

RAPPORT D'ETUDE

Août 2020



Crédit photos : © Clothilde Delfour Cerema

Assistance à l'élaboration d'un Plan de mobilité inter-administrations

Périmètre initial : DDT 41 – DDCSPP 41 – DSDEN 41

Synthèse du diagnostic et des enjeux

Assistance à l'élaboration du Plan de Mobilité inter-Administrations (PMiA)

Périmètre initial : DDT 41 – DDCSPP 41 – DSDEN 41

Synthèse du diagnostic et des enjeux

Historique des versions du document

Version	Date	Commentaire
1	28/01/2021	Vu DDT

Affaire suivie par

Clothilde DELFOUR - DADT - GTC
Tél. : 02 54 55 49 89
Courriel : clothilde.delfour@cerema.fr
Site de Blois : Cerema NC - 11 rue Laplace CS 32912 - 41029 Blois cedex

Références

N° d'affaire : C19RA0050

Partenaire :

Devis n°

Rapport	Nom	Date	Visa
Établi par	Clothilde DELFOUR	2020	
Avec la participation de	Sébastien TREJBAL Abdelfattah TELLATI Thomas ESCRHUELLA	2020	
Contrôlé par	Florence NAIZOT	27/10/2020	
Validé par	Pierre BERNATYVICENS	15/12/2020	

Résumé de l'étude :

Dans le cadre de la rationalisation des occupations immobilière et des efforts de mutualisation de l'Etat, plusieurs services de l'Etat sont amenés à rejoindre une nouvelle implantation géographique. Afin d'anticiper les besoins en matière de déplacements, notamment domicile-travail, des 300 agents impactés à terme par ce déménagement, le Préfet du Loir-et-Cher a souhaité lancer un Plan de Mobilité inter-Administrations (PMiA). Cette démarche vise également à réduire les émissions de gaz à effet de serre conformément à l'esprit de la loi de transition énergétique pour la croissance verte. Les services ont confié au Cerema Normandie-Centre une mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage de la DDT 41.

Le présent rapport présente les résultats des investigations menées durant la phase de diagnostic composée de quatre actions : un état des lieux des conditions d'accessibilité au site d'accueil ; la réalisation d'une cartographie d'accessibilité théorique ; l'identification et l'analyse des pratiques de déplacements des agents ainsi que la restitution des résultats du diagnostic et des enjeux.

Il est à souligner que la crise sanitaire majeure liée au Covid 19 et la distanciation physique qui s'y rapporte ont très fortement perturbé le projet des services et la démarche d'élaboration du PMiA, il n'en demeure pas moins que les nouvelles contraintes de présence au bureau et/ou à la maison devraient apporter un éclairage nouveau aux éléments de diagnostics établis.

L'étude doit se poursuivre par la tenue d'ateliers participatifs destinés à participer à la production de fiches actions.

Cette étape n'est pas abordée dans le présent rapport.

Table des matières

1	Contexte	5
1.1	Contexte réglementaire	5
1.2	Contexte local	6
1.2.1	Un regroupement des services de l'Etat	6
1.2.2	Une mobilité susceptible de participer à l'atteinte des objectifs du plan climat-air-énergie territorial	7
2	La prestation du Cerema	9
3	Etude d'accessibilité au site d'accueil	10
4	Etat des lieux de l'accessibilité au site d'accueil	11
4.1	Localisation du site d'accueil sur le territoire	11
4.2	Les accès au site	12
4.2.1	Les horaires de fréquentation du site :	13
5	Le site d'accueil, ses aménagements	14
5.1	Les locaux implantés sur le site d'accueil	14
5.2	La mobilité sur le site d'accueil	14
6	Les abords du site d'accueil	16
6.1	La mobilité autour du site	16
6.2	La voiture et le stationnement	16
6.2.1	Demain, le co-voiturage ?	16
6.3	La marche	17
6.4	Le vélo	17
6.5	Les transports collectifs	19
6.5.1	Les autorités organisatrices de la mobilité	19
6.5.2	Le réseau urbain Azalys	19
6.5.3	Le réseau Rémi	20
6.5.4	Comment mieux se déplacer ?	21
7	L'accessibilité théorique	23
7.1	Méthodologie	23
7.2	Analyse des cartes isochrones	24
7.2.1	L'accessibilité selon différents modes	24
7.2.2	Les lignes régulières Rémy desservant le pôle d'échange	25
7.2.3	Les adresses non desservies par les TC	26
8	L'enquête auprès des agents	27
8.1	L'équipement des foyers	27
8.2	Les trajets domicile-travail	27
8.2.1	Les distances parcourues et temps dédié aux trajets	28
8.2.2	Les modes de déplacements	28
8.2.3	La sécurité sur le parcours domicile-travail	31
8.3	Les déplacements professionnels	31
8.4	Tableau de synthèse des principaux déplacements	32

8.5	Les conditions de travail	32
8.5.1	Les horaires de travail	32
8.5.2	Les quotités de travail	33
8.5.3	Le télétravail	33
8.6	Les déplacements durant la pause méridienne :	34
8.7	La mobilité impactée par la crise sanitaire	35
8.8	La participation des agents à la démarche PMiA	35
8.9	Conclusion	36
9	Les enjeux	37
10	Pour en savoir plus	40
11	Table des annexes et illustrations	42

1 Contexte

1.1 Contexte réglementaire

Le Plan de Déplacement d'Administration est une déclinaison à l'échelle d'une administration du Plan de Déplacement Urbains (PDU) et relève notamment des textes suivants :

- le décret n° 2010-676 du 21 juin 2010 instituant une prise en charge partielle du prix des titres d'abonnements correspondant aux déplacements effectués par les agents publics entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail ;
- la **circulaire du 22 mars 2011** relative à l'application du décret cité précédemment et rappelant l'obligation pour toutes les administrations de l'État et de ses établissements publics administratifs nationaux de l'élaboration d'un PDA et en défini dans son article 8 et son annexe les résultats attendus, le contenu et la méthodologie ;
- la circulaire du 17 février 2015 relative au plan d'action interministériel « Administration exemplaire » pour l'environnement 2015-2020 prévoyant la mise en œuvre d'un plan ministériel administration exemplaire pour chaque ministère ;

La Loi sur la Transition Énergétique pour la Croissance Verte du 17 août 2015 et la Loi d'Orientation des Mobilités LOI n°2019-1428 du 24 décembre 2019 modifient le Code des transports et prévoient la mise en place de plans de mobilité. Le plan de mobilité employeur est régi notamment par l'article [L. 1214-2](#) 9° du code des transports.

L'Article [L. 1214-8-2](#) de ce même code, modifié par la du 24 décembre 2019 - art. 82 (V) prescrit notamment :

*« I.-Le **plan de mobilité employeur** prévu au 9° de l'article L. 1214-2 vise à optimiser et à augmenter l'efficacité des déplacements liés à l'activité de l'entreprise, en particulier ceux de son personnel, dans une perspective de diminution des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques et de réduction de la congestion des infrastructures et des moyens de transports.*

*Le plan de mobilité employeur **évalue l'offre de transport existante et projetée, analyse les déplacements entre le domicile et le travail et les déplacements professionnels, comprend un programme d'actions adapté à la situation de l'établissement, un plan de financement et un calendrier de réalisation des actions, et précise les modalités de son suivi et de ses mises à jour.***

*Le **programme d'actions** peut notamment comporter des mesures relatives à la promotion des moyens et usages de transports alternatifs à la voiture individuelle, à l'utilisation des transports en commun, au covoiturage et à l'autopartage, à la marche et à l'usage du vélo, à l'organisation du travail, au télétravail et à la flexibilité des horaires, à la logistique et aux livraisons de marchandises.*

Le plan de mobilité employeur est transmis à l'autorité organisatrice de la mobilité territorialement compétente.

II.- Dans le périmètre d'un plan de mobilité mentionné à l'article L. 1214-1 élaboré par une autorité organisatrice, cette dernière informe les entreprises de son ressort territorial mentionnées au II bis du présent article du contenu du plan de mobilité.

Il bis.- A défaut d'accord sur les mesures visant à améliorer la mobilité des salariés entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail, tel que prévu au 8° de l'article L. 2242-17 du code du travail, les entreprises soumises à l'obligation prévue au 2° de l'article L 2242-1 du même code, mentionnées à l'article L. 2143-3 dudit code et dont cinquante salariés au moins sont employés sur un même site, élaborent un plan de mobilité employeur sur leurs différents sites pour améliorer la mobilité de leur personnel. Ce plan de mobilité employeur inclut des dispositions concernant le soutien aux déplacements domicile-travail de leur personnel, notamment le cas échéant concernant la prise en charge des frais mentionnés aux articles L. 3261-3 et L. 3261-3-1 du même code.

III.- Les entreprises situées sur un même site peuvent établir un plan de mobilité employeur commun, qui vise les mêmes objectifs que le plan de mobilité employeur défini au I et qui est soumis à la même obligation de transmission à l'autorité organisatrice de la mobilité territorialement compétente.

NOTA : Conformément au VI de l'article 82 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019, ces dispositions entrent en vigueur le 1er janvier 2020.

1.2 Contexte local

1.2.1 Un regroupement des services de l'Etat

Dans sa lettre de mission du 29 mars 2019 (Annexe_25) le Préfet du Loir-et-Cher confie la maîtrise d'œuvre d'une démarche de Plan de Déplacement d'Administration¹ à la **Direction Départementale des Territoires de Loir-et-Cher** (DDT 41) en lien avec le Secrétaire Général de la Préfecture, chef de projet pour la nouvelle implantation.

La DDT 41, la **Direction Départementale de la Cohésion Sociale et de la Protection des Populations** (DDSCPP) et la **Direction des Services Départementaux de l'Éducation nationale** (DSDEN), sont amenés à rejoindre une nouvelle implantation géographique commune dans le cadre de la rationalisation des occupations immobilières et des efforts de mutualisation de l'État. Courant 2020, il a été décidé que l'Unité Départementale de l'Architecture et du Patrimoine (UDAP) et l'Unité Départementale de la Direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi (DIRECCTE) seraient également concernées.

Les **300 agents** impactés à terme par ce déménagement auront de nouveaux besoins en matière de déplacement afin de rejoindre leur résidence administrative. Leurs modes de déplacements professionnels seront également amenés à évoluer en lien avec l'accessibilité du nouveau site situé Mail Pierre Charlot, proche du Centre hospitalier de Blois.

Afin d'anticiper ces nouveaux besoins et de se donner les moyens d'y apporter les meilleures réponses possibles tout en accompagnant les agents, le Préfet de Loir-et-Cher a souhaité lancer un Plan de Mobilité inter-Administrations (PMiA). Cette démarche vise également à réduire les émissions de gaz à effet de serre conformément à l'esprit de la loi de transition énergétique pour la croissance verte.

La lettre de mission précise que « *si des mutualisations apparaissent opportunes, certaines actions pourront être définies sur un périmètre élargi à d'autres sites de l'État dans l'agglomération blésoise. Une attention sera également portée à l'accessibilité au site par les usagers appelés à le fréquenter avec des synergies possibles avec le centre hospitalier tout proche.* »

¹ Plan de Déplacement d'Administration (PDA) = Plan de Mobilité Administration = Plan de Mobilité inter Administration (PMiA) : c'est ce dernier terme que nous retiendrons dans ce document.

Il est également précisé que « la démarche se déroulera en 4 étapes principales :

- *définition du besoin ;*
- *diagnostic des besoins des agents et de l'accessibilité du site ;*
- *définition du plan d'actions ;*
- *mise en œuvre du plan d'actions, animation du plan dans la durée et évaluation ».*

À noter : cette démarche intervient de façon concomitante avec la décision de mutualisation en matière de fonctions support (mise en place d'un secrétariat général commun aux Directions Départementales Interministérielles (DDI) et à la préfecture. Des réflexions relatives aux règlements intérieurs, flottes de véhicules... sont susceptibles d'avancer en parallèle de l'élaboration du PMiA et d'avoir des incidences sur la démarche.

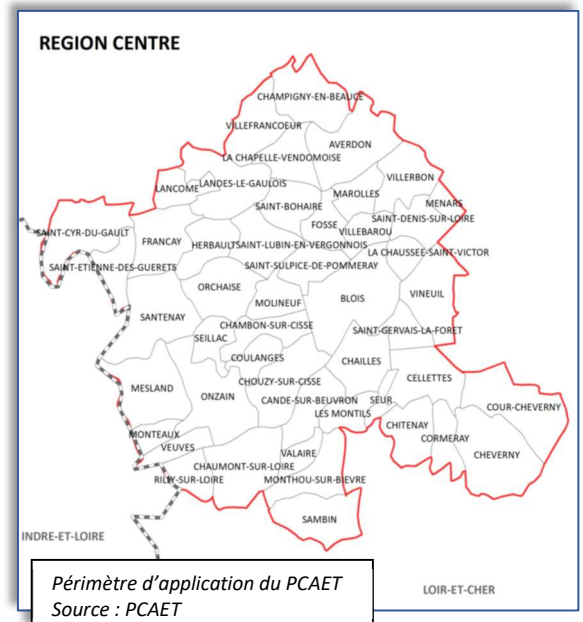
1.2.2 Une mobilité susceptible de participer à l'atteinte des objectifs du plan climat-air-énergie territorial

La Loi de Transition Énergétique pour la Croissance Verte du 17 août 2015 (Loi n°2015-992, article 188) place les intercommunalités au cœur de la politique climat-air-énergie en les nommant coordinatrices de la transition énergétique. Ainsi les EPCI à fiscalité propres de plus de 20 000 habitants sont devenus des porteurs obligés. Tel est le cas de la communauté d'agglomération de Blois où se situe le site d'accueil.

Le Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) s'applique sur l'ensemble du territoire de la communauté d'agglomération de Blois (43 communes) et a déployé un plan d'action de 2020 à 2026. Elles sont portées par Agglopolys, les communes du territoire ainsi que des acteurs et partenaires de la collectivité (gestionnaires de réseaux, délégataires, Chambres consulaires, Conseil départemental...).

La stratégie d'Agglopolys sur la thématique transports ([Annexe 26](#)) s'articule autour de deux objectifs :

- Diminuer la part modale de la voiture individuelle et augmenter celles des modes actifs et transports collectifs ;
- Augmenter la part de la voiture hybride ou électrique dans le parc automobile.



Pour la mobilité, les objectifs sont de -30% en termes d'émissions de GES et -20% en termes de consommation énergétique. Ces objectifs ne doivent pas masquer que l'ambition est plus importante en matière de consommation énergétiques en raison des évolutions de motorisations qui permettent de réduire les émissions de GES mais n'influent que peu sur les consommations énergétiques. Il s'avère donc que **la réduction des kilométrages est un objectif important de la stratégie territoriale**. Ce double objectif peut se traduire par un retrait de l'ordre de 12000 véhicules en circulation par rapport à la situation actuelle.

Le report modal et les déplacements partagés constituent une solution pour l'atteinte de ces objectifs².

Sur ce même périmètre, les objectifs du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal Habitat-Déplacement (PLUiHD) en 2030 sont :

- 1 déplacement sur 3 en modes actifs (vélo, marche à pied) ;
- 1 déplacement sur 10 en transports collectifs ;
- Entre 1 déplacement sur 10 ou 20 en covoiturage ;
- 1/3 du parc auto en électrique ou hybride (objectif national).

Ainsi la mise en œuvre des actions du PMiA participera à la fois à l'atteinte des objectifs du PCAET d'Agglopolys et à ceux du PLUiHD.

² Source : Rapport de synthèse intitulé « PLAN CLIMAT AIR ENERGIE TERRITORIAL Stratégie et Plan d'actions » p.11/98.

2 La prestation du Cerema

Pour accompagner les administrations dans l'élaboration du PMiA commun aux trois administrations concernées par le déménagement, les services de l'État ont confié au Cerema Normandie-Centre, une mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage de la DDT 41 : réalisation d'un diagnostic, assistance à l'élaboration d'un plan d'actions, mise à disposition d'éléments méthodologiques et de conseils tout au long de la démarche.

Pour faciliter les échanges les administrations ont convenu que pour la réalisation de cette prestation, la DDT 41 est le référent unique du Cerema.

Conformément à lettre de mission du Préfet, une gouvernance commune est mise en place, assurée par un comité technique et un comité de pilotage. Une équipe projet Cerema – DDT 41 est chargée de produire le diagnostic et le plan d'actions.

La réalisation du diagnostic proposé par le Cerema NC comprend 4 actions :

1. un état des lieux des conditions d'accessibilité au site d'accueil ;
2. la réalisation d'une cartographie d'accessibilité théorique : cartes isochrones pour les modes piéton, vélo, voiture et transports en commun (sous réserve de la disponibilité des informations) ;
3. l'identification et l'analyse des pratiques de déplacements des agents ;
4. la restitution des résultats du diagnostic et des enjeux.

Nota : Il ne s'agit pas de réaliser un diagnostic d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduites. Des observations potentielles peuvent toutefois être formulées si des points durs importants venaient à être observés durant le diagnostic.

... impactée par une crise sans précédent

La crise sanitaire majeure liée au Covid 19 et la distanciation physique qui s'y rapporte à très fortement contraint les activités professionnelles, personnelles et économiques. Actuellement il est prévu que les services – 263 agents - rejoindront progressivement le site au cours de l'année 2021. Des agents de la Direccte et de l'UDAP seront également appelés à rejoindre le dispositif. Comme évoqué supra, à terme le site devrait accueillir environ 300 agents.

Le présent rapport synthétise les résultats des investigations menées durant la phase de diagnostic.

3 Etude d'accessibilité au site d'accueil

Les investigations ont porté essentiellement sur trois axes :

- ✓ le relevé des conditions de desserte du site, en termes de réseau et d'offre, lors d'un « diagnostic en marchant » réalisé dans un rayon d'environ 700 m autour du site pour constater l'existence et la qualité d'aménagements adaptés à la marche et au vélo, la proximité des arrêts TC et la qualité de leur desserte ; la desserte TC entre le site et la gare et l'offre vélo. Par ailleurs le Cerema a également observé les principaux aménagements présents sur le site ;
- ✓ la mise en évidence par une méthode cartographique de l'accessibilité théorique au site au vu de la localisation des domiciles des agents. Cette méthode permet notamment de déduire le potentiel d'utilisateurs des modes actifs en fonction des temps de parcours estimés. 255 adresses anonymisées des agents des trois services ont ainsi été exploitées.

Une démarche similaire a été réalisée pour les transports collectifs (TC) à partir des stations de bus (ou car) afin de mesurer le report modal vers les TC dans le cadre d'un rabattement (exploitation des adresses) ;
- ✓ l'analyse des pratiques envisagées par les agents pour effectuer leurs déplacements liés au travail, au travers d'une enquête comportant 44 questions, lancée spécifiquement à cet effet. Ainsi les réponses de 174 enquêtés ont été exploitées.

Point de vigilance : l'enquête auprès des agents étant réalisée avant la crise sanitaire, les données relatives aux intentions des agents sont à exploiter avec une grande prudence.

Les différents volets de ce diagnostic ont fait l'objet de restitutions en comité technique³ et en comité de pilotage⁴.

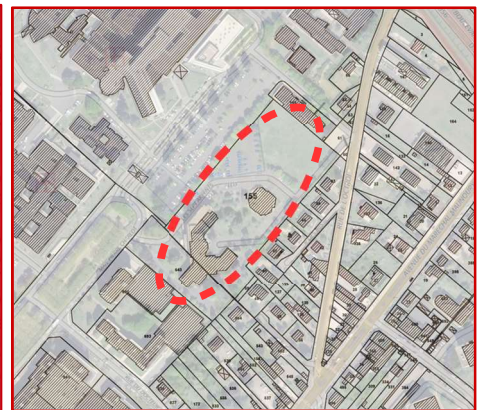
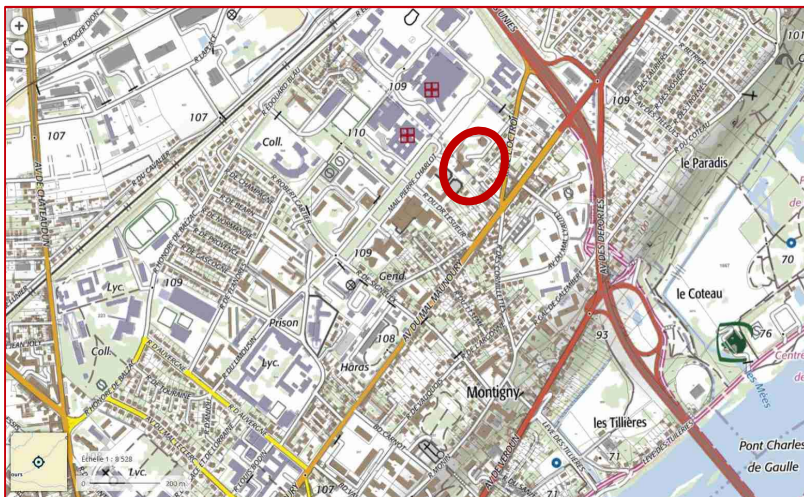
³ Présentation détaillée le 08 juin 2020.

⁴ Présentation le 02 juillet 2020.

4 Etat des lieux de l'accessibilité au site d'accueil

4.1 Localisation du site d'accueil sur le territoire

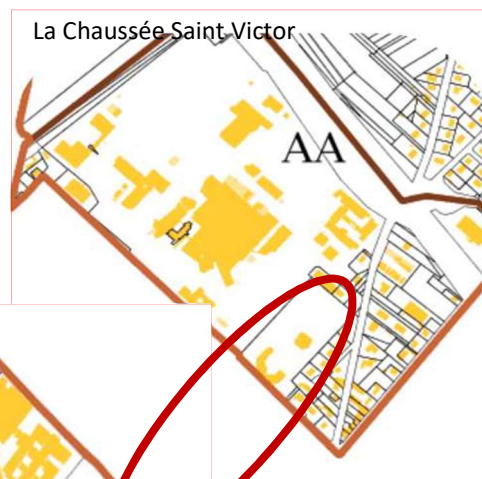
Le site dit « SOFILO », est situé en zone résidentielle, sur le plateau au Nord de la Loire, à proximité du centre hospitalier. Les principaux grands axes routiers donnant accès à ce secteur de la ville de Blois sont le boulevard des cités unies (voie rapide permettant de rejoindre l'autoroute située au nord du site à environ 3,5 km et à 4' de trajet en voiture), l'avenue des déportés (voie rapide reliant le site et les territoires au sud) et l'avenue du maréchal Maunoury (menant vers le centre-ville) ([Annexe 1](#)).



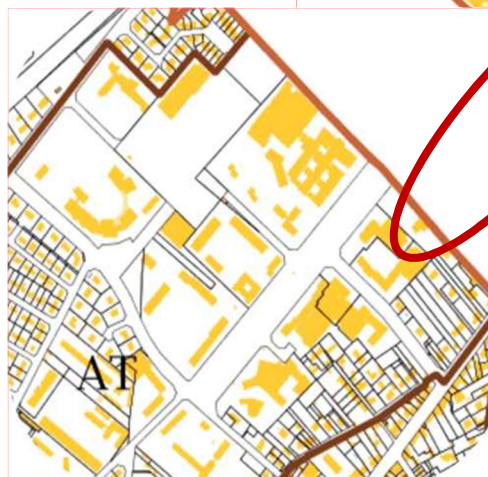
Source : Géoportail

L'unité foncière d'accueil est située sur les territoires de Blois (Référence cadastrale : AT 643) et de La Chaussée Saint Victor (Référence cadastrale : AA 155).

Blois
Référence
643



cadastrale : AT



La Chaussée St Victor
Référence cadastrale : AA 155

Source : cadastre.gouv.fr

Le site est situé à proximité de l'EHPAD et du centre hospitalier de Blois qui accueillent environ 2700 salariés. En 2011 - 2012, le centre hospitalier a mené une démarche de plan de déplacements d'entreprise. Des actions telles que l'achat d'un garage à vélo de 50 places – bien utilisé lorsqu'il fait beau – l'acquisition de deux vélos électriques à disposition du personnel ont été menées et d'autres sont encore au stade de projet telle que l'acquisition de véhicules électriques. Ils ont par ailleurs été associés à une démarche d'Agglopolys pour un projet d'application de co-voiturage.

Le centre hospitalier a engagé une réflexion sur un projet de « nouvel hôpital » susceptible de générer de nouveaux besoins (en termes de foncier, stationnement, desserte TC, accès...). Une étude de programmation devrait être lancée à cet effet.

Des échanges et des synergies entre acteurs du centre hospitalier et du PMiA pourraient être envisagés à terme.

4.2 Les accès au site

D'une superficie de 19 240 m², le site clos dispose d'un accès principal (entrée/sortie) accessible par le mail Pierre Charlot et d'un accès secondaire rue de l'octroi. Ce dernier est fermé par un portail pour éviter qu'il soit traversant. Cet accès est principalement réservé à la sortie avec un digicode situé à l'intérieur du site permettant l'ouverture du portail.



4.2.1 Les horaires de fréquentation du site :

En application des règlements actuellement en vigueur⁵, les principaux déplacements des agents - entrée/sortie du site - ont lieu durant les plages variables et durant la pause méridienne.

	Plages horaires applicables aux agents						
DDT	07 H 30	09 H 30	11 H 30	45'	14 H 00	16 H 00	19 H 00
DDCSPP	07 H 30	09 H 30	11 H 30	45'	14 H 00	16 H 00	19 H 00
DSDEN		09 H 00	11 H 45	30'	14 H 00	16 H 45	
		Plage fixe		Pause méridienne minimum	Plage fixe		
	Plage variable				Plage variable		

Excepté le vendredi après-midi pour ce qui concerne la DDCSPP, les horaires d'accueil du public sont identiques pour les trois services.

	Horaires d'ouverture aux usagers				
DDT	09 H 00	12 H 00	13 H 30	17 H 00	Lundi au vendredi.
DDCSPP	09 H 00	12 H 00	14 H 00	17 H 00	Sauf vendredi AM fin à 16 H.
DSDEN	09 H 00	12 H 00	14 H 00	17 H 00	

Des événements (réunions, commissions) conduisent à des afflux de visiteurs dont le nombre peut s'élever jusqu'à 35⁶. Cette situation génère des interrogations sur les possibilités de stationnement des visiteurs.

Année 2019 Nombre de visiteurs	
Hôtel Dieu (DDT/UDAP/ONCFS)	1400
DDCSPP	3075
DSDEN	2910

⁵ Règlement intérieur de la DDCSPP de Loir-et-Cher - Version consolidée après le CT du 18/11/2016.

⁶ Il s'agit de la réunion la plus importante en DDT en 2019. Cette même année, la DSDEN a organisé 60 réunions. L'effectif de ses commissions oscille entre 15 à 30 personnes. La DDCSPP accueille 70 commissions par an composées de 10 à 12 personnes. Une réunion annuelle de 30 personnes a lieu après 19 h.

5 Le site d'accueil, ses aménagements

5.1 Les locaux implantés sur le site d'accueil



Le site supporte un bâtiment principal à usage de bureaux, doté de douches et vestiaires, ainsi qu'un bâtiment annexe destiné, jusqu'en décembre 2019, à la restauration des agents de l'occupant du site.

Un cheminement piéton conduit directement à l'entrée principale. Le sol est non meuble. Un cheminement sans obstacle relie la voie interne au bâtiment.

A noter : les locaux de restauration et de détente sont également soumis à des règles d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite.



Crédit Photos : Cerema

5.2 La mobilité sur le site d'accueil

La présente étude n'a pas vocation à analyser la partie réglementaire en termes de circulation et de stationnement.

Le site d'accueil ([Annexe 2](#)) supporte une voie de circulation interne ainsi que des cheminements piétons dotés d'un système d'éclairage.

La circulation et le stationnement sur une partie du site peuvent être gérés par deux barrières existantes actuellement inutilisées.

Actuellement 167 places de stationnement sont marquées au sol et réparties sur l'ensemble du site dont quatre sont réservées à la recharge de véhicules électriques⁸.

Quatre places de stationnement sont réservées aux personnes à mobilité réduite dont trois sont situées à proximité de l'entrée principale et une située à l'arrière du bâtiment principal.



Situation actuelle	Véhicules de service/fonction
DDT	17 ⁷
DDCSPP	12
DSDEN	2
UDAP	2
DIRECCTE	?
Total	33 + ?

⁷ Ne prend pas en compte les 6 véhicules répartis sur les annexes ni les véhicules Brigade Loire.

⁸ Deux bornes de recharge électrique : 2 prises de 7 KVA et 2 prises de 22 KVA.

L'enquête menée auprès des agents fait apparaître que, actuellement, la voiture particulière (en solo) est de loin le mode le plus utilisé pour les trajets domicile travail (63 % des répondants soit 110 agents).

Si 23 agents ont manifesté l'intention d'utiliser ce mode, on note cependant que parmi les 174 enquêtés, 112 agents n'ont pas précisé leur futur mode de déplacement et que parmi ces 112 agents 87 sont actuellement des utilisateurs de la voiture en solo.

Le développement du covoiturage, notamment, permettrait de réduire sensiblement le besoin en places de stationnement (cf. infra 6.2.1).

A l'arrière du bâtiment principal, dans un espace couvert ouvert, un arceau de sécurité, permet le stationnement de quelques vélos.

Ces places existantes ne seront pas forcément suffisantes si le nombre de vélos est appelé à augmenter.



Actuellement 32 agents bénéficient de l'IKV.

L'enquête menée auprès des agents fait apparaître que parmi les 174 enquêtés, 5 agents ont manifesté leur intention d'utiliser le vélo/vélo électrique dans le futur.

En théorie on constate qu'une centaine d'agents résident à moins de 20' à vélo du site dont une trentaine à moins de 10'. Parmi eux 13 agents résident à moins de 20' de marche du site (cf. infra 7.2.1).

Des places en stationnement vélo supplémentaires et l'amélioration de la vitesse commerciale des bus⁹, entrainera mécaniquement un moindre besoin en places de stationnement voiture.

« Si la contrainte de stationnement est le moteur du changement de comportement, une discussion doit s'instaurer dans l'entreprise sur la hiérarchisation entre les salariés concernant la légitimité à bénéficier d'une place de stationnement »

Source : Rencontres régionales de la mobilité au travail, Nancy, 13 février 2020 – Restitution p. 35

⁹ Cf PCAET, J. Mobilité et déplacement, action 7.4 ([Annexe 26](#))

6 Les abords du site d'accueil

6.1 La mobilité autour du site

Le site est situé en zone 30 où la vitesse est limitée à 30 km/h et la priorité est à droite. À Blois, les zones 30 sont situées autour des zones de rencontre et dans les quartiers où l'habitat et les écoles sont denses. Dans ces zones, les piétonnes et les piétons sont prioritaires uniquement sur les passages piétons.

Le mail Pierre Charlot ([Annexe 3](#)) est un passage obligé pour atteindre l'entrée principale du site que ce soit en voiture ([Annexe 3a](#)) en modes actifs ([Annexe 3b](#)) ou en transports collectifs ([Annexe 3c](#)).

Quel que soit le mode de déplacement, le passage devant l'accès à l'hôpital nécessite une vigilance particulière s'agissant d'une courbe avec des entrées/sorties de véhicules/cyclistes/piétons, véhicules à l'arrêt).

Dans un rayon de 500 mètres le site est desservi par le boulevard des cités unies, la rue de l'octroi, la rue du docteur Lesueur, la rue Robert Cartier, la rue de Signeux, l'avenue Maunoury ([Annexe 4](#)).



6.2 La voiture et le stationnement

Les voies de circulation du mail sont à sens unique. Face à l'entrée du site le mail présente deux bornes de recharge pour véhicule électrique.

Des places de stationnement gratuites sont disponibles sur le domaine public de part et d'autre du mail (à moins de 500 m du site / 10 minutes de marche). La présence de l'Hôpital et de la Maison de retraite conduit cependant à une forte fréquentation des places proches de leurs entrées et donc les plus proches du site ([Annexe 3a](#) et [Annexe 4](#)).

Le site d'accueil est contigu à une propriété privée (immeuble collectif) disposant d'un parking souterrain et d'un parking supérieur. Suite à un échange avec le bailleur ce parking est attribué aux résidents et ne saurait être mobilisé pour répondre aux besoins des administrations.

Quelques rues proches du site offrent des possibilités de stationnement gratuit le long des voies ([Annexe 4](#)).

6.2.1 Demain, le co-voiturage ?

Le PCAET a pour ambition de développer les véhicules en autopartage et le covoiturage (action 7.2) et a pour objectifs de communiquer sur les plates-formes d'autopartage existantes et de développer un point de rencontre dédié au covoiturage ou à la voiture partagée dans 10 communes.

La centrale d'information multimodale jvmalin¹⁰ devrait d'ici peu proposer le covoiturage.

¹⁰ <http://www.jvmalin.fr/fr/>

6.3 La marche

« La part modale de la marche à Blois est évaluée à 25%. Pour des agglomérations de taille similaire, elle est de 28%. »

Source : Agglopolys-PLUi-Habitat Déplacements

Le mail, arboré, supporte un cheminement piéton. La zone urbaine offre aux piétons des trottoirs éclairés, des passages pour piétons et des espaces ombragés ([Annexe 3b](#) et [Annexe 4](#)).

Les rues menant au site sont dotées de trottoirs et de passages pour piétons ([Annexe 4](#)).



6.4 Le vélo

Le double-sens cyclable

permet aux cyclistes d'emprunter certaines voies pourtant en sens interdit pour les autres véhicules

Il est instauré à Blois, dans de nombreuses rues. Leur étroitesse et l'état des bas-côtés de la voie en sens unique nécessitent une bonne maîtrise du vélo.

En cas de croisement difficile sur l'une de ces voies en double-sens cyclable, les véhicules de plus de 2 m. de large doivent ralentir ou, au besoin, s'arrêter ou se garer pour laisser le passage aux vélos.

http://voiriepour tous.cerema.fr/IMG/pdf/151015_Pptno2_DSC_Reglementaion_TJv2_cle1ea5ca.pdf
http://voiriepour tous.cerema.fr/IMG/pdf/5620_310_Leaflet_contre_sens_2013_100x210_cle654c93.pdf

Le cédez-le passage cyclable

permet aux cyclistes de continuer leur route à certains feux rouges, dans le sens autorisé et après avoir cédé le passage aux autres véhicules et piétons ayant le vert. Ce dispositif, prévu depuis 2010 par le code de la route, réduit de façon significative le risque d'accidents.

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/cedez-passage-cycliste-au-feu-film-explique-nouveaux>
http://voiriepour tous.cerema.fr/IMG/pdf/breve_1_flyer_a5.pdf


Les voies aux abords du site comportent généralement une bande cyclable. A l'angle de la rue Lesueur, et du mail, un aménagement vise à protéger le cycliste dans son tourne à droite.

Une rupture de la bande cyclable est signalée devant l'entrée du site de l'Hôpital. L'arrêt de véhicules et l'arrêt de bus « Hôpital » nécessitent une plus grande vigilance. Pour éviter ce point noir en quittant le site, il est possible de rejoindre la piste cyclable en traversant le mail.

La rue Robert Cartier menant au pôle scolaire dispose d'une piste cyclable¹¹.

([Annexe 3b](#), [Annexe 4](#) et [Annexe 5](#)).

Dans l'ensemble, les bandes cyclables en bordure de voie de circulation sont plutôt étroites, manquent d'entretien et présentent des ruptures. (www.parlons-velo.fr)

Le site est distant d'environ 3400 mètres de la gare de Blois qu'il est possible de parcourir en environ 22' en vélo classique ou 15' en VAE (soit environ le temps nécessaire pour relier le site avec la ligne  Azalys).

¹¹ <https://www.blois.fr/annuaire/carte?keys=&categories%5B265%5D=265&categories%5B267%5D=267&categories%5B272%5D=272&categories%5B280%5D=280&multiselect-dataid-edit-categories--wrapper=265%2C267%2C272%2C280&multiselect-dataid-edit-regions--wrapper=>

Le sas vélo

est un **espace réservé aux cyclistes devant les feux tricolores**. Ce dispositif, prévu par le code de la route depuis 1998, leur permet de mieux voir et mieux vu, d'augmenter le confort de sa traversée et d'éviter d'être trop près des sorties de gaz d'échappement des véhicules à essence.

http://voiriepourtous.cerema.fr/IMG/pdf/Fiche11V-SasVelo_cle1aa4e7.pdf

Dans un local contigu à la gare, la ville propose un garage à vélos (50 places) sécurisé avec vidéosurveillance avec un abonnement¹².

Les habitants de l'agglomération peuvent bénéficier d'offres « vélo » à l'achat ou en location.

<https://www.agglopolys.fr/1247-le-velo-a-assistance-electrique.htm>

<https://www.agglopolys.fr/1695-location-de-velos.htm>

(Annexe 6)

Le PCAET a pour ambitions :

- d'investir dans les aménagements cyclables et les dispositifs de soutien au vélo (action 7.5) et a pour objectifs de d'augmenter le nombre de kilomètres de pistes cyclables, de bandes cyclables, de zones de rencontre, de double-sens cyclable ainsi qu'une nouvelle passerelle cyclo piétonne sur la Loire.
- de réaliser une maison de la mobilité (action 7.8) et a pour objectifs de reprendre en régie le dispositif de location de VAE et d'augmenter le parc de vélos en location.

Nouveau : Vélo et covoiturage - Le forfait mobilité durable*

De nouvelles mesures en faveur des agents de la fonction publique : Le FMD indemnise l'utilisation au moins 100 jours par an, du vélo ou du covoiturage – tant en passager que conducteur – pour effectuer les déplacements domicile-travail. L'agent peut utiliser alternativement le vélo ou le covoiturage pour atteindre le nombre minimal de jours d'utilisation. Ce seuil est modulé selon la quotité de temps de travail de l'agent. Des cas d'exclusion sont prévus.

* Décret n°2020-543 du 9 mai 2020 remplace l'IKV par le forfait mobilités durables (FMD)

<https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000041858525/2020-12-21/>

* Arrêté du 9 mai 2020 pris pour l'application de ce décret <https://www.fonction-publique.gouv.fr/forfait-mobilites-durables-de-200-euros-par-an-pour-trajets-domicile-travail-des-agents>

Prise en charge des frais de transport

L'employeur prend en charge la moitié du coût de l'abonnement à un service public de location de vélos

Art. R3261-2 du code du travail

A savoir : "Le FMD n'est pas cumulable avec la prise en charge mensuelle des frais d'abonnement de transport public ou de service public de location de vélo."

¹² Abonnement mensuel = 8 € ; trimestriel = 15 € ; annuel = 40 €.

6.5 Les transports collectifs

6.5.1 Les autorités organisatrices de la mobilité

La Région et Agglopolys sont actuellement autorités organisatrices de la mobilité sur le territoire.

AZALYS gère des lignes de bus pour le compte d'Agglopolys. Sept lignes principales desservent l'Agglomération dont des lignes secondaires, ouvertes à tous, circulant en période scolaire (non développé dans cette étude). La navette électrique d'Azalys ne dessert pas le site et son arrêt le plus proche est celui de la Halle aux grains

REMI est le nom du réseau multimodal organisé par la Région, comprenant des trains RémiExpress, des trains Rémi et des cars Rémi. En période scolaire 35 lignes sont ouvertes à tous, dont 11 desservent Blois ([Annexe 14](#)).

Les stations d'arrêts proches du site sont présentées en [Annexe 5](#).

Point de vigilance : le site d'accueil étant plus éloigné de la gare que les sites occupés actuellement par les agents, le nombre d'agents susceptibles d'emprunter les transports collectifs à Blois pourrait évoluer à la hausse.

Par ailleurs, pour éviter plusieurs ruptures de mode de déplacement des agents pourraient décider de se déplacer en voiture.

6.5.2 Le réseau urbain Azalys

La station d'arrêt la plus proche du site desservie par le réseau Azalys de l'agglomération est « Hôpital ». Elle est desservie par les lignes principales **B** et **C**. Chaque ligne à une fréquence d'environ 20 minutes. Elles relient la gare au site avec respectivement 9 et 7 arrêts. Les données exploitées indiquent un temps de trajet maximum de 15'.

Sept trains circulent tous les jours entre Orléans et Tours et desservent la gare de Blois. L'analyse des horaires (avant confinement) indique que, le matin aux heures de pointe, des bus Azalys **B** et **C** sont en partance vers le site de 3 à 11' après l'heure d'arrivée prévue des trains. Le soir aux heures de pointe des trains sont en partance de 2 à 15' après l'heure d'arrivée prévue de ces bus à la gare.

Le plan des lignes de TC Azalys ainsi que les principaux horaires¹³ de dessertes matin et soir aux heures de pointe, des lignes **B** et **C** depuis et vers la gare SNCF font l'objet des annexes 11 à 13. ([Annexe 11](#))

Ces deux lignes relient également le site au centre administratif et à la Préfecture de Blois.

Nota : les données exploitées sont celles de la situation normale avant la crise sanitaire.

	Cité administrative	Préfecture
Distance	Env.1700 m	Env. 2000 m
A pied	20 à 24 mn	26 à 28 mn
A vélo	6 mn	8 mn
En TC Azalys B	Fréquence : toutes les 20 mn Durée trajet Hôpital → Jean Jaurès : 6 à 7 mn + marche Jean Jaurès → Hôpital : 4 à 5 mn + marche	
En TC Azalys C	Fréquence : toutes les 20 mn Durée trajet Hôpital → Jean Jaurès : 8 mn + marche Jean Jaurès → Hôpital : 8 mn + marche	
Voiture	3 mn	4 mn

¹³ <https://plandynamique.azalys-blois.fr/les-lignes>
<https://www.azalys-blois.fr/110-horaires-aux-arrets.html>

Une identification des domiciles des agents situés à moins de 5' à pied d'un arrêt desservi par les lignes **B** et **C** réalisée dans le cadre de l'accessibilité théorique est présente au chapitre 7 du présent rapport.

La crise sanitaire a conduit l'agglomération à déployer sur le réseau Azalys l'**Application SEAMLESS**¹⁴ permettant l'achat d'un ticket dématérialisé via le smartphone.

On notera que les titulaires d'un abonnement Azalys ont la possibilité de louer un vélo électrique auprès d'Agglopolys pour un mois, trois mois ou un an, à un tarif réduit.

En cours :

Le PCAET a pour ambition d'améliorer la vitesse commerciale des bus (action 7.4).

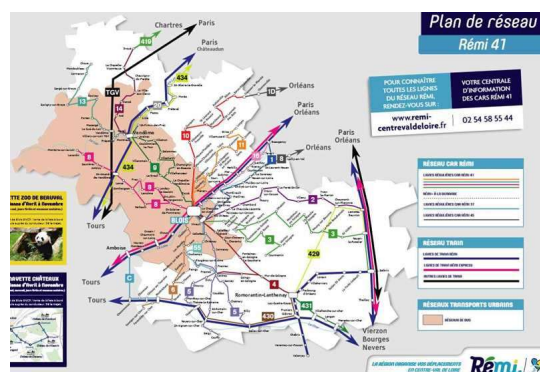
La phase de négociation du renouvellement de la délégation de service public est engagée. Ainsi le réseau de transport en commun Azalys serait potentiellement modifié. Le nouveau réseau urbain devrait être effectif à compter de septembre 2021. Si les tracés des lignes ne devraient pas ou peu être impactés, les fréquences des lignes les plus fréquentées sont susceptibles de bénéficier de quelques améliorations.

6.5.3 Le réseau Rémi

Dans le cadre de la présente étude nous nous attachons à présenter uniquement les lignes régulières quotidiennes. Ces lignes Rémi sont accessibles au tarif Azalys¹⁵ dans les communes d'Agglopolys

L'arrêt « Pôle d'échanges », situé à environ 1100 mètres du site, est desservi par le réseau Rémi¹⁶. Ainsi 11 lignes Rémi ont donné lieu à une identification des domiciles des agents situés à moins de 15' à pied d'un arrêt. Elle révèle que selon la ligne, 43 à 63 agents résident à moins de 15' à pied d'un arrêt. Le manque d'attractivité de ces lignes réside principalement dans leur faible fréquence et la durée du parcours.

Leur production vise informer les agents notamment pour des besoins de déplacements ponctuels. ([Annexe 14](#))



TC et prise en charge de l'abonnement :

Selon les données fournies par les services, parmi les 255 agents, 32 bénéficient actuellement de la prise en charge par les services des abonnements de transport (train/bus) pour les déplacements domicile-travail¹⁷.

¹⁴ <https://www.azalys-blois.fr/205-Benefices.html>

¹⁵ Le coût des transports en commun Azalys : <https://www.azalys-blois.fr/129-Abonnements-tout-public.html>

¹⁶ Pour connaître toutes les lignes du réseau Rémi : www.remi-centrevaldeloire.fr

¹⁷ DDT : 12 - DDCSPP : 10 - DSDEN : 10.

6.5.4 Comment mieux se déplacer ?

Le stationnement sur la voirie à Blois est géré par la société publique locale Stationéo dont le conseil d'administration est composé d'élus. Deux zones de tarification ont été instaurées à Blois : zone rouge en centre-ville¹⁸ et zone verte¹⁹ ailleurs. Ces offres sont accessibles via des abonnements, des horodateurs ou des cartes (Paiement par tél./internet...).

La carte des parkings à Blois est fournie en [annexe 7](#) consultable sur internet²⁰.

« Pour aller faire des courses en ville durant la pause déjeuner on va garer la voiture dans le parking de la Halle aux Grains²¹ où la première heure de stationnement est gratuite. Ensuite on prend la navette électrique gratuite qui nous conduit en centre-ville ».

Source : Gestionnaire Enedis

De nombreuses applications offrent la possibilité à tout à chacun d'être informé, de calculer et comparer son temps de parcours selon des modes de déplacements différents (viamichelin, mappy, geoportail...)²².

Service Inimo

Une inscription gratuite sur le site Azalys <https://www.azalys-blois.fr/143-Alertes-SMS.html> permet de recevoir des alertes SMS en temps réel en cas de perturbations des lignes de bus.

J'y vais MALIN

Le PCAET a pour ambition d'optimiser en 2020 la centrale d'information multimodale « j'y vais MALIN » (action 7.15) et a pour objectif de communiquer sur ce service de covoiturage opérationnel et d'inciter au covoiturage sur les événements/invitations officiels.

<http://www.jvmalin.fr>

Géovélo

est un service gratuit qui propose des **itinéraires cyclables sur mesure**, sur le web et sur une application mobile : parcours le plus sécurisé, le plus rapide, le plus plat, le moins fréquenté... L'application mobile permet également un **guidage en direct** lors d'un trajet et de **signaler un problème**¹ : zone de danger, aménagement manquant ou erreur cartographique.

Source : <https://www.blois.fr/pratique/deplacements/velo>

¹⁸ Zone rouge : stationnement limité à 2 heures

¹⁹ Zone verte : 9 h – 12 h / 14 h – 18 h 30 - journée de 8 heures : 4 € 80 - 7 jours : 12 € - Si jour férié dans la semaine, prolongation d'un jour - le mois : 33 € - Valable dans toutes les zones vertes

²⁰ https://www.parkopedia.fr/parking/parc_de_stationnement/halle_aux_grains/41000/blois/?arriving=202002251830&leaving=202002252030

²¹ Parking de la Halle aux Grains : 366 places

²² <https://www.viamichelin.fr/web/Itineraires>

<https://fr.mappy.com/itineraire>

<https://www.geoportail.gouv.fr/actualites/nouveau-service-de-calcul-ditineraire-du-geoportail>

Moovit

est une application qui permet de trouver la station de bus la plus proche et de savoir quand la prochaine ligne de bus arrive.

<https://www.blois.fr/pratique/deplacements/velo>

Wiki cartographique

propose une base de données géographiques libres, disponible gratuitement à Blois.

<https://www.blois.fr/pratique/deplacements/velo>

Jusqu'au 31 décembre 2020

« Le coup de pouce vélo »

Vous pouvez bénéficier d'une aide de l'État pour faire réparer votre vélo et vous remettre en selle avec le soutien d'un moniteur. Explications sur les démarches pour en profiter »

<https://particuliers.ademe.fr/au-bureau/deplacements/le-coup-de-pouce-velo>

7 L'accessibilité théorique

7.1 Méthodologie

Les trois administrations concernées par le PMiA ont mis les adresses anonymisées de leurs agents²³ à disposition du Cerema. A partir de ce fichier d'adresses, des cartes à plusieurs échelles ont été produites pour géolocaliser les domiciles et les superposer aux isochrones des parcours domicile-travail.

Ce travail a été effectué pour les quatre modes de déplacements : marche²⁴, vélo²⁵, voiture²⁶ et transports collectifs (Lignes urbaines Azalys B et C ainsi que pour 11 lignes Rémi).

Administration	Adresses
DDT 41	119
DDCSPP	66
DSDEN	71
Total	256

256 adresses ont été collectées et exploitées (soit 100 %) pour cet exercice.

Les temps de parcours sont calculés à partir d'hypothèses sur la vitesse selon les modes, le réseau existant et le relief. Le relief peut en effet influencer sur les temps de parcours à vélo et on distingue alors l'orientation du déplacement considéré (concentrique ou excentrique). Dans le cas présent, le relief est marqué par les coteaux de la Loire qui néanmoins ne fait pas apparaître de différences significatives entre les cartes du sens « domicile vers lieu de travail » et celles du sens « lieu de travail vers domicile ».

Pour calculer les **isochrones vélo**, le service utilisé est celui d'OpenRouteService. Le graphe navigable est basé sur les données d'OpensStreetMap complétées par des bases de données locales. Des modèles numériques de terrain locaux sont ajoutés pour prendre en compte l'élévation. Néanmoins, la finesse du modèle ne permet pas d'ajuster au « plus proche du réel » les isochrones selon la pente. Les développeurs ont confirmé la faiblesse du modèle lorsque les pentes sont faibles. La vitesse retenue est de 20 km/h (bien que cette vitesse soit surestimée pour monter au plateau par exemple en vélo sans assistance électrique).

Nota : Il n'y a pas de panacée concernant le temps de parcours vélo vu le nombre de facteurs susceptibles d'influer sur la vitesse (VTT, vélo de route, VAE, conducteur : vitesse, résistance à la pente...) circulation ou encore signalisation.

Les **isochrones voiture** et **piétons** sont calculées avec le service d'isochrones du Géoportail. Le graphe navigable comprend les routes de la BDTopo et de la BDCarto. Le calcul débute et se termine par un accrochage au segment navigable le plus proche. Les vitesses retenues dépendent de la nature de la route (autoroute, bretelle...), de l'importance de la liaison (communale, inter-régionale...) ainsi que de la zone (urbaine ou rurale).

Les **isochrones TC** sont des lignes complètes Azalys passant par le futur site et Rémi desservant le pôle d'échange. Pour chaque arrêt un isochrone piéton respectivement de 5' et de 15' est calculé avec le service d'isochrones du Géoportail.

²³ Agents en poste en octobre 2019 (toutes les adresses n'ont pas été transmises au Cerema).

²⁴ Cartes au 1/10000^e et au 1/25000^e

²⁵ Cartes au 1/50000^e – 1/75000^e – 1/100000^e

²⁶ Cartes au 1/250000^e – 1/750000^e – 1/1500000^e

7.2 Analyse des cartes isochrones

Les cartes isochrones des modes de déplacements sont annexées au présent rapport : marche [Annexe 9](#), vélo [Annexe 10](#), voiture [Annexe 16](#) et transports en commun [Annexe 12](#).

7.2.1 L'accessibilité selon différents modes

Concernant ces différents modes déplacements l'analyse des cartes fait ressortir les résultats suivants :

Temps de parcours théorique en minutes	Voiture Annexe 16				Vélo (20km/h) Annexe 10				Marche Annexe 9			
	Nombre d'agents	%	Nombre d'agents cumulés	%	Nombre d'agents	%	Nombre d'agents cumulés	%	Nombre d'agents	%	Nombre d'agents cumulés	%
Moins de 10'	131	51,17	190	74.21	33*	12,89	102	39,84	1	0,39	13	5.07
De 10 à 15'					69*	26,95			6	2,34		
De 15 à 20'					73**	28.51			6	2,34		
De 20 à 25'	59	23			11*	4,29	113	44.14	8	3.12	21	8.20
De 25 à 30'					10**	3,90						
De 30 à 45'	49	19,14	66	25.78			256	100			235	91.79
De 45 à 60'	9	3.51			143	55.85			256	100		
Plus de 60'	8	3,21										
Total	256				256				256			

* vers le site ** depuis le site

Parmi les **102** agents susceptibles de rejoindre le site à vélo en moins de 20', **13** pourraient rejoindre le site à pied en moins de 20'.

Parmi les **113** agents susceptibles de rejoindre le site à vélo en moins de 30', **21** pourraient rejoindre le site à pied en moins de 30'.

Temps de trajet	Marche <i>Annexe 9</i>	Vélo <i>Annexe 10</i>	Lignes B ou C <i>Annexe 12</i>	Temps de trajet	Marche	Vélo	Lignes B ou C
- 30' du site	21			+ 30' du site	235		
- 20' du site		102		+ 20' du site		154	
- 5' d'un arrêt			39	+ 5' d'un arrêt			198

Dont 19 agents résident à moins de 5' d'un arrêt des lignes B

Temps de trajet	A pied	A vélo
≤ 10'	1	19
+ 10' ≤ 15'	4	20
+ 15' ≤ 20'	3	
+ 20' ≤ 25'	4	0
+ 25' ≤ 30'	2	

Car les arrêts des lignes B et C sont tous à moins de 20' à vélo du site.

TC : Concernant la ligne B, l'arrêt le plus éloigné du site, « Sauvageau », se situe à env. 34' du site. Pour la ligne C, l'arrêt le plus éloigné du site, « Taille aux Moines », se situe à env. 28' du site.

7.2.2 Les lignes régulières Rémy desservant le pôle d'échange

Parmi les 35 lignes Rémy 11 lignes régulières (ouvertes à tous et circulant également hors période scolaire) desservent le pôle d'échange. Quoique peu attractives en termes de fréquence et d'horaires adaptés aux besoins elles ont donné lieu au repérage des adresses situées à moins de 15' à pied d'un arrêt TC et à la production de 11 cartes ([Annexe 14](#)). Elles font ressortir les résultats suivants :

Ligne	Itinéraire	Agents
1	Blois ↔ Beaugency	58
2	Lamotte-Beuvron ↔ Blois	56
3	Salbris ↔ Blois	50
4	Romoranthin-Lanthenay ↔ Blois	55
5	Saint-Aignan sur Cher ↔ Blois	54
6	Saint Georges-sur-Cher ↔ Blois	50
8	Montoire-sur-le-Loir ↔ Blois	63
9	Vendôme ↔ Blois	58
11	Lorges ↔ Blois	43
16	Beaugency ↔ Blois	59
55	Contres ↔ Blois	50

Captifs théoriques :

- ➔ Près de 20 % des agents potentiels (en comptant les doublons)
- ➔ Fréquence moins importantes
- ➔ Temps de parcours plus important

7.2.3 Les adresses non desservies par les TC

Afin d'évaluer le nombre d'agents éloignés de tout mode de transport collectif régulier menant directement au plus près du site, il a été procédé au repérage des adresses situées

- à plus de 15' à pied d'un arrêt TC ;
- à plus de 5' à pied d'un arrêt TC.

Des aires de population le long des principaux axes routiers permettent d'identifier un potentiel théorique de covoiturage ([Annexe 15](#)). L'enjeu consiste développer le covoiturage en permettant aux agents de localiser les covoitureurs potentiels compatibles en terme de trajet.

8 L'enquête auprès des agents

Une enquête auprès des agents a été réalisée en février/mars 2020. Les services ont adressé un questionnaire à 255 agents. Cette enquête a pour objectif d'apporter une meilleure connaissance des pratiques de déplacements des agents, d'identifier leurs attentes, les freins aux changements et de percevoir les leviers susceptibles de faire évoluer les pratiques afin d'aider la collectivité à réduire les conséquences des déplacements sur l'environnement et les hommes.

Le taux de participation (7 agents sur 10) et la qualité des réponses permettent une projection assez fiable des données. ([Annexe 17](#))

L'analyse porte sur 174 enquêtes valides réparties comme suit :

- 34 enquêtés de la DDCSPP ;
- 83 enquêtés de la DDT ;
- 57 enquêtés de DSDEN.

On note que 72% des répondants sont âgés de plus de 45 ans. Parmi les répondants, une majorité de femmes soit 63 % (110) et 37% d'hommes (64).

8.1 L'équipement des foyers

Plus de 95% (soit 165) des foyers interrogés possèdent au moins une **voiture**²⁷. Parmi eux 45 % des ménages possèdent **2 voitures**²⁷.

100% des foyers possèdent au minimum **un vélo**.

Il est à noter que seul un foyer sur dix dispose d'un équipement de **2 ou 3 roues motorisé**.

Les données détaillées sont présentées en [Annexe 18](#).

8.2 Les trajets domicile-travail

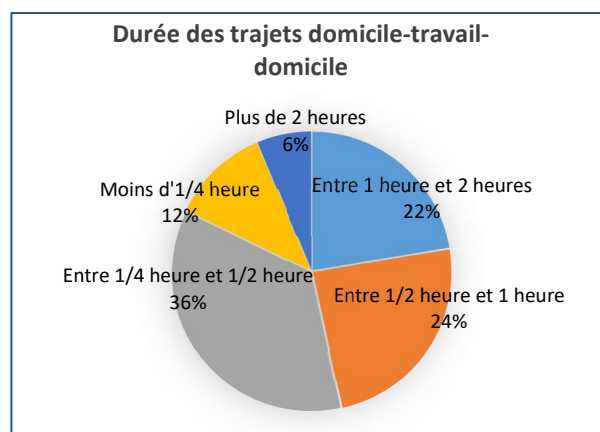
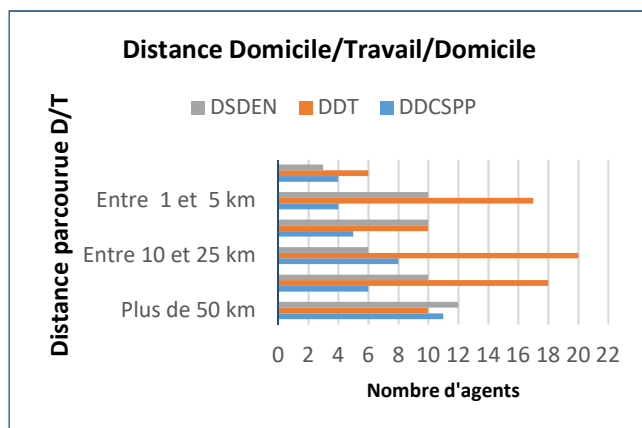
Selon les modalités de travail choisis certains agents ne sont pas appelés à se rendre à leur travail tous les jours. **Les jours sans déplacement** domicile-travail sont essentiellement le mercredi, vendredi et lundi et plus rarement le mardi.

²⁷ En 2017, en France le taux de motorisation atteint 84 %.

37 % des ménages disposent d'au moins 2 voitures.

<https://www.insee.fr/fr/statistiques/3676680?sommaire=3696937#:~:text=En%202017%2C%2037%20%25%20des%20m%C3%A9nages,16%2D24%20ans%20sont%20motoris%C3%A9s>

8.2.1 Les distances parcourues et temps dédié aux trajets

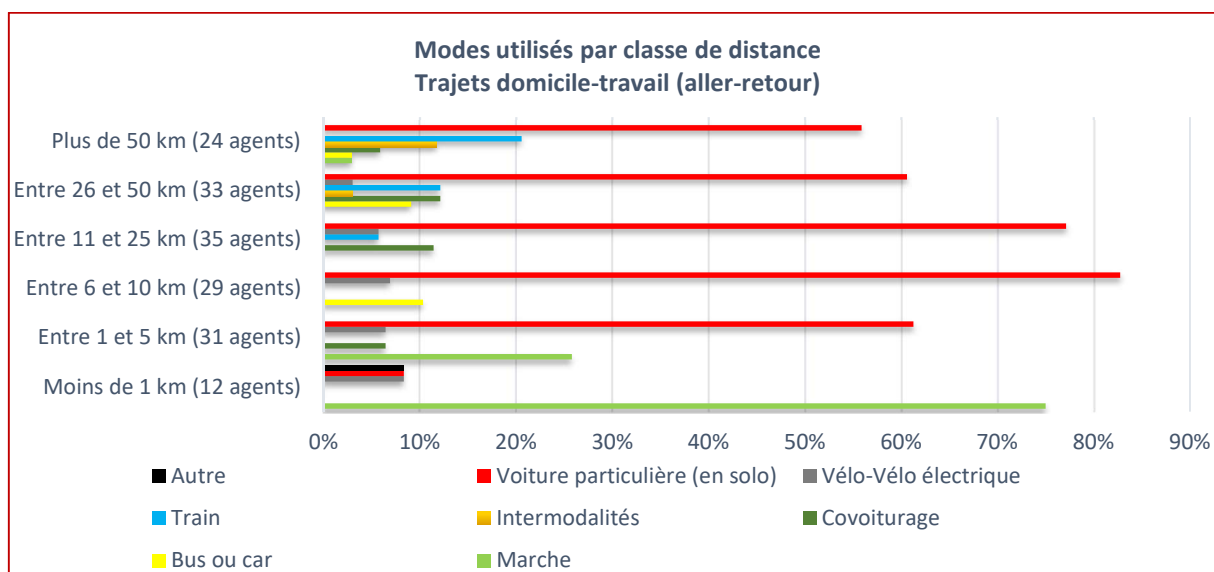


Concernant les trajets domicile-travail (aller/retour) des répondants, le constat est le suivant :

- **En termes de distances (aller/retour) :**
 - 25 % (43 agents) parcourent moins de 5 km dont 8 % (12 agents) moins de 1 km ;
 - 41 % (72 agents) parcourent moins de 10 km ;
 - 39 % (67 agents) parcourent plus de 25 km.
- **En termes de temps passé (aller/retour) :**
 - 71 % (124 agents) déclarent un temps de trajet inférieur à 1 heure ;
 - 47 % (82 agents) déclarent un temps de trajet inférieur à 30 minutes.

8.2.2 Les modes de déplacements

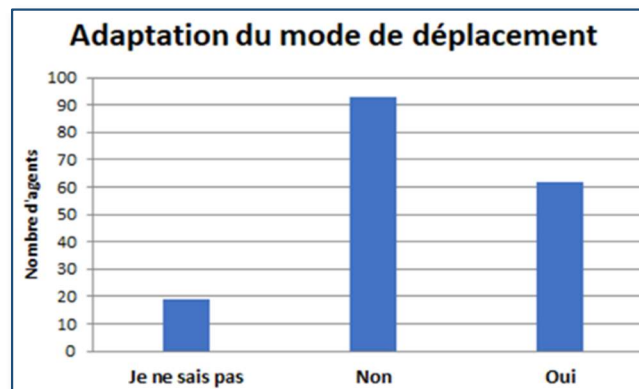
Concernant les différents modes de déplacements on retiendra les principaux éléments suivants :



La voiture particulière en solo est le moyen de déplacement le plus utilisé, y compris pour des trajets relativement courts (de +1 km à 10 km aller/retour).

L'affectation des agents sur le futur site conduit 36 % d'entre eux (soit 62 agents) à envisager d'adapter leur mode de déplacement ([Annexe 19](#)). Parmi eux 23 se déplacent actuellement en voiture en solo.

Tout l'enjeu consiste à inciter ces agents à utiliser un mode de transport plus vertueux et à éviter que les 39 autres agents décident de se déplacer en voiture en solo.



8.2.2.1 Voiture

La voiture est considérée comme plus pratique et rapide par 66 % des agents et synonyme d'autonomie pour 42 % des enquêtés.

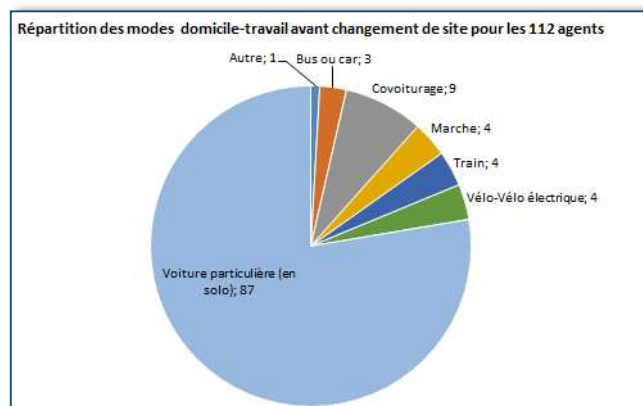
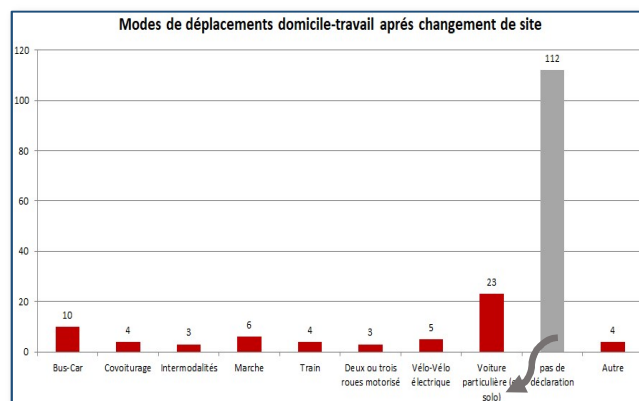
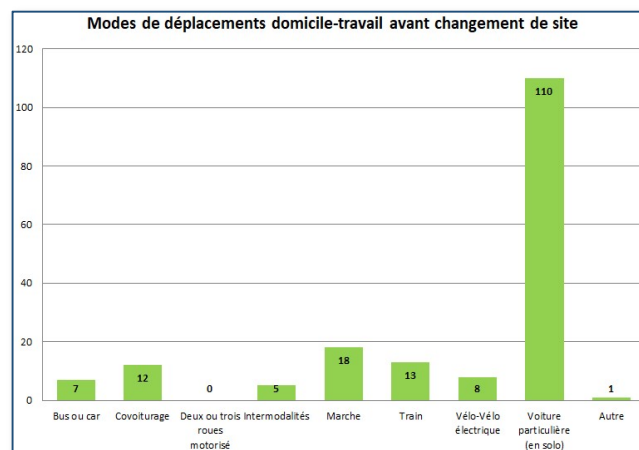
La voiture particulière en solo est de loin le mode le plus utilisé pour les trajets domicile-travail et représente 63 % (110 agents).

7 % (12 agents) des répondants pratiquent actuellement le covoiturage mais seul 4 agents se disent prêt à covoiturer dans le futur.

Ainsi 70 % (122 agents) optent actuellement pour la voiture (covoiturage + en solo).

Si 23 agents ont d'ores et déjà manifesté l'intention de poursuivre les déplacements en voiture solo il reste néanmoins 50 % des utilisateurs de la voiture qui ne se prononcent pas sur le choix du futur mode de déplacement.

Au total 112 agents sont encore indécis, ce qui représente un potentiel important d'agents susceptibles d'emprunter un mode de déplacement plus vertueux. Parmi ces agents 87 se déplacent en voiture particulière en solo.



L'enjeu est double : faire basculer leurs pratiques vers des modes de déplacements plus vertueux et éviter que les 25 autres agents optent pour des pratiques moins vertueuses en utilisant la voiture particulière en solo.

Parmi les 174 enquêtés, 80 répondants estiment le coût mensuel des trajets domicile-travail en voiture inférieur à 200 euros²⁸.

Point de vigilance : ces déclarations sont à prendre avec beaucoup de précaution (trajets hors domicile-travail pouvant être inclus).

8.2.2.2 Transports collectifs :

Selon les services 32 agents bénéficient d'une prise en charge partielle des frais de transport avec abonnement (train/bus). Ces agents sont répartis à parts égales entre les trois services.

En comparaison avec l'enquête menée en 2019, le nombre d'agents empruntant le train pour leurs trajets domicile-travail a augmenté (8 agents en 2019, 13 agents en 2020).

11 % (20 agents) des répondants déclarent emprunter les transports collectifs et bénéficier d'une prise en charge partielle d'un abonnement TC par l'employeur. Ils se répartissent comme suit :

	Bénéficiaires	% des répondants
Train	13	7%
Bus/car	7	4 %

L'enjeu est double : éviter que les utilisateurs des transports collectifs renoncent à ce mode et décident d'utiliser la voiture en solo et mobiliser les agents susceptibles de rejoindre le futur site en transports collectifs avec un temps de parcours raisonnable ([Annexe 11](#) à 15).

8.2.2.3 Vélo

On constate que l'indemnité kilométrique vélo (IKV) n'a pas incité significativement à la pratique du vélo pour les trajets domicile-travail.

Parmi les 8 agents déclarant se déplacer en priorité à vélo, seuls 3 affirment bénéficier de l'IKV (soit 2 % des enquêtés).

L'enjeu consiste à mobiliser les agents susceptibles de rejoindre le futur site avec un temps de parcours raisonnable ([Annexe 10](#)).

8.2.2.4 Marche

La marche est un mode de déplacement au quotidien qui peut répondre aux enjeux d'urgence climatique, de pollution locale, de bruit, de congestion du réseau routier en milieu urbain et de sédentarité (bon pour la santé).

Actuellement 18 agents déclarent se déplacer majoritairement à pied pour se rendre à leur travail. Seul 6 agents ont l'intention d'utiliser ce mode actif dans le futur (cf. graphiques paragraphe 8.2.2.1).

L'enjeu consiste à mobiliser les agents susceptibles de rejoindre le futur site avec un temps de parcours raisonnable ([Annexe 9](#)).

²⁸ « En France le coût moyen annuel d'une voiture est d'environ 4000 € qui comprend l'entretien du véhicule, l'assurance, le carburant et l'amortissement du véhicule. » Source : Ademe, rapport des rencontres régionales de la mobilité au travail, Amiens www.apc-climat.fr

8.2.3 La sécurité sur le parcours domicile-travail

Interrogés sur les questions de sécurité sur leur trajet domicile travail, 67 % des enquêtés estiment que celle-ci ne sera pas modifiée voire même qu'elle augmentera.

Les résultats détaillés de l'enquête sur les trajets domicile-travail sont présentés en [Annexe 19](#).

8.3 Les déplacements professionnels

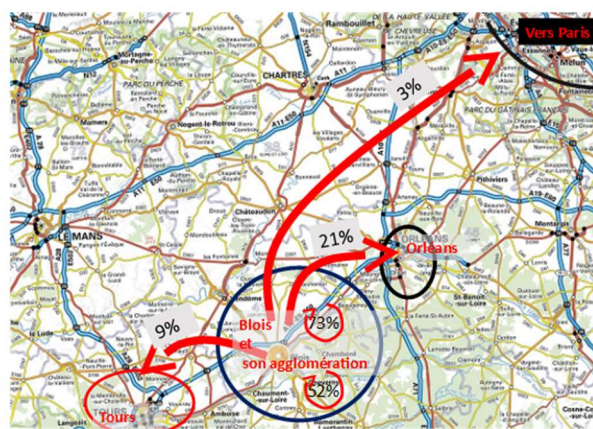
La majorité des agents (122 soit 70 % des répondants) sont concernés par des déplacements dans le cadre de leur activité professionnelle.

Parmi les 174 agents	Se déplace	%	Ne se déplace pas	%
DDT	62	75	21	25
DDCSPP	30	88	4	12
DSDEN	30	53	27	47
Total	122	70	52	30

Les résultats de l'enquête ([Annexe 20](#)) indiquent que :








- ✓ Parmi les destinations les plus fréquentées : Blois et son agglomération génèrent plus de 50 % du volume des déplacements effectués pour la plupart en voiture. La marche est néanmoins également pratiquée à Blois.
- ✓ Quelques fois par mois les agents se rendent à Vendôme, Romorantin, Contres, Orléans.
- ✓ Pour se rendre en mission à Orléans, Tours et notamment à Paris les agents utilisent le train.

Principales destinations professionnelles



*% représente le pourcentage des agents qui déclarent effectuer très fréquemment ou fréquemment des missions à l'extérieur du site.
Le calcul est fait sur la base de 122 agents

8.4 Tableau de synthèse des principaux déplacements

Les modes utilisés	Domicile-travail (174 agents)	Trajets professionnels (122 agents)	Principales destinations professionnelles
	63 %	61 %	Blois, Agglo Blois, Vendôme, Romorantin, Contres, Orléans centre, Orléans péri-urbain
	7 %	9 %	Agglo Blois, Vendôme, Romorantin, Contres, Orléans centre, Orléans péri-urbain, Tours
	7 %	23 %	Orléans centre, Orléans péri-urbain, Tours, Paris
	10 %	6 %	Blois
	5 %	0 %	
	4 %	0 %	Blois, Agglo Blois (Orléans centre, Orléans péri-urbain, Tours → intermodalité)
	3 %	1 %	Blois, Agglo Blois, Vendôme, Romorantin, Contres, Orléans centre, Orléans péri-urbain, Tours, Paris

« **700 kilos**, c'est la quantité de gaz carbonique (dioxyde de carbone, ou CO₂) qu'on évite de rejeter chaque année en se déplaçant à vélo plutôt qu'en voiture (pour des déplacements de 10 km par jour). »

<https://www.blois.fr/pratique/deplacements/velo#:~:text=700%20kilos,l%C3%A9nergie%20>

Calculez/comparez vos émissions de carbone de vos trajets selon différents modes de déplacements
https://agirpourlatransition.ademe.fr/particuliers/bureau/deplacements/calculer-emissions-carbone-trajets_CO2

8.5 Les conditions de travail

8.5.1 Les horaires de travail

Les résultats ([Annexe 21](#)) font apparaître un potentiel d'agents indécis susceptibles d'adapter leurs horaires.

Actuellement parmi les 174 répondants

94 % arrivent au travail entre 7:30 et 9:00 (164 agents)²⁹ ;

87 % quittent le travail entre 16:30 et 19:00 (151 agents)³⁰.

Dans le futur parmi les répondants,

50 % (87 agents) n'envisagent pas de modifier leurs horaires.

32 % (55 agents) envisagent d'adapter leurs horaires.

18 % (32 agents) sont encore indécis.

²⁹ Plus précisément : 66 % (114 agents) arrivent au bureau entre 7:30 et 8:30.

³⁰ Plus précisément : 61 % (106 agents) quittent le bureau entre 16:30 et 18:00.

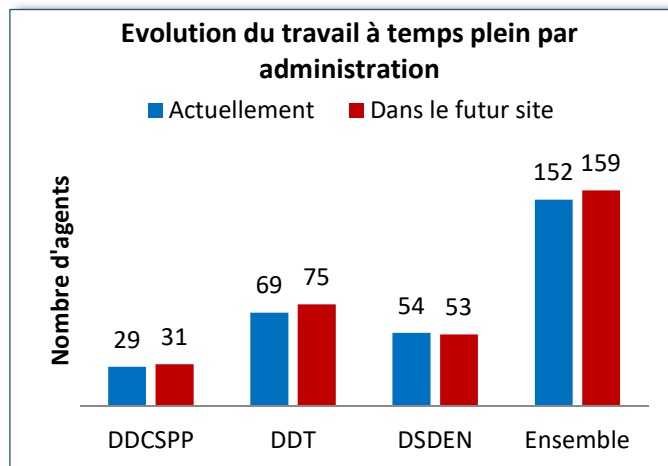
8.5.2 Les quotités de travail

Si actuellement 87 % (152 agents) des répondants travaillent à temps plein et 13 % (22 agents) à temps partiel, il ressort de l'enquête que le travail à temps plein pourrait voir une hausse de 5 % (7 agents) de la demande répartie comme suit : DDCSPP (+2 agents), DDT (+6 agents) et DSDEN (-1 agent).

Ainsi, parmi les répondants le nombre d'agents à temps plein passerait de 152 à 159 agents.

En revanche le nombre d'agents à temps partiel pourrait décroître si l'on s'en tient aux seules intentions (-12 agents). Il est à noter que 20 agents déclarent encore être indécis.

Les détails sont fournis en [Annexe 22](#).



8.5.3 Le télétravail

Avant de s'intéresser aux résultats de l'enquête relatifs au télétravail, que prévoient les **règlements actuels** des services en termes de télétravail et quels sont les effectifs concernés ?

Service	Réglementation			Agents en télétravail
DDT	<p>Circulaire relative aux modalités de mise en œuvre du TT dans les DDI de février 2017</p> <p>Règlement intérieur de la DDT modifié du 05/05/2017 (art.8)</p> <p>CT du 16 mai 2019, bilan sur le télétravail</p>	<p>Autorise l'exercice d'une partie de l'activité en télétravail (pas d'indications sur le nombre de jours)</p>	<p>Le télétravail est effectif depuis mars 2017. Il est abordé dans le CT du 16/05/2019 : la direction limite le télétravail à 1 j TT/agent</p>	25
DDCSPP	<p>Note organisation du télétravail du 13/02/2019.</p>	<p>Année calculée au 31 mars</p>	<p>Autorise max 3 j TT/ semaine et 2 j présence sur site</p> <p>Pas de possibilité de déplacer le jour de TT même pour raisons de service</p>	<p>9 dont 5 = 2 jours 4 = 1 jour</p>
DSDEN				Min. 4 ³¹

Point de vigilance : Au moment de la rédaction du présent rapport, de nouvelles modalités de télétravail dans les services sont en cours d'élaboration.

³¹ 4 répondants à l'enquête.

Les résultats de l'enquête ([Annexe 23](#)) laissent présager non seulement un nombre croissant de télétravailleurs mais indiquent que les télétravailleurs répondants envisagent d'augmenter leur durée de télétravail.

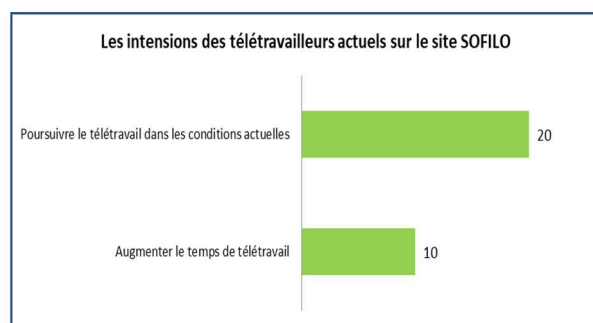
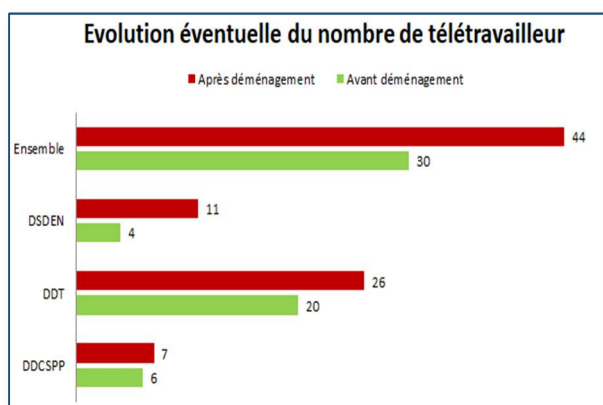
Actuellement,

Parmi les 174 répondants, 30 agents (17 %) sont en situation de télétravail à savoir 21 femmes et 9 hommes.

Dans le futur,

39 répondants, ou 44 si l'on intègre les télétravailleurs en site déporté, ont l'intention de solliciter le télétravail soit respectivement une augmentation de 30% à 47%.

33 % (10 agents) des télétravailleurs envisagent d'augmenter leur temps de télétravail.



Point de vigilance : La crise sanitaire a conduit une majorité d'agents à expérimenter le télétravail et certains auront été séduits par cette expérience. Le nombre de demandes de télétravail est donc susceptible d'accroître.

8.6 Les déplacements durant la pause méridienne :

Au moment de l'enquête les agents ne savent pas si, sur le futur site, ils pourront bénéficier d'un accès à une cantine.

Actuellement, parmi les 174 répondants,

47 % (81 agents) déjeunent sur place avec leur repas ;

32 % (56 agents) déjeunent le plus souvent à la cantine.

Un peu moins de 22 % (38 agents) déjeunent à l'extérieur du site.

Parmi ces derniers 63 % (24 agents) utilisent la voiture ou le covoiturage pour aller déjeuner.

Dans le futur parmi les répondants

44 % (77 agents) n'envisagent pas de modifier leurs pratiques horaires.

21 % (37 agents) des répondants déclarent être encore indécis.

Plus de 34 % (60 agents) déclarent avoir l'intention de modifier leurs pratiques durant la pause méridienne. Parmi eux 88 % (53 agents) déjeunent actuellement occasionnellement sur site.

Les données détaillées font l'objet de l'[Annexe 24](#).

8.7 La mobilité impactée par la crise sanitaire

La distanciation physique a pour conséquence une perte d'attractivité des transports en commun et du co-voiturage pour une durée indéterminée.

Le télétravail étant devenu un élément de réponse à la crise, un certain nombre de salariés l'ayant expérimenté durant le confinement et après le confinement pourraient désirer prolonger l'expérience après.

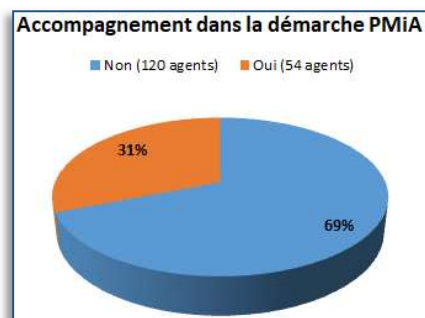
Rappel point de vigilance : les intentions des agents sont à exploiter avec prudence.

8.8 La participation des agents à la démarche PMiA

Invités à émettre des suggestions pour accompagner la démarche, les agents ont formulé les propositions suivantes :

- Plate-forme style bla-bla car sur l'intranet pour organiser le covoiturage et fluidifier/ maximiser l'offre en continu...*
- Création d'une plate-forme style bla-bla car pour organiser le covoiturage*
- Davantage de places de parking y compris pour les handicapés*
- Inciter les agents à l'utilisation du vélo*
- Mise à disposition de vélos électriques et des points de recharge*
- Prévoir sur le lieu de travail du stationnement éclairé et abrité pour les vélos*
- Mettre des pistes cyclables sécurisées (séparées des voitures et des piétons)*
- Augmenter l'offre de transports*
- Mettre des bus électriques à disposition toutes les 20 minutes devant la gare de Blois*
- Mise en place d'une navette gratuite avec arrêt sur le lieu de travail*
- Régler le problème du titre de transport entre Agglopolys et Rémi. Avoir un vrai cadencement sur la journée*

Interrogés sur leur désir de participer à la démarche PMiA, 54 agents ont manifesté leur volonté d'accompagner la démarche.



8.9 Conclusion

Les données de l'enquête font apparaître qu'en l'état actuel et sur bien des sujets, les agents sont encore dans l'expectative. Il subsiste des incertitudes notamment sur le lieu de restauration, le mode de déplacement, le télétravail... Ainsi l'installation sur le nouveau site semble constituer une transition particulièrement opportune dans la mesure où elle permet d'initier de profonds changements chez certains agents.

9 Les enjeux

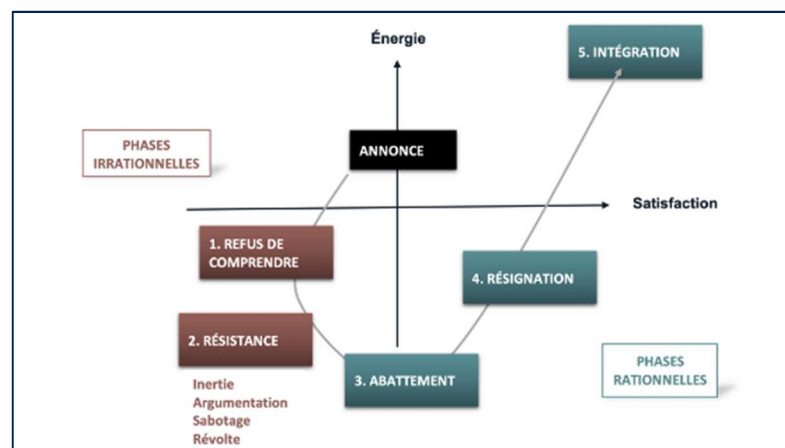
Ce diagnostic a permis de dégager quatre principaux enjeux :

1. Incitation et accompagnement des agents et des services vers une mobilité plus durable avec un niveau de service au moins équivalent

D'une manière générale la question des déplacements n'est pas une préoccupation majeure dans l'activité professionnelle des agents et cela se traduit par un recours « quasi-systématique » à l'automobile. Les questionnements portent davantage sur les moyens à mettre en œuvre pour en faciliter l'usage (disponibilité du véhicule, stationnement...) et plus rarement sur les moyens d'en réduire l'usage ou d'optimiser les déplacements.

Communiquer sur la mobilité et le plan de mobilité c'est permettre aux agents et aux services d'échanger sur les meilleures pratiques de mobilité, pour impulser de nouvelles réflexions et de nouveaux comportements.

L'implication des agents en amont dans l'élaboration du PMiA permettra de proposer des actions au plus près de leurs attentes. Cela implique qu'ils s'imprègnent des questions de mobilité. Ce sujet doit donc émerger et progresser dans leur esprit pour progressivement accepter les raisons du changement et les résultats nouveaux qu'il va impliquer afin qu'au final les individus adaptent leur comportement à ce changement, modifient leurs habitudes, leurs attitudes s'appropriant ainsi le PMiA, et les actions qui en déclinèrent.



Source : © Tout bouge

<https://toutbouge.com/2020/04/07/les-5-etapes-dacceptation-du-changement/>

2. Optimisation de l'usage de l'automobile pour l'ensemble des déplacements (intégrant le volet stationnement)

La voiture occupe une place prépondérante pour les déplacements domicile-travail et professionnels et dans une moindre mesure durant la pause méridienne et il est difficile de faire accepter des mesures dissuasives ou coercitives pour obtenir un report de la voiture vers les autres modes de déplacement.

Disposer de places de stationnement suffisantes, c'est être dans une situation confortable et rassurante, cependant le fait de savoir que l'on peut garer le véhicule au pied du bureau (que l'on soit agent ou visiteur) n'incite pas à chercher une solution plus vertueuse ou plus économique.

Dans le futur 36% des agents (soit 62 agents) déclarent adapter leur mode de déplacement : parmi eux les 23 répondants qui utilisaient la voiture mais qui ne savent pas encore comment ils se déplaceront dans le futur sont un fort potentiel pour modifier les comportements. Pour inciter ces agents à aller vers d'autres modes de déplacement plus vertueux et ne pas décourager ceux qui y ont déjà recours, les services ont donc intérêt à offrir des services plus attrayants que la voiture et de promouvoir les alternatives qu'il aura mises en place (ex. télétravail³², tiers lieux, visioconférence...).

Il arrive bien évidemment que la voiture reste la seule ou la plus pertinente des solutions pour effectuer un déplacement, l'enjeu portera alors sur **la diminution de l'impact environnemental**. Il y aura donc intérêt à chercher à optimiser le type de véhicule utilisé, son taux de remplissage (gestion des réservations de véhicules de services pour les déplacements professionnels, actions en faveur du covoiturage pour les déplacements professionnels et domicile-travail...).

3. Renforcement de la place des modes alternatifs à l'automobile (modes actifs, TC, covoiturage...)

Le site d'accueil présente des atouts³³ tels que :

- des arrêts TC proches du site ;
- une desserte sans rupture depuis la gare avec les lignes B et C Azalys ;
- la proximité du Pôle d'échanges desservi par les lignes Rémi : même si un report quotidien sur ces lignes n'est pas envisageable ;
- la proximité des sites de la préfecture et de la cité administrative permettant de s'initier aux modes actifs ou de les développer.

Renforcer voire développer les modes alternatifs c'est :

- inciter à un report modal (en s'appuyant par exemple sur l'agglomération et Kéolis pour informer les agents) et à des déplacements multimodaux ;
- promouvoir la pratique du vélo³⁴ / vélo électrique ; mettre les agents en confiance (par exemple en apportant des conseils, en découvrant des parcours) ;
- (re)valoriser les atouts/avantages liés à la pratique de la marche et du vélo (santé, environnement, économie...), car leur méconnaissance est un frein au report modal ;
- informer sur les formules TC ou de locations proposées en s'appuyant sur les acteurs locaux.

³² Rappel : actuellement 30 télétravailleurs ; envisagé (avant confinement) = 44.

³³ Cf. présentation diagnostic complet présenté en Cotec

³⁴ Rappels : tous les ménages enquêtés possèdent au moins un vélo. Par ailleurs seuls 3 agents ont déclaré bénéficier de l'IKV et un nombre plus important pourrait en théorie rejoindre le site dans un délai raisonnable et bénéficier du forfait mobilités durables.

4. Mise en œuvre d'une action durable dans le temps et appropriable par les agents.

Le niveau de réussite du PMiA dépend notamment de

- la mise en œuvre d'actions durables ;
- l'appropriation des actions par les agents ;
- un interlocuteur dédié, un « référent mobilité » chargé du suivi des actions et de la communication tout au long de la vie du PMiA.

Les actions proposées dans les ateliers thématiques devront être opérationnelles. Elles concernent les agents non seulement dans leur activité professionnelle mais aussi dans leur mode de vie (déplacement).

Pour que cette démarche soit acceptée par le plus grand nombre d'agents implique une participation active et prégnante des agents est essentielle. Elle nécessite une communication « intense » et durable autour du dispositif.

Et pour répondre aux enjeux d'aujourd'hui et de demain il s'agira de mettre en place un dispositif d'évaluation et de réorientation (si besoin).

Cet enjeu doit initier un comportement écoresponsable des agents dans la durée.

10 Pour en savoir plus

Qu'est-ce qu'un **plan de mobilité** ?

<https://www.ademe.fr/plans-mobilite>

Dossier **Plan de mobilité** :

<https://www.ademe.fr/entreprises-monde-agricole/reduire-impacts/optimiser-mobilite-salaries/dossier/plan-mobilite/plan-mobilite-quest-cest>

Plan Climat Air Energie Agglopolys Ville de Blois

<https://www.territoires-climat.ademe.fr/observatoire/plan-climat-air-energie-agglopolys-ville-de-blois/demarche>

Webconf' APCC : Loi d'orientation des mobilités : quelles obligations et quelles opportunités **pour les employeurs** ? :

http://apc-climat.fr/portfolio_page/webconf-apcc-loi-orientation-mobilite-obligations-opportunités-employeurs/

Site du Ministère de la Transition Écologique et Solidaire sur le **Management de la mobilité**

<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/management-mobilite>

Décret 2020-541 du 09 mai 2020 relatif au « **forfait mobilités durables** » (Publics concernés : employeurs et salariés du secteur privé)

<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000041858450&categorieLien=id>

La mobilité de demain ? :

<http://multimedia.ademe.fr/infographies/infographie-la-mobilite-ademe/>

Comment se déplacer autrement et moins cher ?

<https://www.ademe.fr/comment-deplacer-autrement-moins-cher>

Témoignages de mobilité. Bougez autrement :

<https://www.ademe.fr/particuliers-eco-citoyens/deplacements/dossier/deplacer-autrement/temoignages-mobilite>

Dossier **Covoiturage** :

<https://www.ademe.fr/developpement-covoiturage-regulier-courte-moyenne-distance>

Développement du covoiturage régulier de courte et moyenne distance - Guide méthodologique et Synthèse :

<https://www.ademe.fr/collectivites-secteur-public/integrer-lenvironnement-domaines-dintervention/mobilite-transports/dossier/faciliter-usages-partages-voiture/covoiturage>

Covoiturage courte-distance : 20 expériences exemplaires :

<http://www.auvergnerhonealpes-ee.fr/fr/publications/publications-2016-2019.html#MOBILITE>

Flotte **Auto** - Résultats de l'étude menée en octobre 2019

<https://www.flotauto.com/mobilite-durable-deplacements-professionnels-20200124.html>

Se déplacer à **vélo** à Blois

<https://www.blois.fr/pratique/deplacements/velo>

Plaquette **Vélo** et santé : tandem gagnant,

https://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/89117_7849-fiche-velo-ademe-fub.pdf
<https://www.ademe.fr/particuliers-eco-citoyens/bureau/repenser-deplacements>

Guide du **cycliste** urbain

<https://www.fub.fr/fub/actualites/guide-cycliste-urbain>

<https://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/guide-du-cycliste-urbain-presentation-010211.pdf>

Changer les **comportements**, faire évoluer les pratiques sociales vers plus de durabilité - L'apport des sciences humaines et sociales pour comprendre et agir :

<https://www.ademe.fr/changer-comportements-faire-evoluer-pratiques-sociales-vers-plus-durabilite>

Vidéo Changer les **comportements** pour un mode de vie plus durable :

<https://www.youtube.com/watch?v=RAhEoxPf8f4>

Voiture autrement, TC, modes actifs, Réduire et optimiser les déplacements, Accessibilité et stationnement, Mutualiser sa démarche, Sensibiliser et animer

<https://www.declic-mobilites.org/bonnes-pratiques>

Guide de bonnes pratiques sur la mobilité durable en territoire rural à l'usage des collectivités

http://www.vendee.gouv.fr/IMG/pdf/4-3_salaries_web.pdf

<http://www.vendee.gouv.fr/guide-de-bonnes-pratiques-sur-la-mobilite-durable-a2769.html>

Gagner en performance et réussir le passage à l'**écomobilité** pour les décideurs publics et privés

<https://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/passage-ecomobilite-010516-030718.pdf>

Ressources Cerema

La mise à double sens cyclable, Aspects techniques et réglementaires, 15 octobre 2015

http://voiriepour tous.cerema.fr/IMG/pdf/151015_Pptno2_DSC_Reglementaion_TJv2_cle1ea5ca.pdf

http://voiriepour tous.cerema.fr/IMG/pdf/5620_310_Leaflet_contre_sens_2013_100x210_cle654c93.pdf

Cédez-le-passage cycliste au feu : un film explique les nouveaux mouvements autorisés

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/cedez-passage-cycliste-au-feu-film-explique-nouveaux>

Le code de la route évolue en faveur des piétons et des cyclistes, flyer, septembre 2017

http://voiriepour tous.cerema.fr/IMG/pdf/breve_1_flyer_a5.pdf

Les sas à vélos, Fiche Vélo n°11, août 2012, <https://www.cerema.fr/fr/mots-cles/sas-velo>

<http://voiriepour tous.cerema.fr>

<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/general>

[https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/general?boutique\[0\]=thematique%3A14](https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/general?boutique[0]=thematique%3A14)

<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/plan-actions-mobilites-actives-pama>

<https://www.cerema.fr/fr/activites/mobilite-transport/planification-gouvernance-organisation-mobilites/maitrise-demande-mobilite>

11 Table des annexes et illustrations

[Annexe 1](#) : Localisation du site d'accueil

[Annexe 2](#) : Le site d'accueil, ses aménagements

[Annexe 3](#) : Le mail Pierre Charlot

[Annexe 3a](#) : La place de la voiture sur le mail

[Annexe 3b](#) : La place des modes actifs (marche, vélo) sur le mail

[Annexe 3c](#) : La place des transports collectifs sur le mail

[Annexe 4](#) : Les proches abords du site

[Annexe 5](#) : Synthèse des déplacements sur le mail et aux abords du site

[Annexe 6](#) : Le vélo à Blois et dans l'agglomération

[Annexe 7](#) : Les parkings publics à Blois

[Annexe 8](#) : Les tarifs des transports en commun

[Annexe 9](#) : Accessibilité théorique à pied

[Annexe 10](#) : Accessibilité théorique à vélo

[Annexe 11](#) : Accessibilité théorique par les lignes urbaines Azalys

[Annexe 12](#) : Accessibilité théorique par les lignes Azalys B et C

[Annexe 13](#) : Horaires des lignes Azalys B et C et correspondances SNCF

[Annexe 14](#) : Accessibilité théorique par les lignes Rémi

[Annexe 15](#) : Les non captifs et les aires de population le long des principaux axes routiers

[Annexe 16](#) : Accessibilité théorique en voiture

[Annexe 17](#) : Les enquêtés

[Annexe 18](#) : L'équipement des foyers

[Annexe 19](#) : Les trajets domicile-travail et la prise en charge des frais de déplacements

[Annexe 20](#) : Les déplacements professionnels

[Annexe 21](#) : Les horaires de travail

[Annexe 22](#) : Les quotités de travail

[Annexe 23](#) : Le télétravail

[Annexe 24](#) : La pause méridienne

[Annexe 25](#) : Lettre de mission

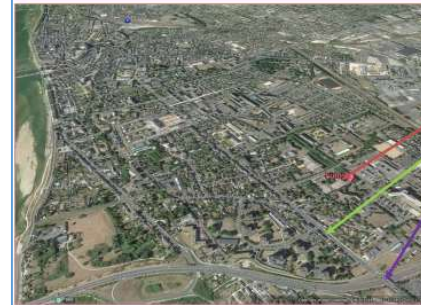
[Annexe 26](#) : Les actions du PCAET

Annexe 1 : Localisation du site d'accueil

Localisation du site d'accueil dans l'agglomération



Localisation du site d'accueil à Blois/La Chaussée St Victor



Au Nord-Est de la ville de Blois et à l'Ouest de La Chaussée St Victor.
 Au Nord de la Loire, sur le plateau.
 A côté du **centre hospitalier de Blois**.
 A proximité de **l'avenue Maunoury**.
 A proximité de la **voie rapide**.



Localisation du site d'accueil

Franchissement de la Loire à Blois

Pont François Mitterrand



Bandes cyclables par marquage au sol

Pont Jacques Gabriel



Source : Facebook, Tu es de Blois si Olivier Giesdhofer, 10 mai 2020

Pont Charles de Gaulle



Piste cyclable longeant la voie rapide au sud de la Loire



Source : Google Earth



Sur le pont, partage du trottoir entre cyclistes et piétons



Annexe 2 : Le site d'accueil, ses aménagements

Le site d'accueil



- Un site clos de 19 240 m²
- Un accès principal (1) (entrée/sortie) à l'extrémité nord-est du mail Pierre Charlot
- Un accès secondaire (13b) rue de l'octroi
- Un bâtiment principal
- Un local dédié à la restauration
- Des aires de stationnement
- Une voie interne « *les sept arpens* »
- Des cheminements piétons
- Des espaces verts arborés

Le site d'accueil

Accès principal



Le site d'accueil

Accès secondaire

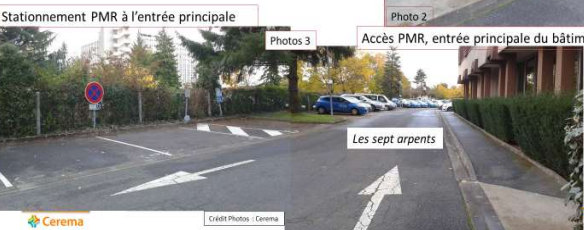
Sur le site, un système digicode permet d'ouvrir le portail pour quitter le site.



Le site d'accueil

La voie interne

En contournant le bâtiment principal par sa gauche



Le site d'accueil

Les aménagements existants

Marquage au sol de 167*places de stationnement
Cheminements piétons sécurisés

* Dont 4 places dédiées VE et 4 places réservées PMR.



Le site d'accueil

Bornes de recharge VE de part et d'autre de la voie interne
→ 4 prises
→ 4 places de stationnement dédiées



Annexe 3 : Le mail Pierre Charlot

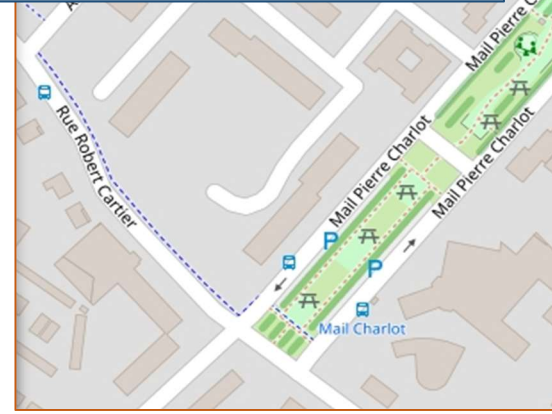
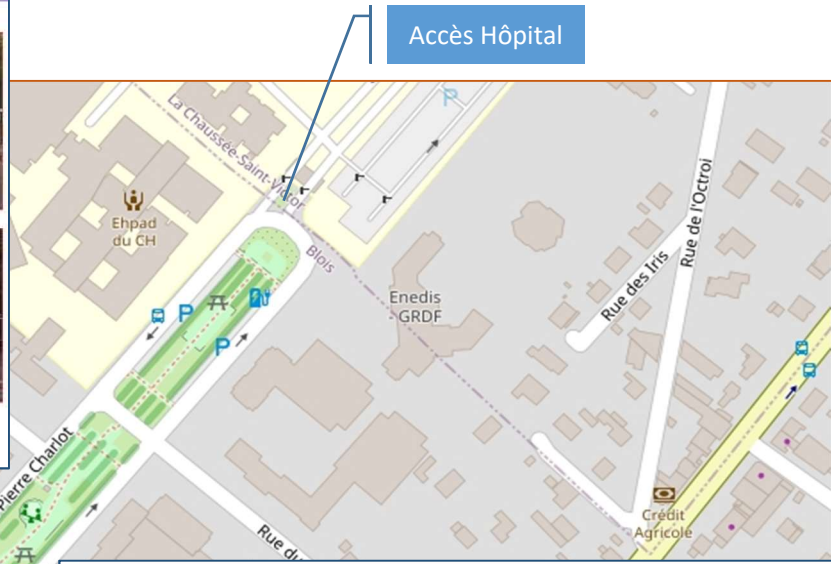
Le mail Pierre Charlot, un espace aménagé, structuré en trois parties est dédié à tous les modes de déplacements

Le mail Pierre Charlot

Un espace public dédié à plusieurs modes de déplacements

Les mobilités

Crédit Photos : Cerema



Le mail Pierre Charlot

Un espace public dédié à plusieurs modes de déplacements

Voies de circulation (sens unique)
 Bande cyclable (marquage au sol)
 Trottoirs
 Passages pour piétons pour rejoindre l'arrêt de bus Hôpital
 Cheminement piéton sur le mail

Devant l'entrée de l'hôpital :

- Fin de bande cyclable
- Important flux de véhicules
- Véhicules personnels à l'arrêt

Crédit Photos : Cerema

Annexe 3a : La place de la voiture sur le mail

Le mail Pierre Charlot

La place de la voiture

Devant le site

Borne de chargement véhicules électriques (2 VE)

Place de stationnement PMR



Le mail Pierre Charlot

La place de la voiture

Un taux d'occupation plus important près de l'hôpital/du site

Du stationnement de part et d'autre du mail

Annexe 3 : La place des modes actifs (marche, vélo) sur le mail

Le mail Pierre Charlot

La place du piéton

Des trottoirs éclairés de part et d'autre du mail parcouru de cheminements piétons











« La part modale de la marche à Blois est évaluée à 25%. Pour des agglomérations de taille similaire, elle est de 28%. »

Source : Agglopolys-PLUI-Habitat Déplacements




Le mail Pierre Charlot

La place du piéton et son accès aux transports collectifs

Le site ★ est relié à l'arrêt de bus « Hôpital » par un cheminement piéton (distance à parcourir : environ 120 m depuis l'entrée du site)









Crédit Photos : Cerema



Le mail Pierre Charlot

La place du piéton


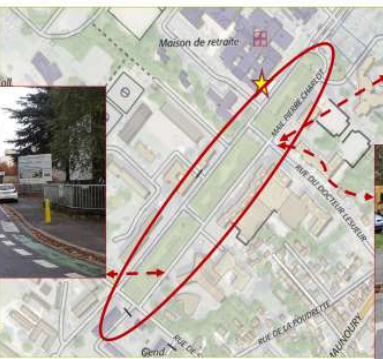


Trottoirs éclairés de part et d'autre du mail parcouru de cheminements piétons


Le mail Pierre Charlot

La place du cycliste

Bandes cyclables et Aménagement de sécurisation des cyclistes à l'angle de la rue du docteur Lesueur et du mail Pierre Charlot

Crédit Photos : Cerema



Annexe 3c : La place des transports collectifs sur le mail

Le mail Pierre Charlot

Arrêt de bus « **Mail Charlot** »
(à environ 390 m de l'entrée du site)
Desservi par la ligne C et 7 lignes Rémi



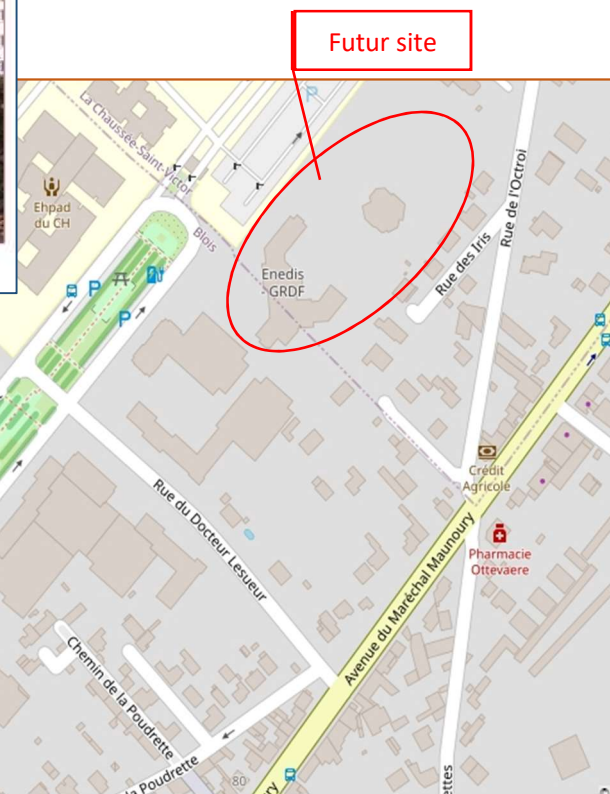
Cerema

La place des Transports collectifs

Arrêt de bus « **Hôpital** »
(à environ 128 m de l'entrée de l'entrée du site)
Desservi par les lignes B et C du réseau urbain Azalys



Crédit Photos : Cerema



Annexe 4 : Les proches abords du site

Les proches abords du site

Avec une circulation à double sens, et du stationnement le long des voies, la rue du docteur Lesueur relie le site via le mail Pierre Charlot à un axe principal : l'avenue Maunoury = une liaison avec la voie de contournement Est et le centre ville.

- Double sens
- Sens unique

Les proches abords du site

Rue du docteur Lesueur

Transports collectifs - Voitures particulières - Cyclistes coexistent sur le même espace public

Points sensibles :
- croisement Maunoury
- Lesueur, bande étroite, marquage au sol usé

Les proches abords du site

Rue de l'octroi

Bd des cités unies

Rue de l'octroi

Source : Google Earth

Angle rue de l'octroi - Av. Maunoury

Accès secondaire au site

Cerema

Les proches abords du site

Rue du docteur Lesueur

Bandes cyclables des part et d'autre

La zone 30 permet de mieux prendre conscience de l'existence des autres

Points sensibles :
- bande cyclable avec risques ouverture portières, sortie stationnement

Credit Photos : Cerema

Les proches abords du site

Sud-ouest du mail

Des situations variées : une piste cyclable, des voies partagées

Mail

Rue de Signeux

Source : Google Earth

Pôle d'échanges scolaire : env. 1100 m du site (16 mn marche ou 10 mn TC)

Rue Robert Cartier

Rue du Lieutenant Godineau

Cerema

Les proches abords du site

Av. Maunoury

Bandes cyclables

Proximité voie rapide : rupture piste cyclable

Blois → site : tourne à G + sas vélo

Accès piste cyclable longeant accès voie rapide

Blois → site : carrefour

Maunoury → Lesueur = point sensible

De La Chaussée St Victor Bd → rue Lesueur/site : points sensibles

Cerema

Annexe 5 : Synthèse des déplacements sur le mail et aux abords du site

Les proches abords du site : synthèse

	Mail	Rue de l'octroi	Rue Dr Lesueur	Av. Maunoury	Rue Cartier
piéton	Trottoirs + Cheminements ombragés sur le mail	Trottoir occupé (stationnement)	Trottoirs	Trottoirs Cheminements + ou - ombragés	Cheminement piéton ombragé
cycliste	Bandes cyclables Points de vigilance : rupture de parcours, bus et voitures à l'arrêt...	Voie partagée	Bandes cyclables Points de vigilance : carrefour Maunoury, voitures à l'arrêt...	Bandes cyclables sauf vers La Chaussée Parcours + ou - ombragé Point de vigilance pour changer de file, voitures et bus à l'arrêt	Piste cyclable ombragée
voiture	Stationnement de chaque côté des voies et plus dense près du site Points de vigilance : sortie hôpital véhicules et piétons	Stationnement à proximité de l'entrée secondaire du site et sur un accotement	Zone 30 Stationnement dans le secteur se rapprochant du mail	Circulation plus dense, Stationnement de chaque côté de la voie File dédiée aux véhicules souhaitant s'engager dans la rue Lesueur Points de vigilance : cyclistes	Pas de stationnement
TC	2 Arrêts : Hôpital + Mail Charlot	-	-	Arrêt le plus proche du site = Lesueur	1 Arrêt : Province/Cartier

Les arrêts de bus à proximité du site

Pôle d'échanges :
A environ 1100 m
(16' marche ou 3'
avec ligne C)
Desservi par 11 lignes
Rémi 1-2-3-4-5-55-6-8
9-10-11-13-16-

Provinces/Cartier :
A environ 700 m

Hôpital
A environ 128 m de l'entrée du site
Desservi par lignes B et C Azalys

Mail Charlot :
A environ 385 m du site
Desservi par 7 lignes Rémi
1-2-3-4-5-55-16

Lesueur :
A environ 420 m du site
Desservi par 6 lignes Rémi
1-2-6-3-4-5-55-16

**Constat : 2 lignes principales
desservent le site au plus près**



Mail	Avenue Maunoury	Rue Cartier	Rue Honoré de Balzac
Hôpital Env. 128 m, moins de 6' à pied Desservi par lignes B et C Azalys Mail Charlot Env. 385 m Desservi par 7 lignes Rémi 1-2-3-4-5-55-16	Lesueur Env. 385 m Desservi par 7 lignes Rémi 1-2-3-4-5-55-16	Province/Cartier Env. 700 m	Pôle d'échange Env. 1100 m, 16' marche ou 3' avec ligne C Desservi par 11 lignes Rémi 1-2-3-4-5-55-6-8-9-10-11-13-16

Annexe 6 : Le vélo à Blois et dans l'agglomération

Les offres vélo destinées aux habitants de l'agglomération.

Achat

Programme « tous à vélo électrique » mis en œuvre par l'agglomération
 → accorde une subvention à l'achat de VAE (25% du prix d'achat plafonné à 400 € par VAE)
 → permet à un certain nombre d'habitants d'acquérir un vélo électrique
 → participe fortement à l'ambition de report modal de la voiture vers le vélo, voire de démotorisation des ménages.

Projet : l'agglomération envisage de promouvoir l'encouragement à l'acquisition des vélos (aides, location longue durée).

Location :

Un contrat de location de VAE pour une utilisation limitée au périmètre de l'agglomération.
 → Dépôt d'une caution de 600 €

Location e-bike Azalys	1 mois	3 mois	1 an
Abonné Azalys	30 €	60 €	180 €
Non-abonné	45 €	90 €	270 €

→ Comment louer un vélo à Blois ?

<https://www.azalys-blois.fr/118-Velos-electriques.html>

→ L'emploi du vélo pour se rendre à son travail, ouvre droit au remboursement de la moitié du coût de la location.

Le vélo : les voies, bandes cyclables et la signalisation

Synthèse de quelques éléments extraits de l'Enquête 2019 « Baromètre des villes cyclables »

- Des bandes cyclables et un manque de continuité dans les aménagements cyclables (ex av. Maunoury)
- Nécessité d'améliorer les pistes cyclables en bordure de voies de circulation, elles sont étroites et mal entretenues : av. Maunoury,
- Routes adjacentes en mauvais état, étroites et peu sécurisées en vélo
- Rues en sens unique avec contre sens cyclable ne sont pas adaptées pour les cyclistes.
- Besoin de sécurité : manque de véritables pistes cyclables, en particulier sur les grands axes et les entrées de ville (ex. La chaussée-Saint-Victor)
- Bande cyclable s'arrête au début du pont vers la Chaussée Saint Victor → sur cette avenue les vélos roulent sur les trottoirs
- Piste cyclable en sortie du pont Mitterrand mal indiquée en rive gauche, les vélos roulent sur les trottoirs et pourtant ils ont des pistes cyclables.
- Fréquentation motorisée importante (notamment aux heures de pointe)

www.parlons-velo.fr



<https://www.azalys-blois.fr/118-Velos-electriques.html>

Le vélo à la gare

La ville propose un **garage à vélos** (50 places) sécurisé avec vidéosurveillance

Abonnement :
 - mensuel = 8 €
 - trimestriel = 15 €
 - annuel = 40 €

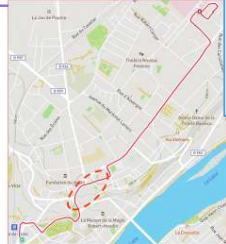


Cerema Crédit Photo: Cerema

De la gare au site d'accueil à vélo



Un exemple de parcours



3,39 km (en incluant le tour sur le site)
 Environ 22 minutes en vélo classique, et 129 kcal dépensés.
 Environ 15 minutes en VAE et pas de difficulté dans la montée.

Pour rejoindre le site : la montée de la rue Gallois, rue des remparts et rue Trouessard



Du site d'accueil à la gare à vélo



Option 1 :
 Avant d'arriver à la gare : la montée de la Rue Jean Moulin



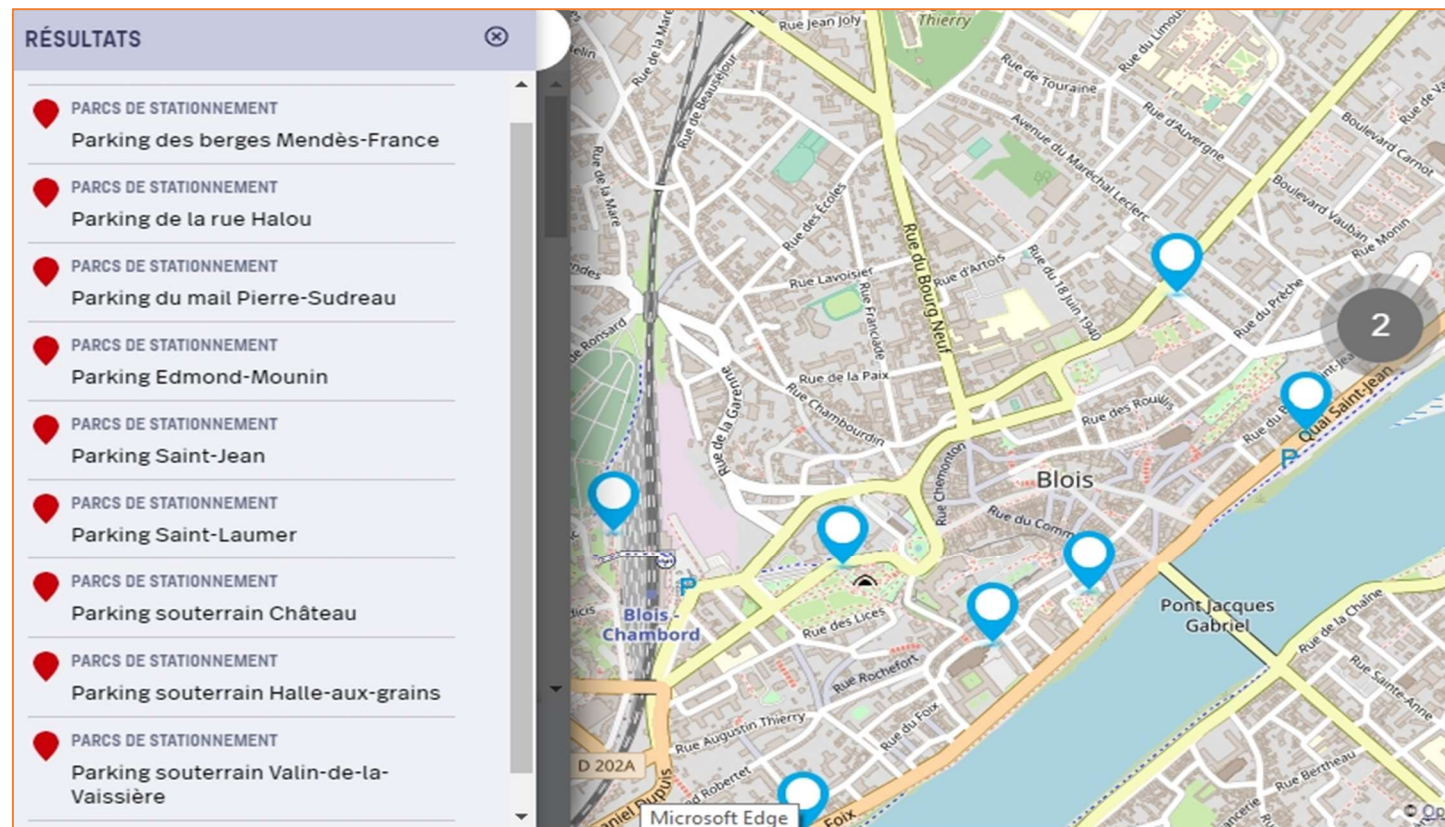
Option 2 :
 Un retour vers la gare facilité empruntant la rue du Pont du Gast, passer devant le pavillon d'Anne de Bretagne et rejoindre l'avenue du Dr Jean Taigret.



[] Aller = retour = mêmes rues

Annexe 7 : Les parkings publics à Blois

Le parking souterrain de la Halle aux Grains, dont la première heure de parking est gratuite, est situé à proximité de l'arrêt de bus Jean-Jaurès. Cet arrêt est desservi par la navette électrique gratuite menant au centre-ville ainsi que par les lignes B et C Azalys.



Annexe 8 : Les tarifs des TC

Dans les communes d'Agglopolys les lignes Rémi sont accessibles au tarif Azalys.

<https://www.azalys-blois.fr/129-Abonnements-tout-public.html>

ABONNEMENTS TOUT PUBLIC

PAS D'AUGMENTATION DES TARIFS AU 1^{ER} SEPTEMBRE 2019

Si vous voyagez souvent, optez pour un abonnement Azalys ! Et si vous prenez le train, vous n'aurez qu'une carte pour le bus et le train !

Abonnement	Mensuel (du 1 ^{er} au dernier jour du mois)	Annuel (12 mois à compter du 1 ^{er} jour du mois d'achat)
- de 26 ans	18,60 €	195 €
26-69 ans	30 €	315 €
70 ans et +	19,50 €	204 €
REMI ZEN MULTI	22,50 € + prix de l'abonnement JIER en fonction du trajet effectué en train	/

TARIFS ET TITRES DE TRANSPORT

Tout voyageur doit être muni d'un titre de transport ou s'acquitter d'un ticket à 3 €. À défaut, l'accès au véhicule pourra être refusé. **Bénéficiez de réductions toute l'année avec les cartes Rémi Liberté.**

- Ticket unité 3 €
- Carte 10 voyages Car Rémi 21 €
- Abonnement mensuel Car Rémi Zen 50 €
- Abonnement mensuel Car Rémi Zen Jeune 25 €

Retrouvez tous les tarifs sur www.remi-centrevaldeloire.fr

PASS	Tarif	Conditions de voyage
PASS 1H	1,25 €	1 heure*
PASS 2x1H	2,30 €	2 déplacements d'1 heure*
PASS 10x1H	10,60 €	10 déplacements d'1 heure*

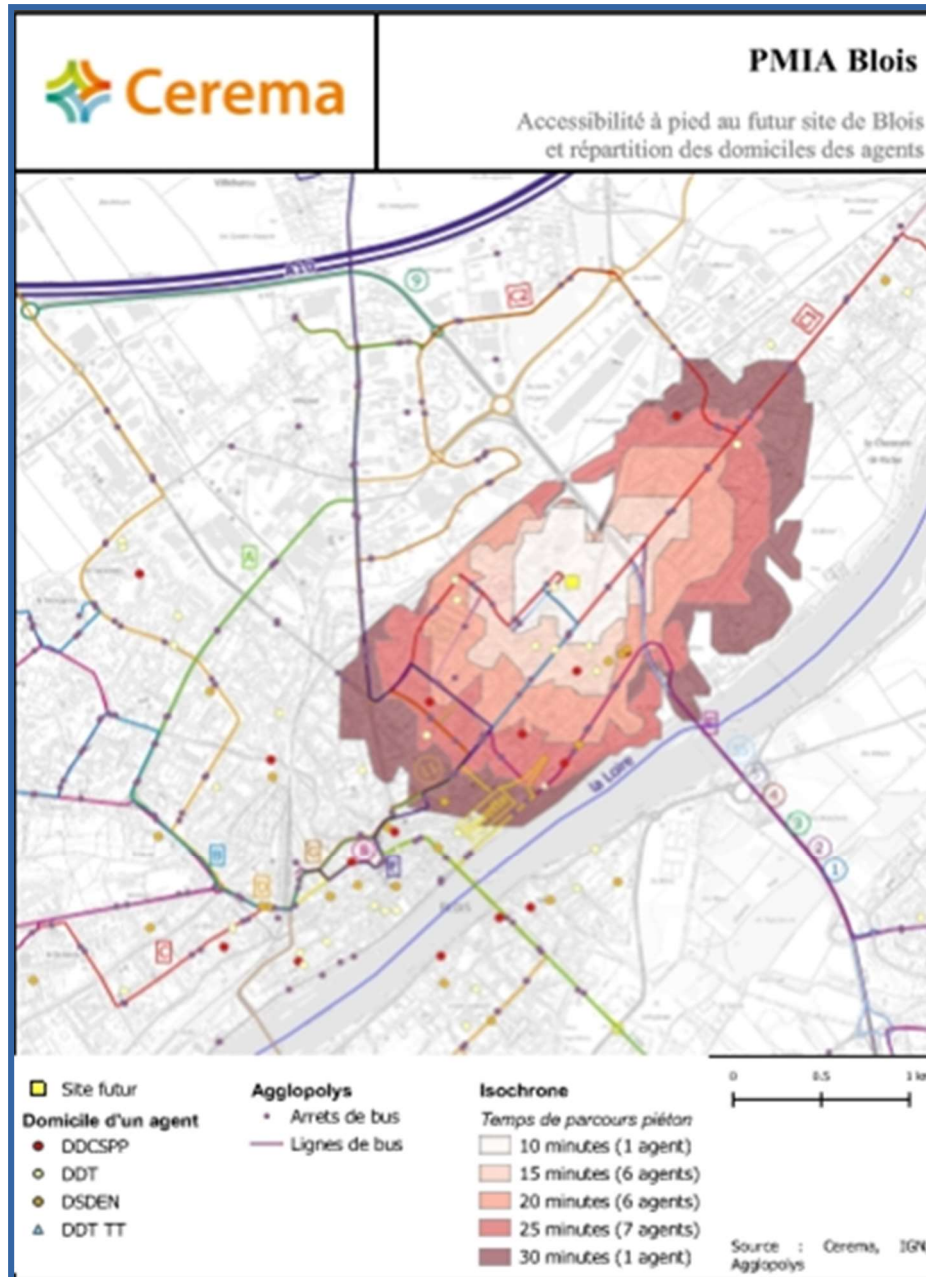
Nouveau depuis le 2 juin 2020

Achat de titres dématérialisés à bord des bus **Azalys** avec l'application SEAMLESS et le smartphone, Le 1 trajet à 1 € au lieu de 1 € 25.
Eligible au remboursement des frais de transport (tout comme les abonnements mensuels/annuels).

<https://www.azalys-blois.fr/205-Benefices.html>

Source : Extraits : <https://www.azalys-blois.fr/127-Pass-occasionnels.html>

Annexe 9 : Accessibilité théorique à pied



Les 256 adresses exploitées indiquent que :

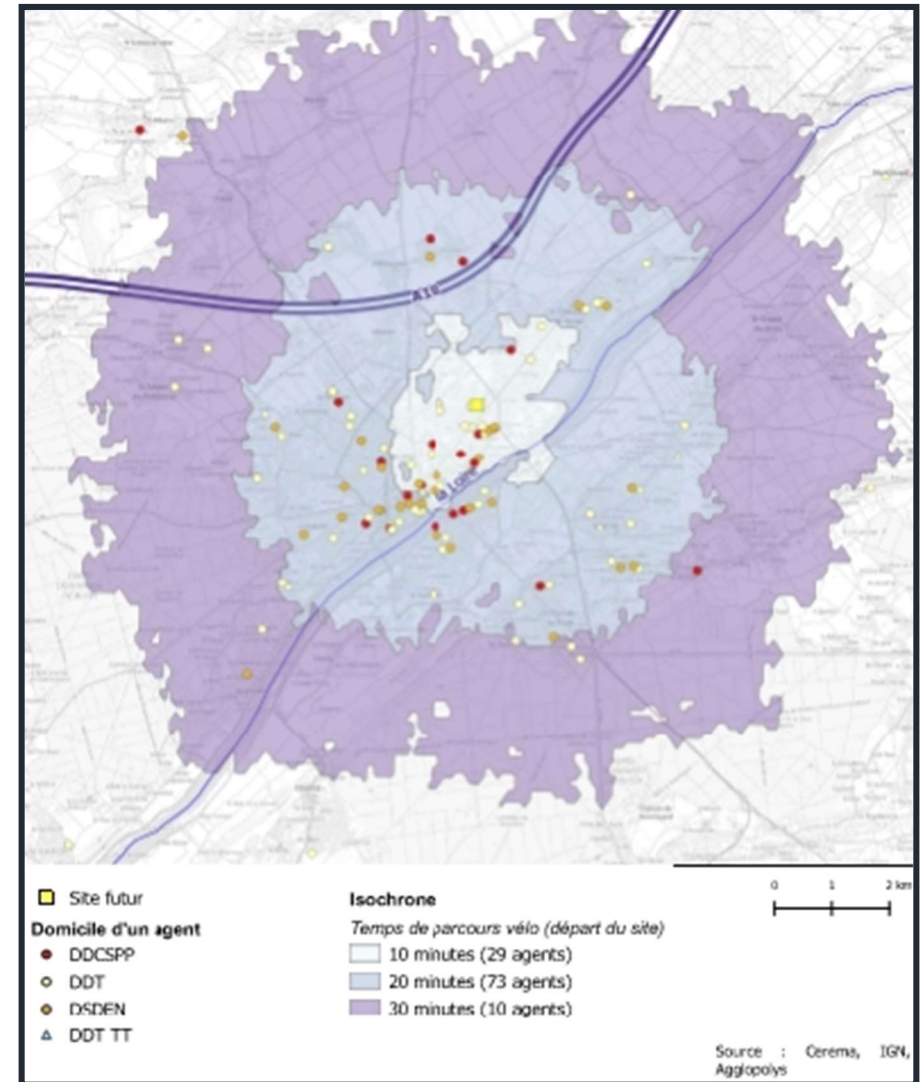
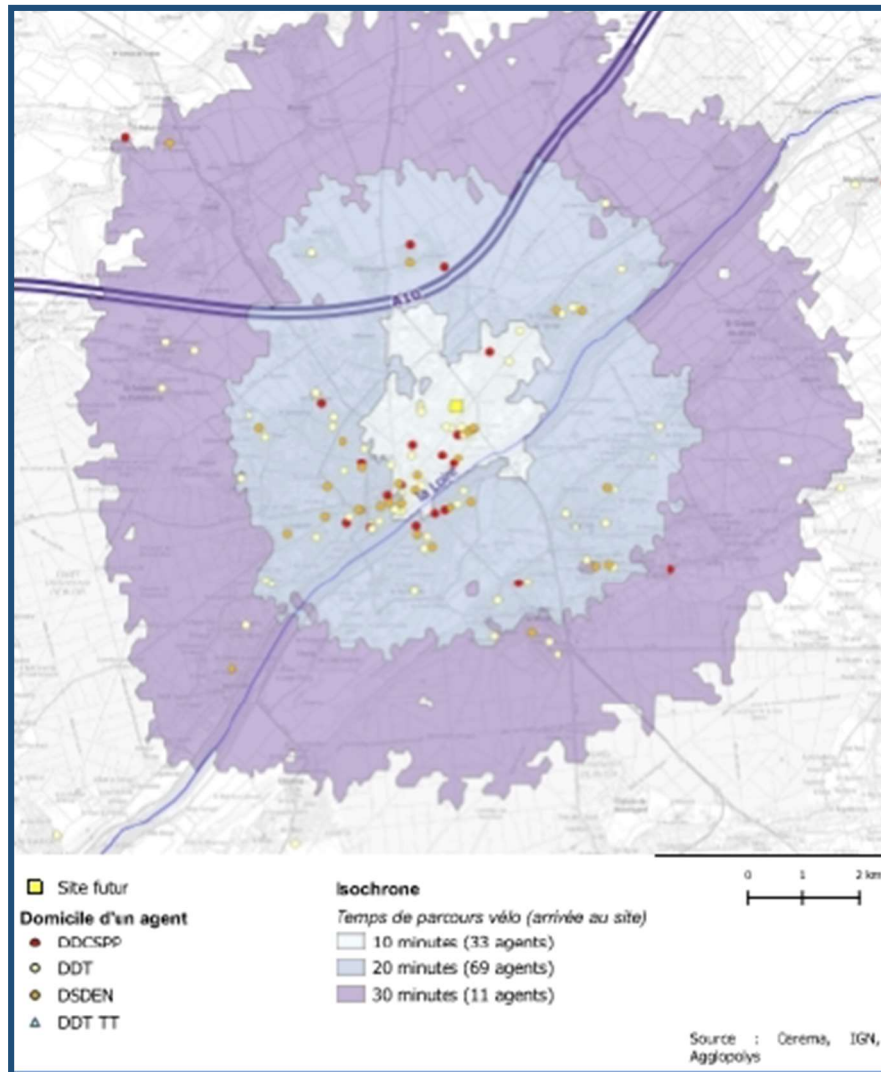
→ 21 agents résident à $\leq 30'$ de marche dont

→ 7 agents résident à $\leq 15'$ à pied du site

→ 14 agents résident entre 15 et 30' à pied du site

→ 235 agents résident à plus de 30' de marche du site.

Annexe 10 : Accessibilité théorique à vélo



Les 256 adresses exploitées indiquent que

→ 113 agents résident à $\leq 30'$ à vélo dont

→ 102 agents résident à $\leq 20'$ à vélo (soit 35 %)

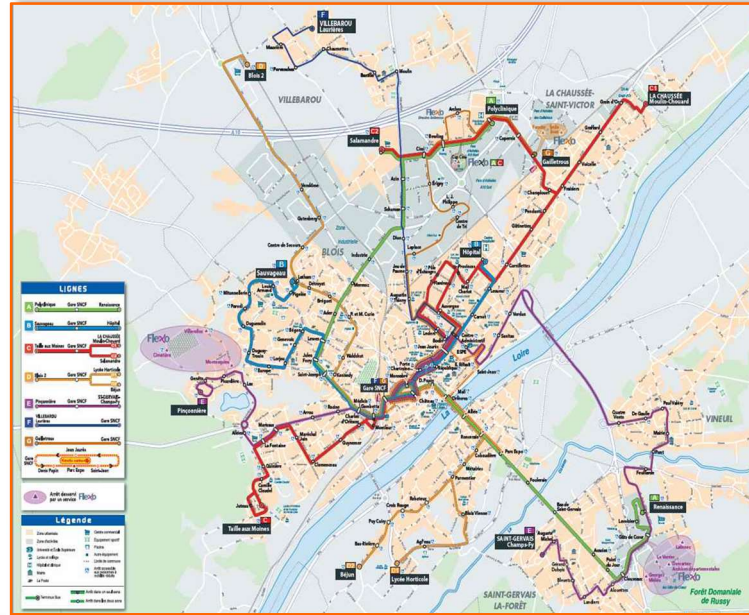
(dont 21 agents pourraient rejoindre le site à pied en $\leq 30'$ ou 13 pourraient rejoindre le site à pied en $\leq 20'$)

→ 154 agents résident à $\geq 20'$ de vélo du site

Annexe 11 : Accessibilité théorique par les lignes urbaines Azalys

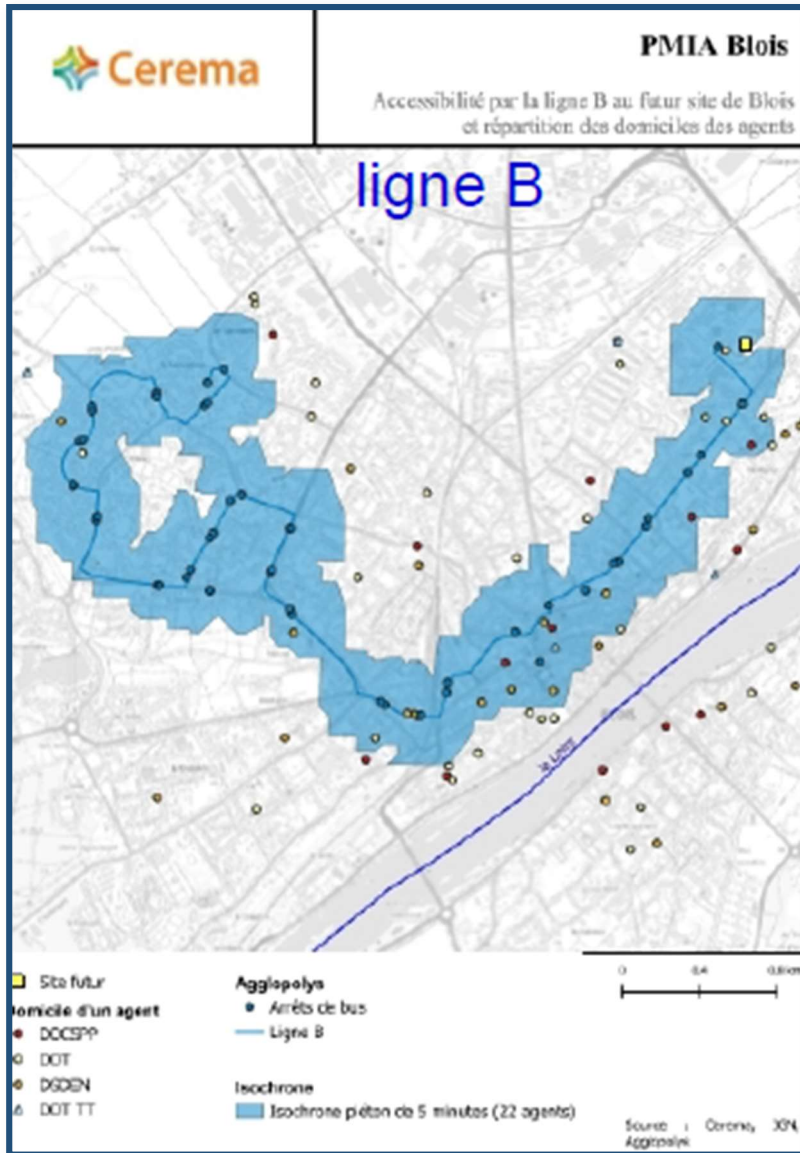
Parmi toutes les lignes blaisoise, seules les lignes **B** « Hôpital » le plus proche du Elles assurent également la

urbaines Azalys de l'agglomération et **C** assurent la desserte de l'arrêt site d'accueil. connexion entre le site et la gare.



Annexe 12 : Accessibilité théorique par les lignes Azalys B et C

(256 adresses ont été analysées)



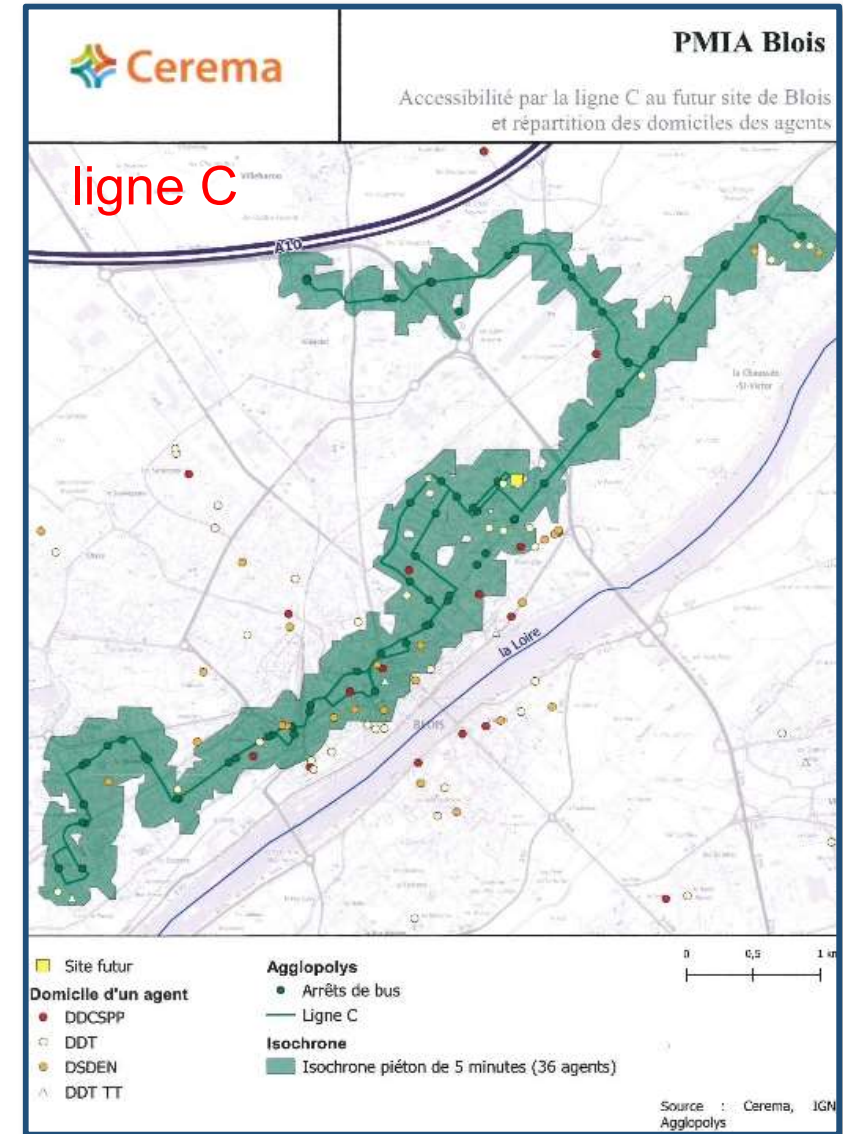
Résident à $\leq 5'$ d'un arrêt

→ ligne **B** : 22 agents

→ ligne **C** : 36 agents

19 agents habitent à moins de 5' à pied des lignes **B et C**.

39 agents habitent à moins de 5' à pied des lignes **B ou C**.



Annexe 13 : Horaires des lignes Azalys B et C (saison 2019-2020)

De la gare vers le site d'accueil

<https://www.azalys-blois.fr/110-Horaires-aux-arrets.html>

Du site d'accueil vers la gare

B Arrêt : Gare SNCF																			
Direction : Hôpital																			
azalys un service d'Agglopolys																			
Du lundi au samedi																			
5H	6H	7H	8H	9H	10H	11H	12H	13H	14H	15H	16H	17H	18H	19H	20H				
	14	14	10	13	13	13	13	13	13	13	13	11	11	10					
	34 a	25 a*	33	33	33	33	33	33	33	33	33	31	30	30					
	49 a	30	39 a*	53	53	53	53	53	53	53	53	51	50	50					
		50	53								57 a*								
Dimanches et jours fériés (hors 1er mai)																			
5H	6H	7H	8H	9H	10H	11H	12H	13H	14H	15H	16H	17H	18H	19H	20H				
				17	37	17	37	17	37	17	37	17	37						
				57		57		57		57		57							

Horaires valables du 2 septembre 2019 au 5 juillet 2020
a - Ne circule pas le samedi
* - Circule uniquement en période scolaire
Point de vente Azalys le plus proche : Relay - Gare SNCF de Blois

B Arrêt : Hôpital																			
Direction : Sauvageau																			
azalys un service d'Agglopolys																			
Du lundi au samedi																			
5H	6H	7H	8H	9H	10H	11H	12H	13H	14H	15H	16H	17H	18H	19H	20H				
	35	15	10	10	10	10	10	10	10	10	10	09 a*	10	10	10				
		30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	34	10	30	30				
		40 a*	50	50	50	50	50	50	50	50	50	30	50	50					
		50									59 a*	50							
Dimanches et jours fériés (hors 1er mai)																			
5H	6H	7H	8H	9H	10H	11H	12H	13H	14H	15H	16H	17H	18H	19H	20H				
				00	20	00	20	00	20	00	20	00	20	00					
				40		40		40		40		40		40					

Horaires valables du 16 septembre 2019 au 5 juillet 2020
a - Ne circule pas le samedi
* - Circule uniquement en période scolaire
Point de vente Azalys le plus proche : Hôpital - Mail Pierre Charlot 41000 BLOIS

Point de
vigilance

Horaires
susceptibles
de
modifications
en 2021.

C Arrêt : Gare SNCF																			
Direction : Moulin-Chouard / Salamandre																			
azalys un service d'Agglopolys																			
Du lundi au samedi																			
5H	6H	7H	8H	9H	10H	11H	12H	13H	14H	15H	16H	17H	18H	19H	20H				
59 a	44 c	21 b	01 a	01 b	01 a	01 b	01 a	01 b	01 a	01 b	01 a	01 b	01 a	01 b	01 a				
		31 c*	21 b	21 a	21 b	21 a	21 b	21 a	21 b	21 a	11 c*	14 c*	21 b	21 a	21 b				
		36 b	31 c*	41 b	41 a	41 b	41 a	41 b	41 a	41 b	21 b	21 a	41 a	41 b					
		46 d*	41 a								41 a	41 b							
											58 c*								
Dimanches et jours fériés (hors 1er mai)																			
5H	6H	7H	8H	9H	10H	11H	12H	13H	14H	15H	16H	17H	18H	19H	20H				
				17 e	47 e		17 e	47 e		17 e	47 e		17 e						

Horaires valables du 2 septembre 2019 au 5 juillet 2020
a - Terminus à l'arrêt Moulin-Chouard
b - Terminus à l'arrêt Salamandre
c - Terminus à l'arrêt Moulin-Chouard. Ne circule pas le samedi
d - Terminus à l'arrêt Hôpital. Ne circule pas le samedi
e - Terminus à l'arrêt Cap Ciné
* - Circule uniquement en période scolaire
Point de vente Azalys le plus proche : Relay - Gare SNCF de Blois

C Arrêt : Hôpital																			
Direction : Taille aux Moines																			
azalys un service d'Agglopolys																			
Du lundi au samedi																			
5H	6H	7H	8H	9H	10H	11H	12H	13H	14H	15H	16H	17H	18H	19H	20H				
	38	16 a	11	11	11	11	11	11	11	11	07 a*	01 a*	11	11	30				
		21 b*	21 a*	31	31	31	21 c*	31	31	31	11	11	31	31					
		24	31	51	51	51	31	51	51	51	31	31	51	51					
		37 a*	51					51				51							
		51																	
Dimanches et jours fériés (hors 1er mai)																			
5H	6H	7H	8H	9H	10H	11H	12H	13H	14H	15H	16H	17H	18H	19H	20H				
					01	31		01	31		01	31		01					

Horaires valables du 2 septembre 2019 au 5 juillet 2020
a - Ne circule pas le samedi
b - Terminus à l'arrêt Gare SNCF. Ne circule pas le samedi
c - Circule Mercredi uniquement
* - Circule uniquement en période scolaire
Point de vente Azalys le plus proche : Hôpital - Mail Pierre Charlot 41000 BLOIS

Annexe 13 : Horaires des lignes Azalys B et C (saison 2019-2020)

Ligne principale bus B : 24 arrêts- trajet 31' Gare → site, max. 11' Site → gare, max. 14'

Du lundi au samedi (hors jours fériés)

Arrêts principaux	[1]	[2]	[2]	[3]	[3]	[3]	[3]	[3]	[3]	[3]	[3]	[3]	[3]	[3]
Sauvageau	5.55	✓	6.15	6.30	6.55	7.06	7.10	7.30	7.50	8.10	8.16	8.30	8.50	9.10
Parodi	5.58	✓	6.18	6.33	6.58	7.09	7.13	7.33	7.53	8.15	8.21	8.35	8.55	9.15
Europe	6.02	✓	6.22	6.37	7.02	7.13	7.18	7.38	7.58	8.21	8.27	8.41	9.01	9.21
Lewes	6.07	✓	6.27	6.42	7.07	7.18	7.23	7.43	8.03	8.26	8.32	8.46	9.06	9.26
Médicis	6.12	✓	6.32	6.47	7.12	7.23	7.28	7.48	8.08	8.31	8.37	8.51	9.11	9.31
Gare SNCF (rue A. Poulain)	6.14	6.25	6.34	6.49	7.14	7.25	7.30	7.50	8.10	8.33	8.39	8.53	9.13	9.33
Château	6.16	✓	6.36	6.51	7.16	7.27	7.32	7.52	8.12	8.35	8.41	8.55	9.15	9.35
Jean Jaurès	6.20	✓	6.40	6.55	7.20	7.31	7.36	7.56	8.16	8.39	8.45	8.59	9.19	9.39
Carnot	6.21	✓	6.41	6.56	7.22	7.33	7.38	7.58	8.18	8.40	8.46	9.00	9.20	9.40
Hôpital	6.24	✓	6.44	6.59	7.25	7.36	7.41	8.01	8.21	8.43	8.49	9.03	9.23	9.43



Actuellement :
66 % des répondants arrivent entre 7:30 et 8:30

61 % des répondants partent entre 16:30 et 18:00

Arrêts principaux	[2]	[2]	[2]	[2]	[2]	[2]	[2]	[2]	[2]	[2]	[2]	[2]	[2]	[2]	[2]	[2]	[2]	[2]	[2]		
Hôpital	14.10	14.30	14.50	15.10	15.30	15.50	15.59	16.10	16.34	16.50	17.09	17.10	17.30	17.50	18.10	18.30	18.50	19.10	19.30	19.50	20.10
Carnot	14.13	14.33	14.53	15.13	15.33	15.53	16.02	16.13	16.37	16.53	17.12	17.13	17.33	17.53	18.13	18.33	18.53	19.13	19.33	19.52	20.12
Jean Jaurès	14.16	14.36	14.56	15.17	15.37	15.57	16.06	16.17	16.41	16.57	17.16	17.17	17.36	17.56	18.16	18.36	18.56	19.16	19.36	19.55	20.15
Monsabré	14.19	14.39	14.59	15.20	15.40	16.01	16.10	16.21	16.45	17.01	17.20	17.21	17.40	17.59	18.19	18.39	18.59	19.19	19.39	19.58	20.18
Gare SNCF (côté Gare)	14.22	14.42	15.02	15.23	15.43	16.04	16.13	16.24	16.48	17.04	17.23	17.24	17.43	18.02	18.22	18.42	19.02	19.22	19.42	20.01	20.21

Lignes Azalys B et C
Fréquence de chaque ligne : env. toutes les 20'
Temps de trajet Gare ↔ site, max. 15'

Ligne principale bus C : 24 arrêts- trajet 45' Gare → site, max. 14' Site → gare, max. 15'

Arrêts principaux	[1]	[2]	[3]	[3]	[3]	[3]	[3]	[3]	[3]	[3]	[3]	[3]	[3]	[3]
Taille aux Moines	5.43	✓	6.28	7.05	7.15	7.20	7.30	7.45	8.05	8.15	8.25	8.45	9.05	
Camille Claudel	5.45	✓	6.30	7.07	7.17	7.22	7.32	7.47	8.07	8.17	8.27	8.47	9.07	
La Fontaine	5.47	✓	6.32	7.09	7.19	7.24	7.34	7.49	8.09	8.19	8.29	8.49	9.09	
Clemenceau	5.52	✓								8.24	8.34	8.54	9.14	
Gare SNCF (rue A. Poulain)	5.59	6.25	6.44	7.21	7.31	7.36	7.46	8.01	8.21	8.31	8.41	9.01	9.21	
Château	6.01	✓	6.46	7.23	7.33	7.38	7.48	8.03	8.23	8.33	8.43	9.03	9.23	
Jean Jaurès	6.05	✓	6.50	7.27	7.37	7.42	7.52	8.07	8.27	8.37	8.47	9.07	9.27	
Auvergne	6.07	✓	6.52	7.29	7.39	7.44	7.54	8.09	8.29	8.39	8.49	9.09	9.29	
Hôpital	6.13	✓	6.58	7.35	7.45	7.50	8.00	8.15	8.35	8.45	8.55	9.15	9.35	



Hôpital	14.11	14.31	14.51	15.11	15.31	15.51	16.07	16.17	16.31	16.51	17.01	17.11	17.31	17.51	18.11	18.31	18.51	19.11	19.31	19.51
Pôle d'échanges	14.14	14.34	14.54	15.14	15.34	15.54	16.10	16.11	16.34	16.54	17.04	17.14	17.34	17.54	18.14	18.34	18.54	19.14	19.34	19.54
Jean Jaurès	14.19	14.39	14.59	15.19	15.39	15.59	16.15	16.11	16.39	16.59	17.09	17.19	17.39	17.59	18.19	18.39	18.59	19.19	19.39	19.59
Monsabré	14.22	14.42	15.03	15.23	15.43	16.03	16.19	16.21	16.43	17.03	17.13	17.23	17.43	18.03	18.22	18.42	19.02	19.22	19.42	20.02
Gare SNCF (côté Gare)	14.25	14.45	15.06	15.26	15.46	16.06	16.22	16.24	16.46	17.06	17.16	17.26	17.46	18.06	18.25	18.45	19.05	19.25	19.45	20.05

Pour en savoir Plus :
Horaires actuels des lignes principales Azalys desservant Blois, La Chaussée-Saint-Victor, Saint-Gervais-la-Forêt, Villebarou et Vineuil

<https://www.azalys-blois.fr/108-Lignes-principales.html>

<https://www.azalys-blois.fr/110-Horaires-aux-arrets.html>

Horaires du 02/09/2019 au 05/07/2020 susceptibles d'évoluer

Correspondances trains ↔ lignes B et C ↔ site

7 trains circulent toute la journée entre Orléans et Tours (avec un arrêt à Blois)

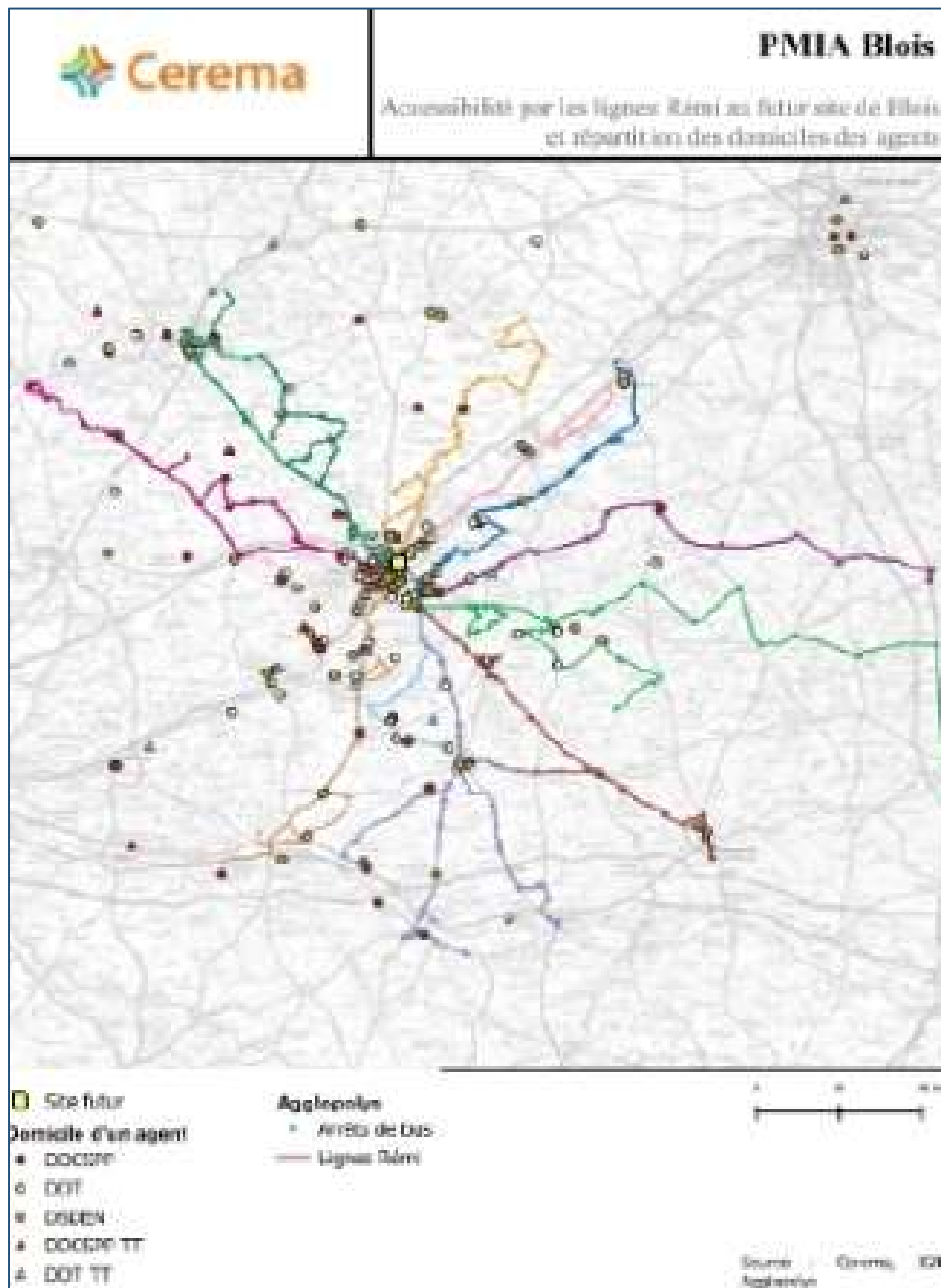
ARRIVEE train, gare Blois (Trains Rémi)		Du train au site																					
<i>Extrait horaires du 8 mars au 18 juillet 2020 – Lun au Ven.</i>																							
Venant d'Orléans				7.13			7.30		7.50		8.19							9.04	9.18				
Venant de Tours					7.18			7.39			8.16												
DEPART bus, gare vers Hôpital		Ligne B Ligne C																					
<i>Extrait horaires du 2 sept 2019 au 5 juil. 2020</i>																							
Lundi au Vendredi	6.34	6.44	6.49	7.14	7.21	7.30	7.36	7.50	8.01	8.10	8.21	8.33	8.39	8.41	8.53	9.01	9.13	9.21	9.33				
+ Période scolaire					7.25		7.31	7.46			8.31												
DEPART bus Hôpital vers gare		Du site au train																					
<i>Extrait horaires du 2 sept 2009 au 5 juil. 2020</i>																							
Lundi au Vendredi	15:31	15:50	15:51	16:10	16:11	16:31	16:34	16:50	16:51	17:10	17:11	17:30	17:31	17:50	17:51	18:10	18:11	18:30	18:31	18:50	18:51	19:10	19:11
+ Période scolaire			15:59	16:07					17:01	17:09													
Arrivée bus à la gare	15:46	16:04	16:06 16:13	16:24 16:22	16:26	16:46	16:48	17:04	17:06 17:16	17:24 17:23	17:26	17:43	17:46	18:02	18:06	18:22	18:25	18:42	18:45	19:02	19:05	19:22	19:25
DEPART train Gare SNCF Blois (Trains Rémi)																							
<i>Extrait horaires du 8 mars au 18 juillet 2020 – Lun au Ven.</i>																							
Vers Orléans					16:41		17:01			17:41		17:52	18:04			18:35							19:41
Vers Tours	15:45							17:21		17:32				18:19 18:21		18:44			19:10				

A la gare, des bus en partance vers le site de 3 à 11' après l'heure d'arrivée prévue du train

Des trains en partance de 2 à 15' après l'heure d'arrivée prévue du bus à la gare.

Les horaires exploités ci-dessus sont susceptibles d'évoluer

Annexe 14 : Accessibilité théorique par les lignes Rémi



11 lignes desservant le pôle d'échanges ont donné lieu à la production de 11 cartes d'accessibilité théorique où sont repérées les adresses des agents domiciliés à moins de 15' de marche d'un arrêt.

- 7 lignes desservent l'arrêt Mail Charlot.
- 6 lignes desservent l'arrêt Lesueur.

Pour en savoir Plus :

Les lignes Rémi :

<https://plandynamique.azalys-blois.fr/les-lignes>

<https://www.azalys-blois.fr/151-Lignes-RC9MI.html>

Ligne	Itinéraire	Agents
1	Blois ↔ Beaugency	58
2	Lamotte-Beuvron ↔ Blois	56
3	Salbris ↔ Blois	50
4	Romoranthin-Lanthenay ↔ Blois	55
5	Saint-Aignan sur Cher ↔ Blois	54
6	Saint Georges-sur-Cher ↔ Blois	50
8	Montoire-sur-le-Loir ↔ Blois	63
9	Vendôme ↔ Blois	58
11	Lorges ↔ Blois	43
16	Beaugency ↔ Blois	59
55	Contres ↔ Blois	50

Captifs théoriques :

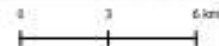
- Près de 20 % des agents potentiels (en comptant les doublons)
- Fréquences moins importantes
- Temps de parcours plus importants



■ Site futur
 Domicile d'un agent
● DDCSPP
○ DDT
○ DSDEN
▲ DDT TT

Agglopolys
● Arrêts de bus
— Ligne 1

Isochrone
 Isochrone piéton de 15 minutes (58 agents)



Source : Cerema, IGN, Agglopolys

Répartition des domiciles et accessibilité par la ligne Rémi 01 Blois ↔ Beaugency (dessert Vineuil)

58 agents se situent à moins de 15' d'un arrêt

Exemples Horaires

Domicile → site

Période scolaire

6:40 St Laurent sur Nouan

7:29 Mail Charlot

Vacances scolaires

6:31 ou 7:41 St Laurent sur Nouan

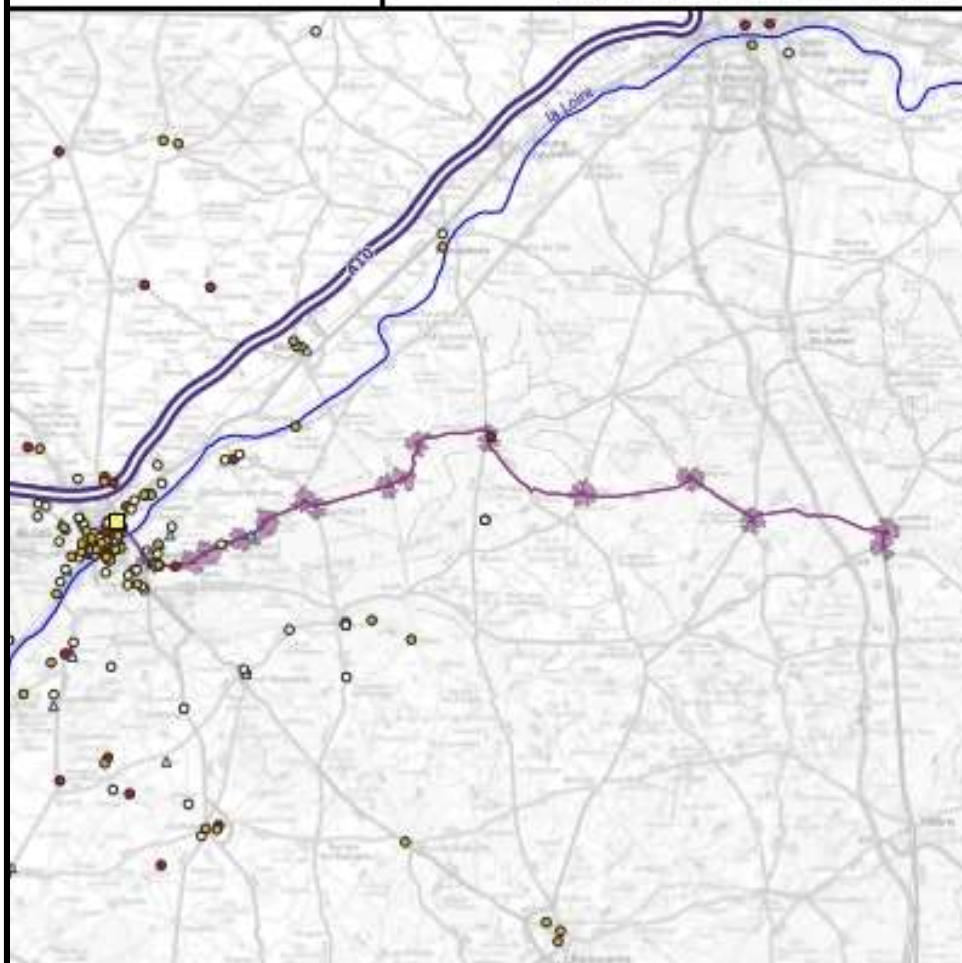
7:34 ou 8:44 Mail Charlot

Site → Domicile

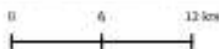
Période scolaire et Vacances scolaires

17:30 Pole d'échanges

18:25 St Laurent sur Nouan



- Site futur
- Domicile d'un agent
- DDCSP
- DDT
- DSDEN
- ▲ DDCSP TT
- ▲ DDT TT
- Agglopolys
- Arrêts de bus
- Ligne 2
- Isochrone
- Isochrone piéton de 15 minutes (56 agents)



Source : Cerema, IGR, Agglopolys

Répartition des domiciles et accessibilité par la ligne Rémi 02 Lamotte-Beuvron ↔ Blois (dessert Vineuil)

56 agents se situent à moins de 15' d'un arrêt

Exemples horaires :

Domicile → Site

Toute l'année L à V

8:30 Chambord Chateau

8:39 Mail Charlot

Site → Domicile

Toute l'année L à V

16:21 Pôle Echange

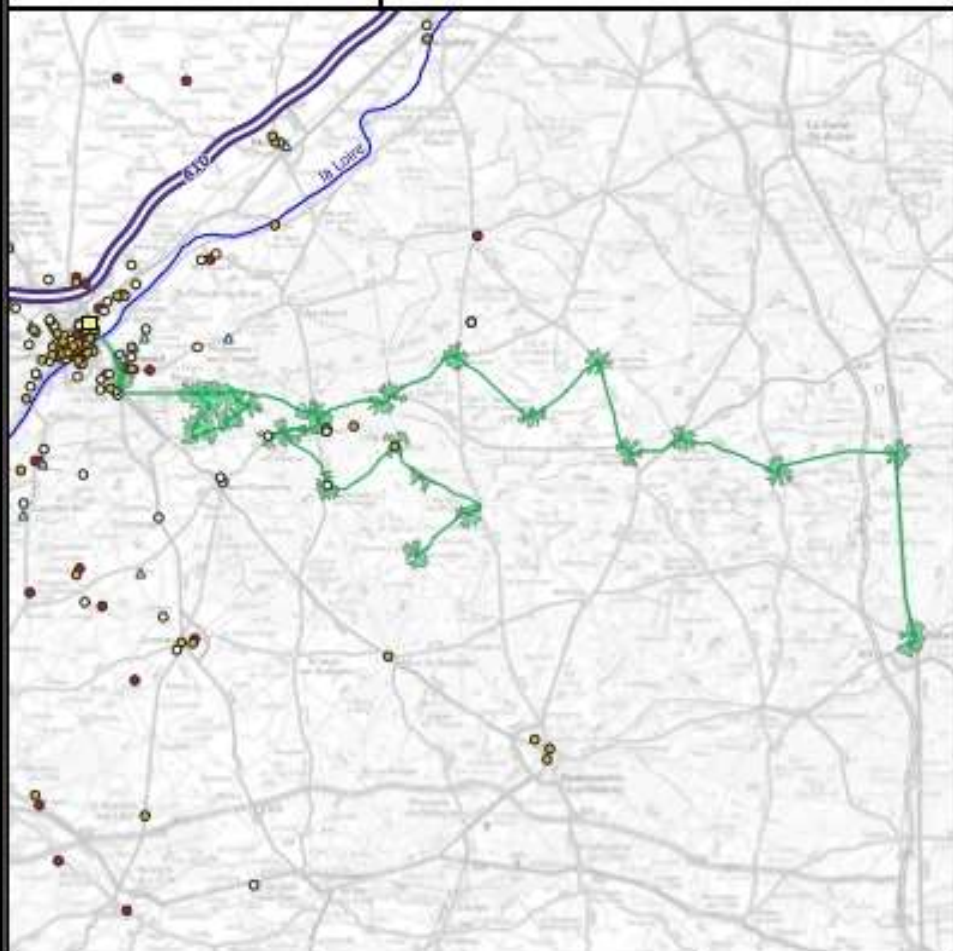
18:01 Chambord Château

Période scolaire et vacances

17:31 Pôle Echange

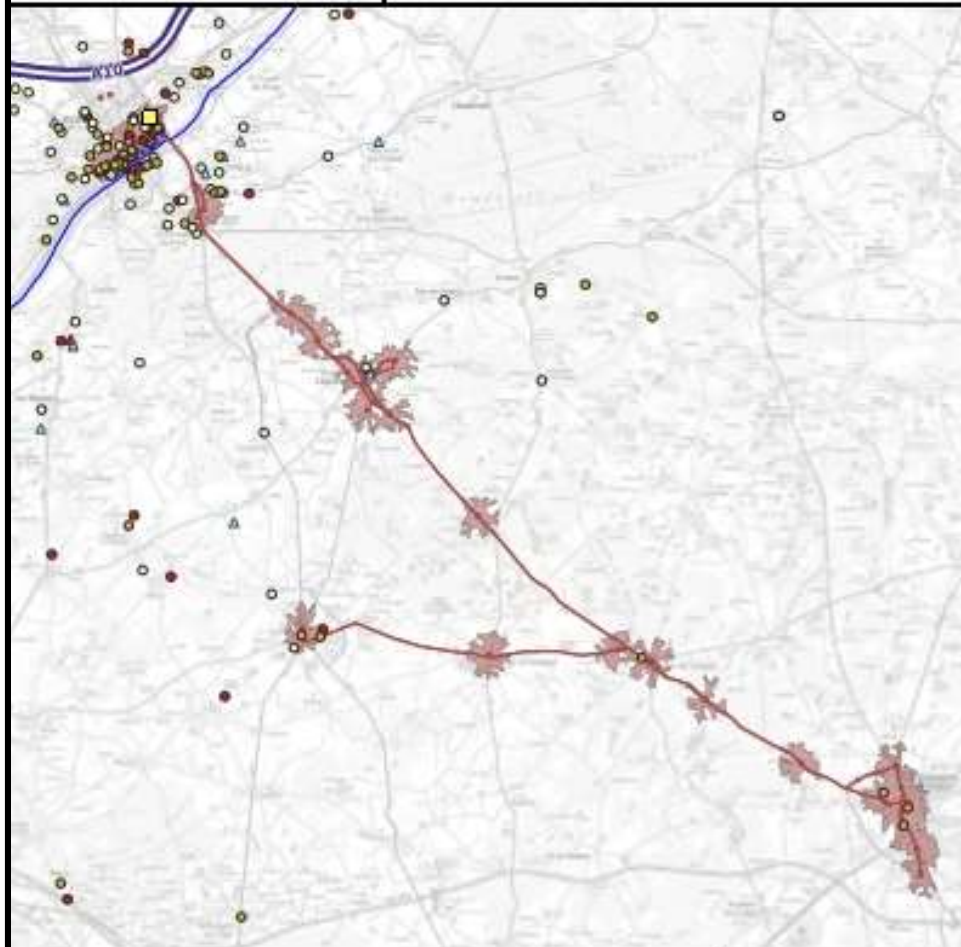
17:01 Chambord Château

18:50 Lamotte-Beuvron



Répartition des domiciles et accessibilité
par la ligne Rémi 03 Salbris ↔ Blois /
Courmemin ↔ Blois
(dessert Bracieux)

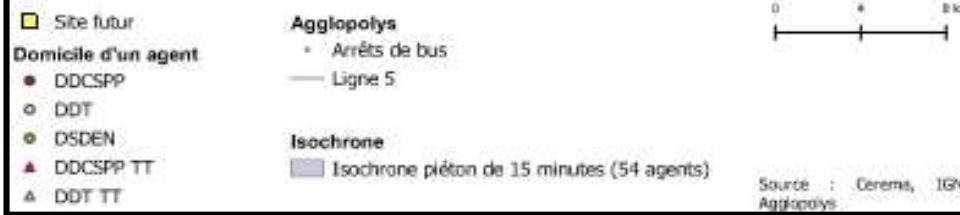
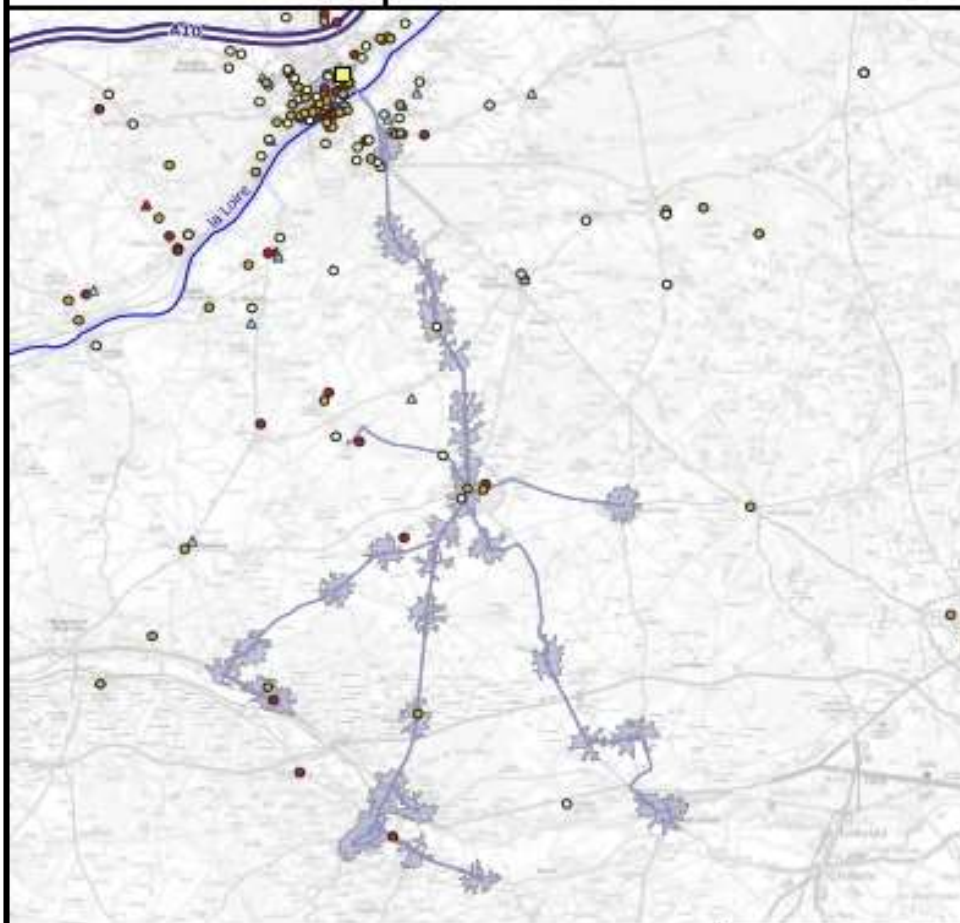
50 agents se situent à moins de 15' d'un arrêt



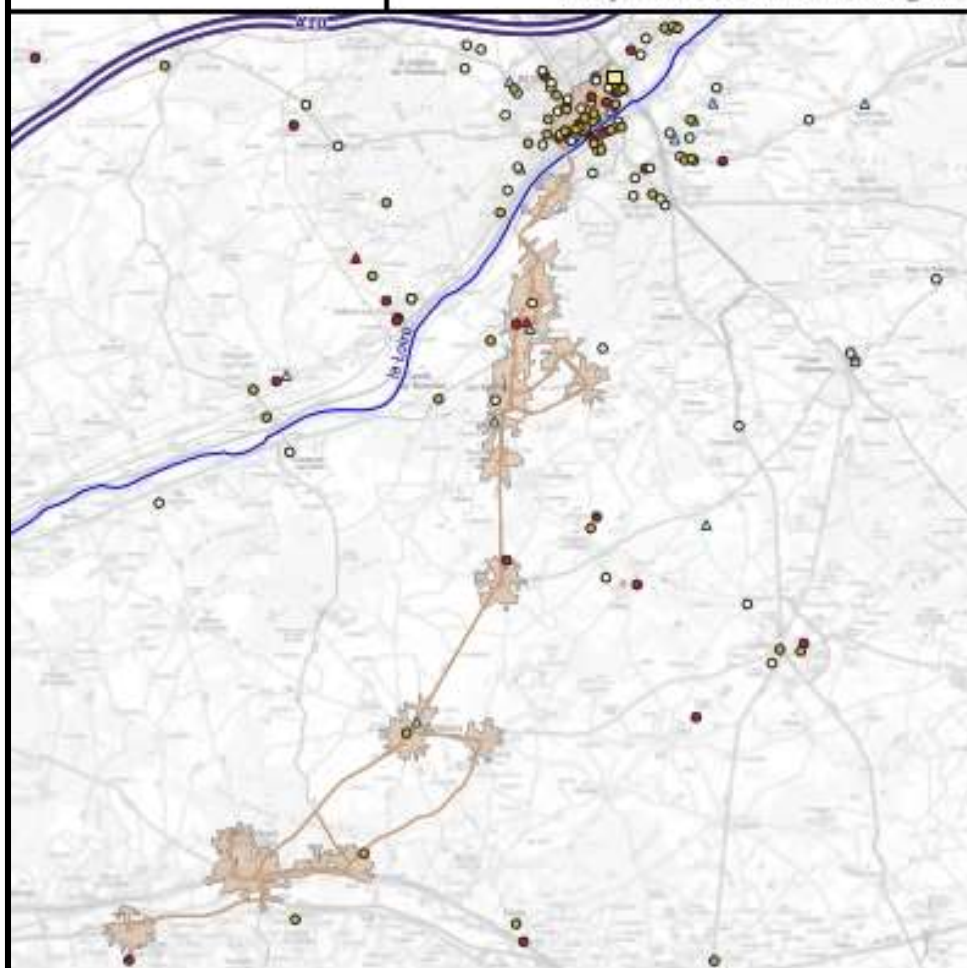
Répartition des domiciles et accessibilité
par la ligne Rémi 04 Romorantin-Lanthenay
↔ Blois
(dessert Cheverny et Cour-Cheverny)

55 agents se situent à moins de 15' d'un arrêt

Répartition des domiciles et accessibilité par
la ligne Rémi 05 Saint-Aignan sur Cher ↔
Blois (dessert Cormeray, Cellettes)

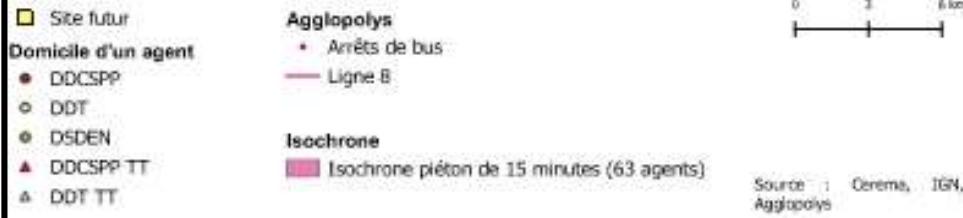


54 agents se situent à moins de 15' d'un arrêt



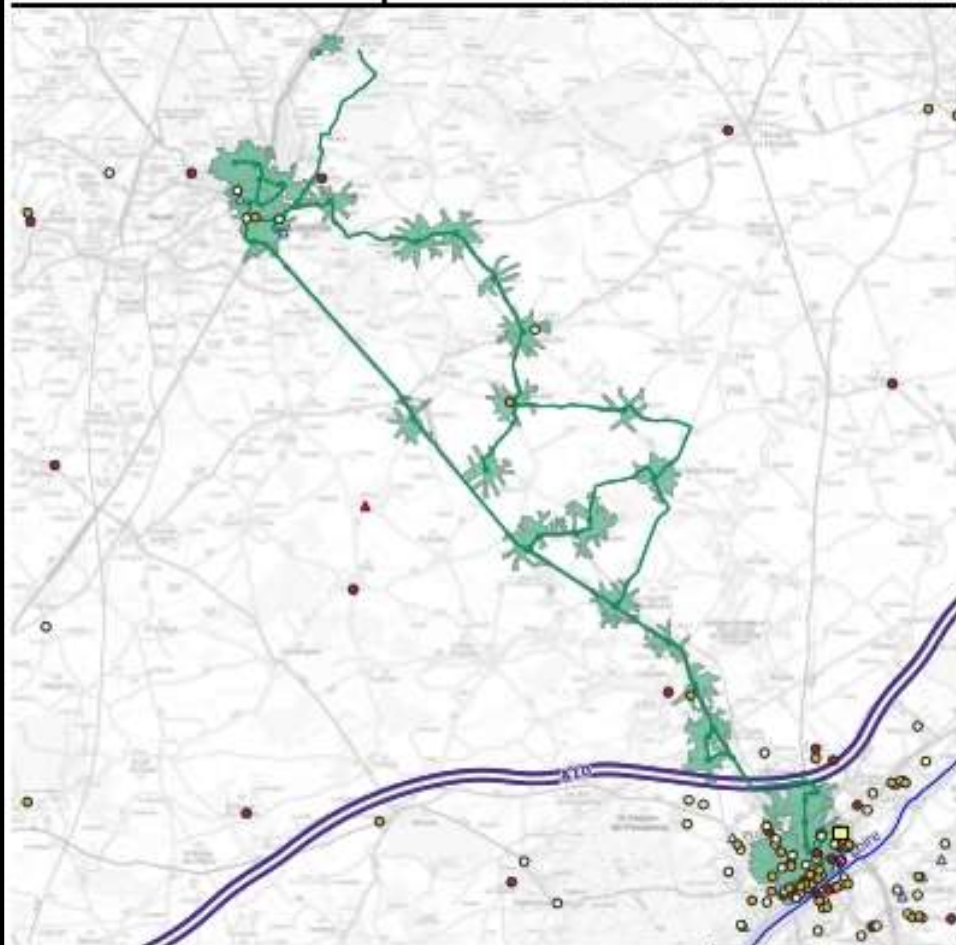
Répartition des domiciles et accessibilité par la ligne Rémi 06 Saint Georges-sur-Cher ↔ Blois (dessert Sambin, Monthou-sur-Bièvre, Les Montils, Seur et Chailles)

50 agents se situent à moins de 15' d'un arrêt



Répartition des domiciles et accessibilité par la ligne RMI 08 Montoire-sur-le-Loir ↔ Blois (dessert Lancôme, Landes-le-Gaulois, Herbault, Saint-Lubin-en-Vergonnois et Saint-Sulpice de Pommeray)

63 agents se situent à moins de 15' d'un arrêt



Site futur

Domicile d'un agent

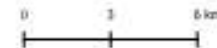
- DDCSPP
- DDT
- ⊙ DS DEN
- ▲ DDCSPP TT
- △ DDT TT

Agglopolys

- Arrêts de bus
- Ligne 9

Isochrone

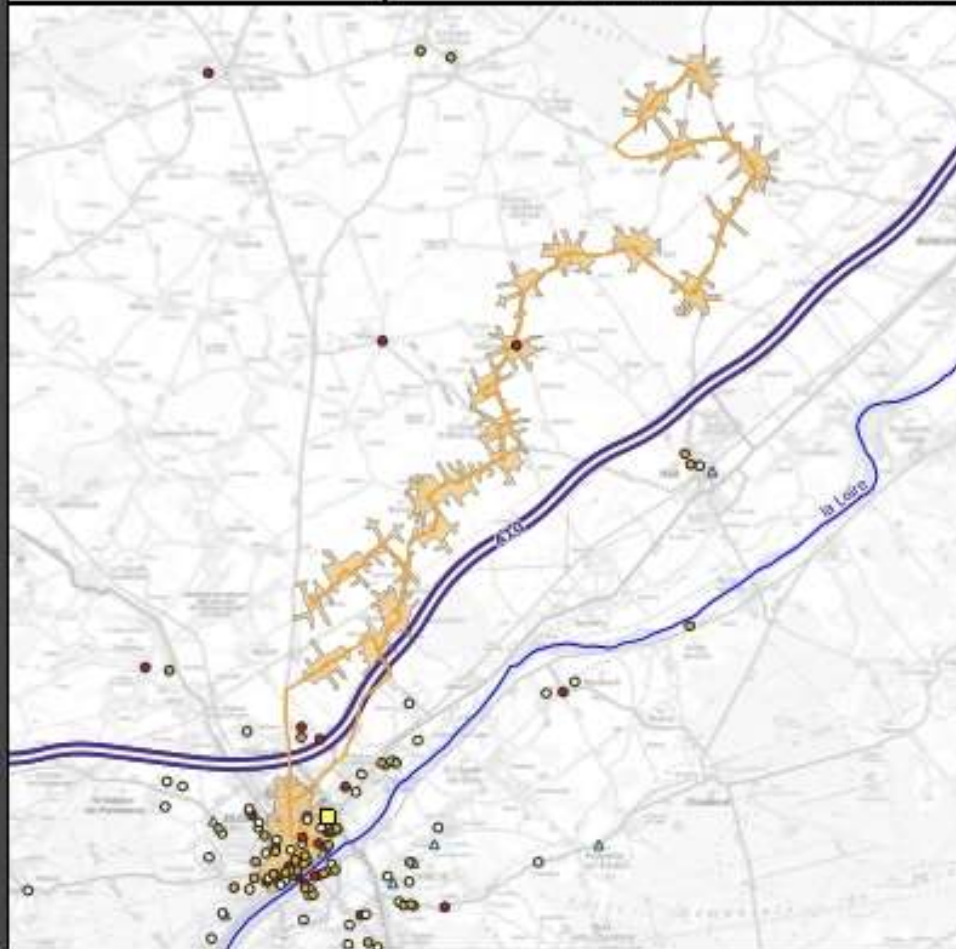
- Isochrone piéton de 15 minutes (58 agents)



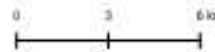
Source : Cerema, IGH, Agglopolys

Répartition des domiciles et accessibilité par la ligne Rémi 09 Vendôme Blois (dessert Champigny-en-Beauce, Villefrancoeur, La Chapelle-Vendômoise et Fossé)

58 agents se situent à moins de 15' d'un arrêt



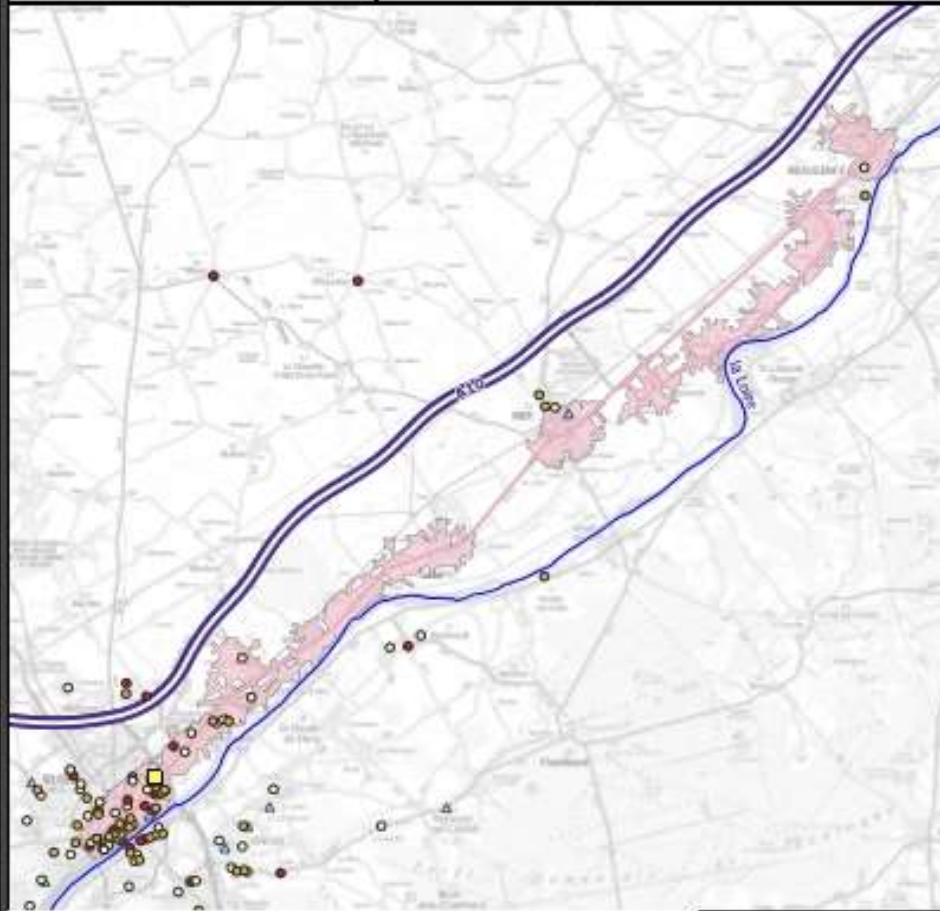
- Site futur
- Domicile d'un agent**
- DDCSPP
- DDT
- DSDEN
- ▲ DDT TT
- Agglopolys**
- Arrêts de bus
- Ligne 11
- Isochrone**
- Isochrone piéton de 15 minutes (43 agents)



Source : Cerema, IGN, Agglopolys

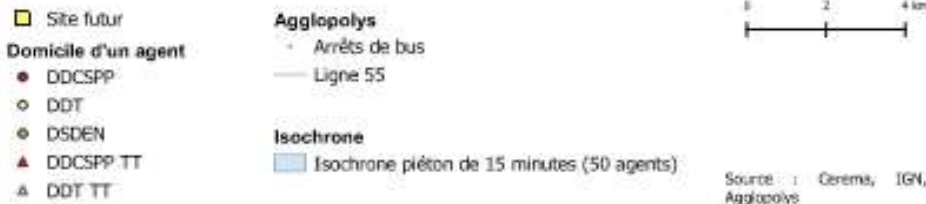
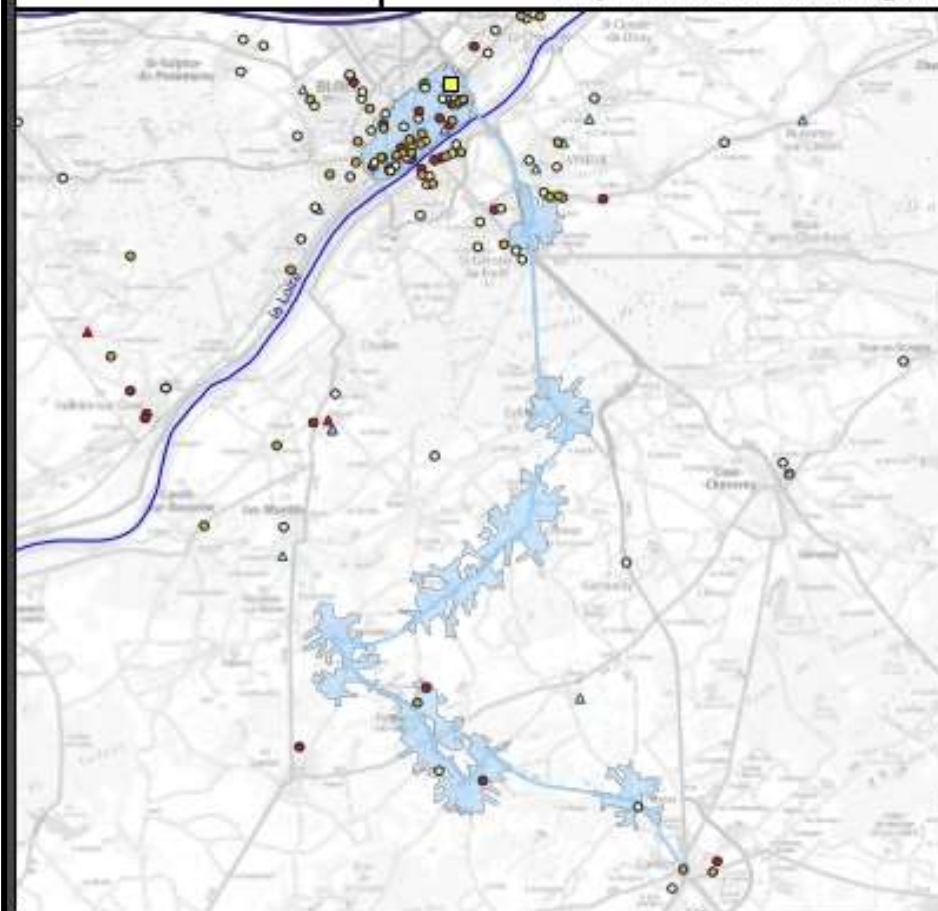
Répartition des domiciles et accessibilité par la ligne Rémi11 Lorges ↔ Blois (dessert Villerbon)

43 agents se situent à moins de 15' d'un arrêt



Répartition des domiciles et accessibilité par la ligne Rémi 16 Beaugency-Blois (dessert Saint-Denis-sur-Loire et Ménars)

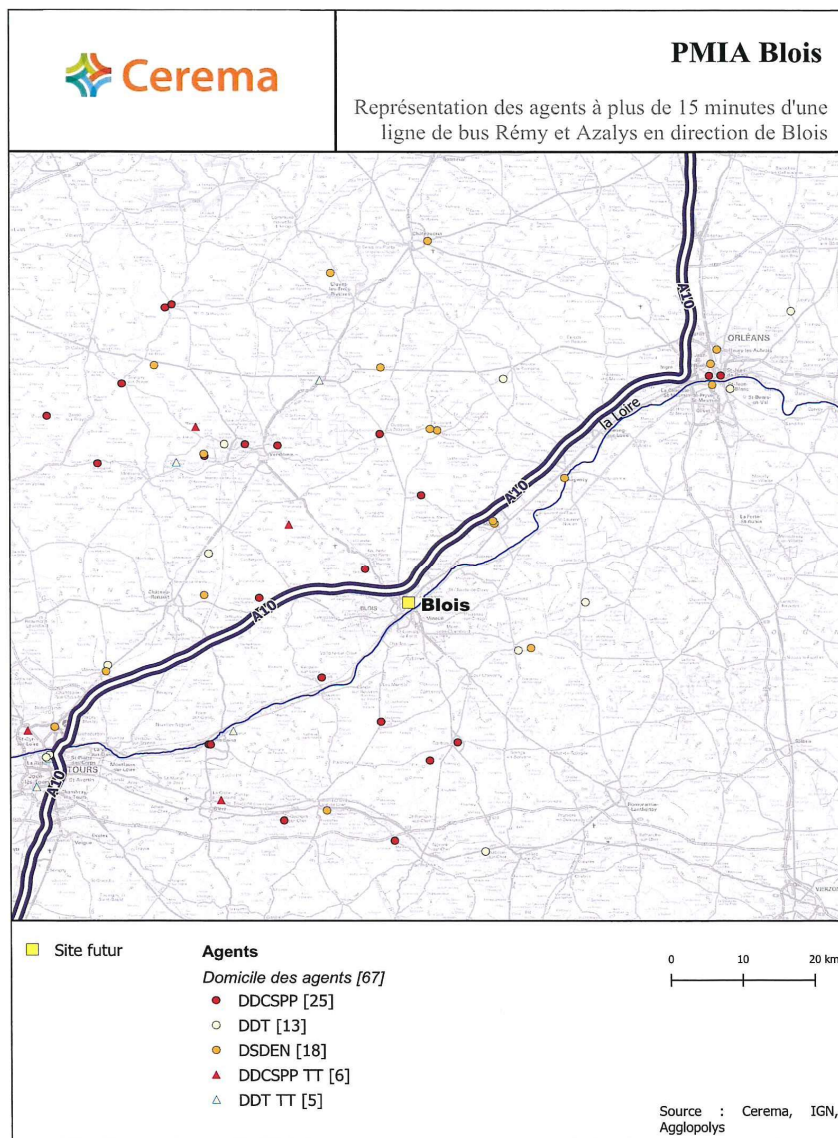
59 agents se situent à moins de 15' d'un arrêt



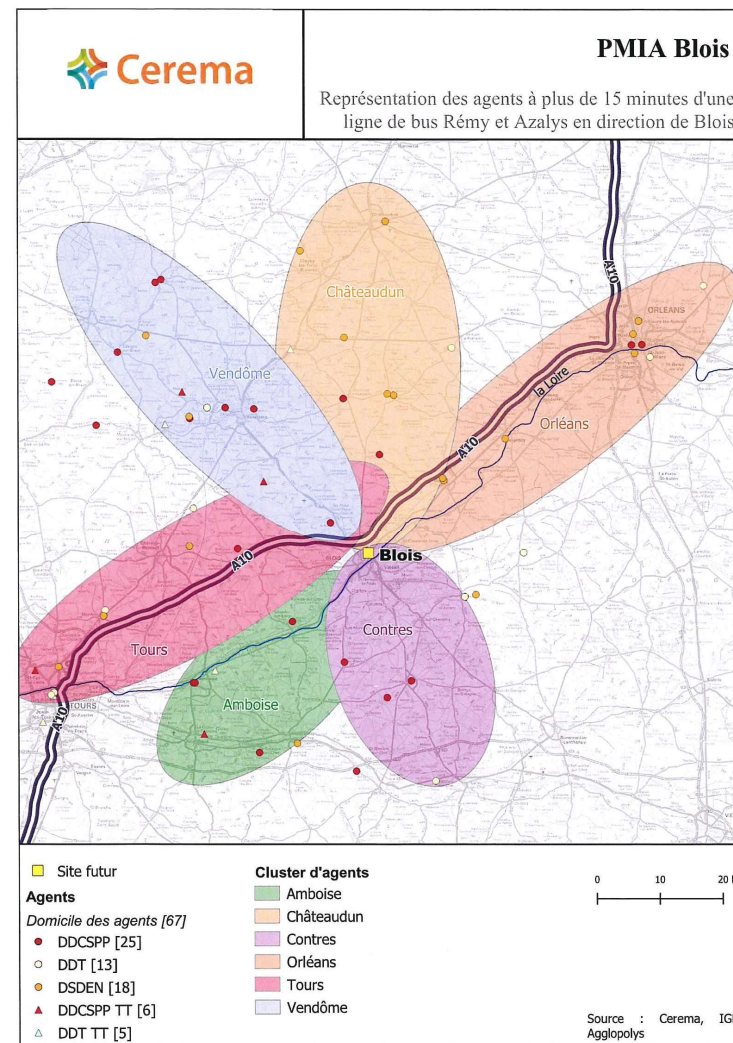
Répartition des domiciles et accessibilité par la ligne Rémi 55 Contres Blois (dessert Chitenay)

50 agents se situent à moins de 15' d'un arrêt

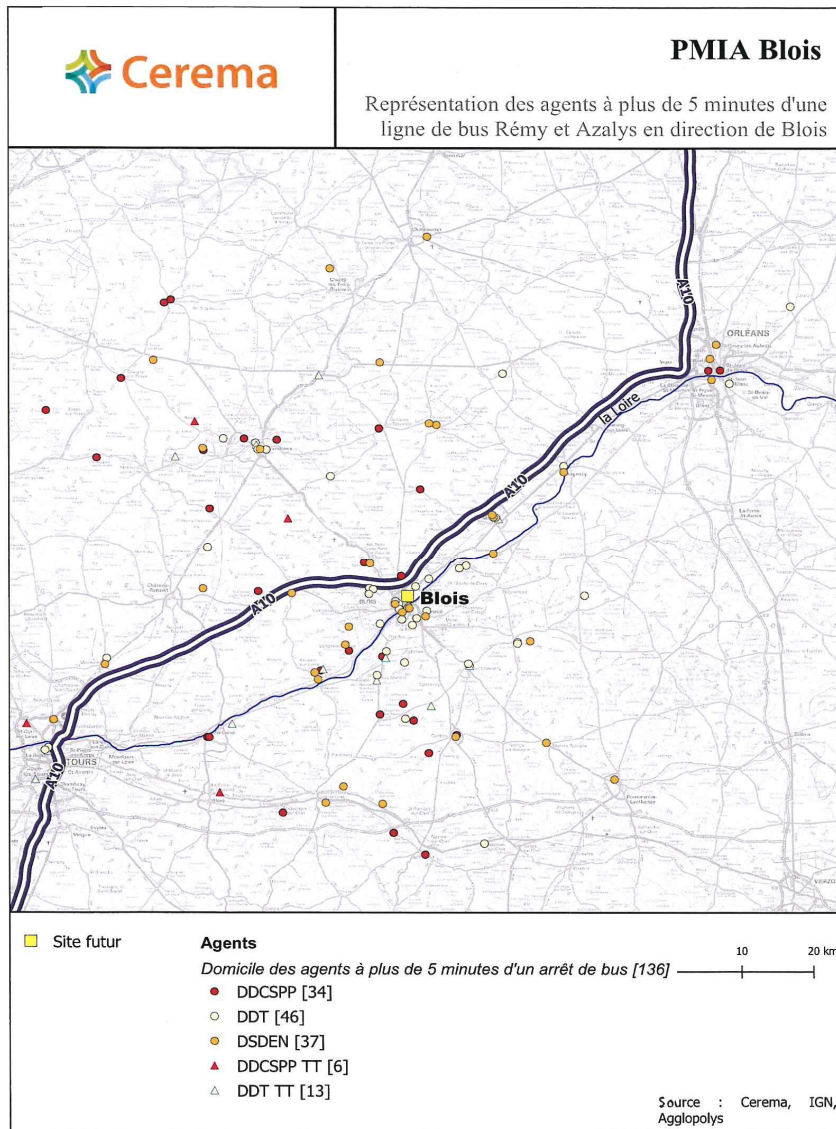
Annexe 15 : Les non captifs et les aires de population le long des principaux axes routiers



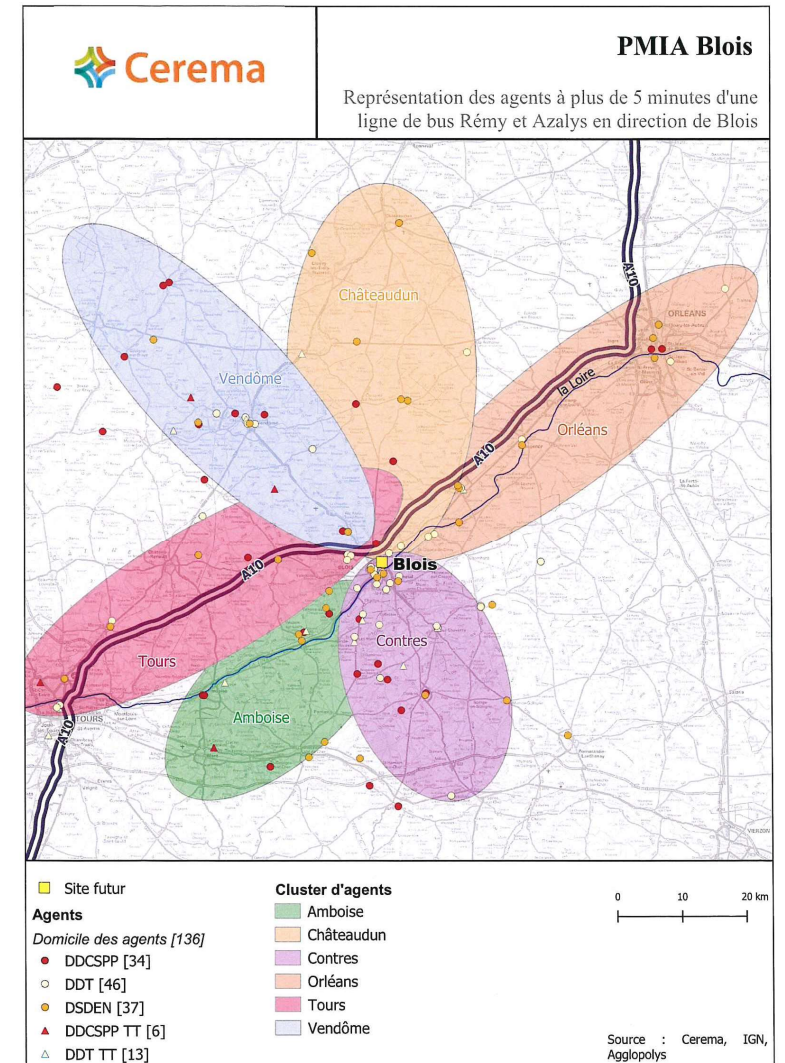
Aires de population le long des principaux axes routiers = potentiel théorique covoiturage



67 agents résident à plus de 15' d'un arrêt TC desservant le site.

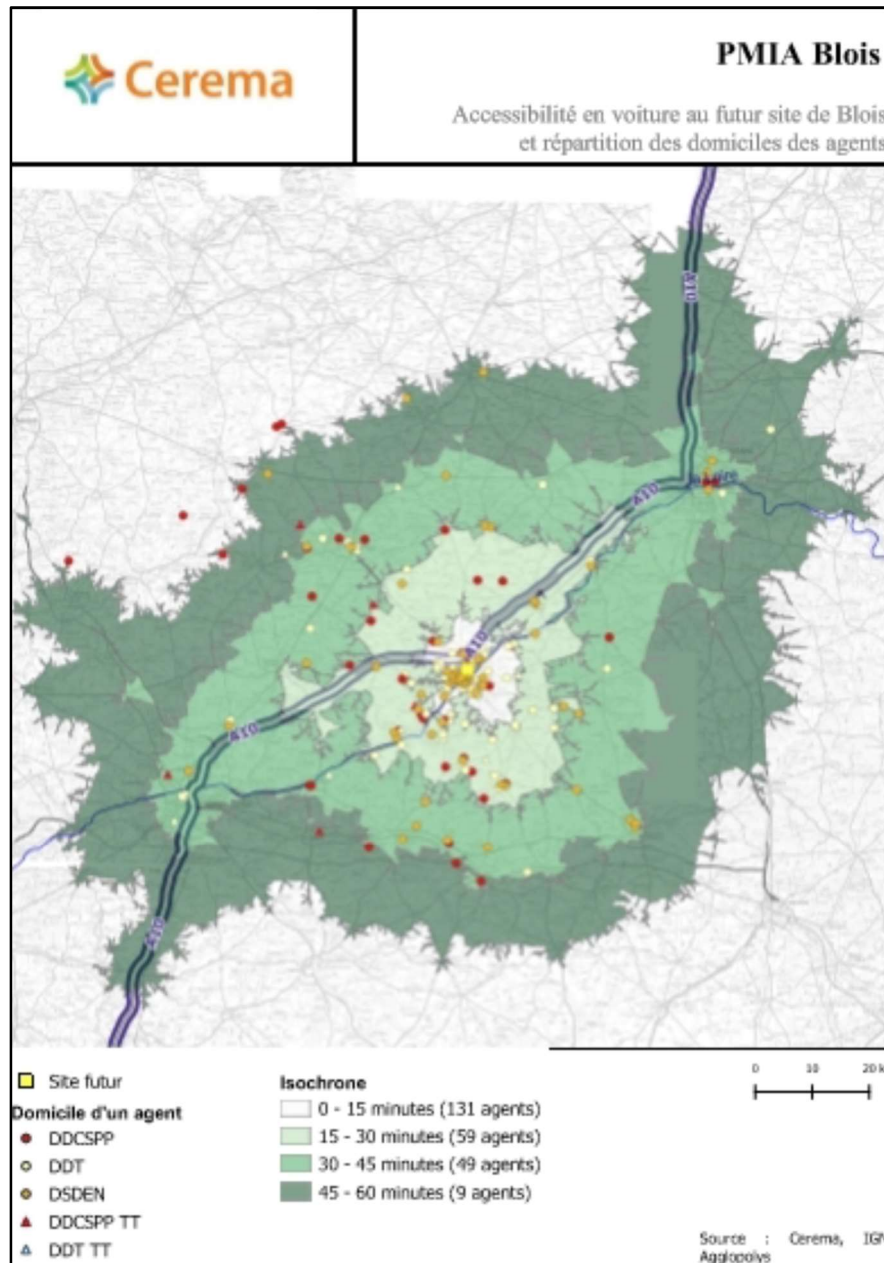


Aires de population le long des principaux axes routiers = potentiel théorique covoiturage



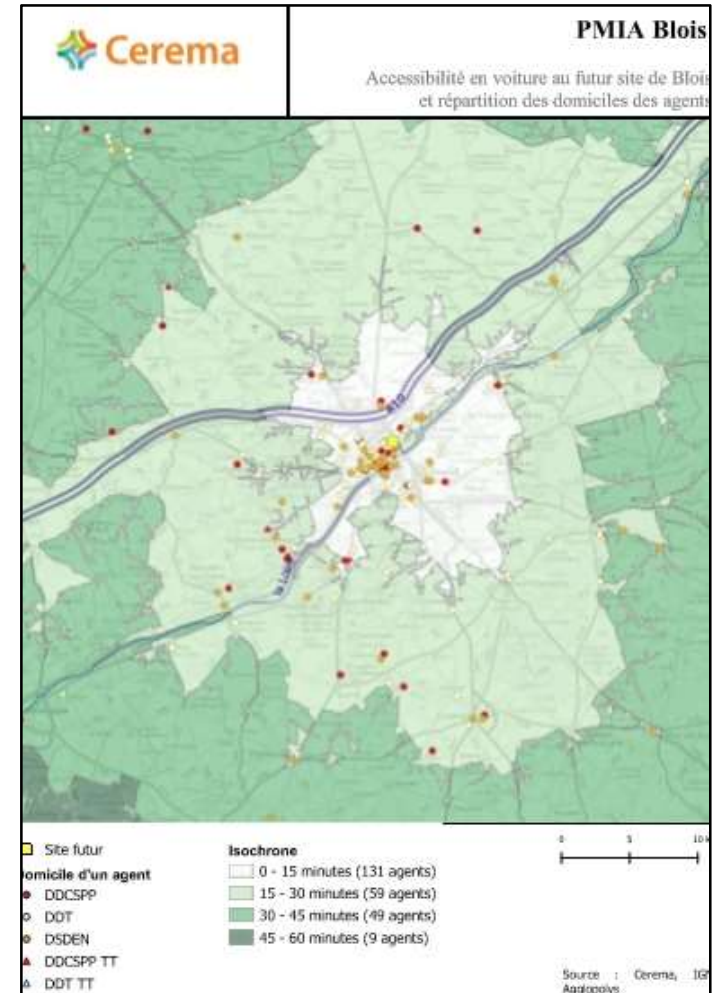
136 agents
résident à plus de 5' d'un arrêt TC desservant le site.

Annexe 16 : Accessibilité théorique en voiture

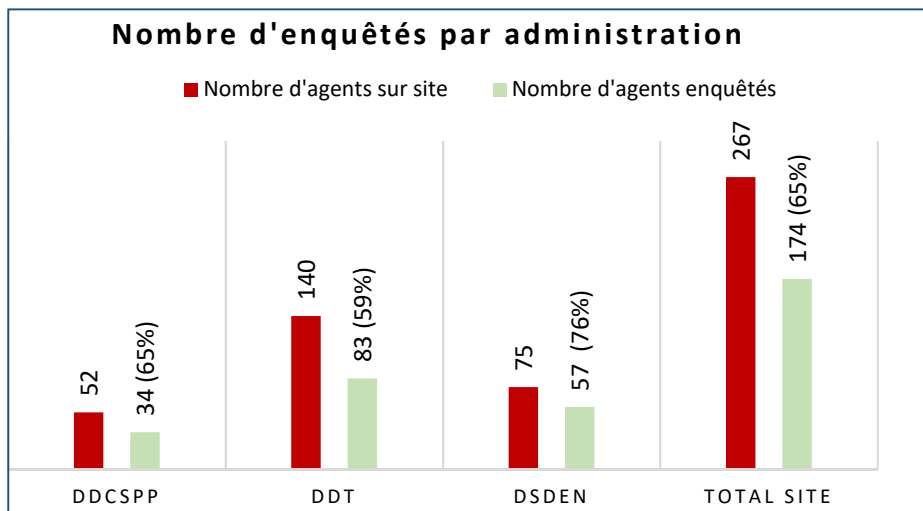


Les **256 adresses** exploitées indiquent que

- 131 agents résident à $\leq 15'$ du site
- 108 agents entre 15 et 45'
- 9 agents entre 45 et 60'
- 8 agents $\geq 1:00$.

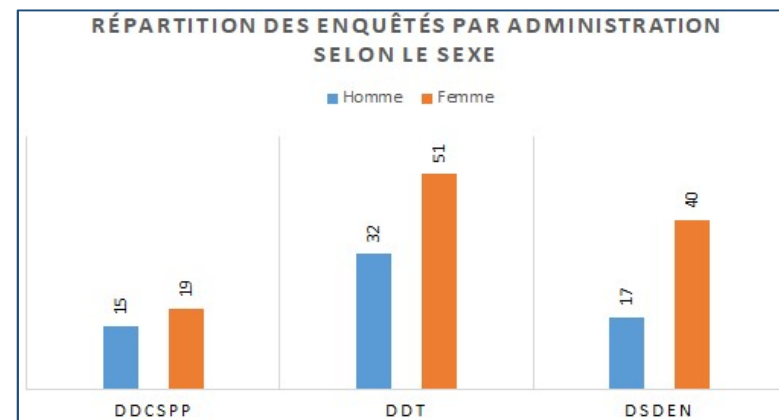
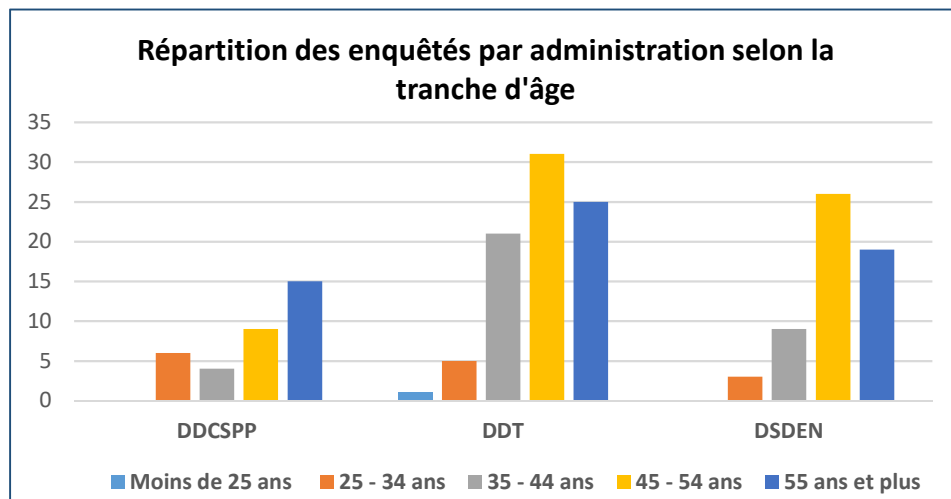
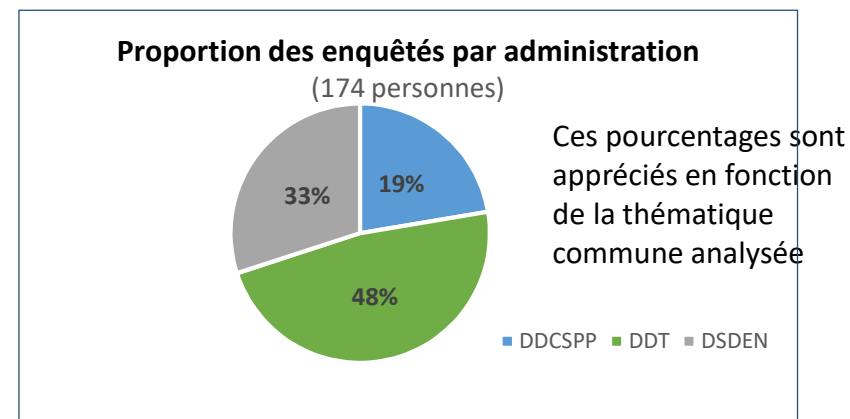


Annexe 17 : Les enquêtés

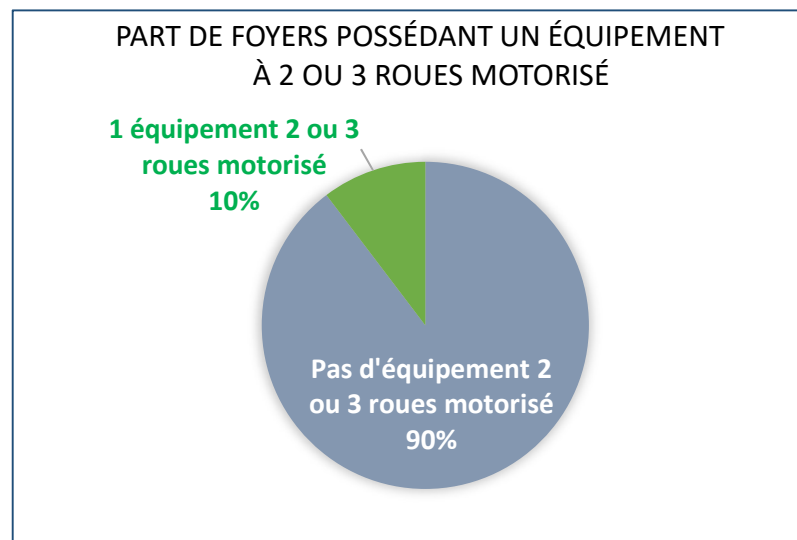
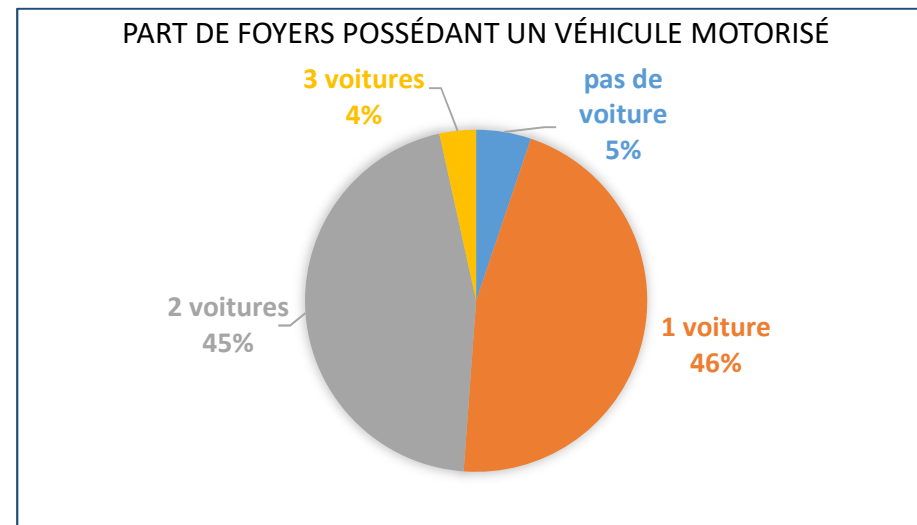
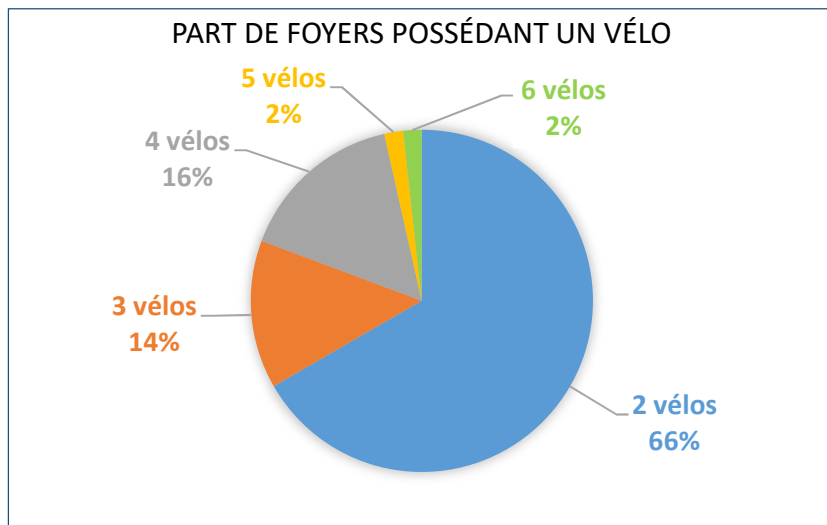


Les **174 enquêtés (enquêtes valides)** sont répartis comme suit :

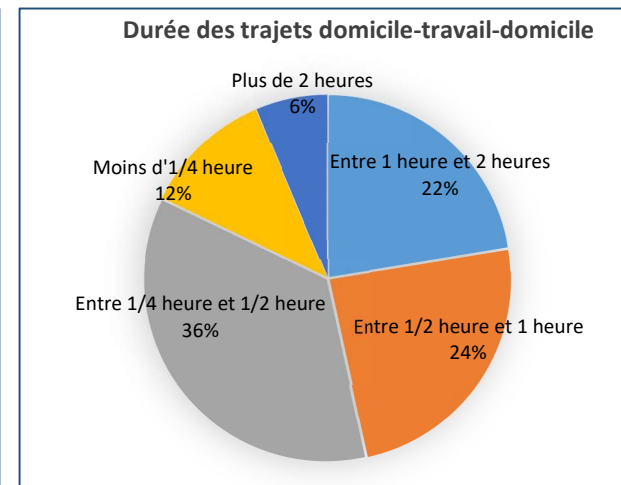
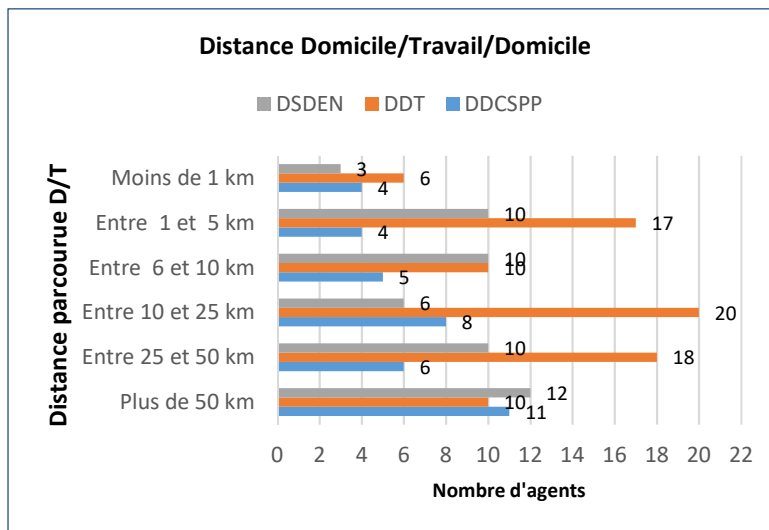
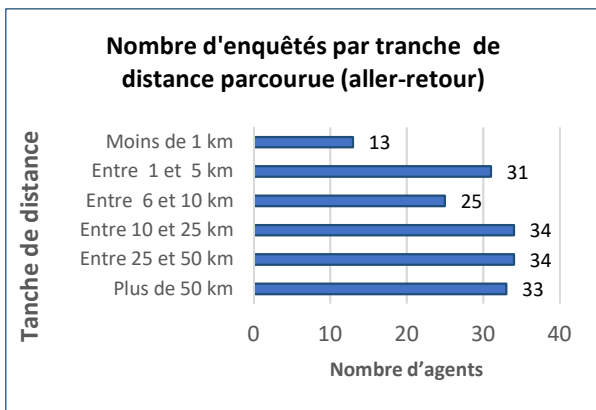
- 34 enquêtés de la DDCSPP
- 83 enquêtés de la DDT
- 57 enquêtés de DSDEN



Annexe 18 : L'équipement des foyers

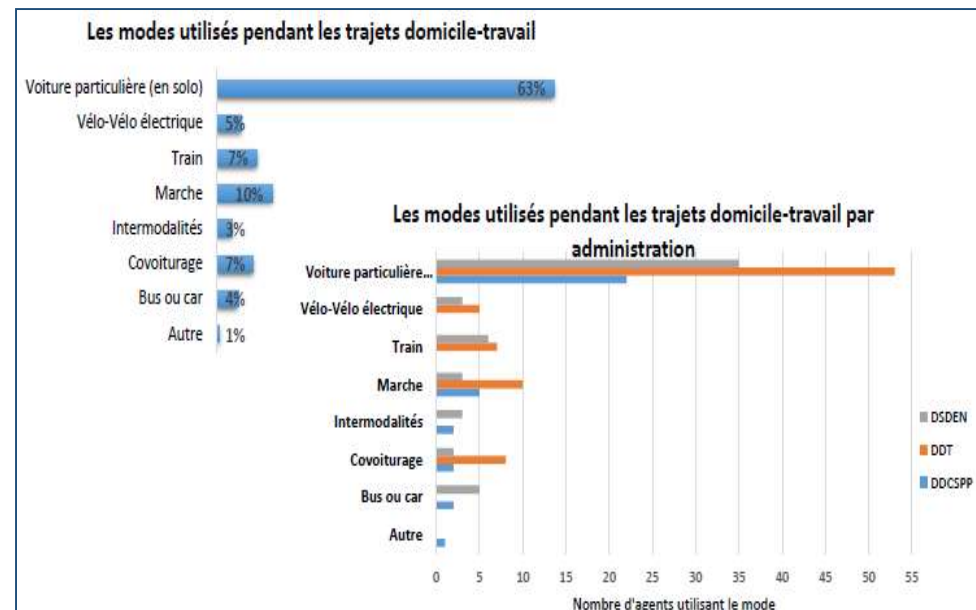
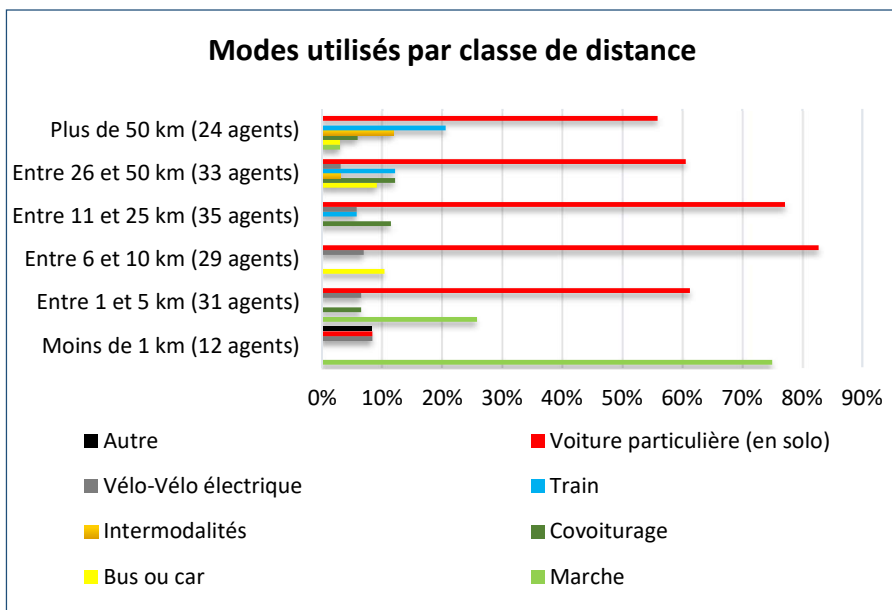


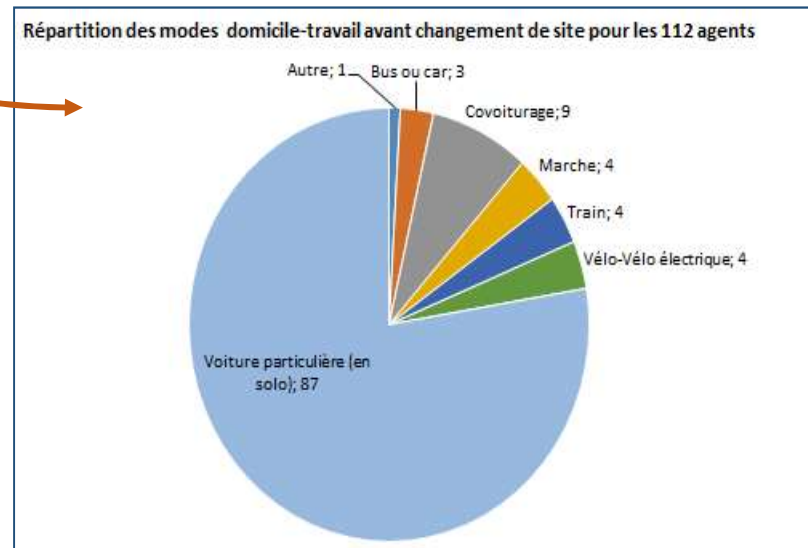
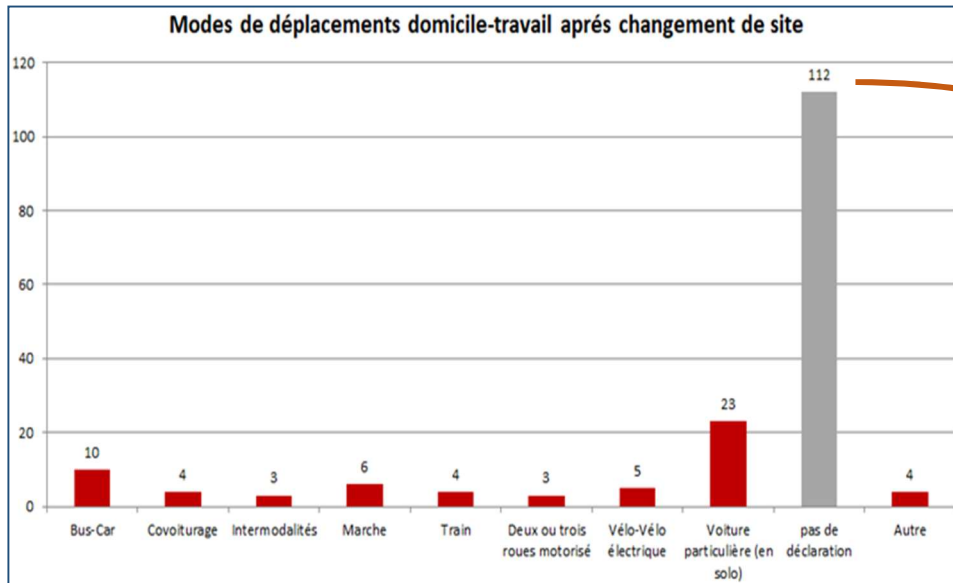
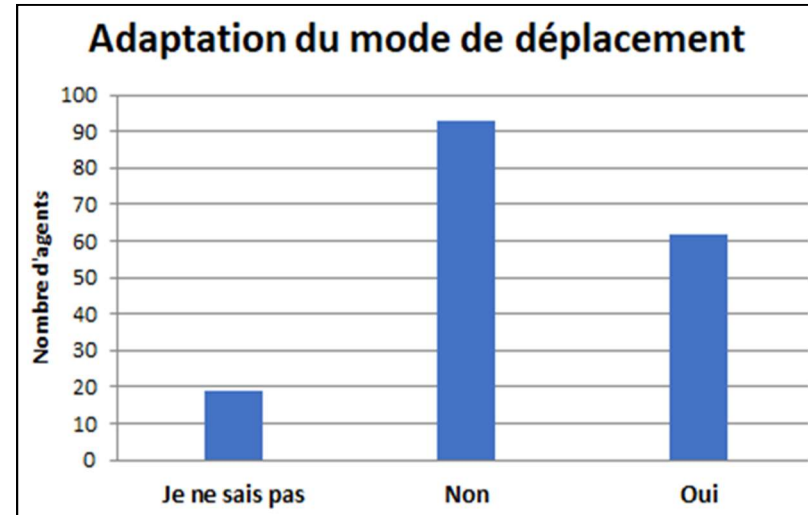
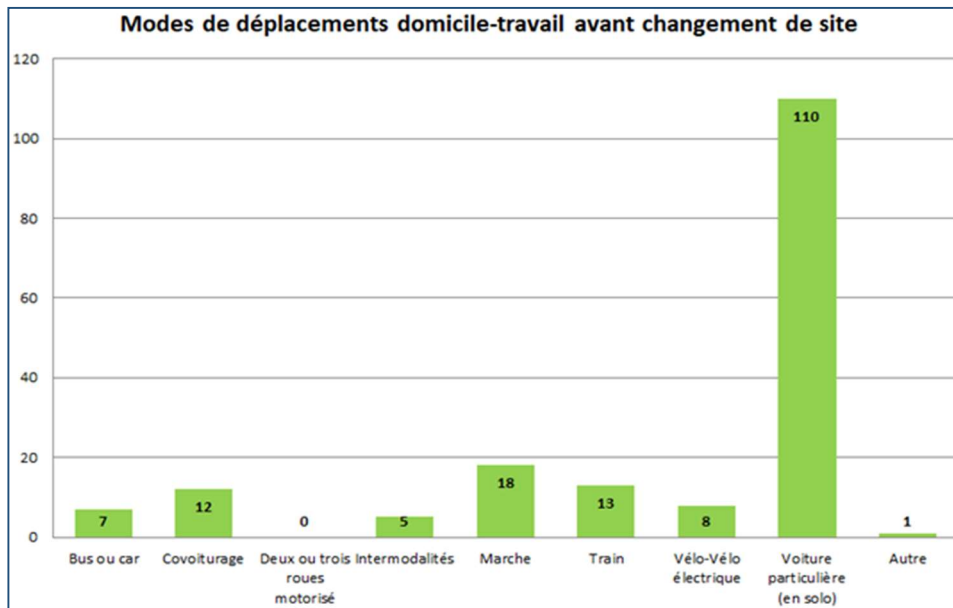
Annexe 19 : Les trajets domicile-travail...

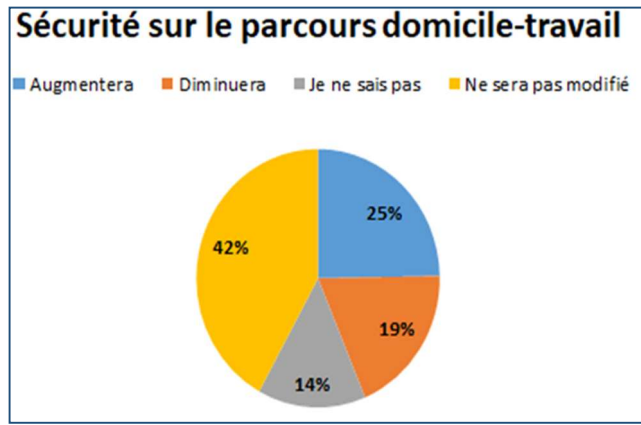
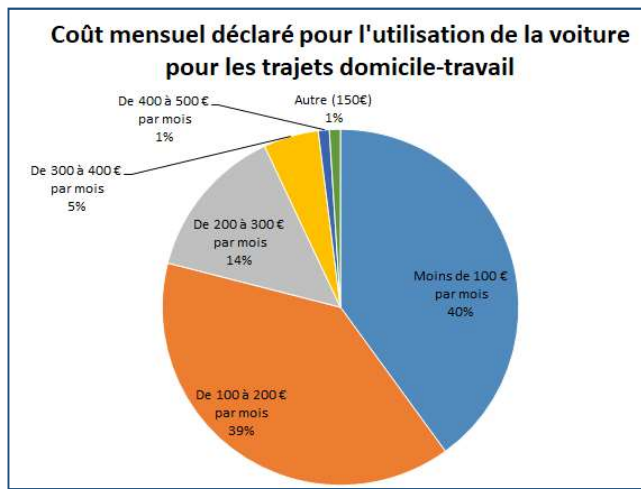
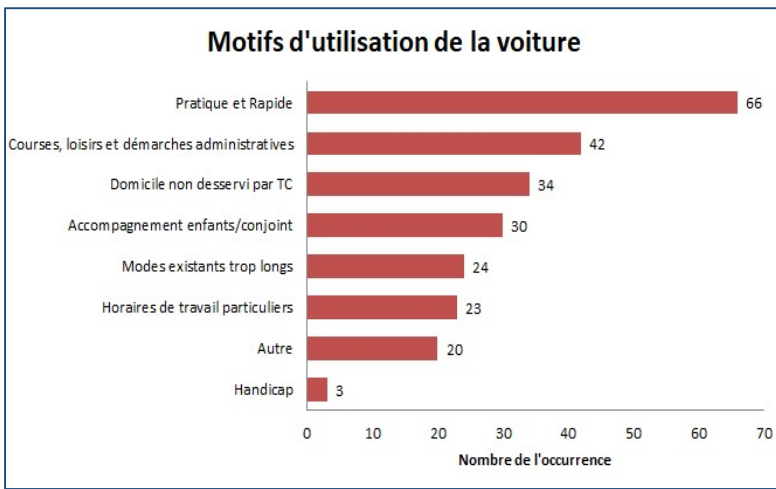


25% des répondants déclarent parcourir moins de 5km (A/R) dont 8% moins de 1 km
39% des répondants déclarent parcourir plus de 25km (A/R)

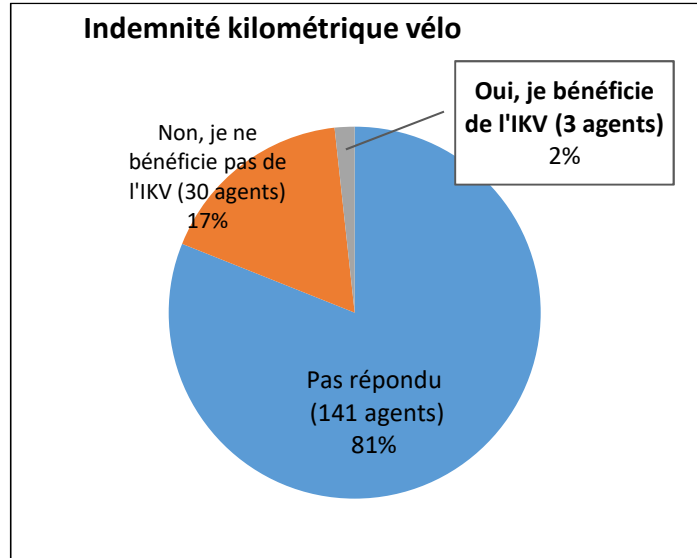
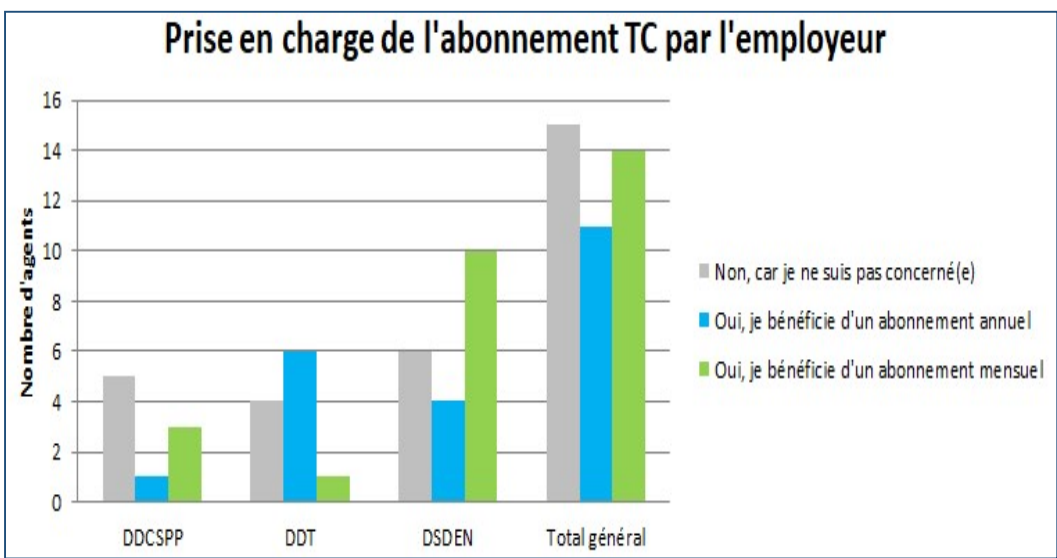
72% des répondants déclarent passer moins de 1h (aller-retour) entre le domicile et le lieu de travail



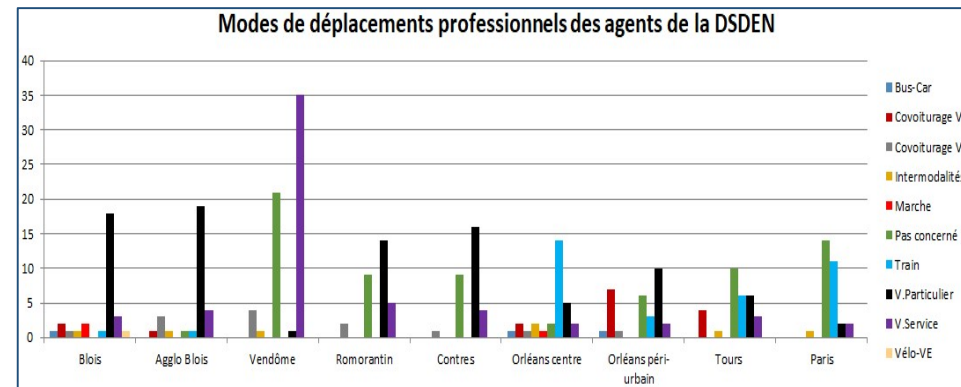
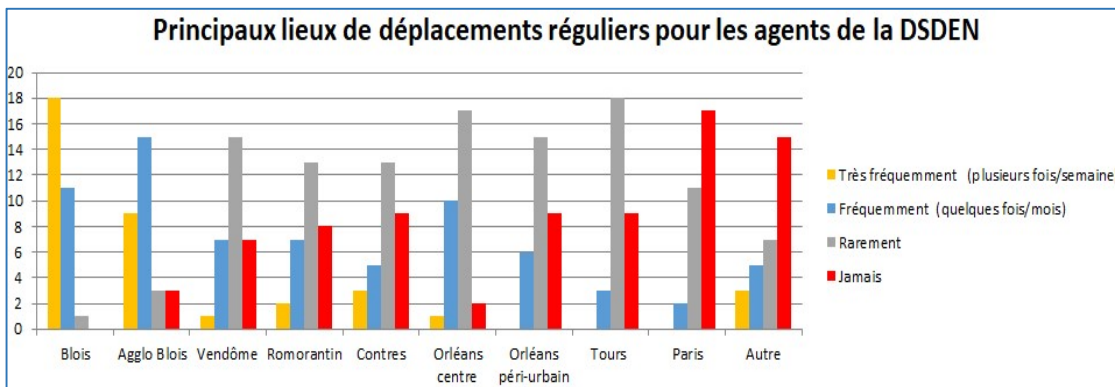
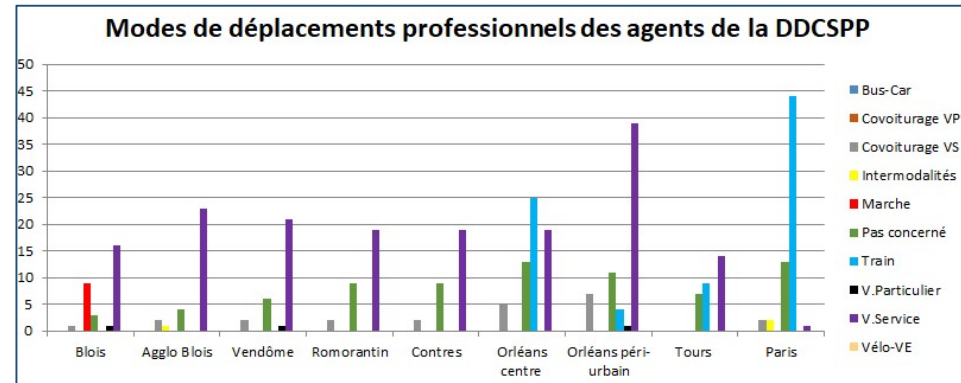
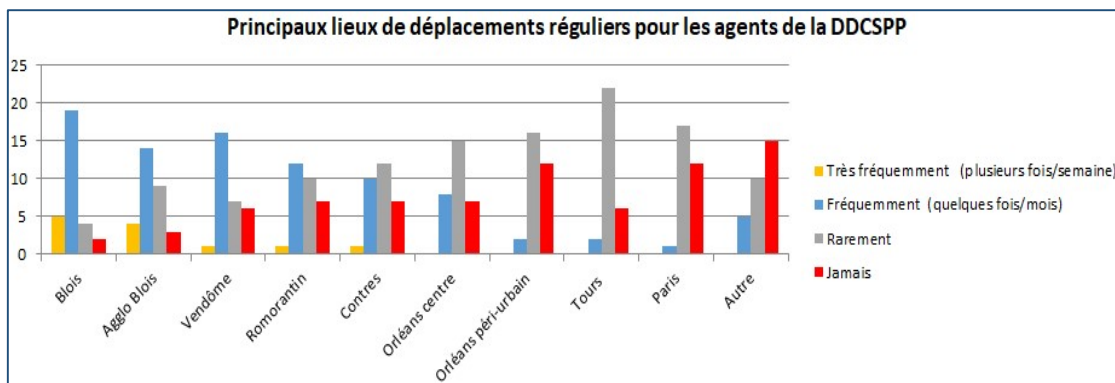
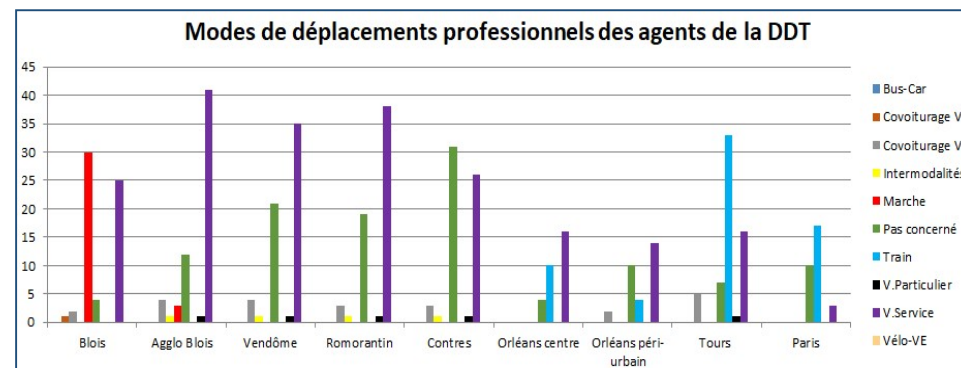
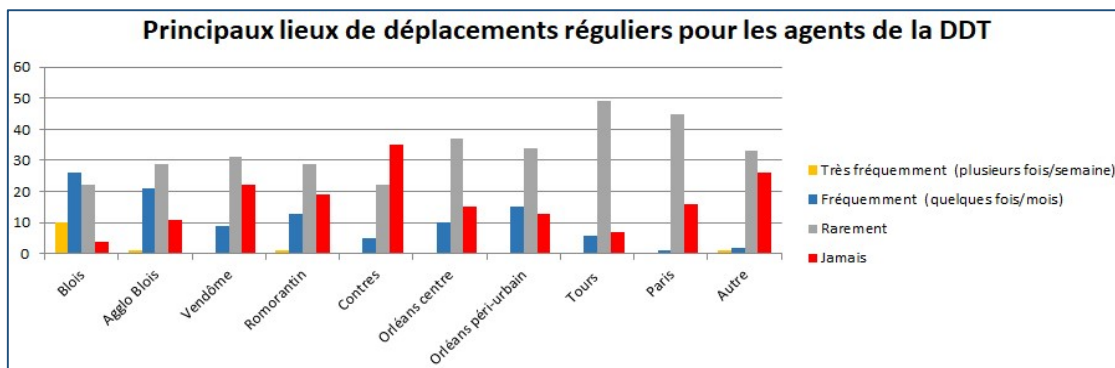




... et la prise en charge par l'employeur des frais de déplacements domicile-travail



Annexe 20 : Les déplacements professionnels



Déplacements professionnels des agents en termes de pourcentage

DDT



DDCSPP



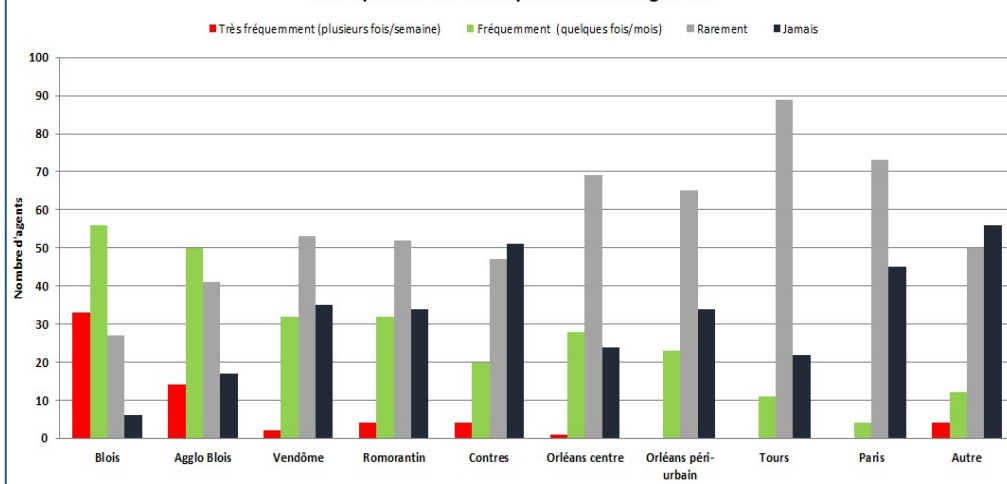
DSDEN



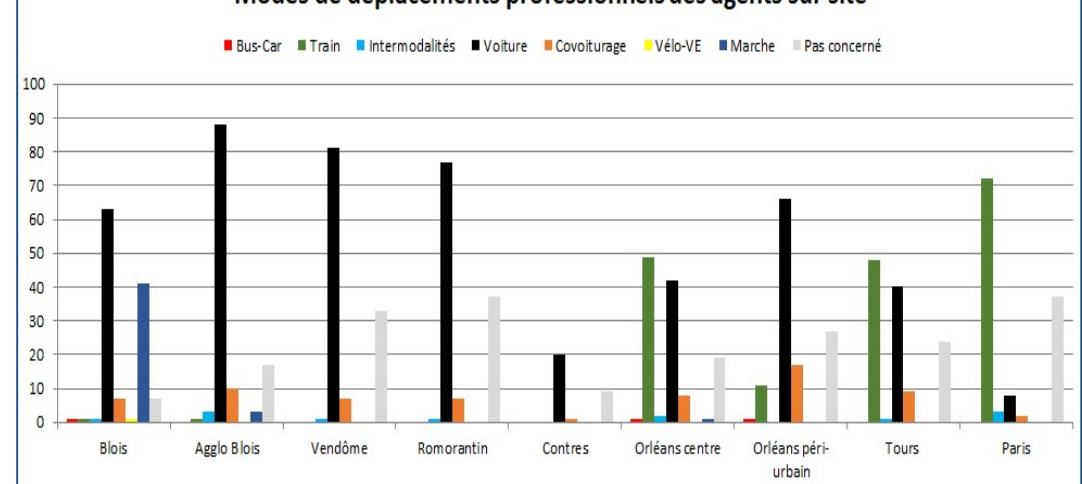
Tous services confondus



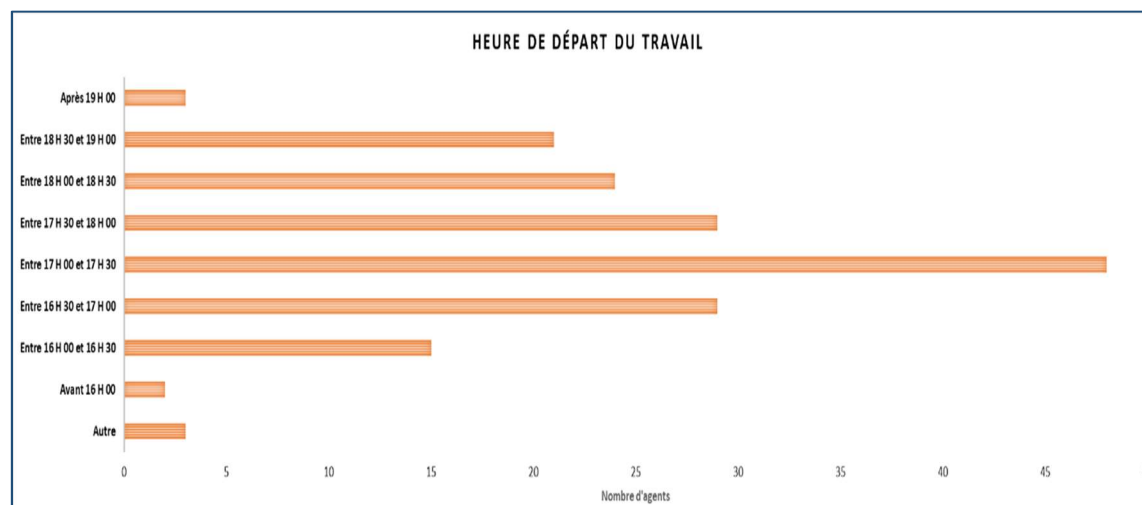
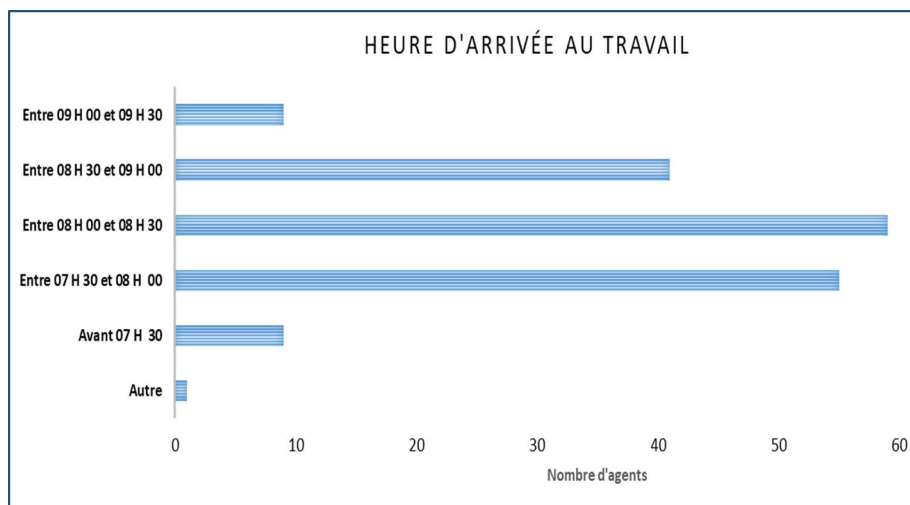
Principaux lieux de déplacements réguliers



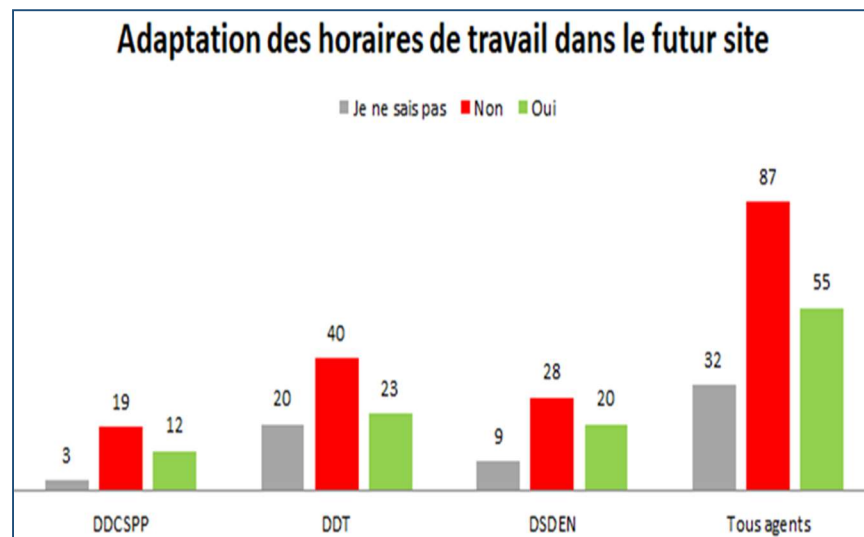
Modes de déplacements professionnels des agents sur site



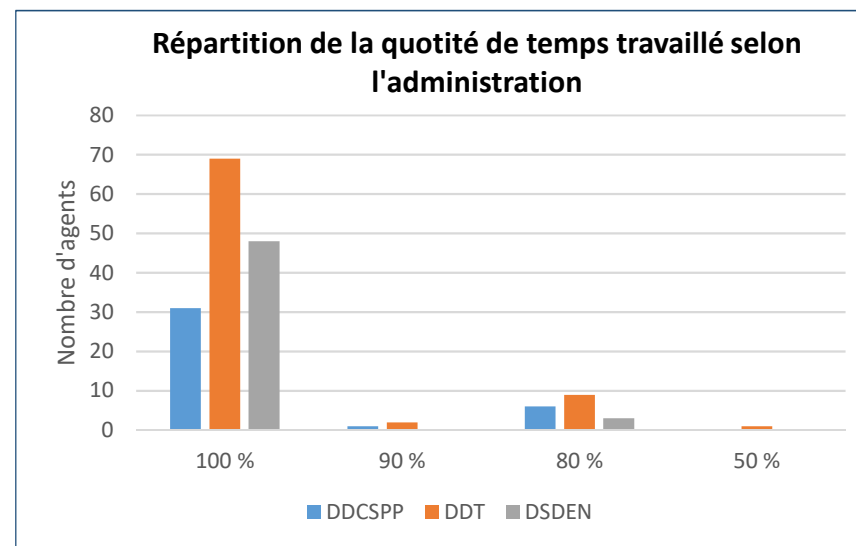
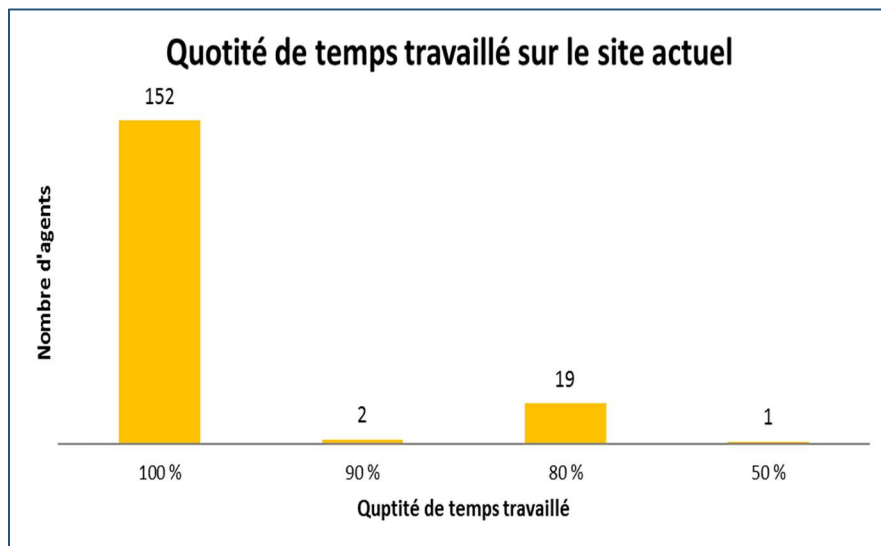
Annexe 21 : Les horaires de travail



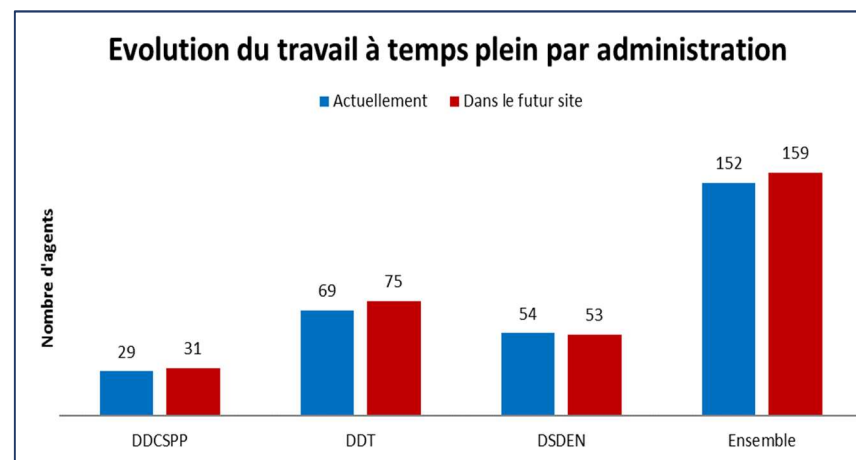
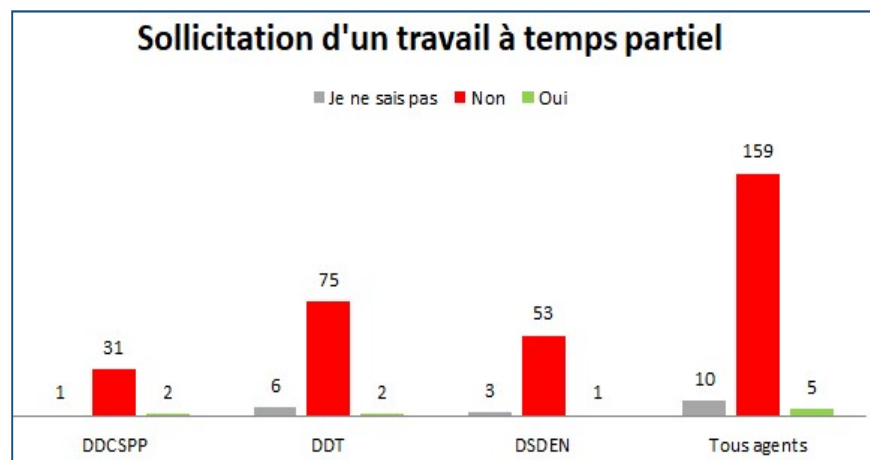
Dans le futur



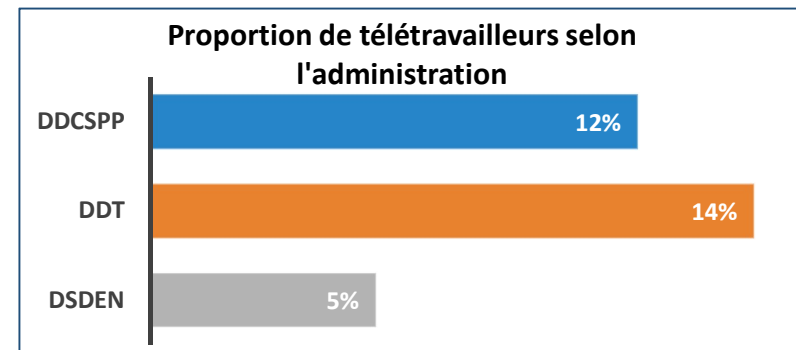
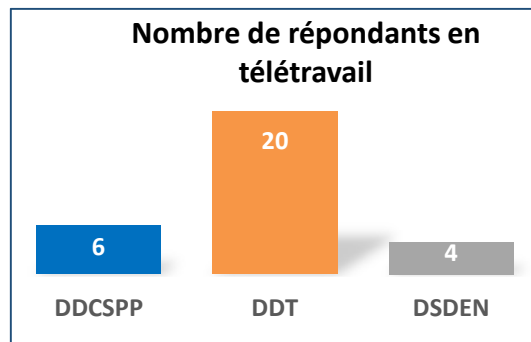
Annexe 22 : Les quotités de travail



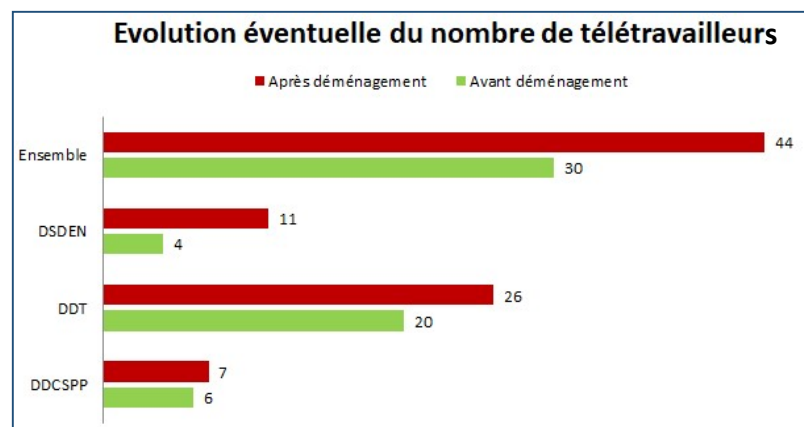
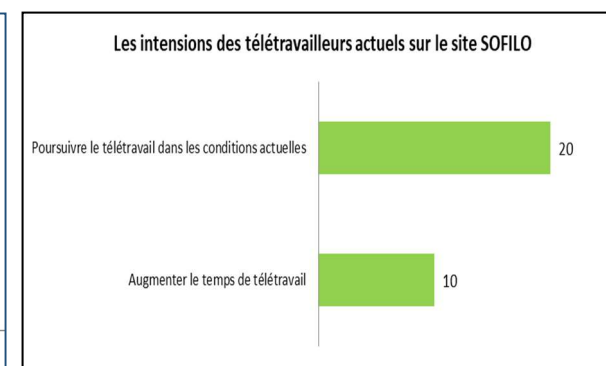
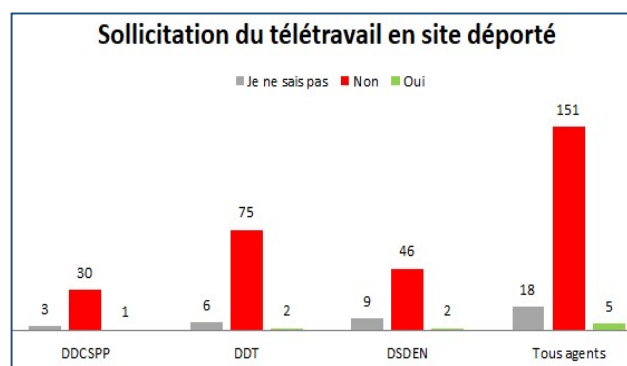
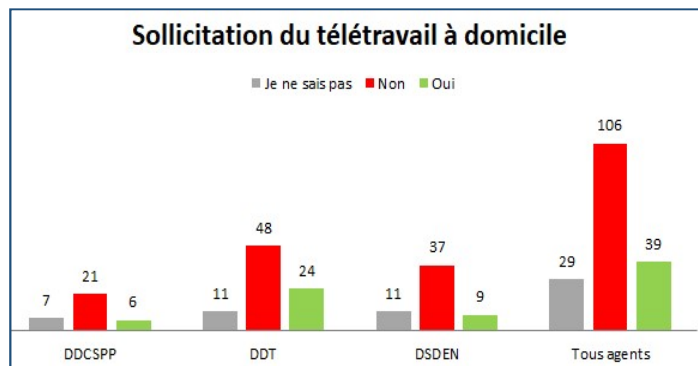
Dans le futur



Annexe 23 : Le télétravail

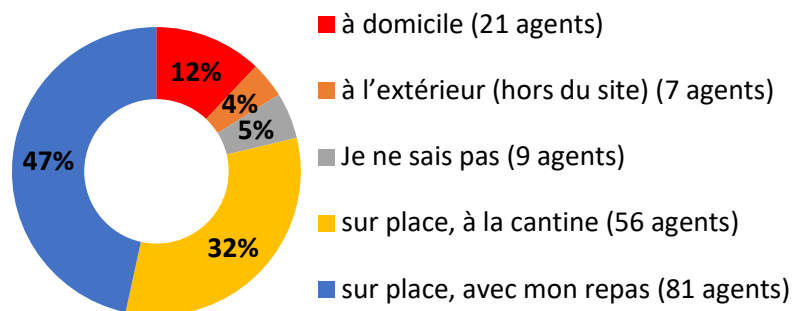


Dans le futur

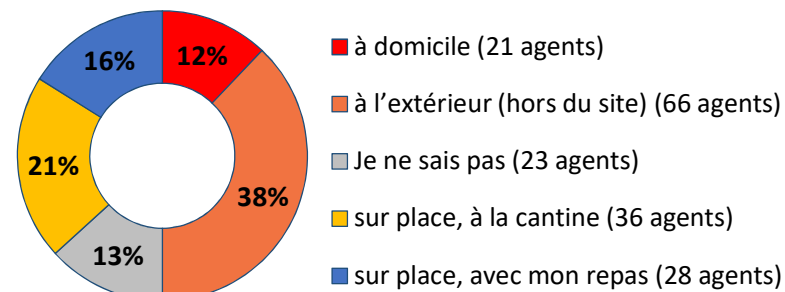


Annexe 24 : La pause méridienne

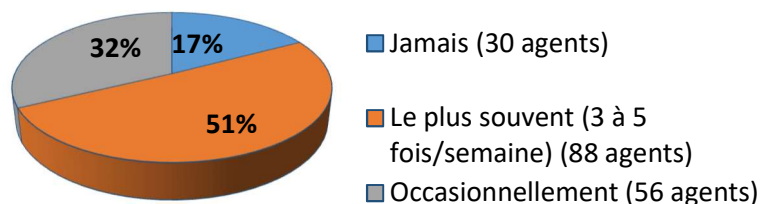
Lieux de restauration les plus fréquentés



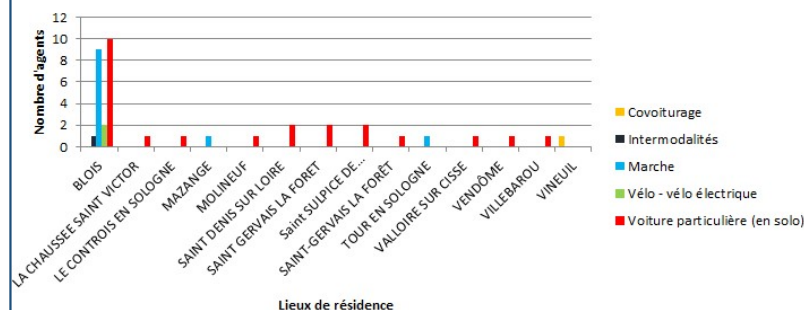
Lieux de restauration occasionnelle



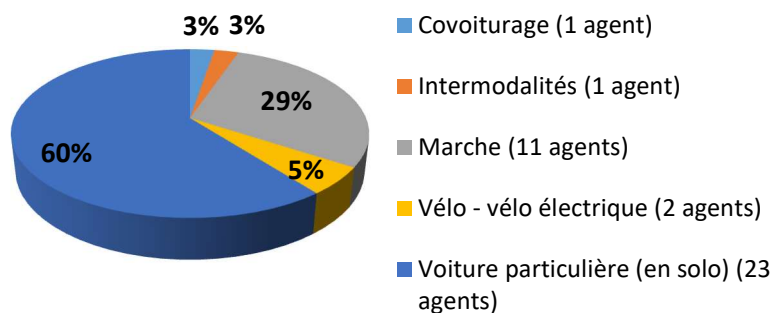
Fréquence de la restauration à la cantine



Pause méridienne : modes de déplacements et lieux de résidence des agents

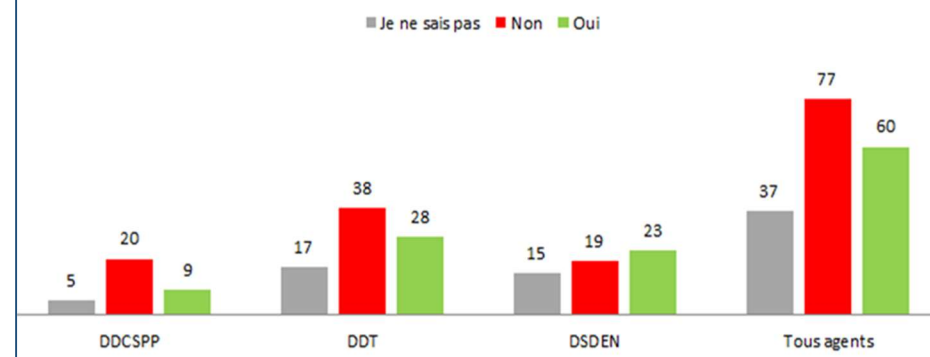


Modes de déplacements hors site (déjeuner)



Dans le futur

Changement des pratiques durant la pause méridienne



Annexe 25 : Lettre de mission



PRÉFET DE LOIR-ET-CHER

Le Préfet

Madame Estelle RONDREUX,
Directrice Départementale des Territoires de Loir-et-Cher

Blois, le 29 MARS 2019

Madame la directrice

La DDT, la DDCSPP et la DSDEN, sont amenés à rejoindre une nouvelle implantation géographique d'ici la fin de l'année 2020, dans le cadre de la rationalisation des occupations immobilières de l'État et des efforts de mutualisation entre les services de l'État.

Les agents impactés par ce déménagement auront de nouveaux besoins en matière de déplacement afin de rejoindre leur résidence administrative. De la même façon, les modes de déplacements professionnels seront amenés à évoluer en lien avec l'accessibilité du nouveau site, situé Mail Pierre Charlot à Blois.

Afin d'anticiper ces nouveaux besoins et de se donner les moyens d'y apporter les meilleures réponses possibles tout en accompagnant les agents dans cette démarche, je souhaite lancer un Plan de Déplacement d'Administration. Celui-ci répond d'ailleurs à une obligation dans le cadre de la loi sur la transition énergétique, dans une logique de réduction des émissions de gaz à effet serre, d'une part, des polluants telles les micro-particules, d'autre part.

Cette démarche concerne tous les agents concernés par le déménagement vers le nouveau site. Néanmoins, si des mutualisations apparaissent opportunes, certaines actions pourront être définies sur un périmètre élargi à d'autres sites de l'État dans l'agglomération bloisaise. Une attention sera également portée à l'accessibilité au site par les usagers appelés à le fréquenter avec des synergies possibles avec le centre hospitalier tout proche.

La démarche se déroulera en 4 étapes principales :

- définition du besoin,
- diagnostic des besoins des agents et de l'accessibilité du site,
- définition du plan d'actions
- mise en œuvre du plan d'actions, animation du plan dans la durée et évaluation

Préfecture de Loir-et-Cher - BP 40299-41006 BLOIS CEDEX - Téléphone: 02 54 70 41 41 - Télécopie : 02 54 78 14 69
Site Internet : www.loir-et-cher.gouv.fr Messagerie : pref-courrier@loir-et-cher.gouv.fr
Consultez sur notre site internet ou notre serveur vocal (02 54 81 54 87) les horaires d'ouverture au public

Compte-tenu de vos missions et des compétences de la DDT, je vous confie la maîtrise d'œuvre de cette démarche en lien avec le Secrétaire Général de la Préfecture, chef de projet pour la nouvelle implantation.

Pour ce faire, vous pourrez vous entourer, si nécessaire, des expertises techniques mobilisables au sein du réseau du Ministère de la Transition Écologique et Solidaire. Vous associerez l'ensemble des directions concernées par le déménagement au travers d'un comité technique, auquel vous pourrez associer les services d'Agglopolys en charge du suivi des plans de déplacement, et échanger selon des modalités à définir avec la direction du centre hospitalier, dont les besoins devront être croisés avec les nôtres afin d'identifier les synergies possibles.

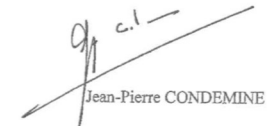
Chaque étape sera validée en comité de pilotage, présidé par moi-même ou le Secrétaire Général et rassemblant les directeurs des services concernés par le déménagement, ainsi que les représentants des personnels et des usagers.

Je vous invite d'ores et déjà à définir le cahier des charges de cette démarche et à me proposer une méthode précise d'ici l'été. L'objectif est de lancer les travaux en septembre 2019. Je vous remercie de veiller à associer au maximum les agents à la démarche dans une logique de co-construction.

Le plan d'actions devra être opérationnel courant 2020, au moment où les agents rejoindront le nouveau site.

Je vous remercie de me faire part de toute difficulté rencontrée.

Je vous prie d'agréer, Madame la directrice, l'expression de ma considération très distinguée.


Jean-Pierre CONDEMINÉ

Copie : DSDEN
DDCSPP
SG
BRHM

Annexe 26 - Les actions du PCAET d'Agglopolys

Extrait³⁵ du PLAN CLIMAT AIR ENERGIE TERRITORIAL - *Stratégie et Plan d'actions*³⁶

« Les actions en gras sont portées et financées majoritairement par la collectivité
Les autres actions sont dépendantes d'autres acteurs du territoire, rôle d'animation de la collectivité

J. Mobilité et déplacement

7.1 Favoriser le télétravail via le déploiement de la fibre

7.2 Développer les véhicules en autopartage et le covoiturage

7.3 Encourager les énergies non fossiles dans le transport

7.4 Améliorer la vitesse commerciale des bus

7.5 Investir dans les aménagements cyclables et les dispositifs de soutien au vélo

7.6 Transformer le quartier gare (cf. paragraphe Urbanisme et Aménagement)

7.7 Accompagner le développement de tout type de plans de déplacement

7.8 Réaliser une maison de la mobilité

7.9 Favoriser la mobilité piétonne et assimilée dans les centre-bourg et en ville

[...]

7.11 Réaliser un Plan de Déplacement d'Administration (PDA)

[...]

7.15 Optimiser la centrale d'information multimodale J'y vais MALIN

7.16 Baisser la vitesse à 110 km/h sur l'autoroute au Nord de Blois et/ou à 50 km sur le pont Charles de Gaulle

7.17 Favoriser la desserte ferroviaire de la gare de la Chaussée St Victor

7.18 Former les agents à l'éco-conduite (cf. paragraphe Sensibilisation)

7.19 Mettre en location le parc de véhicule de services électriques

³⁵ Cet extrait reprend uniquement les actions externes.

³⁶ <https://www.territoires-climat.ademe.fr/observatoire/plan-climat-air-energie-agglopolys-ville-de-blois/demarche>



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Cerema

CLIMAT & TERRITOIRES DE DEMAIN

Cerema Normandie Centre

10 chemin de la poudrière – CS 90245 – 76121 Le Grand-Quevilly cedex

Tél. : 02 35 68 81 00 – Fax : 02 35 68 88 60 – mel : DTerNC@cerema.fr

www.cerema.fr



[@ceremacom](https://twitter.com/ceremacom)



[@Cerema](https://www.linkedin.com/company/cerema)

Conception ; Réalisation ;
Clothilde Delfour : 18/12/2020