDME POUR COORDINATION DTE-DRH-DBL

DESCRIPTION DE L'ACTION

Il est essentiel de pérenniser la démarche car toutes les actions ne seront pas mises en place rapidement. Un Plan de Mobilité employeur ne peut être pérenne sans l'implication de personnes aux différents niveaux décisionnels.

Pour y parvenir, il faudra organiser le PDMIE dans la durée :

- Disposer d'un animateur ou d'un référent mobilité (*voir fiche 5.2*). Ce dernier aura pour mission d'organiser les réunions de suivi, établir les comptes rendus, gérer les relations avec les partenaires extérieurs, suivre les indicateurs du plan, communiquer auprès des agents.
- Travailler en groupe sur les thématiques qui demandent un approfondissement : désigner des référents au sein des diverses sites selon des domaines du PDMIE (covoiturage, vélo, transports en commun, communication, etc.).
- Réaliser un bilan annuel sur l'avancée du plan d'action : compte-rendu du taux d'utilisation des solutions proposées, adapter le plan d'action si besoin et valider les objectifs de l'année.
- Créer un Observatoire de la mobilité des agents : enquêtes, indicateurs PDME (report modal/impacts évités-cf. bilan GES),
- Lancer une coordination intersites pour déployer les solutions de mobilité sur les sites externes

Envoyé en préfecture le 15/04/2022

Reçu en préfecture le 15/04/2022

Affiché le

ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE



Porteur : DRH



Budget : -



Échéances : 2022



Indicateurs de suivi :

Nombre de réunion thématiques par an

Nombre de réunions plénières par an



Objectif : -

Indicateur d'impact :

Evolution de la part modale du vélo par rapport à 2021



5.2) NOMMER UN RÉFÉRENT MOBILITÉ SUR LES PRI (PERSONNES) : CORRESPONDANTS RH

Le/La référent(e) sera un(e) interlocuteur(trice) de choix pour faire état des problématiques de déplacements sur le site ainsi que des possibilités d'amélioration.

Interface avec les agents et la collectivité

Les agents pourront s'adresser à lui/elle en cas d'interrogation sur la mobilité mais aussi pour lui faire part de nouvelles idées en matière de mobilité. Il/elle sera également le relai externe de Département sur les questions de mobilité en tant que contact privilégié auprès partenaires locaux (AOM).

Participer au déploiement de la stratégie mobilité

Le/La référent(e) participera à l'élaboration de la stratégie de communication de l'année avec le service Communication en lien avec le plan d'action validé en comité. Il pourra aider au déploiement sur les sites des plans de communication internes et/ou externes liés à la mobilité

Contribuer à développer et entretenir

Le/La référent(e) sera en charge de suivre et évaluer le déploiement du plan d'action. Il pourra assister les agents sur les questions de mobilité, sur l'offre de transport autour du site et sur les aides à la mobilité

- Favorise l'échange sur le sujet de la mobilité entre les agents
- Aide au développement des partenariats (opérateurs, AOM)

Envoyé en préfecture le 15/04/2022

Reçu en préfecture le 15/04/2022

Affiché le

ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE



Porteur : DTE



Budget : -



Échéances : 2022



Indicateurs de suivi :

Nombre d'action OEPV
déployée



Objectif : -



Indicateur d'impact :

Evolution de la part modale
du vélo par rapport à 2021

5.3) CANDIDATER AU LABEL EMPLOYEUR PRO-VÉLO FORMATIONS ET ÉQUIPEMENTS VÉLO

Sur la période 2021-2023, le programme « Objectif Employeur Pro Vélo » vise à accompagner des employeurs dans l'amélioration de leur politique cyclable.

Candidater au label permet de bénéficier de différents types de prestations d'accompagnement :

- **Equipements et stationnement** : attaches, abris, consignes, services complémentaires.
- **Services éducatifs mobilité** : conduite aux abords du lieu de travail, remise en selle, prise en main d'un VAE, bonnes pratiques et code de la route.
- **Services techniques** : contrôle technique, entretien et réparation des vélos personnels des agents, ateliers mécaniques participatifs.
- **Conseil et accompagnement** : Diagnostic mobilité axé sur le vélo, organisation et outillage de l'équipe vélo, élaboration d'un plan d'action pro-vélo, prise en main du référentiel et audit à blanc.
- **Accompagnement et conseil** : diagnostic mobilité axé vélo, formation et outillage d'un référent vélo, élaboration/enrichissement d'un plan d'action pro-vélo, préparation à la labellisation.

Plus d'informations disponibles sur : <https://employeurprovelo.fr/>



Envoyé en préfecture le 15/04/2022

Reçu en préfecture le 15/04/2022

Affiché le

ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE

MERCI !

Envoyé en préfecture le 15/04/2022

Reçu en préfecture le 15/04/2022

Affiché le

SLOW

ID : 093-229300082-20220414-2022_04_006-DE

ENSEMBLE, CHEMINONS VERS UNE MOBILITÉ PLUS ACTIVE ET MOINS CARBONNÉE



9 avenue Percier
75008 Paris

Tel. 01 84 16 45 30
mmoing@ekodev.com
aroccaserra@ekodev.com

www.ekodev.com



**Règlement d'utilisation
des vélos mis à disposition
par le Département de la Seine-Saint-Denis pour ses agents**

**Contrat entre (nom – prénom)
et le Département de Seine-Saint-Denis**

ARTICLE 1 : CONDITIONS POUR LOUER UN VÉLO

L'agent louant un vélo à assistance électrique (VAE) reconnaît être apte à la pratique du vélo, n'avoir aucune contre-indication médicale.

L'agent reconnaît travailler au Département de la Seine-Saint-Denis.

ARTICLE 2 : DUREE DE LA LOCATION

L'agent s'engage pour une durée minimum de 6 mois, dont les trois premiers mois sont offerts (valable une seule fois par agent).

Le point de départ de la durée de location est la date de remise effective du vélo.

Droit de rétractation

Le loueur peut se rétracter dans un délai de 14 jours calendaires à compter du jour de remise effective du vélo.

Il en fait la demande par mail à la DBL à l'adresse suivante : dbl-velotaf@seinesaintdenis.fr

Renouvellement du contrat de location

Le contrat est renouvelable 6 mois par tacite reconduction. Dans le cas où l'agent souhaite restituer le vélo, il en fait la demande par mail à la DBL au plus tard un mois avant la fin du contrat, à l'adresse suivante : dbl-velotaf@seinesaintdenis.fr

Résiliation du contrat de location

L'abonnement peut être résilié de manière anticipée pour les motifs énumérés ci-dessous. La demande devra être adressée à la DRH : deplacements@seinesaintdenis.fr et être accompagnée des pièces justificatives afférentes :

- changement de la résidence principale de l'utilisateur ayant pour conséquence la perte d'un local clos et sécurisé ou l'impossibilité à utiliser le vélo dans le cadre des trajets domicile-travail (déclaration sur l'honneur et justificatif de domicile) ;
- départ de la collectivité ;
- décès de l'utilisateur (certificat de décès) ;
- grossesse (attestation médicale de grossesse) ;
- incapacité physique à faire du vélo, temporaire d'au moins 1 mois ou définitive (justificatif médical) ;

ARTICLE 3 : TARIFS

La location est consentie selon les loyers mensuels suivant :

Tranches (indice majoré)	Coût vélo/mois
Tranche 1 <= 360 –	15,00 €
Tranche 2 = 61 à 453	20,00 €
Tranche 3 = 454 à 638	25,00 €
Tranche 4 >= 639	30,00€

A ce coût de location mensuelle, s'ajoute le coût de l'assurance (5 €).

Le coût de la location est prélevé sur salaire.

ARTICLE 4 : CUMUL AVEC AUTRES AIDES MOBILITE DU DEPARTEMENT

La location du vélo est cumulable avec l'un des 3 dispositifs suivants :

- Le forfait Navigo
Ou
- Le Forfait Mobilité Durable
Ou
- L'accès à un parking (pour les agents du site central de Bobigny)

ARTICLE 5 : CONDITIONS DE MISE A DISPOSITION DU VELO

Après acceptation de la demande par la DRH, l'agent recevra une invitation par mail à retirer son vélo à Bobigny, à l'adresse, date et heure qui lui seront indiquées.

ARTICLE 6 : RESTITUTION

Pour la restitution du vélo, comme le prévoit l'article 2, l'agent recevra une invitation par mail à venir restituer son vélo à Bobigny, à l'adresse, date et heure qui lui seront indiquées.

Un état des lieux contradictoires de l'état du vélo sera effectué. L'agent devra présenter un état des interventions éventuellement effectuées.

En cas de constat de dommages, détériorations, casses ou usure accélérée du matériel, ne relevant pas d'une usure normale, de manque ou dégradation d'un accessoire, l'agent sera redevable des frais de réparation, selon un devis qui lui sera présenté par la DBL/Service gestion des véhicules.

En cas de retard dans la restitution du vélo, une pénalité sera due par l'agent à hauteur de 5 € par jour.

Cette pénalité est portée à 20 € par jour au-delà de 30 jours de retard. Elle court jusqu'à la restitution effective du vélo et des accessoires. Au-delà de 40 jours de retard, le vélo sera considéré comme perdu ou volé par l'utilisateur.

ARTICLE 7 : PAIEMENTS

Le paiement des frais de location et de l'assurance sont effectués par prélèvement automatique sur le salaire de l'agent en fonction des tarifs indiqués à l'article 3.

Toute perte d'accessoires (clés, antivol, sacoche, batterie, chargeur...) ou dommages constatés sur ces accessoires est imputable à l'agent qui doit procéder à leur remplacement. A défaut, l'accessoire fera l'objet d'un devis. Le montant de ce devis sera prélevé sous forme d'un titre de perception.

ARTICLE 8 : DEPANNAGE

En cas de panne avérée, de crevaison ou de sinistre, les utilisateurs peuvent bénéficier d'un dépannage (convoyage uniquement) dans le cadre d'un trajet domicile-travail ou professionnel **et seulement dans ce cadre** :

- De 8h30 à 17h00 = contacter la DBL au numéro suivant : 01 71 29 24 60/24 62
- De 7h à 8h30 et de 17h00 à 20h = contacter la société DEPANN 2000 au numéro suivant : 01 43 62 20 00

La réparation reste à la charge du locataire.

Lors de pannes survenant le week-end, lors des congés ou en dehors de ces horaires, le dépannage ne sera pas pris en charge par le Département.

ARTICLE 9 : ENTRETIEN PREVENTIF

Les vélos sont soumis à un entretien annuel qui inclut les opérations suivantes :

- Vérification de la partie électrique (console, contrôleur, moteur, batterie) ; contrôle et serrage des parties cycle (potence, cintre, poignées de frein, manettes de dérailleur, pédales, tige de selle, etc.) ; contrôle de l'usure des pneus et changement en cas d'usure trop importante (étant entendu que dans cette hypothèse la pièce et la main d'œuvre sera facturée en sus au Client) ; gonflage des pneus ; contrôle et réglage des freins et du système de changement de vitesse ; réglages courants.

L'agent recevra une invitation à ramener son vélo à Bobigny, à l'adresse, date et heure qui lui seront indiquées.

Dans le cas d'un vélo neuf, un contrôle sera effectué environ 1 mois après la mise en service du vélo. Il consistera à effectuer les actions suivantes :

- Vérification de la partie électrique; contrôle et serrage des parties cycle; gonflage des pneus ; contrôle et réglage des freins et du système de changement de vitesse ; réglages courants.

L'agent recevra une invitation à ramener son vélo à Bobigny, à l'adresse, date et heure qui lui seront indiquées.

ARTICLE 10 : REPARATIONS

Tout défaut et/ou anomalie constatés ne doit faire l'objet d'aucune intervention et doit être signalée au préalable au garage départemental à l'adresse suivante : atelierautomobile@seinesaintdenis.fr afin de vérifier sa possible prise en charge par le constructeur dans le cadre de la garantie.

En cas de non prise en charge, les réparations sont à effectuer par l'agent à sa charge auprès d'un professionnel. La collectivité pourra demander un récapitulatif des prestations effectuées sur le vélo.

L'agent peut effectuer par lui-même uniquement les interventions suivantes : réparation suite à une crevaison.

ARTICLE 11 : REGLES D'UTILISATION

Le vélo et les accessoires loués :

- Restent la propriété entière et exclusive du Département
- Sont réputés être en bon état de marche et conformes à la réglementation en vigueur au moment de leur mise à disposition.

Consigne d'utilisation :

L'agent s'engage à utiliser le vélo avec soin.

L'agent doit avoir un usage raisonnable du vélo, sur des voies praticables, ce qui exclut toute utilisation dans des conditions susceptibles d'endommager le vélo, ou de mettre en péril l'agent ou des tiers.

L'agent s'engage à porter un casque dans le cadre de ses trajets domicile-travail et déplacements professionnels.

L'agent veille à porter des vêtements visibles en cas d'utilisation nocturne.

Il est rappelé que le port d'un gilet rétro réfléchissant certifié (non fourni) est obligatoire pour tout cycliste circulant hors agglomération, la nuit, ou lorsque la visibilité est insuffisante.

Seul l'agent locataire a le droit d'utiliser le vélo, à savoir l'agent inscrit sur le contrat de location. Il en va de même pour l'ensemble des accessoires mis à disposition.

Tout prêt ou sous-location à une autre personne est interdit.

En cas de réparations nécessitant une immobilisation du vélo loué, un vélo de prêt pourra être proposé dans la limite des stocks disponibles.

Usage de la batterie :

En cas de stationnement, la batterie doit être retirée du VAE, y compris pour le stationnement à domicile ou sur le lieu de travail.

L'agent veille au respect des cycles de charges de la batterie :

- Il évite la remise en charge de la batterie avant que celle-ci tombe sous le seuil des 20%
- Il évite les petites recharges
- Dans le cas d'un arrêt de l'utilisation sur plusieurs semaines, l'agent stocke la batterie dans un endroit sec avec des températures comprises entre 10° et 30°. L'agent s'assure également que la batterie n'entre pas en décharge profonde (< 5% d'autonomie).

Perte des clés de l'antivol ou de l'antivol :

En cas de perte d'une clé d'antivol, l'agent doit contacter la DBL via la boîte de structure

dbl-velotaf@seinesaintdenis.fr et venir récupérer le double au garage départemental, un rdv sera fixé par la DBL. L'agent devra faire confectionner un nouveau jeu de clés à sa charge et restituer sous quinzaine le double mis à sa disposition.

En cas de perte de l'antivol, en attendant d'être en possession de l'antivol de remplacement, l'agent doit s'abstenir de stationner le VAE sur la voie publique. A défaut, les sanctions prévues à l'annexe assurance pourront lui être appliquées.

ARTICLE 12 : RESPONSABILITE DE L'AGENT - ASSURANCES

L'agent a la responsabilité et la garde du vélo et des accessoires loués dès leur mise à disposition jusqu'à la restitution physique. L'agent supporte toute responsabilité découlant de l'utilisation du vélo mis à disposition, notamment en ce qui concerne les accidents et dommages de toute nature (matériels, corporels et immatériels) causés aux tiers, à lui-même et aux biens éventuellement transportés.

En cas de non-respect du code de la route et du présent règlement de service, le Département ne peut être tenu responsable.

Accident/Dégradation/Vol/Vandalisme

Le département a souscrit une police d'assurance « risques techniques » afin de garantir les dommages et par cet article, le locataire est informé des principales modalités d'application du contrat d'assurance souscrit par le Département auprès de la compagnie d'assurance.

Ce contrat est destiné à garantir le vol et la casse des vélos à assistance électrique(VAE) pendant la durée de la location à l'agent.

L'existence du contrat d'assurance « risques techniques » ne dispense pas le locataire de souscrire sa propre police d'assurance « responsabilité civile ». Conformément aux dispositions du paragraphe suivant, **l'assurance responsabilité civile doit obligatoirement et directement être souscrite par le locataire auprès de l'assureur de son choix.**

Dispositions générales :

- L'assurance a pour objet de garantir l'indemnisation des dommages matériels subis par les VAE dans les conditions fixées par les présentes dispositions contractuelles ainsi que par les conventions spéciales de l'assureur annexées et remises au locataire lors de la signature du règlement d'utilisation.
- La garantie prend effet à la remise effective du VAE au locataire et prend fin au moment de la restitution lorsque le contrat de location prend fin.
- L'assurance s'exerce sur l'ensemble du territoire de la France Métropolitaine. La garantie transport terrestre et fluvial est accordée.

Principales obligations à la charge du locataire :

- **Obligation d'entretien du bien assuré :** le locataire doit prendre toutes les mesures nécessaires au maintien du VAE en parfait état d'entretien et de fonctionnement, ne pas utiliser le VAE au-delà des limites de charge techniquement admises par le constructeur et veiller à l'observation des prescriptions édictées par ce dernier et/ou par les règlements en vigueur.

Les règles fixées aux articles 9 à 11 du règlement d'utilisation des vélos concernant l'entretien et la réparation des VAE devront être impérativement respectées par le locataire

- **Obligations en cas de sinistre :** le locataire devra, le jour même du sinistre ou au plus tard dans un délai de 24 heures, signaler au Département tout dommage, vol ou accident de la route

impliquant le VAE loué en utilisant la boîte de structure dbl-velotaf@seinesaintdenis.fr. Dans tous les cas, le locataire devra :

- Prendre immédiatement, à ses frais, toutes les mesures conservatoires nécessaires pour limiter l'importance du sinistre et sauvegarder les biens assurés ;
- Etablir un constat et un rapport circonstancié indiquant tous les renseignements et éléments d'information sur les causes, circonstances et conséquences du sinistre, la nature, le montant approximatif des dommages et le lieu où ceux-ci peuvent être constatés. En outre, il conviendra d'indiquer, le cas échéant, le nom et l'adresse de la personne ou de l'entreprise responsable du sinistre ;
- Déclarer le sinistre à son assureur responsabilité civile si sa responsabilité est mise en cause ou risque d'être mise en cause par un tiers notamment en cas de dommages corporels, matériels ou immatériels causés à un tiers ;
- S'abstenir de procéder à toute réparation des dommages subis par le vélo loué sans que le Département en ait reçu l'accord écrit de la Compagnie d'assurance ;
- Ne pas maintenir en état d'usage et de service le VAE endommagé avant sa remise en état définitive ;
- Prendre dans tous les cas et jusqu'à expertise, les mesures utiles à la constatation des dommages en conservant notamment les pièces endommagées ou à remplacer ;
- En cas de sinistre garanti et indemnisé par l'assureur, le locataire devra s'acquitter du montant de la franchise de 200 €, le département émettra à cet effet un titre de perception correspondant au montant de la franchise ;
- En cas de sinistre dont le montant est inférieur à la franchise de 200 €, les réparations resteront à la charge du locataire.
- En cas de refus de garantie par l'assureur, le sinistre restera à la charge du locataire selon le barème suivant :

Durée d'utilisation	Décote annuelle	Cat. A+	Cat. A (-25%)	Cat. B (-37.5%)	Cat. C (-50%)
jusqu'à 1 an	Valeur initiale proposée	800 €	600 €	500 €	400 €
1 an	-10% sur la valeur antérieure	720 €	540 €	450 €	360 €
2 ans	-10% sur la valeur antérieure	648 €	486 €	405 €	324 €
3 ans	-10% sur la valeur antérieure	583 €	437 €	365 €	292 €
4 ans	-10% sur la valeur antérieure	525 €	394 €	328 €	262 €
5 ans	-10% sur la valeur antérieure	472 €	354 €	295 €	250 €
6 ans	-10% sur la valeur antérieure	425 €	319 €	250 €	250 €
7 ans et plus	Montant minimal	383 €	287 €	250 €	250 €

A noter : En cas de vol ou de vandalisme, le locataire devra déposer une plainte auprès des autorités de police dans un délai maximum de 48 heures et prendre sans retard les mesures propres à faciliter la découverte de l'auteur du délit et la récupération des biens volés.

- **Conditions et règles d'utilisation du VAE :** Les dommages causés au VAE, consécutifs à un vol et/ou une tentative de vol et/ou un vandalisme, ne sont garantis que sous le respect des conditions suivantes :
 - Sur la voie publique : que s'ils sont survenus entre 7h et 21h à condition que le vélo ait été protégé et attaché à un point fixe avec l'antivol mis à disposition de l'agent par le Département ;
 - En dehors de la voie publique : uniquement lorsque le VAE est remisé dans un local clos et fermé à clé.

A noter : en cas de perte de l'antivol mis à disposition du locataire, ce dernier ne pourra faire stationner le VAE sur la voie publique tant qu'il n'aura pas obtenu le remplacement de l'antivol par

le Département. Seul l'antivol mis à disposition par le Département et accepté par l'assureur permettra de faire de faire jouer la garantie vol sur la voie publique entre 7h et 21h.

Sanction en cas d'inobservation des obligations mises à la charge du locataire en matière d'assurance :

Le Département réclamera au locataire le montant du coût des réparations ou, le cas échéant, la somme prévue au barème (article 12) lorsque par son fait, par son inaction, ou par l'inobservation des obligations mises à sa charge, l'assureur a diminué le montant de sa garantie accordé ou a opposé un refus de garantie.

Le détournement et/ou la non restitution du VAE, consécutifs à un abus de confiance, une escroquerie, des faux et usage de faux, une usurpation d'identité, ou toute autre manœuvre frauduleuse ne sont pas garantis au titre du présent contrat.

Assurance responsabilité civile

L'agent s'engage à souscrire, pendant toute la durée de la présente location, auprès d'une compagnie d'assurance notoirement connue et solvable, une police d'assurance garantissant les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile qu'il peut encourir, en raison des dommages corporels, matériels ou immatériels qui pourraient être causés aux tiers du fait de l'utilisation du vélo et des accessoires loués.

L'agent devra justifier, dès la mise à disposition du vélo puis l'année suivante en cas de renouvellement de la location, de l'existence d'une telle police d'assurance et du paiement de la prime correspondante par la production d'une attestation d'assurance responsabilité civile.

Assurance vol- dommages accidentels du vélo – Cotisation d'assurance

Le Département a souscrit une police d'assurance « risques techniques » afin de garantir les dommages et le vol des VAE. L'agent devra s'acquitter de la cotisation d'un montant de 5 € par mois prélevée automatiquement sur le salaire de l'agent pendant la durée de la location.

En cas de sinistre garanti par l'assureur, une franchise de 200 € restera à la charge de l'agent. Le Département émettra à cet effet un titre de perception correspondant au montant de la franchise. Le Département ne prendra en aucun cas en charge cette franchise.

L'agent doit respecter les obligations mises à sa charge au titre du contrat d'assurances « risques techniques » souscrit par le Département en vue de garantir la réparation ou le remplacement du vélo en cas de vol ou de détérioration.

Les principales dispositions du contrat d'assurance « risques techniques » sont décrites en annexe du présent règlement d'utilisation des vélos. L'agent est réputé avoir pris connaissance de l'annexe assurance et des conventions spéciales de l'assureur.

Les accessoires fournis sont :

- 1 antivol et sa clé
- 1 chargeur de batterie
- 1 pompe avec son support
- 1 panier

En cas de prolongation de la location du vélo, la mise à disposition des accessoires est reconduite.

ARTICLE 14 : ANNEXES

- Conventions spéciales de l'assureur « matériels électriques et électrotechniques »

Je, soussigné.e

M'engage à avoir pris connaissance et à respecter les règles d'utilisation ci-dessus ainsi que de l'annexe.

Date :/...../.....

Signature :

Chaque page doit être paraphée et les signatures précédées de la mention « lu et approuvée »