
Rapport de stage individuel

4^{ème} année

Mise en place d'un Plan de Mobilité Inter-Administrations : élaboration d'un diagnostic

Agglopolys

1 rue Honoré de Balzac,
41000 Blois



Tuteur entreprise :

Sophie Lejay

Chef de projet management de la mobilité

Mahé Portier

IUT

2021-2022

Tuteur académique :

Pierre Peeters

Remerciement

Je tiens à remercier tout particulièrement Sophie Lejay, ma maître de stage, chef de projet management de la mobilité, pour l'attention qu'elle m'a portée et la qualité de son encadrement.

Pour m'avoir accueilli au sein de la direction des Mobilités, je tiens à remercier Christine Grégoire.

Je remercie également l'ensemble de la direction des Mobilités : Charline Boucher, Turgut Canibek, Geneviève Emonet, Clara Kistner et Laurent Verdier ainsi que le service Habitat pour leur accueil et leur bonne humeur.

Merci aux différents services de l'Agglopolys, du CIAS et à la Ville de Blois avec qui j'ai eu l'occasion d'échanger lors audits réalisés dans le cadre de l'élaboration du diagnostic du Plan de Mobilité Inter-Administrations.

Sommaire

Remerciement	2
Introduction :	4
2. Présentation de la structure :	5
2.1 Situation géographique et institutionnelle de la ville de Blois et d'Agglopolys	5
2.2 La direction des Mobilités	7
2.3 Mobilités douces sur le territoire d'Agglopolys.....	8
3. Les missions	9
3.1 Contexte et objectifs	9
3.2 Présentation des missions.....	10
3.3 Déroulé des missions :	11
3.3.1 Etude et analyse de l'accessibilité des sites et des ressources présentes	11
3.3.2 Etude et analyse des pratiques de mobilités des agents	14
3.3.3 Etude et analyse de la demande de déplacement.....	16
3.3.4 Réflexion sur le plan d'actions.....	16
3.3.5 Autres.....	17
3.4 Livrable.....	18
4. Retour réflexif sur mon expérience	19
4.1 Apport personnel et professionnel, compétences acquises	19
4.2 Démarche, méthodes mises en œuvre, analyse critique des résultats produits, propositions de pistes de changement, projection dans un métier.....	19
4.2.1 Démarche	19
4.2.2 Méthode mise en œuvre.....	19
4.2.3 Analyse critique des résultats produits.....	20
4.2.4 Proposition de pistes de changement	21
4.2.5 Projection dans un futur métier	21
Conclusion	22
Bibliographie	23
Annexe	24

Introduction :

Dans le cadre de ma quatrième année de cycle d'ingénieur à Polytech Tours en Génie de l'Aménagement et de l'Environnement, j'ai effectué un stage au sein de la communauté d'agglomération du Blaisois « Agglopolys ». Plus précisément, ce stage a été réalisé au sein du pôle Transition Ecologique d'Agglopolys à la Direction du Mobilités. Il a duré 18 semaines, du 12 avril au 12 août 2022.

Mon souhait d'acquérir une expérience dans le domaine des transports au sein d'une collectivité territoriale m'a amené à solliciter la communauté d'agglomération de Blois « Agglopolys, acteur important de la mobilité sur son territoire.

Au cours de ce stage, j'ai pu travailler sur les sujets des mobilités réalisées dans le cadre professionnel et du report modal de la voiture individuelle avec la réalisation du diagnostic d'un Plan de Mobilité Inter-Administrations.

Dans un premier temps, je vais vous présenter la structure d'accueil. J'effectuerai ensuite une description détaillée des différentes missions réalisées. Pour finir, je réaliserai un retour réflexif sur mon expérience au sein d'Agglopolys.

2. Présentation de la structure :

2.1 Situation géographique et institutionnelle de la ville de Blois et d'Agglopolys

Mon stage a été effectué à Agglopolys dans la ville de Blois.

Blois est une commune située au Centre Ouest de la France, à mi parcours entre Tours et Orléans. Elle est le chef-lieu du département du Loir-et-Cher en région Centre-Val de Loire. Elle compte, d'après le dernier recensement de 2019, 45 898 habitants pour une superficie de 37,46 km² et constitue ainsi la commune la plus peuplée de son département et la quatrième de la région après Tours, Orléans et Bourges. Le maire de la ville, Marc Gricourt (PS) a été réélu pour un nouveau mandat en 2020. Blois est le cœur de la communauté d'agglomération d'Agglopolys.

La communauté d'agglomération de Blois « Agglopolys » est un établissement public de coopération intercommunale (EPCI) français à fiscalité propre, qui prévoit une importante intégration des communes membres.

Anciennement SIVOM (syndicat intercommunal à vocation multiple créé en 1963) pour la collecte des déchets, elle s'est développée au fil du temps devenant la communauté de communes du Blaisois en 1999 puis la communauté d'agglomération de Blois en 2003. Le 1er janvier 2012 la Communauté d'agglomération de Blois-Agglopolys fusionne avec la communauté de communes de Beauce Val de Cisse et deux autres communes.

Elle regroupe actuellement 43 communes dont 42 avec moins de 3000 habitants et contient environ 108 000 habitants, soit 31,8% de la population du Loir-et-Cher pour une superficie de 732 km².



Figure 1 : Carte des 43 communes d'Agglopolys (source : Agglopolys.fr)

Cette nouvelle dimension de la structure avec un élargissement de son périmètre est du à la loi de réforme des collectivités territoriales. Cette loi a permis de renforcer les intercommunalités. Elle a pour objectif d'assurer une couverture homogène du territoire en structures intercommunales afin d'améliorer l'efficacité de l'action des EPCI aux bénéfices des usagers et de renforcer la démocratie locale (l'assise démocratique des EPCI à fiscalité propre).

Agglopolys, avec comme président Christophe Degruelle, exerce des compétences en matière de développement économique, d'aménagement de l'espace communautaire, d'équilibre social de l'habitat, de politique de la ville dans la communauté, de création ou aménagement et entretien de voiries et de parcs de stationnement d'intérêt communautaire, d'assainissement, de collecte des déchets ou encore d'action sociale d'intérêt communautaire.

La communauté d'agglomération emploie 386 agents au sein de cinq directions générales adjointes, mutualisées avec la Ville de Blois (1090 agents) et depuis peu le CIAS (235 agents) : Développement Territorial, Qualité de vie des habitants, Solidarité et Vivre Ensemble, Transition Ecologique, Mutualisation et Soutien au Fonctionnement des Services.

Ces différentes directions générales adjointes sont elles-mêmes composées de plusieurs directions. Mon stage a été réalisé au sein du Pôle Transition écologique à la Direction des mobilités.

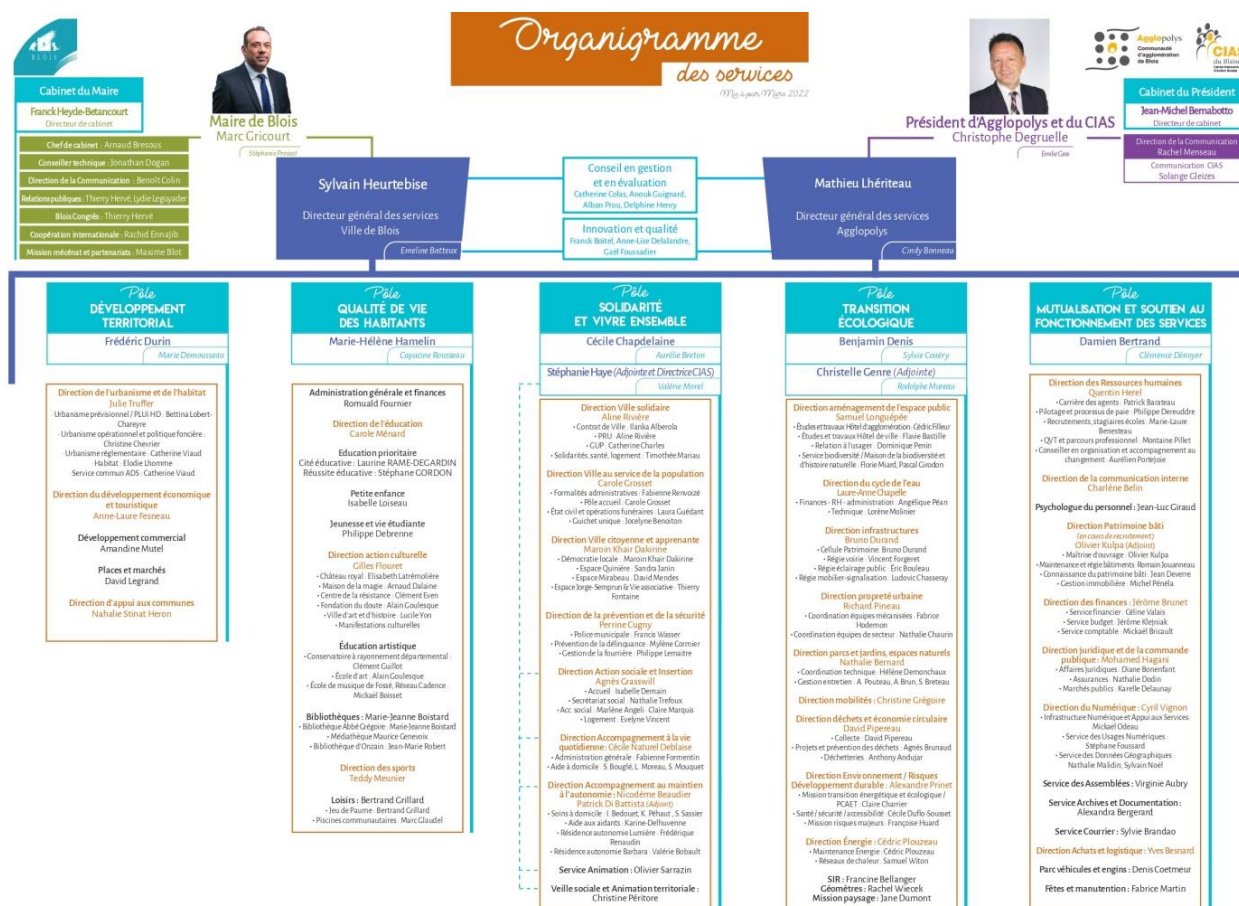


Figure 2 : Organigramme des services (Source : agglopolys.fr)

2.2 La direction des Mobilités

Le POA mobilité du PLUi-HD (Plan d'Orientations et d'actions) définit la stratégie mobilité de l'agglomération pour les 10-15 prochaines années avec des objectifs ambitieux de report modal de la voiture individuelle vers des modes de transport plus vertueux entre 2018 et 2030.

La direction des mobilités dirigée par Christine Grégoire est composée de 7 agents. Son plan d'orientation et d'actions suit les 4 axes et 15 actions du POA mobilités avec des objectifs définis chaque année.



Figure 3 : La structure du Plan d'Orientations et d'Actions Déplacements d'Agglopolys (Source : Agglopolys.fr)

De plus, Agglopolys est l'autorité organisatrice de la mobilité (AOM) sur son territoire via le réseau de transport urbain de bus et cars Azalys. L'exploitation de ce réseau a été déléguée à Keolis Blois, filiale du groupe Kéolis.

Dans le cadre du stage, j'ai assisté Sophie Lejay, chef de projet management de la mobilité Sophie Lejay. Au sein de la direction de la mobilité de l'agglomération de Blois, elle prend notamment en charge deux projets :

- la Maison de Mobilités : il s'agit de définir un lieu unique et central pour valoriser les modes disponibles et opérés sur le territoire et les rendre plus accessibles. L'objectif est d'agir sur les comportements pour inciter au report modal
- le Plan de Mobilités Inter-administrations : définir le plan mobilité des 1700 agents des 3 collectivités en deux étapes : un diagnostic pour comprendre les habitudes et besoin des déplacements des agents puis mettre en œuvre un plan d'action.

J'ai ainsi pu l'accompagner sur sa seconde mission : la mise en place d'un Plan de Mobilités Inter-Administrations (Agglopolys, CIAS, Ville de Blois).

Ce projet est une des missions de l'action « Accompagner les démarches de management de la Mobilité » de l'axe « Développer un écosystème favorable au changement modal ». L'objectif pour 2022 est de réaliser la phase de diagnostic du PMIA et de déterminer le plan d'action.

2.3 Mobilités douces sur le territoire d'Agglopolys

Le réseau de transport en commun public (bus Azalys) se compose de 9 lignes principales qui desservent les communes de Blois, La Chaussée Saint-Victor, Saint-Gervais-la-Forêt, Villebarou et Vineuil et de 44 lignes secondaires et scolaires. La fréquence est de 20 minutes sur les lignes principales A et B avec une l'amplitude horaire de 14h (6h30 à 20h30). Les autres lignes ont des fréquences plus importantes allant de 30 minutes à 1h-1h30. A ces lignes s'ajoutent deux lignes de navettes gratuites circulant dans le centre-ville avec une fréquence de 20 minutes du lundi au samedi

Certaines communes d'Agglopolys sont desservies par les 11 lignes Rémi de la Région Centre Val-de-Loire.

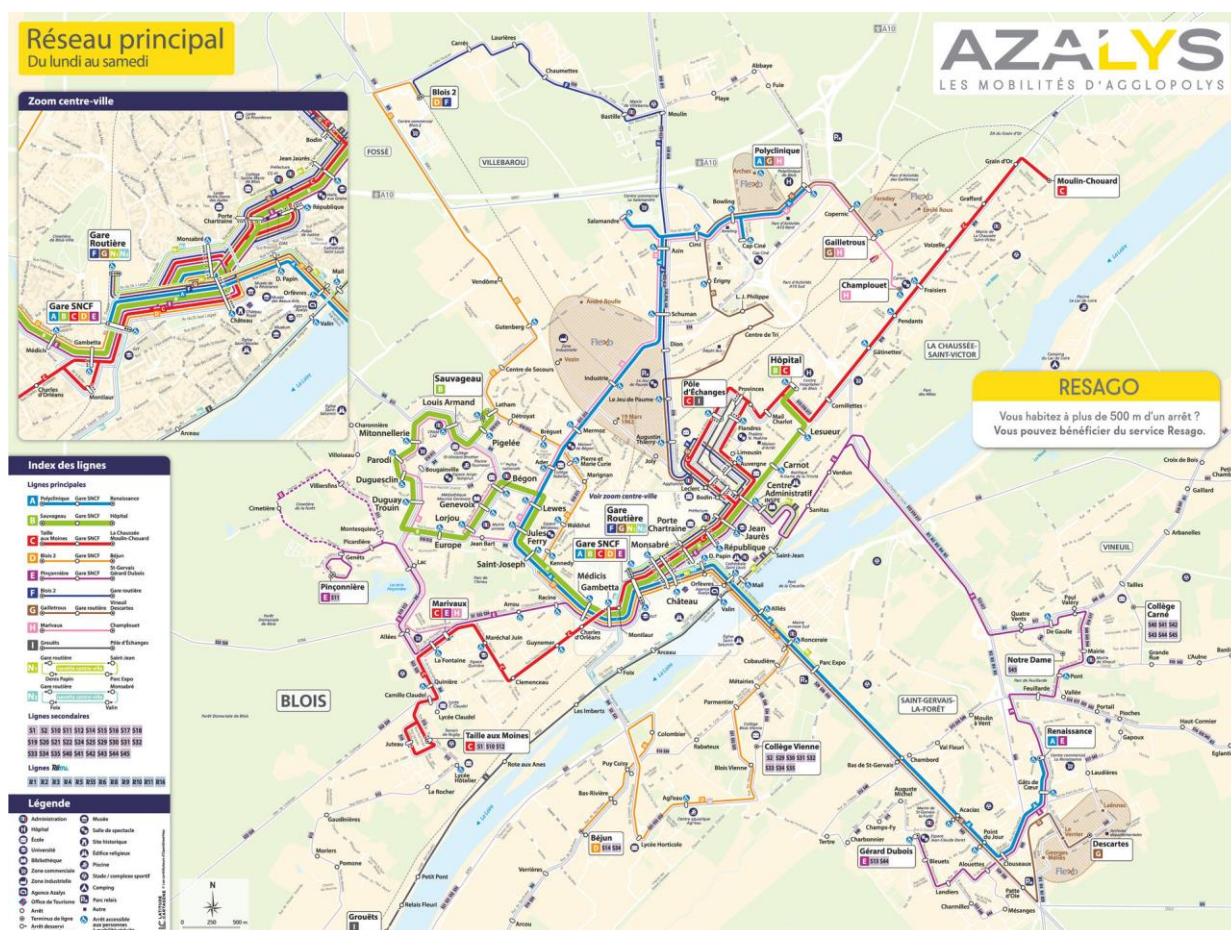


Figure 4 : Plan du réseau principal Azalys (Source : Agglopolys.fr)

La gare de Blois-Chambord est située sur la ligne de Paris Austerlitz à Bordeaux-Saint-Jean. Elle est également desservie par des trains TER Centre-Val de Loire circulant entre Paris-Austerlitz, Orléans et Tours. Des trains Interloire entre Orléans et Le Croisic et depuis peu des Intercités

Ouigo de la ligne Paris-Nantes la desservent également. La gare constitue un pôle d'échange multimodal avec une connexion assurée par toutes les lignes principales.

Au niveau des aménagements cyclables, l'agglomération en possède de différents types (bandes cyclables, pistes cyclables, double sens cyclables, voies partagées Bus-Vélo,...). Cependant, ils sont pour la plupart discontinus avec certains tronçons peu sécurisés. La direction des Mobilités travaille sur l'introduction d'un réseau cyclable hiérarchisé et continue sur l'agglomération avec la mise en œuvre d'un plan Vélo et la mise à jour du Schéma Directeur des pistes cyclables avec la méthodologie de la hiérarchisation viaire multimodale.

Dans une logique de transition écologique et de report modal de la voiture individuelle, Agglopolys propose de nombreux services et réalise des aménagements sur son territoire afin de privilégier les modes actifs.

Elle propose via le réseau Azalys un service de location longue durée de vélos à assistance électrique (VAE) aux habitants d'Agglopolys afin de favoriser la pratique du vélo dans l'agglomération. Les Depuis cet été, Agglopolys avec la direction des mobilités a mis en place un réseau de trottinettes électriques en libre service géré par la société Bird. Cet aménagement est en phase d'essai durant d'un an et sera renouvelé si le service se montre concluant. De plus, des stations de covoiturage vont aussi être mises en place par Agglopolys dans toute l'agglomération à partir de septembre 2022.

3. Les missions

Durant mes 18 semaines de stage, j'ai été en immersion dans une collectivité territoriale et plus particulièrement, au cœur de la gestion et de l'aménagement des mobilités sur le territoire d'Agglopolys. J'ai donc assuré une mission principale auprès de ma maitre de stage, chargée de projet management de la mobilité : la mise en place d'un plan de mobilité inter-administrations (PMIA).

3.1 Contexte et objectifs

Le PMIA (Plan de mobilités inter-Administrations) est une démarche collective à l'échelle d'une ou plusieurs collectivités proches géographiquement (plusieurs sites administratifs plus ou moins proches les uns des autres) permettant d'améliorer les conditions de déplacement des salariés et de réduire les émissions polluantes tout en proposant des solutions alternatives à l'usage de la voiture personnelle. Il porte sur toutes les mobilités réalisées par les agents dans le cadre professionnel: déplacements domicile-travail, professionnels et pour la pause méridienne.

Agglopolys a établi un Plan d'Orientations et d'Actions (POA) mobilités au sein du PLUi-HD avec pour objectif une majorité de déplacements effectués avec un mode alternatif à la voiture individuelle. La collectivité a aussi établi un PCAET avec le même objectif.

Ce Plan de Mobilités Inter-Administrations est une démarche commune d'Agglopolys (Communauté d'Agglomération de Blois), de la ville de Blois et du CIAS Blaisois (Centre Intercommunale d'Action Sociale). Il constitue une action du POA ainsi que du PCAET.

Les objectifs de ce PMIA sont divers :

- Orientation des agents vers des modes de déplacements alternatifs avec le report modal de la voiture personnelle vers des modes de transport plus durables
- Amélioration de la qualité de vie au travail tout en réduisant les impacts environnementaux des déplacements. Il permettra une réduction des émissions de gaz à effet de serre, de la pollution atmosphérique, du trafic routier et des nuisances sonores. Il entraînera également une meilleure santé des agents grâce à la mobilité active et une meilleure qualité de l'air ainsi qu'une augmentation du pouvoir d'achat avec la baisse de leur budget transports.
- Montrer l'exemplarité des 3 collectivités (Agglopolys, CIAS, Ville de Blois) auprès des entreprises locales et de leur apporter un retour d'expérience le cas échéant (démarche partagée au Comité des Partenaires, instance de concertation de la mobilité pour avancer avec les entreprises, les associations et les habitants du territoire). Il montre également leurs exemplarités auprès des autres collectivités et des habitants et influe positivement sur leurs images.
- Connaître la pratique de mobilités des agents, leurs attentes ainsi que l'utilisation des ressources mises à disposition par les collectivités. Les trois collectivités pourront adapter les moyens déployés pour les déplacements de leurs agents et auront une meilleure maîtrise de leurs coûts de déplacement et une organisation optimisée de ces derniers.

A l'échelle nationale, la réalisation de PMIA est très fréquente chez les EPCI, dans une politique de transition écologique et une volonté de report modal de la voiture individuelle.

3.2 Présentation des missions

Le plan de mobilité inter-administrations est divisé en deux phases distinctes avec dans un premier temps la réalisation d'un diagnostic et dans un second temps la définition du plan d'actions et sa mise en œuvre.

Ma mission principale fut l'élaboration du diagnostic du plan de mobilité inter-administrations. Pour atteindre mon objectif, j'ai réalisé différentes tâches durant mon stage :

- Réaliser le recueil des données, documentaire et sur site, en collaboration avec les autres directions des collectivités (étude de l'accessibilité des différents sites ainsi que des ressources disponibles)
- Réaliser des cartes sur l'accessibilité des sites
- Inviter des agents à compléter le questionnaire relatif à leurs habitudes de déplacement en allant à leur rencontre
- Traiter et interpréter les données recueillis dans le cadre du diagnostic: étude sur sites+ questionnaire complétés par les agents (analyse de l'accessibilité et des ressources des sites, de la demande en déplacements ainsi que des pratiques des agents)
- Participer au travail de synthèse du diagnostic
- Amorcer la réflexion sur le plan d'actions à mettre en œuvre

3.3 Déroulé des missions :

Le diagnostic s'est composé de 3 axes d'études différents :

- l'accessibilité des sites et les ressources présentes
- les pratiques de mobilités des agents
- la demande de déplacement

3.3.1 Etude et analyse de l'accessibilité des sites et des ressources présentes

Dans un premier temps, j'ai réalisé une étude détaillée (quantitative et qualitative) de l'accessibilité et des ressources de 28 sites (sur environ 350) des trois collectivités. La sélection de ces sites a été faite avant mon arrivée. Elle s'est basée sur un fichier fourni par les ressources humaines contenant les sites de rattachement des agents. Plusieurs critères de sélection avaient été définis:

- Sites ou regroupement de plusieurs sites proches géographiquement (pôles)
- Nombre d'agents supérieur à 30 pour un site/pôle
- Volonté de représentativité des sites et des corps de métiers différents.
- Demande d'étude de deux sites de prises de poste (effectif inférieur à 30 agents).

J'ai effectué des visites de terrain afin d'étudier l'accessibilité interne et externe des différents sites aux principaux modes de transport (marche à pied, Vélo/VAE, Voiture, Transport en commun). Avec ma maitre de stage, nous avons contacté des agents en amont sur chacun des sites par mail ou téléphone. Des audits (sur site ou téléphoniques) ont été réalisés sur les sites pour lesquels des agents nous avaient répondu. Ils ont permis de rendre l'étude plus complète et précise avec un recensement des équipements présents (douches, vestiaires, véhicules et VAE à disposition des agents, stationnements vélo et voiture,...) et une approche plus qualitative (problème d'accessibilité, utilisation réelle des outils mis à leur dispositions, manque d'équipements).

En amont de chaque étude de terrain, j'étudiais les différents aménagements proches du site/pôle en question (sur Open Street Maps, Géo Vélo, Cadastre.Gouv.fr, Géoportail Urbanisme). De plus, j'imprimais un fond de carte (OpenStreet Maps ou Google Satellite) que je complétais avec les informations récoltées sur le terrain. Durant les visites, je prenais également de nombreuses photos afin d'illustrer mes propos.

Le but de ces visites était de remplir un tableaux-type réalisé par un bureau d'études et de produire des cartes d'accessibilité pour tous les modes de transports confondus pour tous les sites/pôles afin d'attribuer des niveaux d'accessibilités aux différents sites/pôles.

ACCESSIBILITE EXTERNE ET INTERNE PAR MODE ET PAR SITE		Arelever
ENVIRONNEMENT INT DU SITE	Type d'environnement, commerces, services, etc...	Environnement urbain et niveau de densité urbaine: zone d'activité, pavillonnaire, centralité... Services de proximité (boutiques, restauration...)
	Type de voirie (domanialité/ gabarit, réglementation)	Type de desserte du site: Nom voie(s) de liaison, préciser gabarit: voie urbaine de desserte 1*1, voie de transit 2*2, voie piétonne... Vitesses réglementées, autorisées Desserte interne au site: idem
ACCESSIBILITE VOITURE	Usage voirie (trafic ressenti)	Desserte routière externe au site: Niveau de trafic, vitesse de circulation, ressenti... Desserte routière interne au site (le cas échéant): niveau de trafic, vitesse de circulation, aménagement spécifique (ralentisseurs, barrière, etc.)...
	Nombre d'entrées/sorties du site et modalités d'accès	Positionnement/ localisation entrée/ sortie du site Type de contrôle d'accès (barrière, interphone, badgeage...), accès dédiés: entrée/ sortie agents (non accessible pour les visiteurs et autres publics: à préciser si tel est le cas)
	Type de stationnement	Présence stationnement privé dans l'enceinte du site, et/ou aux abords (voie publique) en surface, en ouvrage. Qualité aménagement: marquage au sol, possibilité "débordement"... Réglementation spécifique (stationnement libre, payant) Organisation du stationnement (poche de stationnement, proximité/ éloignement des entrées des bâtiments), volume d'offre (dont offre dédiée si tel est le cas: bornes recharge électriques, emplacement réservé direction...)
		Type de mobilier: places en rack à vélo, couvert/non couvert (nbre de rack/ arceaux, volume de vélo pouvant être mis)
		Préciser le positionnement (près entrée du site, près entrée bâtiment)
ACCESSIBILITE DEUX ROUES	Mobilier en présence	Approche qualitative (type d'accroche: arceaux, pinces roues? sécurisé car grillagé, cheminement piétons vers le
	Itinéraires cyclables en présence	Itinéraires cyclables d'accès au site (selon les différents accès si besoin) Itinéraires cyclables l'enceinte du site (le cas échéant)
	Qualité des aménagements	Préciser le type d'aménagement (piste, bande, trottoir partagé...), depuis les points de stationnement au sein du site ou abords du site Présence/absence d'aménagement cyclable sur site, hors site
	Nombre d'entrées/sorties et positionnement	Circulation vélos mélangée au trafic VP dense/ peu dense Entrée commune avec VL/ entrée dédiée
ACCESSIBILITE PIETON	Cheminement d'accès aux entrées du site	Existence cheminement aux entrées, sur le site vers les espaces de restauration/ traversée du site...
	Qualité des cheminements	Qualité du cheminement (trottoir large/ accessible, éclairage, traversée, ambiance sonore/ visuelle, signalétique, propreté...) pour tous les cheminements évoqués au dessus
ACCESSIBILITE TRANSPORTS COLLECTIFS	Point d'arrêt TC (tram, bus, gare...) à proximité	Nom de l'arrêt ou de la gare, positionnement en distance des entrées du site
	Qualité de l'arrêt	Arrêt aménagé (abris, mobilier: banc, poubelle...): confort d'attente Accessibilité PMR Point sur les cheminements jusqu'aux arrêts de transport public (le cas échéant)
	Ligne concernée	Lignes concernées aux différents arrêts (Nom/ N°, ...)

Figure 5 : Tableau type à remplir après une visite de terrain

Pour les cartes, j'ai utilisé le logiciel Qgis avec des fonds de carte provenant de Google Satellite. Comme dit précédemment, je me suis appuyé sur mes observations durant les visites de terrain ainsi que sur les informations disponibles sur différentes sources publiques (Open Street Maps, GéoVélo, Google Maps).

Etude d'accessibilité du CTM et du Multiaccueil Tom-pouce

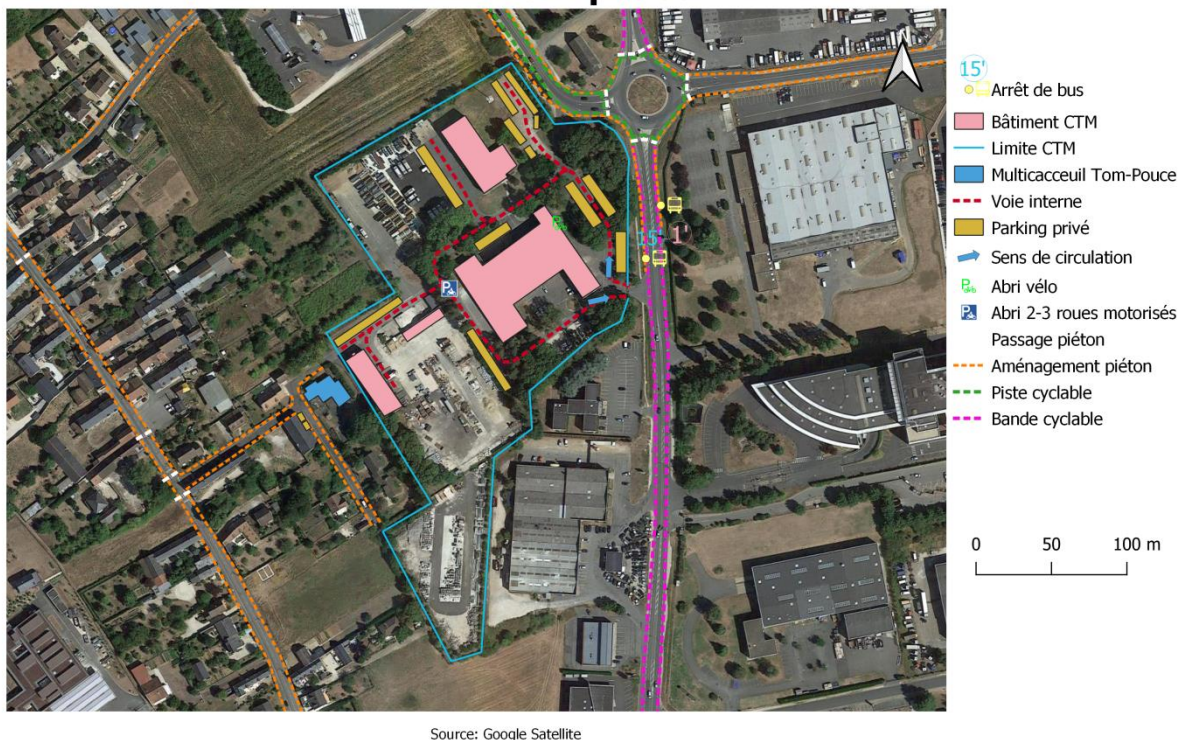


Figure 6 : Carte d'accessibilité d'un pôle

J'ai ensuite attribué trois niveaux d'accessibilité différents (Accessibilité forte, Accessibilité moyenne et Accessibilité faible) selon des critères que j'ai définis pour chaque mode sur chaque site/pôle.

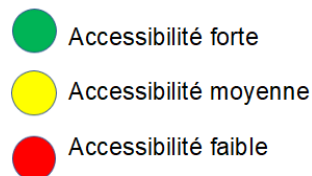


Figure 7 : Légende des niveaux d'accessibilité des sites

L'évaluation de la desserte cyclable s'est basée sur 3 critères différents : le mobilier présent sur le site ou aux alentours (type de mobilier, emplacement du mobilier, capacité et niveau de sécurité), la présence d'itinéraires cyclables (continuité) ainsi que leurs qualités (sécurité, type d'aménagements).

Pour la desserte piétonne, l'étude du cheminement d'accès aux entrées du site (continuité depuis les arrêts de transport en commun, des arrêts à vélo, des parkings, des rues aux alentours,...) ainsi que de la qualité des aménagements piétons (trottoir large/accessible, éclairage, traversée, signalétique,...) a été réalisée.

Les cheminements d'accès au site (type de voirie, vitesse de circulation), la qualité du cheminement (trafic, état de la voirie) ainsi que le stationnement (places réservées aux agents, places publiques, bornes électriques, facilité à stationner gratuitement) ont permis d'évaluer l'accessibilité des différents sites pour les voitures.

L'étude de l'accessibilité en transport en commun s'est basée sur 3 critères : le positionnement des arrêts (distance avec les entrées du site, cheminement jusqu'au site), la qualité des lignes (nombre de lignes, fréquence et desserte de chaque ligne) et la qualité de l'arrêt (accessibilité, mobilier présent).

Nom du site	CIAS	Mail Clouseau	Bibliothèque Abbé Grégoire	Place Saint-Louis	Hôtel de Ville	Hôtel d'Agglomération	Cycle de l'eau	CTM	Multiaccueil Tom Pouce	Serres Municipales
 Accessibilité vélo	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
 Accessibilité piéton	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
 Accessibilité voiture	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
 Accessibilité TC	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●

Figure 8 : Tableau récapitulatif de l'accessibilité de certains sites selon plusieurs modes de transport

En plus de ces études terrain, des entretiens ont été réalisés séparément avec le directeur du Patrimoine Bâti, le directeur des Ressources Humaines, le responsable du parc de véhicules ainsi que la responsable de la Qualité de Vie au Travail afin de mieux connaître le fonctionnement général des trois autorités publiques. Le bureau d'étude ITER ainsi que ma maitre de stage étaient présents durant ces entretiens.

3.3.2 Etude et analyse des pratiques de mobilités des agents

En parallèle de l'étude d'accessibilité des sites, une enquête auprès des agents a été réalisée entre avril et juin 2022. Un questionnaire a été élaboré par un bureau d'études afin de connaître les pratiques de mobilités des agents (déplacements domicile-travail, professionnels et durant la pause méridienne), d'identifier leurs attentes ainsi que la propension au changement. Il était disponible en version numérique.

Deux mois après la mise en ligne du questionnaire, j'ai mis en page puis distribué des questionnaires papiers aux agents sur plusieurs site afin d'améliorer leurs taux de participation. Lors de ces distributions, j'ai pu échanger avec de nombreux agents sur les questions de mobilités professionnelles. J'ai pu me faire une idée plus précise de leurs problèmes, obligations, engagements vis-à-vis de ce sujet mais aussi de leur point de vue sur les installations/dispositifs /outils mis à leurs dispositions.

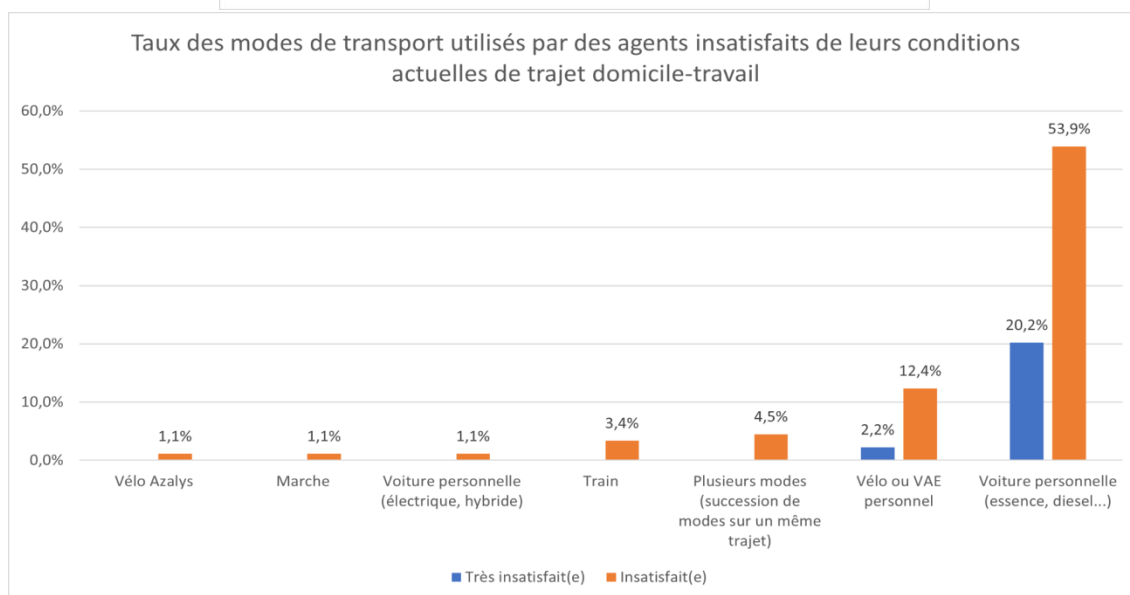
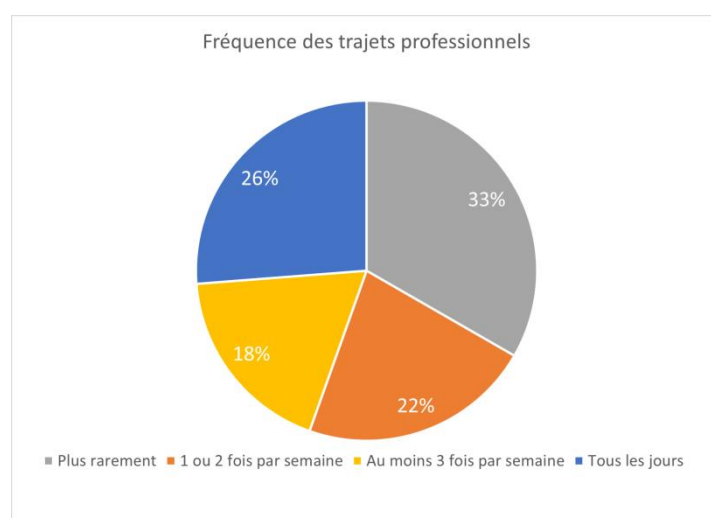
Une fois le questionnaire fermé aux agents, j'ai procédé au traitement et à l'analyse des données. Le bureau d'étude nous a transmis un fichier Excel contenant la base de données. La participation des agents des trois structures publiques a été très satisfaisante (41,98%) avec des taux de réponses importants sur tous les sites, ce qui a permis de réaliser une étude fiable d'un point de vue statistique.

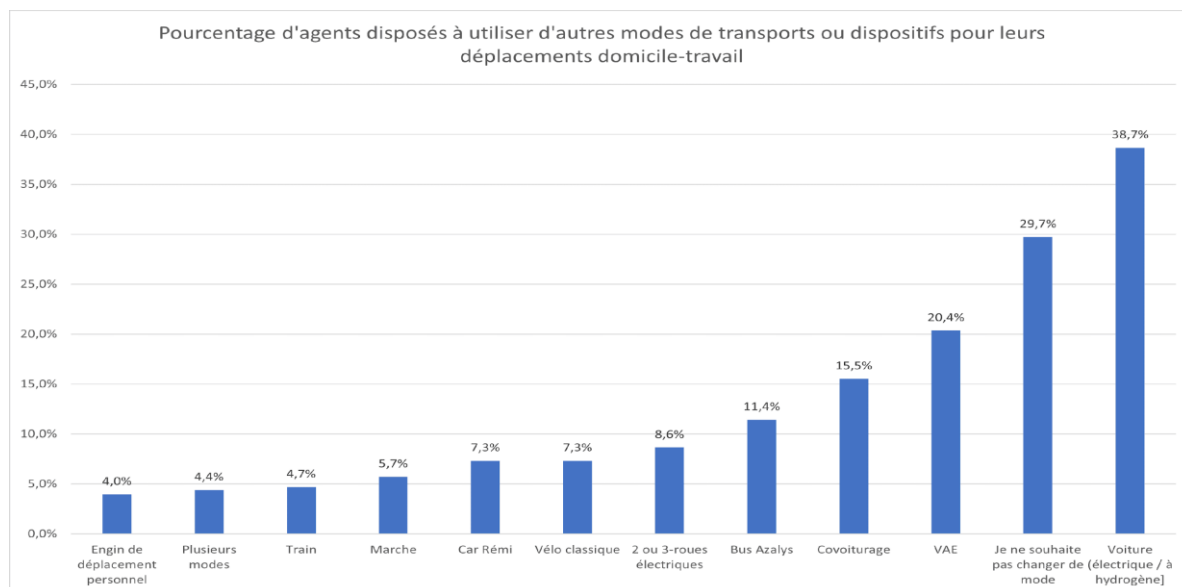
715 agents ont répondu entièrement ou partiellement au questionnaire. Nous avons fait le choix de conserver certaines réponses partielles car elles étaient intéressantes pour l'analyse. Ce choix a impliqué un nombre de réponses traitées différent selon les questions. Les questions portaient sur tous les caractéristiques des mobilités réalisées par les agents dans le cadre professionnel: distance domicile-travail, modes de transport utilisés selon le type de déplacement, satisfaction des agents, raison de leurs choix, futurs déplacements, lieu de la pause méridienne, fréquence des trajets professionnels, connaissance des dispositifs.

Pour la méthodologie de traitement, j'ai procédé de la manière suivante :

- Un tri à plat des différentes questions et dans ce tri à plat procéder ensuite avec une entrée par pôle
- Des tris croisés avec l'utilisation de tableaux dynamiques et de segments par grande pour les autres traitements de données. Ils m'ont permis de mieux comprendre les particularités des pôles et/ou sites

Pour le rendu visuel du traitement de l'enquête, j'ai privilégié des représentations en camembert pour le traitement global (tri à plat) et des histogrammes pour les représentations des sites/pôles/mode de transport.





Figures 9,10,11: Exemples de graphique produit lors du traitement des données

3.3.3 Etude et analyse de la demande de déplacement

La troisième partie du diagnostic a consisté à étudier la demande de déplacement avec un focus sur les quatre principaux sites en termes d'effectifs. Le but a été d'identifier les modes de transport alternatifs à la voiture pour les déplacements domicile-travail de ces agents. Le travail s'est basé sur une identification des bassins résidentiels et la réalisation de cartes isochrones (cartes représentant des zones avec des temps de parcours identiques) afin d'obtenir le potentiel d'usage théorique des différents modes de transport (marche, vélo, VAE, transport en commun).

Cette partie a été réalisée en grande partie par le bureau d'étude. J'ai juste réalisé un travail d'analyse. J'ai croisé ce travail de cartes isochrones et de potentiels de captation avec l'analyse de données et les études d'accessibilité faites sur ces sites. Ce croisement des 3 axes d'études m'a permis de comprendre la sous utilisation de certains modes de transport, de comparer les potentiel de captation avec la réelle utilisation de ces modes mais aussi de voir la propension au changement de ces agents et d'identifier des axes de travail sur ces sites.

3.3.4 Réflexion sur le plan d'actions

Pour terminer, un croisement de ces 3 axes d'études et d'analyses a été réalisé avec ma maître de stage. Il a permis d'identifier les marges de progression et les axes de travail pour le plan d'actions. Nous avons ensuite effectués des premières réflexions sur des pistes de travail. Elles portent sur plusieurs thématiques comme:

- La communication : Communication sur les dispositifs de participation aux frais de transport, Rappel des règles de bon usage des outils partagés
- L'organisation du travail: Souplesse des horaires, Assouplir/Augmenter le télétravail
- La flotte de véhicules: Mutualiser les véhicules entre services, Ouvrir en auto-partage les véhicules de la collectivité, Proposer des trottinettes

- Les modes de déplacements: Stationnements vélo sécurisés/sécurisants, Fournir des équipements de sécurité pour vélo/trottinettes, Plateforme interne de covoiturage, Places de stationnement covoiturage
- Les nouveaux agents: Conseil pour habiter près du site de travail ou sur une ligne de transport ou axe cyclable, Offrir des titres de transport, Rendre obligatoire un rendez-vous à la Maison des Mobilités

3.3.5 Autres

Au-delà des tâches précédemment évoquées, j'ai pu réaliser d'autres activités, toujours dans le but d'accomplir ma mission de réalisation de la phase de diagnostic du PMIA.

J'ai pu discuter avec d'autres agents de la direction des mobilités sur des projets en cours ou des sujets sur les mobilités pouvant concerner mon champ d'étude. Des réunions inter-services étaient aussi organisées chaque semaine. Elles avaient pour but de mettre toute l'équipe au courant des avancements/projets de chacun et des échéances à venir mais aussi de discuter de sujets variés sur les mobilités.

De plus, lors de mes différentes visites de terrain, j'ai pu rencontrer de nombreux agents travaillant dans des pôles et directions très différentes les uns des autres. J'ai pu discuter avec eux sur le sujet de mon stage mais aussi sur le métier qu'ils exercent. Ces échanges ont été très instructifs pour moi.

J'ai pu participer au comité des partenaires, une instance de concertation de la mobilité pour avancer avec les entreprises, les associations et les habitants du territoire. Le sujet était « Agir sur les comportements via le Plan de Mobilités Entreprises ou Inter Entreprises. Ce groupe de travail était animé par ma maitre de stage Sophie Lejay et la directrice de la direction des Mobilités Christine Grégoire et comprenant deux agents de la direction du Développement économique et Touristique d'Agglopolys, un syndicaliste de la CFDT, un employé de chez Wordline, une employée du CHB, une salariée de la CCI ainsi qu'une personne de l'Association d'entreprise « Les Voisins » de la Chaussée Sainte Victor. Elles ont présenté le PMIA, puis nous avons fait un retour d'expérience sur le sujet. Des échanges entre les différents participants ont eu lieu. En conclusion de ce premier échange, il existe un besoin fort de repenser les déplacements des salariés des différentes entreprises. Il y a un travail de communication, de dialogue et de mutualisation de l'offre de transport à développer entre les différentes entreprises pour apporter des solutions alternatives (à la voiture personnelle) et attractives aux salariés. Cette réunion m'a permis d'avoir un point de vue différent et une vision plus générale sur la question des mobilités au sein du domaine professionnel.

J'ai aussi pu participer à deux comités de Pilotage (COPIL) sur le sujet de mon stage. Le premier avait été programmé pour faire un point sur l'avancement du travail. Le deuxième, programmé début juillet, a été une restitution du diagnostic. Nous l'avons présenté avec ma maître de stage. Ces COPIL ont été l'occasion de m'exprimer à l'oral devant des personnes décisionnaires (élus, Directeur Général Adjoint). Ils m'ont permis de faire valoir mon travail mais aussi de mieux comprendre les processus décisionnaires des collectivités. Les discussions sur les orientations stratégiques du projet et actions futurs à mener ont été très instructives.

3.4 Livrable

Le résultat final de mon stage est le rapport du diagnostic du PMIA.

Il retranscrit toutes les étapes et enseignements. Il comprend le contexte et la présentation du projet, les trois phases du diagnostic avec les résultats obtenus et analyses, ainsi que les réflexions sur le plan d'actions.

Suite au diagnostic, des ateliers de travail vont être mis en place avec un groupe interservices afin de déterminer de formuler des axes de travail et de proposer des actions. Ce rapport a pour but d'identifier les marges de progression et les axes de travail pour le plan d'actions. Les agents travaillant sur le plan d'actions pourront s'appuyer sur ce rapport.

4. Retour réflexif sur mon expérience

4.1 Apport personnel et professionnel, compétences acquises

Ce stage au sein du de la direction des Mobilités a confirmé et renforcé mes savoirs-être comme l'écoute, le travail en équipe et l'intégration dans un nouvel environnement et une nouvelle équipe.

Quant aux savoirs-faire, j'ai participé à la définition des méthodes (réalisation de cartes, définitions de critères d'évaluation) et j'ai découvert et mis en œuvre des méthodes proposés par les bureaux d'études. Par ailleurs j'ai pu développer mes capacités de perceptions des attentes des différents acteurs d'un projet ainsi que leurs contraintes et leurs priorités.

De plus, j'ai pu développer ma maîtrise des techniques de communication (prise de parole en public, échanges avec les collègues, réalisation d'audits et d'entretiens) ainsi que mon rédactionnel (rapport, synthèse, supports de communication, notes ...).

Les différentes tâches effectuées durant ce stage (traitement de données, rédaction d'un rapport,...) m'ont permis d'améliorer mes compétences dans des logiciels et outils informatiques (pack Office). Cela a également été l'occasion pour moi de perfectionner mon utilisation du logiciel QGIS avec la réalisation des cartes d'accessibilité des différentes sites.

A travers ce stage dans une fonction publique, j'ai pu découvrir le fonctionnement des politiques publiques en matière d'aménagement du territoire et acquérir une meilleure connaissance des divers métiers qui s'exercent autour de l'aménagement du territoire (techniciens, élus, chargés de mission ...). Il existe une multitude d'acteurs avec des ambitions et besoins différents qui interagissent entre eux afin de réalisation de projets communs.

Je ressors également de ce stage avec une meilleure compréhension du domaine des transports. Au-delà de la direction des Mobilités, j'ai pu être en contact avec un bureau d'études (ITER), une société de transport public (Kéolis) ainsi que des élus locaux. L'immersion dans ce domaine m'a permis de mieux visualiser les enjeux et de mieux comprendre le rôle des acteurs intervenant dans les projets de mobilités et de leurs interactions.

4.2 Démarche, méthodes mises en œuvre, analyse critique des résultats produits, propositions de pistes de changement, projection dans un métier

4.2.1 Démarche

La démarche de mon stage a été de diviser le diagnostic en trois axes d'études et d'analyses distincts : l'accessibilité des sites et les ressources présentes, les pratiques de mobilités des agents et la demande de déplacement. L'objectif a ensuite été de croiser ces 3 axes. Ce croisement a été très pertinent puisqu'il a permis d'identifier les marges de progression et les axes de travail pour le plan d'actions. Le rapport de ce diagnostic a un rôle de restitution de cette phase de diagnostic et permet aux agents travaillant à l'avenir sur le plan d'action de s'appuyer dessus.

4.2.2 Méthode mise en œuvre

Durant ce stage, j'ai du mettre en œuvre différentes méthodes afin d'accomplir ma mission :

- Elaboration des critères d'évaluation de l'accessibilité des sites aux différents modes de transport et des ressources présentes

- Traitement et analyse des données : méthodologie de traitement, choix des représentations graphiques, choix des données à représenter
- Cartographie
- Synthèse du diagnostic

Un accompagnement méthodologique a été réalisé par un bureau d'études sur certaines tâches : réalisation du questionnaire et du tableau type sur l'accessibilité des sites, la demande de déplacements (cartes isochrones et potentiel de captation), entretien sur le fonctionnement général.

4.2.3 Analyse critique des résultats produits

Le niveau d'étude et d'analyse des sites n'a pas été homogène. Les sites des collectivités ne possèdent pas de référent. Il a été parfois compliqué de contacter des agents sur certains sites. Les audits que j'ai réalisés permettaient d'avoir une étude quantitative (recensement des équipements, des dispositifs, des aménagements interne au site) mais aussi qualitative avec l'avis et le ressenti des agents sur site. Ce manque d'informations sur certains sites a entraîné des études et analyses moins complètes.

Cependant, les trois collectivités œuvrent dans le but de mieux gérer leur patrimoine bâti et leurs ressources. Un outil GMAO (Gestion de maintenance assistée par ordinateur) des bâtiments et du parc de véhicules va être déployé. Il permettra d'avoir des connaissances sur chaque bâti, ainsi que sur l'utilisation des différentes pièces, la flotte automobile et cyclable, les contrats d'assurance et la gestion immobilière des bâtiments. Il pourra aussi être utilisé dans le futur pour la gestion du patrimoine végétal et mobilier.

Le diagnostic a permis d'identifier les marges de progression et les axes de travail pour le plan d'actions. Cependant, il ne permet pas directement de mettre en œuvre des actions concrètes. En aval, un travail important avec les agents doit être fait afin de mettre en œuvre des actions durables dans le temps avec un réel impact sur les modes de déplacements. Elles doivent faire l'objet d'un suivi et d'une évaluation un fois réalisées. Le but est de développer un environnement favorable aux modes doux et actifs. Les agents doivent être accompagnés, à la limite du cas par cas afin que les habitudes de déplacements changent réellement.

Le Plan de Mobilités a pour objectifs d'agir sur tous les déplacements dans le cadre professionnel. Cependant, les 3 collectivités peuvent agir plus facilement sur les trajets professionnels et sur la pause méridienne. Il est plus compliqué de faire changer les habitudes des agents sur leurs déplacements domicile-travail ; les aménagements qui en découlent sont plus conséquents (développer l'offre de transport urbain, développer un réseau cyclable,...).

4.2.4 Proposition de pistes de changement

Pour l'étude et analyse de l'accessibilité des sites et des ressources présentes, afin d'améliorer mes résultats, j'aurais du attribuer quatre niveaux d'accessibilité différents au lieu de trois. Cet ajout d'un niveau aurait permis de mieux différencier certains sites.

La mise en place d'agents référents sur chaque site aurait permis une étude d'accessibilité des sites plus qualitative.

4.2.5 Projection dans un futur métier

Cette mission a confirmé mon souhait de travailler dans le domaine de l'aménagement du territoire au titre de chargé de projets.

Je n'ai abordé que la phase de diagnostics et de réflexion sur les solutions, mais les échanges avec ma maître de stage me permettent d'avoir une bonne vision des étapes suivantes du projet. J'aimerais que mes prochaines missions me permettent d'approcher une gestion globale d'un projet. Cette mission a confirmé mon goût pour le travail de terrain et le travail en équipes et notamment les échanges avec les différents interlocuteurs afin de trouver une solution collective.

Ma mission était concentrée sur une seule thématique, la mobilité. J'aimerais aborder d'autres domaines notamment celui de l'énergie, sujet qui représente un enjeu majeur pour l'avenir notamment dans les collectivités.

Le travail au sein des collectivités permet de gérer des projets d'envergure dans des domaines variées ce qui pourrait me confirmer mon attrait pour ce type d'organismes. Néanmoins j'ai été en relation avec un bureau d'étude et j'aimerais intégrer un telle structure pour aborder des projets d'aménagements d'un côté plus technique.

Conclusion

Pour conclure, au cours de ces 18 semaines de stage au sein de la direction des Mobilités d'Agglopolys, j'ai pu mettre en pratique les connaissances acquises durant ma formation au Département Aménagement et Environnement de Polytech Tours.

J'ai pu travailler sur le sujet des mobilités au sein du cadre professionnel. J'ai élaboré un diagnostic d'un plan de mobilité Inter-Administration en axant mon étude sur l'accessibilité des sites et les ressources présentes, les pratiques de mobilités des agents ainsi que la demande de déplacement et produit un livrable avec le rapport de ce diagnostic. La deuxième phase de ce projet avec le Plan d'Actions va être lancée début septembre 2022.

Ce stage m'a beaucoup apporté personnellement et professionnellement. Il est ma première expérience dans le domaine de l'aménagement urbain et plus particulièrement de la mobilité. Il m'a permis d'acquérir de nouvelles compétences, savoir faire et savoir être. Il me confirme mon envie de travailler dans l'aménagement du territoire.

Après cette première expérience en collectivité, j'aimerais m'orienter vers le domaine privé pour mon prochain stage. Une expérience dans ce domaine pourrait me permettre de découvrir une organisation différente ainsi qu'une autre d'approche de l'aménagement du territoire. La comparaison de ces deux expériences me permettra de consolider mon projet professionnel.

Bibliographie

- « Accueil - Agglopolys, Communauté d'Agglomération de Blois ». <https://www.agglopolys.fr/>.
- « Bureau d'études Iter - Coopérative de conseil en mobilité durable, transport et déplacements ». <https://iter-mobilites.fr/>.
- « Communauté d'agglomération de Blois « Agglopolys » ». In *Wikipédia*, https://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Communaut%C3%A9_d%27agglom%C3%A9ration_de_Blois_%C2%AB_Agglopolys_%C2%BB&oldid=193889214.
- « Historique - Agglopolys, Communauté d'Agglomération de Blois ». <https://www.agglopolys.fr/917-historique.htm>.
- « Le projet arrêté - Agglopolys, Communauté d'Agglomération de Blois ». <https://www.agglopolys.fr/3524-le-projet-arrete.htm>.
- « Les bus et navettes - Agglopolys, Communauté d'Agglomération de Blois ». <https://www.agglopolys.fr/1248-en-bus.htm#par25921>.
- « L'institution - Agglopolys, Communauté d'Agglomération de Blois ». <https://www.agglopolys.fr/911-l-institution.htm>.
- « Vos informations de transports urbains et interurbains - Blois ». <https://maps.mybus.io/blois>.

Annexe

1. Rapport du diagnostic du Plan de Mobilité Inter-Administrations



PLAN DE MOBILITÉS INTER-ADMINISTRATIONS

Rapport du diagnostic



Agglopolys- CIAS- Ville de Blois



Sommaire

Objet du document	5
Remerciement	5
Abréviations et définitions	5
1 Contexte	7
1.1 Définition et contexte réglementaire	7
1.2 Contexte local et participation aux objectifs définis sur le territoire	8
2 Présentation du projet	9
2.1 Objectifs	9
2.2 Périmètre d'étude	10
2.3 Démarche	10
3.3.1 Phase 1: Diagnostic	10
3.3.2 Phase 2 : Définition du plan d'actions et de sa mise en œuvre	11
2.4 Accompagnement par un bureau d'études	11
3 Diagnostic	12
3.1 Analyse des pratiques des agents	12
3.1.1 Questionnaire	12
3.1.2 Trajets domicile travail	13
3.1.2.1 Modes utilisés	13
3.1.2.2 Distance domicile-travail	15
3.1.2.3 Télétravail	16
3.1.2.4 Niveau de satisfaction	16
3.1.2.5 Connaissances des dispositifs mis en place	18
3.1.3 Trajet durant la pause méridienne	18
3.1.3.1 Lieu et raison du choix du lieu	18
3.1.3.2 Modes utilisés	19
3.1.4 Les déplacements professionnels	19
3.1.4.1 Type et fréquence des déplacements	19



3.1.4.2 Modes utilisés	20
3.1.4.3 Niveau de satisfaction	21
3.1.5 Futurs déplacements	21
3.1.5.1 Trajets domicile-travail	22
3.1.5.2 Déplacements professionnels	24
3.1.6 Principales remarques	25
3.2 Analyse de l'accessibilité et des ressources des sites	25
3.2.1 Analyse du fonctionnement général	25
3.2.1.1 Dispositifs mis en place	26
3.2.1.2 Organisation du travail	26
3.2.1.3 Parc de véhicules	27
3.2.1.4 Flotte de vélo	28
3.2.1.5 Outils	28
3.2.1.6 Formation et animations	28
3.2.2 Accessibilité générale	29
3.2.2.1 Méthodologie	29
3.2.2.2 Accessibilité en transport en commun	30
3.2.2.3 Accessibilité cyclable	31
3.2.2.2 Accessibilité routière	32
3.2.3 Analyse par pôle/site	33
3.2.4 Synthèse globale	34
3.4 Analyse de la demande de déplacement	35
3.4.1 Analyse de la demande de mobilité générale	35
3.4.2 Analyse détaillée des 4 principaux sites	37
3.4.2.1 Potentiel de captation des principaux sites	37
3.4.2.2 CIAS	38
3.4.2.2.1 Pratique des agents	38
3.4.2.2.2 Accessibilité et ressources	41
3.4.2.2.3 Aires d'influence	42
3.4.2.3 CTM	44



3.4.2.3.1 Pratique des agents	44
3.4.2.3.2 Accessibilité et ressources	46
3.4.2.3.3 Aire d'influence	46
3.4.2.4 Hôtel de Ville	49
3.4.2.4.1 Pratique des agents	49
3.4.2.4.3 Accessibilité et ressources	51
3.4.2.4.3 Aires d'influence	51
3.4.2.5 Hôtel d'agglomération	54
3.4.2.5.1 Pratique des agents	54
3.4.2.5.2 Accessibilité et ressources	56
3.4.2.5.3 Aires d'influence	56
4 Plan d'action	60
5 Table des annexes et illustrations	61



Objet du document

Le présent document constitue le rapport de restitution de la phase de diagnostic du PMIA réalisé par Agglopolys, la Ville de Blois et le CIAS.

Remerciement

Ce diagnostic n'aurait pas pu être réalisé sans la participation des agents des trois collectivités. Nous remercions tous les agents pour leurs diverses actions menées durant cette phase de diagnostic: réponses au questionnaire, promotion du projet, communication et relance par rapport au questionnaire, accueil et accompagnement sur les différents sites pour des audits, entretien sur le fonctionnement des collectivités.

Abréviations et définitions

<u>Abréviations</u>	<u>Définition</u>
AOM	Autorité Organisatrice de la Mobilité: assure l'organisation du réseau de transport urbain sur son territoire
CTM	Centre technique municipale de Blois
EPCI	Établissement public de coopération intercommunale: structure administrative française regroupant plusieurs communes afin d'exercer certaines de leurs compétences en commun (métropole, intercommunalités,...)
GMAO	Gestion de maintenance assistée par ordinateur: outil de gestion des bâtiments et du parc de véhicule
Loi LOM	Loi d'orientation des mobilités: loi avec pour objectif principal de rendre les transports du quotidien plus accessibles, moins coûteux et plus propres.



PCAET	Plan climat-air-énergie territorial d'Agglopolys: Les principaux objectifs de ce document sont l'atténuation des impacts sur le climat, l'adaptation au changement climatique pour réduire la vulnérabilité du territoire et la lutte contre la précarité énergétique
PLUi-HD	Plan Local d'Urbanisme intercommunal et Habitat: document stratégique d'orientation, de programmation et de mise en œuvre de la politique locale de l'habitat sur le territoire intercommunal (élaboré par les EPCI) intégrant les volets « urbanisme » et « habitat » dans le cadre d'un Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi)
PMIA	Plan de Mobilités Inter-Administrations
POA Mobilités	Plan d'Orientations et d'Actions du PLUi-HD Agglopolys - volet Déplacements: Fixe les objectifs et les actions de déplacements sur le territoire d'Agglopolys.
REMI	Réseau de Mobilité Interurbaine: réseau multimodal organisé par la Région, qui comprend des cars Rémi (lignes régulières interurbaines, lignes de transport à la demande et lignes de transports scolaires.)
TC	Transport en Commun
VAE	Vélo à Assistance Électrique



<u>Acteurs</u>	
Agglopolys	La communauté d'agglomération de Blois: réunit Blois et 42 communes, soit 105 000 habitantes et habitants, autorité organisateur sur son territoire
CIAS	Centre Intercommunal d'Action Sociale du Blaisois: anime une action générale de prévention et de développement social auprès des personnes âgées, handicapées ou en difficulté.
Ville de Blois	



1 Contexte

1.1 Définition et contexte réglementaire

Le PME (Plan de Mobilité Employeur) est une démarche collective sur un site donné permettant d'améliorer les conditions de déplacement des salariés et de réduire les émissions polluantes tout en proposant des solutions alternatives à l'usage de la voiture personnelle.

Le PMIE (Plan de mobilités Inter-Entreprises) et le PMIA (Plan de mobilités inter-Administrations) représente la même démarche mais sur plusieurs entreprises proches géographiquement ou à l'échelle d'une ou plusieurs collectivités proches géographiquement (plusieurs sites administratifs plus ou moins proches les uns des autres)

La loi LOM du 24 décembre 2019 impose aux entreprises de plus de 50 salariés sur un même site et sur un territoire doté d'un Plan de déplacements urbains de discuter des questions de déplacements domicile-travail lors des NAO (Négociation annuelle obligatoire) avec les partenaires sociaux. Dans les cas où ces négociations n'aboutissent pas, l'entreprise devra élaborer un PME.

La loi LOM permet une approche transversale avec des enjeux de rationalisation des déplacements, de diminution des nuisances (bruit, pollution) mais aussi du bien-être et du pouvoir d'achat des salariés. Elle a aussi pour but de faire de la transition écologique du transport une affaire des collectivités et des entreprises. Avec cette loi, les EPCI (Établissement public de coopération intercommunale) s'imposent comme l'échelon chargé de la mobilité.

1.2 Contexte local et participation aux objectifs définis sur le territoire

Le secteur des transports est un poste d'émissions de GES important sur le territoire de la Communauté d'Agglomération de Blois-Agglopolys. Plusieurs documents traitent de ce sujet et définissent des actions à mettre en place afin de réduire ces émissions.

Un plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) a été établi pour l'ensemble du territoire de la communauté d'agglomération de Blois-Agglopolys. (43 communes). Il définit un plan d'actions à mettre en œuvre de 2020 à 2026. Ces actions sont portées par de nombreux acteurs tels que Agglopolys, les communes du territoire et des acteurs et partenaires de la collectivité. Il vise à mettre en œuvre la transition écologique, avec des actions dans le domaine de la mobilité.

Dans le PCAET, l'action 11, dans la thématique Mobilité et Déplacement correspond à la réalisation un Plan de Déplacement Administration (PDA).

Le PLUi-HD s'applique lui aussi sur le territoire de la communauté d'agglomération de Blois. Le POA mobilité du PLUi-HD qui définit la stratégie mobilité de l'agglomération pour les 10-15 prochaines années autour de 4 axes et 15 actions (vote définitif en 2022) avec des objectifs ambitieux de report modal entre 2018 et 2030 :



- 1 déplacement sur 3 en modes actifs (vélo, marche à pied) en doublant la pratique du vélo (objectif de 6% de part modale)
- 1 déplacement sur 10 en transports collectifs (objectif de 8,5% de part modale)
- 1 déplacement sur 10 en covoiturage
- Moins d'1 déplacement sur 2 en voiture individuelle (objectif 47% de part modale)



Les 4 axes du POA-Mobilités

Dans le POA Mobilités du PLUi-HD, l'action 13 de l'axe 4 (Développer un écosystème favorable au changement modal) permet d'accompagner les démarches de management de la mobilité. Les moyens à mettre en place sont l'élaboration d'un plan de mobilité inter administrations (Agglopolys – Ville – CIAS) et l'accompagnement des employeurs dans l'élaboration de plans de déplacements.

Le PMIA est également une composante du Projet Convergence qui a pour but d'améliorer les conditions de travail des agents et l'efficacité de leur organisation en traitant différents registres comme la qualité de vie au travail, la sécurité routière, l'organisation du travail ou encore la gestion du parc de véhicules.

Une des actions du projet d'administration Convergence porté par les 3 collectivités est de faire évoluer les modes de déplacement des agents.

Ainsi la mise en œuvre d'actions du PMIA s'inscrit dans la stratégie d'Agglopolys sur les mobilités et participe à l'atteinte des objectifs du PCAET d'Agglopolys, du Projet Convergence et à ceux du PLUi-HD.



2 Présentation du projet

2.1 Objectifs

Les objectifs du PMIA sont de plusieurs natures :

L'orientation des agents vers des modes de déplacements alternatifs avec le report modal de la voiture personnelle vers des modes de transport plus durables est un des principaux objectifs de ce projet.

Améliorer la qualité de vie au travail tout en réduisant les impacts environnementaux des déplacements est aussi un objectif important de ce PMIA. Il permettra une réduction des émissions de gaz à effet de serre, de la pollution atmosphérique, du trafic routier et des nuisances sonores. Il entraînera également une meilleure santé des agents grâce à la mobilité active et une meilleure qualité de l'air ainsi qu'une augmentation du pouvoir d'achat avec la baisse de leur budget transports.

Un autre objectif est de montrer l'exemplarité des 3 collectivités (Agglopolys, Ville de Blois, CIAS) auprès des entreprises locales et de leur apporter un retour d'expérience le cas échéant (démarche partagée au Comité des Partenaires, instance de concertation de la mobilité pour avancer avec les entreprises, les associations et les habitants du territoire). Il montre également leurs exemplarités auprès des autres collectivités et des habitants. Il influe positivement sur leurs images.

Enfin, il permet de connaître la pratique de mobilités des agents, leurs attentes ainsi que l'utilisation des ressources mises à disposition par les collectivités. Les 3 collectivités pourront adapter les moyens déployés pour les déplacements de leurs agents et auront une meilleure maîtrise de leurs coûts de déplacement et une organisation optimisée de ces derniers .

2.2 Périmètre d'étude

Le plan de Mobilités Inter-Administration est une démarche commune aux 3 collectivités suivantes: Agglopolys (Communauté d'Agglomération de Blois), la ville de Blois et le CIAS Blaisois (Centre Intercommunale d'Action Sociale). Ces trois structures publiques regroupent 1703 agents (378 à pour Agglopolys, 1090 pour la ville de Blois, 235 pour le CIAS) sur environ 350 sites.

Ce diagnostic porte sur toutes les mobilités réalisées par les agents dans le cadre professionnel: déplacements domicile-travail, professionnels et pour la pause méridienne.



2.3 Démarche

Ce projet est divisé en deux phases distinctes avec dans un premier temps un diagnostic et dans un second temps la définition du plan d'actions et sa mise en œuvre.

3.3.1 Phase 1: Diagnostic

Le diagnostic se compose de 3 axes d'études :

Le premier axe de travail porte sur les pratiques de mobilités des agents. Une enquête mobilité a été réalisée auprès des agents sous la forme d'un questionnaire afin de connaître leurs habitudes de déplacement et d'identifier les propensions au changement (mode de transport selon le type de déplacement, satisfactions, raison de ces choix, futurs déplacements, remarques,...). Un traitement global, par entité et par site des réponses a ensuite eu lieu (statistiques, graphiques, analyses).

Le deuxième axe de travail porte sur l'accessibilité des sites et les ressources présentes. Une étude et une analyse générale de l'équipement et du fonctionnement des 3 collectivités ont été effectuées. Des entretiens avec des personnes ressources ont eu lieu.

Un travail d'étude et d'analyse plus détaillé de l'accessibilité tous modes et des équipements présents a été réalisé sur une sélection de 28 sites. Puis, des visites terrain et des audits avec des agents référents ont permis de réaliser une analyse et un bilan cartographique des infrastructures (itinéraires cyclables et piétons, conditions de stationnement, arrêts de transport en commun ...) ainsi que le recensement des équipements.

La troisième partie du diagnostic consiste en l'étude de la demande de déplacement avec un focus sur les quatre principaux sites en termes d'effectifs. Le but a été d'identifier les modes de transport alternatifs à la voiture pour les déplacements domicile-travail de ces agents. Le travail s'est basé sur une identification des bassins résidentiels et la réalisation de cartes isochrones (cartes représentant des zones avec des temps de parcours identiques) afin d'avoir le potentiel d'usage théorique par mode (marche, vélo, VAE, transport en commun).

Pour terminer, un croisement de ces 3 axes d'études et d'analyses a permis d'identifier les marges de progression et les axes de travail pour le plan d'actions.

3.3.2 Phase 2 : Définition du plan d'actions et de sa mise en œuvre

Des ateliers de travail vont ensuite être mis en place avec un groupe interservices afin de déterminer les objectifs du plan de mobilité, de formuler des axes de travail et de proposer des actions. Les travaux collectifs vont être compilés et le choix des premières actions à développer et l'identification des sites pilotes va être réalisé. Pour finir, les premières actions à mettre en œuvre (mode opératoire, calendrier de déploiement) vont être précisément définies.

Une fois cette première partie terminée, la mise en œuvre du plan d'actions devient possible avec le



déploiement puis le suivi et l'évaluation des premières actions. La mise en œuvre d'autres actions va continuer en respectant une chronologie précise.

2.4 Accompagnement par un bureau d'études

Ce projet est réalisé par la Direction des Mobilités d'Agglopolys en tant que pilote du projet, accompagné du bureau d'études Iter. Ses prestations concernent sur la phase diagnostic :

- Un accompagnement méthodologique
- La rédaction du questionnaire
- L'analyse de la demande en déplacement



3 Diagnostic

3.1 Analyse des pratiques des agents

3.1.1 Questionnaire

Une enquête auprès des agents a été réalisée entre avril et juin 2022. Un questionnaire a été élaboré afin de connaître les pratiques de mobilités des agents (déplacements domicile-travail, professionnels et durant la pause méridienne), d'identifier leurs attentes ainsi que la propension au changement. Il était disponible au format numérique. Un lien ainsi qu'un QR Code étaient présents dans le mag interne et sur la plateforme interne Octopus via une actualité pour accéder au questionnaire. Une communication a aussi été faite par mail afin d'informer les agents du projet. Plusieurs relances ont ensuite été réalisées dans les services par la hiérarchie. Des questionnaires papiers ont été distribués aux agents pour améliorer le taux de participation au CTM et aux Serres Municipales. La participation des agents des trois structures publiques a été très satisfaisante (41,98%) avec des taux de réponses importants sur tous les sites

	CIAS du Blaisois	Communauté d'Agglomération de Blois	Ville de Blois	Réponses enquête	Population	Taux de retour
Autre	27	109	144	280	701	39,94%
Centre Technique Municipal		15	68	83	209	39,71%
CIAS rue des Cordeliers	69	1	4	74	215	34,42%
Hôtel d'Agglomération	1	62	14	77	134	57,46%
Hôtel de Ville	4	19	87	110	192	57,29%
Mail Clouseau		3	22	25	64	39,06%
Place Saint Louis	1		27	28	63	44,44%
Poste de Police			19	19	67	28,36%
Serres Municipales			19	19	58	32,76%
Total	102	209	404	715	1703	41,98%

Les résultats du questionnaire sont présentés dans les paragraphes suivants. Les chiffres présentés s'appuient sur les réponses des agents ayant répondu au questionnaire (715) et non sur l'ensemble des agents (1703).

Des réponses incomplètes présentant un intérêt dans l'analyse des données ont été conservées. Les résultats présentés ci-dessous ne s'appuient pas sur le même nombre de réponses à chaque fois.



3.1.2 Trajets domicile travail

Dans le questionnaire, la première partie porte sur les trajets domicile-travail. Les agents ont répondu à des questions portant sur les modes de transport utilisés, leurs distances domicile-travail, les raisons de l'utilisation de ces modes ainsi que leurs satisfactions liées à ces trajets.

3.1.2.1 Modes utilisés

Les différents modes de transports sont utilisés de façon très hétérogène par les agents pour les trajets domicile-travail.

Il existe un usage prédominant de la voiture personnelle thermique par plus de deux tiers des agents (68,9%).

Les modes doux incluant la marche, le vélo, le VAE sont utilisés par 20% des agents. Les transports en commun représentent 7% (Train, Bus Azalys, Car Rémi, Plusieurs modes) de la part modale, avec un réseau de bus Azalys très peu utilisé (3,5%).

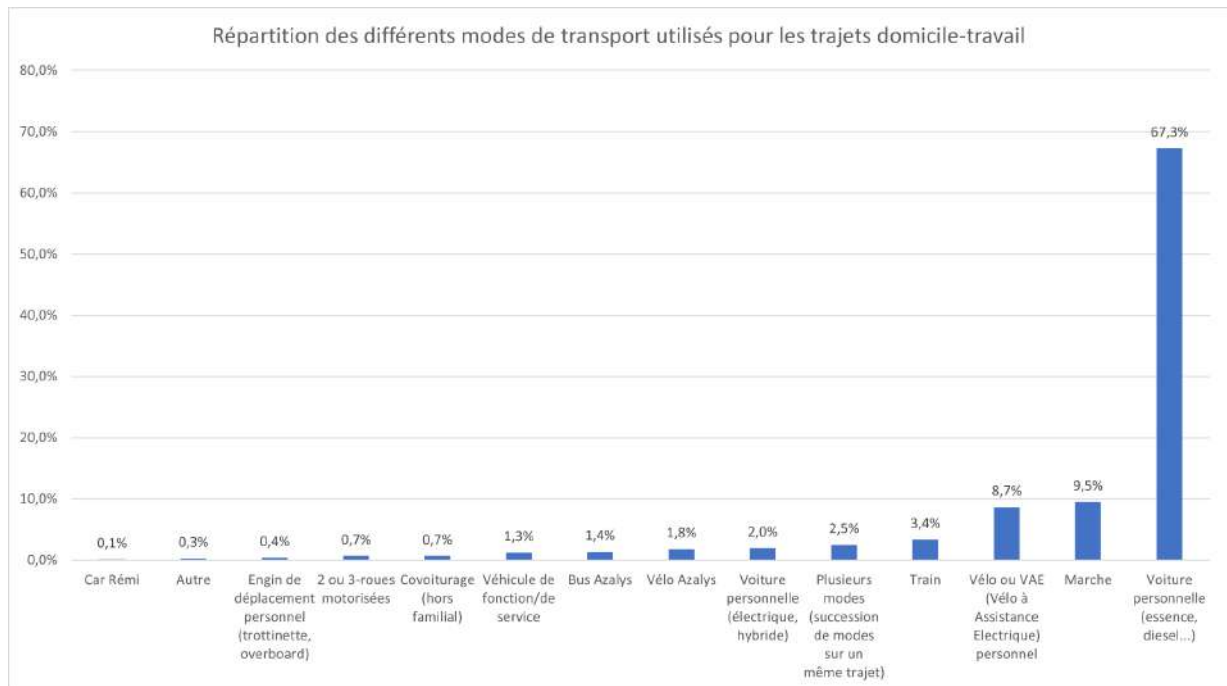
Très peu d'agents réalisent des trajets en covoiturage (0,7%).

Les raisons principales à l'utilisation de la voiture personnelle thermique sont (dans l'ordre décroissant):

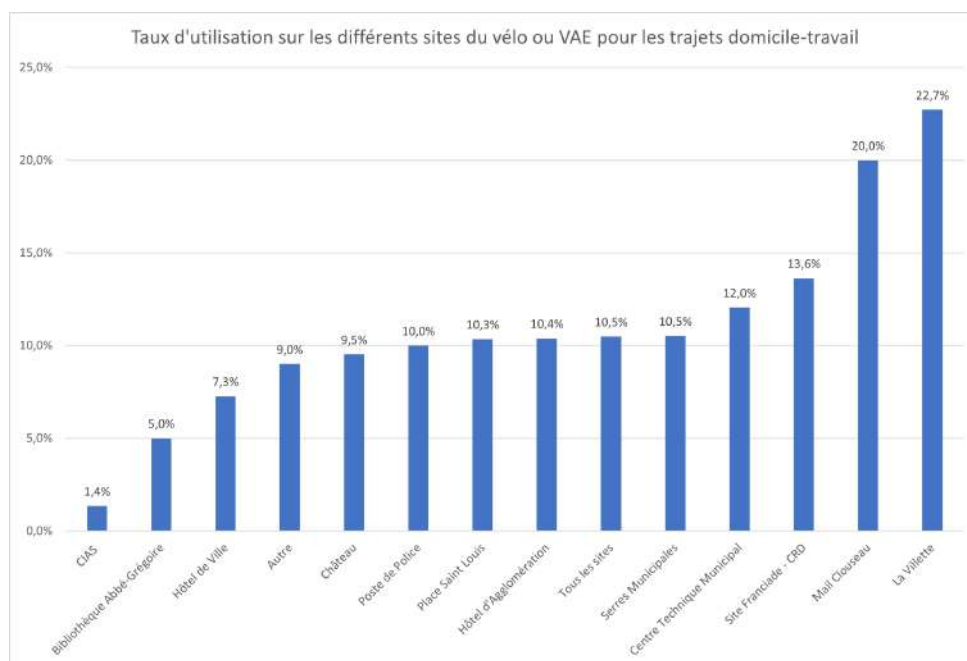
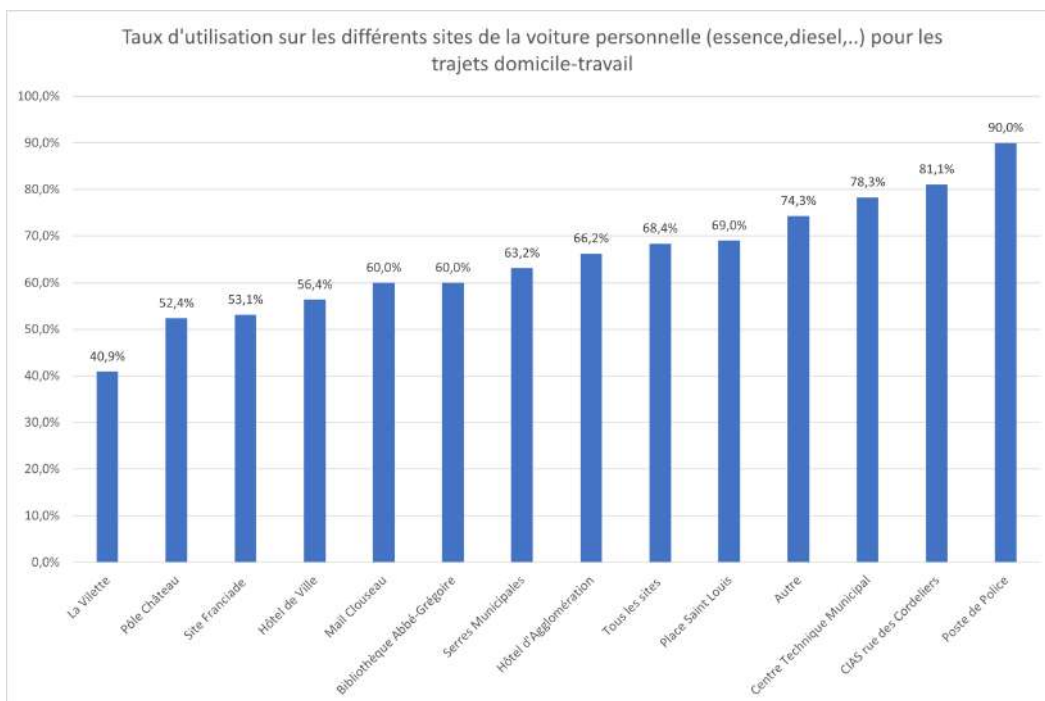
- Le temps de trajet
- Raisons personnelles
- Raisons professionnelles
- La ponctualité/fiabilité

NB : Dans le questionnaire, la part modale sur l'ensemble des sites de la voiture thermique personnelle est calculée en additionnant les parts modales de la voiture personnelle (diesel, essence), de celle des voitures de service/fonction à essence/diesel (84% des voitures de service/fonction) et des personnes utilisant plusieurs modes dont la voiture personnelle diesel/essence (22% des « Plusieurs modes »).

La part modale du transport en commun sur l'ensemble de sites est égale à l'addition de la part modale du Train, des bus Azalys, des cars Rémi et des personnes utilisant plusieurs modes dont les transport en commun (83% des « Plusieurs modes »).



L'usage des modes de transport selon les sites est hétérogène. L'usage de la voiture personnelle (essence, diesel) varie de 40 à 90%, celui du vélo de 1,5 à 23% tandis que la marche varie entre 0 et 20%.



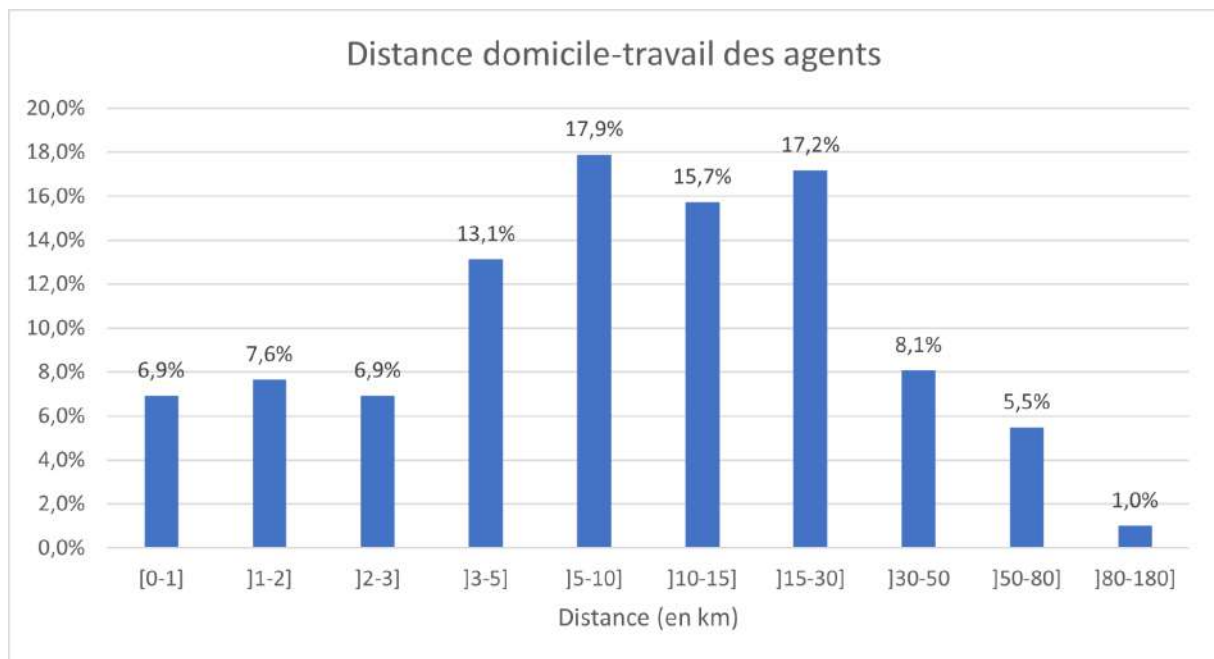
Remarque : Ces graphiques montrent le pourcentage d'agents par site utilisant un mode de transport et non le nombre de personnes par site utilisant ce mode de transport. Certains sites peuvent avoir un pourcentage faible d'utilisation du vélo alors qu'ils possèdent un nombre bien plus important d'utilisateurs.



3.1.2.2 Distance domicile-travail

Les distances domicile-travail sont très variables selon les agents. Un peu plus d'un tiers des agents (34,5%) habitent à moins de 5km de leur lieu de travail tandis que 14,6% habitent à plus de 30 km.

Presque la moitié des agents (47,5%) réalisent des trajets de plus de 20 km tous les jours pour se rendre sur leur lieu de travail.



20,2% des agents utilisant la voiture thermique personnelle habitent à moins de 5km de leur lieu d'embauche.

3.1.2.3 Télétravail

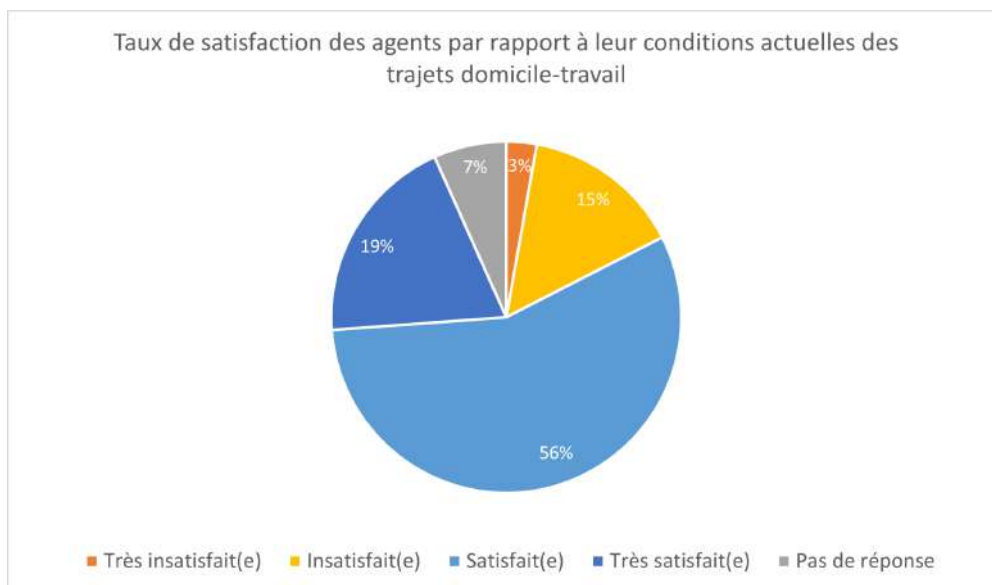
D'après le service des Ressources Humaines, environ 270 agents effectuent du télétravail au moins une fois par semaine soit environ 15,9% des agents.

Les résultats de l'enquête laissent présager un nombre croissant de télétravailleurs puisque 7,5% des agents ayant répondu au questionnaire sont intéressés par le télétravail.



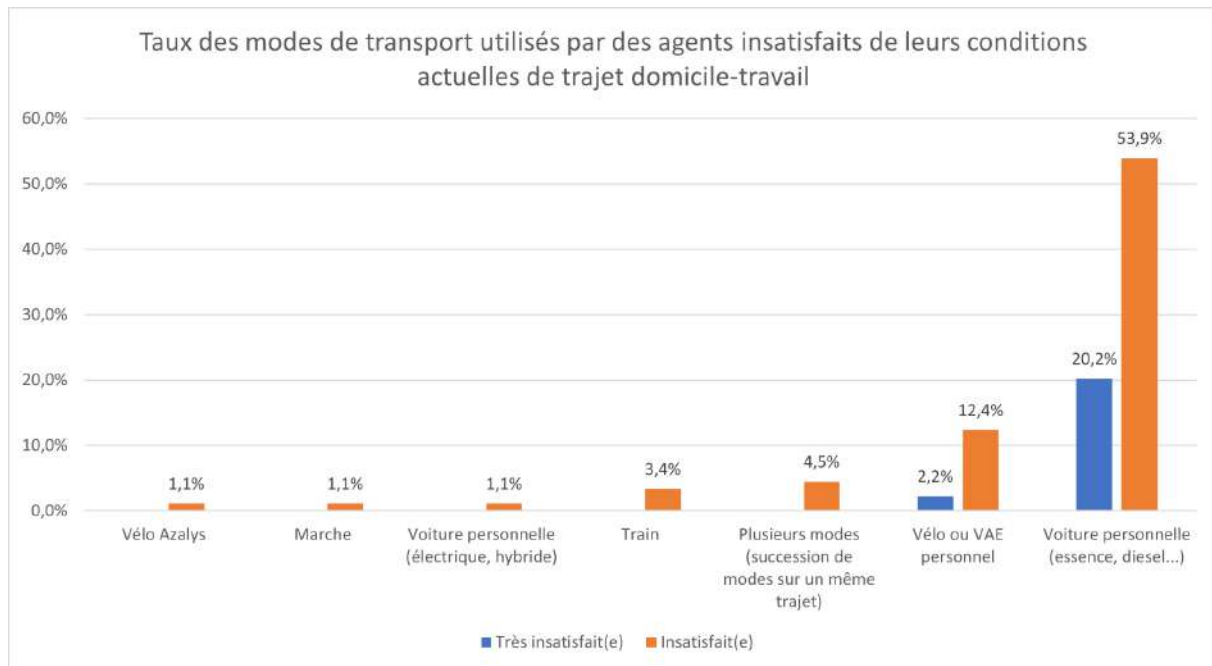
3.1.2.4 Niveau de satisfaction

Dans l'ensemble, les agents sont satisfaits ou très satisfaits de leurs conditions de déplacement (75%).

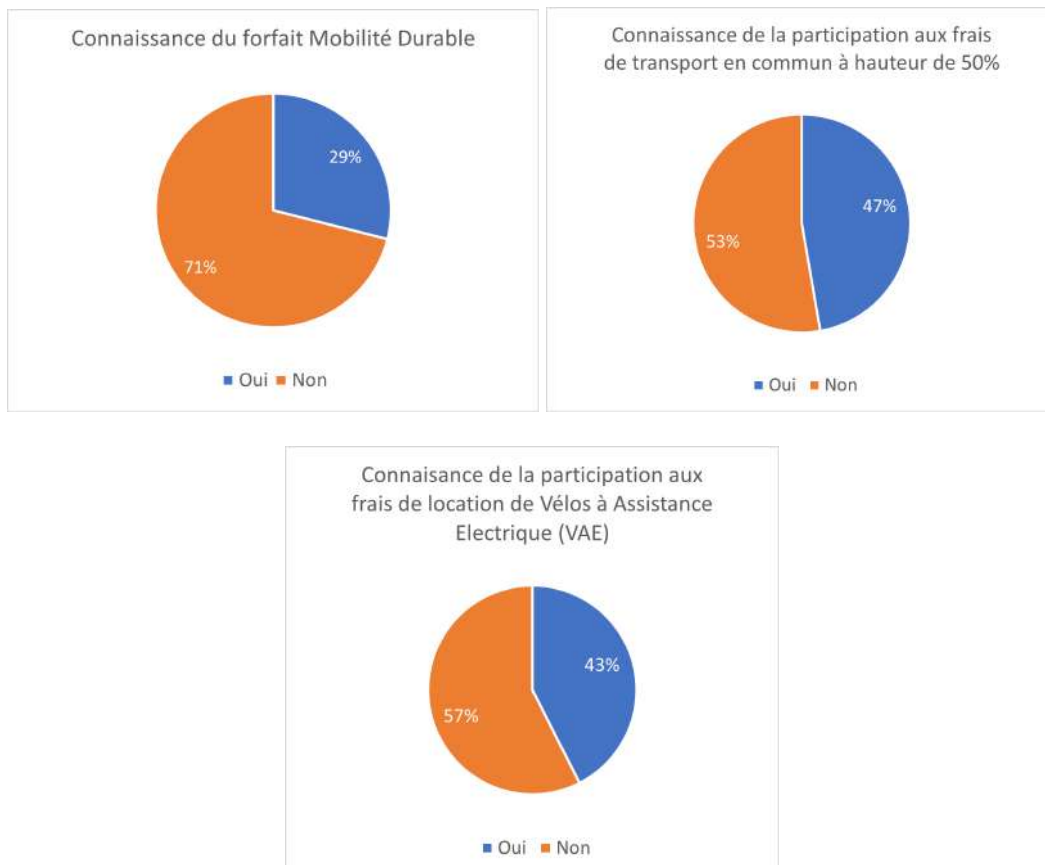


Environ 2/3 des insatisfactions sont liées à des trajets en voiture thermique personnelle. Les principales raisons de ces insatisfactions sont le coût des trajets, la difficulté pour stationner gratuitement et le trafic important aux heures de pointes (bouchons).

Certains utilisateurs du vélo ou VAE personnel sont aussi insatisfaits à cause de pistes cyclables peu sécurisées ou sécurisantes et de discontinuités des aménagements.



3.1.2.5 Connaissances des dispositifs mis en place





Il existe une connaissance insuffisante des différentes aides financières mises en place par les collectivités . Environ un agent sur deux à connaissance des participation aux frais de transport en communs et de locations de Vélos à Assistance Électrique (VAE). De plus, seulement, $\frac{1}{3}$ des agents connaît le FMD.

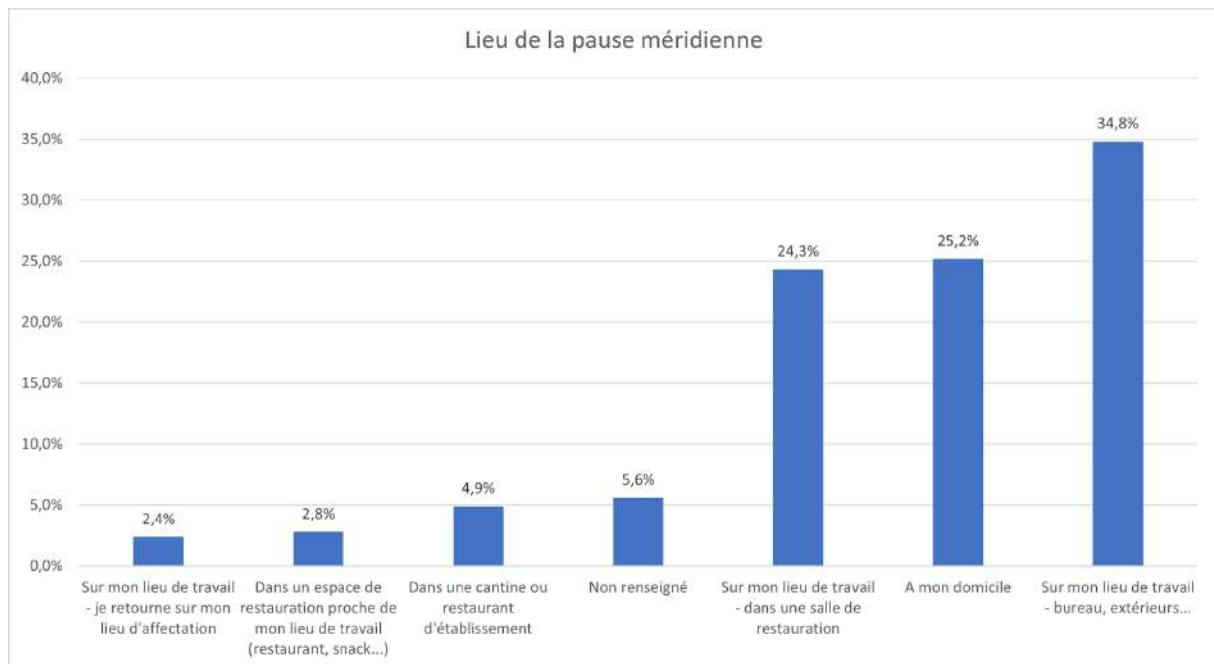
3.1.3 Trajet durant la pause méridienne

3.1.3.1 Lieu et raison du choix du lieu

La majorité des agents déjeunent sur leur lieu de travail (61,6%). Parmi eux, plus de la moitié (56,6%) ne mangent pas sur un lieu dédié à la restauration (bureau, extérieur,...).

Un quart des agents (25,2%) retournent à leur domicile .

Le restaurant d'administration est très peu utilisé (4,9%)



Les raisons principales du lieu pour la pause méridienne sont les suivants (dans l'ordre décroissant) :

- Plus pratique
- Pas le choix
- Coupure

3.1.3.2 Modes utilisés

Environ un tiers des agents réalisent des déplacements durant la pause méridienne (35,3%).

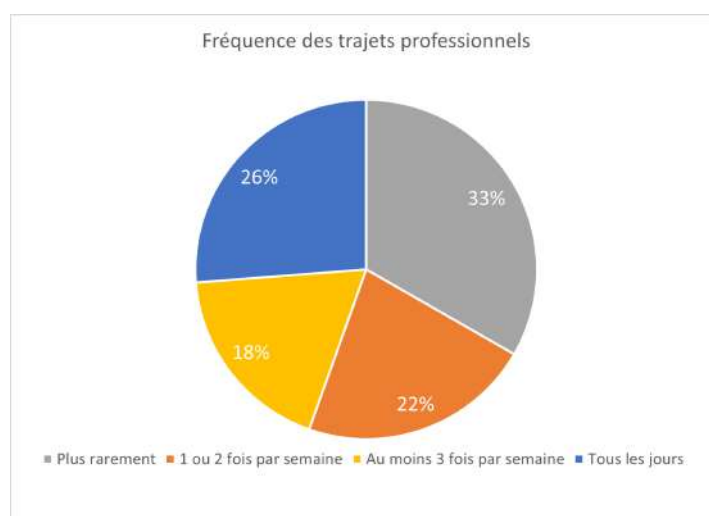
La moitié de ces déplacements (53,3%) se font avec une voiture thermique personnelle. On peut aussi noter que 40,2% se font avec des modes actifs (marche, vélo, VAE).



3.1.4 Les déplacements professionnels

3.1.4.1 Type et fréquence des déplacements

Environ 3/4 des agents (72%) sont amenés à réaliser des trajets professionnels dans le cadre de leurs missions. Parmi ces agents, 44% font au moins 3 déplacements par semaine et 2/3 des agents en font au moins un chaque semaine (66%).

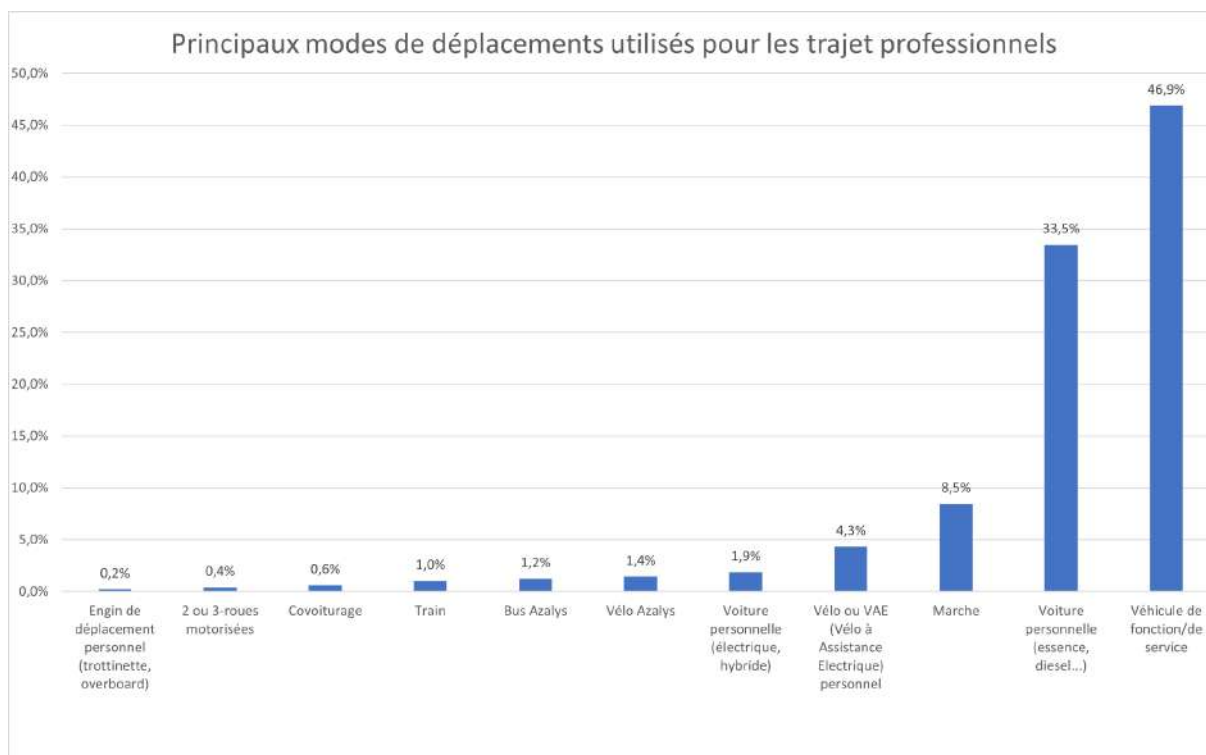


Les motifs principaux de ces déplacements professionnels sont les interventions terrains (38,7%) et les réunions (36,3%). Vient ensuite les formations et les événements (7,3%) et les rendez-vous chez des partenaires / fournisseurs (5,9%).

3.1.4.2 Modes utilisés

Environ 3/4 des agents (72,9%) utilisent des véhicules thermiques (voiture thermique personnelle et la majorité des véhicules de fonction/services).

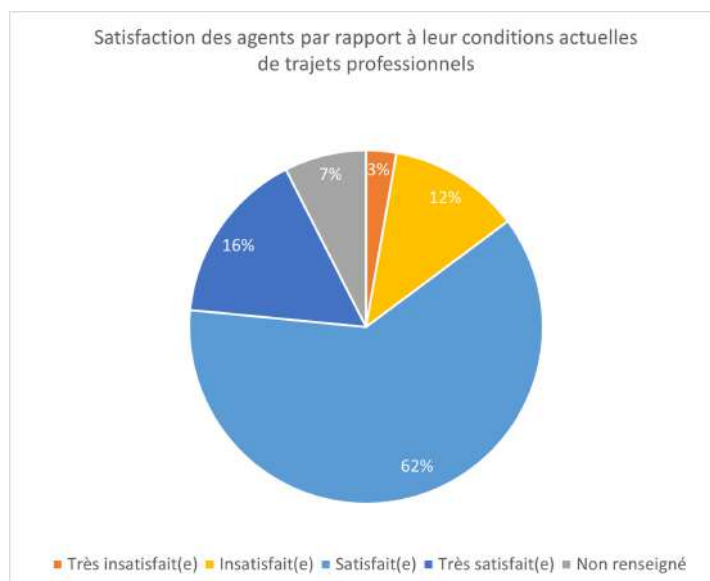
Les modes doux (Marche, Vélo ou VAE, Train, Bus Azalys, Engin de déplacement personnel) sont peu utilisés pour ces déplacements (16,6%).



Pour les agents réalisant au **moins 3 déplacements par semaine**, la voiture thermique est utilisée par 78,4% d'entre eux alors que les modes doux par seulement 10,8%.

3.1.4.3 Niveau de satisfaction

Plus de 3/4 des agents (**78%**) sont satisfaits ou très satisfaits de leurs conditions de déplacement professionnel. Seulement 15% sont insatisfaits ou très insatisfaits.





69% des insatisfactions sont liées à l'utilisation de la voiture personnelle thermique et 23% à celle de véhicules de fonction/service.

Les déplacements professionnels des aides soignantes sont à l'origine d'une quinzaine d'insatisfactions du fait d'une absence de véhicule de service, d'une utilisation de leur véhicule personnel pour ces déplacements et d'une indemnité kilométrique trop faible.

Certains agents utilisent eux aussi leur voiture personnelle pour des déplacements professionnels (pas ou pas assez de véhicule de service) sont insatisfaits et voudraient un véhicule de service.

Des problèmes au niveau du système de réservation de véhicules (VAE, véhicule en pool) ont aussi été notifiés. Ils évoquent une perte de temps pour récupérer les clés à l'Hôtel de Ville et demandent plus de flexibilité.

3.1.5 Futurs déplacements

Dans le questionnaire, une partie a été dédiée aux futurs déplacements domicile-travail et professionnels avec comme question :

-Pour votre trajet domicile-travail, quel(s) mode(s) de transport seriez-vous disposé(e) à utiliser si des améliorations ou dispositifs étaient mis(es) en place ?

La même question a été posée pour les trajets professionnels.

Les agents pouvaient choisir entre « Je ne souhaite pas changer de mode » et différents modes de transport. Ils avaient la possibilité d'en sélectionner plusieurs ce qui explique des graphiques avec un total des pourcentages supérieur à 100%.

3.1.5.1 Trajets domicile-travail

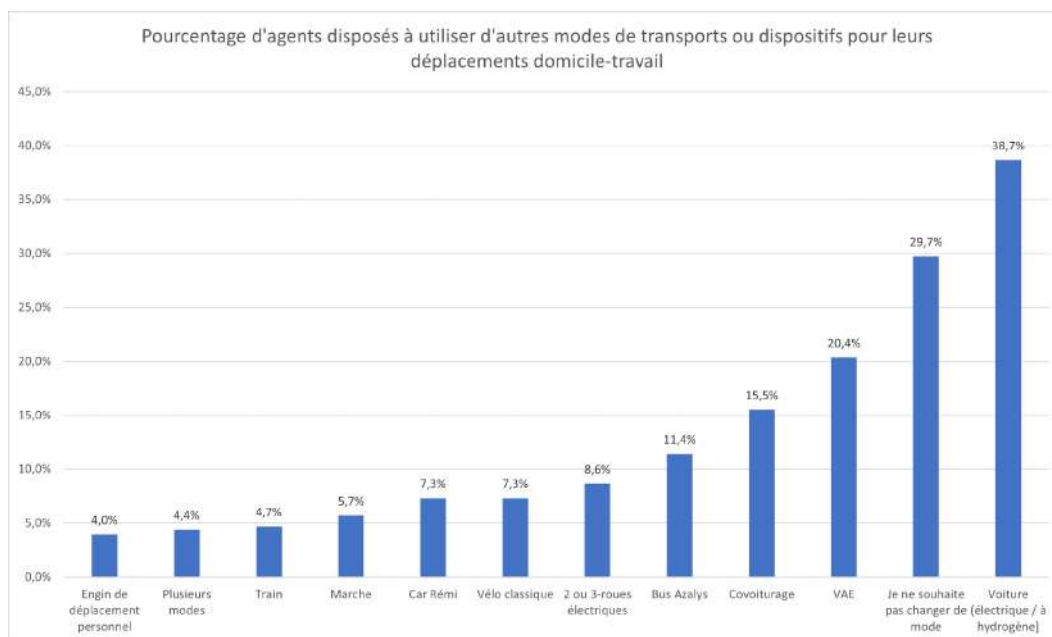
Pour leurs déplacements domicile-travail, plus des 2/3 des agents (70,3%) seraient prêts à changer de mode de transport.

La majorité du changement porte sur une autre motorisation avec la volonté d'utiliser la voiture électrique/à hydrogène (38,7% des agents) et les 2-3 roues électriques (8,6%).

Il existe une proportion importante d'agents prêts à utiliser le vélo ou VAE (respectivement 7,3% et 20,4%).

Une proportion non négligeable d'agents seraient disposés à utiliser les transports en commun (Bus Azalys, Car Rémi, Train, Plusieurs modes).

Le covoiturage pourrait aussi permettre un report modal de la voiture individuelle puisque 15,5% des agents seraient disposés à venir travailler en covoiturant.

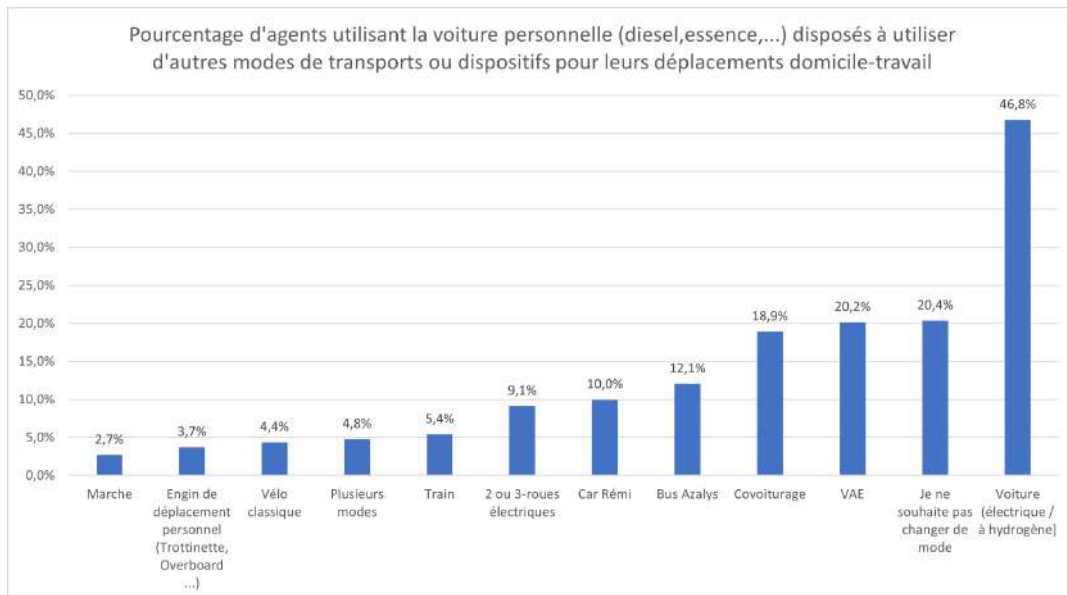


Pour mieux se projeter sur le report modal de la voiture personnelle (essence, diesel,...), le graphique ci-dessous cible la proportion d'agents utilisant leur voiture personnelle (essence, diesel) disposée à changer de mode.

79,6% des agents utilisant la voiture personnelle (essence, diesel,...) seraient prêts à changer de mode de transport, ce qui représente un potentiel important d'agents susceptibles d'emprunter un mode de déplacement plus vertueux.

La majorité des changements portent sur une autre motorisation avec la voiture électrique/ à hydrogène (46,8%). Les modes actifs (VAE par 20,2% par exemple) et les transports en commun (Bus Azalys par 12,2% et Car Rémi par 10%) sont aussi des options envisagées par ces agents.

Utiliser le même mode de transport mais à plusieurs avec le covoiturage pourrait être une option pour 18,9% des agents utilisant actuellement la voiture personnelle.

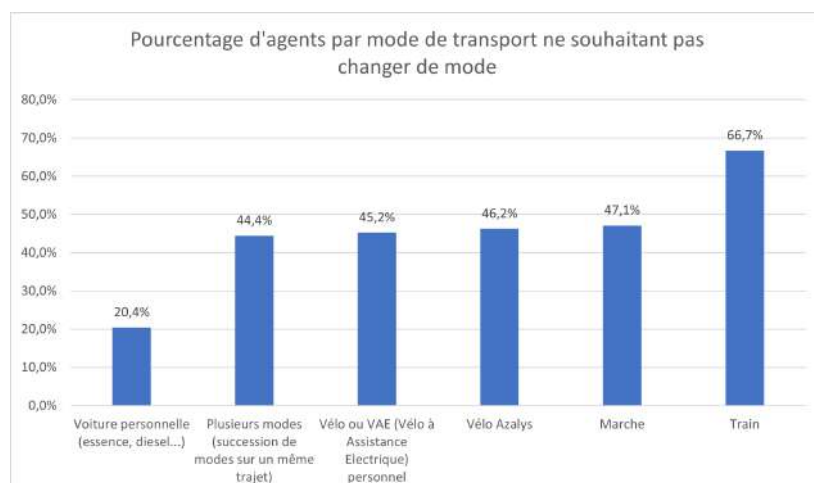


Ce graphique ci-dessous représente le pourcentage d'agents ne souhaitant pas changer de mode de transport. Par exemple, 45,2% des personnes utilisant des vélos ou VAE personnelles ne souhaitent pas changer de moyen de transport, et 54,8% seraient disposés à en utiliser un autre.

Sur ce graphique, seuls les 5 moyens de transport les plus utilisés ont été représentés (plus de 20 réponses dans le questionnaire)

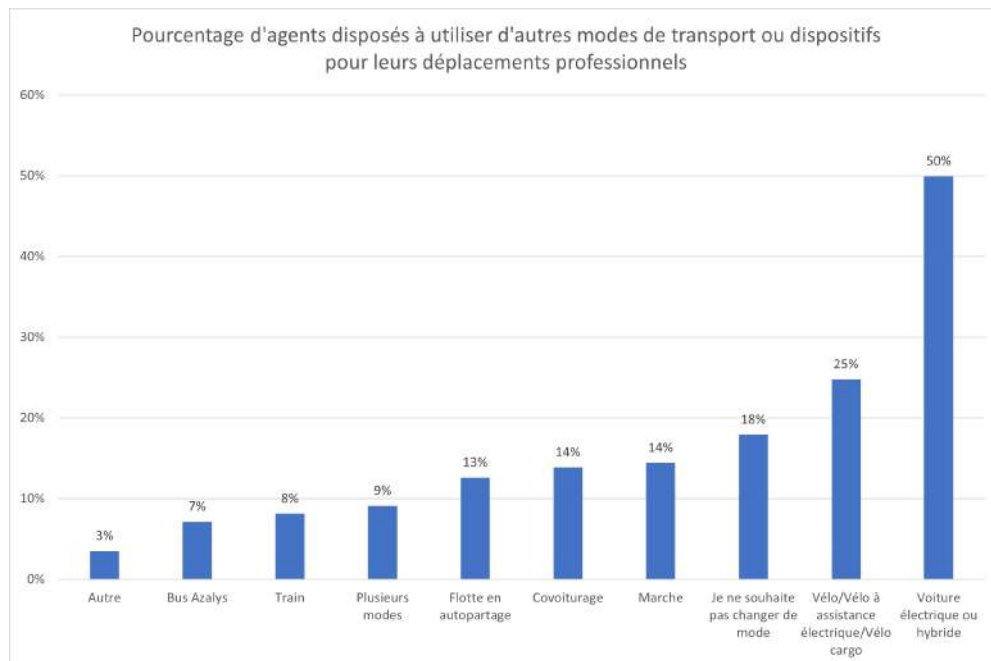
Environ un agent sur deux utilisant des modes actifs (Vélo, VAE, Marche), ainsi que des transports en commun (Train, Plusieurs modes) ne souhaite pas changer de modes contre un agent sur 5 pour la voiture à essence ou diesel personnelle.

Il existe un potentiel important d'agents susceptibles d'emprunter un mode de déplacement plus vertueux.





3.1.5.2 Déplacements professionnels



Pour les déplacements professionnels, la part d'agents prêts à changer de modes de transport est plus importante que pour les trajets domicile-travail (82%).

La majorité du changement porte sur une autre motorisation avec la volonté d'utiliser la voiture électrique/à hydrogène par 50% des agents mais aussi sur le partage et l'optimisation des véhicules (Flotte en autopartage et covoiturage)

De nombreux agents seraient prêts à utiliser des modes de transports plus vertueux pour réaliser leurs déplacements professionnels (Vélo ou VAE par 1/4 des agents, Marche par 14%, Transport en commun).

Il existe comme pour les déplacements domicile-travail, un potentiel assez important d'agents susceptibles d'emprunter un mode de déplacement plus vertueux même si la majorité du changement porte sur une autre motorisation (voiture électrique/à hydrogène).

3.1.6 Principales remarques

Les agents à travers les champs libres du questionnaire ont pu nous faire part de leurs requêtes, avis, remarques ou conseils.

Le réseau de transports en commun a fait l'objet du plus grand nombre de remarques. Une cinquantaine d'agents trouvent que la couverture spatiale est trop faible avec un réseau insuffisant hors du cœur d'agglomération. De plus, le réseau est peu adapté pour les déplacements domicile-travail à cause d'horaires non adaptés et de fréquences de lignes trop faibles. Ce mode de transport est jugé non concurrentiel par rapport à la voiture. Tous ces points freinent ces agents pourtant intéressés par ce mode de transport à l'utiliser.



Pour une vingtaine d'agents, les aménagements cyclables sur le territoire d'Agglopolys sont jugés peu ou non sécurisés/ sécurisants et présentent trop de discontinuité. Ces sujets sont traités au travers du Plan vélo Ville de Blois et du Schéma Directeur Cyclable.

De plus, une dizaine d'agents trouvent que le nombre de stationnements vélo est insuffisant.

Sur les déplacements professionnels, une trentaine d'agents (dont une quinzaine d'aides à domicile) voudraient une alternative à l'utilisation de la voiture personnelle avec la mise à disposition de voitures de fonction. Ils demandent aussi une revalorisation des frais kilométriques.

Pour une vingtaine d'agents, il existe un problème pour le stationnement des véhicules (absence ou manque de places privées disponibles, frais de stationnement élevé,...).

Un quinzaine d'agents aimeraient un renforcement du télétravail avec la possibilité d'avoir un jour supplémentaire.

Une dizaine de retours positifs ont aussi été effectués par les agents avec des remerciement pour la démarche et la considération de leur qualité de vie.

3.2 Analyse de l'accessibilité et des ressources des sites

3.2.1 Analyse du fonctionnement général

Des entretiens ont été réalisés séparément avec le directeur du Patrimoine Bâti, le directeur des Ressources Humaines, le responsable du parc de véhicules ainsi que la responsable de la Qualité de Vie au Travail afin de mieux connaître le fonctionnement général des trois autorités publiques.

3.2.1.1 Dispositifs mis en place

Plusieurs dispositifs ont été mis en place par les collectivités afin de faciliter les modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle pour les trajets domicile-travail.

Le forfait mobilité durable permet la prise en charge des frais de déplacement des agents publics à hauteur de 200€ pour leurs trajets domicile-travail effectués avec des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle ou aux transports en commun. Elle est versée si l'agent atteste sur l'honneur l'utilisation d'un vélo personnel ou du covoiturage sur au moins 100 jours de travail pour un emploi à temps plein. Le nombre minimum de jours et le montant du FMD seront modulés en fonction de la quotité de travail de l'agent ou de son temps de présence en position d'activité pendant l'année considérée. Par exemple, un agent qui exerce à 80% pourra prétendre à la prime à taux plein s'il justifie de 80 jours d'utilisation tandis qu'un agent recruté au 1er juillet devra justifier de 50 jours d'utilisation pour un versement du FMD à 50%.

La prise en charge des abonnements de transport en commun ou d'un service de location de vélo à hauteur de 50% (SNCF, Azalys, Rémi, Service public de location de vélo) avec une limite de 72,75€ par mois de remboursement.



Ces dispositifs sont peu connus et peu utilisés par les agents.

Le FMD a fait l'objet de seulement une dizaine de demandes l'année dernière. Les agents bénéficiant de ce forfait sont pour la plupart des utilisateurs habitués du vélo. Très peu de covoitureurs le demandent.

Au final, le FMD permet de récompenser les agents vertueux sur leurs déplacements depuis des années mais n'incite pas à un changement de mode de transport. Il ne prend pas en compte les agents venant à pied au travail, mode de déplacement le plus vertueux.

Pour la prise en charge des abonnements de transport public et vélo, seulement une dizaine d'agents le demande (particulièrement pour le train).

3.2.1.2 Organisation du travail

Télétravail

Sur les trois collectivités confondues, il y a environ 270 télétravailleurs. Un accord de télétravail à 1 ou 2 jours par semaine a été défini toutefois des demandes remontent pour renforcer le dispositif (augmentation du nombre de jours). Le nombre de télétravailleurs est en augmentation.

Le télétravail flottant est maintenant possible pour les agents en temps complet 20 jours par an. Il a été mis en place cette année. Pour cela il faut demander une autorisation pour pouvoir être équipé et opérationnel. Une fois l'autorisation obtenue, il est possible de demander le jour de télétravail la veille.

Horaires de travail

Les horaires de travail sont déterminés selon les services mais la majorité des agents travaillent de 9h00 à 12h30 et de 13h30 à 17h00

Pour les fonctions non assujetties à des horaires de service public ou d'équipe, de la souplesse peut être accordée par les directeurs.

De plus, une réflexion est menée par la direction des ressources humaines sur une nouvelle organisation du travail et des aménagements des horaires de travail. L'objectif est de les adapter afin de garantir un meilleur service et équilibre professionnel/privé. Un des axes de travail est la semaine de 4 jours (permettrait de réduire les déplacements des agents).

3.2.1.3 Parc de véhicules

Le parc de véhicule de la Ville de Blois et de l'Agglopolys comprend 153 véhicules dont :

- 14 en pool (dont 6 électriques et 3 hybrides)
 - 105 dédiés à un service
 - 18 en remisage
 - 6 véhicules de fonction (Maire/Président/Directeurs du cabinet/DGS)
- Parmi les 153 véhicules, 16 sont électriques et 8 sont hybrides.

Le parc de véhicules va être mutualisé avec ceux du CIAS (47 véhicules) début 2023.



Les véhicules en pool sont en libre-service avec une réservation préalable (sur la plateforme intranet Octopus) pour tous les agents. Ces véhicules sont situés à la Halle aux Grains et à l'Hôtel d'Agglomération. Les agents doivent récupérer les clés et les papiers du véhicule à l'accueil situé à l'Hôtel de Ville auprès d'un agent pour les véhicules de la Halle aux Grains et à de l'Hôtel d'Agglomération (clés en libre service) pour les autres.

La gestion des véhicules s'appuie sur l'usage réel des véhicules selon deux paramètres en particulier : le suivi kilométrique et le nombre de sorties du véhicules. Le premier est réalisé grâce aux prises de carburant et aux révisions. Le nombre de sortie de véhicule est plus difficile à obtenir surtout pour les voitures dédiées à un service (véhicule non soumis à une réservation). Pour les voitures en pool, le chiffre est normalement facile à obtenir grâce aux réservations via l'intranet. Cependant, certains agents réservent les véhicules par précaution mais ne les utilisent pas et d'autres les utilisent sans réserver. Le delta nombre de réservation/nombres de sorties peut être assez important sur certains véhicules.

L'avenir du parc de véhicules se définit sur le court terme (maximum 2 ans). Au moment du renouvellement des véhicules, un bilan est effectué. Si le véhicule a été sous utilisé, il peut être mis en pool ou mutualisé entre plusieurs services. Si le véhicule est renouvelé, le choix du type de véhicule se fait en fonction des critères de service pour s'adapter le mieux possible aux missions (nombre de places, autonomie,...) avec une réelle volonté de favoriser les véhicules électriques ou hybrides dans les cas échéant. Une dizaine de véhicules sont identifiés comme sous-utilisés.

Un phénomène d'accaparement de certains véhicules est constaté et peut nuire à la bonne utilisation des outils partagés.

3.2.1.4 Flotte de vélo

16 VAE sont mis à la disposition des agent pour leur déplacement professionnels dont 4 à l'Hôtel de Ville, 4 à l'Hôtel d'Agglomération, 2 à la Villette, 1 au CIAS, 1 à la bibliothèque Abbé Grégoire, 1 au le Cycle de l'eau, 1 au CTM pour le service Collecte des déchets, 1 aux Serres Municipales et 1 au site Franciade.

Les modalités d'accès aux clés de voiture ou VAE du pool varient selon les sites. Les clés peuvent être distribuées par un agent travaillant à l'accueil (Hôtel de Ville) ou en libre service (Hôtel d'Agglomération, la Villette,...). Les modalités pour la Halle aux Grains peuvent constituer un frein pour certains agents (ajoutent une distance et du temps supplémentaires, l'agent d'accueil n'est pas toujours disponible directement,...)

Le service Parc véhicules et engins prend en charge les problèmes qui peuvent survenir. Si le problème est trop important, le VAE est envoyé chez un vendeur de vélo (ex : Véloland). Des pompes sont disponibles à l'Hôtel de Ville et à l'Hôtel d'agglomération.

Il est important de réserver sur l'Intranet lorsque que l'on utilise un des ces VAE. Les réservations permettent une bonne gestion des véhicules partagés mais aussi au service Parc véhicules et Engins d'identifier le besoin de renforcement du parc. De mauvaises pratiques peuvent entraver la



bonne gestion des véhicules, créer des désagréments pour et constituer un frein à leurs utilisations.

3.2.1.5 Outils

Un outil GMAO (Gestion de maintenance assistée par ordinateur) des bâtiments et du parc de véhicules va être déployé afin de mieux connaître l'usage des ressources et gérer les interventions des agents. Il permettra d'avoir des connaissances sur chaque bâti, ainsi que sur l'utilisation des différentes pièces, la flotte automobile et cyclable, les contrats d'assurance et la gestion immobilière des bâtiments. Il pourra aussi être utilisé dans le futur pour la gestion du patrimoine végétal et mobilier.

3.2.1.6 Formation et animations

Le pôle Qualité de vie au travail organise environ tous les deux ans une formation en collaboration avec la Fondation de la Route afin de sensibiliser les agents sur la pratique du vélo, les déplacements à pied et l'éco-conduite. 70 agents ont participé à la dernière édition.

Elle avait auparavant uniquement un rôle de prévention et de sécurité de la route. Elle permet aussi aujourd'hui de présenter des modes alternatifs à la voiture et des comportements plus responsables pour l'environnement.

Le pôle QVT aimerait en organiser plus souvent.

3.2.2 Accessibilité générale

3.2.2.1 Méthodologie

Durant la phase de diagnostic, une étude détaillée (quantitative et qualitative) de l'accessibilité et des ressources a été réalisée sur 28 sites (sur environ 350) dont certains sont regroupés en pôles géographiques. 1371 agents sont rattachées à ces 28 sites.

La sélection de ces sites s'est basée sur le fichier fourni par les ressources humaines contenant les sites de rattachement des agents. Plusieurs critères de sélection ont été définis:

- Sites ou regroupement de plusieurs sites proches géographiquement (pôles)
- Nombre d'agents supérieur à 30 pour un site/pôle
- Volonté de représentativité des sites et des corps de métiers différents.
- Demande d'étude de deux sites de prises de poste (effectif inférieur à 30 agents).



PÔLES	EFFECTIFS
Hôtel de Ville / Place Saint Louis / Mail Clouseau / Abbé Grégoire / CIAS	577
Centre Technique municipal	209
Hôtel d'Agglomération / Cycle de l'eau rue du bourg neuf	134
Police Municipale	67
Conservatoire / Fondation du doute	64
Serres municipales	58
Château de Blois / Maison de la Magie / CRDM	52
Pôle Quinière	45
Pôle scolaire/jeunesse Perrin Coty	43
Pôle Vienne	39
La Villette	29
Sites de prise de poste	Non renseigné
Total	1371



Carte des sites sélectionnés



Des visites ont été réalisées afin d'étudier l'accessibilité interne et externe des différents sites aux principaux modes de transport (marche à pied, Vélo/VAE, Voiture, Transport en commun). Des agents ont été contactés sur chacun des sites. Des audits (sur site ou téléphoniques) ont été fait pour certains sites avec un ou plusieurs agents. Ils ont permis de rendre l'étude plus complète et précise avec un recensement des équipements présents (douche, vestiaire, véhicules et VAE à disposition des agents, stationnement vélo et voiture,...) et une approche plus qualitative.

Des cartes d'accessibilité pour tous les modes de transports confondus ont été produites pour tous les sites/pôles. (disponible en annexe).

3.2.2.2 Accessibilité en transport en commun

Le réseau de bus Azalys se compose de 10 lignes principales qui desservent les communes de Blois, La Chaussée Saint-Victor, Saint-Gervais-la-Forêt, Villebarou et Vineuil.

La fréquence est de 20 minutes sur les lignes principales A et B desservant certains sites et l'amplitude horaire est de 6h30 à 20h30.

Les autres lignes ont des fréquences plus importantes allant de 30 minutes à 1h-1h30.

A ces lignes s'ajoutent deux lignes de navettes gratuites circulant dans le centre-ville.

Le réseau dispose de 10 lignes Rémi interurbaines opérées par la Région Centre-Val de Loire qui sont également accessibles aux tarifs Azalys dans les communes d'Agglopolys.

La commune est également desservie par les trains :

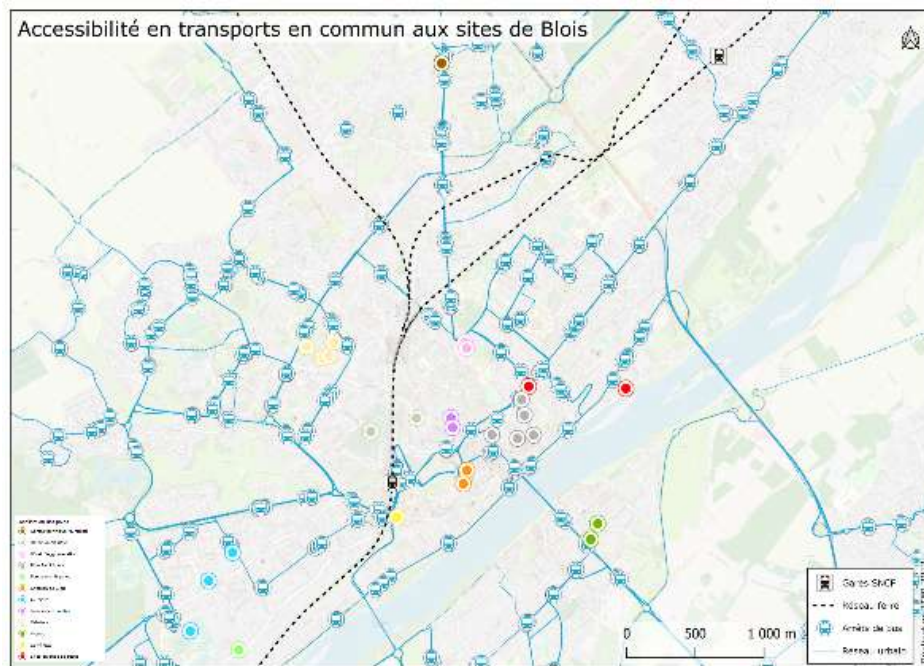
- Tours en 30 min

- Orléans en moins de 40 min pour certains TER

Toutefois la gare est éloignée des sites hormis la Villette

Les sites des trois entités sont concentrés sur la ville de Blois, la majorité étant situés en centre-ville.

Tous les sites sont ainsi accessibles en transports en communs, néanmoins les arrêts peuvent être très éloignés (+ 500m). Les sites centraux sont les mieux desservis.

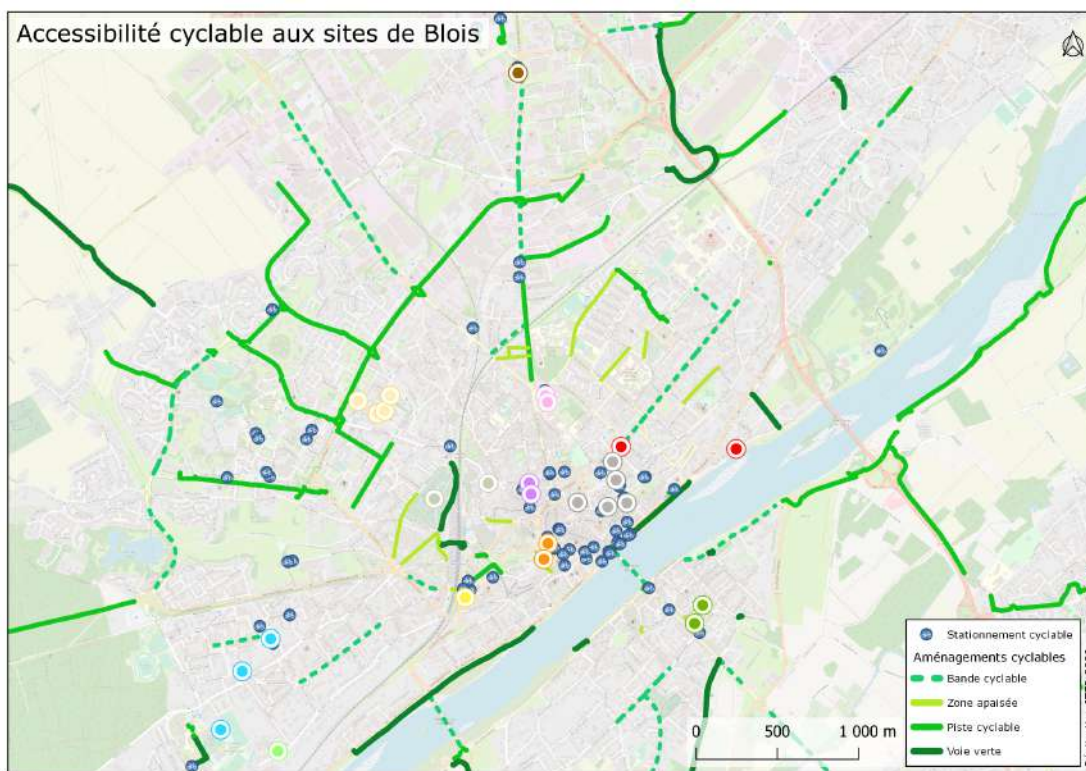


3.2.2.3 Accessibilité cyclable

La majorité des sites sont accessibles en vélo, néanmoins les cheminements ne sont pas nécessairement sécurisés/ sécurisants (double sens cyclable en cœur de ville) et présentent des discontinuités

Peu de sites possèdent des stationnements sécurisés ou facilement accessibles.

Le manque d'aménagements cyclables et de mobiliers sécurisés peut représenter un frein au développement de la pratique chez certains agents.



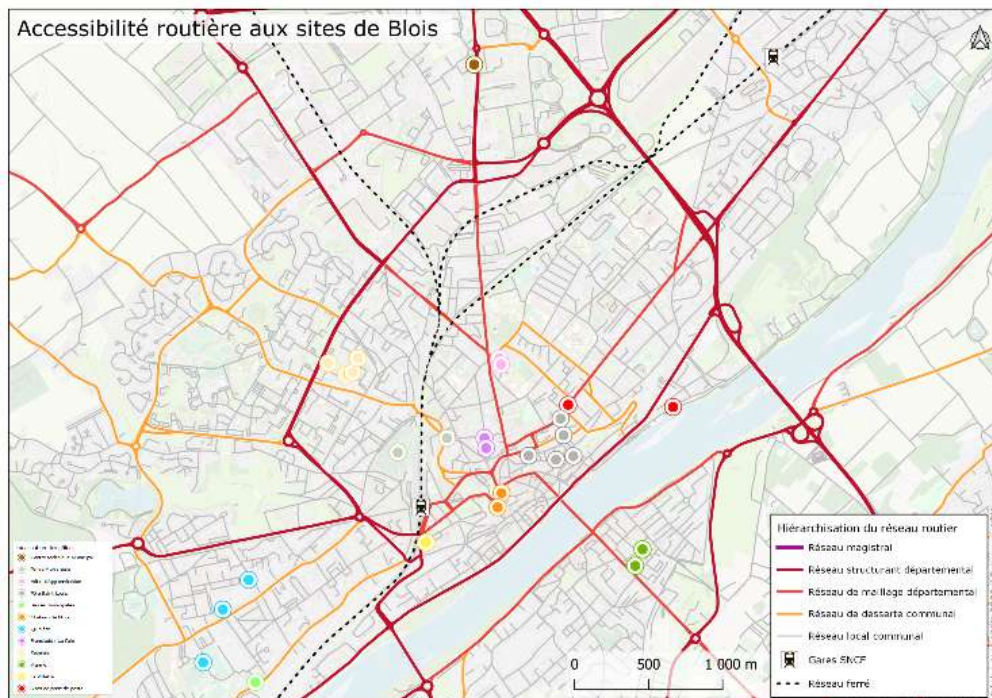
3.2.2.2 Accessibilité routière

La commune est bien desservie avec plusieurs axes traversants et pénétrants.

La circulation est dans l'ensemble fluide sur le territoire en dehors des heures de pointe le matin et le soir pour les déplacements pendulaires.

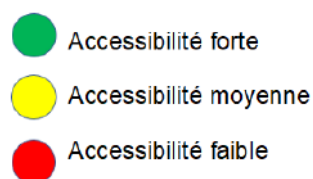
Les sites techniques localisés en périphérie possèdent pour la plupart des places réservées aux agents (CTM, Serres Municipales, Prise de Poste Levée des Tuileries,...).

Le stationnement des véhicules est plus difficile sur les sites du centre-ville : absence de places réservées ou de places gratuites,...



3.2.3 Analyse par pôle/site

L'étude de l'accessibilité de chaque site/pôle a été faite pour les modes de transport suivants: Marche à pied, Vélo/VAE, Voiture, Transports en commun. 3 niveaux d'accessibilité ont ensuite été attribués (Accessibilité forte, Accessibilité moyenne et Accessibilité faible) selon des critères définis au préalable pour chacun des modes sur chaque site/pôle.



L'évaluation de la desserte cyclable s'est basée sur 3 critères différents : le mobilier présent sur le site ou aux alentours (type de mobilier, emplacement du mobilier, capacité et niveau de sécurité), la présence d'itinéraires cyclables (continuité) ainsi que leurs qualités (sécurité, type d'aménagements).

Pour la desserte piétonne, l'étude du cheminement d'accès aux entrées du site (continuité depuis les arrêts de transport en commun, des arrêts à vélo, des parkings, des rues aux alentours,...) ainsi que de la qualité des aménagements piétons (trottoir large/accessible, éclairage, traversée, signalétique,...) a été réalisée.

Les cheminements d'accès au site (type de voirie, vitesse de circulation), la qualité du cheminement (trafic, état de la voirie) ainsi que le stationnement (places réservées aux agents, places publiques, bornes électriques, facilité à stationner gratuitement) ont permis d'évaluer la desserte voiture des



différents sites.

L'étude de l'accessibilité en transport en commun s'est basée sur 3 critères : le positionnement des arrêts (distance avec les entrées du site, cheminement jusqu'au site), la qualité des lignes (nombre de lignes, fréquence et desserte de chaque ligne) et la qualité de l'arrêt (accessibilité , mobilier présent).

Pôle Saint-Louis	Place Saint-Louis
	Plusieurs aménagements cyclables proches du site avec le secteur piétonnier, les zones de rencontre, quelques pistes cyclables ainsi que des double-sens cyclable (peu sécurisés). Pas de mobilier pour le stationnement des vélos dans l'enceinte du site. Possibilité de stationnement sur des arceaux place Saint-Louis (peu sécurisée) ou dans la cour du bâtiment (peu pratique).
Accessibilité vélo	
	Trottoir aménagé des deux côtés de la voirie dans quasiment toutes les rues aux alentours et présence de passages piétons pour les traversées. Zone de rencontre et secteur piétonnier aux alentours du site. Cheminement piéton existant du site jusqu'aux différents arrêts.
Accessibilité piéton	
	Trafic moyen, vitesse de circulation assez faible Pas de place réservées aux agents. Possibilité de stationner au parking de la Halles aux Grains ou sur les places publiques gratuites disponibles. Difficile de stationner gratuitement aux alentours du site.
Accessibilité voiture	
	Lignes de bus principales (fréquence) (fréquence) : A (20mn), B (20mn), C (30mn), D (35mn), E (30-35mn), F (1h-1h30), I, N1 (20 mn à partir de 9h) Arrêt République (250m/ 3mn à pied) 3 abris avec banc et poubelle, accessibilité PMR Lignes B, C, E, F Arrêt Denis Papin (300m/ 5mn à pied) Sens 1: Totem avec banc et poubelle Sens 2: Abri avec banc et poubelle Accessibilité PMR dans les deux sens Lignes A, D, N1, N2 Arrêt Mail (400m/6 mn à pied) Sens 1: Un abri avec banc et poubelle Sens 2: Un totem avec banc et poubelle Accessibilité PMR dans les deux sens Lignes I, N1
Accessibilité TC	

Pôle Saint-Louis	Hôtel de Ville
	Plusieurs aménagements cyclables proches du site avec le secteur piétonnier, les zones de rencontre, quelques pistes cyclables ainsi que des double-sens cyclable (peu sécurisés). 6 arceaux (12 emplacements) dans la cour du site ouverte au public. Local sécurisé pour les VAE à disposition des agents et pour certains VAE personnels.
Accessibilité vélo	
	Trottoir aménagé des deux côtés de la voirie dans quasiment toutes les rues aux alentours et présence de passages piétons pour les traversées. Zone de rencontre et secteur piétonnier aux alentours du site. Cheminement piéton existants du site jusqu'aux différents arrêts.
Accessibilité piéton	
	Trafic moyen, vitesse de circulation assez faible Quelques places réservées pour quelques agents dans l'enceinte du site Possibilité de stationner au parking de la Halles aux Grains ou sur les places publiques disponibles. Difficile de stationner gratuitement aux alentours du site.
Accessibilité voiture	
	Lignes de bus principales (fréquence) : A (20mn), B (20mn), C (30mn), D (35mn), E (30-35mn), F (1h-1h30), I, N1 (20 mn à partir de 9h) Arrêt République (350m/ 5mn à pied) 3 abris avec banc et poubelle, accessibilité PMR Lignes B, C, E, F Arrêt Denis Papin (400m/ 6mn à pied) Sens 1: Totem avec banc et poubelle Sens 2: Abri avec banc et poubelle Accessibilité PMR dans les deux sens Lignes A, D, N1, N2 Arrêt Mail (500/6mn à pied) Sens 1: Un abri avec banc et poubelle Sens 2: Un totem avec banc et poubelle Accessibilité PMR dans les deux sens Lignes I, N1
Accessibilité TC	

Pôle Saint-Louis	Bibliothèque Abbé Grégoire
	Très peu d'itinéraires cyclables autour du site avec quelques rues à double sens cyclables et une bandes cyclables dans les deux sens sur une partie de l'avenue Maréchal Manoury (peu sécurisée, dangereuses aux heures de pointe) 6 anneaux pour le stationnement des vélos dans le parking sous le bâtiment. Très peu utilisés, difficile d'accès avec un vélo. Demande forte d'un abri sécurisé facile d'accès.
Accessibilité vélo	
	Trottoir aménagé des deux côtés de la voirie dans quasiment toutes les rues et présence de passages piétons pour les traversées. Cheminement piéton existant du site jusqu'à l'arrêt le plus proche.
Accessibilité piéton	
	Trafic important autour du site (Avenue du Maréchal Manoury). Pas de places réservées aux agents. Possibilité de stationner au parking de la Halles aux Grains ou sur les places publiques disponibles. Difficile de stationner gratuitement aux alentours du site.
Accessibilité voiture	
	Lignes de bus principales (fréquence) (fréquence) : B (20mn), C (30mn), E (30-35mn), F (1-1h30) Arrêt Jean Jaurès (80m/1 mn à pied) Sens 1 : 2 abris avec banc et poubelle Sens 2 : 1 abri avec banc et poubelle Accessibilité PMR dans les deux sens Lignes B, C, E, F
Accessibilité TC	

Pôle Saint-Louis	Mail Clouseau
	Très peu d'itinéraires cyclables autour du site avec quelques rues à double sens cyclables et une bandes cyclable dans chaque sens sur une partie de l'avenue Maréchal Manoury (peu sécurisées, dangereuses aux heures de pointe) Présence d'arceaux publics proche du site
Accessibilité vélo	
	Trottoir aménagé des deux côtés de la voirie dans quasiment toutes les rues adjacentes et présence de passages piétons pour les traversées. Cheminement piéton existant du site jusqu'à l'arrêt le plus proche.
Accessibilité piéton	
	Trafic moyen. Pas de places réservées aux agents. Possibilité de stationner au parking de la Halles aux Grains ou sur les places publiques disponibles. Difficile de stationner gratuitement aux alentours du site.
Accessibilité voiture	
	Lignes de bus principales (fréquence) (fréquence) : B (20mn), C (30mn), E (30-35mn), F (1-1h30) Arrêt Jean Jaurès (150m/2 mn à pied) Sens 1 : 2 abris avec banc et poubelle Sens 2 : 1 abri avec banc et poubelle Gare SNCF Accessibilité PMR dans les deux sens Lignes B, C, E, F
Accessibilité TC	

Pole Saint-Louis	
CIAS	
	Très peu d'itinéraires cyclables autour du site (quelques rues à double sens cyclables, un secteur piétonnier (double sens cyclable et un zone de rencontre) Abri à vélo sécurisé sur le site (5 emplacements), projet d'installation de 3 racks (6 emplacements) dans la cour du site
Accessibilité vélo	
	Trottoir aménagé des deux côtés de la voirie dans quasiment toutes les rues proches du site et présence de passages piétons pour les traversées. Zone de rencontre et secteur piétonnier aux alentours du site. Cheminement piéton existant du site aux différents arrêts.
Accessibilité piéton	
	Trafic important aux heures de pointes (rue Gallois, rue d'Angleterre) 1 place réservée aux PMR dans l'enceinte du site. Pas de places réservées aux agents. Possibilité de stationner aux parking de la Halles aux Grains ou sur les places publiques disponibles. Difficile de stationner gratuitement aux alentours du site
Accessibilité voiture	
	Lignes de bus principales (fréquence) (fréquence) : A (20mn), B (20mn), C (30mn), D (35mn), E (30-35mn), F (1h-1h30), N1 (20 mn à partir de 9h), N2 (20 mn à partir de 9h) Arrêt République (160m/2mn à pied) 3 abris avec banc et poubelle, accessibilité PMR Lignes B, C, E, F Arrêt Porte Chartrain (200m/3mn à pied) Totem avec un banc, pas d'accessibilité PMR Lignes B, C, E, F, N1 Arrêt Denis Papin (230m/3mn à pied) Sens 1: Totem avec banc et poubelle Sens 2: Abri avec banc et poubelle Accessibilité PMR dans les deux Lignes A, D, N1, N2
Accessibilité TC	

Franclade	
	La plupart des rues autour du site sont à double sens cyclable, voir cyclables prévue dans le cadre du réaménagement de la rue du Bourgneuf 6 arceaux (12 emplacements) dans l'enceinte du site, problème avec la localisation de ces arceaux. Pas assez d'emplacements pour le stationnement vélo.
Accessibilité vélo	
	Continuité de l'aménagement piéton, passages piétons à chaque intersection avec la voirie. Une zone de rencontre et des rues seulement accessible aux piétons proche du site. Problème de sécurité dans l'enceinte du site, réflexion en cours sur un réaménagement de la cour Zone 30
Accessibilité piéton	
	Trafic assez faible (sauf rue du Bourgneuf avec une vitesse limitée à 50 km/h, Zone 30) 1 place PMR réservée à l'entrée du site, une dizaine de places de parkings dans la cour principale (réservées aux voitures de fonction et voitures mises à disposition des agents) Site enclavé, peu de places publiques disponibles, difficulté pour les agents de stationner proche du site.
Accessibilité voiture	
	Ligne principales: A (20mn), B (20mn), C (30mn), D (35mn), E (30-35mn), F (1h-1h30), G, I, N1 (20 mn à partir de 9h), N2 (20 mn à partir de 9h) Arrêt Monsabré (450m/6mn à pied) 3 abri bus avec banc et poubelle, accessibilité PMR Ligne A, B, C, D, E, F, G, I, N1, N2 Arrêt Porte Chartrain (270m/4mn à pied) Totem avec un banc, pas d'accessibilité PMR Lignes B, C, E, F, N1
Accessibilité TC	

Police Municipale	
	Plusieurs aménagements cyclables autour du site. Une bande cyclable au début de la rue de la Garenne, une piste cyclable chemin du Cimetière, des double sens cyclables dans plusieurs rues (dont la fin de la rue de la Garenne).
Accessibilité vélo	
	Continuité de l'aménagement piéton autour du site, passage piétons aux intersection avec la voirie. Rue de la Garenne en zone 30 avec plusieurs ralentisseurs.
Accessibilité piéton	
	La rue de la Garenne est située en zone 30. Trafic assez faible.
Accessibilité voiture	
	Ligne principales: A,B,C,D,E,F,G,I,N1,N2 Arrêt Monsabré (450m/6mn à pied) 3 abri bus avec banc et poubelle, accessibilité PMR Ligne A, B, C, D, E, F, G, I, N1, N2
Accessibilité TC	

La Vilette	
	Plusieurs aménagements cyclables (pistes cyclables, bande cyclables, voie partagée Bus-Vélo, bandes cyclables) présentent des discontinuités. Aucun mobilier présent dans l'enceinte du site. Abri à vélo public devant l'entrée du site.
Accessibilité vélo	
	Continuité de l'aménagement piéton, bonne signalétique et présence de passages piétons. La rue de la Vilette est une zone de rencontre.
Accessibilité piéton	
	Trafic moyen en général et important aux heures de pointe. Le site ne possède pas de places réservées aux agents. Possibilité pour certains de stationner gratuitement leurs véhicule dans un parking privé à 200m. Possibilité de garer son véhicule sur les quelques places gratuites autour (forte fréquentation durant l'année scolaire).
Accessibilité voiture	
	Gare SNCF : Gare de Blois-Chambord (350m) Ligne de bus principales : A (20mn), B (20mn), C (30mn), D (35mn), E (30-35mn), F (1h-1h30), G, I, N1 (20 mn à partir de 9h), N2 (20 mn à partir de 9h), SOIR Gambetta(200m/2mn à pied) Un abri avec un banc et une poubelle dans chaque sens. Accessibilité PMR dans les deux sens. A,B,C,D,E Gare SNCF (entre 250 et 350m/ 3 à 4mn à pied) Sens 1 : 2 abris avec banc et poubelle Sens 2 : un abri avec banc et poubelle Accessibilité PMR dans les deux sens. A,B,C,D,E,I,SOIR Gare routière SNCF (450m/6mn à pied) F,G,N1,N2
Accessibilité TC	

Pôle Château	Centre de la Resistance et de la Déportation	Château royal	Maison de la Magie
 Accessibilité vélo	Plusieurs aménagement cyclable autour du site (double-sens cyclable, voie partagée Bus-Vélo, bande cyclable, piste cyclable). De plus il existe un itinéraire cyclable quasi continu du site à la gare. Pas de stationnement vélo réservé.	Plusieurs aménagement cyclable autour du site (double-sens cyclable, voie partagée Bus-Vélo, bande cyclable, piste cyclable). De plus il existe un itinéraire cyclable quasi continu du site à la gare. Accès vélo et stationnement autorisé pour les agents du site.	Plusieurs aménagement cyclable autour du site (double-sens cyclable, voie partagée Bus-Vélo, bande cyclable, piste cyclable). De plus il existe un itinéraire cyclable quasi continu du site à la gare.
 Accessibilité piéton	Continuité des aménagements piétons autour du site, passage piéton. Plusieurs rues piétonnes, secteur piétonnier proche.	Continuité des aménagements piétons autour du site, passage piéton. Plusieurs rues piétonnes, secteur piétonnier proche.	Continuité des aménagements piétons autour du site, passage piéton. Plusieurs rues piétonnes, secteur piétonnier proche.
 Accessibilité voiture	Trafic important surtout aux heures de pointe (rue Denis Papin, Place Victor Hugo). Les agents n'ont pas de places de voiture.	Trafic important surtout aux heures de pointe (rue Denis Papin, Place Victor Hugo). Accès unique sur la place du château par la rue de la Voûte, bloquée par une borne. Les agents n'ont pas de places réservées. Pour le stationnement, soit payer l'abonnement au parking souterrain proche du Château ou trouver des places gratuites	Trafic important surtout aux heures de pointe (rue Denis Papin, Place Victor Hugo). Accès unique sur la place du château par la rue de la Voûte, bloquée par une borne. Les agents n'ont pas de places réservées. Pour le stationnement, soit payer l'abonnement au parking souterrain proche du Château ou trouver des places gratuites
 Accessibilité TC	Lignes de bus principales : A (20mn), B (20mn), C (30mn), D (35mn), E (30-35mn), F (1h-1h30), N1 (20 mn à partir de 9h), N2 (20 mn à partir de 9h) Arrêt Château (5m/0mn à pied) Un abri avec banc et poubelle A, B, C, D, E, F, G, N1 Arrêt Monsabré (200m/3mn à pied) 3 abri bus avec banc et poubelle, accessibilité PMR ligne A, B, C, D, E, F, G, I, N1, N2 Denis Papin (250m/ 3mn à pied) Sens 1: Totem avec banc et poubelle Sens 2: Abri avec banc et poubelle Accessibilité PMR dans les deux Lignes A, D, N1, N2	Lignes de bus principales : A (20mn), B (20mn), C (30mn), D (35mn), E (30-35mn), F (1h-1h30), N1 (20 mn à partir de 9h), N2 (20 mn à partir de 9h) Arrêt Château (250m/3mn à pied) Un abri avec banc et poubelle A, B, C, D, E, F, G, N1 Arrêt Monsabré (450m/ 5mn à pied) 3 abri bus avec banc et poubelle, accessibilité PMR ligne A, B, C, D, E, F, G, I, N1, N2 Denis Papin (350m/ 5mn à pied) Sens 1: Totem avec banc et poubelle Sens 2: Abri avec banc et poubelle Accessibilité PMR dans les deux Lignes A, D, N1, N2	Lignes de bus principales : A (20mn), B (20mn), C (30mn), D (35mn), E (30-35mn), F (1h-1h30), N1 (20 mn à partir de 9h), N2 (20 mn à partir de 9h) Arrêt Château (300m/4mn à pied) Un abri avec banc et poubelle A, B, C, D, E, F, G, N1 Arrêt Monsabré (500m/6mn à pied) 3 abri bus avec banc et poubelle, accessibilité PMR ligne A, B, C, D, E, F, G, I, N1, N2 Denis Papin (300m/4mn à pied) Sens 1: Totem avec banc et poubelle Sens 2: Abri avec banc et poubelle Accessibilité PMR dans les deux Lignes A, D, N1, N2

Pôle Hôtel d'Agglomération	Hôtel d'Agglomération
 Accessibilité vélo	Nombreux aménagements cyclables aux alentours du site présentant quelques discontinuités (piste cyclables, bande cyclables, voie partagée Bus-Vélo, double-sens cyclable) 2 abri vélo avec accrochage (14 emplacements disponibles), capacité devenu trop faible
 Accessibilité piéton	Le cheminement piéton est continu aux alentours du site avec la présence à chaque fois d'un passage piéton à chaque intersection avec la voirie. Plusieurs zones à 30 aux alentours du site. La carrefour est sécurisé pour les piétons, bonne signalétique. Cheminement piéton continue du site aux différents arrêts.
 Accessibilité voiture	Trafic assez important (surtout aux heures de pointes). Plusieurs zones 30 proches du site. Stationnement privé pour les agents mais aussi pour les visiteurs dans l'enceinte du site. Forte affluence, le parking est saturé assez tôt le matin (à partir de 9h30). Les autres agents doivent trouver des places à l'extérieur du site. Dans les rues adjacentes au site, il y a des places de parking publics gratuites. Elles sont très souvent occupées (compliqué de trouver une place).
 Accessibilité TC	Lignes de bus principales : C (30mn), F (1h-1h30), I Augustin Thierry (300m à 350m/4mn à pied) Direction Gare routière : totem avec une poubelle, accessibilité PMR Direction Villebarou : Abri avec banc, accessibilité PMR Ligne F Leclerc (350m/4mn à pied) Abri avec banc et poubelle, accessibilité PMR possible mais difficile Lignes C, F, I Auvergne (500m/6mn à pied) Abri avec banc et poubelle, accessibilité PMR Lignes C, F, I

Pôle Hôtel d'Agglomération	Cycle de l'eau
 Accessibilité vélo	Plusieurs rues à double sens cyclables (peu sécurisée). Voie cyclable prévue dans le cadre du réaménagement de la rue du Bourg Neuf. Stationnement vélo : local commun matériel / archives sécurisé avec une serrure et une alarme (capacité de 3 places)
 Accessibilité piéton	Continuité de l'aménagement piéton dans les rues aux alentours et pour les traversées. Les trottoirs vont être élargis dans le cadre du réaménagement du Bourg Neuf Zone 30 aux alentours du site
 Accessibilité voiture	Trafic important dans la rue du Bourg Neuf, limitation à 50km/h. Trafic plus faible dans les rues autour du site (zone 30) Stationnement privé dans l'enceinte du site et à la Maison des Sports
 Accessibilité TC	Lignes de bus principales : B(20mn), C (30mn), E (30-35mn), F (1h-1h30), I, N1 (20mn à partir de 9h) Porte Chartrainne (250m/3mn à pied) Totem avec un banc, pas d'accessibilité PMR Lignes B, C, E, F, N1

Pôle CTM	CTM
 Accessibilité vélo	Plusieurs aménagements cyclables autour du site. Bande cyclable dans les deux sens sur l'Avenue Châteaudun (peu sécurisée, trafic routier important), piste cyclable du rond point Hugh Harter jusqu'à la zone commerciale. Un abri vélo (7 emplacements), possibilité de stationner les vélos dans certains bâtiments
 Accessibilité piéton	Discontinuité de l'aménagement sur l'avenue Chateaudun au sud du site. Impossibilité de venir à pied de manière sécurisée depuis le Sud. De plus site excentré, très difficile d'y aller à la marche.
 Accessibilité voiture	Trafic important sur l'avenue Châteaudun. Plusieurs parkings de stationnement à l'intérieur du site. Places disponible pour tous les agents Sens de circulation à l'intérieur du site avec une entrée et une sortie pour les véhicules
 Accessibilité TC	Lignes de bus principales A (20mn), F (1-1h30), H (45mn) Arrêt Azin (50m et 150m selon le sens/ 1 à 2mn à pied) Dans les deux sens, totem avec poubelle, accessibilité PMR Lignes A, F, H

Pôle CTM	Multijacueil Tom Pouce
 Accessibilité vélo	Peu d'aménagement proche du site. Bande cyclable dans les deux sens sur l'avenue Châteaudun (peu sécurisée, trafic routier important). Pas d'aménagement jusqu'au site.
 Accessibilité piéton	Continuité de l'aménagement piéton autour du site. Zone d'habitation, peu de circulation routière. Site excentré
 Accessibilité voiture	Site situé dans une impasse. Trafic et vitesse de circulation faible (limitation à 20-30km/h) Difficulté des agents à se garer. Seulement trois places réservées dont 1 PMR devant le site. Les riverains n'acceptent pas le stationnement de voiture devant leurs domiciles.
 Accessibilité TC	Lignes de bus principales: A (20mn), F (1-1h30), H (45mn) Arrêt Salamandre (800m/10mn à pied) Dans les deux sens, un abri avec banc et poubelle accessibilité PMR Ligne A, H Arrêt Azin (1,3km /16 mn à pied) Dans les deux sens, totem avec poubelle, accessibilité PMR Lignes A, F, H

Serres Municipales	
	Pas d'aménagements cyclables autour du site. Le cyclistes peuvent circuler autour du site, aucune signalisation mais peu de circulation routière.
Accessibilité vélo	Un rack pour stationner les vélos (6 emplacements), possibilité de les stationner dans les différents bâtiments (abrité).
	Aménagement piéton de chaque côté de la voirie dans les rues aux alentours du site, pas de passages piétons (trafic routier faible).
Accessibilité piéton	
	Niveau de trafic assez faible.
Accessibilité voiture	Dans l'enceinte du site, existence d'un sens de circulation et de signalisation pour éviter tout risque d'accident.
	Places de parking réservées pour tous les agents à l'entrée du site.
	Lignes de bus principales: C (30mn)
Accessibilité TC	Pas d'arrêt à moins de 500m
	Clémenceau (650m/7mn à pied) Dans chaque sens, abri avec banc et poubelle, accessibilité PMR Ligne C

Pôle Coty	Tous les sites
	Plusieurs aménagements cyclables autour des différents sites (plusieurs doubles-sens cyclables, pistes cyclables autour de l'avenue de France)
Accessibilité vélo	
	Continuité de l'aménagement piéton, passages piéton à chaque intersection avec la voirie.
Accessibilité piéton	
	Trafic moyen autour des sites (zone 30, établissements scolaires), trafic plus important sur l'avenue de France.
Accessibilité voiture	Stationnement privé: non renseigné
	Stationnement public et gratuit possible.
	Lignes principales: A (20mn), B(20mn), D (35mn), H (45mn) Les arrêt ci-dessous se situent à moins 400m d'au moins un des sites du pôle.
Accessibilité TC	Pierre et Marie Curie Un abri avec un banc et une poubelle dans chaque sens Ligne D
	Ader Sens 1: Totem avec un banc / Sens 2: Un abri avec un banc et une poubelle A,H
	Lewes Un abri avec un banc et une poubelle dans chaque sens
	A,B,H

Pôle Quinière	Tous les sites
	Absence d'aménagements cyclables proches des sites. Présence d'une bande cyclable rue Châteaubriant et sur une partie de l'avenue Maréchal Juin ainsi que de quelques doubles sens cyclables (rue Lenôtre par exemple).
Accessibilité vélo	
	Le cheminement piéton est continu aux alentours du site avec la présence à chaque fois d'un passage piéton à chaque intersection avec la voirie.
Accessibilité piéton	
	Trafic assez faible autour des sites (zone 30, site scolaires).
Accessibilité voiture	Stationnement privé: non renseigné
	Stationnement public et gratuit possible.
	Ligne de bus principales : C (30mn) , E (30-35mn), H (45mn)
Accessibilité TC	Maréchal Juin : C
	Marivaux : C, E, H La Fontaine : C, E, H

Prise de poste Peigné	
	Peu d'itinéraires cyclables autour du site.
Accessibilité vélo	Bande cyclable dans les deux sens sur l'avenue du Général Manoury (peu sécurisée)
	Aménagement piéton continu des deux côtés de la voirie, présence de passages piétons pour les traversées, nuisance sonores assez importante.
Accessibilité piéton	
	Trafic routier important sur l'avenue Manoury.
Accessibilité voiture	Difficulté de stationner sur l'avenue Manoury, places publiques et gratuites dans les rues perpendiculaires.
	Place privée: non renseigné
	Arrêt de bus juste à coté du site
Accessibilité TC	Abri avec un banc et une poubelle dans chaque sens
	Ligne de bus C

Pôle Vienne	
Ecole élémentaire Marcel Buhler/ Crèche Multiaccueil de Vienne	
	De nombreux aménagements cyclables aux alentours du site. La plupart des rues sont à double sens cyclable (peu sécurisé), une partie de l'avenue du Président Wilson se situe en zone de rencontre, une partie de la rue des Ponts Chartrains et de l'Avenue Wilson possède une bande cyclable.
Accessibilité vélo	
	Continuité de l'aménagement piéton sauf dans la rue du Dauphin (à proximité de la crèche) , passage piéton, zone 30 et zone de rencontre (Avenue du Président Wilson).
Accessibilité piéton	
	Le site est situé en zone 30. Le trafic est assez faible. Le trafic est important sur l'Avenue du Président Wilson (zone de rencontre limité à 20, peu respecté par les conducteurs). Possibilité pour les agents de se garer gratuitement dans les rues proches des sites.
Accessibilité voiture	
	Lignes de bus principales: A (20mn), D (35mn),G ,N1 (20mn à partir de 9h) Arrêt Ronceraie : Ecole Elementaire(130m/ 2mn à pied) Crèche (250m/ 3mn à pied) Sens 1: Totem avec poubelle Sens 2: Un abri avec banc et poubelle Accessibilité PMR dans les deux sens Lignes A,D,N1 Arrêt Parc Expo: Ecole Elementaire(400m/ 5mn à pied) Crèche (550m/ 7 mn à pied) Sens 1: Un abri avec banc et poubelle Sens 2: Totem avc poubelle Mauvaise accessibilité PMR dans les deux sens
Accessibilité TC	

Prise de poste Levée des Tuileries	
	Présence d'aménagements cyclables autour du site (voie partagée piéton-vélo, zone de rencontre, pistes cyclables). Ces aménagements présentent beaucoup de discontinuités et aucun aménagements sur l'avenue de Verdun
Accessibilité vélo	
	Présence d'aménagements piétons avec quelques discontinuités, peu de nuisances sonores, au bord de la Loire. Site excentré, difficilement accessible à la marche (temps de trajet important).
Accessibilité piéton	
	Niveau de trafic très faible aux alentours du site Trafic assez important sur l'avenue de Verdun. Stationnement libre et gratuit possible pour tous les agents dans l'enceinte du site (+ de 15 places)
Accessibilité voiture	
	Arrêt Verdun (environ 750m/ 10mn à pied) Sens 2: Un abri avec banc et poubelle Mauvaise accessibilité PMR (trottoir de mauvaise qualité) Arrêt Sanitas (environ 700m/ 10 mn à pied) Sens 1: Totem Sens 2: Un abri avec banc et poubelle Mauvaise accessibilité PMR (trottoir de mauvaise qualité)
Accessibilité TC	



3.2.4 Synthèse globale

Nom du site	CIAS	Mail Clouseau	Bibliothèque Abbé Grégoire	Place Saint-Louis	Hôtel de Ville	Hôtel d'Agglomération	Cycle de l'eau	CTM	Multiaccueil Tom Pouce	Serres Municipales
Accessibilité vélo	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Accessibilité piéton	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Accessibilité voiture	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Accessibilité TC	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●

Nom du site	Site Franciade	Police Municipale	Pôle Château	Pôle Coty	Pôle Quinière	Pôle Vienne	La Villette	Prise de poste Local Peigné	PP Levée des Tuilleries
Accessibilité vélo	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Accessibilité piéton	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Accessibilité voiture	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Accessibilité TC	●	●	●	●	●	●	●	●	●

Dans l'ensemble, les sites sont accessibles mais présentent des disparités selon les modes de transport.

L'accessibilité piétonne est forte sur la plupart des sites. Quelques sites excentrés (CTM, Multiaccueil Tom Pouce) possèdent de fortes discontinuités des aménagements.

L'accessibilité pour les vélos est dans l'ensemble moyenne, du fait d'une discontinuité des aménagements et d'un manque de stationnement cyclable sur certains sites.

L'accessibilité routière aux différents sites est forte. Certains sites se sont vus attribuer une accessibilité moyenne. Cette attribution est due à un manque de places de stationnement privées et un trafic important aux heures de pointe.

L'accessibilité en transport en commun est assez hétérogène selon les sites. Les sites du centre-ville sont les mieux desservis.



3.4 Analyse de la demande de déplacement

3.4.1 Analyse de la demande de mobilité générale

Une analyse de la demande en mobilité a été réalisée pour les 4 principaux sites en terme d'effectifs :

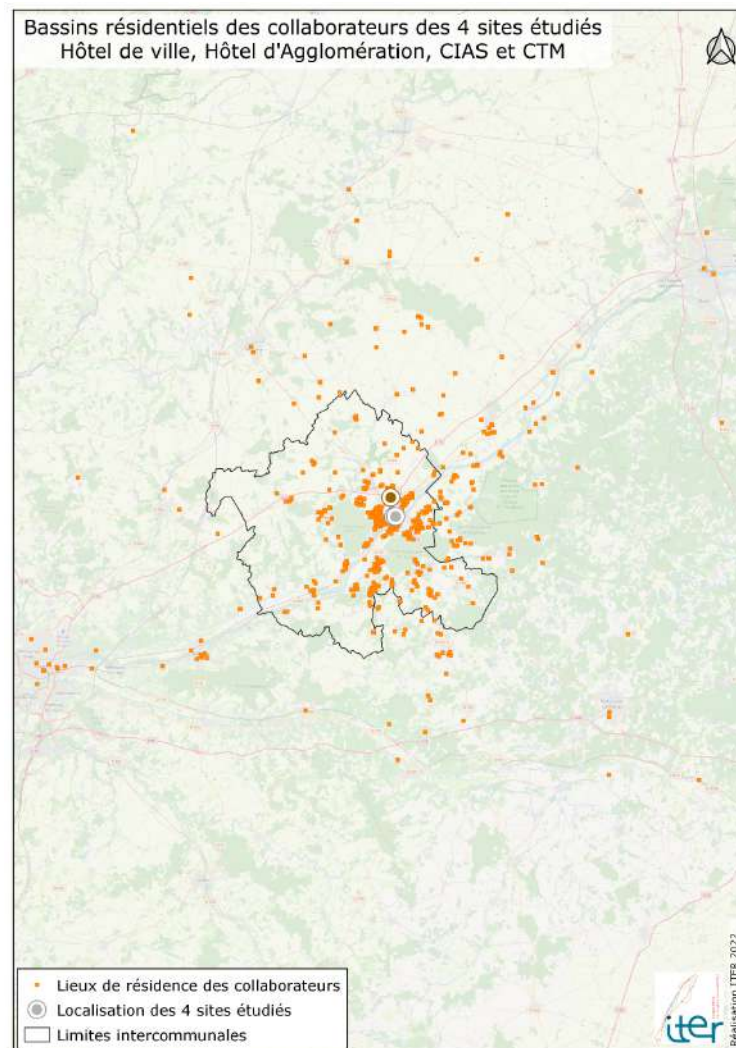
- Centre Intercommunale d'Action Sociale du Blaisois (CIAS) avec 215 agents
- Centre Technique Municipal (CTM) avec 209 agents
- Hôtel de Ville avec 192 agents
- Hôtel d'Agglomération avec 134 agents

A l'aide de la liste des adresses anonymisées de l'ensemble des agents des 3 collectivités (pas seulement à partir des réponses au questionnaire), des cartes faisant apparaître les lieux de résidence des salariés des 4 sites majeurs ont été réalisées.

Il existe une concentration des bassins résidentiels sur la ville de Blois et de manière générale sur l'agglomération avec 71% des collaborateurs de ces 4 sites qui résident sur l'une des 43 communes d'Agglopolys. Un nombre important d'agents résident tout de même en dehors du territoire notamment dans des villes éloignées telles que Tours, Amboise ou Orléans.

Les 6 principales communes de résidence de ces agents sont :

- Blois : 35%
- Vineuil : 5,6%
- Chailles : 2,8
- La Chaussée-Saint-Victor : 2%
- Cellettes : 1,6%
- Villebarou : 1,6%



En comparaison, les 10 principales communes de résidences de la totalité des agents (1703) des 3 collectivités sont:

- Blois: 38,8%
- Vineuil: 5,2%
- La Chaussée-Saint-Victor : 2,8%
- Mont-Près-Chambord: 2,0%
- Chailles: 1,9%
- Cellettes: 1,7%
- Saint-Gervais-la-Fôret: 1,6%
- Tours: 1,5%
- Valencisse: 1,5%
- Villebarou: 1,5%



Des cartes « isochrones » ont ensuite été réalisées pour différents modes de transport : les transports en commun, le vélo, le Vélo à Assistance électrique (VAE) et la marche à pied. Il s'agit d'aire géographiques correspondant à des temps de trajet donnés, à partir de l'adresse précise de l'établissement de rapprochement à savoir au :

- 4 rue des Cordeliers 41000 Blois pour le CIAS
- 152 avenue de Châteaudun 41000 Blois pour le Centre Technique Municipal
- 9 place Saint-Louis 4100 Blois pour l'Hôtel de Ville
- 1 rue Honoré de Balzac 41000 Blois pour l'Hôtel d'Agglomération

Ces cartes permettent d'identifier le potentiel de captation de ces modes, c'est-à-dire le nombre de salariés de l'établissement qui résident dans ces périmètres dits « aires d'influence » et qui peuvent « en théorie » se rendre sur site en 10, 15, 20 minutes à pied, vélo ou VAE ou 15, 30 ou 45 minutes en Transports collectifs. Ce calcul de potentiel est basé sur le temps de parcours moyen entre les domiciles et lieux de travail

NB : Les isochrones des transports en commun ont été générés sur la tranche horaire 17h-18h.

NB : Les modèles utilisés pour les calculs de temps de trajets prennent en compte de nombreuses variables comme les dénivelés, les feux de circulation ou la densité du trafic. Cependant, la méthode ne permet pas d'indiquer la typologie de voirie empruntée (piste ou bande cyclable, zones 30 etc) donc de connaître le degré de confort et le sentiment de sécurité qui en découlent pour les cyclistes et piétons.



3.4.2 Analyse détaillée des 4 principaux sites

3.4.2.1 Potentiel de captation des principaux sites

Potentiel de captation des 4 sites principaux avec différentes modes de transport : Marche à pied, Vélo, VAE, TC

		CIAS 215	CTM 209	Hôtel de ville 192	Hôtel d'Agglomération 134
Marche à pied	Moins de 10 min	9 (4%)	0 (0%)	6 (3%)	8 (6%)
	Moins de 15 min	16 (7%)	1 (0,5%)	12 (6%)	13 (10%)
	Moins de 20 min	29 (13%)	4 (2%)	25 (13%)	14 (10%)
Vélo / VAE	Moins de 10 min	28 (13%) - 28 (13%)	4 (2%) - 7 (3%)	21 (11%) - 34 (18%)	14 (10%) - 16 (12%)
	Moins de 15 min	50 (23%) - 68 (32%)	18 (9%) - 23 (11%)	45 (23%) - 55 (29%)	22 (16%) - 22 (16%)
	Moins de 20 min	79 (37%) - 92 (43%)	33 (16%) - 43 (21%)	68 (35%) - 84 (44%)	28 (21%) - 33 (25%)
Transports en commun	Moins de 15 min	15 (7%)	1 (0,5%)	17 (9%)	11 (8%)
	Moins de 30 min	49 (23%)	22 (10%)	46 (24%)	17 (13%)
	Moins de 45 min	88 (41%)	48 (23%)	75 (39%)	24 (18%)

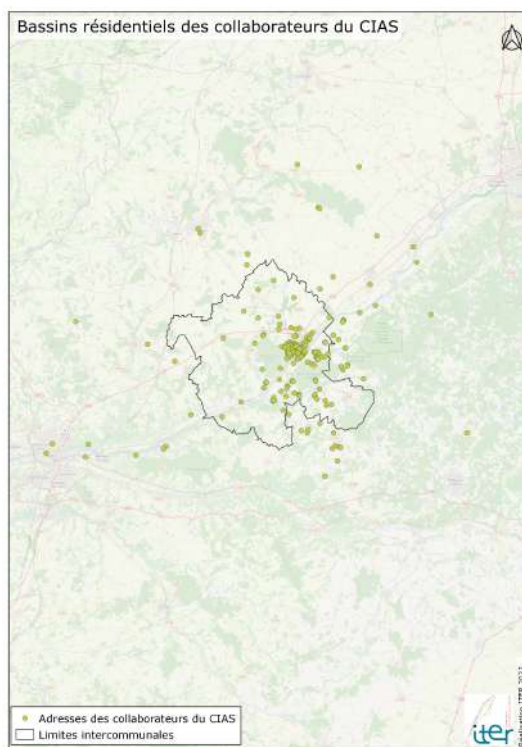
Ces potentiels théoriques montrent un contexte favorable à l'usage des mobilités alternatives à la voiture sur ces 4 sites et spécialement pour le CIAS et l'Hôtel de Ville. Il faut cependant noter qu'une part importante des agents utilisent leur véhicule personnel pour les trajets professionnels.

De façon générale, le vélo et encore plus le VAE constituent des modes de transport intéressants et compétitifs à la voiture pour des temps de trajets inférieurs à 20 minutes.



3.4.2.2 CIAS

3.4.2.2.1 Pratique des agents

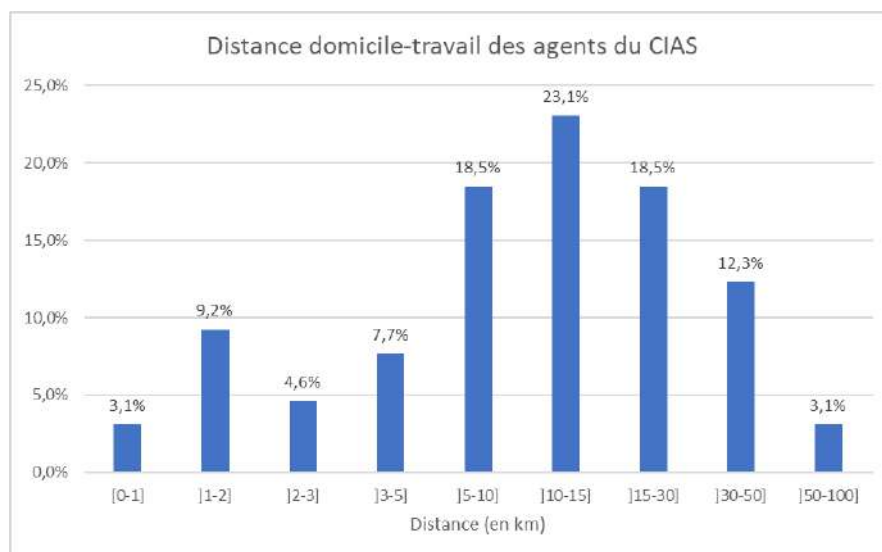


Cette carte représente la localisation des domiciles des agents (215) ayant pour site d'embauche le CIAS.

Réponses au questionnaire:

74 agents sur 215 ont répondu au questionnaire, ce qui équivaut à un taux de participation de 34,4%. Les résultats ci-dessous ont été obtenus en traitant les réponses des agents ayant répondu au questionnaire. Ils sont représentatifs (nombre important de réponses, $\approx 35\%$ de participation) mais ne retranscrivent pas exactement la réalité.

Un quart de ces agents habitent à moins de 5 km du CIAS (24,6%).

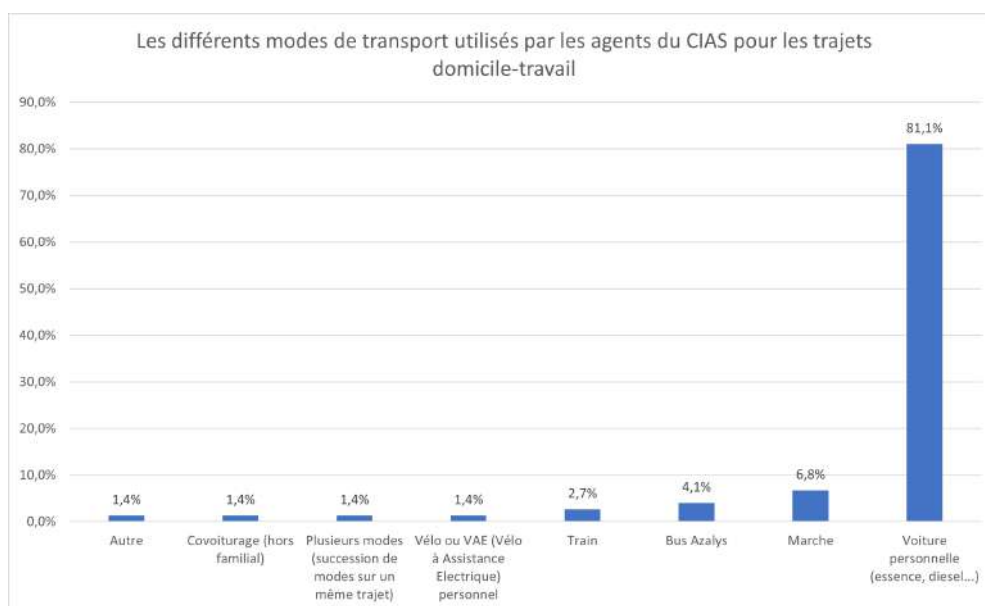


Trajets domicile-travail:

La voiture personnelle (essence, diesel) est le moyen de transport privilégié par 4 agents sur 5 (81%). Cette part modale très importante (au-dessus de la moyenne des autres sites) est en partie due à l'usage pour les aides à domicile de leur voiture personnelle pour réaliser leurs déplacements professionnels.

La marche est utilisée par 7% des agents. L'usage de ce mode de transport est dû à des faibles distances domicile-travail pour de nombreux agents (12,3% ont moins de 2km à parcourir).

Les autres modes de transport ont des parts modales très faibles même si le réseau de bus Azalys est utilisé par 5,1% des agents.



Etude d'accessibilité du CIAS



- Secteur piétonnier
- CIAS
- Abri de bus
- Double sens cyclable
- Zone de rencontre
- Passage piéton
- Trottoir
- Aménagement piéton
- Piste cyclable

0 50 100 m



Trajets professionnels

La voiture personnelle (essence, diesel) ainsi que la voiture de fonction/service représentent les moyens de transport de 83,6% des agents (respectivement 46,9% et 36,7%). L'utilisation de la voiture de service/fonction par les aides soignantes et de la voiture personnelle par les aides à domicile pour ces trajets explique cet usage important.

La localisation centrale du CIAS (proche de nombreux sites) permet l'utilisation des modes actifs par 12,2% des agents.

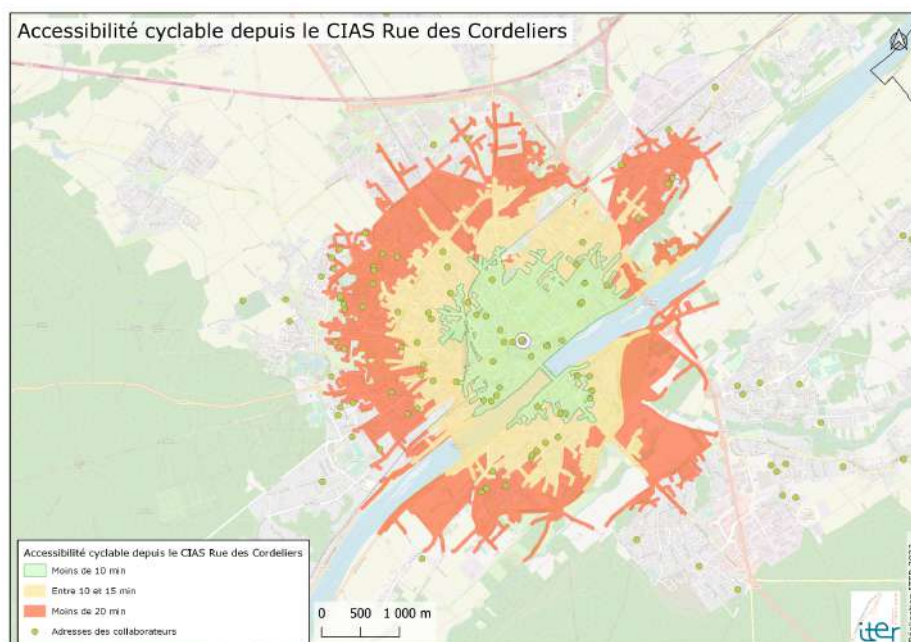
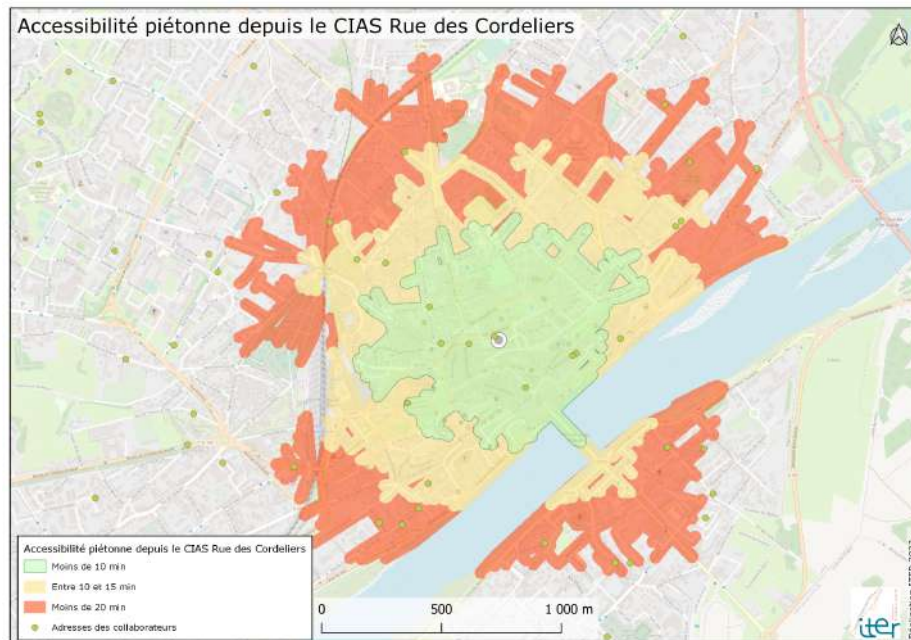
4% des agents prennent des bus Azalys

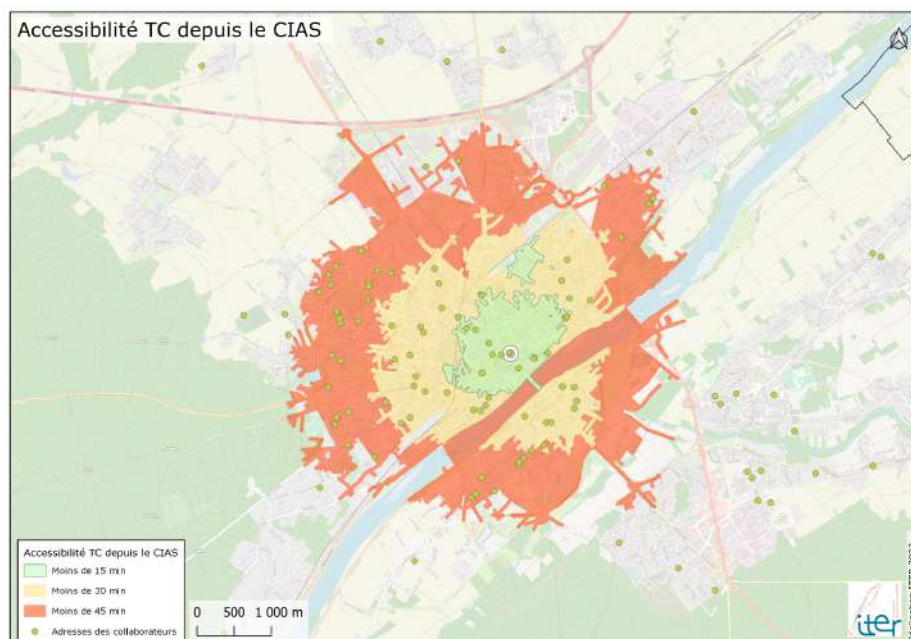
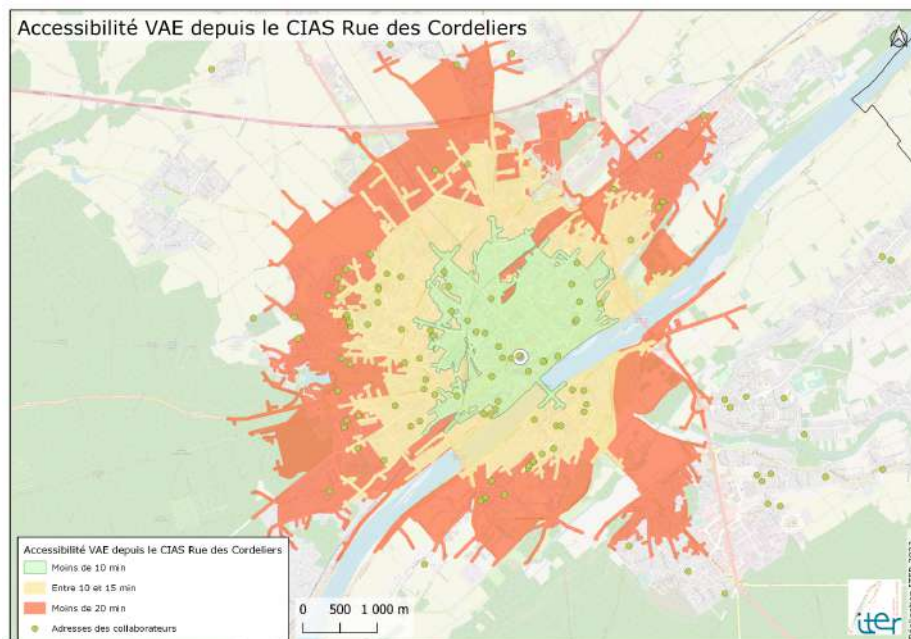
3.4.2.2 Accessibilité et ressources

Les pratiques des agents en termes de déplacement ne sont pas réellement en adéquation avec l'accessibilité, les ressources du site et les distances domicile-travail des agents . Le site possède une bonne accessibilité aux modes actifs (vélo,VAE,Marche)et un fort potentiel théorique à ces modes. Pourtant les modes actifs ne sont que très peu utilisés. L'utilisation aussi importante de la voiture personnelle est en partie dû aux déplacements professionnels des aides à domicile avec leurs voitures personnelles.



3.4.2.2.3 Aires d'influence





Le centre-ville est entièrement accessible à pied depuis le CIAS. La marche a atteint son potentiel maximum pour une durée de trajet de 15 min maximum (7% des agents) mais il reste une marge de progression de 50% pour des trajets de 20 min maximum.

Le vélo est adapté pour accéder dans tout le centre de la commune (en moins de 15 min). Il permet également de desservir la commune de Villebarou au Nord, la commune de la Chaussée-Saint-Victor à l'Est mais également le Sud et notamment la commune de Saint-Gervais-la-Forêt en moins de 20 min en VAE.

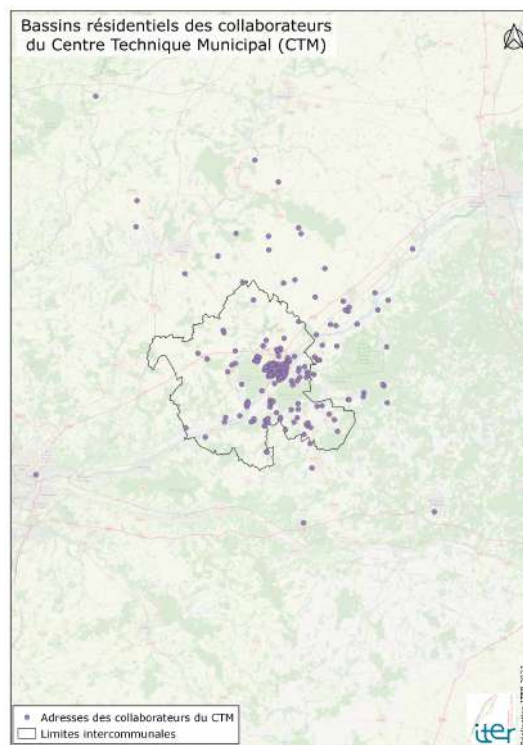


Le réseau de transport en commun est lui moins attractif en temps de parcours en comparaison à l'utilisation du vélo et principalement du VAE qui permet de rejoindre des zones plus éloignées avec un temps de parcours moins important.

L'utilisation actuelle de ces modes de transport est bien en dessous du potentiel de captation. Le vélo ou VAE ainsi que le transport en commun sont utilisés par respectivement seulement 1% et 4% des agents avec des potentiel de captation de 43% pour le VAE (trajet de moins de 20 min) et de 23% pour les TC (trajet de moins de 30 min). Il existe un réel enjeu sur le développement et la pratique de ces modes de transport.

3.4.2.3 CTM

3.4.2.3.1 Pratique des agents



Cette carte représente la localisation des domiciles des agents (209) ayant pour site d'embauche le CTM.

Réponses au questionnaire:

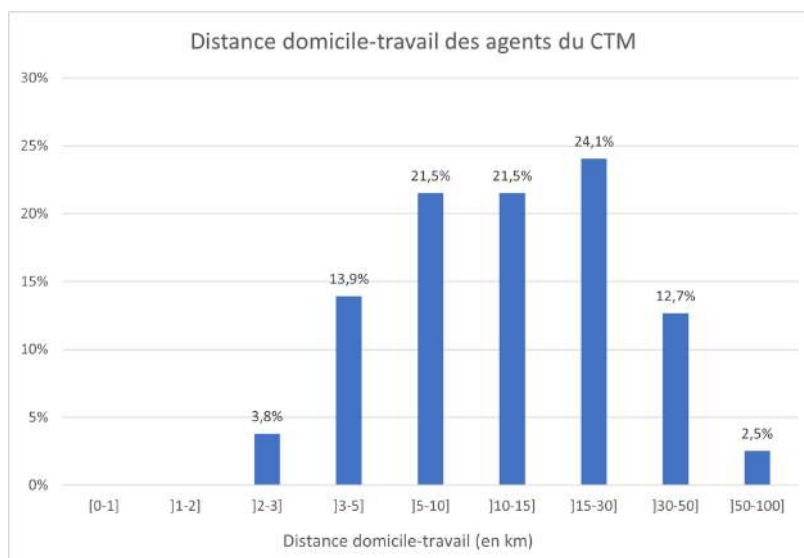
83 agents du CTM sur 209 ont répondu à ce sondage, ce qui équivaut à un taux de participation de 39,7%.

Les résultats ci-dessous ont été obtenus en traitant les réponses des agents ayant répondu au



questionnaire. Ils sont représentatifs (nombre important de réponses, $\approx 40\%$ de participation) mais ne retranscrivent pas exactement la réalité.

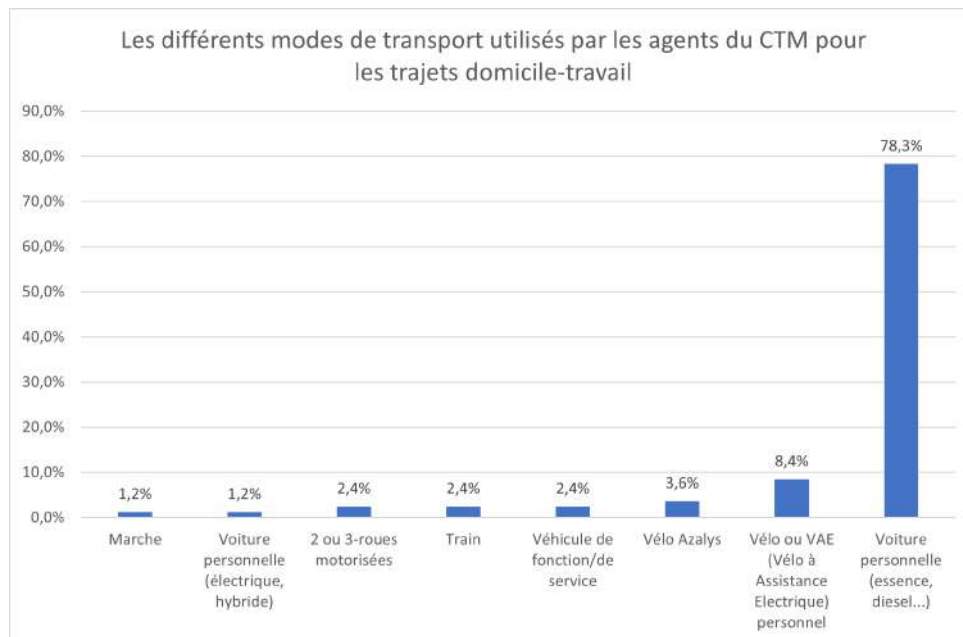
Très peu d'agents résident proche du site, seulement 3,8% à moins de 3 km, et 17,7% à moins de 5 km. Les deux tiers des agents (67,1%) habitent à des distances domicile-travail allant de 5 à 30 km. Un part non négligeable d'agents (15,2%) habite à plus de 30 km du site d'embauche.





Trajets domicile-travail:

Une grande majorité des agents (80,3%) utilisent la voiture thermique personnelle pour se rendre sur le site. L'utilisation du réseau de bus Azalys est quasi nulle tandis que celle de la marche est très faible (1,2%). Celle du vélo, VAE personnel et vélo Azalys est assez satisfaisante (12%).



Trajets professionnels:

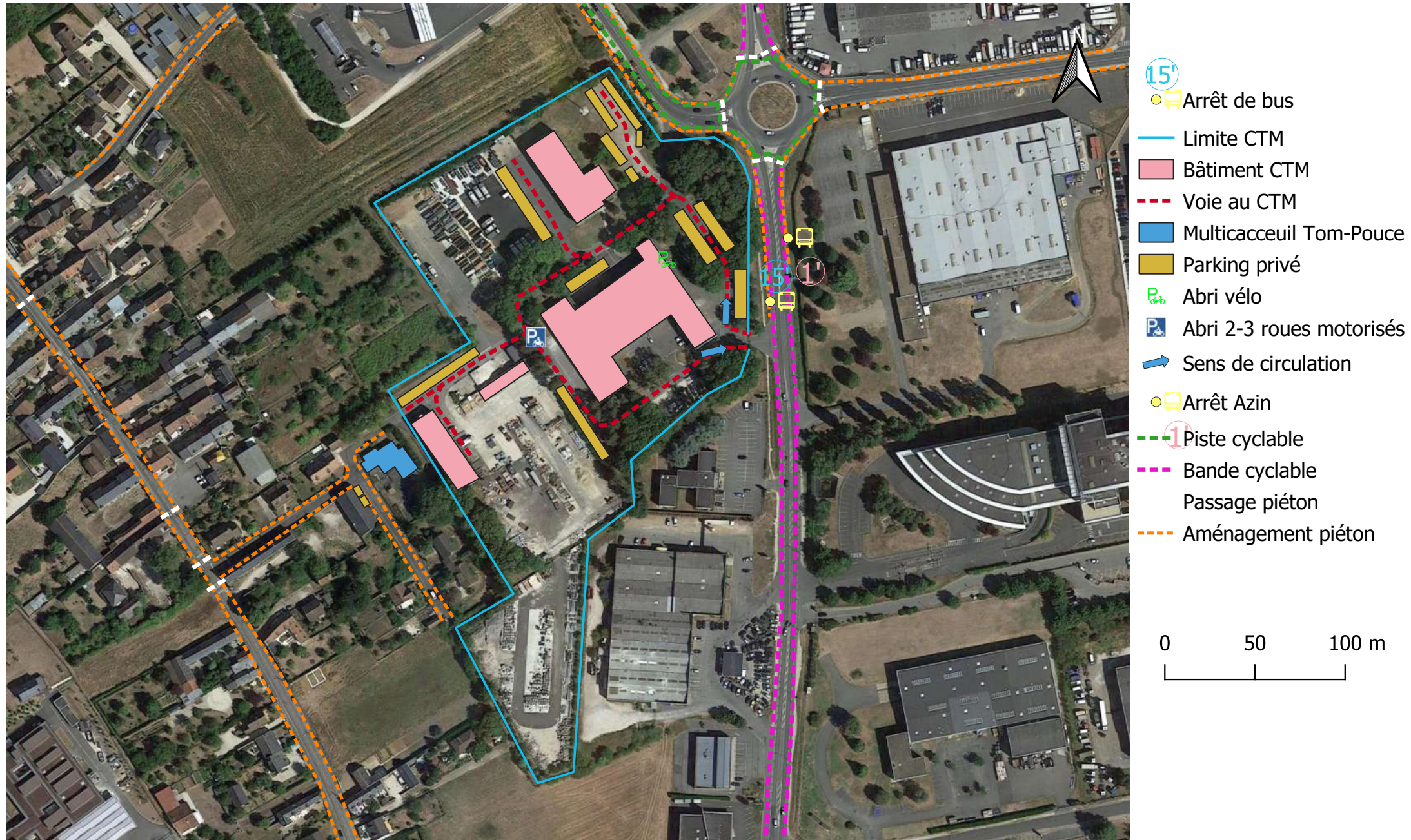
Les véhicules de service et la voiture personnelle (essence,diesel,...) représentent 94,8% des déplacements professionnels avec respectivement 82,5% et 12,3%.

Les déplacements doux représentent seulement 3,5% de la part modale avec l'utilisation du vélo/VAE par quelques agents.

3.4.2.3.2 Accessibilité et ressources

Les pratiques de déplacement utilisées par les agents sont en adéquation avec les distances domicile-travail des agents ainsi qu'à l'accessibilité aux différents modes de transport et aux ressources du site.

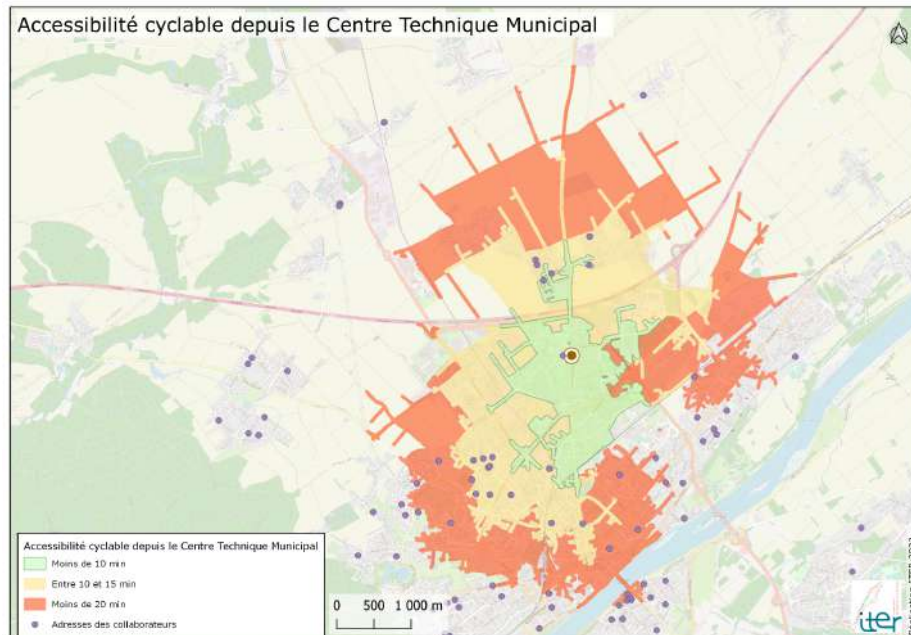
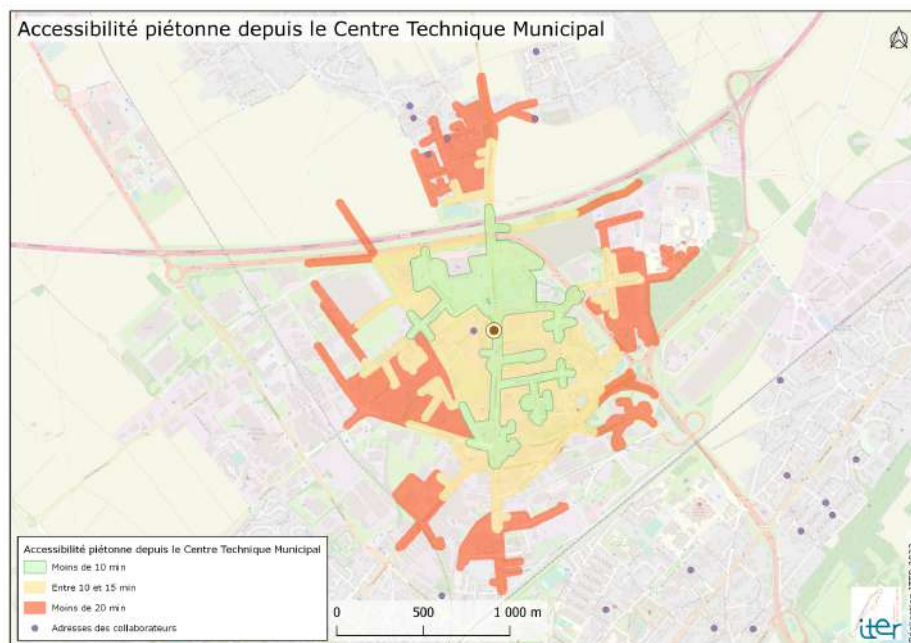
Etude d'accessibilité du CTM et du Multiaccueil Tom-pouce

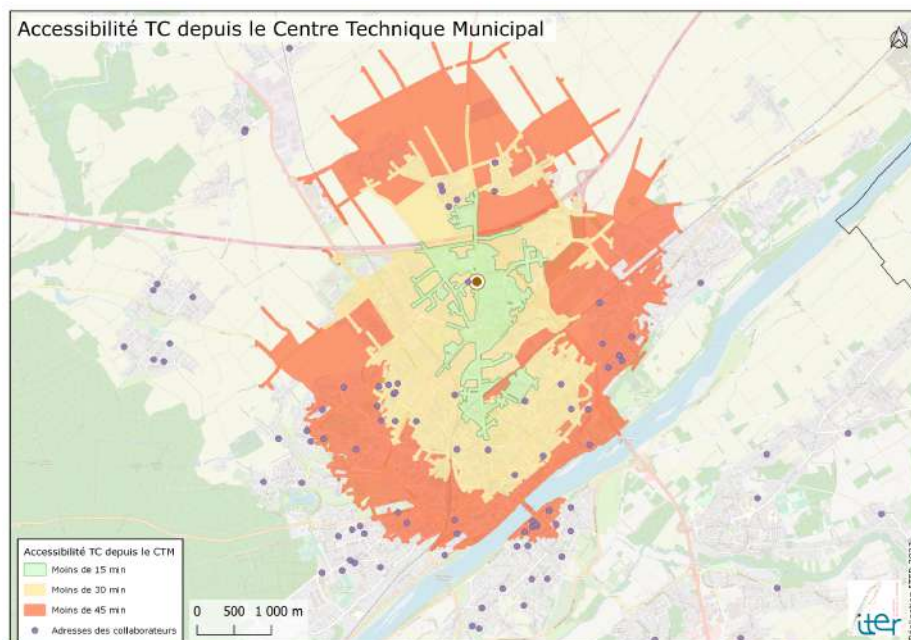
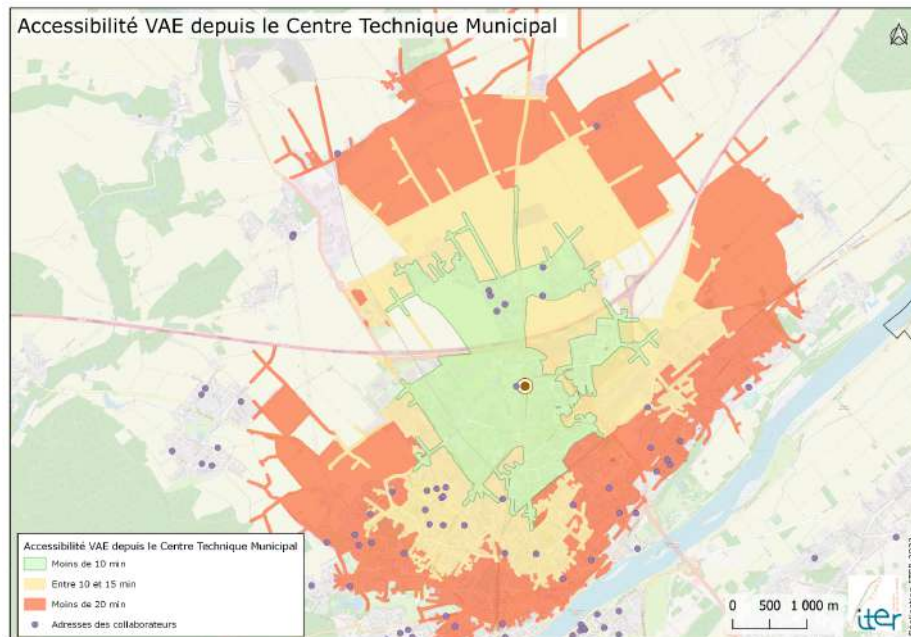


Source: Google Satellite



3.4.2.3.3 Aire d'influence





Trajets domicile-travail

Le CTM est un site excentré qui ne permet pas de rejoindre les autres sites à pied.
La marche est un mode de transport non adapté à ce site et a déjà atteint son potentiel.

Le vélo est particulièrement le VAE permet de rejoindre le centre ville ainsi que les communes limitrophes en 20 mn avec Villebarou et Marolles au Nord et La Chaussée-Saint-Victor à l'Est.



Les transports en commun permettent de rejoindre les mêmes lieux mais couvrent une aire un peu plus faible que le VAE qui permet de rejoindre des zones plus éloignées.

Le vélo/VAE est utilisé à un peu plus de 50% de son potentiel de captation pour un trajet de 20 min maximum (21%).

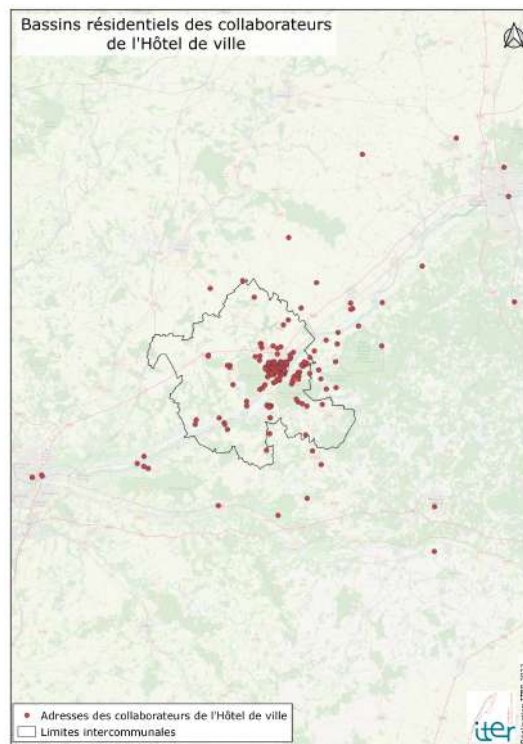
Les transports en commun sont eux sous-utilisés par les agents (autour de 0%) et sont très loin de leurs potentiels de captation pour des trajets de moins de 30mn (10%).

Trajets professionnels

Le vélo et particulièrement le VAE est un moyen pertinent de déplacement pour les agents allant sur un grand nombre de sites des 3 collectivités. Les transports en commun sont très peu compétitifs par rapport à la voiture et le vélo pour ce type de déplacement.

3.4.2.4 Hôtel de Ville

3.4.2.4.1 Pratique des agents



Cette carte représente la localisation des domiciles des agents (192) ayant pour site d'embauche l'Hôtel de Ville.



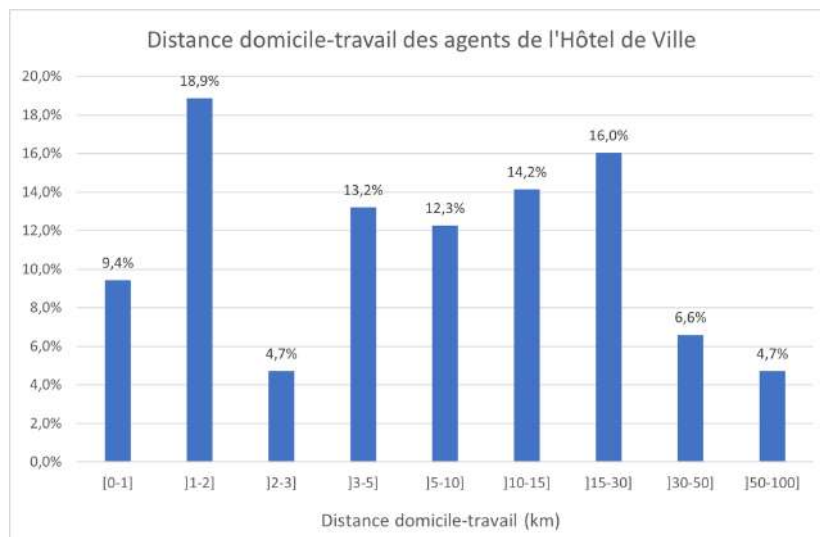
Réponses au questionnaire:

110 agents sur 192 ont répondu au questionnaire, ce qui équivaut à un taux de retour de 57,3%.

Les résultats ci-dessous ont été obtenus en traitant les réponses des agents ayant répondu au questionnaire. Ils sont représentatifs (nombre important de réponses, ≈60% de participation) mais ne retranscrivent pas exactement la réalité.

Les agents de l'Hôtel de Ville résident majoritairement sur la ville de Blois et dans l'agglomération. La moitié des agents (46,2%) habitent à moins de 5 km du site et un peu moins d'1/3 (28,2%) à moins de 2km. Le site a un fort potentiel théorique pour l'utilisation des modes actifs (Marche, Vélo, VAE).

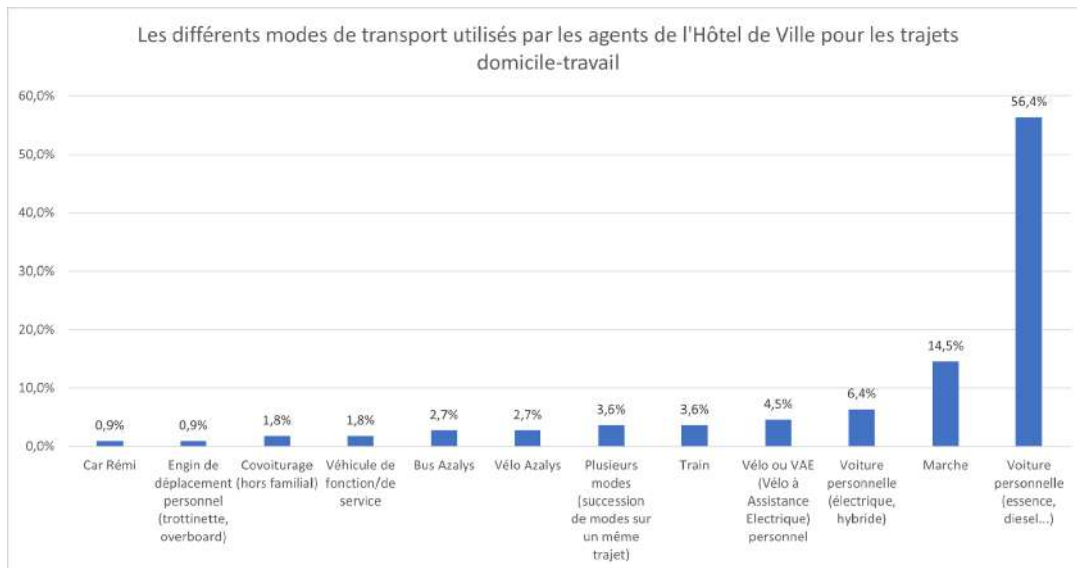
1 agent sur dix (11,3%) habite à plus de 30 km du site.



Ce fort potentiel théorique des modes actifs se traduit par une part modale importante de la marche (14,5%).

Néanmoins, plus de la moitié des agents (57,9%) utilisent une voiture thermique personnelle et seulement 8% utilisent le vélo, VAE, Vélo Azalys et engins de déplacement personnels pour se rendre sur leur site d'embauche.

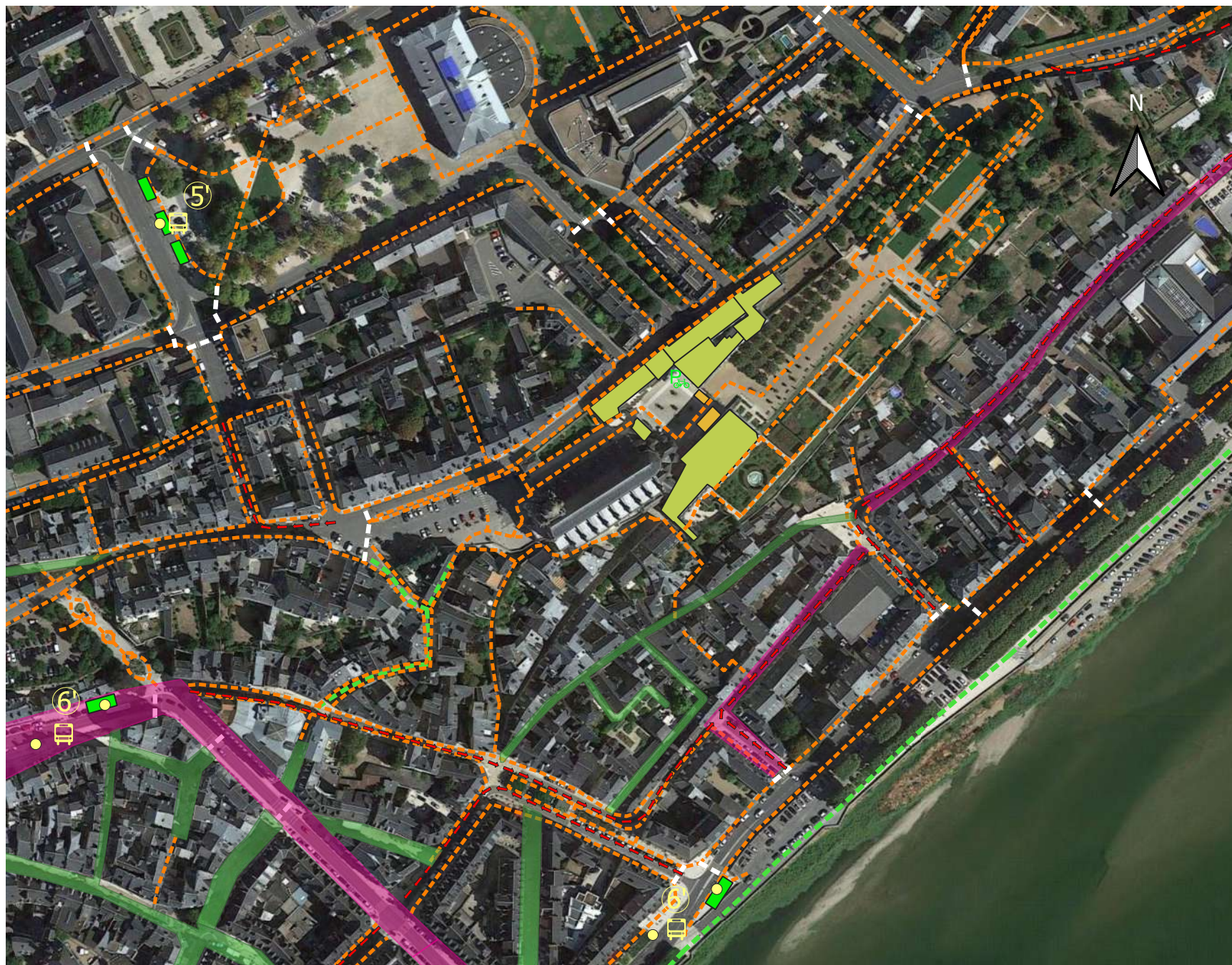
Les transports en commun (Train, Bus Azalys, Car Rémi, Plusieurs modes) sont eux bien utilisés par les agents du site avec une part modale de 10,2%.



3.4.2.4.3 Accessibilité et ressources

La forte part modale de la marche et des transports en commun est due à des distances domicile-travail faibles pour de nombreux agents et une accessibilité en transport en commun forte (site en centre-ville).

Etude d'accessibilité de l'Hôtel de Ville

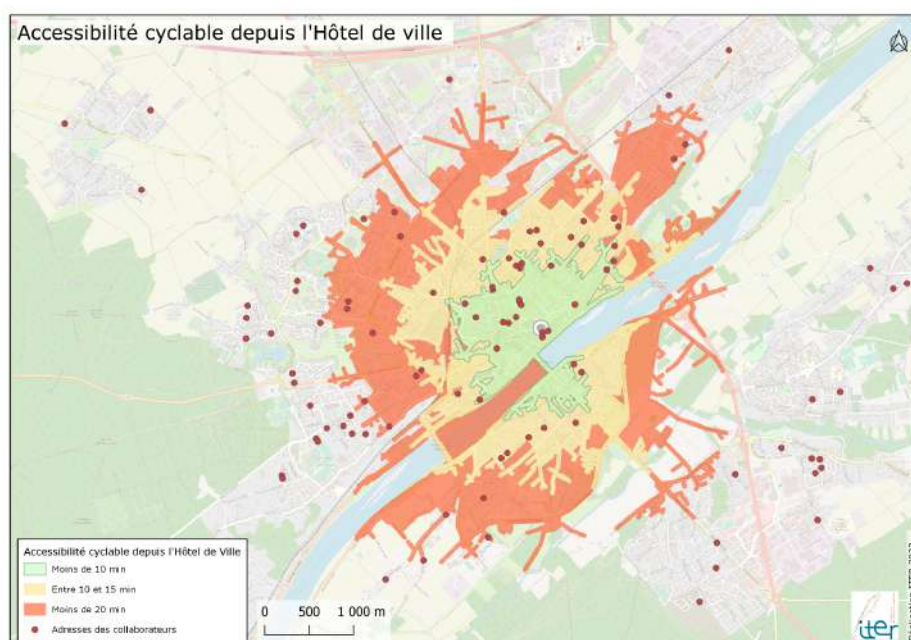
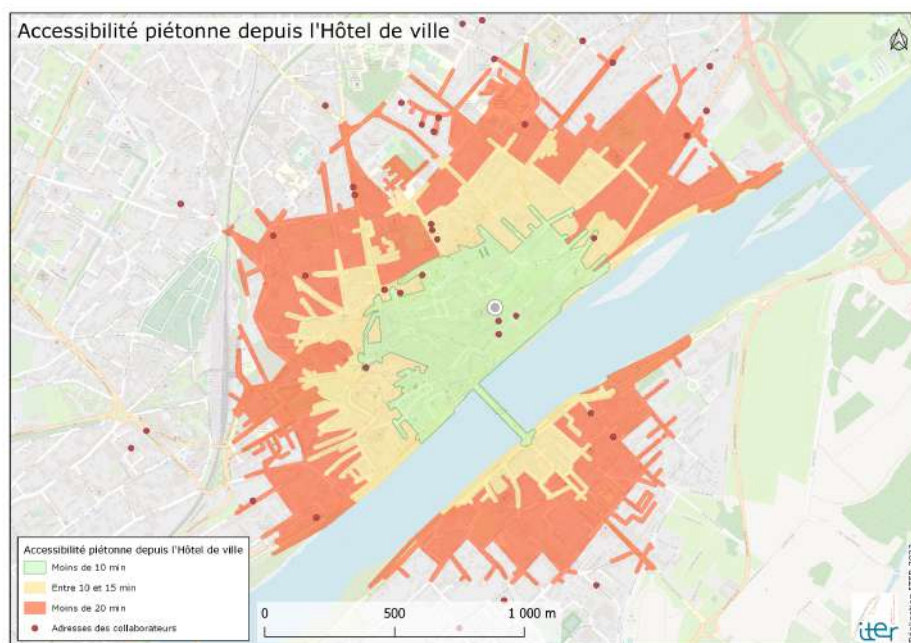


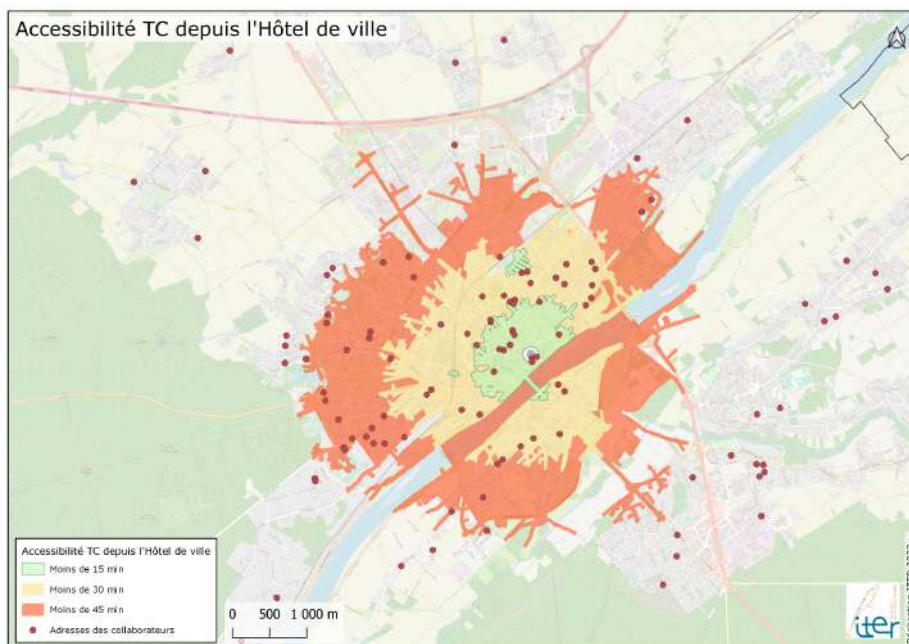
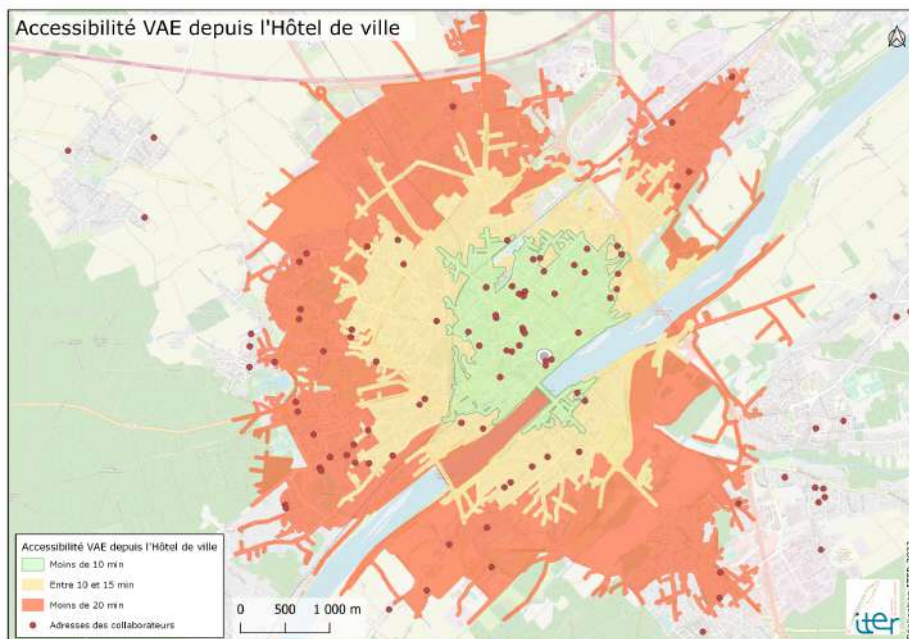
- ⑥ Arrêt de bus
- Abri de bus
- Hôtel de Ville
- Secteur piétonnier
- Zone de rencontre
- Place réservée
- Piste cyclable
- Double sens cyclable
- Stationnement vélo
- Passage piéton
- Aménagement piéton

0 50 100 m



3.4.2.4.3 Aires d'influence







Trajet domicile travail

La marche est utilisée au maximum de son potentiel par les agents (14%).

Le vélo est adapté pour accéder dans tout le centre de la commune (à moins de 15 min). Il permet également de desservir la commune de Villebarou au Nord, la commune de la Chaussée-Saint-Victor à l'Est mais également le Sud et notamment jusqu'à la commune de Saint-Gervais-la-Forêt à moins de 20 min en VAE.

Le réseau de transport en commun est lui moins attractif en temps de parcours en comparaison à l'utilisation du vélo et principalement du VAE qui permet de rejoindre des zones plus éloignées.

L'utilisation actuelle de ces modes de transport est bien en dessous du potentiel de captation. Le vélo ou VAE ainsi que le réseau de bus Azalys sont utilisés par respectivement seulement 7,2% et 5,7% des agents avec des potentiel de captation de 44% pour le VAE (trajet de moins de 20 min) et de 24% pour les TC (trajet de moins de 30 min). Il existe un réel enjeu sur le développement et la pratique de ces modes de transport.

Il existe un réel enjeu sur leurs développements et leurs utilisations.

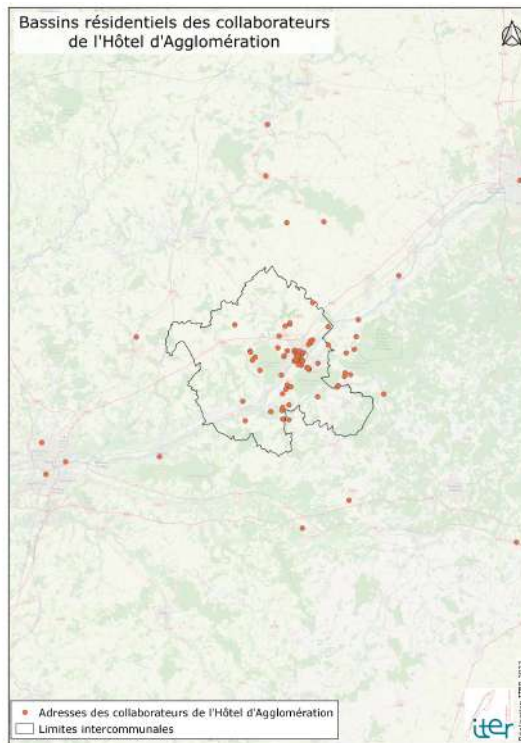
Trajet professionnel

Le vélo et particulièrement le VAE est un moyen pertinent de déplacement pour les agents allant sur quasiment n'importe quel site des 3 collectivités. Les transports en commun et la marche peuvent permettre aux agents de l'Hôtel de Ville de réaliser certains déplacements (sites plus proches).



3.4.2.5 Hôtel d'agglomération

3.4.2.5.1 Pratique des agents

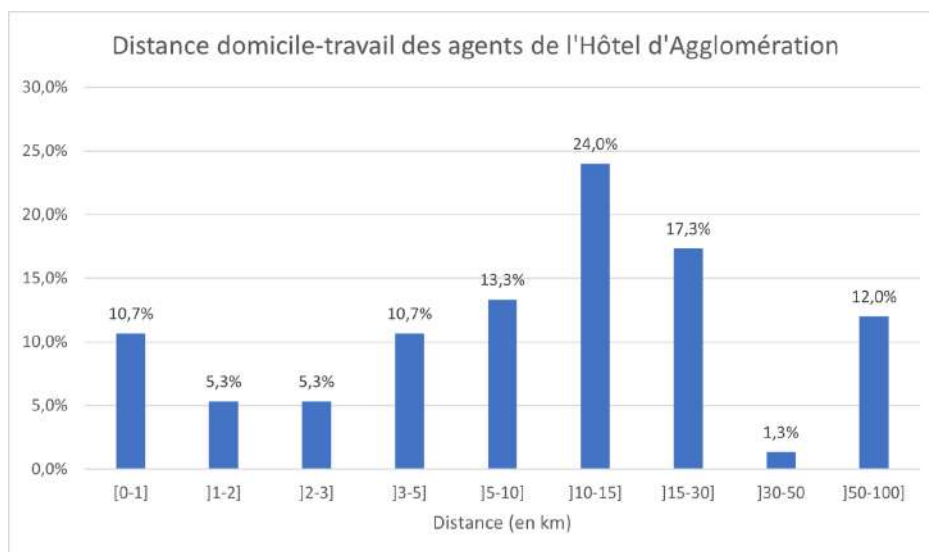


Cette carte représente la localisation des domiciles des agents (134) ayant pour site d'embauche l'Hôtel d'Agglomération.

Réponses aux questionnaire:

77 agents sur 134 ont répondu au questionnaire, ce qui équivaut à un taux de participation de 57,5%. Les résultats ci-dessous ont été obtenus en traitant les réponses des agents ayant répondu au questionnaire. Ils sont représentatifs (nombre important de réponses, $\approx$ 60% de participation) mais ne retranscrivent pas exactement la réalité.

Un grand nombre d'agents résident proche du site avec 10,7% à moins d'1km et 1/3 des agents à moins de 5km (32%). Le site a un fort potentiel théorique pour l'utilisation des modes actifs (Marche, Vélo, VAE).

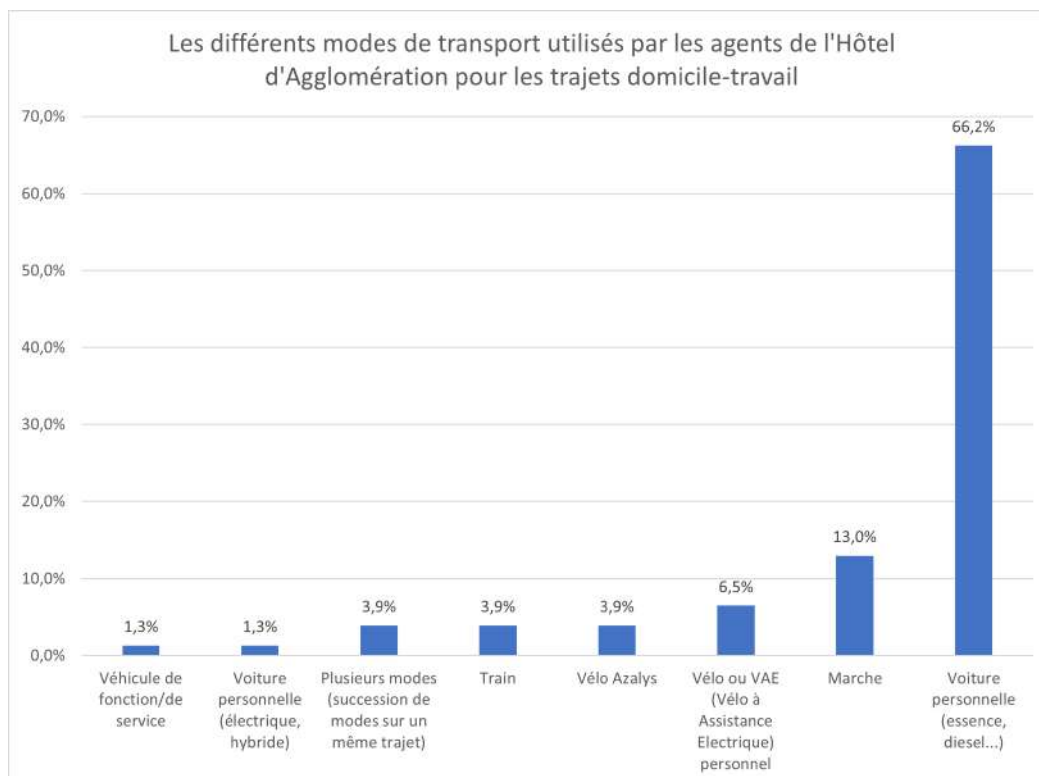


Trajets domicile-travail

Deux tiers des agents (66,2%) prennent leur voiture personnelle pour leurs trajets domicile-travail.

La pratique des modes actifs par 23,4% des agents avec le vélo/VAE (10,4%) et de la marche (13%) est aussi importante.

Les transports en commun avec le train (3,9%) et le réseau de bus Azalys (Plusieurs modes : 3,9%) sont peu utilisés.





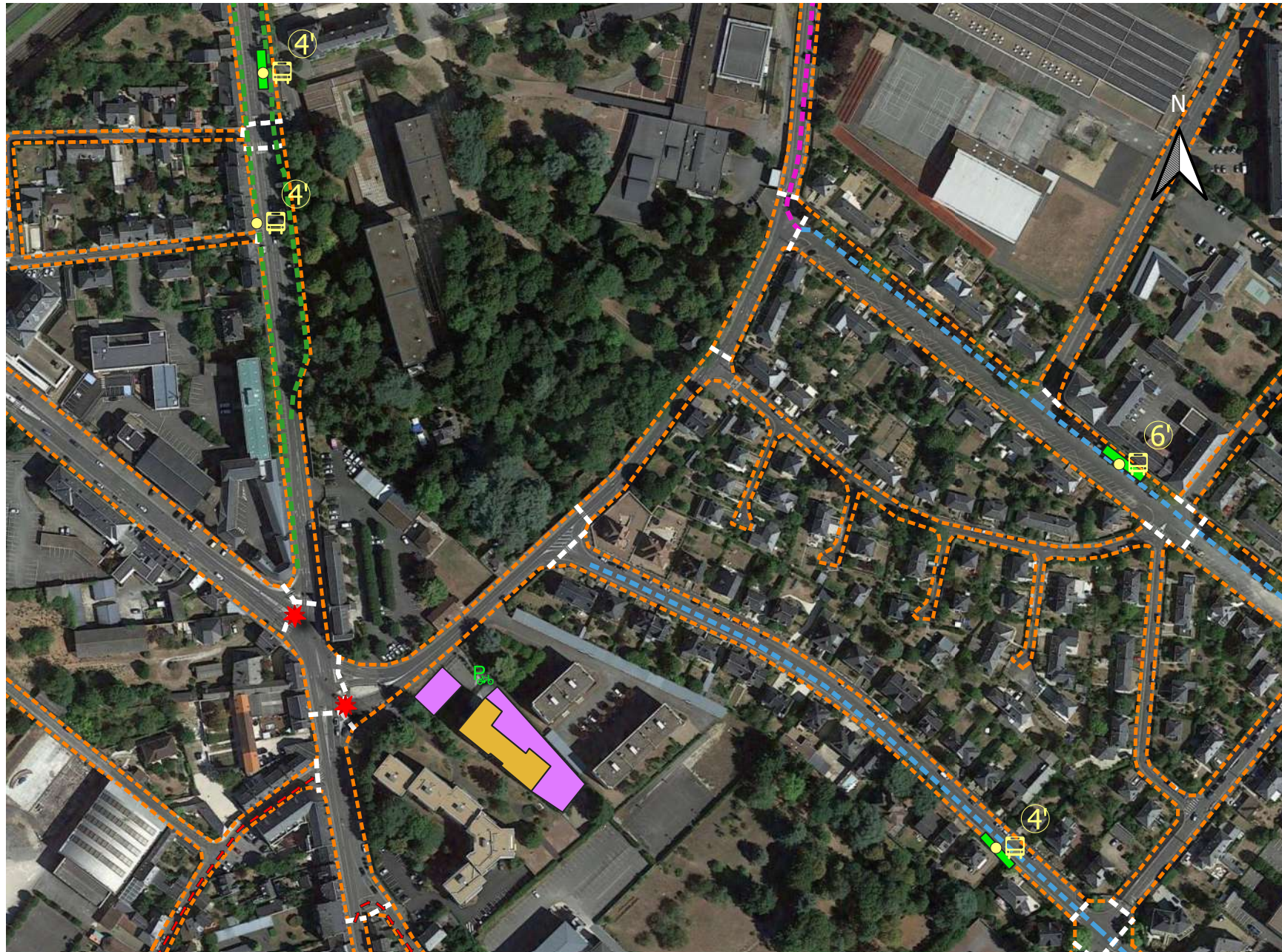
Trajets professionnels

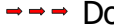
Au niveau des déplacements professionnels, la voiture de fonction/service ainsi que la voiture personnelle (essence, diesel) représentent les moyens de transport de 70% des agents (respectivement 46% et 24%). Les modes actifs et particulièrement la marche (18%) sont utilisés par un quart des agents de l'Hôtel d'Agglomération (24%).

3.4.2.5.2 Accessibilité et ressources

Les modes de déplacement sont en adéquation avec l'accessibilité, les ressources et les distances domicile-travail des agents. 1/4 des déplacements domicile-travail se font avec des modes actifs du fait d'une accessibilité piétonne et cyclable forte et de distances domicile-travail assez faibles pour de nombreux agents. Les transports en commun sont eux pour leurs parts très peu utilisés du fait d'une mauvaise accessibilité au site avec ce mode de transport.

Etude d'accessibilité de l'Hôtel d'Agglomération



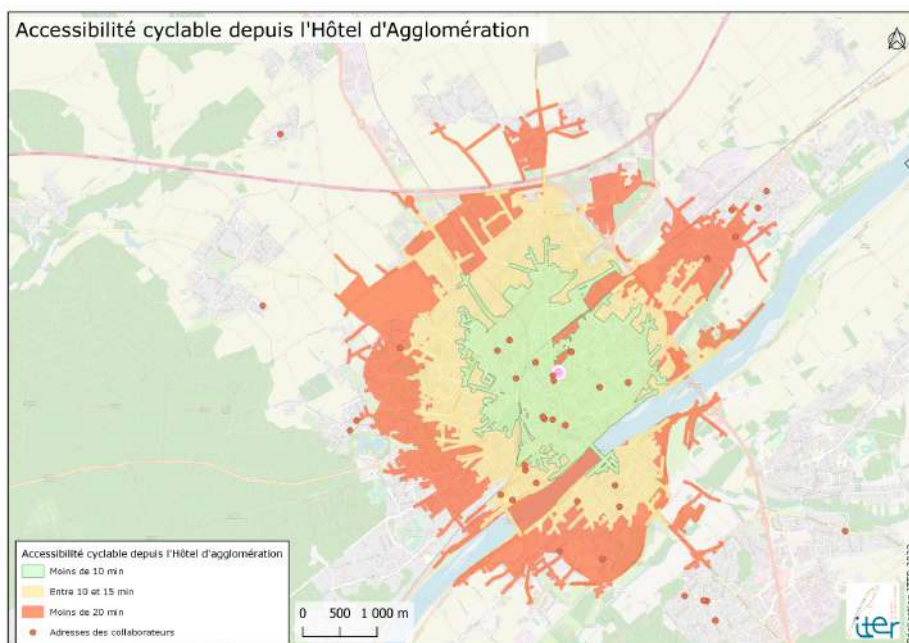
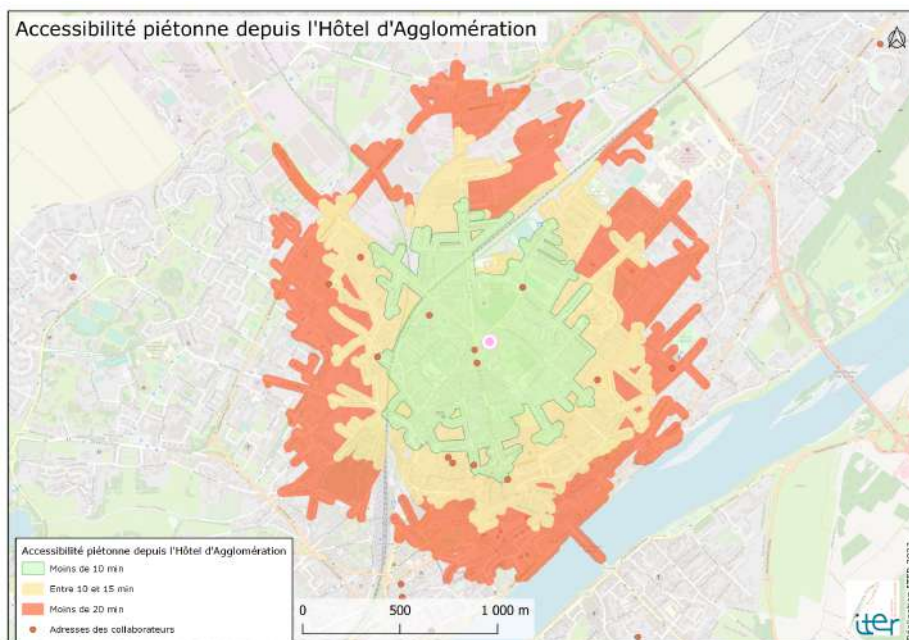
-  Arrêt de bus
-  Abri Bus
-  Hôtel d'agglomération
-  Parking privé
-  Double sens cyclable
-  Point de vigilance
-  Piste cyclable
-  Passage Piéton
-  Bande cyclable
-  Abri Vélo
-  Zone partagée Bus-Vélo
-  Aménagement piéton

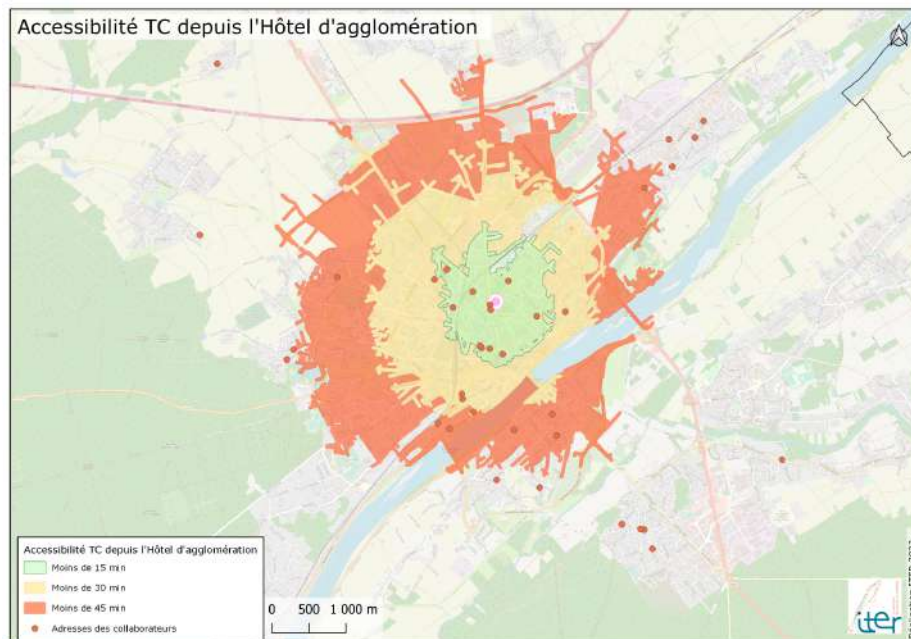
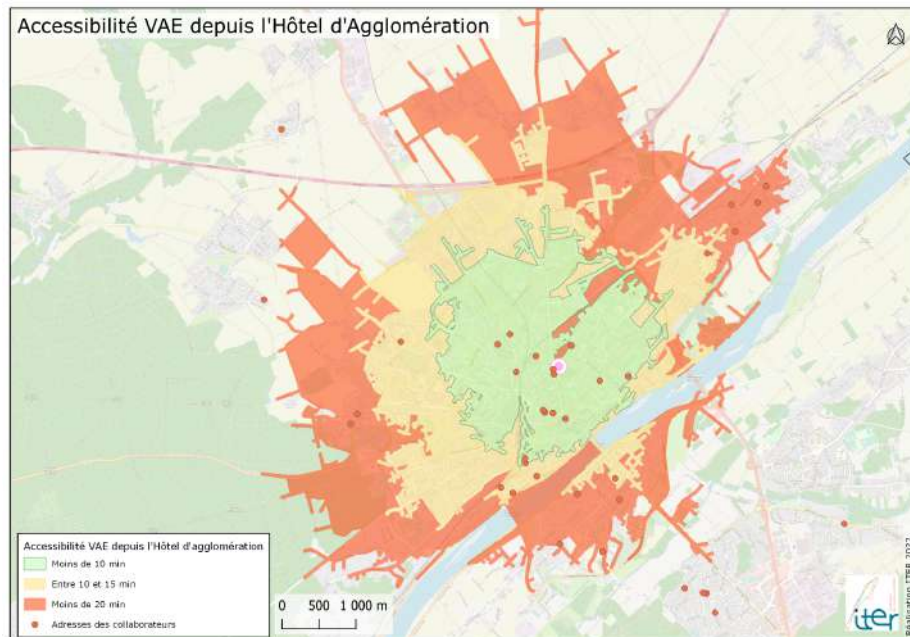
0 50 100 m

Source: Google Satellite



3.4.2.5.3 Aires d'influence





La marche a dépassé son potentiel de captation pour une durée de trajet de 20 min maximum (potentiel de 10% des agents).

Le vélo est adapté pour accéder dans tout le centre de la commune. Il permet également de desservir la commune de Villebarou au Nord, la commune de la Chaussée-Saint-Victor à l'Est mais également le Sud et notamment la commune de Saint-Gervais-la-Forêt en moins de 20 min en VAE.

Le réseau de transport en commun est lui moins attractif en termes de temps de parcours en



comparaison à l'utilisation du vélo et principalement du VAE qui permet de rejoindre des zones plus éloignées avec un temps de parcours moins important.

L'utilisation actuelle de ces modes de transport est en dessous de leurs potentiels de captation. Le vélo ou VAE ainsi que le transport en commun sont utilisés par respectivement 10,4% et 3,9% des agents avec des potentiels de captation de 25% pour le VAE (trajet de moins de 20 min) et de 13% pour les TC (trajet de moins de 30 min). Cependant, l'augmentation de l'usage du réseau Azalys risque d'être faible du fait de la faible accessibilité au site avec ce mode de transport.



4 Plan d'action

Suite au diagnostic et à ses enseignements, des premières réflexions sur des pistes de travail ont été effectuées. Elles portent sur plusieurs thématiques comme:

- La communication : Communication sur les dispositifs de participation aux frais de transport, Rappel des règles de bon usage des outils partagés
- L'organisation du travail: Souplesse des horaires, Assouplir/Augmenter le télétravail
- La flotte de véhicules: Mutualiser les véhicules entre services, Ouvrir en autopartage les véhicules de la collectivité, Proposer des trottinette
- Les modes de déplacements: Stationnements vélo sécurisés/sécurisants, Fournir des équipements de sécurité pour vélo/trottinettes, Plateforme interne de covoiturage, Places de stationnement covoiturage
- Les nouveaux agents: Conseil pour habiter près du site de travail ou sur une ligne de transport ou axe cyclable, Offrir des titres de transport, Rendre obligatoire un rendez-vous à la Maison des Mobilités



Mise en place d'un Plan de Mobilité Inter-Administrations : élaboration d'un diagnostic

Mahé Portier
UIT

2021-2022

Résumé : Au cours de mon stage effectué à la direction des Mobilités d'Agglopolys, j'ai pu travailler sur le sujet des mobilités au sein du cadre professionnel. J'ai élaboré un diagnostic d'un plan de mobilité Inter-Administration en axant mon étude sur l'accessibilité des sites et les ressources présentes, les pratiques de mobilités des agents ainsi que la demande de déplacement.

Summary : During my internship at the Mobility Department of Agglopolys, I worked on the subject of mobility within the professional framework. I developed a diagnosis of an inter-administration mobility plan by focusing my study on the accessibility of sites and the resources available, the mobility practices of agents and the demand for travel.

Mots Clés : Communauté d'Agglomération, Plan de Mobilité Inter-Administrations, Diagnostic, Report modal

Agglopolys :

1 rue Honoré de Balzac,
41000 Blois

Tuteur entreprise :

Sophie Lejay
Chef de projet management de la mobilité

Tuteur académique :

Pierre Peeters