Élaboration du plan de mobilité de la communauté d'agglomération Melun Val de Seine

Ludovic Gigi

▶ **To cite this version:**

Ludovic Gigi. Élaboration du plan de mobilité de la communauté d'agglomération Melun Val de Seine. Géographie. 2019. dumas-02485683

HAL Id: dumas-02485683

https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-02485683

Submitted on 20 Feb 2020

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

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

Rapport de fin d'étude de Master 2

IDT²

Ingénierie du Développement Territorial et de la Transition

ÉLABORATION DU PLAN DE MOBILITÉ DE LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMERATION MELUN VAL DE SEINE

Présenté par Ludovic GIGI
ludovic.gigi@yahoo.fr

Le 09/09/2019 à l'Institut d'Urbanisme et de Géographie Alpine, Grenoble

Stage effectué au sein de la communauté d'agglomération Melun Val de Seine
297, rue Rousseau Vaudran 77190 Dammarie-lès-Lys
Sous la direction de Frédéric BAILLERGEAU
Tuteur pédagogique : Rémi LE FUR

NOTICE ANALYTIQUE Rapport de fin d'étude
M2 IDT² –Ingénierie du Développement Territorial et de la Transition

ANNEE UNIVERSITAIRE : 2018-2019

OBSERVATIONS DU JURY

A : Très bon rapport de fin d'étude
B : Bon rapport mais avec des faiblesses sur quelques aspects
C : Rapport acceptable présentant un intérêt particulier sur certains aspects

Précisions éventuelles sur les faiblesses et les forces du mémoire :

Signatures

<table>
<tr><td rowspan="2">AUTEUR</td><td>NOM</td><td colspan="3">PRÉNOM</td></tr>
<tr><td>GIGI</td><td colspan="3">Ludovic</td></tr>
<tr><td>TITRE</td><td colspan="4">ÉLABORATION DU PLAN DE MOBILITÉ DE LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMERATION MELUN VAL DE SEINE</td></tr>
<tr><td rowspan="2">UNIVERSITÉ GRENOBLE ALPES
&
Institut de Géographie Alpine</td><td>Nom et prénom du Tuteur pédagogique</td><td colspan="2">Nom de la structure dans laquelle le stage a eu lieu (et localisation)</td><td>Nom et prénom du responsable professionnel présent dans le jury</td></tr>
<tr><td>LE FUR Rémi</td><td colspan="2">Communauté d'agglomération Melun Val de Seine
297, rue Rousseau
Vaudran 77190
Dammarie-lès-Lys</td><td>BAILLERGEAU Frédéric</td></tr>
<tr><td rowspan="2">COLLATION</td><td>Nb. de pages</td><td>Nb. de volumes</td><td>Nb. d'annexes</td><td>Nb. de réf. biblio.</td></tr>
<tr><td>86</td><td>1</td><td>2</td><td>27</td></tr>
<tr><td>MOTS-CLÉS</td><td colspan="4">Plan de mobilité, Communauté d'agglomération, Déplacement domicile-travail, Déplacement professionnel, Changement de comportement, Transport</td></tr>
<tr><td>TERRAIN D'ÉTUDE OU D'APPLICATION</td><td colspan="4">Communauté d'agglomération Melun Val de Seine</td></tr>
</table>

RÉSUMÉ français

L'importance des plans de mobilité afin de changer les comportements de la voiture particulière vers des modes de déplacements moins polluants n'est plus à démontrer. Ce rapport de fin d'études vise à restituer les principaux éléments d'un stage de 6 mois qui a été effectué au sein du service mobilité de la communauté d'agglomération Melun Val de Seine. Cette dernière s'est impliquée volontairement dans l'élaboration d'un Plan de mobilité qui a pour objectif d'inciter les agents de la communauté d'agglomération à se déplacer autrement que par la voiture particulière et notamment lors des déplacements domicile-travail.

RÉSUMÉ anglais

The importance of Mobility Plans in changing private car behaviour towards less polluting modes of transport is well etablished. This master's thesis aims to describe the main elements of a 6-month internship that was carried out whithin mobility department of the Melun Val de Seine urban community. The latter has voluntarily been involved in the development of a Mobility Plan whose objective is to encourage urban community agents to travel differently than by private car, particularly during commuting.

Sommaire

REMERCIEMENTS 5

INTRODUCTION 6

LES PLANS DE MOBILITÉ COMME OUTILS POUR LA TRANSITION . 7

1) Contexte et problématique 7

2) Les plans de mobilité au service de la transition 9

a. L'importance de la communication pour changer les comportements 9

b. Des exemples d'actions mises en place en France 11

LES MISSIONS CONFIÉES 14

1) Présentation de la communauté d'agglomération Melun Val de Seine 14

a. Généralités 14

b. Les compétences de la communauté d'agglomération Melun Val de Seine 14

c. L'organigramme 15

2) Le sujet du stage 17

a. Le contexte du stage 17

b. La méthodologie proposée 18

c. Les attentes et le premier bilan du stage 19

LES RÉSULTATS OBTENUS ET LES INTÉRÊTS DES MISSIONS 21

1) Les missions en détail 21

a. L'état des lieux du plan de mobilité 21

b. Le plan d'actions du plan de mobilité 37

2) Les perspectives en lien avec les missions 41

a. L'opérationnalité et les stratégies du travail effectué 41

b. L'importance des missions confiées pour travailler dans la mobilité 41

LES APPORTS LIÉS AU STAGE 43

1) Les apports personnels 43

a. Ce que ce stage m'a apporté 43
b. Ce que le master IDT² m'a apporté 43
2) Les apports à la communauté d'agglomération 45

CONCLUSION 46

BIBLIOGRAPHIE 47

SITOGRAPHIE 50

TABLE DES CARTES 51

TABLE DES FIGURES 51

ANNEXES 52
Annexe 1 : L'organigramme de la communauté d'agglomération Melun Val de Seine 53
Annexe 2 : Le plan d'actions du plan de mobilité de la CAMVS 55

REMERCIEMENTS

Je tiens à remercier tout particulièrement mon responsable professionnel Frédéric BAILLERGEAU pour m'avoir accompagné et encadré tout au long de ce travail et sans qui, ce stage n'aurait pas pu avoir lieu.

Je remercie également mon tuteur pédagogique Remi LEFUR qui a pu suivre mon travail et qui a aussi su m'aider durant les étapes importantes de ce stage.

Plus généralement, je souhaiterais remercier toute l'équipe de la direction aménagement du territoire, tourisme et enseignement supérieur de la communauté d'agglomération Melun Val de Seine pour son accueil chaleureux et sa coopération.

Je souhaite aussi remercier toute l'équipe pédagogique du master IDT² pour les compétences qu'elle a pu me transmettre et en particulier dans le domaine des mobilités.

Enfin, je tenais à remercier mes proches qui m'ont beaucoup encouragé et soutenu tout au long de ce stage.

INTRODUCTION

Les français habitent de plus en plus loin de leur lieu de travail[1]. Cela a notamment pour conséquences de rejeter davantage de gaz à effet de serre et de contribuer à la pollution de l'air, car en effet, la voiture particulière est le principal mode de déplacement pour les déplacements domicile-travail et cela, même pour de courtes distances[2].

Les collectivités publiques et les entreprises sont donc directement concernées par les répercussions des déplacements domicile-travail autosolistes, des déplacements professionnels autosolistes mais aussi des déplacements autosolistes lors de la pause méridienne, sur le changement climatique ou la qualité de vie.

J'ai eu l'opportunité de faire mon stage de Master 2 Ingénierie du Développement Territorial et de la Transition (M2 IDT²) au sein du service mobilité de la communauté d'agglomération Melun Val de Seine (CAMVS) du 1er mars au 31 août 2019.

Le diagnostic établi, dans le cadre du plan de mobilité de la communauté d'agglomération Melun Val de Seine, montre une part trop importante de l'utilisation de la voiture individuelle lors des déplacements domicile-travail. Dans ce contexte, ce rapport tente de faire émerger quelles solutions seraient les plus pertinentes afin d'inciter les agents de la communauté d'agglomération Melun Val de Seine à se déplacer autrement que par l'utilisation de la voiture particulière.

Dans un premier temps, nous nous intéresserons à une question de développement territorial centrale où en découlera l'intérêt du stage. Ensuite, il sera question de cerner les différentes missions confiées lors du stage. Dans une troisième partie, nous détaillerons les résultats obtenus ainsi que les intérêts des missions. Enfin, nous évoquerons les différents apports en lien avec ce stage.

[1] De plus en plus de personnes travaillent en dehors de leur commune de résidence, 2016, https://www.insee.fr/fr/statistiques/2019022 (Consulté le 05/07/2019)
[2] Partir de bon matin, à bicyclette..., 2017, https://www.insee.fr/fr/statistiques/2557426 (Consulté le 05/07/2019)

LES PLANS DE MOBILITÉ COMME OUTILS POUR LA TRANSITION

1) Contexte et problématique

Le transport est le principal émetteur de CO2 en France, avec 39% des émissions de gaz à effets de serre totales en 2018 (hors UTCF)[3]. Quand nous regardons les conséquences que peuvent avoir les rejets de particules fines et de monoxyde de carbone sur l'environnement ou sur notre santé, nous comprenons la nécessité d'agir au plus vite. Réduire les déplacements autosolistes générés dans le cadre des déplacements domicile-travail ou professionnels concerne aujourd'hui les grands pôles générateurs de déplacements.

Des règlementations sont apparues à partir de la fin du XXème siècle, afin d'encourager les entreprises et les collectivités territoriales à mettre en place un plan de mobilité, et ce, notamment dans le cadre des Plans de Déplacements Urbains et des Plans Locaux de Déplacements.

En effet, la loi d'orientation des transports intérieurs de 1982, dite loi « LOTI », encourage les collectivités publiques et les entreprises à mettre en place un plan de mobilité, qui permet notamment de promouvoir le covoiturage et les transports en commun.

Quelques années plus tard, la loi de 2000, relative à la solidarité et au renouvellement urbain, dite loi « SRU », encourage à travers les Plans de Déplacements Urbains, les collectivités publiques ainsi que les entreprises, à établir un plan de mobilité.

La loi Grenelle de 2009, dans son article 13, encourage les Plans de Déplacement d'Entreprise (PDE), les Plans de Déplacement d'Administration (PDA) et les Plans de Déplacement d'Établissements Scolaires (PDES) dans le cadre des Plans de Déplacements Urbains (PDU).

[3] Chiffres clés, 2018, https://www.ademe.fr/expertises/mobilite-transports/chiffres-cles-observations/chiffres-cles (Consulté le 12/07/2019)

Une loi plus récente, la loi de 2015, relative à la transition énergétique pour la croissance verte, a obligé, à compter du 1er janvier 2018 à travers l'article 51 de la loi, les entreprises inscrites au sein du périmètre d'un Plan de Déplacements Urbains (PDU) et comportant plus de 100 salariés travaillant sur un même site, à mettre en place un plan de mobilité.

Un plan de mobilité, anciennement nommé Plan de Déplacements d'Administration (PDA), Plan de Déplacements d'entreprise (PDE) ou encore Plan de Déplacements Inter-Entreprises (PDIE), est selon l'Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME), « *un ensemble de mesures qui vise à optimiser et augmenter l'efficacité des déplacements des salariés d'une entreprise, pour diminuer les émissions polluantes et réduire le trafic routier* »[4]. Il est généralement constitué d'une partie diagnostic et d'une partie actions à mettre en place.

C'est donc dans ce contexte de transition de la voiture particulière vers des modes de déplacement plus respectueux de l'environnement que nous pouvons nous focaliser sur la problématique suivante : **dans quelles mesures un plan de mobilité peut-il inciter les agents autosolistes d'une collectivité territoriale à se déplacer avec des modes moins polluants ?** Nous tenterons de répondre au mieux à cette question de développement territorial dans la partie suivante, grâce à deux sous-parties qui seront d'une part de voir l'importance de la communication pour changer les comportements, et d'autre part d'analyser quelques exemples d'actions en France qui ont été efficaces.

[4] Le plan de mobilité, 2019, https://www.ademe.fr/entreprises-monde-agricole/reduire-impacts/optimiser-mobilite-salaries/dossier/plan-mobilite/plan-mobilite-quest-cest (Consulté le 12/07/2019)

2) Les plans de mobilité au service de la transition

Mettre en place un plan de mobilité permet à différents acteurs, suite à l'élaboration de l'état des lieux, de réfléchir ensemble à quelles solutions pourraient permettre de réduire l'utilisation des véhicules thermiques liés aux déplacements domicile-travail, professionnels et liés à la pause méridienne d'une collectivité ou d'une entreprise.

L'élaboration d'un plan de mobilité est une démarche dont laquelle chaque partie, à savoir l'administration et l'agent, peut bénéficier de divers avantages. En effet, les avantages pour l'administration pourrait par exemple être de réaliser des économies sur les dépenses dédiées aux déplacements professionnels, de diminuer les risques d'accidents de la route impliquant les agents de l'administration en question, de donner une bonne image de l'administration ou encore de valoriser le territoire. Les avantages pour les agents pourrait être de faire des économies par rapport aux dépenses liées à l'utilisation de leur véhicule thermique ou encore de diminuer le stress généré par ce dernier.

Cette démarche est généralement scindée en plusieurs étapes qui sont le cadrage et le lancement du plan de mobilité (mettre en place un dispositif de pilotage, définir les objectifs du plan de mobilité, etc.), l'élaboration de l'état des lieux et la définition des orientations et objectifs (récolter des données sur l'accessibilité des sites et sur les pratiques de déplacement des agents puis les analyser, etc.), l'élaboration du plan d'actions (concertation avec les acteurs et les agents désignés pour trouver des actions à mettre en place), la mise en œuvre des actions puis le suivi et l'évaluation (Agence d'urbanisme Flandre-Dunkerque, 2010; Agence régionale de l'environnement et des nouvelles énergies d'Ile-de-France, 2007; Région Ile-de-France, 2008; Syndicat mixte de transport essonne centre, 2009).

a. L'importance de la communication pour changer les comportements

Alors que les politiques de transport se concentrent particulièrement sur le développement des infrastructures de transport afin d'espérer que les personnes les

utilisent et abandonnent leur véhicule thermique, un facteur important qui permettrait une prise de conscience plus importante des personnes serait d'agir sur leur perception des différents modes de transport et de l'intermodalité (Gandit, 2007). Au sein des agglomérations allemandes, un automobiliste sur deux ne connaitrait pas les possibilités de transport en commun pour ses déplacements (Brög, 2003). L'un des principaux freins au changement de comportement des usagers de la voiture particulière vers des modes de déplacement plus respectueux de l'environnement serait donc le manque d'information des usagers (Rocci, 2009). L'importance de la communication serait qu'elle permet d'encourager la pratique des modes plus respectueux de l'environnement car bien souvent, les usagers ne connaissent pas tous les modes de déplacements et leur fonctionnement (Rocci, 2009). Ils agiront donc si ils savent pourquoi et comment (De Young, 1993).

Les campagnes de communication concernant les avantages ou les bénéfices sur la santé de certains modes de déplacement telles que la diffusion d'informations sur la vitesse du vélo comparée à celle de la voiture en milieu urbain (en effet, le vélo va 1,3 fois plus vite que la voiture en ville) sont à promouvoir d'après le Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (Centre d'études sur les réseaux les transports l'urbanisme et les constructions publiques, 2013). En effet, ce point est important car les usagers ne viendrons généralement pas chercher l'information (Brög, Erl, & Mense, 2002) et attendrons plutôt de la recevoir, puis ils changeront leur comportement si ils trouvent que ces alternatives sont avantageuses pour eux (Rocci, 2009).

Il faut néanmoins savoir que d'après Kurt Lewin (Lewin, 1947), lors d'une expérience pionnière qu'il a menée après la seconde guerre mondiale, un acte d'engagement ajouté à l'information des usagers permettrait de faire changer les comportement mais que la seule information aurait peu d'effets et ne serait donc pas suffisante (Rocci, 2009).

Proposer des entretiens aux usagers peut aussi favoriser le changement de comportement car il permet à la personne interrogée de remettre en question ses pratiques et de s'interroger sur ses préoccupations, sur ses connaissances de l'environnement et sur les éventuels modes de déplacements qu'il ne connaitrait pas

(Rocci, 2009). Aussi, les réunions et les groupes de travail avec les agents, qui permettent à ces derniers de participer à la proposition de solutions apportées aux différents problèmes rencontrés et donc à l'élaboration du plan d'actions, favorisent le changement de comportement des usagers de la voiture particulière vers des modes plus respectueux de l'environnement car ces concertations leur donnent les moyens de prendre leur propre décision et de changer par eux-mêmes (Rocci, 2009).

Concernant notamment le covoiturage, si les personnes ne se connaissent pas, la peur de covoiturer avec quelqu'un peut apparaitre et le fait de constituer des clubs d'usagers afin de faciliter la communication entre ces derniers peut donc être intéressant (Tissot, 2011). De plus, la création d'une communauté va générer à l'usager un sentiment d'appartenance à cette dernière et va créer une identité sociale, ce qui est très important pour modifier le comportement des individus (Bessis, Chaserant, Favereau, & Thévenon, 2006; Josset, 2016).

b. Des exemples d'actions mises en place en France

Le premier exemple sur lequel nous nous appuierons a été tirée du site internet de l'ADEME (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie Grand Est, 2017). Cet exemple est celui du plan de déplacements d'administration de la ville de Metz qui a été lancé en 2009 puis reconduit en 2013. Les résultats de ce PDA sont exemplaires car en effet, les parts modales ont atteint 4,5% concernant le vélo (une augmentation de 1,5 point en plus), 5,5% concernant le covoiturage (une augmentation de 3,5 points) et une baisse de 9 points concernant la voiture a été constatée entre 2009 et 2012 d'après l'enquête menée auprès des agents de la ville. Toujours d'après cette enquête, le nombre d'agents se déplaçant en transport en commun a plus que doublé en 5 ans, entre 2010 et 2015. Afin de donner des éléments plus concrets de la réussite de ce PDA, nous allons voir les principales actions qui avaient été mises en place. Pour le volet des déplacements domicile-travail, ce PDA a mis en place un remboursement de 50% des abonnements de transports en commun (et majoré de 10% pour les agents possédant un abonnement Liberté PDE-PDA), il a permis de créer, des abris à vélos sécurisés et il a permis de promouvoir le site internet de covoiturage mis en place par le département de la Moselle. Concernant les déplacements professionnels, les actions mises en place ont été notamment la mise à disposition d'environ 20 vélos à assistance

électrique et de tickets de bus, l'acquisition de véhicules utilitaires électriques ou encore de proposer des formations à l'éco-conduite. D'autres actions afin de limiter les déplacements ont aussi été mises en place telles que la possibilité de faire du télétravail et de faire des réunions par visio-conférences, de bénéficier de jours complets de RTT ou encore d'utiliser des bureaux temporaires.

Le deuxième exemple que nous allons évoquer ici concerne le plan de déplacement des employés de la métropole de Bordeaux (Bordeaux Métropole, 2016). Ce dernier avait été approuvé en 2001 et était le premier plan de déplacement des employés de la métropole. Il faut savoir qu'un nouveau plan de déplacement des employés a été approuvé en 2013. Il y avait pas moins de 5072 agents au sein de la métropole de Bordeaux en 2016. Ce premier plan de déplacement des employés a pu faire évoluer les pratiques des agents de manière significative. En effet, la part modale du vélo a gagné +8% pour les déplacements des agents entre 2001 et 2012. Entre janvier 2008 et janvier 2014, le nombres d'agents ayant un abonnement de transport en commun est passé de 174 à 507. Il y a eu une optimisation du parc automobile de service, celui-ci est passé de 570 véhicules en 2011 à 492 véhicules en septembre 2014. Le télétravail a été expérimenté plus récemment, ce qui en ressort est qu'il y avait 30 agents qui en bénéficiaient en octobre 2013 contre 74 agents en septembre 2014, ce qui a permis d'éviter environ 1 925 kilomètres par jour télé-travaillé. Les actions qui avaient été mises en place lors du premier plan de déplacement des employés étaient notamment le remboursement des titres de transport en commun à hauteur de 80% (à la condition que l'agent abandonne l'utilisation d'une place de stationnement du parking de la collectivité), le doublement du parc de scooters électriques, la création d'un parc de vélos mis à disposition gratuitement aux agents, l'extension des garages à vélos et la création de vestiaires ou encore la mise en œuvre du covoiturage avec les véhicules de service de la communauté urbaine de Bordeaux.

Plusieurs recherches peuvent souligner l'efficacité de quelques-unes de ces actions. D'après les travaux menés par Anaïs Rocci, il en résulte que le don de titres de transport tels que des tickets de transport en commun serait un moyen efficace aux usagers de la voiture particulière de considérer les modes alternatifs à cette dernière car ce don inciterait les bénéficiaires à rendre la pareil (Rocci, 2009). Les aides financières liées aux frais de déplacements, notamment pour les agents de la fonction

publique, sont très efficaces car elles ont permises un report modal de la voiture particulière vers le vélo d'environ 60% en France entre octobre 2016 et mai 2017 (Centre d'études et d'expertise sur les risques l'environnement la mobilité et l'aménagement, 2017).

La mise à disposition de vélos à assistance électrique et d'une manière générale, les innovations en lien avec le vélo permettraient de favoriser l'utilisation du vélo (Collectif 6t, 2013; Héran, 2015a).

Enfin, les Technologies de l'Information et de la Communication (TIC) (telles que les plateformes de covoiturage) permettraient de rendre les modes de déplacement alternatifs à la voiture particulière plus séduisants car grâce à ces dernières, il est possible de pouvoir agir en temps réel mais aussi de procurer des informations multimodales personnalisées aux usagers (Collectif 6t, 2013).

LES MISSIONS CONFIÉES

1) Présentation de la communauté d'agglomération Melun Val de Seine

a. Généralités

Située au Sud-Est de la ville de Paris, au sein du département Seine-et-Marne (77) et à environ 45 kilomètres de cette dernière, la communauté d'agglomération Melun Val de Seine, qui a été créée en 2002, regroupe actuellement 20 communes. La ville de Melun, forte de ses 40 228 habitants (INSEE, RP 2016), en fait la principale commune de cette communauté d'agglomération. Ce territoire d'une superficie totale de 155 km² est habité par 130 998 habitants (INSEE, RP 2016).

D'une manière générale, le territoire de la CAMVS est desservi par 4 grands axes routiers principaux, à savoir, l'A5, l'A6, l'A105 et la N105. Au niveau des principales lignes de transport en commun, les lignes Transilien R, RER D et TER Bourgogne (actuellement nommé TER Bourgogne-Franche-Comté) desservent la gare de Melun. De plus, 6 lignes du réseau Seine-et-Marne Express desservent Melun. Il existe un réseau de bus local nommé Melibus qui est composé de 16 lignes de bus régulières desservant tout le territoire.

b. Les compétences de la communauté d'agglomération Melun Val de Seine

La communauté d'agglomération Melun Val de Seine est compétente en matière de développement économique et touristique (création, aménagement, gestion et entretien des zones d'activité, etc.), d'aménagement et d'urbanisme (Organisation et développement des transports urbains, élaboration et modifications du Plan de Déplacement Urbain, etc.), d'équilibre social de l'habitat (élaboration d'un Programme Local de l'Habitat, amélioration du parc immobilier bâti d'intérêt communautaire, etc.), de politique de la ville (coordination des actions de prévention de la délinquance, etc.) et de lutte contre l'incendie et secours.

Mais elle a aussi choisi d'être compétente au niveau des infrastructures et équipements (participations financières avec l'Etat, la région et le département pour la réalisation d'équipements de voirie d'intérêt communautaire, etc.), de l'environnement et du cadre de vie (assainissement, lutte contre la pollution de l'air et les nuisances sonores, etc.), de la culture (mise en réseau des bibliothèques, etc.), du sport (organisation de manifestations sportives, soutien au sport de niveau national, etc.), de l'enseignement supérieur et de la formation professionnelle (participations financières pour les équipements universitaires implantés sur le territoire, etc.) puis de l'accueil des gens du voyage (étude, réalisation et gestion des aires d'accueil).

Le service mobilité, service dans lequel ce stage s'inscrit, fait partie de la Direction Aménagement du Territoire, tourisme et enseignement supérieur (DAT). Cette direction a notamment pour rôle de traiter des questions de développement économique, d'aménagement et d'urbanisme, d'habitat, de mobilité, de développement durable, d'enseignement supérieur et de tourisme.

L'objectif principal du service mobilité de la CAMVS est de promouvoir les modes de déplacement alternatifs à la voiture particulière. Ses missions sont de mettre en œuvre le Plan Local de Déplacements, de réaliser et de participer à la réalisation des études stratégiques ou de faisabilité relatives à la mobilité, de créer et d'aménager des liaisons douces à travers le schéma directeur des liaisons douces, de participer financièrement au fonctionnement des réseaux de bus urbains (Melibus, Citalien et Canton de Perthes), d'assurer la programmation de la mise en accessibilité des points d'arrêts de bus et de suivre le fonctionnement quotidien du réseau de bus urbain.

c. L'organigramme

Il faut savoir qu'il y a 6 directions au sein de la CAMVS, à savoir, la direction des ressources, la direction du patrimoine et de l'environnement, la direction de l'aménagement du territoire, du tourisme et de l'enseignement supérieur, la direction de la culture et des sports, la direction de la politique de la ville et de l'insertion puis la direction juridique et de la commande publique. En ce qui concerne les services constituant la direction de l'aménagement du territoire, du tourisme et de

l'enseignement supérieur, nous avons le service développement économique, le service habitat, le service aménagement durable et le service mobilité (cf. Annexe 1 : L'organigramme de la communauté d'agglomération Melun Val de Seine).

2) Le sujet du stage

a. Le contexte du stage

L'élaboration du plan de mobilité de la CAMVS, qui s'inscrit dans la politique de mobilité à travers le Plan Local de Déplacements (PLD) et dans la politique de développement durable à travers le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET), a été lancé le 29 mai 2018 par Trecy PITOZ, ancienne chargée de mission mobilité du service mobilité de la CAMVS. Il faut savoir que l'élaboration de ce plan de mobilité fait l'objet d'une démarche volontariste, car en effet, l'élaboration de ce dernier n'est pas obligatoire pour les collectivités et les administrations. Ce plan de mobilité permettra de limiter les déplacements autosolistes des agents de la CAMVS (notamment les navettes domicile-travail et les déplacements professionnels) et d'encourager le report modal de la voiture particulière vers des modes de déplacement plus respectueux de l'environnement. Ce plan de mobilité permettra à la CAMVS d'être exemplaire et ainsi de pouvoir encourager et accompagner les entreprises présentes sur son territoire à se lancer dans une telle démarche. Lors de la diffusion de la lettre d'information auprès des agents de la CAMVS, l'enquête déplacements avait aussi été diffusée.

Une telle démarche est de plus promu par le Plan de Déplacements Urbains de la région Ile-de-France (PDUIF) dans lequel est inscrit le Plan Local de Déplacements. En effet, le neuvième défi du PDUIF est de faire des franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements.

Le stage avait pour objectif d'établir le plan de mobilité de la CAMVS en refaisant un état des lieux à partir des résultats de l'enquête déplacements et des couches géographiques de base (réseaux de transports en commun, réseau des aménagements relatifs aux modes actifs, limites communales, limites départementales, etc.). Je devais aussi assurer la mise à jour de toutes les couches fournies. Dans un second temps, je devais établir un plan d'actions en prenant en compte à la fois les éléments de l'état des lieux et les propositions des membres du comité technique et du groupe de travail.

b. La méthodologie proposée

La méthodologie pour l'élaboration de l'état des lieux et du plan d'actions repose principalement sur le mode d'emploi de l'Agence Régionale de l'Environnement et des Nouvelles Énergies d'Ile-de-France (ARENE) (Agence régionale de l'environnement et des nouvelles énergies d'Ile-de-France, 2007) qui vise à guider les différents acteurs de la mobilité à élaborer un plan de déplacement d'administration.

L'état des lieux du plan de mobilité de la CAMVS, qui concerne les 8 sites de la CAMVS, a été établi en 4 parties. La première partie qui concerne l'accessibilité, vise entre autres à analyser l'offre en transport en commun, l'offre en aménagements destinés aux piétons et cyclistes, ou encore l'offre du réseau viaire. Elle permet de plus de mesurer les potentiels existants relatifs aux principaux modes de déplacements. La deuxième partie, nommée diagnostic mobilité, porte sur l'analyse des pratiques de déplacement des agents de la communauté d'agglomération Melun Val de Seine lors de leurs déplacements domicile-travail, professionnels et relatifs à la pause méridienne. Elle vise à faire ressortir et à analyser les résultats de l'enquête déplacements qui avait été diffusée par Trécy PITOZ en 2018. La troisième partie recense les principaux coûts économiques internes et externes (coûts de la pollution de l'air et de l'effet de serre à la société) de la communauté d'agglomération en lien avec les déplacements de son personnel puis la dernière partie vise à calculer les impacts environnementaux, notamment en termes de tonnes de CO_2 rejetés dans l'atmosphère. Le plan d'actions permet quant à lui, de proposer des solutions à mettre en place suite à la concertation avec les acteurs faisant partie du groupe de travail défini puis à l'aide de la synthèse de l'état des lieux établi.

Les compétences que j'ai pu mobiliser pour l'élaboration de cet état des lieux sont notamment l'utilisation des systèmes d'information géographique, l'utilisation des outils de bureautique puis les capacités à synthétiser les informations, à rédiger ou encore à faire des recherches documentaires.

Les moyens qui ont été mis à ma disposition par la CAMVS afin de mener à bien ces missions sont notamment les véhicules de pool de la communauté d'agglomération,

un ordinateur connecté à internet, une boîte mail professionnelle, un téléphone fixe, des accès aux serveurs de la DAT et les données de base relatives au plan de mobilité (résultats de l'enquête déplacements, adresses des agents issues de la direction des ressources humaines et couches géographiques de base). Les moyens humains mis à disposition sont notamment les membres du comité technique et du groupe de travail dédié.

Les livrables qui ont été fournis au service mobilité de la CAMVS sont les rapports relatifs au diagnostic et au plan d'actions du plan de mobilité, les données utilisées, ainsi qu'un support de présentation synthétisant les principaux résultats de l'état des lieux.

Nous pouvons voir ci-dessous le planning de travail relatif au plan de mobilité qui a été établi durant ces 6 mois de stage.

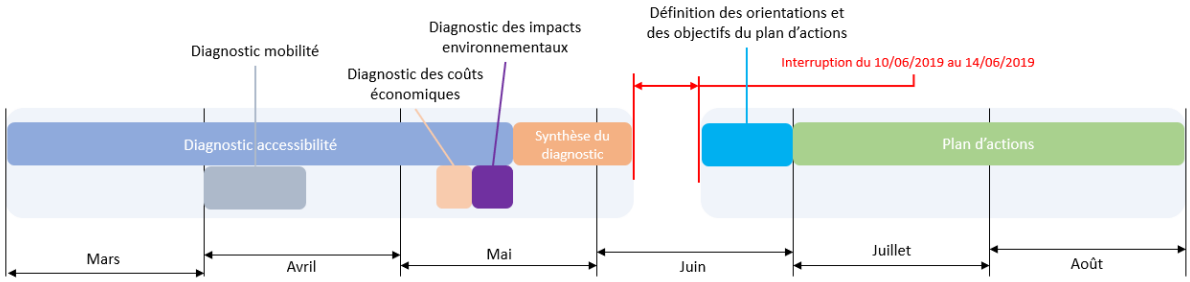


Figure 1 : Planning de travail pour la réalisation du plan de mobilité de la CAMVS

La mise en œuvre du plan de mobilité de la CAMVS est passée par des sorties de terrain (pour la réalisation de l'analyse de proximité des différents sites de la CAMVS) puis par l'utilisation des logiciels QGIS, ArcGIS (notamment pour la création des cartes isochrones), Microsoft Word, Microsoft Excel, Microsoft Powerpoint, Adobe Illustrator et Géo (logiciel créé par l'entreprise Business Geographic, utilisé dans mon cas pour la mise à jour des aménagements cyclables de la CAMVS).

c. Les attentes et le premier bilan du stage

Ce que j'attendais de ce stage était d'acquérir ou d'améliorer mes compétences et connaissances dans le domaine de la mobilité. Je voulais être confronté au

changement de comportement des usagers de la voiture particulière vers des modes de déplacements plus respectueux de l'environnement de manière concrète. Je voulais de plus approfondir mes connaissances en terme de solutions existantes face à l'utilisation majoritaire des véhicules thermiques. La première période de ce stage m'a permis d'aborder de nombreux points faisant partie de mes attentes.

En effet, l'élaboration de l'état des lieux du plan de mobilité de la CAMVS m'a permis d'élaborer des outils d'observation, d'évaluation et de suivi des pratiques de déplacements des agents, d'utiliser les outils de la géomatique afin de collecter, d'organiser et de traiter des informations et des données spatiales mais aussi d'effectuer des traitements statistiques et de rédiger des rapports.

Comme nous le verrons par la suite, la concertation avec les différents acteurs, la traduction de la volonté politique au sein du plan d'actions ou encore la communication sur le travail que j'ai pu effectuer via un support de présentation ont aussi pu être effectuées.

LES RÉSULTATS OBTENUS ET LES INTÉRÊTS DES MISSIONS

1) Les missions en détail

a. L'état des lieux du plan de mobilité

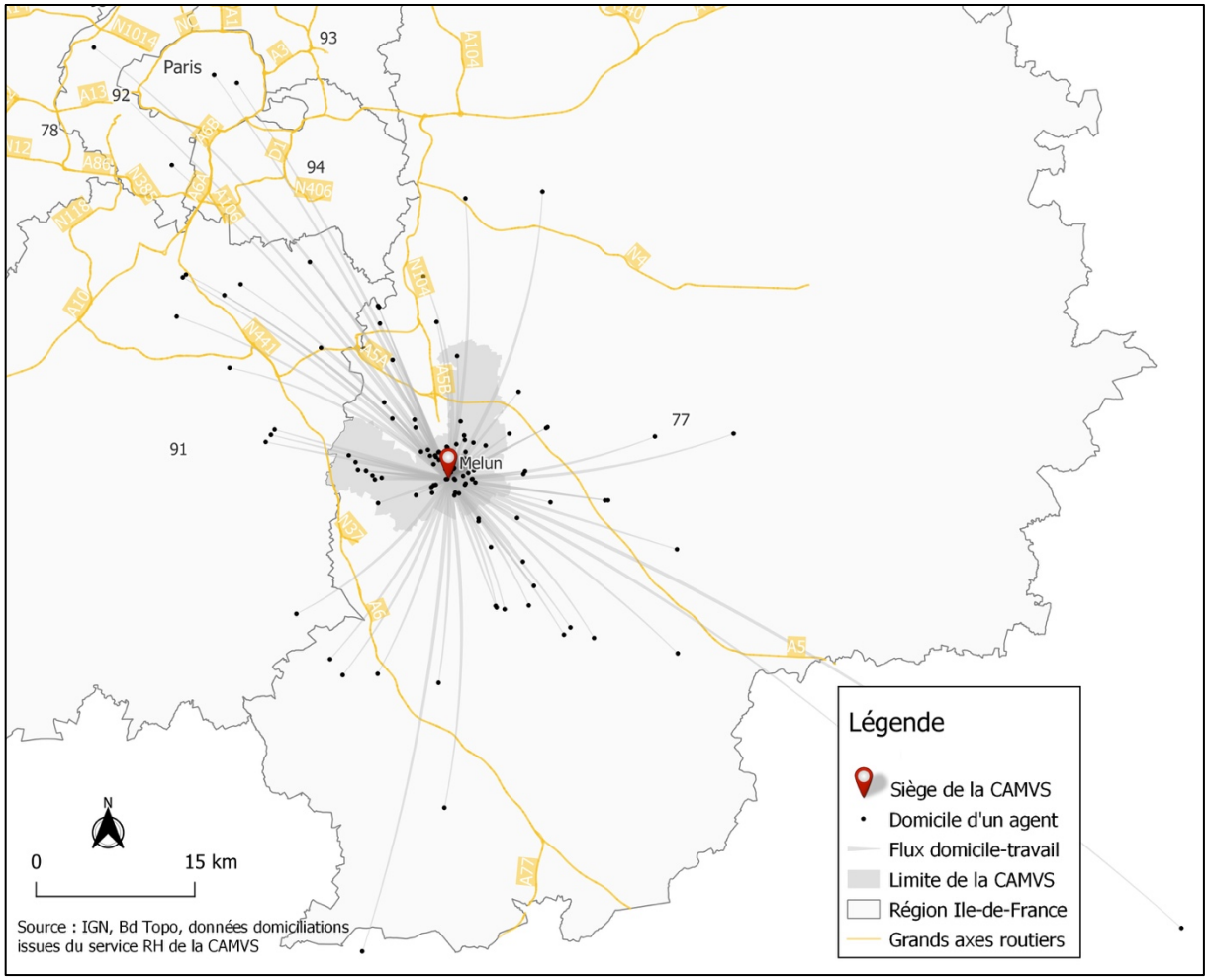
Tout d'abord, notons qu'il est essentiel d'établir un état des lieux pour ce plan de mobilité afin de mieux cerner les problématiques liées aux déplacements des agents et le contexte territorial qui est associé à ces déplacements. Dans ce rapport, ce premier point fera donc ressortir les éléments saillants qui ont été tirés de l'état des lieux du plan de mobilité.

La première chose qui a été faite pour la partie diagnostic d'accessibilité de l'état des lieux a été de recenser les différents sites de la CAMVS puis de visualiser les domiciles des agents à plusieurs échelles. La collaboration avec le service des ressources humaines a permis d'obtenir les informations nécessaires. Il faut néanmoins savoir qu'un travail de géocodage a été nécessaire afin de transformer les adresses des agents en points géolocalisés. Le géocodage a été fait par l'intermédiaire du site https://adresse.data.gouv.fr/csv. Les principaux résultats qui ressortent de cette première analyse sont présentés ci-après.

Il y a actuellement 128 agents qui travaillent à la CAMVS et qui sont répartis sur 8 sites, à savoir, le siège de la CAMVS situé à Dammarie-lès-Lys (103 agents), l'Université Paris II Panthéon-Assas antenne de Melun (6 agents), l'Université Inter-Age de Melun (4 agents), les Ateliers du Millénaire situés à Vaux-le-Pénil (5 agents), l'office de tourisme de Melun (1 agent), l'hôtel de ville de Le Mée-sur-Seine (service programme de réussite éducative), l'hôtel de ville de Dammarie-lès-Lys (service programme de réussite éducative) et les locaux situés au square de Beauregard à Melun (service programme de réussite éducative). Les 3 derniers sites, qui concernent des agents travaillant au sein du service programme de réussite éducative, totalisent 9 agents. Afin d'augmenter la lisibilité des cartes produites dans l'état des lieux, les noms des différents sites ont été simplifiés respectivement de cette manière : Siège de la

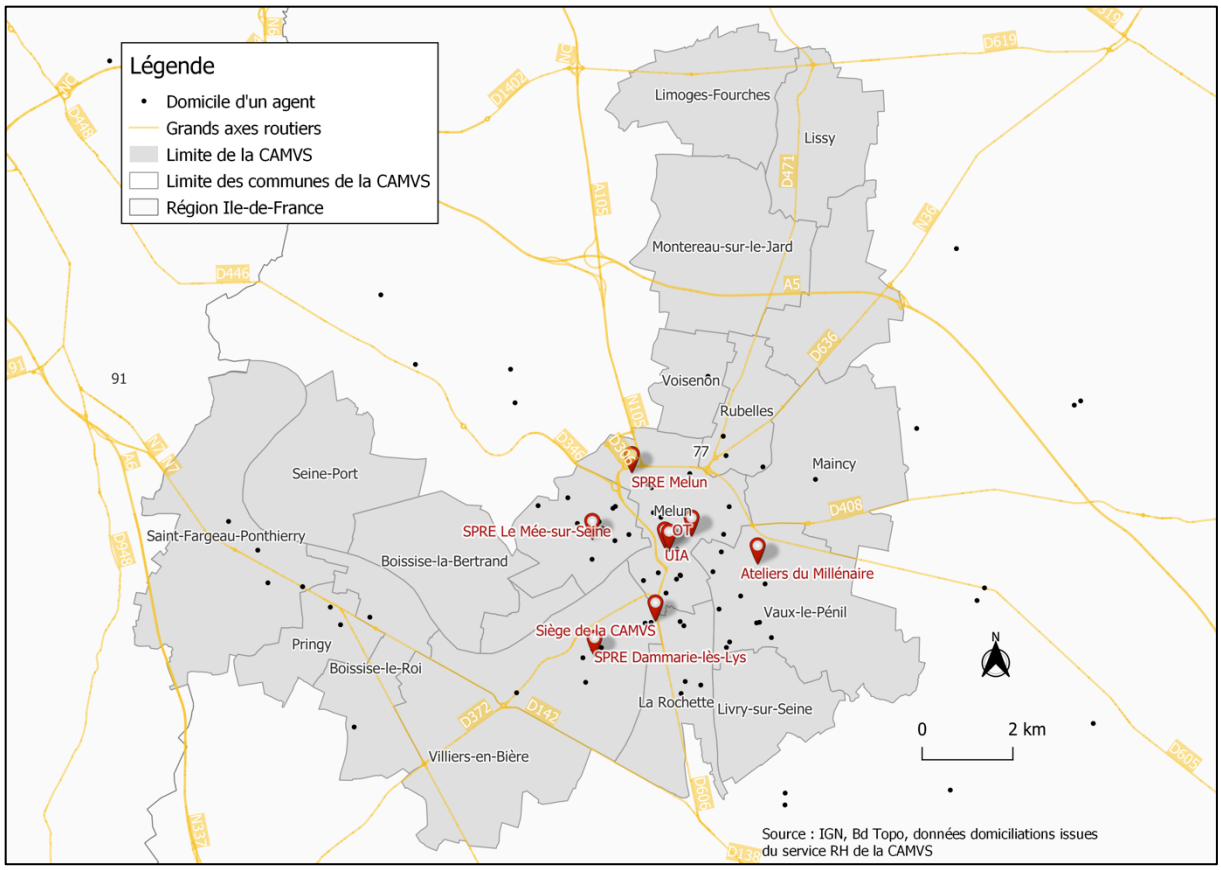
CAMVS, UPA, UIA, Ateliers du Millénaire, OT, SPRE Le Mée-sur-Seine, SPRE Dammarie-lès-Lys et SPRE Melun.

Il faut savoir que seul 3 agents habitent hors de la région Ile-de-France. En ce qui concerne les agents franciliens, nous avons 84% des agents qui habitent au sein du département Seine-et-Marne, 9% dans le département de l'Essonne, 2% dans le département des Hauts de Seine et 2% à Paris. Si nous regardons l'une des premières cartes produites, qui est issue du diagnostic d'accessibilité et qui est présentée ci-dessous, nous pouvons nous apercevoir que la moitié des agents, soit 50%, habitent au sein de l'une des 20 communes de la CAMVS. Les flux des déplacements domicile-travail sur la carte ci-dessous ont été créés à l'aide du logiciel QGIS version 3 .4 en prenant en compte la couche de points géolocalisés représentant les domiciles des agents et la couche localisant le siège de la CAMVS.



Carte 1 : La domiciliation des agents de la CAMVS au sein de la région Ile-de-France

La carte ci-dessous présente le territoire de la CAMVS avec les 8 sites étudiés ainsi que la localisation des agents habitant à proximité ou au sein de la CAMVS. Il faut savoir que 42% des agents habitent soit à Melun, soit au sein de l'une de ses communes limitrophes incluses dans le périmètre de la CAMVS, ce qui est très positif au niveau des distances domicile-travail.

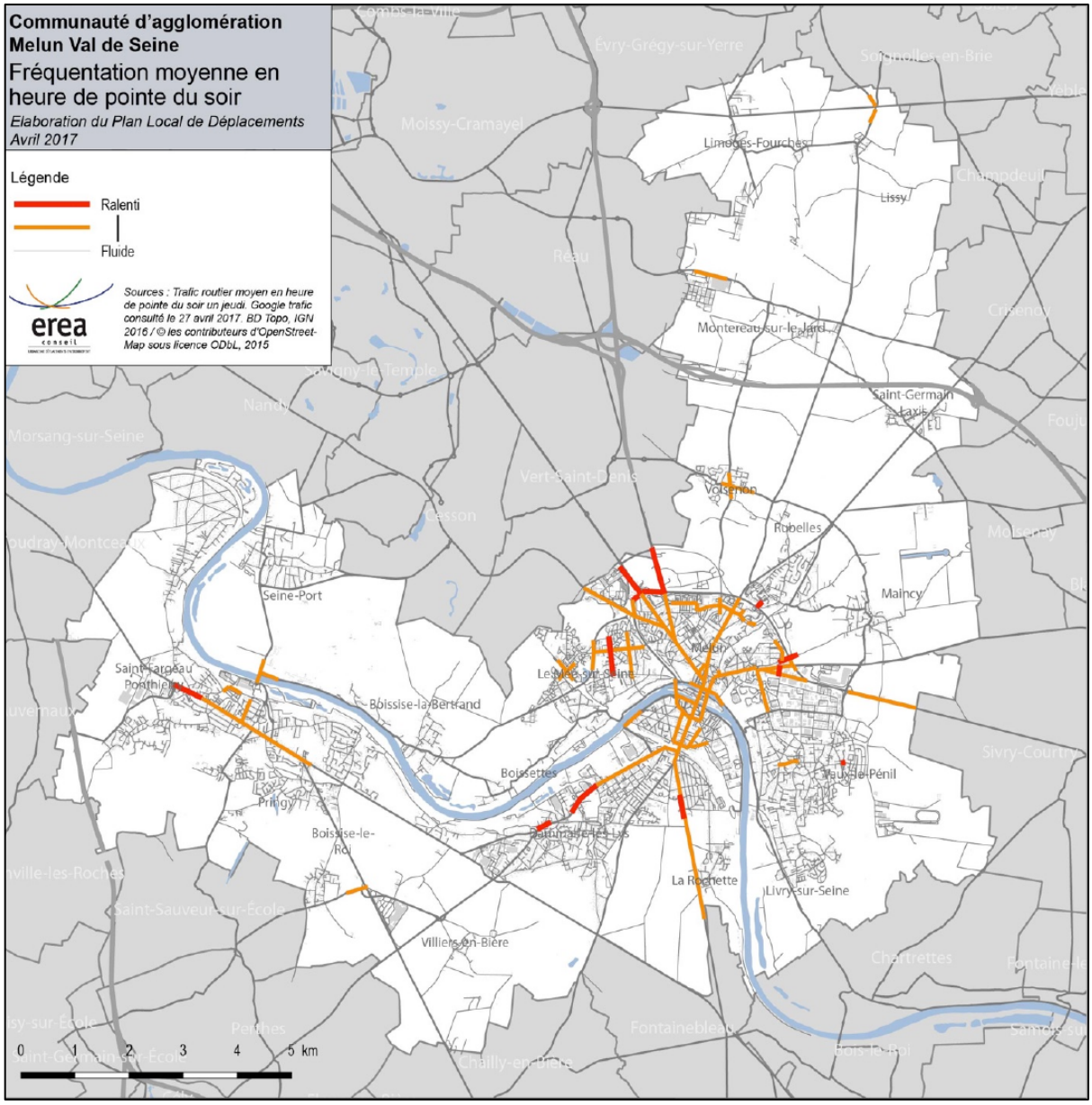


Carte 2 : La domiciliation des agents à l'échelle de la CAMVS

Le principal objectif du diagnostic d'accessibilité est de faire le bilan des principaux réseaux de transport existants et de faire le lien entre ces réseaux et la domiciliation des agents (potentiels de report modal de l'utilisation d'un véhicule thermique vers l'utilisation d'un mode de déplacement plus économe en énergie, traduits pour chaque réseau). Les réseaux qui ont été analysés sont le réseau viaire, le réseau des transports en commun et le réseau relatif aux modes actifs.

Concernant le réseau viaire, il faut savoir que les principaux axes routiers qui passent sur le territoire de la CAMVS sont l'A6, l'A5 et l'A105. Au niveau du trafic routier, les axes les plus saturés aux heures de pointe sont notamment la D605, la D306, la D606, la D372 ainsi que le centre-ville de Melun. La carte suivante, qui est

issue du Plan Local de Déplacements Melun Val de Seine, nous permet de visualiser ce qui vient d'être évoqué.

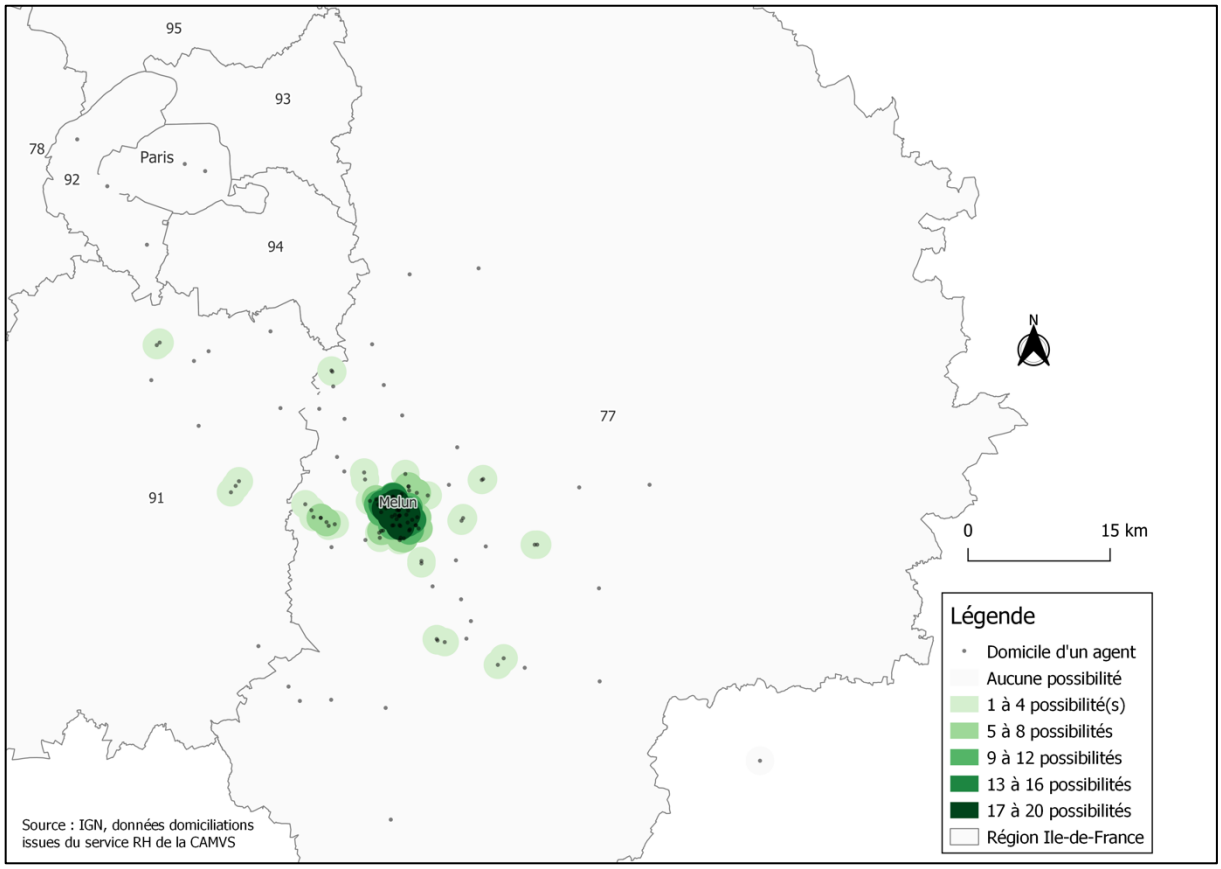


Carte 3 : Le trafic routier de la CAMVS selon le diagnostic du Plan Local de Déplacement Melun Val de Seine de septembre 2017

Le potentiel de report modale vers le covoiturage a été mesuré selon 3 méthodes par la suite. Le logiciel Qgis version 3 .4 a été utilisé pour analyser les possibilités de covoiturage. Une première méthode consistait à recenser le nombre d'agents résidant au sein d'une même commune. La deuxième consistait à compter le nombre d'agents habitant à moins de 1,5 kilomètres à vol d'oiseau de chaque agent. Puis la troisième méthode consistait à compter tous les agents situés à moins de 1,5 kilomètres à vol

d'oiseau de part et d'autre de chaque itinéraire domicile-travail des agents. Cette dernière méthode fait ressortir le fait que si nous prenons en compte les infrastructures permettant à un agent de se rendre à son domicile ou à son travail, alors le nombre de possibilités de covoiturage devient au minimum de 11 pour l'ensemble des agents. L'outil utilisé dans QGIS afin de calculer les itinéraires des déplacements domicile-travail des agents est l'outil « Chemin le plus court (de la couche vers le point) » se trouvant dans la catégorie « Analyse de réseau » issue de la boîte à outils de traitements.

La seconde méthode, qui a permis de montrer que 65% des agents peuvent covoiturer, a plutôt été mise en avant car elle permet de simplifier la compréhension des possibilités en restant plus précise que pour la première méthode qui se limite au découpage communal. La carte ci-dessous permet de montrer les possibilités de covoiturage selon la deuxième méthode.



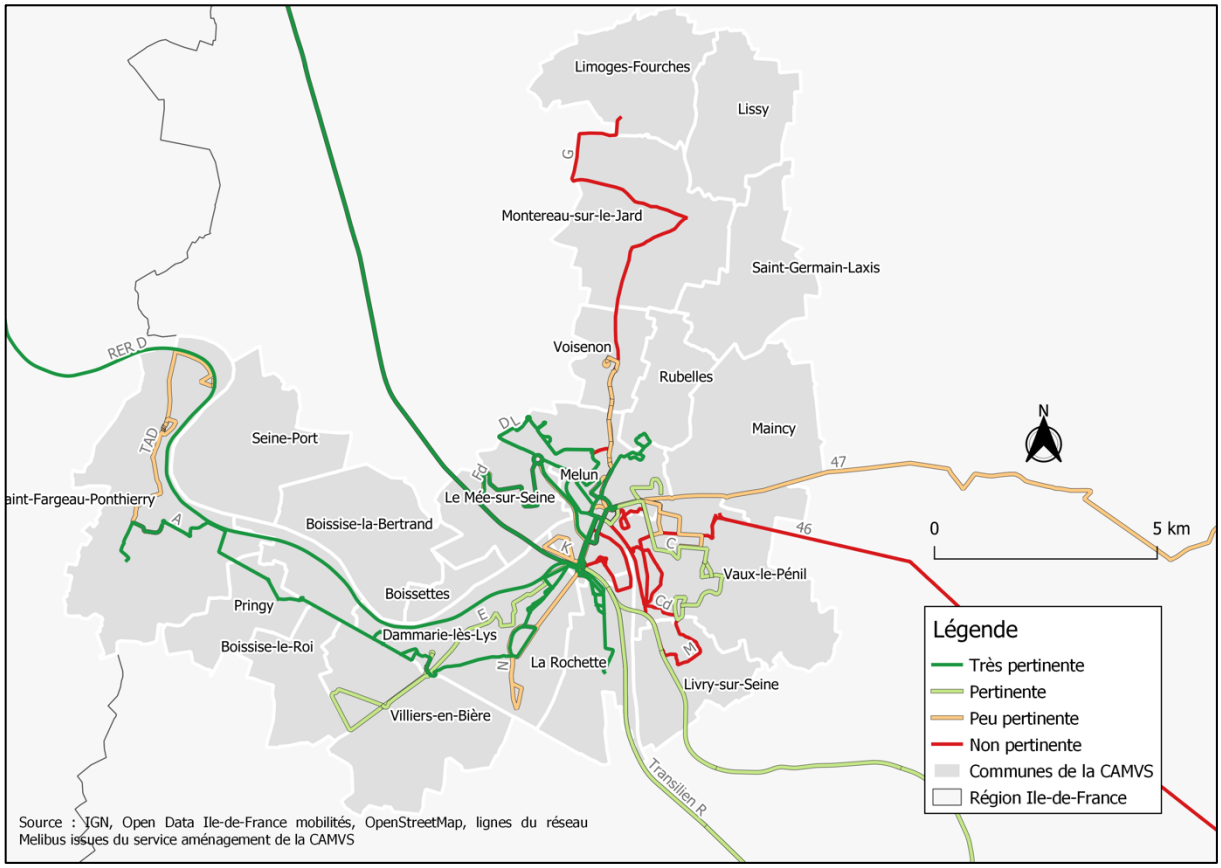
Carte 4 : Le potentiel de covoiturage des agents de la CAMVS

Par rapport au réseau de transports en commun, le réseau ferré et les réseaux de bus ont étés présentés avec notamment, les tarifs, les horaires et les sites de la CAMVS desservis.

Il faut savoir qu'au niveau du réseau ferré, 3 lignes passent par la gare de Melun, gare qui par ailleurs comptabilisait une fréquentation de plus de 14 millions de voyageurs en 2017[5], à savoir, la ligne D du RER d'Ile-de-France, la ligne Transilien R et la ligne TER Bourgogne-Franche-Comté. Au niveau des réseaux de bus, nous avons 6 lignes (1, 2, 18, 34, 46 et 47) faisant partie du réseau Seine-et-Marne Express qui desservent Melun, bientôt 17 lignes (A, B, C, Cd, D, E, F, Fd, nouvelle ligne G, J, Jd, K, L, M, N, O et future ligne T) pour le réseau Melibus qui est le réseau de bus de la CAMVS, la ligne Citalien qui lie Sénart à Melun puis un transport à la demande (TAD) présent sur la commune de Saint-Fargeau-Ponthierry. Chacun des sites de la CAMVS a été analysé en fonction de chaque réseau afin de pouvoir déterminer le nombre d'agents étant concerné par toutes ces lignes.

Une analyse plus poussée a été effectué à partir de toutes ces lignes de transport en commun selon 3 critères. Sur la carte ci-dessous, nous pouvons voir les lignes les plus pertinentes en fonction du nombre d'agents étant à proximité (grâce à des zones de chalandise de 800 mètres pour le réseau ferré, de 500 mètres pour le réseau départemental Seine-et-Marne Express puis de 300 mètres pour toutes les autres lignes de bus), en fonction de la comparaison entre le temps de trajet en transport en commun et en voiture (en prenant en compte le temps entre la gare de Melun et l'arrêt desservant au moins 1 agent (sur la base des zones de chalandises évoquées précédemment) et étant le plus éloigné de la gare de Melun) puis en fonction de la fréquence de la ligne de transport aux heures de pointe. Ce qui en ressort est que 53 agents sont concernés par une ligne pertinente ou très pertinente dont 39 agents qui sont concernés par une ligne très pertinente (lignes F, A, D et L du réseau Melibus puis la ligne RER D du réseau ferré).

[5] Fréquentation en gares, 2019, https://ressources.data.sncf.com/explore/dataset/frequentation-gares/table/?sort=totalvoyageurs2017 (Consulté le 03/04/2019)



Carte 5 : Qualification des lignes de transport en commun pour septembre 2019

Par rapport à l'élaboration de la carte ci-dessus, il faut savoir qu'un système d'attribution de points en fonction de la pertinence d'une ligne vis-à-vis d'un des 3 critères a été élaboré. J'ai attribué de 0 à 2 points par ligne de transport en commun et par critère puis j'ai ensuite additionné le résultat des 3 critères pour obtenir une note, correspondant au degré de pertinence de la ligne, allant de 0 à 6 en théorie (0 étant la moins bonne note et 6 étant la meilleure note) mais allant de 0 à 4 par rapport aux résultats. Ainsi, une ligne très pertinente est une ligne ayant obtenu une note de 4/6, une ligne pertinente est une ligne ayant obtenu une note de 3/6, une ligne peu pertinente est une ligne ayant obtenu une note de 2/6 et une ligne non pertinente est une ligne ayant obtenu une note de 1/6 ou de 0/6. Il faut savoir que l'attribution des points en fonction de chaque critère et de chaque ligne a été effectué comme suit :

<u>Pour le critère sur le nombre d'agents concernés :</u>

2 points pour 15 agents et plus

1 point de 5 à 14 agents

0 point de 1 à 4 agents

Pour le critère sur la comparaison du temps de trajet entre la ligne de transport en commun et la voiture :

2 points pour le temps TC ≤ temps VP

1 point pour le temps TC > temps VP de 1 à 5 minutes

0 point pour le temps TC > temps VP pour 6 minutes et plus

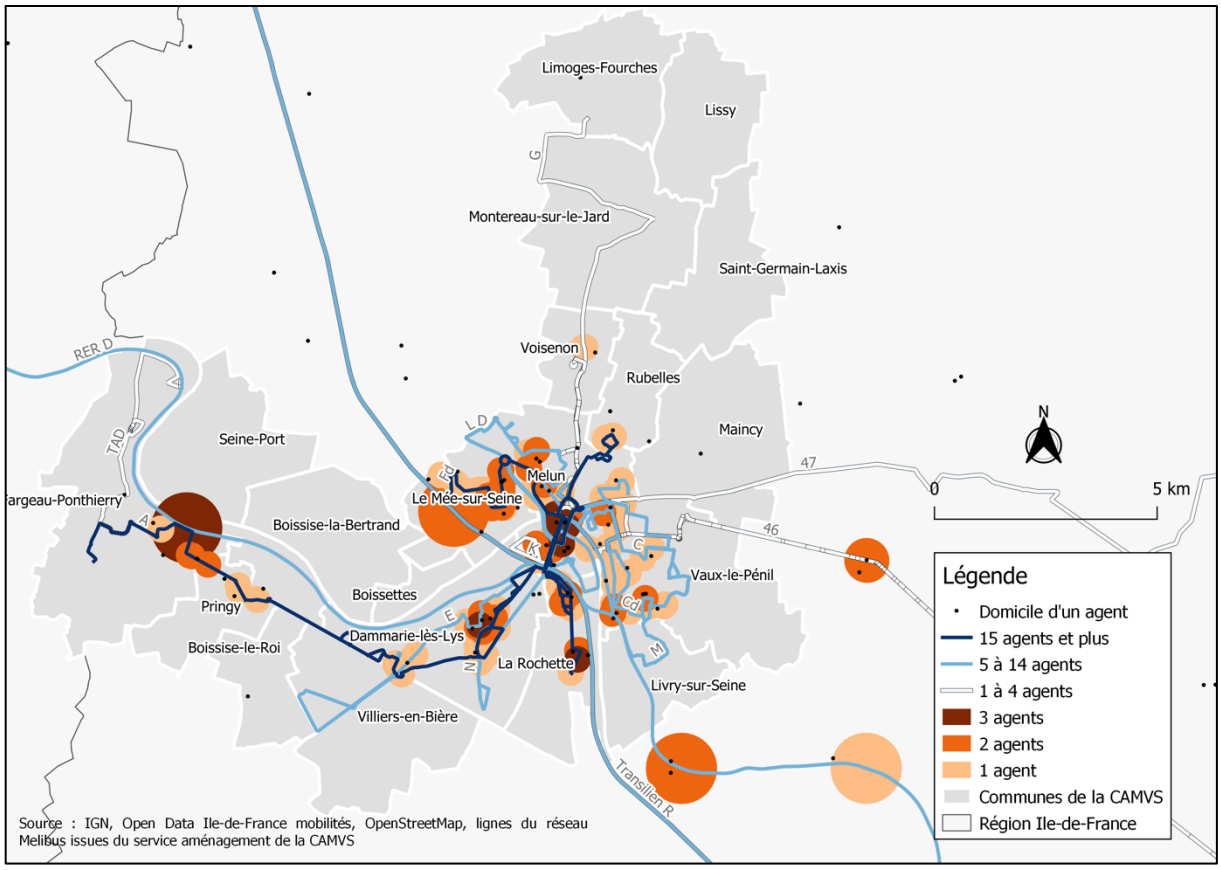
Pour le critère sur la fréquence :

2 points pour 10 minutes

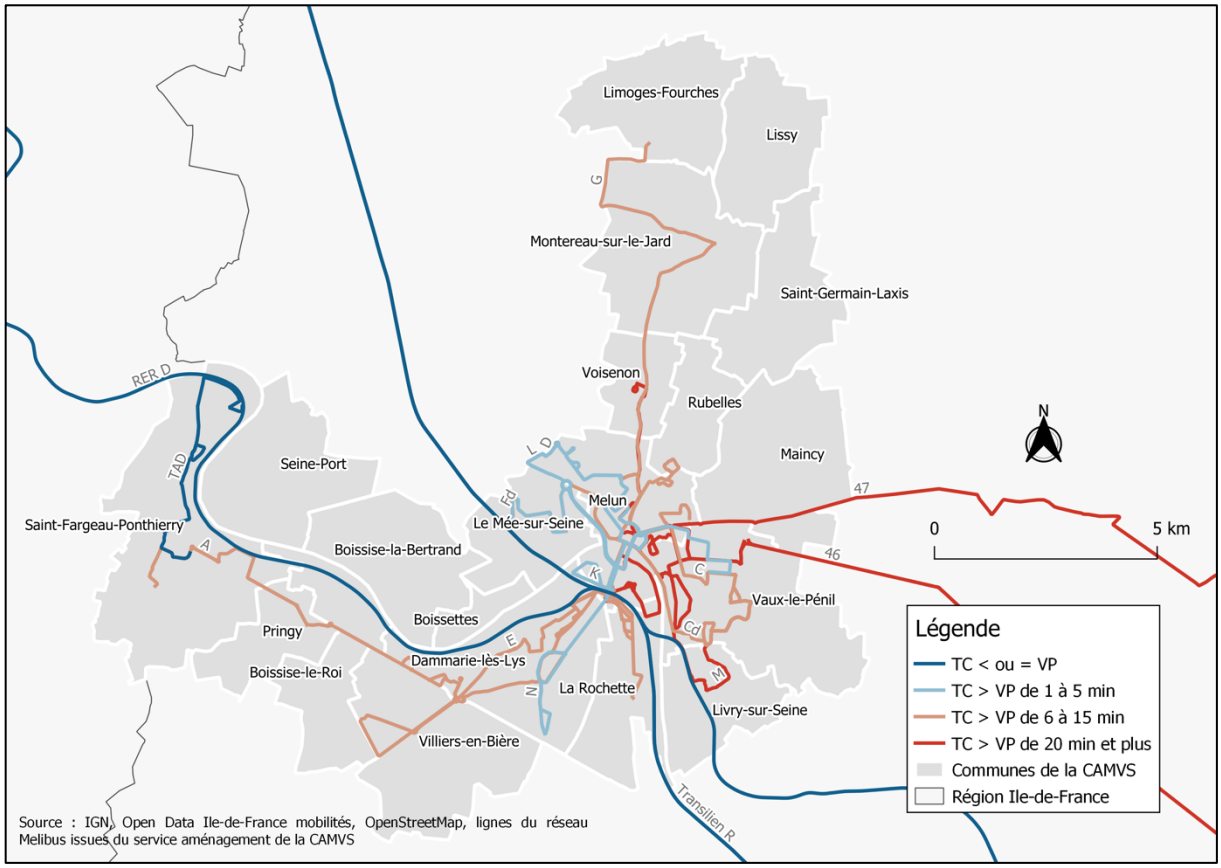
1 point de 15 à 20 minutes

0 point pour 30 minutes et plus

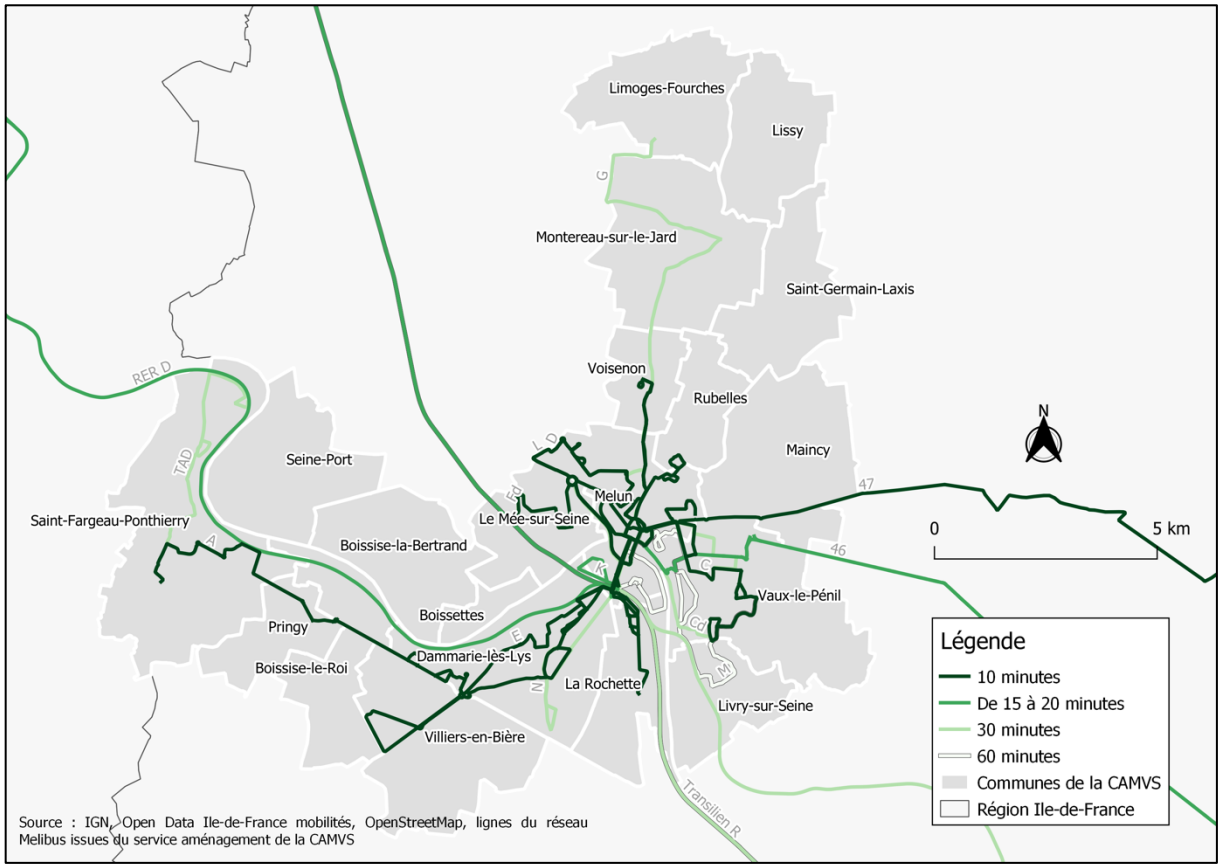
Ci-dessous nous pouvons voir les 3 cartes correspondant aux 3 critères différents qui ont pu constituer la base de l'élaboration de la carte 5 ci-dessus.



Carte 6 : Le nombre d'agents concernés par ligne de transport en commun pour septembre 2019

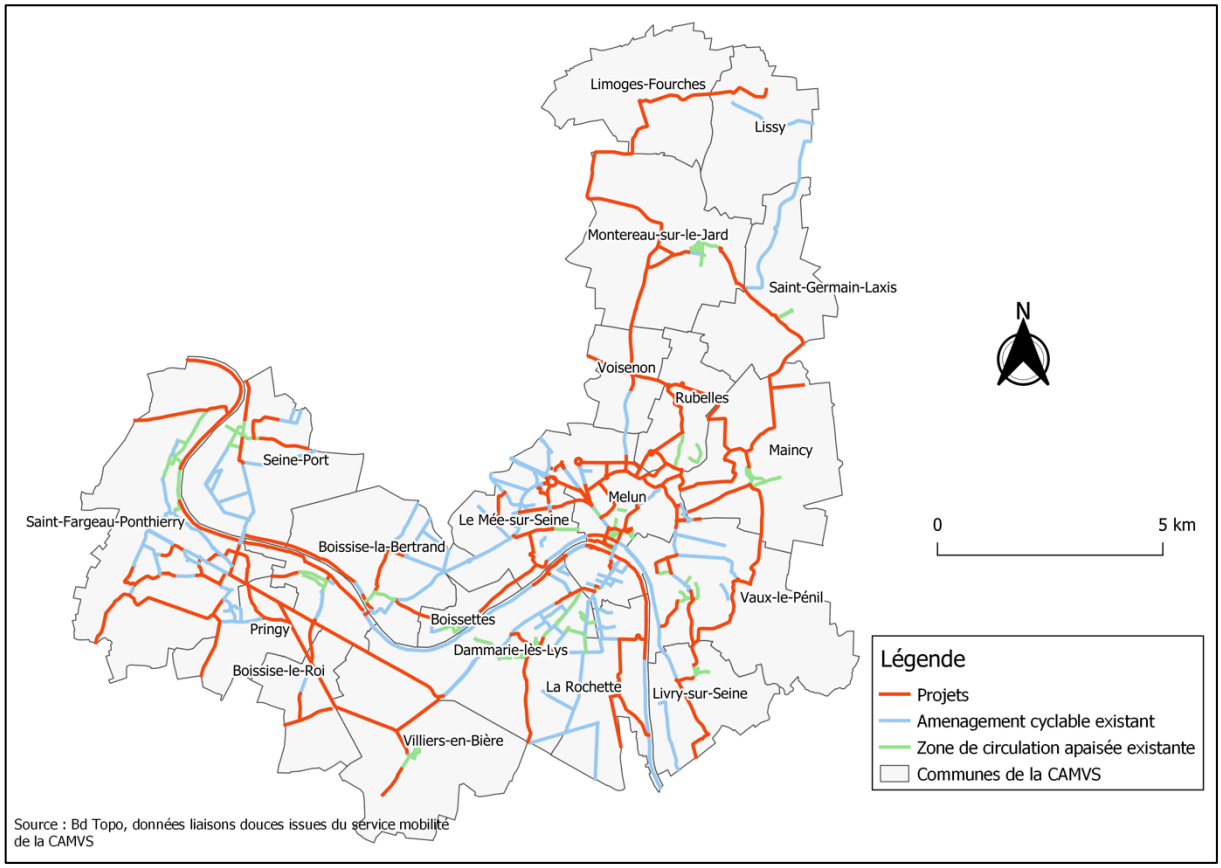


Carte 7 : Comparaison des temps de trajet entre les lignes de transports en commun et la voiture particulière pour septembre 2019



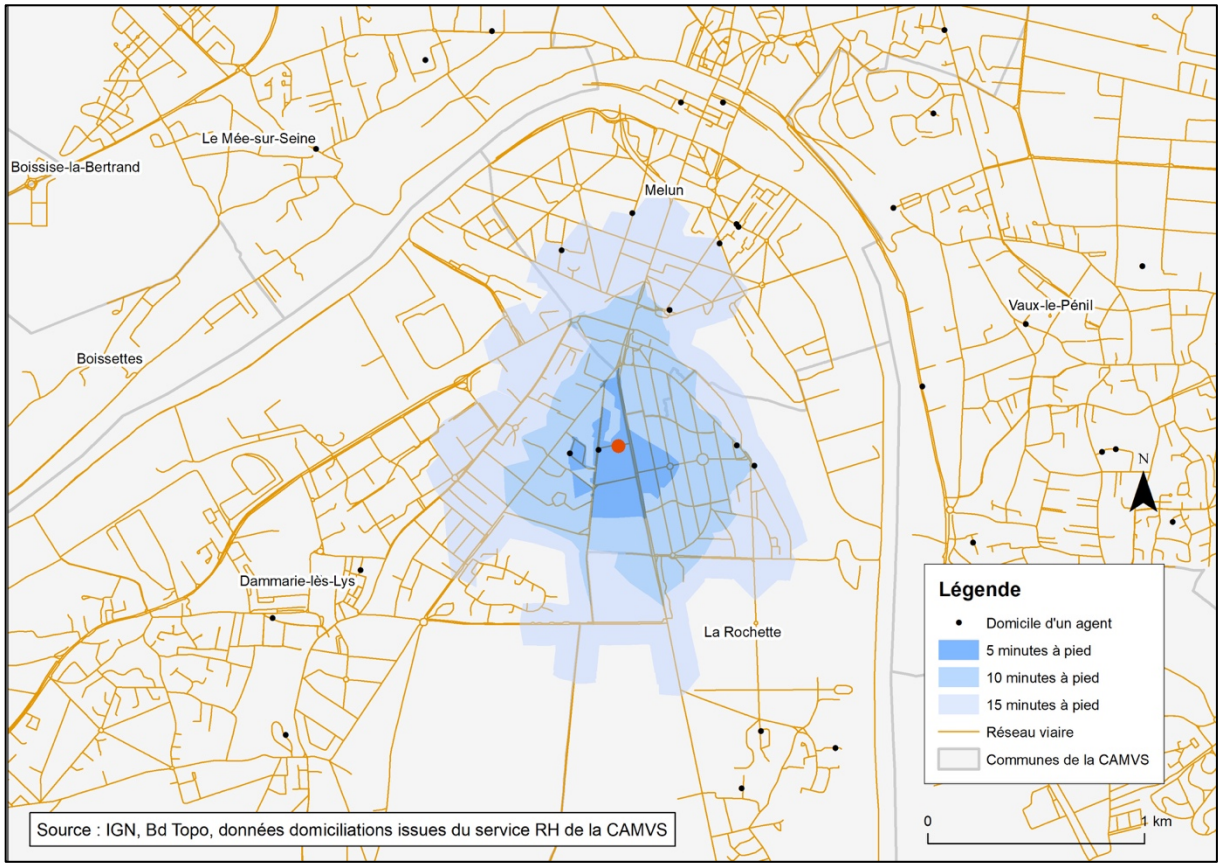
Carte 8 : Fréquences des lignes de transports en commun desservant la gare de Melun pour septembre 2019

Concernant les aménagements relatifs aux modes actifs, il existe actuellement 66 kilomètres d'aménagements cyclables (pistes cyclables, bandes cyclables, doubles sens cyclables, couloirs bus et voies vertes) et 31 kilomètres de zones apaisées (zones 30, zones de rencontre et aires piétonnes), ce qui fait au total 97 kilomètres. Il faut savoir qu'il est prévu 132 kilomètres d'aménagements relatifs aux modes actifs dont 50 kilomètres à court terme (sous 5 ans). La carte ci-dessous permet de montrer en rouge les aménagements prévus.



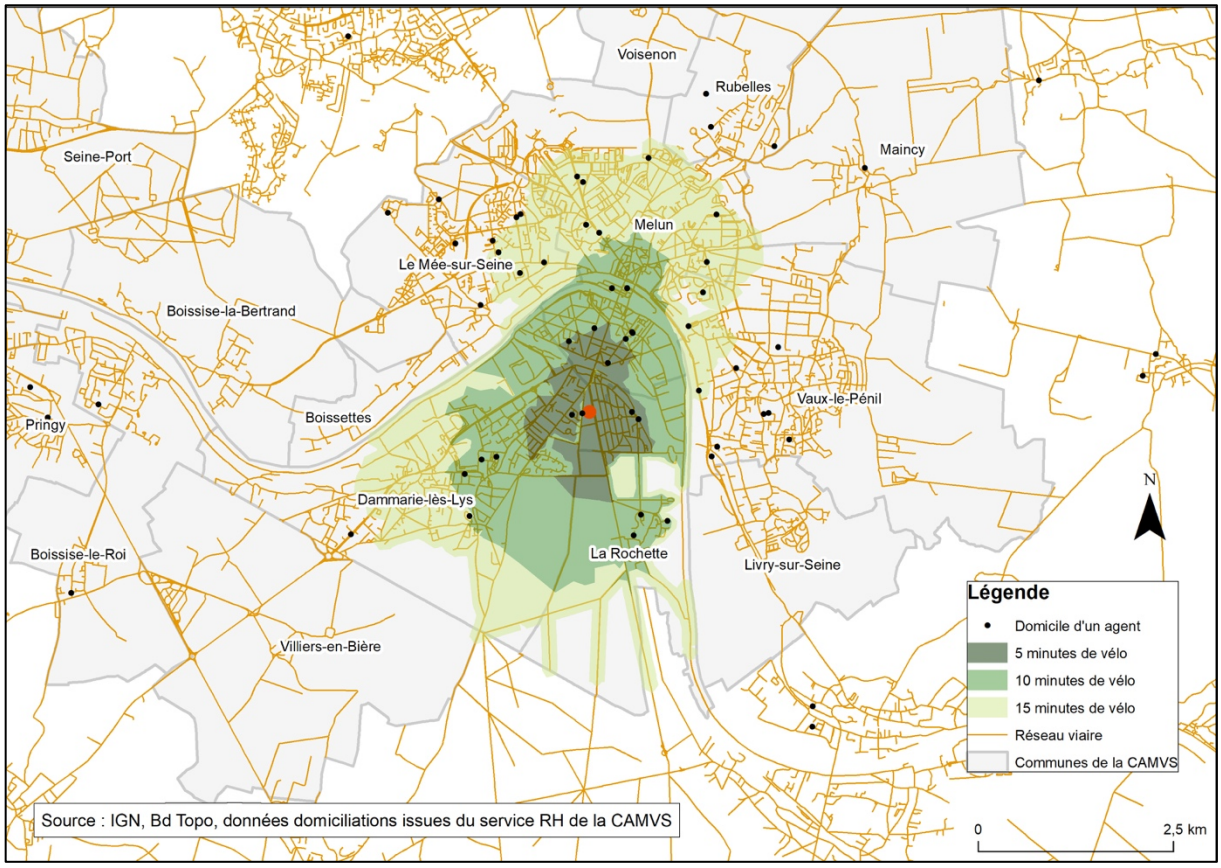
Carte 9 : Les projets des aménagements relatifs aux modes actifs de la CAMVS

Les possibilités d'accès aux différents sites de la CAMVS par l'intermédiaire de la marche à pied ou du vélo ont été mesurés grâce à des zones de chalandise précises via l'extension Network Analyst du logiciel ArcGIS. Le réseau viaire, soustrait des autoroutes ainsi que des axes routiers non appropriés aux modes actifs, a été utilisé pour les calculs et les zones représentent un temps de 5, 10 et 15 minutes. Il faut savoir que la vitesse pour les calculs des zones de desserte relatives à la marche à pied est de 5km/h et est de 15km/h pour le vélo. Par rapport à l'accessibilité à pied à moins de 15 minutes pour le siège de la CAMVS, 6 agents sont concernés. La carte ci-dessous illustre ce résultat.



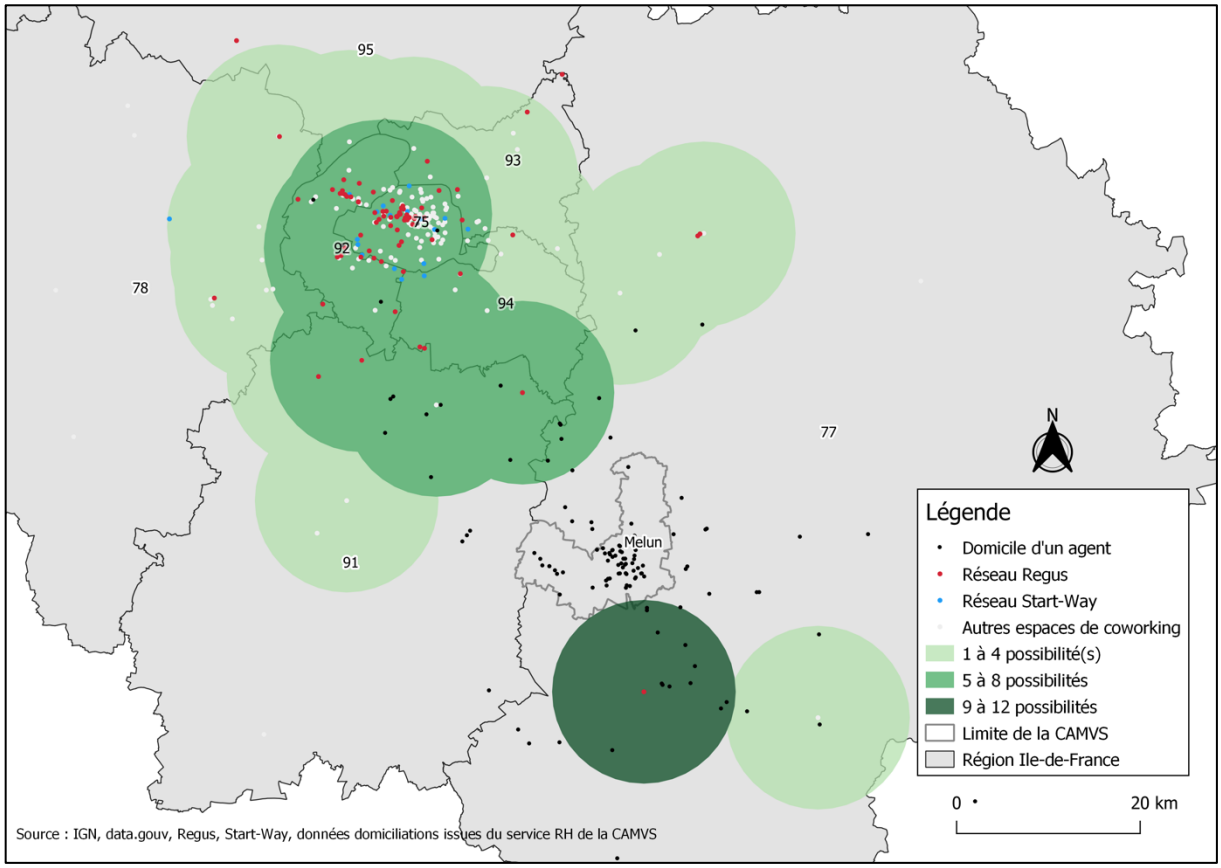
Carte 10 : Le potentiel lié à la marche à pied pour le siège de la CAMVS

Pour l'accessibilité en vélo à moins de 15 minutes pour le siège de la CAMVS, 33 agents, soit 26% des agents sont concernés. Nous pouvons voir le résultat de l'analyse sur la carte ci-dessous.



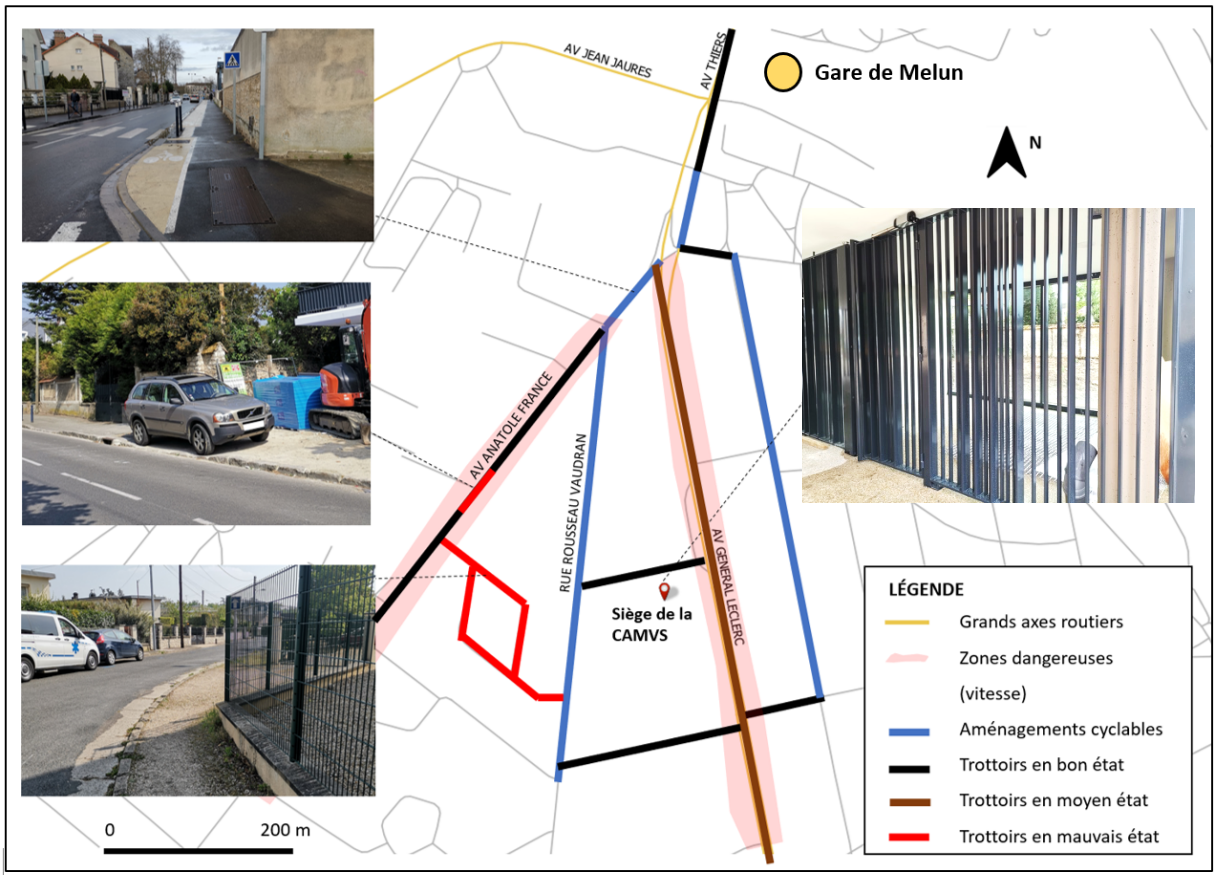
Carte 11 : Le potentiel lié au vélo pour le siège de la CAMVS

Un travail sur l'accessibilité relatif aux espaces de coworking franciliens a été effectué. D'après Catherine Desbois, « *L'espace de coworking est un lieu convivial que des travailleurs indépendants ou non peuvent louer de manière flexible dans le temps et dans l'espace pour travailler avec les nouvelles technologies de l'information et de la communication dans un but créatif et accéder à des services aux côtés d'autres personnes susceptibles de collaborer* » (Desbois, 2014). Il a donc été question de recenser tous les espaces de coworking de la région Ile-de-France et de les géolocaliser au sein d'une couche d'information géographique sous QGIS. 226 espaces de coworking ont ainsi été recensés (liste non exhaustive) dont 74 espaces Regus et 74 espaces Start-Way (les plus grands réseaux en région Ile-de-France). Au niveau de l'accessibilité, il en ressort que 35 agents habitent à moins de 10 kilomètres d'un espace de coworking tel que nous pouvons le voir sur la carte ci-dessous. Il faut savoir que cette solution n'a finalement pas été retenue pour le plan d'actions du plan de mobilité de la CAMVS.



Carte 12 : Les possibilités par espace de coworking

La dernière analyse du diagnostic d'accessibilité concerne l'analyse de proximité des principaux sites de la CAMVS. Des sorties de terrain ont eu lieu le 26/04/2019 et le 30/04/2019 afin d'analyser l'état des aménagements liés aux modes actifs. Cette analyse fait ressortir les principaux points à améliorer au niveaux des aménagements relatifs aux modes actifs, notamment pour le site de la CAMVS, tel que le montre la carte ci-dessous.



Carte 13 : L'analyse de proximité du siège de la CAMVS

Le diagnostic mobilité quant à lui a permis de comprendre et d'analyser les déplacements domicile-travail, les déplacements professionnels et les déplacements relatifs à la pause méridienne des agents de la CAMVS. Pour cela, une enquête déplacements avait été élaborée puis diffusée en ligne auprès des agents le 29/05/2018 par Trécy PITOZ. Le taux de réponse a été de 63%, soit 81 agents ayant complété l'enquête.

Ce qui ressort de cette enquête au niveau des déplacements domicile-travail est tout d'abord que la part modale des véhicules thermiques est de 74% contre 62% pour l'ensemble des actifs de la CAMVS (d'après l'Enquête Ménage Déplacement (EMD) de 2016 menée par l'INSEE). Ce qui est le plus pertinent à souligner est que 60% des répondants domiciliés soit à Melun soit dans l'une de ses communes limitrophes faisant partie de la CAMVS, se déplacent quotidiennement à l'aide d'un véhicule thermique. Parmi les agents qui mettent moins de 15 minutes pour se rendre sur leur lieu de travail, 67% utilisent un véhicule thermique, ce qui rejoint le constat précédant. La part modale pour les modes collectifs (transports en commun et covoiturage)

représente 16% et celle des modes actifs représente 10% pour les agents de la CAMVS. Ce qui est plutôt positif est que 66% des agents autosolistes seraient prêts à varier leur mode de transport. Parmi ces personnes, 45% seraient séduits par le covoiturage et 25% par le vélo.

Les déplacements professionnels se font à 91% en voiture dont 27% où la destination se trouve à moins de 5 kilomètres. Le point plutôt positif est que 47% des agents de la CAMVS se déplaceraient moins d'une fois par semaine.

Afin de venir enrichir la partie déplacements professionnels, il a été analysé les déplacements recensés au sein des carnets de bord des véhicules de la CAMVS mis à disposition des agents. Chaque agent ayant utilisé un véhicule de pool appartenant à la CAMVS a le devoir de renseigner le carnet de bord relatif au véhicule en question. Cette analyse repose sur la période du 16/10/2018 au 16/04/2019 et concerne les 7 véhicules thermiques de pool mis à disposition des agents. Les 429 déplacements générés sur cette période de 6 mois représentent 11 149 kilomètres, soit une distance moyenne de 13 kilomètres entre le siège de la CAMVS et la destination. Ce qui ressort de cette analyse est que 55% des déplacements ont eu pour destination soit Melun, soit Dammarie-lès-Lys, soit La Rochette (communes limitrophes à Melun). Il y a 1/3 des déplacements qui ont eu pour motif de rejoindre d'autres sites de la CAMVS et près d'1/3 pour les réunions et rendez-vous. Il faut aussi savoir que 26% des déplacements ont fait l'objet de covoiturage, ce qui est très positif.

Concernant les déplacements effectués lors de la pause méridienne d'après l'enquête déplacements, 70% déjeunent sur leur lieu de travail et parmi les agents qui se déplacement, la part modale de la voiture représente 54%.

Par rapport au troisième diagnostic, nommé diagnostic des coûts économiques, les dépenses liés aux déplacements professionnels ont été recensés. Ainsi, en 2017, les dépenses liées aux véhicules thermiques et au véhicule électrique de la CAMVS ont représenté 47 000€ dont 26 000€ de frais d'entretien et 21 000€ de frais de carburant. Les frais de fonctionnement pour les vélos à assistance électrique ont représentés 1 727€ en 2018. Au niveau des coûts externes à la collectivité, le coût à la société de la pollution de l'air et de l'effet de serre ont été calculés d'après le nombre de kilomètres

générés lors des déplacements domicile-travail et des déplacements professionnels des agents et d'après les indices fournis par le CERTU en 2003. Ainsi, le coût à la société relatif à la pollution de l'air était de 11 653,03€ (95 agents * 2 trajets * 218 jours (253 jours ouvrés – 35 jours de congés et de RTT) * 0,0234€) pour les déplacements domicile-travail en 2018 et de 4 300,29€ (183 773 kilomètres effectués en 2017 * 0,0234€) pour les déplacements professionnels en 2017. Selon les mêmes calculs et selon le coût par kilomètre à la société des gaz à effet de serre fourni par le CERTU en 2003 qui est de 0,0068€, nous pouvons dire que le coût à la société relatif aux gaz à effet de serre et associé aux déplacements domicile-travail des agents a été de 3 386,35€ en 2018 et de 1 249,66€ pour les déplacements professionnels en 2017.

Le dernier diagnostic, nommé diagnostic des impacts environnementaux, a notamment permis de faire ressortir les tonnes de CO_2 rejetés et le nombre de litres de carburant consommés. Ainsi, selon les informations de calcul du diagnostic précédant et selon les informations relatives aux véhicules neufs pour l'année 2018 issues de l'ADEME (112 gCO_2/km et 4,7 l/km pour les véhicules thermiques des particuliers, essence et gasoil confondus), 55,8 tonnes de CO_2, soit 2 340 565 litres de carburant ont été consommés en 2018 pour les déplacements domicile-travail. Concernant les impacts relatifs aux déplacements professionnels, les consommations et les rejets des véhicules de pool de la CAMVS ont été pris en compte. La consommation moyenne des véhicules de pool est de 4,7 l/km et les rejets moyens sont de 116,9 gCO_2/km. Ainsi, les déplacements professionnels ont générés en 2017, 21,5 tonnes de CO2 dans l'atmosphère soit 863 733 litres de carburant consommés.

A la suite de l'élaboration de l'état des lieux du plan de mobilité de la CAMVS, une présentation ayant permis de synthétiser les 4 diagnostics a été établie. Cette présentation a permis de présenter les principaux résultats de l'état des lieux aux membres du comité technique et du groupe de travail.

b. Le plan d'actions du plan de mobilité

Le plan d'actions du plan de mobilité de la CAMVS a été constitué à l'aide d'une part, de l'état des lieux (qui a permis de compléter la partie constat de chaque action

du plan d'actions) et d'autre part, des éléments qui sont ressortis lors des 2 réunions. En effet, une première réunion rassemblant 11 agents a eu lieu le jeudi 11/07/2019. Cette réunion avait pour objectif de présenter les principaux résultats de l'état des lieux aux membres du comité technique et du groupe de travail mais aussi de se mettre d'accord à propos des orientations et des objectifs proposés. La deuxième réunion que j'ai pu organiser et qui avait eu lieu le jeudi 18/07/2019 avait pour unique but de recenser les différentes solutions proposés par les 8 membres du groupe de travail et du comité technique afin d'atteindre les objectifs que je leur avais proposés. À la fin de la deuxième réunion, nous avions demandé aux agents présents de désigner les actions qu'ils considéraient comme prioritaires. Tous ces éléments m'ont permis de rédiger le plan d'actions du plan de mobilité de la CAMVS en détails.

Lors de la première réunion, un agent m'avait proposé de distinguer les objectifs relatifs aux déplacements domicile-travail des objectifs relatifs aux déplacements professionnels. Ainsi, les orientations retenues pour ce plan d'actions sont de réduire l'impact des déplacements autosolistes (orientation concernant les déplacements domicile-travail), d'être exemplaire (orientation concernant les déplacements professionnels) et de renforcer l'information et la communication (orientation concernant l'ensemble des déplacements). Plusieurs objectifs précis (nommés axes dans le plan d'actions) découlent de chaque orientation puis une ou plusieurs actions s'inscrivent au sein de chaque objectif. Les actions s'articulent avec les différents objectifs et orientations de cette manière :

<u>Réduire l'impact des déplacements autosolistes (volet déplacements domicile-travail) :</u>

Axe 1 : Atteindre 15% de part modale pour les modes actifs

- Action 1.1 : Favoriser les déplacements à vélo à plusieurs
- Action 1.2 : Proposer des forfaits mobilité aux agents
- Action 1.3 : Mettre à disposition des kits de dépannage vélo

Axe 2 : Ramener la part modale des véhicules thermiques a 60% en 3 ans (soit une réduction d'environ 20%)

- Action 2.1 : Mettre en place une organisation du travail plus flexible
- Action 2.2 : Mettre en place des possibilités de travail à distance

Axe 3 : Inciter à une utilisation plus responsable et mieux partagée de la voiture notamment en triplant la part de covoiturage en 3 ans

- Action 3.1 : Mettre en place des possibilités de rechargement pour les véhicules électriques des agents
- Action 3.2 : Mettre en place une plateforme interne de covoiturage

<u>Être exemplaire (volet déplacements professionnels) :</u>

Axe 4 : Diviser par 2 l'utilisation de la voiture pour les destinations de moins de 5 kilomètres en 3 ans

- Action 4.1 : Créer une organisation des réservations des véhicules de pool privilégiant les véhicules les moins polluants et encourageant les visioconférences
- Action 4.1 : Créer des guides de déplacements pour les destinations les plus fréquentes

Axe 5 : Multiplier par 2 le nombre de véhicules propres au sein de la collectivité en 3 ans

- Action 5.1 : Acquérir une flotte de véhicules plus économes en énergie

<u>Renforcer l'information et la communication (tous déplacements confondus) :</u>

Axe 6 : Mieux faire connaitre les offres de transports et leurs avantages

- Action 6.1 : Organiser des évènements mobilité permettant aux agents d'essayer des modes alternatifs à la voiture
- Action 6.2 : Mettre en place une plateforme de comparaison des modes de déplacement

Axe 7 : Inciter à utiliser des modes de déplacement autres que la voiture individuelle

- Action 7.1 : Organiser des temps forts mobilité liés aux modes alternatifs à la voiture
- Action 7.2 : Proposer des formations à la pratique de certains modes alternatifs à la voiture et à la réparation des vélos
- Action 7.3 : Acquérir un éco compteur de kilomètres
- Action 7.4 : Développer la signalétique pour les modes actifs à proximité du siège de la CAMVS

- Action 7.5 : Développer la communication sur ce qu'offre la CAMVS aux agents en termes d'accompagnement à la pratique des modes alternatifs à la voiture

Le plan d'actions du plan de mobilité de la CAMVS est présent en annexe (Annexe 2 : Le plan d'actions du plan de mobilité de la CAMVS). Il faut savoir que toutes les actions présentes au sein de ce plan d'actions ont été soit proposées par les agents présents lors des 2 réunions, soit approuvées par ces derniers.

2) Les perspectives en lien avec les missions

a. L'opérationnalité et les stratégies du travail effectué

L'élaboration de l'état des lieux a permis de mieux connaitre les pratiques de déplacement des agents et notamment de faire ressortir les points à améliorer. Le plan d'actions qui s'appuie sur l'état des lieux, permet de proposer un panel d'actions à mettre en place afin de résoudre ou d'améliorer certains points recensés lors des 4 diagnostics. C'est à partir de ce plan d'actions que le service mobilité pourra, à condition que les actions soient validés par le comité de pilotage, mettre en place toutes ou partie de ces actions. Un suivi des actions mises en place devra être effectué ainsi que des évaluations annuelles de ces dernières.

L'élaboration de l'état des lieux et du plan d'actions sont des étapes incontournables dans une démarche de plan de mobilité d'une collectivité. La planification des réunions a permis aux agents de se sentir impliqués pour ainsi proposer des actions concrètes à mettre en place. De plus, en présentant aux différents agents les résultats des diagnostics, cela leur a permis de comprendre l'intérêt d'agir, les enjeux ou encore les potentiels existants en lien avec les modes de déplacement autres que la voiture individuelle.

b. L'importance des missions confiées pour travailler dans la mobilité

La méthodologie d'un plan de mobilité est la principale chose que j'ai pu apprendre et c'est sans doute la plus utile pour travailler dans le domaine de la mobilité. L'élaboration de l'état des lieux m'a permis de développer des compétences cartographiques plus spécifiques au domaine de la mobilité. Même si les cours que j'ai pu suivre à l'Institut d'Urbanisme et de Géographie Alpine tels que le cours Cartographie, Mobilité et Déplacements ou les cours de Système d'Information Géographique (SIG) m'avaient permis d'être opérationnel, les missions que j'ai dû effectuer lors de ce stage m'ont permis de gagner en efficacité. J'ai pu améliorer mes

compétences en termes de synthétisation (grâce à l'élaboration de la présentation des résultats de l'état des lieux), de communication et de pédagogie auprès des acteurs rencontrés. La planification d'une réunion est aussi quelque chose que j'ai pu développer et qui est indispensable dans ce métier. Par rapport au plan d'actions, estimer les coûts de manière la plus concrète possible pour chaque action est l'une des compétences les plus utiles que j'ai pu acquérir.

LES APPORTS LIÉS AU STAGE

1) Les apports personnels

a. Ce que ce stage m'a apporté

Tout d'abord, au niveau de la compétence cartographique, ce stage m'a permis d'utiliser le logiciel en ligne Geo que je ne connaissais pas, afin de mettre à jour le réseau des aménagements cyclables de la CAMVS, il m'a permis d'apprendre à géocoder les adresses des agents et il m'a aussi permis d'expérimenter l'outil d'analyse spatiale de QGIS avec lequel j'ai pu créer les itinéraires utiles à la mesure du potentiel de covoiturage avec la prise en compte des grandes infrastructure routières. J'ai pu apprendre à réaliser une analyse multicritères pour les lignes de transport en commun passant par Melun, ce qui a pu permettre de synthétiser et de combiner plusieurs résultats.

Tel qu'évoqué précédemment, ce stage m'a permis d'acquérir la méthodologie nécessaire à l'élaboration d'un plan de mobilité, il m'a permis d'améliorer mes compétences de synthétisation, de communication, de pédagogie ou encore d'organisation du travail.

Enfin, j'ai pu découvrir un territoire que je ne connaissais pas. J'ai en effet pu comprendre comment s'articulent les différents réseaux de transports de la région Ile-de-France et notamment au niveau du département Seine-et-Marne et de la CAMVS. J'ai de plus pu découvrir précisément le réseau des aménagements relatifs aux modes doux de la CAMVS.

b. Ce que le master IDT² m'a apporté

Le master Géographie, aménagement, environnement, développement parcours Ingénierie du Développement Territorial et de la Transition (IDT²) m'a apporté de nombres compétences sans lesquelles, je n'aurais pas pu être opérationnel pour ce stage de 6 mois au sein du service mobilité de la Direction Aménagement du Territoire, tourisme et éducation supérieure (DAT).

En effet, de nombreux cours tels que le cours Cartographie, Mobilité et Déplacements (dans lequel j'ai notamment pu apprendre à créer des cartes de flux, des analyses sur les réseaux multimodaux ou encore des cartes isochrones), les cours de Système d'Information Géographique (SIG) (dans lesquels j'ai notamment pu apprendre à être opérationnel avec les logiciels QGIS, ArcGIS et PostgreSQL) ou encore celui sur les données et traitement (dans lequel j'ai pu acquérir des compétences de création, de conduite et d'analyse d'une enquête via le logiciel Sphinx) m'ont permis d'acquérir les compétences nécessaires à la réalisation des différentes analyses de l'état des lieux du plan de mobilité de la CAMVS et à la rédaction des rapports.

Les ateliers professionnels m'ont apporté une expérience significative dans le domaine de la mobilité, notamment grâce à l'atelier relatif à l'opération expérimentale « Je plaque ma caisse » commandité par Grenoble Alpes métropole. En effet, j'ai pu développer, dans une optique d'évaluation du dispositif, des compétences de cartographie, d'analyse de bases de données (notamment l'Enquête Ménage Déplacement de 2010) et de communication des résultats. L'atelier professionnel portant sur le diagnostic patrimonial de la Maurienne m'a quant à lui plutôt permis de développer des compétences de création de bases de données et de conduite d'enquête auprès de divers acteurs territoriaux.

J'ai donc pu obtenir, grâce à cette formation supérieure, tout ce dont un chargé de mission mobilité ou un chef de projet mobilité a besoin pour être opérationnel. Cette formation m'a de plus permis de savoir prendre du recul sur les missions effectuées.

2) Les apports à la communauté d'agglomération

J'ai pu tout d'abord fournir au service mobilité de la CAMVS, un nouvel état des lieux à jour de son plan de mobilité avec des analyses un peu différentes et un regard extérieur. J'ai pu fournir de plus, un plan d'actions prenant en compte les données à jour de l'état des lieux et les solutions proposées par les membres des 2 réunions.

Au niveau des livrables, j'ai pu fournir à la CAMVS, le rapport des 4 diagnostics du plan de mobilité, le rapport du plan d'actions, la présentation synthétisant les résultats de l'état des lieux, les bases de données créées ou modifiées, les couches d'informations géographiques que j'ai pu créer, mettre à jour ou utiliser et les divers documents que j'ai pu établir (tableau comparatif des entreprises de création de plateformes de covoiturage courtes distances, etc.).

CONCLUSION

Après nous avoir démontré l'importance de la communication, des dons de titres de transport, de la mise à disposition de véhicules propres ou encore de l'utilisation des Technologies de l'Information et de la Communication (TIC) afin de pouvoir changer efficacement les pratiques de déplacement des agents de la voiture particulière vers des modes de déplacement plus respectueux de l'environnement, ce rapport de fin d'études a aussi pu restituer les résultats d'un stage de 6 mois qui a été effectué au sein du service mobilité de la CAMVS.

L'état des lieux composé de 4 parties, ayant permis de mieux connaître les habitudes de déplacement des agents de la CAMVS, les possibilités en fonction de chaque réseau de transport, les coûts des déplacements à la collectivité ou encore les impacts des déplacements sur l'environnement, a pu constituer la base du plan d'actions. Après la concertation avec les membres des 2 réunions qui ont eu lieu et avec les résultats de l'état des lieux, des actions pertinentes ont pu ressortir. Parmi celles-ci, nous avons par exemple la mise en place de forfaits mobilité, des possibilités de travail à distance, la création d'une plateforme de covoiturage, la mise à disposition de véhicules plus respectueux de l'environnement ou encore de développer la communication sur ce qu'offre la CAMVS aux agents en termes d'accompagnement à la pratique des modes alternatifs à la voiture.

La recette d'un plan de mobilité efficace déprend du contexte dans lequel s'inscrit l'administration ou l'entreprise. Néanmoins, plusieurs éléments apparaissent comme nécessaires tels que la combinaison d'actions sur les offres de transport (vélo, marche à pied, transport en commun ou encore stationnement) (d'après Frédéric Héran, il est nécessaire aux acteurs de recréer un système de circulation à vélo aussi performant que l'est actuellement celui de la voiture (Héran, 2015b)), des actions incitatives de type primes puis une gestion de la demande de déplacements et de conseils à travers des plateformes de type plateformes de covoiturage (Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Ile-de-France, 2011).

BIBLIOGRAPHIE

Agence d'urbanisme Flandre-Dunkerque, 2010, *Elaborer un plan de déplacements entreprise*, consultable en ligne : https://www.apur.org/sites/default/files/documents/DUNKERQUE_pde_guide.pdf, 47p.

Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie Grand Est, 2017, *Plan de déplacements administration (PDA) de la ville de Metz*, consultable en ligne : https://www.ademe.fr/plan-deplacements-administration-ville-metz-57, 2p.

Agence régionale de l'environnement et des nouvelles énergies d'Ile-de-France, 2007, *Plan de déplacements d'administration : mode d'emploi*, consultable en ligne : https://www.arec-idf.fr/publication-arene/plan-de-d%c3%a9placements-dadministration-mode-demploi, 241p.

Bessis (F.), Chaserant (C.), Favereau (O.), & Thévenon (O.), 2006, 11. L'identité sociale de l'homo conventionalis, In *L'économie des conventions, méthodes et résultats,* Paris : La décuverte, consultable en ligne : https://www.cairn.info/load_pdf.php?ID_ARTICLE=DEC_EYMAR_2006_01_0181, pp. 181-195

Bordeaux Métropole, 2016, *Plan de déplacement des employés*, consultable en ligne : http://www.bordeaux-metropole.fr/content/download/68878/file_pdf/126_TOTAL_UNIQUEMENT_POUR_LE_WEB_DE_2016_valide_et_mis1480607687292.pdf, 77p.

Brög (W.), 2003, *Reducing car use ? Just do it! Actes de la vingt-septième conférence sur les transports*, Nottingham, England, consultable en ligne : http://www.socialdata.de/info/Car_use.pdf, 16p.

Brög (W.), Erl (E.), & Mense (N.), 2002, *Individualised marketing : changing travel behaviour for a better environment. Presented at the OECD Workshop: Environmentally sustainable transport*, Berlin, consultable en ligne : http://www.socialdata.de/info/IndiMark.pdf, 21p.

Centre d'études et d'expertise sur les risques l'environnement la mobilité et l'aménagement, 2017, *Indemnité kilométrique vélo dans la fonction publique*, consultable en ligne : https://www.cerema.fr/system/files/documents/2018/03/Cerema_IKV_fonction_publique_2.pdf, 20p.

Centre d'études sur les réseaux les transports l'urbanisme et les constructions publiques. (2013). *L'usage du vélo en milieu urbain : une pratique qui se développe, des freins à desserrer*, 16p.

Collectif 6t, 2013, *Les usages de la mobilité pour une ingénierie des modes de vie*, Paris, éd. Loco, 168p.

De Young (R.), 1993, "Changing Behavior and Making it Stick", in *Environment and Behavior, 25(3), pp.* 485–505, https://doi.org/10.1177/0013916593253003

Desbois (C.), 2014, "Le coworking : un mode de travail né de la crise ? L'exemple de Berlin", in *Allemagne d'aujourd'hui*, *210*(4), pp. 100–109, https://doi.org/10.3917/all.210.0100

Gandit (M.), 2007, *Déterminants psychosociaux du changement de comportement dans le choix du mode de transport : le cas de l'intermodalité*, Université Pierre Mendès-France - Grenoble II, consultable en ligne : https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00369953, 239p.

Héran (F.), 2015a, *Le retour de la bicyclette. Une histoire des déplacements urbains en Europe, de 1817 à 2050*, éd. La Découverte-poche, Coll. Cahiers libres, 255p.

Héran (F.), 2015b, "Le vélo, une solution d'avenir ?", in Les Grands Dossiers des Sciences Humaines, vol. 40, n°9-2015, pp. 6-6, consultable en ligne : https://www-cairn-info.sid2nomade-1.grenet.fr/magazine-les-grands-dossiers-des-sciences-humaines-2015-9-page-6.htm

Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Ile-de-France, 2011, *Des exemples de Plans de déplacements d'entreprises (PDE) à travers l'Europe*, consultable en ligne : https://www.iau-idf.fr/fileadmin/NewEtudes/Etude_816/Des_exemples_de_PDE_a_travers_l_Europe.pdf, 88p.

Josset (J.-M.), 2016, "Le covoiturage domicile-travail : De l'approche technico-économique classique à une approche comportementale", in Recherche Transports Sécurité, NecPlus, 2016, 2015 (03-04), consultable en ligne : https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01670599/document, pp. 137-151, https://doi.org/10.4074/S0761898016004015

Lewin (K.), 1947, "Group decision and social change", in Readings in social psychology, n°9, pp. 551–562

Région Ile-de-France, 2008, *Réussir son plan de déplacements d'entreprise, guide Pro'Mobilité*, consultable en ligne : http://www.promobilite.fr/sites/default/files/promobilite_reussir_son_pde.pdf , 31p.

Rocci (A.), 2009, *Changer les comportements de la mobilité. Exploration d'outils de management de la mobilité : les programmes d'incitation au changement de comportements volontaires (VTBC),* rapport final de recherche, consultable en ligne : https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-00544419/, 78 p.

Syndicat mixte de transport essonne centre, 2009, *Plan de déplacements entreprise : boîte à outils*, 68p.

Tissot (C.), 2011, *Plans de déplacements entreprise et inter-entreprises, des dispositifs efficaces pour faire changer les comportements de mobilité ? Freins et facteurs de succès*, Université Lumière Lyon 2, consultable en ligne : https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-00793100, 112p.

SITOGRAPHIE

- Chiffres clés, 2018, https://www.ademe.fr/expertises/mobilite-transports/chiffres-cles-observations/chiffres-cles (Consulté le 12/07/2019)

- De plus en plus de personnes travaillent en dehors de leur commune de résidence, 2016, https://www.insee.fr/fr/statistiques/2019022 (Consulté le 05/07/2019)

- Fréquentation en gares, 2019, https://ressources.data.sncf.com/explore/dataset/frequentation-gares/table/?sort=totalvoyageurs2017 (Consulté le 03/04/2019)

- Le plan de mobilité, 2019, https://www.ademe.fr/entreprises-monde-agricole/reduire-impacts/optimiser-mobilite-salaries/dossier/plan-mobilite/plan-mobilite-quest-cest (Consulté le 12/07/2019)

- Partir de bon matin, à bicyclette…, 2017, https://www.insee.fr/fr/statistiques/2557426 (Consulté le 05/07/2019)

TABLE DES CARTES

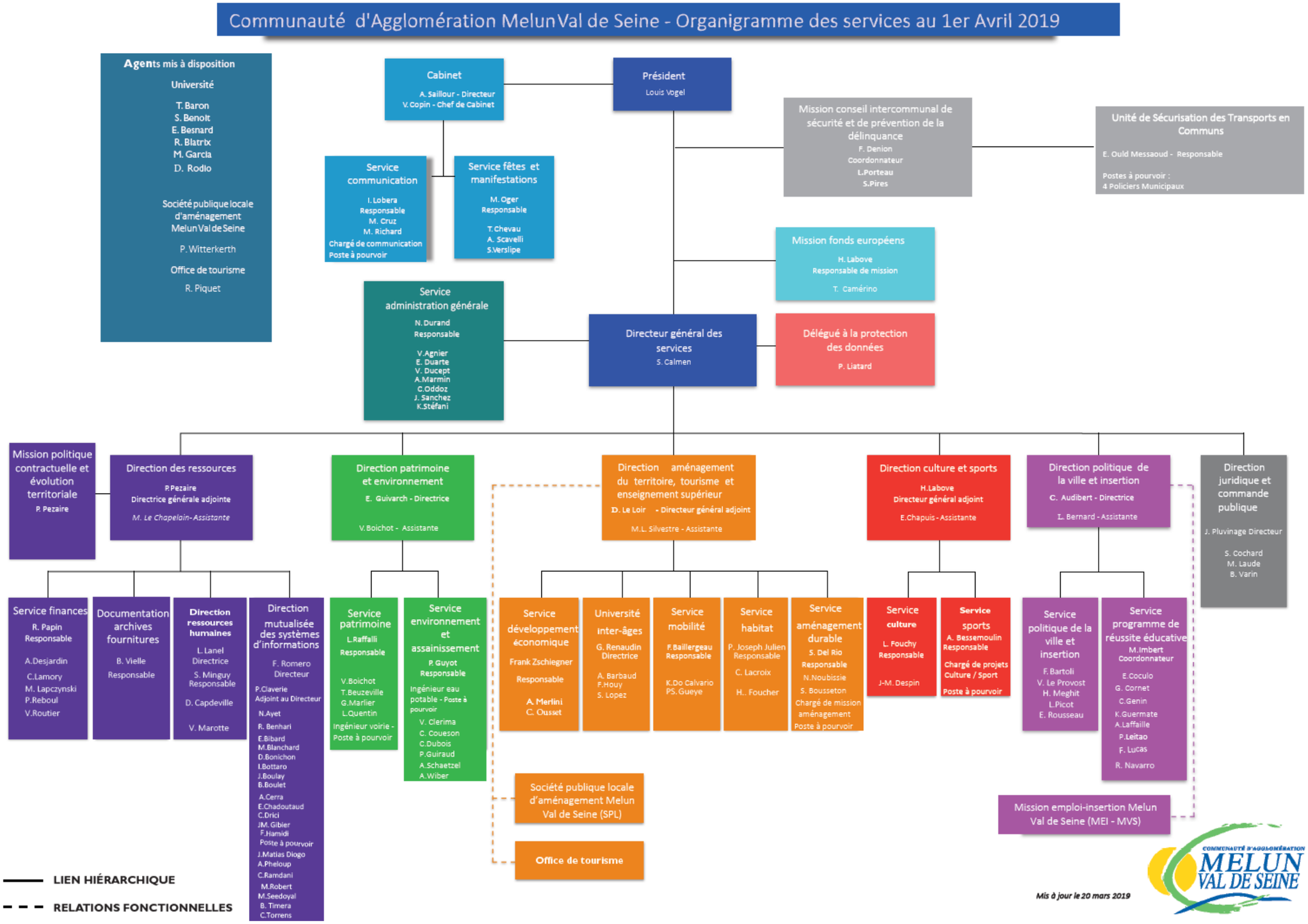
Carte 1 : La domiciliation des agents de la CAMVS au sein de la région Ile-de-France..... 22
Carte 2 : La domiciliation des agents à l'échelle de la CAMVS..... 23
Carte 3 : Le trafic routier de la CAMVS selon le diagnostic du Plan Local de Déplacement Melun Val de Seine de septembre 2017 24
Carte 4 : Le potentiel de covoiturage des agents de la CAMVS 25
Carte 5 : Qualification des lignes de transport en commun pour septembre 2019..... 27
Carte 6 : Le nombre d'agents concernés par ligne de transport en commun pour septembre 2019 28
Carte 7 : Comparaison des temps de trajet entre les lignes de transports en commun et la voiture particulière pour septembre 2019 29
Carte 8 : Fréquences des lignes de transports en commun desservant la gare de Melun pour septembre 2019..... 30
Carte 9 : Les projets des aménagements relatifs aux modes actifs de la CAMVS..... 31
Carte 10 : Le potentiel lié à la marche à pied pour le siège de la CAMVS..... 32
Carte 11 : Le potentiel lié au vélo pour le siège de la CAMVS 33
Carte 12 : Les possibilités par espace de coworking..... 34
Carte 13 : L'analyse de proximité du siège de la CAMVS..... 35

TABLE DES FIGURES

Figure 1 : Planning de travail pour la réalisation du plan de mobilité de la CAMVS..... 19

ANNEXES

Annexe 1 : L'organigramme de la communauté d'agglomération Melun Val de Seine



Annexe 2 : Le plan d'actions du plan de mobilité de la CAMVS

PLAN D'ACTIONS
PLAN DE MOBILITE DE LA CAMVS
Juillet 2019

LES ORIENTATIONS ET LES AXES RETENUS

REDUIRE L'IMPACT DES DEPLACEMENTS AUTOSOLISTES

(volet déplacements domicile-travail)

AXE 1 : ATTEINDRE 15% DE PART MODALE POUR LES MODES ACTIFS

AXE 2 : RAMENER LA PART MODALE DES VEHICULES THERMIQUES A 60% EN 3 ANS (SOIT UNE REDUCTION D'ENVIRON 20%)

AXE 3 : INCITER A UNE UTILISATION PLUS RESPONSABLE ET MIEUX PARTAGEE DE LA VOITURE NOTAMMENT EN TRIPLANT LA PART DE COVOITURAGE EN 3 ANS

ÊTRE EXEMPLAIRE

(volet déplacements professionnels)

AXE 4 : DIVISER PAR 2 L'UTILISATION DE LA VOITURE POUR LES DESTINATIONS DE MOINS DE 5 KILOMETRES EN 3 ANS

AXE 5 : MULTIPLIER PAR 2 LE NOMBRE DE VEHICULES PROPRES AU SEIN DE LA COLLECTIVITE EN 3 ANS

RENFORCER L'INFORMATION ET LA COMMUNICATION

(tous déplacements confondus)

AXE 6 : MIEUX FAIRE CONNAITRE LES OFFRES DE TRANSPORTS ET LEURS AVANTAGES

AXE 7 : INCITER A UTILISER DES MODES DE DEPLACEMENT AUTRES QUE LA VOITURE INDIVIDUELLE

AXE 1

ATTEINDRE 15% DE PART MODALE POUR LES MODES ACTIFS

ACTION 1.1

FAVORISER LES DEPLACEMENTS A VELO A PLUSIEURS

CONSTAT

- La part modale des modes actifs concernant les déplacements domicile-travail est actuellement de 10% selon l'enquête mobilité.
- 60% des agents habitant à Melun ou au sein d'une de ses communes limitrophes faisant partie de la CAMVS se déplacent à l'aide d'un véhicule thermique selon l'enquête mobilité.
- 25% des agents autosolistes se sentent prêts à pratiquer le vélo selon l'enquête mobilité.

DETAIL(S) DE L'ACTION

- Créer une communauté d'agents se déplaçant à vélo ensemble afin de rassurer les agents les moins confiants, sur le même principe que le covoiturage. Pour cela, il conviendra de recenser les agents volontaires souhaitant jouer le rôle « d'accompagnateur », en identifiant leur commune de résidence et leur itinéraire régulier. Il sera également nécessaire de recenser les utilisateurs (domiciles) afin de les mettre en relation avec les volontaires.
- Organiser des rendez-vous afin d'intégrer de nouveaux agents à la communauté et de récolter les retours d'expériences.

OBJECTIF(S)

- Atteindre une part modale des modes actifs de 15% concernant les déplacements domicile-travail.

INDICATEUR(S) DE SUIVI

- Part modale des modes actifs d'après l'enquête usagers
- Nombre d'agents faisant partie de la communauté
- Nombre d'agents ayant bénéficié de ce service

CALENDRIER	COÛT(S)	ACTEUR(S) IMPLIQUÉ(S)
Court terme	Internalisés à l'activité du service mobilité	

AXE 1

ATTEINDRE 15% DE PART MODALE POUR LES MODES ACTIFS

ACTION 1.2

PROPOSER DES FORFAITS MOBILITE AUX AGENTS

CONSTAT

➘ La part modale des modes actifs concernant les déplacements domicile-travail est actuellement de 10% selon l'enquête mobilité.

➘ 60% des agents habitant à Melun ou au sein d'une de ses communes limitrophes faisant partie de la CAMVS se déplacent à l'aide d'un véhicule thermique selon l'enquête mobilité.

➘ 26% des agents sont à moins de 15 minutes à vélo du siège de la CAMVS.

DETAIL(S) DE L'ACTION

➘ Mettre en place la possibilité de participer aux frais de déplacements des agents pratiquant notamment le vélo mais aussi le covoiturage lors de leurs déplacements domicile-travail, à hauteur de 200€/an par agent. Il n'y aura pas de possibilité de le cumuler avec le remboursement des frais de transport à hauteur de 50%.

➘ Définir les règles de versement de ce forfait, à travers un règlement approuvé par l'agent bénéficiaire, et un système de contrôle de l'utilisation effective du vélo (via l'accès par badge au local vélo par exemple). Les conditions d'éligibilité de ce forfait pourront par exemple être d'utiliser le vélo pour au moins ¾ des jours de travail et de se déplacer à une distance d'au moins 1 kilomètre tel que pour l'indemnité kilométrique vélo (IKV). Une déclaration sur l'honneur pourra par exemple être fournie par les agents concernés (les agents de la ville de Paris ou encore ceux de la ville de Grenoble doivent par exemple en fournir une, qui permet à ces derniers de déclarer le nombre de jours où ils se sont effectivement déplacés en vélo).

OBJECTIF(S)

➘ Atteindre une part modale des modes actifs de 15% et tripler la part modale de covoiturage.

INDICATEUR(S) DE SUIVI

➘ Nombre d'agents ayant demandé un forfait mobilité

➘ Part modale des modes actifs et du covoiturage d'après l'enquête usagers

➘ Nombre de kilomètres domicile-travail économisés

CALENDRIER	COÛT(S)	ACTEUR(S) IMPLIQUÉ(S)
Moyen terme	<u>Coût de fonctionnement :</u> 200€/an par agent soit 6 600€/an sur la base des parts modales des modes actifs et du covoiturage visées	<u>Responsable du projet :</u> DRH

AXE 1

ATTEINDRE 15% DE PART MODALE POUR LES MODES ACTIFS

ACTION 1.3

METTRE A DISPOSITION DES KITS DE DEPANNAGE VELO

CONSTAT

➘ La part modale des modes actifs concernant les déplacements domicile-travail est actuellement de 10% selon l'enquête mobilité.

➘ Aucun matériel n'est mis à disposition des agents pour réparer leur vélo.

DETAIL(S) DE L'ACTION

➘ Acquérir et mettre à disposition 2 pompes avec nanomètre (par la demande du matériel nécessaire auprès de l'accueil) afin que les agents puissent gonfler régulièrement leur vélo.

➘ Acquérir et mettre à disposition (par la demande du matériel nécessaire auprès de l'accueil) des démonte pneus, des rustines, des gants et des outils spécifiques à la réparation des vélos.

➘ Organiser des ateliers « réparation vélos », durant la pause déjeuner, avec un agent volontaire pouvant partager son expérience (en lien avec les action 7.1 et 7.2).

OBJECTIF(S)

➘ Atteindre une part modale de 15% concernant les modes actifs.

INDICATEUR(S) DE SUIVI

➘ Part modale des modes actifs d'après l'enquête usagers

➘ Fréquence d'utilisation des kits

➘ Nombre d'ateliers et de personnes inscrites

CALENDRIER	COÛT(S)	ACTEUR(S) IMPLIQUÉ(S)
Moyen terme	Coût de fonctionnement la 1ère année : 100€ TTC Coût de fonctionnement à partir de la 2ème année : 20€ TTC	Responsable du projet : service patrimoine (DPE)

AXE 2

RAMENER LA PART MODALE DES VEHICULES THERMIQUES A 60% EN 3 ANS (SOIT UNE REDUCTION D'ENVIRON 20%)

ACTION 2.1

METTRE EN PLACE UNE ORGANISATION DU TRAVAIL PLUS FLEXIBLE

CONSTAT

- Le règlement du personnel de la CAMVS impose aux agents à arriver entre 8h00 et 9h00 le matin et à partir entre 17h00 et 18h00 le soir, avec une pause méridienne de 45 minutes minimum.
- La part modale pour les véhicules thermiques (voitures, motos et scooters) est actuellement de 74% d'après l'enquête mobilité.

DETAIL(S) DE L'ACTION

- Rendre les horaires d'arrivée et de départ plus souples afin de permettre aux agents de se déplacer en dehors des périodes de saturation des axes routiers et de permettre un choix de déplacement plus responsable. Il sera pour cela nécessaire d'adapter le règlement intérieur et de définir les modalités de fonctionnement et de contrôle le cas échéant.

OBJECTIF(S)

- Ramener la part modale des véhicules thermiques à 60%.

INDICATEUR(S) DE SUIVI

- Part modale des véhicules thermiques d'après l'enquête usagers

CALENDRIER	COÛT(S)	ACTEUR(S) IMPLIQUÉ(S)
Moyen terme	0€	Responsable du projet : DRH

AXE 2

RAMENER LA PART MODALE DES VEHICULES THERMIQUES A 60% EN 3 ANS (SOIT UNE REDUCTION D'ENVIRON 20%)

ACTION 2.2

METTRE EN PLACE DES POSSIBILITES DE TRAVAIL A DISTANCE

CONSTAT

- La part modale pour les véhicules thermiques (voitures, motos et scooters) est actuellement de 74% d'après l'enquête mobilité.
- Il n'existe actuellement pas de possibilités de travailler à distance pour les agents de la CAMVS.

DETAIL(S) DE L'ACTION

- Permettre aux agents de la CAMVS éligibles de travailler à distance les mardis et jeudis en leur fournissant le matériel nécessaire à la bonne conduite de leurs missions (ordinateurs et leurs périphériques, clés 3G, téléphones, logiciels, VPN, anti-virus, etc.).
- Élaborer et faire approuver un règlement du travail à distance.

OBJECTIF(S)

- Ramener la part modale des véhicules thermiques à 60% en limitant les déplacements grâce au travail à distance.

INDICATEUR(S) DE SUIVI

- Nombre d'agents travaillant à distance d'après les données issues de la direction des ressources humaines
- Nombre de kilomètres domicile-travail économisés
- Part modale des véhicules thermiques d'après l'enquête usagers

CALENDRIER	COÛT(S)	ACTEUR(S) IMPLIQUÉ(S)
Moyen terme	<u>Coût d'investissement :</u> 1 000€ TTC par agent soit 18 000€ TTC pour ramener la part modale des véhicules thermiques à 60%	<u>Responsable du projet :</u> DRH <u>Autres acteurs :</u> DMSI, CHSCT

AXE 3

INCITER A UNE UTILISATION PLUS RESPONSABLE ET MIEUX PARTAGEE DE LA VOITURE NOTAMMENT EN TRIPLANT LA PART DE COVOITURAGE EN 3 ANS

ACTION 3.1

METTRE EN PLACE DES POSSIBILITES DE RECHARGEMENT POUR LES VEHICULES ELECTRIQUES DES AGENTS

CONSTAT

- Les bornes actuellement prévues sur le nouveau parking seront uniquement destinées aux visiteurs et à la voiture électrique de la CAMVS.

DETAIL(S) DE L'ACTION

- Permettre aux agents de recharger leur véhicule électrique ou hybride rechargeable gratuitement sur l'une des 4 futures bornes du siège de la CAMVS.
- Élaborer une charte d'utilisation des bornes électriques afin de répartir le temps de rechargement des différents véhicules des agents et de service de la CAMVS.

OBJECTIF(S)

- Inciter les agents à utiliser la voiture de manière plus responsable.
- Promouvoir une démarche exemplaire de la CAMVS, en faveur du développement durable, en cohérence avec la politique gouvernementale.

INDICATEUR(S) DE SUIVI

- Nombre d'heures de fonctionnement des bornes électriques
- Part modale des véhicules électriques et hybrides rechargeables d'après l'enquête usagers

CALENDRIER	COÛT(S)	ACTEUR(S) IMPLIQUÉ(S)
Moyen terme	<u>Coût de fonctionnement :</u> 8 800€/an sur la base des 4 bornes de 20 ampères fonctionnant 12 heures par jour pendant 253 jours et d'après le tarif EDF du kWh en vigueur au 1er juin 2019	<u>Responsable du projet :</u> service patrimoine (DPE)

AXE 3

INCITER A UNE UTILISATION PLUS RESPONSABLE ET MIEUX PARTAGEE DE LA VOITURE NOTAMMENT EN TRIPLANT LA PART DE COVOITURAGE EN 3 ANS

ACTION 3.2

METTRE EN PLACE UNE PLATEFORME INTERNE DE COVOITURAGE

CONSTAT

- Seulement 3,7% des agents pratiquent quotidiennement le covoiturage dans le cadre des déplacements domicile-travail selon l'enquête mobilité.
- 65% des agents habitent à moins de 1,5 kilomètre d'un autre agent.
- 30% des agents autosolistes sont prêts à covoiturer selon l'enquête mobilité.

DETAIL(S) DE L'ACTION

- Mettre en place une plateforme de covoiturage interne aux agents de la CAMVS dont la création et la gestion seront déléguées à un prestataire de type start-up, afin de bénéficier d'un algorithme déjà existant (en lien avec l'action 6.2).

OBJECTIF(S)

- Tripler la part modale de covoiturage actuelle.

INDICATEUR(S) DE SUIVI

- Nombre d'agents inscrits et actifs sur la plateforme de covoiturage
- Part modale de covoiturage d'après l'enquête usagers
- Nombre de kilomètres domicile-travail économisés

CALENDRIER	COÛT(S)	ACTEUR(S) IMPLIQUÉ(S)
Moyen terme	Coût de fonctionnement : 1 000€/an à 6 000€/an TTC	Prestataires potentiels : Oxycar, Instant System, Togetzer, Weepil ou encore Covoit.net

AXE 4

DIVISER PAR 2 L'UTILISATION DE LA VOITURE POUR LES DESTINATIONS DE MOINS DE 5 KILOMETRES EN 3 ANS

ACTION 4.1

CREER UNE ORGANISATION DES RESERVATIONS DES VEHICULES DE POOL PRIVILEGIANT LES VEHICULES LES MOINS POLLUANTS ET ENCOURAGEANT LES VISIOCONFERENCES

CONSTAT

- 91% des déplacements professionnels se font en voiture dont 27% où la destination se trouve à moins de 5 km d'après l'enquête mobilité.
- 44% des agents trouvent qu'il faudrait favoriser les visioconférences et les réunions téléphoniques afin de limiter les déplacements professionnels ou l'usage de la voiture pour ces derniers d'après l'enquête mobilité.

DETAIL(S) DE L'ACTION

- Systématiquement proposer aux agents d'utiliser un mode de déplacement économe en énergie lors des réservations des véhicules de pool pour les courts trajets. Selon les cas, la visioconférence peut aussi être proposé aux agents.
- Inciter les agents à recourir aux visioconférences en réalisant des réunions de formation à l'utilisation des outils informatiques.

OBJECTIF(S)

- Diviser par 2 l'utilisation de la voiture pour les déplacements de moins de 10 kilomètres et limiter le nombre de déplacements professionnels à l'aide de la visioconférence.

INDICATEUR(S) DE SUIVI

- Nombre de kilomètres en véhicule thermique économisés
- Parts modales autres que la voiture pour les déplacements professionnels d'après l'enquête usagers
- Nombre de réservations autres que pour les véhicules thermiques
- Nombre de réunions réalisés en visioconférence

CALENDRIER	COÛT(S)	ACTEUR(S) IMPLIQUÉ(S)
Court terme	Internalisés à l'activité du service administration générale et de la DMSI	Responsable du projet : service administration générale Autre acteur : DMSI

AXE 4

DIVISER PAR 2 L'UTILISATION DE LA VOITURE POUR LES DESTINATIONS DE MOINS DE 5 KILOMETRES EN 3 ANS

ACTION 4.2

CREER DES GUIDES DE DEPLACEMENTS POUR LES DESTINATIONS LES PLUS FREQUENTES

CONSTAT

➘ 91% des déplacements professionnels se font en voiture dont 27% où la destination se trouve à moins de 5 km d'après l'enquête mobilité.

DETAIL(S) DE L'ACTION

➘ Établir des guides permettant d'informer les agents sur les modes de déplacement à privilégier et sur les meilleurs itinéraires à emprunter afin de se rendre aux destinations les plus fréquentes. Ce guide présentera notamment les itinéraires cyclables pour se rendre aux principaux équipements situés dans un rayon de 5 km autour de la CAMVS.

OBJECTIF(S)

➘ Diviser par 2 l'utilisation de la voiture pour les déplacements de moins de 10 kilomètres.

INDICATEUR(S) DE SUIVI

➘ Nombre de guides retirées par les agents

➘ Part modale pour chaque mode de déplacement alternatif à la voiture particulière d'après l'enquête usagers

➘ Nombre de réservations autres que pour les véhicules thermiques

➘ Nombre de kilomètres économisés pour les déplacements professionnels

CALENDRIER	COÛT(S)	ACTEUR(S) IMPLIQUÉ(S)
Court terme	Coût de fonctionnement : 40€ TTC pour 250 dépliants A4	Fournisseur potentiel : Imprim Up

AXE 5

MULTIPLIER PAR 2 LE NOMBRE DE VEHICULES PROPRES AU SEIN DE LA COLLECTIVITE EN 3 ANS

ACTION 5.1

ACQUERIR UNE FLOTTE DE VEHICULES PLUS ECONOMES EN ENERGIE

CONSTAT

- Seul une voiture électrique et deux vélos à assistance électrique sont mis à disposition des agents de la collectivité.
- La part modale de la voiture pour les déplacements professionnels est de 91% d'après l'enquête mobilité.

Source photo : pixabay.com

DETAIL(S) DE L'ACTION

- Faire l'acquisition de 2 VAE (du type Wayscral HYBRID Powered by Michelin).
- Faire l'acquisition de 2 vélos urbains mécaniques.
- Faire l'acquisition de 2 trottinettes électriques (du type Speedway Mini 4 Pro).
- Mettre en place une charte relative à l'utilisation des véhicules alternatifs de la collectivité afin de gérer leur rechargement et leur bon entretien.
- Mettre en place un carnet de bord relatif à l'utilisation des véhicules non thermiques permettant de recenser les déplacements.
- Améliorer la maintenance du parc de vélos en redéfinissant les prestations d'entretien (contrat).

OBJECTIF(S)

- Atteindre une part modale des modes actifs de 10% pour les déplacements professionnels.

INDICATEUR(S) DE SUIVI

- Part modale des modes actifs d'après l'enquête usagers
- Nombre de réservations pour les véhicules non thermiques
- Nombre de kilomètres parcourus avec les vélos et les VAE

CALENDRIER	COÛT(S)	ACTEUR(S) IMPLIQUÉ(S)
Moyen terme	Coût d'investissement : 5 800€ TTC dont 3 000€ pour les 2 VAE, 1 000€ pour les 2 vélos urbains mécaniques, 1 700€ pour les 2 trottinettes et 100€ pour les 4 compteurs kilométriques Coût de fonctionnement pour l'entretien : 1 000€ TTC/an	Responsable du projet : service patrimoine (DPE) Fournisseurs potentiels : Norauto, Décathlon, Weebot

AXE 6

MIEUX FAIRE CONNAITRE LES OFFRES DE TRANSPORT ET LEURS AVANTAGES

ACTION 6.1

ORGANISER DES EVENEMENTS MOBILITE PERMETTANT AUX AGENTS D'ESSAYER DES MODES ALTERNATIFS A LA VOITURE

CONSTAT

- 60% des agents habitant soit à Melun soit au sein de l'une de ses communes limitrophes inscrites dans le périmètre de la CAMVS, se déplacent en véhicule thermique d'après l'enquête mobilité.
- 91% des déplacements professionnels se font en voiture dont 27% où les déplacements font moins de 10 kilomètres.

DETAIL(S) DE L'ACTION

- Organiser un ou plusieurs évènements avec une entreprise qui pourra faire essayer de nouveaux modes de déplacement aux agents de la CAMVS.

OBJECTIF(S)

- Mieux faire connaitre les différentes solutions de mobilité aux agents afin de les inciter à moins utiliser les véhicules thermiques.

INDICATEUR(S) DE SUIVI

- Nombre d'agents présents aux évènements
- Parts modales des modes actifs d'après l'enquête usagers

CALENDRIER	COÛT(S)	ACTEUR(S) IMPLIQUÉ(S)
Court terme	Coût de fonctionnement : 1 000€ par évènement annuel	Prestataire potentiel : Urban Skate ou Easy-Board

AXE 6

MIEUX FAIRE CONNAITRE LES OFFRES DE TRANSPORT ET LEURS AVANTAGES

ACTION 6.2

METTRE EN PLACE UNE PLATEFORME DE COMPARAISON DES MODES DE DEPLACEMENT

CONSTAT

- La part modale pour les modes actifs représente 10% et celle des modes collectifs (transports en commun et covoiturage) est de 16% d'après l'enquête mobilité.
- 30% des agents sont à proximité d'une ligne de transport en commun très attractive.
- 26% des agents sont à moins de 15 minutes de vélo du siège de la CAMVS.
- 65% des agents habitent à moins de 1,5 kilomètre d'un autre agent.

DETAIL(S) DE L'ACTION

- Mettre en place une plateforme de comparaison des modes de déplacement affichant pour chaque trajet, le nombre de kilomètres, la carte du trajet, le temps estimé, les émissions de CO2, le nombre de kilocalories dépensées, les offres de stationnement et le prix (Instant System permet de créer une plateforme de comparaison des modes de déplacement ainsi qu'une plateforme de covoiturage interne) (en lien avec l'action 3.2).
- Développer un service d'informations personnalisées (géré par le service mobilité) pour comparer l'ensemble des possibilités de déplacement des agents qui en feraient la demande (éventuellement pour les déplacements domicile-travail).

OBJECTIF(S)

- Mieux faire connaitre les offres de transport et leurs avantages aux agents en leur permettant de comparer les différents modes de déplacement pour un même trajet.

INDICATEUR(S) DE SUIVI

- Nombre de trajets calculés sur la plateforme
- Parts modales pour les modes de déplacement autres que la voiture thermique

CALENDRIER	COÛT(S)	ACTEUR(S) IMPLIQUÉ(S)
Moyen terme	Coût d'investissement pour la plateforme : 4 000€/an à 6 000€/an TTC Coût de fonctionnement pour le service d'informations personnalisées : Internalisé à l'activité du service mobilité	Prestataire potentiel : Instant System ou Covivo

AXE 7

INCITER A UTILISER DES MODES DE DEPLACEMENT AUTRES QUE LA VOITURE INDIVIDUELLE

ACTION 7.1

ORGANISER DES TEMPS FORTS MOBILITE LIES AUX MODES ALTERNATIFS A LA VOITURE

CONSTAT

- La part modale des véhicules thermiques représente actuellement 74% d'après l'enquête mobilité.
- 66% des agents autosolistes seraient notamment prêt à pratiquer le covoiturage ou le vélo.

DETAIL(S) DE L'ACTION

- Organiser des journées de challenge mobilité permettant à tous les agents volontaires de se déplacer autrement que par le biais de la voiture thermique notamment lors des déplacements domicile-travail. Le nombre de kilomètres économisés pourra être converti en euros pour être donné à une association ou à l'Eco Team de la CAMVS.
- Organiser des rendez-vous mobilité entre 12h00 et 14h00 afin que les agents volontaires se baladent ensemble par le biais d'un mode actif.
- Désigner un ou plusieurs responsables pour chacun des modes alternatifs aux véhicules thermiques afin de pouvoir encourager ou initier les nouveaux usagers.

OBJECTIF(S)

- Inciter les agents à se déplacer avec des modes de déplacement plus économes en énergie grâce à l'émulation collective.

INDICATEUR(S) DE SUIVI

- Nombre d'agents volontaires ayant participé aux différents évènements et rendez-vous
- Nombre de kilomètres économisés
- Parts modales autres que celle concernant les véhicules thermiques

CALENDRIER	COÛT(S)	ACTEUR(S) IMPLIQUÉ(S)
Court terme	Internalisés à l'activité du service mobilité	

AXE 7

INCITER A UTILISER DES MODES DE DEPLACEMENT AUTRES QUE LA VOITURE INDIVIDUELLE

ACTION 7.2

PROPOSER DES FORMATIONS A LA PRATIQUE DE CERTAINS MODES ALTERNATIFS A LA VOITURE ET A LA REPARATION DES VELOS

CONSTAT

- La part modale pour les modes actifs représente 10% d'après l'enquête mobilité.
- 26% des agents sont à moins de 15 minutes de vélo du siège de la CAMVS.

DETAIL(S) DE L'ACTION

- Proposer des formations à la remise en selle.
- Proposer des formations à la pratique des modes de déplacement électriques tels que les gyroroues ou les VAE.
- Proposer des formations à la réparation et à l'entretien des vélos (en lien avec l'action 1.3).

OBJECTIF(S)

- Inciter les agents à se déplacer avec un mode actif en leur permettant de se former.

INDICATEUR(S) DE SUIVI

- Nombre d'agents formés
- Part modale des modes actifs d'après l'enquête usagers

CALENDRIER	COÛT(S)	ACTEUR(S) IMPLIQUÉ(S)
Moyen terme	<u>Coût de fonctionnement :</u> **Formation gyroroue :** 4 000€ TTC pour l'ensemble des agents soit 30€ TTC pour 30 minutes d'initiation avec Eroue **Formation remise en selle :** 3 000€ TTC pour l'ensemble des agents soit 23€ TTC par personne et par heure avec Provélo91	<u>Prestataires :</u> Eroue et Provélo91

AXE 7

INCITER A UTILISER DES MODES DE DEPLACEMENT AUTRES QUE LA VOITURE INDIVIDUELLE

ACTION 7.3

ACQUERIR UN ECO COMPTEUR DE KILOMETRES

CONSTAT

➘ 60% des agents habitant soit à Melun soit au sein de l'une de ses communes limitrophes inscrites dans le périmètre de la CAMVS, se déplacent en véhicule thermique d'après l'enquête mobilité.

➘ 91% des déplacements professionnels se font en voiture dont 27% où les déplacements font moins de 10 kilomètres.

DETAIL(S) DE L'ACTION

➘ Acquérir un éco compteur de kilomètres effectués autrement que par un véhicule thermique par année et concernant les déplacements domicile-travail et professionnels des agents qui sera installé à l'accueil du siège de la CAMVS.

OBJECTIF(S)

➘ Inciter les agents à se déplacer autrement que par le biais de la voiture thermique.

INDICATEUR(S) DE SUIVI

➘ Nombre de kilomètres en véhicule thermique économisés

CALENDRIER	COÛT(S)	ACTEUR(S) IMPLIQUÉ(S)
Moyen terme	Coût de fonctionnement : 550€ HT	Responsable du projet : DPE Fournisseur potentiel : Smiirl

AXE 7

INCITER A UTILISER DES MODES DE DEPLACEMENT AUTRES QUE LA VOITURE INDIVIDUELLE

ACTION 7.4

DEVELOPPER LA SIGNALETIQUE POUR LES MODES ACTIFS A PROXIMITE DU SIEGE DE LA CAMVS

CONSTAT

➘ La signalétique relative aux aménagements cyclables et piétons à proximité du siège de la CAMVS pourrait être améliorée.

➘ 60% des agents habitant soit à Melun soit au sein de l'une de ses communes limitrophes inscrites dans le périmètre de la CAMVS, se déplacent en véhicule thermique d'après l'enquête mobilité.

➘ 91% des déplacements professionnels se font en voiture dont 27% où les déplacements font moins de 10 kilomètres.

DETAIL(S) DE L'ACTION

➘ Renforcer la signalétique à destination des cyclistes et des piétons en particulier entre la gare de Melun et le siège de la CAMVS (sous la forme d'indications de temps de parcours et de nombre de kilomètres). Cette signalétique pourra prendre la forme de panneaux ludiques.

OBJECTIF(S)

➘ Inciter les agents à se déplacer autrement que par le biais de la voiture thermique en développant la signalétique relative aux modes actifs.

INDICATEUR(S) DE SUIVI

➘ Part modale des modes actifs d'après l'enquête usagers

➘ Nombre de panneaux implantés ou remplacés

CALENDRIER	COÛT(S)	ACTEUR(S) IMPLIQUÉ(S)
Long terme	<u>Coût d'investissement :</u> 3 000€ pour la signalétique directionnelle	<u>Partenaires :</u> Les communes de Dammarie-lès-Lys, Melun et La Rochette <u>Fournisseur potentiel :</u> Vill'equip

AXE 7

INCITER A UTILISER DES MODES DE DEPLACEMENT AUTRES QUE LA VOITURE INDIVIDUELLE

ACTION 7.5

DEVELOPPER LA COMMUNICATION SUR CE QU'OFFRE LA CAMVS AUX AGENTS EN TERMES D'ACCOMPAGNEMENT A LA PRATIQUE DES MODES ALTERNATIFS A LA VOITURE

CONSTAT

- Ce qu'offre la CAMVS aux agents en termes d'accompagnement à la pratique des modes alternatifs à la voiture thermique n'est pas mis en valeur auprès des agents.
- 60% des agents habitant soit à Melun soit au sein de l'une de ses communes limitrophes inscrites dans le périmètre de la CAMVS, se déplacent en véhicule thermique d'après l'enquête mobilité.
- 91% des déplacements professionnels se font en voiture dont 27% où les déplacements font moins de 10 kilomètres.

DETAIL(S) DE L'ACTION

- Communiquer sur les aménagements existants (local à vélos sécurisé, vestiaires et douches, salles permettant les visioconférences, etc.), le matériel mis à disposition (VAE, casques, chasubles, etc.) ou encore les participations financières (notamment le remboursement des frais de transport en commun à hauteur de 50%) auprès des agents via des guides mensuels (par exemple fournis avec les fiches de paie) et des mails.

OBJECTIF(S)

- Inciter les agents à se déplacer autrement que par le biais de la voiture thermique.

INDICATEUR(S) DE SUIVI

- Parts modales autres que celle concernant les véhicules thermiques
- Nombre d'agents bénéficiant d'une participation financière
- Nombre de réservations des véhicules non thermiques

CALENDRIER	COÛT(S)	ACTEUR(S) IMPLIQUÉ(S)
Court terme	Coût de fonctionnement : 100€/an TTC pour 1 500 guides	Autres acteurs : service communication, direction des ressources humaines Fournisseur potentiel : Imprim Up

CALENDRIER ET COÛTS

CALENDRIER	Court terme	Moyen terme	Long terme
Action 1.1 : Favoriser les déplacements à vélo à plusieurs			
Action 1.2 : Proposer des forfaits mobilité aux agents			
Action 1.3 : Mettre à disposition des kits de dépannage vélo			
Action 2.1 : Mettre en place une organisation du travail plus flexible			
Action 2.2 : Mettre en place des possibilités de travail à distance			
Action 3.1 : Mettre en place des possibilités de rechargement pour les véhicules électriques des agents			
Action 3.2 : Mettre en place une plateforme interne de covoiturage			
Action 4.1 : Créer une organisation des réservations des véhicules de pool privilégiant les véhicules les moins polluants et encourageant les visioconférences			
Action 4.2 : Créer des guides de déplacements pour les destinations les plus fréquentes			
Action 5.1 : Acquérir une flotte de véhicules plus économes en énergie			
Action 6.1 : Organiser des évènements mobilité permettant aux agents d'essayer des modes alternatifs à la voiture			
Action 6.2 : Mettre en place une plateforme de comparaison des modes de déplacement			
Action 7.1 : Organiser des temps forts mobilité liés aux modes alternatifs à la voiture			
Action 7.2 : Proposer des formations à la pratique de certains modes alternatifs à la voiture et à la réparation des vélos			
Action 7.3 : acquérir un éco compteur de kilomètres			
Action 7.4 : Développer la signalétique pour les modes actifs à proximité du siège de la CAMVS			
Action 7.5 : Développer la communication sur ce qu'offre la CAMVS aux agents en termes d'accompagnement à la pratique des modes alternatifs à la voiture			

COÛTS		2020	2021	2022
INVESTI-SSEMENT	Action 2.2 : Mettre en place des possibilités de travail à distance	18 000€ TTC	0€	0€
	Action 5.1 : Acquérir une flotte de véhicules plus économes en énergie	5 800€ TTC	1 000€ TTC	1 000€ TTC
	Action 7.4 : Développer la signalétique et les aménagements pour les modes actifs à proximité du siège de la CAMVS	3 000€	0€	0€
FONCTIONNEMENT	Action 1.1 : Favoriser les déplacements à vélo à plusieurs	Internalisés	Internalisés	Internalisés
	Action 1.2 : Proposer des forfaits mobilité aux agents	6 600€ TTC	6 600€ TTC	6 600€ TTC
	Action 1.3 : Mettre à disposition des kits de dépannage vélo	100€ TTC	20€ TTC	20€ TTC
	Action 2.1 : Mettre en place une organisation du travail plus flexible	0€	0€	0€
	Action 3.1 : Mettre en place des possibilités de rechargement pour les véhicules électriques des agents	8 800€ TTC	8 800€ TTC	8 800€ TTC
	Action 3.2 : Mettre en place une plateforme interne de covoiturage	1 000€ à 6 000€ TTC	1 000€ à 6 000€ TTC	1 000€ à 6 000€ TTC
	Action 4.1 : Créer une organisation des réservations des véhicules de pool privilégiant les véhicules les moins polluants et encourageant les visioconférences	Internalisés	Internalisés	Internalisés
	Action 4.2 : Créer des guides de déplacements pour les destinations les plus fréquentes	40€ TTC	0€	0€
	Action 6.1 : Organiser des évènements mobilité permettant aux agents d'essayer des modes alternatifs à la voiture	1 000€ TTC	1 000€ TTC	1 000€ TTC
	Action 6.2 : Mettre en place une plateforme de comparaison des modes de déplacement	4 000€ à 6 000€ TTC	4 000€ à 6 000€ TTC	4 000€ à 6 000€ TTC
	Action 7.1 : Organiser des temps forts mobilité liés aux modes alternatifs à la voiture	0€	0€	0€
	Action 7.2 : Proposer des formations à la pratique de certains modes alternatifs à la voiture et à la réparation des vélos	3 000€ à 4 000€ TTC	0€	0€
	Action 7.3 : acquérir un éco compteur de kilomètres	550€ HT	0€	0€
	Action 7.5 : Développer la communication sur ce qu'offre la CAMVS aux agents en termes d'accompagnement à la pratique des modes alternatifs à la voiture	100€ TTC	100€ TTC	100€ TTC