

Le PDA de la DREAL

Hauts-de-France

septembre 2017



le PDA qu'est-ce que c'est ?

C'est le nouveau plan de déplacement de la DREAL

Pour mieux gérer nos déplacements professionnels et personnels

En proposant des outils d'aide à la mobilité, En développant le télétravail

En améliorant la visio conférence

Pourquoi ?

Qui l'a fait ?

Comment ?

Un groupe de travail a analysé les propositions des agents*.

Nous sommes tous acteurs !!

* propositions issues de l'enquête départementale DREAL Hauts-de-France 2016 (73,6 % participation)

Pour en savoir plus

consultez le projet PDA qui a été renvoyé de la DREAL Hauts-de-France

pour aller plus loin et savoir les enjeux de ce PDA, consultez le site : www.hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr

Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement
www.hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr



Plan de déplacement de l'Administration DREAL Hauts-de-France

Validé le 14/09/2017

Historique des versions du document

Version	Date	Commentaire
0	2017-07-06	Version interne au groupe de travail PDA
1	2017-07-20	Intégration des corrections et compléments des membres du GT PDA
2	2017-07-27	Version corrigée et complétée pour intégrer les remarques de Vincent Motyka et du COMEX
3	2017-08-31	Version complétée avec retours SG
4	2017-09-11	Version complétée avec retours de concertation
5	2017-09-12	Corrections de mise en forme et de style, compléments de contenu

Sommaire

1 – Mobilité, pollution atmosphérique et changement climatique

1.1 Les émissions atmosphériques liées aux transports

1.2 Les impacts des émissions

1.3 La qualité de l'air : un enjeu de santé publique

1.4 Le Plan de Protection de l'Atmosphère du Nord et du Pas-de-Calais

2 – Le Plan de déplacement de l'Administration

2.1 Contexte juridique

2.2 Les enjeux et objectifs du PDA

2.3 La démarche PDA à la DREAL

3 – Diagnostic

3.1 Accessibilité des sites de la DREAL

3.2 Analyse des pratiques et des usages des agents

3.3 Présentation des moyens de déplacement professionnel mis à disposition

3.4 Bilan écologique et économique

3.5 Analyse des déplacements de tiers (fournisseurs, visiteurs)

4 – Objectifs et plan d'actions

Objectifs

Plan d'actions

Fiches actions

1 – Mobilité, pollution atmosphérique et changement climatique

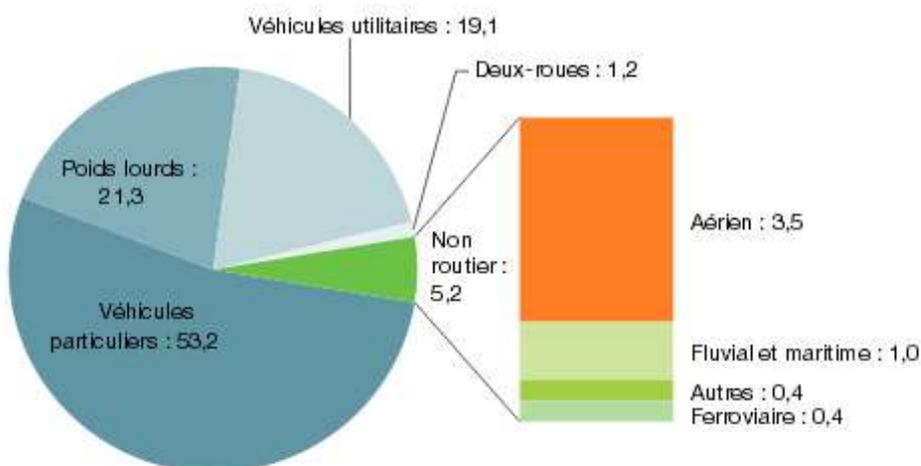
La mobilité, essentielle à l'activité humaine, peut être source d'émissions de polluants atmosphériques ou de gaz à effet de serre. Ces deux phénomènes agissent à des échelles différentes. Les uns ont des effets locaux sur la santé et l'environnement et les autres des effets planétaires sur le climat. Malgré tout, ils restent liés en particulier par leurs sources à la fois naturelles et anthropiques.

1.1 – Les émissions atmosphériques liées aux transports

Le secteur des transports représente 29 % des émissions de gaz à effet de serre (GES), ce qui en fait le plus gros émetteur en France. Plus particulièrement, le transport routier représente 95 % de ces émissions en 2014 (Source : Citepa, juin 2016) et les véhicules particuliers sont responsables de plus de la moitié des émissions du secteur.

ÉMISSIONS DE GES PAR MODE DE TRANSPORT EN FRANCE (DOM INCLUS)

En %

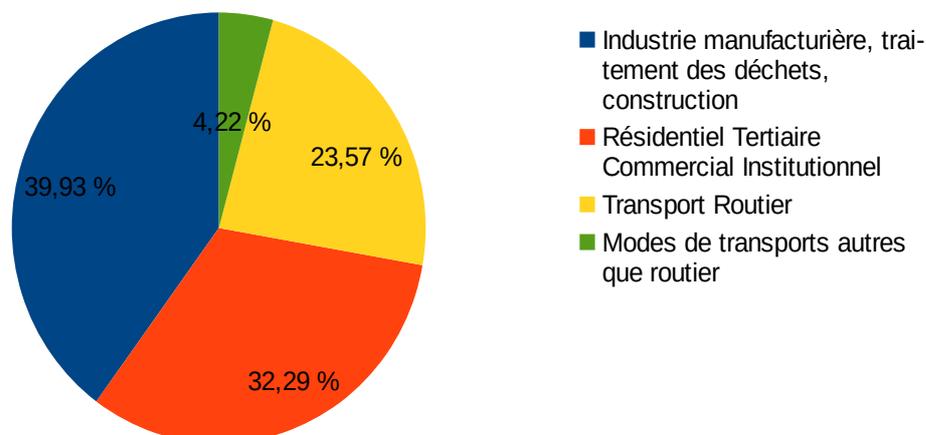


Source : Citepa, juin 2016

En 2012, le secteur des transports représentait 59 % des émissions d'oxydes d'azotes (NOx) et 28 % des émissions de particules en suspension PM10 dans les Hauts-de-France.

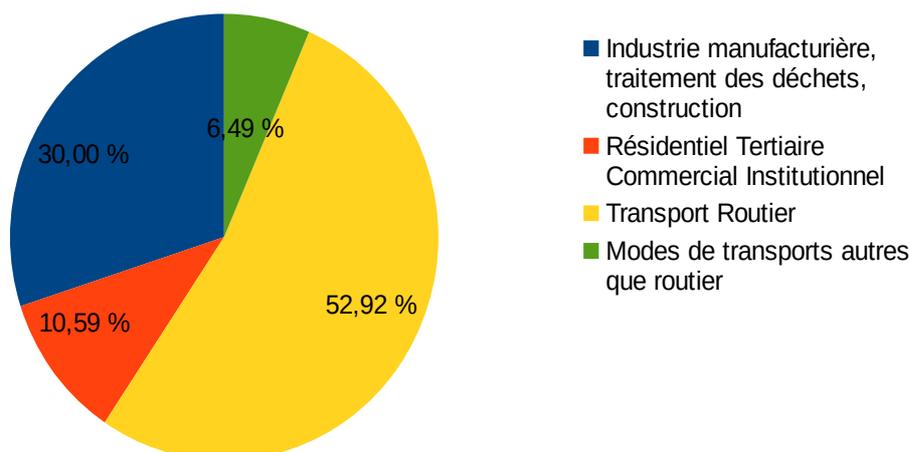
Répartition des émissions régionales de PM10 par secteur d'activité en 2012

Hauts-de-France (source: Atmo HdF)



Répartition des émissions régionales de NOx par secteur d'activité en 2012

Hauts-de-France (source: Atmo HdF)



1.2 – Les impacts des émissions

Nous respirons en moyenne 15 000L d'air par jour. Cet air que nous respirons a un impact sur notre santé. Ainsi, la pollution atmosphérique peut être à l'origine d'affections respiratoires, de maladies cardiovasculaires, de cancers... On observe des effets immédiats lors des épisodes de pics de pollution qui peuvent être particulièrement forts pour les personnes sensibles, mais des effets à plus long terme liés à une exposition chronique sont également observés.

Les impacts sanitaires de ces polluants ont été montrés et confirmés en 2016 par l'étude EQIS (évaluation quantitative des impacts sanitaires) qui chiffre à 48 000 le nombre de décès prématurés par an dû aux PM2,5 (particules en suspension) en France dont 6 500 décès prématurés dans la région Hauts-de-France. Par ailleurs, les études sanitaires montrent que l'exposition chronique à une pollution de fond a plus d'impacts sur la santé que l'exposition lors des pics de pollution.

La pollution a également un impact sur notre environnement. L'ozone est, par exemple, connu pour entraîner des baisses de rendement des cultures de 5 à 20 %. Les polluants atmosphériques peuvent également détériorer les façades des bâtiments et avoir un impact sur les écosystèmes par l'intermédiaire de la contamination de l'eau.

Le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) prévoit par ailleurs une augmentation de 1,3 à 5,3°C à la fin du XXI^{ème} siècle liée aux émissions anthropiques de GES. Le changement climatique a pour conséquences la perturbation des écosystèmes, la survenue d'évènements météorologiques exceptionnels plus fréquents, la diminution de la production agricole, des risques sanitaires accrus, l'augmentation du niveau des océans...

Le climat change aussi à l'échelle régionale. En Nord – Pas-de-Calais, les températures ont augmenté, de même que les épisodes de fortes pluies ou les vagues de chaleur. Le niveau de la mer monte régulièrement comme ailleurs sur la planète. Différents champs d'observation rendent compte de ces évolutions. Ils font l'objet de publications régulières par l'observatoire régional climat, outil de référence pour partager la connaissance du changement climatique et de ses effets locaux (Cf. site Internet <http://www.observatoireclimat-hautsdefrance.org/>).

1.3 – La qualité de l'air : un enjeu de santé publique

La surveillance de la qualité de l'air dans la région Hauts-de-France est effectuée par l'association ATMO Hauts-de-France. Elle mesure les concentrations des polluants via un réseau de stations de mesures fixes ou mobiles et réalise des prévisions grâce à des modèles. Ces modélisations permettent de prévoir à court terme les pics de pollutions afin d'alerter la population.

Les épisodes de pollution atmosphérique impactent régulièrement la région Hauts-de-France. Ainsi, entre janvier et juin 2017, le niveau d'alerte a été dépassé pendant 12 jours sur la région. Parmi les nombreux polluants atmosphériques qui existent, trois causent régulièrement des dépassements des normes de qualité de l'air : les oxydes d'azotes, les particules en suspension (PM10, PM2,5) et l'ozone.

Au niveau de la région Hauts-de-France, le département du Nord et le département du Pas-de-Calais sont particulièrement concernés dans leur ensemble par des dépassements des normes concernant les particules, ce qui a conduit à l'élaboration d'un Plan de Protection de l'Atmosphère interdépartementale. En effet, en 2007, 90 % de la population de ces départements étaient exposées à des dépassements de normes pour les PM10.

1.4 – Le Plan de Protection de l'Atmosphère du Nord et du Pas-de-Calais

Le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) du Nord et du Pas-de-Calais a été signé le 27 mars 2014. Il a pour ambition de restaurer la qualité de l'air. Pour cela, il prévoit des mesures visant à surveiller et limiter les rejets de polluants dans l'atmosphère. Ses actions touchent tous les secteurs d'activités : le domaine de la mobilité, de la combustion, les projets d'aménagements, de l'utilisation des produits phytosanitaires et les épisodes de pollution (Cf. site Internet de la DREAL <http://www.hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr/?-Plan-de-Protection-de-l-Atmosphere-PPA->).

Dans le domaine de la mobilité, le PPA rend obligatoire les plans de déplacements entreprises, administrations et établissements scolaires sous certaines conditions. L'objectif de ces plans est de diminuer la part des déplacements en voiture au profit de modes de déplacements doux. Les PDA sont obligatoires pour les administrations de plus de 250 salariés et doivent être mis en œuvre en septembre 2017.

2 – Le Plan de déplacement de l'Administration

2.1 – Contexte juridique

Le plan de déplacement de l'Administration (PDA) s'inscrit dans le cadre législatif et réglementaire relatif à la protection de l'atmosphère.

Les articles L222-4 à L222-7 du Code de l'Environnement rappellent les objectifs et principes d'élaboration et de mise en œuvre des Plans de Protection de l'Atmosphère (PPA) ; l'arrêté du 26 mars 2014 précise parallèlement le déclenchement des procédures préfectorales en cas d'épisodes de pollution de l'air ambiant.

Le PPA du Nord et du Pas-de-Calais a été approuvé le 27 mars 2014. Il se donne pour ambition de restaurer la qualité de l'air ambiant afin de préserver la santé des populations.

L'arrêté interdépartemental du 1^{er} juillet 2014 de mise en œuvre du PPA prévoit que chaque personne morale de droit public ou privé (entreprises, administrations, collèges et lycées) réalise un **plan de déplacement** dès lors que ses effectifs dépassent :

- pour les entreprises, 500 salariés ou 250 en zone d'activité ;
- pour les administrations, 250 salariés ;
- pour les collèges et lycées, 250 salariés et / ou élèves.

Les dispositions et modalités sont précisées à l'annexe 4 de l'arrêté.

La Loi de Transition Énergétique pour la Croissance Verte (dite «TECV»), entrée en vigueur le 17 août 2015, renforce les obligations en matière de plan de déplacement en imposant à toutes les entreprises implantées en milieu urbain ou périurbain et dont l'effectif est supérieur à 100 salariés sur un même site, la réalisation d'un « Plan de Mobilité » à compter du 1^{er} janvier 2018 (article 51 de la Loi).

Le plan de déplacement doit être effectif à compter du 1^{er} septembre 2017.

Les préconisations inscrites dans les lois et plans nationaux orientent les administrations vers une démarche d'écoresponsabilité en matière de transport, et leur prescrivent d'intégrer les enjeux et les principes de développement durable dans les politiques publiques et dans leur fonctionnement au quotidien. De fait, la réalisation d'un PDA s'intègre parfaitement à une démarche d'exemplarité engagée dans le cadre du plan d'administration exemplaire 2015-2020 axe 2 (circulaire du premier ministre 5769/SG du 17 février 2015)

2.2 – Les enjeux et objectifs du PDA

Le PDA est un ensemble de mesures visant à optimiser les déplacements liés aux activités professionnelles. C'est une démarche qui consiste à diagnostiquer les déplacements liés à l'activité de l'administration et à mettre œuvre ensuite des actions favorisant des modes de transports alternatifs à la voiture individuelle.

2.3 – La démarche PDA à la DREAL

Pour la DREAL Hauts-de-France, le plan de déplacement est un projet transversal qui s'inscrit dans une démarche qualité écoresponsabilité intégrée, basée sur un système de management environnemental qui vise à réduire l'impact environnemental de son fonctionnement .

La démarche PDA s'appuie sur les principes de gestion de projet.

– Le projet d'élaboration du PDA s'appuie sur une équipe projet, animée par la mission qualité-écoresponsabilité, pilotée par un directeur adjoint référent . Un groupe de travail dédié est mis en place en mars 2017, associant les principaux services concernés par le sujet et pouvant apporter leur expertise.

– Les cibles du PDA sont définies en trois groupes :

- les agents,
- les visiteurs,
- les fournisseurs.

– Le périmètre du projet arrêté par l'équipe projet couvre l'ensemble des sites de la DREAL (siège à Lille, site d'Amiens, 7 unités départementales et unités de contrôle associées).

– Planification : un projet de rétro-planning est établi, ainsi qu'un plan de communication, afin de déterminer, d'ordonner et de suivre l'avancement des tâches, des jalons et des livrables.

Les principales étapes du projet sont structurées ainsi :

1. Elaborer et analyser le diagnostic

Afin de recueillir le maximum d'informations pour permettre de connaître les leviers possibles, les éléments suivants sont étudiés :

- Accessibilité des sites de la DREAL
- Analyse des pratiques et des usages des agents, basée sur une enquête interne déplacements assurée pendant l'été 2016
- Analyse de la flotte véhicules de service et des flux
- Bilan écologique et économique
- Analyse des déplacements fournisseurs
- Analyse des déplacements visiteurs

2. Elaborer le plan d'actions

Suite au diagnostic et à l'analyse des suggestions des agents issues de l'enquête interne, l'élaboration du plan d'actions est construite par le groupe de travail et permet de formuler et de hiérarchiser des objectifs, de définir des actions, de valoriser les actions déjà existantes et d'identifier les ressources.

Le projet de PDA et de plan d'actions est présenté dans le cadre d'un COMEX, le 10 juillet 2017, afin d'être valorisés dans les services. Les retours et suggestions issues de cette concertation sont intégrées à cette première version de PDA.

Le projet de PDA, le diagnostic et le plan d'actions sont validés par la Direction pour septembre 2017.

3. Mettre en œuvre

Le projet intègre un volet information et communication pour partager et faire adhérer les agents au PDA. Ce volet est centré sur le dernier trimestre 2017 afin d'intégrer les conclusions de la réflexion du GT et d'assurer la mise en œuvre.

Les outils envisagés pourront notamment se porter sur : plaquette, intranet, exposition, animations à l'occasion de la semaine de la mobilité, rencontres.

4. Suivre et évaluer

Afin de suivre l'évaluation du PDA, des indicateurs sont indispensables.

Ils sont définis parallèlement à la phase d'élaboration du plan d'actions ainsi que les modalités de suivi.

Le premier bilan annuel est attendu en septembre 2018.

3 – Diagnostic

3.1 – L'accessibilité des sites de la DREAL

La DREAL qui représente 746 agents au 1er septembre 2016, est composée de treize sites répartis ainsi :

- un siège à Lille ;
- un site à Amiens ;
- les unités départementales, ou UD, basées à Soissons, Saint-Quentin, Beauvais, Glisy, Béthune, Valenciennes et Gravelines ;
- les unités de contrôles associées aux UD, basées à Laon, Beauvais, Arras et Calais.

Fiches d'accessibilité par site : pour chaque site, une fiche d'accessibilité détaillée a été élaborée et figure en annexe. Le niveau d'accessibilité a été apprécié par le service SMI (service mobilité infrastructures de la DREAL) en fonction :

- de l'offre en transports en commun, ou TC (présence, fréquence...) ;
- d'aménagements pour les modes doux (pistes cyclables, trottoirs...) ;
- du réseau viaire (axes structurants) ;
- d'équipements présents au sein des sites ;
- d'aménagements pour les PMR ;
- de l'offre de stationnement tous modes (agents et visiteurs).

Cartes d'accessibilité : le diagnostic est complété par une analyse de l'offre en TC multimodale (SNCF, métro, tramway, bus, marche). Au regard des données disponibles, cet exercice est limité aux structures du Nord et du Pas-de-Calais. Il sera ultérieurement étendu aux sites localisés dans l'Aisne, l'Oise et la Somme dès que les informations nécessaires seront mises à disposition de la cellule modélisation de la DREAL Hauts-de-France. Les cartographies issues de ce travail, réalisées par le Pôle atelier des données de la DREAL, sous le pilotage du SMI, figurent en annexe du présent PDA. Elles permettent de visualiser les temps de parcours les plus rapides pour une arrivée entre 7h15 – 9h30 le matin et un départ entre 16h00 – 19h15 l'après-midi.

Synthèse de l'accessibilité des sites de la DREAL Hauts-de-France

Site Horaires (accueil public)	Niveau d'accessibilité	Points positifs	Points négatifs	Part modale d'après les résultats de l'enquête
<p>Siège DREAL à Lille</p> <p>Du Lundi au Vendredi de 8h45 à 12h30 et de 13h30 à 17h00 (16h15 le Vendredi)</p>	<p>Voiture : Très bonne accessibilité</p> <p>Modes doux : Très bonne accessibilité</p> <p>TC : Très bonne accessibilité</p>	<p>Localisation DREAL</p> <p>Stationnement</p> <p>Équipements urbains</p> <p>Équipements DREAL (parking vélo et douche)</p>	<p>Flux routiers aux abords de Lille</p>	<p>26 % Voiture</p> <p>8 % Marche à pied</p> <p>7 % Vélo</p> <p>52 % TC</p> <p>3 % Co-voiturage</p> <p>4 % Autre</p>
<p>Site DREAL à Amiens</p> <p>Du Lundi au Vendredi de 9h00 à 12h00 et de 14h00 à 17h00</p>	<p>Voiture : Accessibilité bonne</p> <p>Modes doux : Très bonne accessibilité</p> <p>TC : Très bonne accessibilité</p>	<p>Localisation DREAL</p> <p>Équipements urbains</p> <p>Équipements DREAL (parking vélo et douche)</p>	<p>Stationnement</p>	<p>28 % Voiture</p> <p>20 % Marche à pied</p> <p>17 % Vélo</p> <p>29 % TC</p> <p>3 % Co-voiturage</p> <p>1 % Deux-roues motorisées</p> <p>2 % Autre</p>

Site Horaires (accueil public)	Niveau d'accessibilité	Points positifs	Points négatifs	Part modale d'après les résultats de l'enquête
Unité départementale de l'Aisne à Soissons Du Lundi au Vendredi de 9h30 à 11h30 et de 14h00 à 16h00	Voiture : Accessibilité bonne Modes doux : Accessibilité bonne TC : Accessibilité moyenne	Stationnement Équipements urbains Arrêts TC à proximité (à partir de 259 mètres du site)	Pas de voie cyclable Fréquence de la ligne « cœur de ville » (30 min)	NEANT
Unité départementale de l'Aisne à Saint-Quentin Du Lundi au Vendredi de 9h30 à 11h30 et de 14h00 à 16h00	Voiture : Accessibilité bonne Modes doux : Accessibilité bonne TC : Accessibilité bonne	Stationnement Équipements urbains 2 arrêts de bus à proximité dont 1 ligne dessert la gare SNCF en 7 min	Pas de voie cyclable	91 % Voiture 9 % Vélo
Unité de contrôle CTT à Laon	Voiture : Accessibilité bonne Modes doux : Accessibilité bonne TC : Accessibilité bonne	Axes structurants à proximité Stationnement Équipements urbains Gare et arrêts de bus à proximité		100 % Voiture
Unité départementale de l'Oise à Beauvais	Voiture : Accessibilité bonne Modes doux : Accessibilité mauvaise TC : Accessibilité moyenne	Stationnement Un arrêt TC à proximité	Zone d'activité Pas de trottoirs aménagés Pas de piste cyclable Fréquence bus Temps de parcours depuis la gare (entre 30 et 45 min)	80 % Voiture (+ antenne CTT?) 13 % Vélo 7 % TC
Unité de contrôle CTT à Beauvais	Voiture : Accessibilité bonne Modes doux : Accessibilité bonne TC : Accessibilité moyenne	Équipements urbains Arrêt de bus « Jean Racine » à proximité	Stationnement Fréquence bus (selon les lignes entre 16 et 40 min)	
Unité départementale de la Somme à Glisy Du Lundi au Vendredi de 9h00 à 12h00 et de 14h00 à 17h00 (16h00 le Vendredi)	Voiture : Très bonne accessibilité Modes doux : Mauvaise accessibilité TC : Accessibilité moyenne	A proximité d'axes structurants Stationnement	Pas d'aménagements pour les piétons et les cyclistes Arrêt de bus éloigné	87 % Voiture 13 % Co-voiturage
Unité départementale Artois à Béthune Du Lundi au Vendredi de 9h00 à 12h00 et de	Voiture : Accessibilité bonne Modes doux : Accessibilité bonne TC : Accessibilité	Stationnement Équipements urbains Arrêts de bus à proximité Site desservi par deux	Fréquence bus (entre 17 et 20 min)	81 % Voiture 19 % Co-voiturage

Site Horaires (accueil public)	Niveau d'accessibilité	Points positifs	Points négatifs	Part modale d'après les résultats de l'enquête
14h00 à 17h00 (16h15 le Vendredi)	moyenne	lignes de bus		
Unité de contrôle CTT à Arras	Voiture : Accessibilité bonne Modes doux : Accessibilité moyenne TC : Accessibilité moyenne	Stationnement Ligne 3 Artis Direct depuis la gare d'Arras (environ 25 min)	Pas de piste cyclable Fréquence bus (30 min)	86 % Voiture 14 % Autre
Unité départementale Hainaut-Cambrésis à Valenciennes Du Lundi au Vendredi de 9h00 à 12h00 et de 14h00 à 17h00 (16h15 le Vendredi)	Voiture : Accessibilité bonne Modes doux : Accessibilité bonne TC : Accessibilité moyenne	Stationnement Piste cyclable/Voie piétonne	Trajet bus depuis la gare de Valenciennes long (plus de 35 minutes)	95 % Voiture 5 % Deux roues motorisées
Unité départementale du Littoral à Gravelines Du Lundi au Vendredi de 9h00 à 12h00 et de 14h00 à 17h00 (16h15 le Vendredi)	Voiture : Accessibilité bonne Modes doux : Accessibilité moyenne TC : Accessibilité difficile	Stationnement Une partie de piste et voie verte sur le trajet Gare-UD	Localisation du site Pas d'aménagements piétons (trottoirs) Fréquence du bus	76 % Voiture 5 % Marche à pied 19 % Co-voiturage
Unité de contrôle CTT à Calais	Voiture : Accessibilité bonne Modes doux : Accessibilité bonne TC : Accessibilité moyenne	Proche d'axes structurants (autoroutes) Arrêts de bus à proximité	Stationnement Accès PMR Fréquence des différentes lignes de bus (entre 25 et 35 min)	100 % TC

Source : SMI / DREAL, juin 2016

Les sites de la DREAL à Amiens et Lille se démarquent par une localisation plutôt avantageuse en terme d'accessibilité, liée notamment à la proximité de la gare et des TC associés.

Les unités départementales et les unités de contrôle CTT, présentent certaines difficultés liées à leur localisation, plus ou moins éloignée des équipements (TC, pistes cyclables...) et/ou à l'absence d'équipements spécifiques pour les modes doux et/ou TC notamment.

Il apparaît que les déplacements professionnels entre les sites de la DREAL et les UD sont difficilement conciliables avec l'offre de transports collectifs actuelle (en train notamment). Le recours aux véhicules de service est de ce fait privilégié.

À l'inverse, les déplacements entre les deux sites de la DREAL de Lille et Amiens sont aisément praticables en TC, via le TER. Toutefois, pour limiter le coût des déplacements en train, la solution du co-voiturage est recherchée au-delà de 2 personnes effectuant le même trajet.

3.2 – Analyse des pratiques et des usages des agents

Une enquête déplacements interne a été élaborée en 2016 en collaboration entre la mission qualité Coresponsabilité et la mission hygiène et sécurité de la DREAL, sur la base du modèle d'enquête élaboré par l'Institut national de recherche et de sécurité pour la prévention des accidents du travail et des maladies professionnelles (INRS).

Elle avait pour but de connaître :

- les habitudes de déplacements
- les contraintes
- les risques
- les attentes particulières et les suggestions des agents.

Cette enquête a été mise en ligne du 3 août au 20 septembre 2016 à destination de tous les agents de la région Hauts-de-France avec des appels à participation par mail.

Le questionnaire se composait de 6 parties représentant 112 questions :

- 1 – « Votre situation, pour mieux vous connaître »
- 2 – « Votre trajet domicile-travail et vos horaires » à partir de la question 12
 - Déplacement avec les transports en commun
 - Déplacement à pied ou à vélo
 - Déplacement en voiture ou en 2 roues motorisés.
- 3 – « Déplacements professionnels » à partir de la question 69
- 4 – « Déplacements de la pause déjeuner » à partir de la question 93
- 5 – « Accidents et risques » à partir de la question 99
- 6 – « Vos attentes concernant les déplacements et services » à partir de la question 101

Déplacements domicile-travail des agents de la Dreal

Le questionnaire a été envoyé à la totalité des effectifs, soit 746 agents¹ au 1er septembre 2016. Au final, 549 agents ont participé à l'enquête sur la thématique des déplacements domicile-travail, partiellement ou totalement. Le taux de réponse global est ainsi de 73,6 %, avec un taux de réponse par service compris entre 51,6 % et 100 . Les résultats de cette enquête sont donc statistiquement significatifs.

Plus de trois répondants sur quatre travaillent sur le site de Lille ou d'Amiens, ce qui est logique au regard de la répartition des effectifs (174 agents en UD sur 746 agents).

La première partie du questionnaire a permis de réaliser un état des lieux des pratiques de déplacements domicile-travail des agents sur l'ensemble des sites.

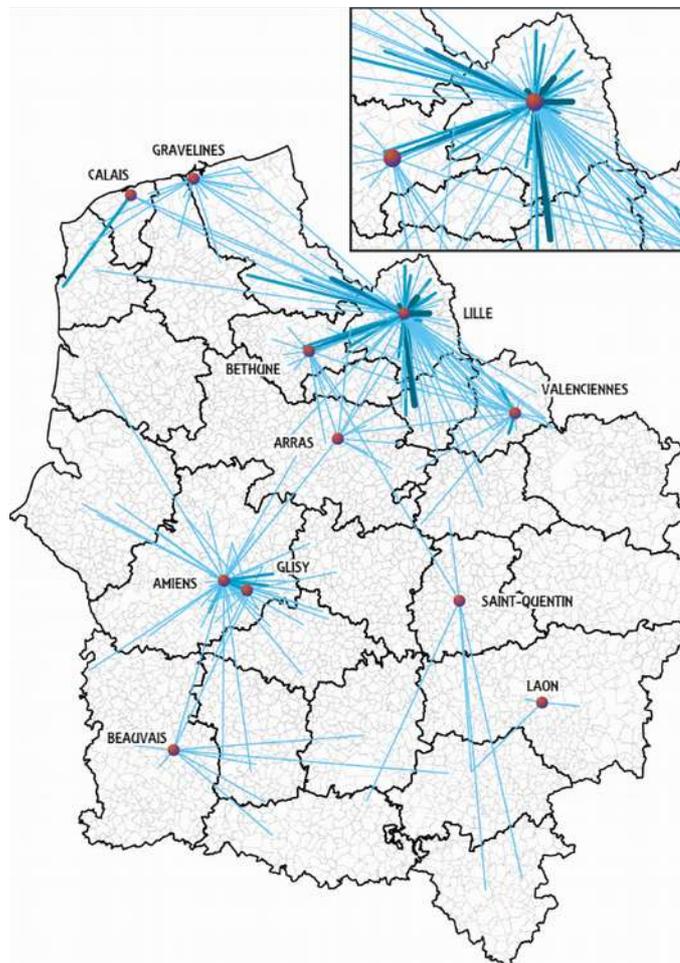
L'analyse de l'enquête a été confiée à l'Unité statistiques de la DREAL

¹ - *Détail des effectifs par site au 31/12/16 (nombre d'agents) : UD Artois (31), UD Hainaut (27), UD Lille (22), UD littoral (29), UD Aisne (18), UD Oise (25), UD Somme (22), soit 174 agents en UD sur la région Hauts-de-France*

23 kilomètres, c'est la distance moyenne pour se rendre sur son lieu de travail

En moyenne, la distance parcourue par les agents pour se rendre sur leur lieu de travail est de 23 kilomètres (*graphique 1*). Le périmètre de l'enquête de déplacements concerne les 11 sites en Hauts-de-France (Amiens, Arras, Beauvais, Béthune, Calais, Glisy, Gravelines, Laon, Lille, Saint-Quentin et Valenciennes) (*carte 1*). Près de 10 % des enquêtés parcourent moins de 2 kilomètres et 10 % des enquêtés parcourent plus de 50 kilomètres. À titre de comparaison, le parcours quotidien moyen des actifs occupés des Hauts-de-France approche les 23 kilomètres (source Insee).

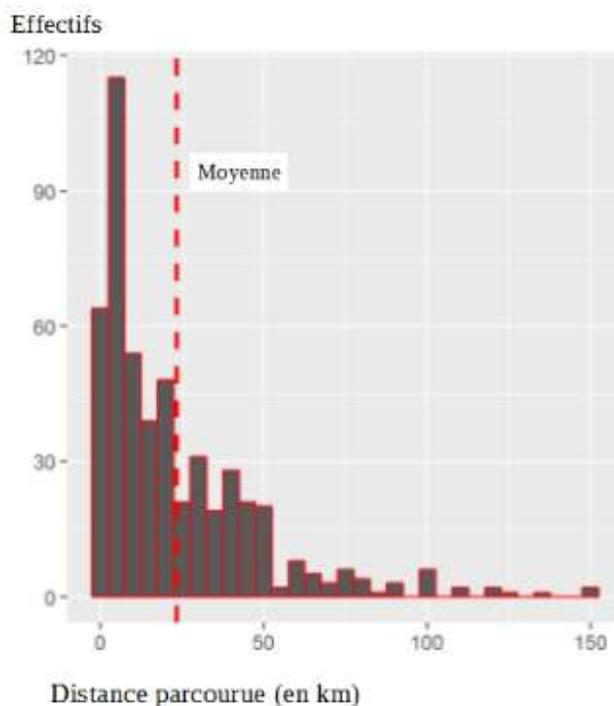
Carte 1
Les navettes domicile-travail



Source : enquête de déplacement 2016

Graphique 1

Distance parcourue par les agents pour aller travailler



Source : enquête de déplacement 2016

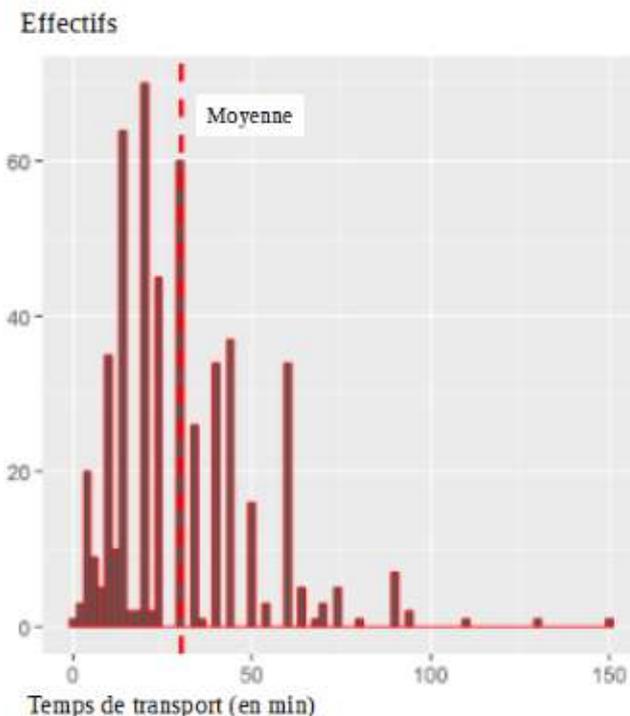
Pour travailler dans la commune de Lille, la distance moyenne parcourue est de 23 kilomètres. Près de 65 % des agents qui travaillent à Lille résident dans l'arrondissement Lillois et environ 40 % travaillent et résident dans la commune de Lille. Les autres flux proviennent principalement des arrondissements voisins de Douai, Dunkerque, Béthune ou Lens.

Pour se rendre à Amiens, la distance moyenne parcourue est de 17 kilomètres. Plus de 80 % des agents qui travaillent à Amiens vivent dans l'arrondissement amiénois et près de 50 % des agents travaillent et résident à Amiens.

Enfin, pour se rendre sur les autres sites, les agents parcourent en moyenne 28 kilomètres.

30 minutes, c'est le temps de transport moyen pour se rendre sur son lieu de travail

Graphique 2



En moyenne, le trajet pour se rendre sur son lieu de travail dure 30 minutes (graphique 2). Près de 10 % des enquêtés mettent plus de 60 minutes et le parcours pour 10 % des enquêtés dure moins de 10 minutes. En Hauts-de-France, le trajet moyen des actifs occupés dure 28 minutes (source Insee)

Le trajet des agents qui se rendent sur Lille prend en moyenne 32 minutes. Il est de 26 minutes pour se rendre sur Amiens.

Enfin, 28 minutes, c'est le temps moyen qu'il faut pour que les agents se rendent sur un autre site.

Source : enquête de déplacement 2016

60 euros, c'est le budget mensuel moyen en transport en commun

En moyenne, le budget mensuel en transport en commun pour se rendre sur son lieu de travail est de 60 euros. Près de 10 % des enquêtés dépensent moins de 22 euros et 10 % des enquêtés dépensent plus de 110 euros.

La situation résidentielle des agents peut être un choix de vie mais aussi parfois une contrainte



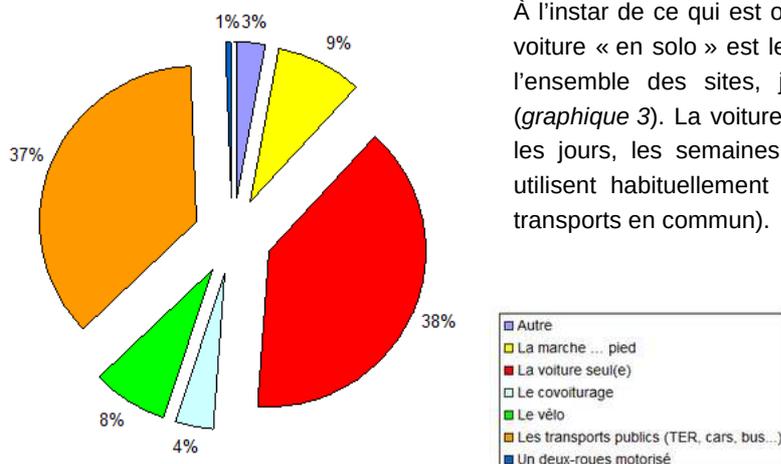
L'analyse des résultats de l'enquête montre que les agents fondent leur choix de logement sur la base de critères fonctionnels, tels que la proximité du lieu de travail, l'accessibilité aux transports en commun. La situation résidentielle des agents peut être aussi le résultat d'un choix de vie : la recherche d'une meilleure qualité de vie, la proximité de la famille sont des arguments souvent mis en avant par les agents.

Cette situation peut aussi être la conséquence d'une contrainte. Le choix du lieu de résidence résulte parfois d'un compromis entre les deux conjoints, suite à un changement de lieu de travail.

Le choix de localisation de la résidence est contraint également par le prix d'achat du logement.

Avec près de quatre déplacements sur dix, la voiture utilisée seul(e) est le mode de transport le plus employé pour les déplacements domicile-travail, juste devant les transports collectifs

Graphique 3
Répartition modale sur l'ensemble des sites



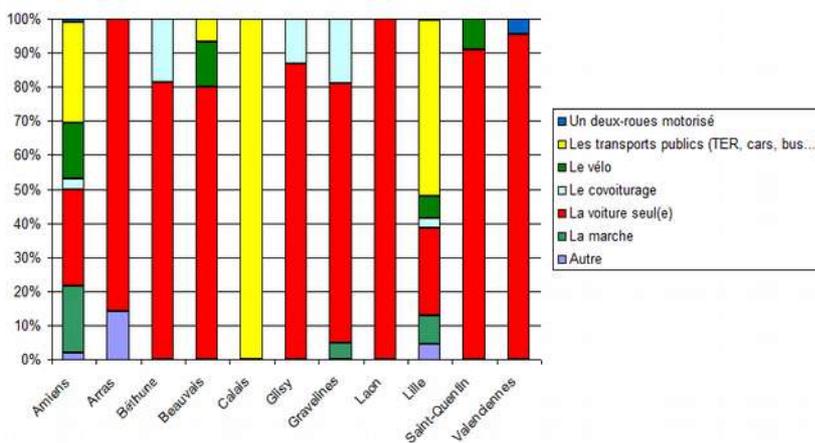
À l'instar de ce qui est observé chez les actifs occupés en France, la voiture « en solo » est le mode de transport le plus utilisé (38 %) sur l'ensemble des sites, juste devant les transports publics (37 %) (*graphique 3*). La voiture devient le mode de transport principal selon les jours, les semaines ou les saisons pour 19 % des agents qui utilisent habituellement un autre mode de transport (9 % pour les transports en commun).

Source : enquête de déplacement 2016

Graphique 4

Répartition des modes de transport par site

Même si ce n'est pas le mode de transport le plus utilisé lorsque l'on travaille à Lille, 26 % des trajets sont tout de même réalisés en voiture (*graphique 4*). Une part non négligeable des agents utilise leur voiture pour effectuer des trajets très courts : 21 % des déplacements sont réalisés avec ce mode de transport par les résidents de la commune de Lille pour venir travailler à Lille par exemple.



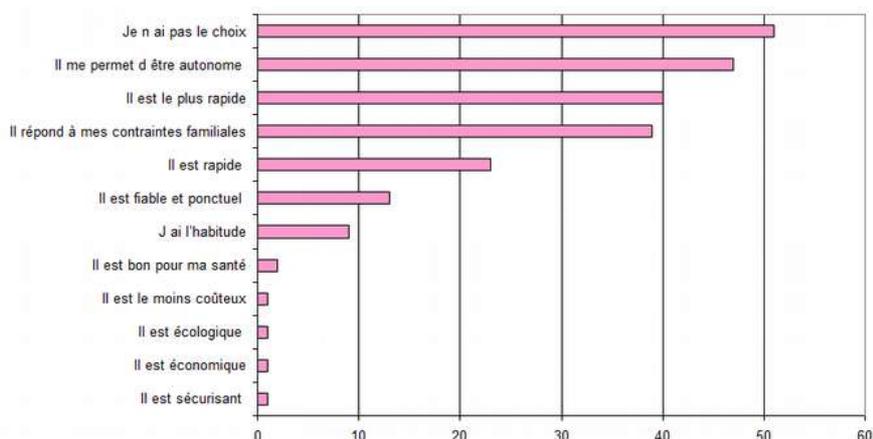
Source : enquête de déplacement 2016

Les agents qui utilisent la voiture en solo pour se rendre sur Lille mettent en avant la facilité pour stationner et la vitesse de ce mode de transport.

Lorsque l'on travaille à Amiens, 28 % des trajets sont effectués en voiture et près de 20 % des trajets sont réalisés avec ce mode de transport par les résidents d'Amiens. Les agents qui utilisent la voiture en solo pour se rendre sur Amiens mettent en avant leurs horaires irréguliers et la desserte en transports collectifs insuffisante.

Graphique 5

Critères du choix de la voiture en solo sur les autres sites



Plus de 80 % des agents qui travaillent sur les autres sites qu'Amiens ou Lille privilégient l'automobile pour aller travailler. La desserte en transport collectifs insuffisante est la principale raison qui incite à utiliser la voiture. Au final, une cinquantaine d'agents utilisent la voiture en solo parce qu'ils n'ont pas le choix (graphique 5).

Source : enquête de déplacement 2016

L'utilisation de la voiture, même pour de courts trajets, s'explique aussi par les étapes qui peuvent être effectuées au cours du déplacement domicile-travail. En effet, certains agents doivent s'organiser pour assurer la prise en charge de leurs enfants avant ou à la sortie de l'école (ou chez la nourrice).

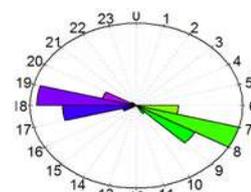
Ainsi, 24 % des agents amènent ou récupèrent leurs enfants au cours de ce trajet (8 % chez la nourrice). Enfin, près de 30 % des agents profitent du déplacement domicile-travail pour fréquenter des commerces.

La voiture qui est le mode de transport le plus utilisé pour les déplacements domicile-travail laisse une place au développement potentiel du covoiturage.

Le covoiturage régulier est pratiqué par à peine 4 % des agents. Ce chiffre atteint près de 8 % si l'on travaille ailleurs qu'à Lille ou Amiens. Comme nous l'avons vu précédemment, chaque jour, de nombreux agents effectuent séparément le même trajet en voiture entre leur commune de résidence et leur commune de travail. En augmentant le taux de remplissage des voitures, le covoiturage pourrait être une alternative aux transports en commun sur des trajets où leur accessibilité est compliquée.

Des actions incitatives permettraient sans doute de développer ce mode de transport. Ainsi, plus de 26 % des agents déclarent envisager le covoiturage s'il existait une aide pour trouver des personnes intéressées sur le lieu de travail ou près du domicile. La crainte de ne pas pouvoir rentrer chez soi si le conducteur a un empêchement est un frein au covoiturage. Pour 18 % des agents, une solution de rechange, une garantie de « retour chez soi », pourrait être une mesure incitative. Enfin, 13 % des agents pourraient pratiquer le covoiturage s'il existait un parking dédié sur leur site ou au plus près.

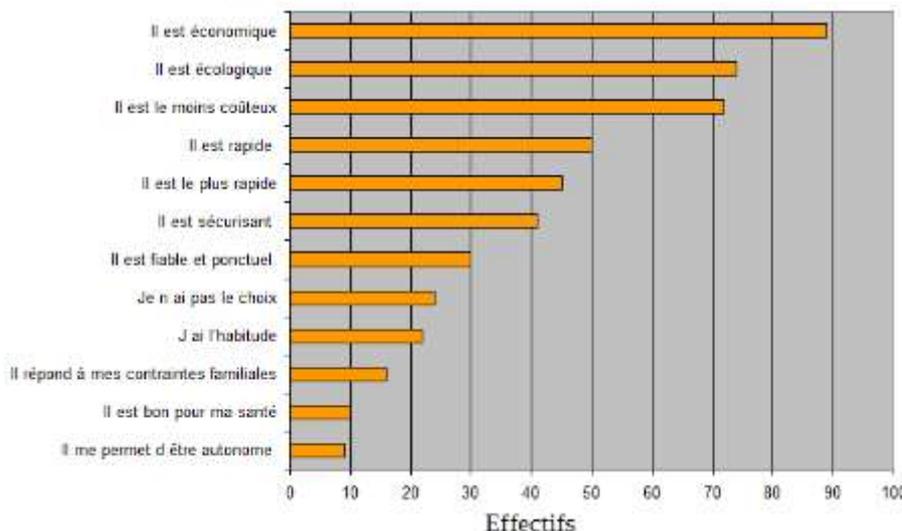
Près d'un agent sur deux quitte son domicile entre 7 et 8 heures du matin pour y revenir entre 18 et 19 heures. Très peu d'agents travaillent, même exceptionnellement, le samedi. Ce regroupement d'agents travaillant aux mêmes heures constitue un atout pour le développement du covoiturage.



L'accessibilité aux transports en commun est sans doute un facteur qui influence la façon dont les gens se déplacent pour se rendre sur leur lieu de travail.

Graphique 6

Les principales raisons d'utilisation des transports en commun



Source : enquête de déplacement 2016

Près de 37 % des agents prennent les transports collectifs pour se rendre sur leur lieu de travail. Dans plus de 7 cas sur 10, ils empruntent une ligne directe.

Environ 70 % des trajets en transport en commun sont effectués en train, trajets souvent associés à un abonnement annuel (50 % des voyageurs en train ont ce type d'abonnement).

Les agents qui utilisent ces transports mettent en avant les aspects économiques, ils sont perçus comme étant moins coûteux et plus écologiques que les autres modes de déplacement (*graphique 6*).

Cependant, certaines difficultés propres à ce mode de transport ont été souvent citées dans le questionnaire (par 40 % des utilisateurs de transports collectifs) : fréquence des retards ou suppressions des trains, l'affluence des usagers en période de pointe, bus bloqués dans les embouteillages... Il faut aussi noter que certains agents doivent emprunter consécutivement différents types de transports pour atteindre leur lieu de travail, ce qui augmente le risque d'être confronté à ces types d'incidents. Ces événements entraînent des retards et peuvent être une source de stress : près de 40 % des agents qui utilisent ce mode de transport et qui arrivent en retard se déclarent stressés en arrivant sur leur lieu de travail.

52 % des agents utilisent le métro, les bus ou les TER pour venir travailler à Lille et 29 % pour venir travailler à Amiens. Sur les autres sites, sans doute moins bien accessibles en transports en commun, la part de ceux-ci dépasse à peine les 4 % alors que celle des voitures atteint 83 %.

Les transports en commun, et plus particulièrement le TER, sont souvent utilisés lorsque l'agent travaille à Lille mais réside en dehors de l'arrondissement lillois, notamment dans le périmètre du bassin minier. Par exemple, près de 83 % des agents qui résident dans l'arrondissement de Lens et qui travaillent à Lille prennent les transports collectifs. L'offre de transports en commun à destination de Lille semble bien développée sur ce territoire. Le même phénomène existe pour les agents qui travaillent à Amiens et qui résident dans les arrondissements voisins.

Les modes « doux » de transport (vélo et marche) sont relativement peu utilisés, sauf lorsque l'on réside et travaille dans la même commune.

Un peu moins de 9 % des déplacements se font à pied. La distance à parcourir entre le lieu de résidence et le lieu de travail habituel justifie principalement le moindre emploi de la marche pour ces déplacements domicile-travail.

Ce mode de transport est principalement utilisé par le personnel qui réside et travaille dans la même commune.

C'est le cas pour Amiens et Lille. Lorsque l'on réside sur la commune de Lille, trois déplacements sur dix se font en marchant. Quatre amiénois sur dix pratiquent la marche au quotidien pour aller travailler.

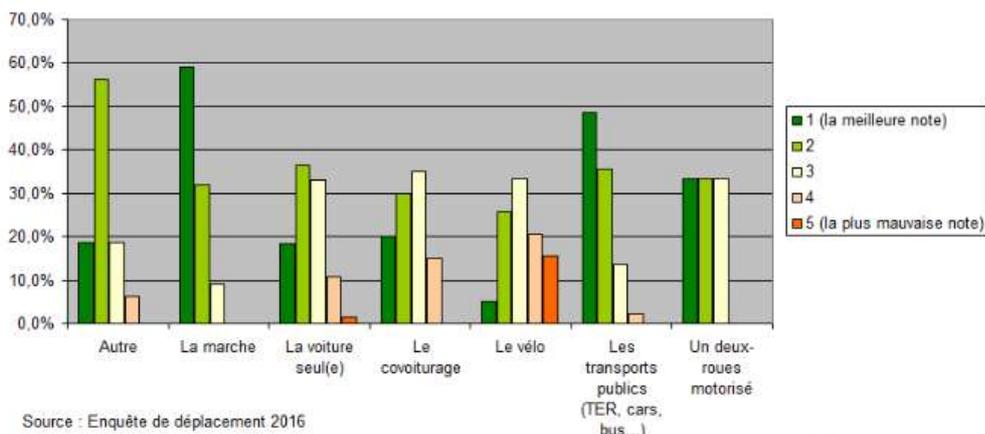
La distance moyenne parcourue à pied est de 2,8 kilomètres.

Au-delà de 4 kilomètres, les agents privilégient le vélo. Ainsi, 8 % des agents utilisent ce mode de transport pour se rendre sur leur lieu de travail (en Hauts-de-France, seulement 1,7 % des actifs occupés se rendent sur leur lieu de travail en vélo). Ce mode de transport est surtout emprunté pour effectuer des déplacements lorsque l'on réside et travaille à Amiens ou à Lille. La distance moyenne parcourue est de 5,4 kilomètres.

Ce mode de transport est perçu comme le plus dangereux : environ 15 % des individus qui viennent travailler en vélo jugent plutôt dangereux ce mode de transport (graphique 7).

Graphique 7

La perception du danger sur le trajet domicile-travail par mode de transport



Source : Enquête de déplacement 2016

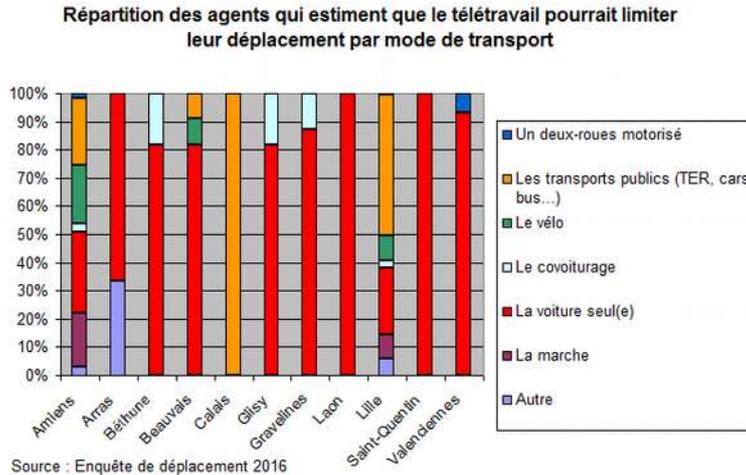
Note de lecture : 15% des individus qui viennent travailler en vélo jugent plutôt dangereux ce mode de transport (note 5 sur 5)

L'aménagement des pistes cyclables, la difficulté de cohabiter avec les automobilistes ou les piétons, les conditions météorologiques sont les difficultés les plus citées pour circuler en vélo (ou à pied).

Le recours au télétravail pourrait limiter les déplacements domicile-travail

Le télétravail a été identifié, par près de 150 agents, comme un outil intéressant pour réduire les déplacements domicile-travail.

Graphique 8



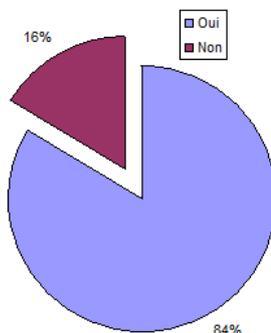
Déplacements professionnels

La deuxième partie du questionnaire a permis de réaliser un état des lieux des déplacements professionnels et des déplacements pendant la pause méridienne. Les attentes des répondants concernant les déplacements domicile-travail et professionnels sont traitées dans la dernière partie du questionnaire. Le taux de réponse est plus faible qu'en première partie, 359 agents ont répondu entièrement ou partiellement à ces questions, soit un taux de réponse de 48,1 %.

Les déplacements professionnels concernent de nombreux agents

Graphique 9

Effectuez-vous des déplacements professionnels au cours de l'année ?

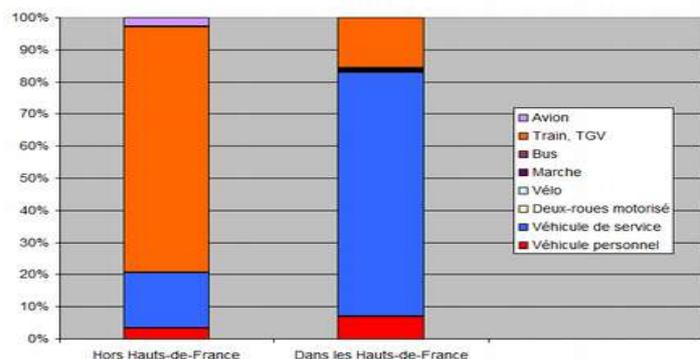


Près d'un répondant sur trois déclare se déplacer en dehors de la région plusieurs fois par an. Le mode de transport privilégié est alors le ferroviaire (graphique 10).

La majorité des répondants, plus de 8 sur 10 (graphique 9), effectuent des déplacements professionnels au cours de l'année. Des déplacements qui sont plus fréquents qu'auparavant pour certains d'entre eux : près de 120 agents pensent que la fusion a eu un impact sur leurs déplacements professionnels et parmi eux, 70 estiment que cette fusion a entraîné 1,5 à 2 fois plus de déplacements qu'auparavant.

Graphique 10

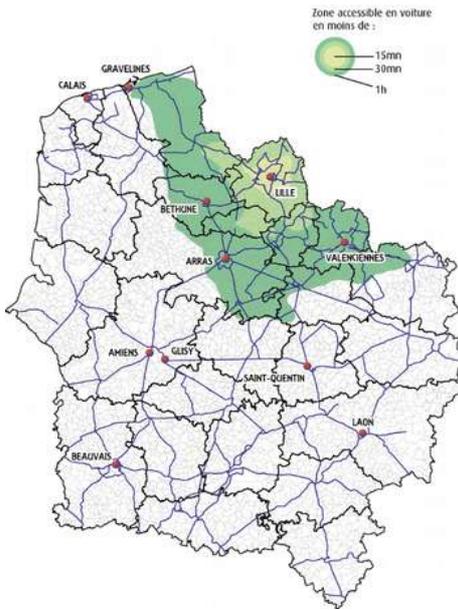
Le mode de transport utilisé pour les déplacements professionnels



Par contre, lorsque les agents se déplacent au sein de la région Hauts-de-France, les véhicules de service sont nettement privilégiés. La région possède un des réseaux routiers les plus denses de France. Le temps d'accès aux différents sites par la route favorise sans doute l'utilisation des voitures de service (cf. cartes 1 à 11). De plus, l'accès aux véhicules de service est jugé très simple pour la plupart des agents (94 %).

Carte 1

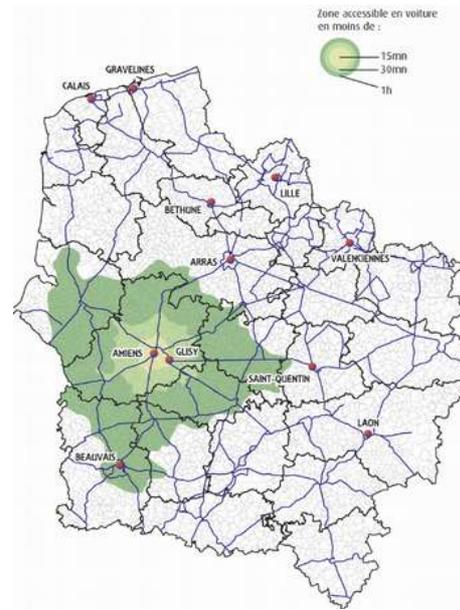
Temps d'accessibilité en voiture à partir de Lille



Source : Dreal Hauts-de-France

Carte 2

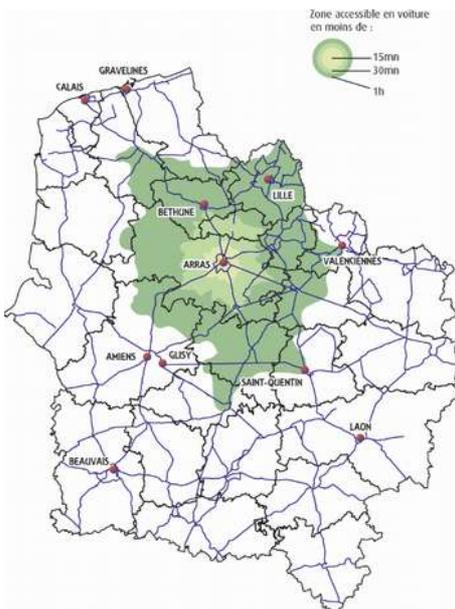
Temps d'accessibilité en voiture à partir d'Amiens



Source : Dreal Hauts-de-France

Carte 3

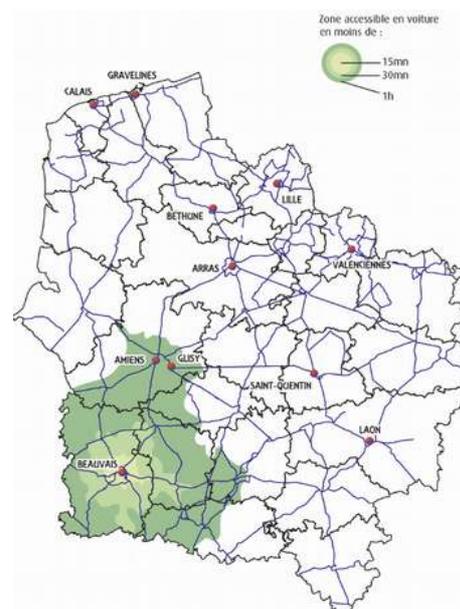
Temps d'accessibilité en voiture à partir d'Arras



Source : Dreal Hauts-de-France

Carte 4

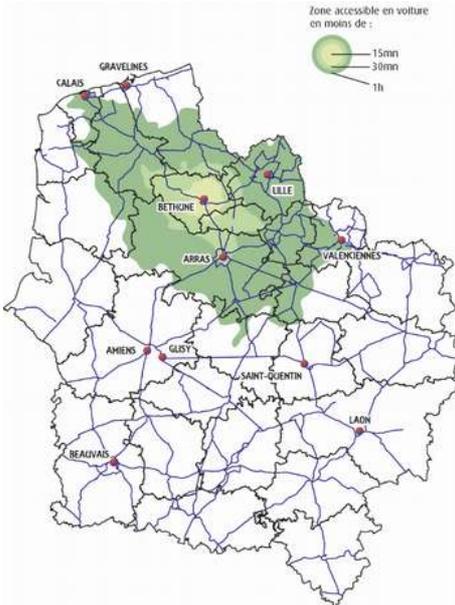
Temps d'accessibilité en voiture à partir de Beauvais



Source : Dreal Hauts-de-France

Carte 5

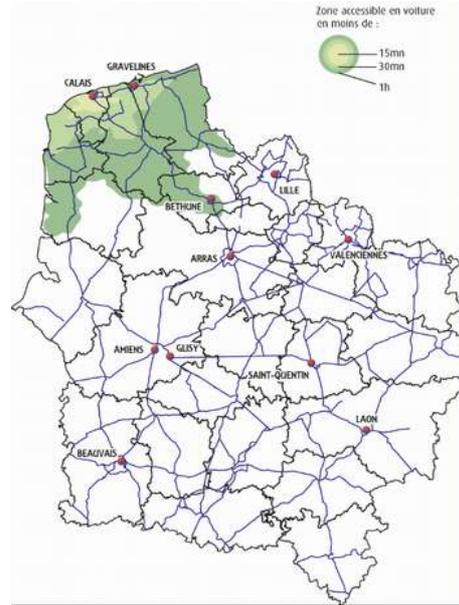
**Temps d'accessibilité en voiture
à partir de Béthune**



Source : Dreal Hauts-de-France

Carte 6

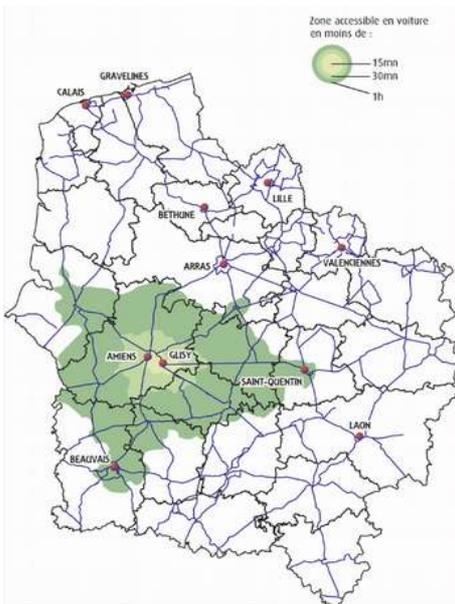
**Temps d'accessibilité en voiture
à partir de Calais**



Source : Dreal Hauts-de-France

Carte 7

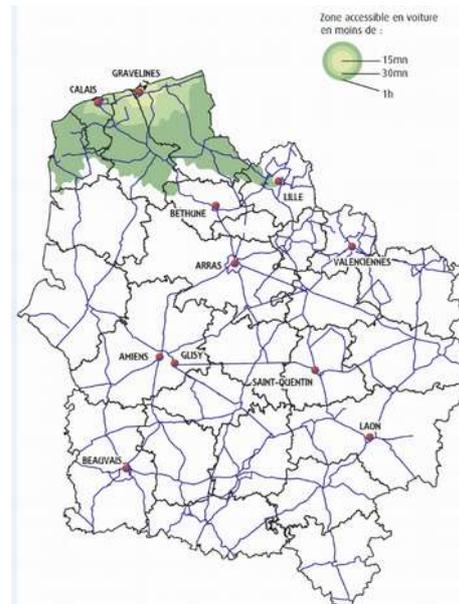
**Temps d'accessibilité en voiture
à partir de Glisy**



Source : Dreal Hauts-de-France

Carte 8

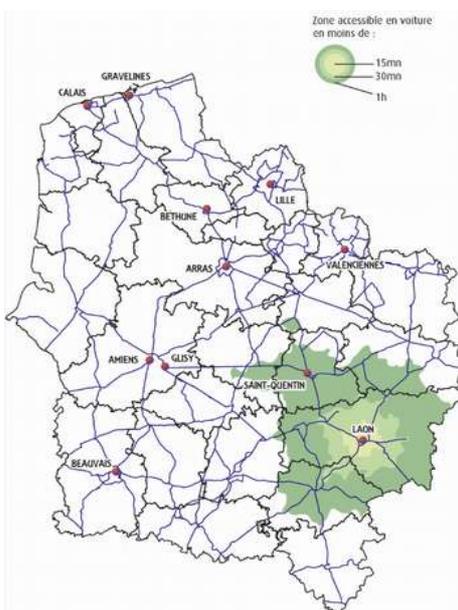
**Temps d'accessibilité en voiture
à partir de Gravelines**



Source : Dreal Hauts-de-France

Carte 9

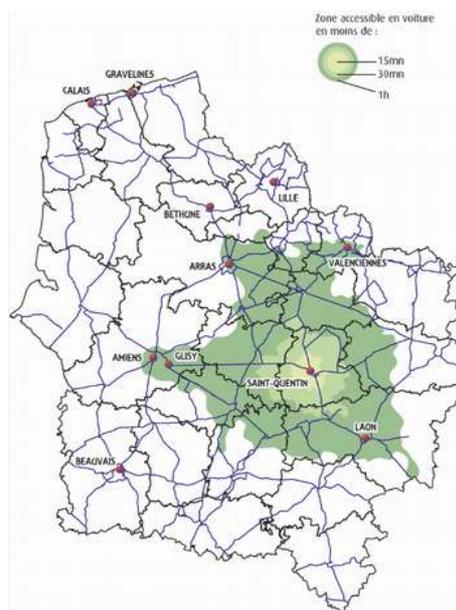
**Temps d'accessibilité en voiture
à partir de Laon**



Source : Dreal Hauts-de-France

Carte 10

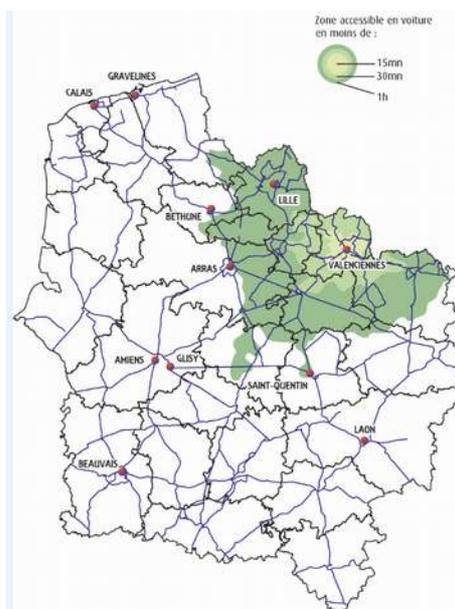
**Temps d'accessibilité en voiture
à partir de Saint Quentin**



Source : Dreal Hauts-de-France

Carte 11

**Temps d'accessibilité en voiture
à partir de Valenciennes**

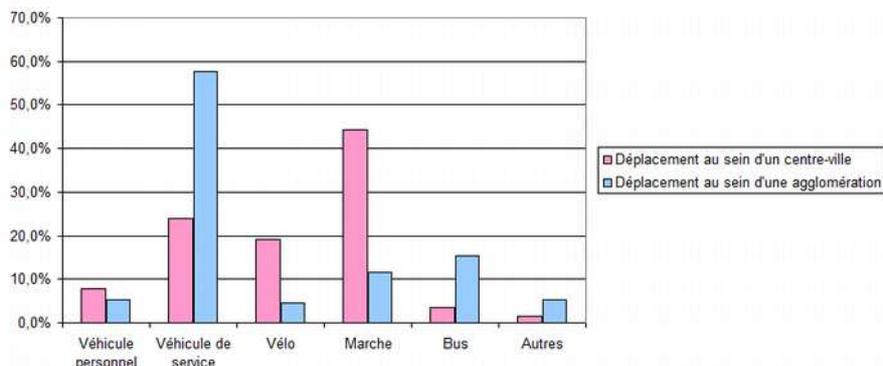


Source : Dreal Hauts-de-France

Si les distances à parcourir sont plus courtes, pour des déplacements au sein d'un centre-ville par exemple, le report modal se tourne plus facilement vers la marche ou le vélo. La voiture de service prend le relais dès que les déplacements sont plus longs, à l'intérieur d'une agglomération par exemple (*graphique 11*).

Graphique 11

Part des modes de transport utilisés pour des déplacements professionnels de proximité

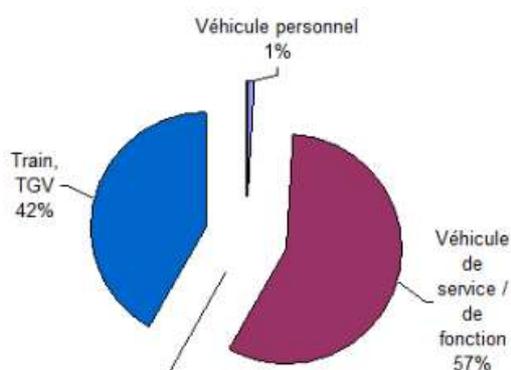


Source : Enquête de déplacement 2016

De nombreux déplacements professionnels entre Lille et Amiens

Graphique 12

Déplacement Lille-Amiens



Les principaux flux correspondent aux déplacements entre Lille et Amiens. Près de 100 agents se déplacent plusieurs fois par an dans ce sens et près de 30 agents se rendent à Amiens plusieurs fois par semaine. Les véhicules de service sont plus souvent utilisés que le train ou le TGV (*graphique 12*). Dès qu'une mutualisation est possible, le covoiturage avec un véhicule de service est privilégié.

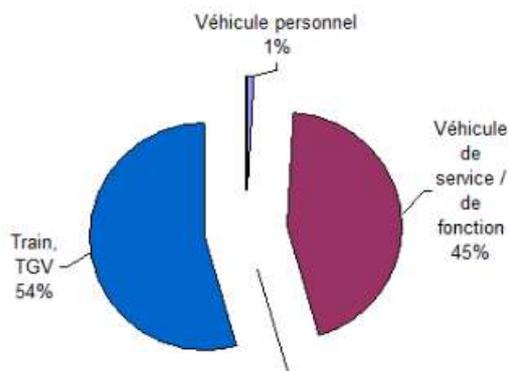
Source : Enquête de déplacement 2016

Une cinquantaine d'agents se déplacent dans le sens Amiens-Lille plusieurs fois par an. Dans ce sens, le mode de transport ferroviaire est le plus fréquemment utilisé (*graphique 13*).

Sur l'ensemble des sites, un peu plus de 80 agents sont prêts à utiliser un autre mode de transport afin de réduire l'usage de la voiture pour les déplacements professionnels.

L'utilisation plus fréquente du train, lorsque c'est possible, est plébiscitée (ce mode de transport lors des déplacements professionnels est jugé moins stressant, moins épuisant que la voiture et il permet de travailler pendant un trajet).

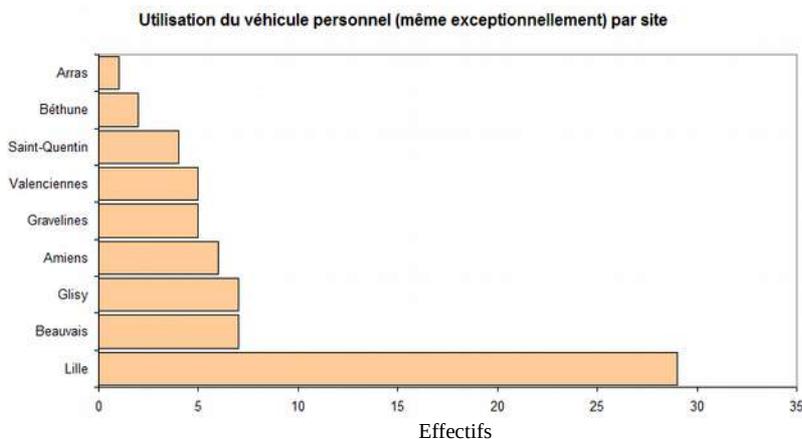
Graphique 13
Déplacement Amiens-Lille



Source : Enquête de déplacement 2016

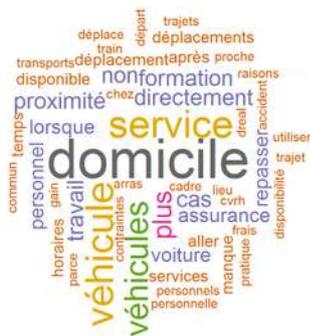
La voiture personnelle et les déplacements professionnels

Graphique 15



Source : Enquête de déplacement 2016

Près d'un répondant sur quatre a déjà utilisé sa voiture personnelle pour un déplacement professionnel, pratique que l'on retrouve sur la quasi-totalité des sites (*graphique 15*). Des trajets professionnels plus courts en partant du domicile ou une indisponibilité d'un véhicule de service expliquent l'utilisation occasionnelle du véhicule personnel.



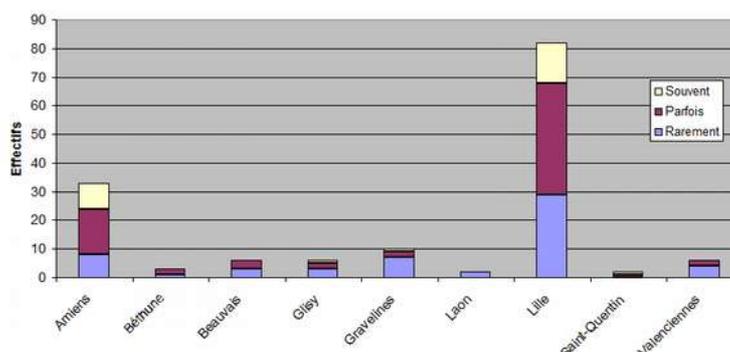
En moyenne, la distance parcourue avec une voiture personnelle pour des besoins professionnels est de 741 kilomètres par an (cette moyenne a été calculée sur les agents qui déclarent utiliser rarement, quelques fois par semaine, par mois ou quotidiennement leur véhicule personnel pour des besoins professionnels). Environ 10 % des agents concernés parcourent plus de 1000 kilomètres avec leur voiture personnelle mais plus de la moitié parcourent moins de 50 kilomètres chaque année.

Les agents adoptent peu à peu de nouveaux modes de travail pour limiter les déplacements professionnels.

Certaines innovations, comme la visioconférence, permettent aujourd'hui de limiter de coûteux déplacements. Sur l'ensemble des sites, près de 150 agents utilisent ce moyen pour effectuer des rendez-vous professionnels (*graphique 16*).

Graphique 16

Utilisation de la visioconférence

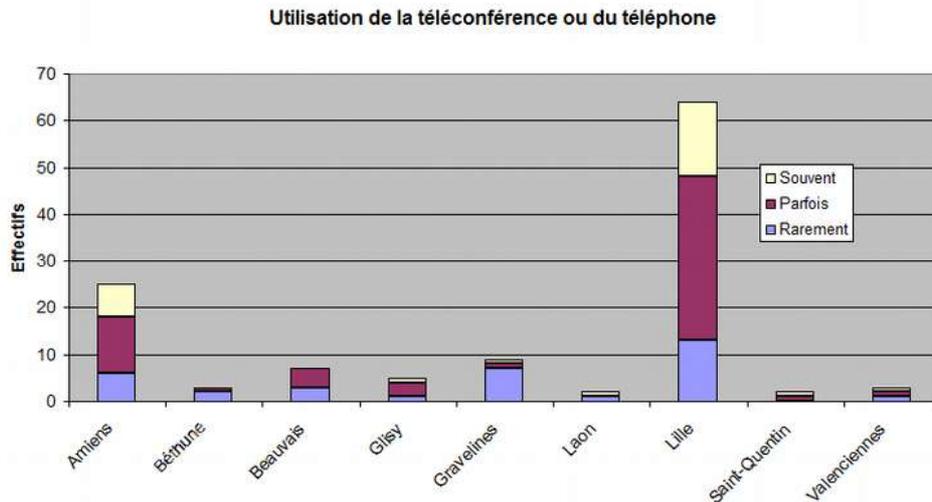


Source : Enquête de déplacement 2016

Les dysfonctionnements, les problèmes de réseau, des interlocuteurs qui ne disposent pas de cet outil, des visites d'inspection qui nécessitent un déplacement sur place sont les principales raisons avancées lorsque ces outils ne sont pas utilisés.

Près de 120 agents privilégient la téléconférence (par téléphone) pour limiter les déplacements professionnels (graphique 17).

Graphique 17

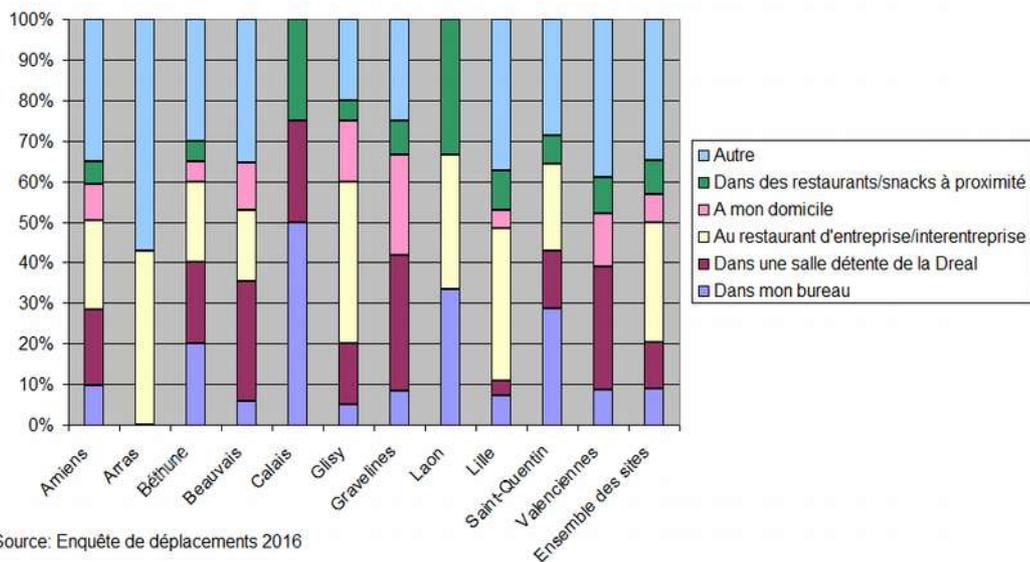


Au final, près de 7 répondants sur 10 ont recours à la visioconférence ou à la téléconférence pour limiter les déplacements professionnels.

Les déplacements pendant la pause déjeuner

Graphique 18

Lieu le plus fréquenté pour la pause déjeuner



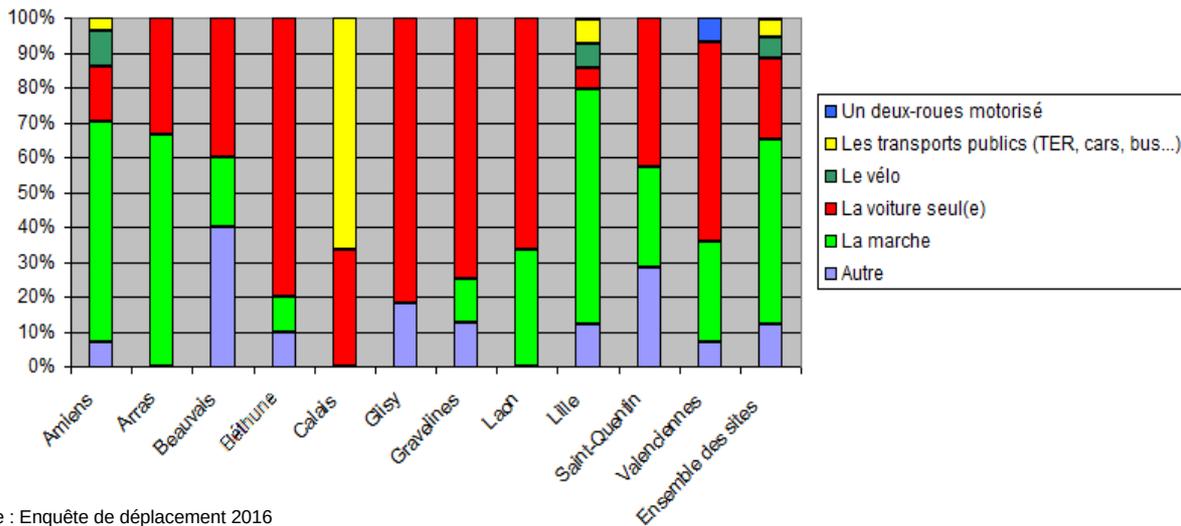
Sur l'ensemble des sites, le restaurant d'entreprise est le lieu le plus fréquenté pour la pause déjeuner (30 % des répondants) (graphique 18).

La marche est le mode de transport le plus utilisé (53 %) pour aller déjeuner (graphique 19).

Le déjeuner n'est pas le seul motif de déplacement pendant la période méridienne. Pour près de 120 agents, cette pause correspond aussi à un moment dédié aux achats en magasin.

Le tiers des agents qui utilisent une voiture ou un deux-roues motorisé pendant la pause méridienne, sont prêts à en réduire l'usage. Ainsi, une cinquantaine d'agents sont prêts à recourir au covoiturage pour la pause déjeuner.

Graphique 19
Les modes de transport utilisés pendant la pause méridienne



Source : Enquête de déplacement 2016

Accidents et risques

Au cours des trois dernières années, une quarantaine d'agents (14,7% des répondants) ont eu un accident (même matériel et sans gravité).

La circulation sur les autoroutes, les accès aux gares, les passages piétons, les pistes cyclables sont les lieux à risques les plus cités par les agents.

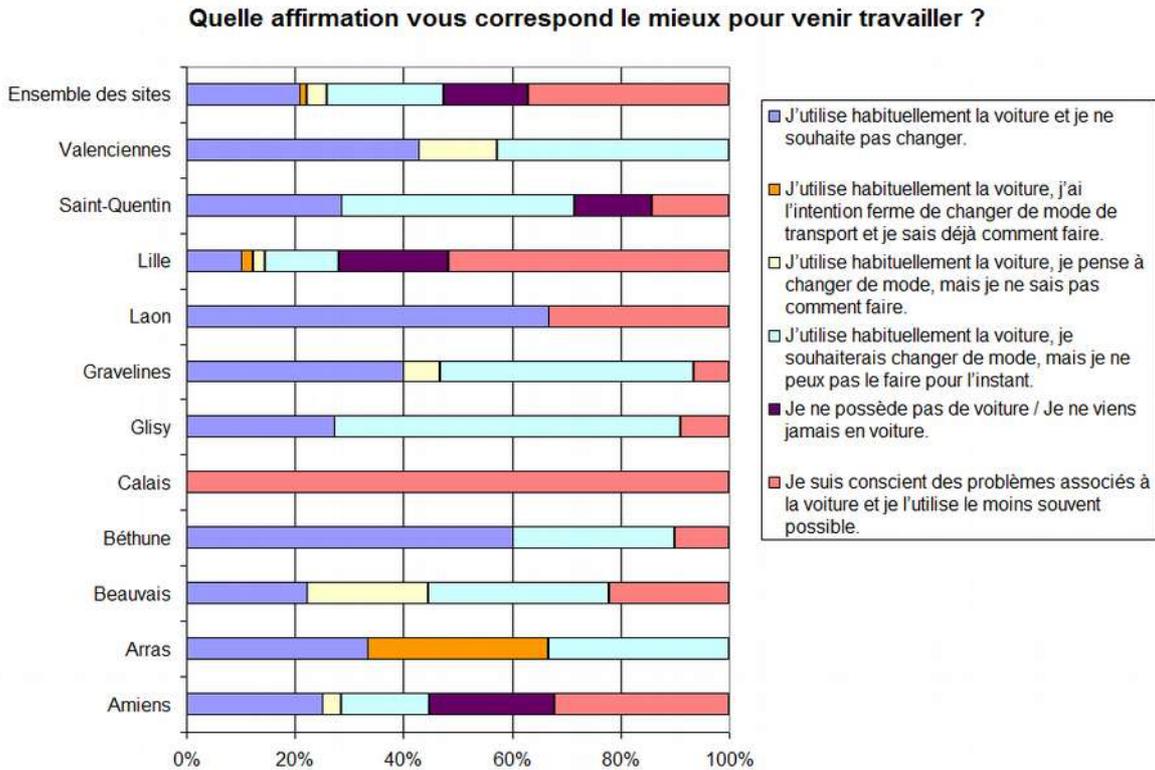
Cette partie fait l'objet de l'élaboration d'un plan de prévention des risques routiers de la DREAL.



Les attentes concernant les déplacements et services

À la question, « laquelle de ces affirmations vous correspond le mieux pour venir travailler ? », près de 37 % des agents ont répondu qu'ils étaient conscients des problèmes associés à la voiture et qu'ils l'utilisaient le moins souvent possible (*graphique 20*). Près de 22 % des agents souhaiteraient effectuer dans l'avenir un report modal de la voiture vers un autre mode de transport.

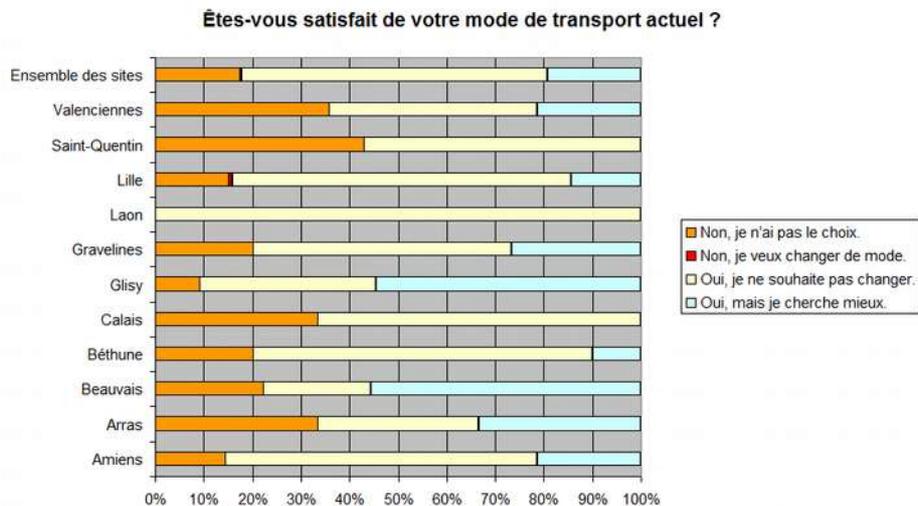
Graphique 20



Source : Enquête de déplacement 2016

Tous modes de transport confondus, les agents sont majoritairement (80 %) satisfaits de leurs conditions de déplacement (*graphiques 21 et 22*). Parmi eux, près d'un sur quatre évoque tout de même une alternative possible au mode de transport actuel.

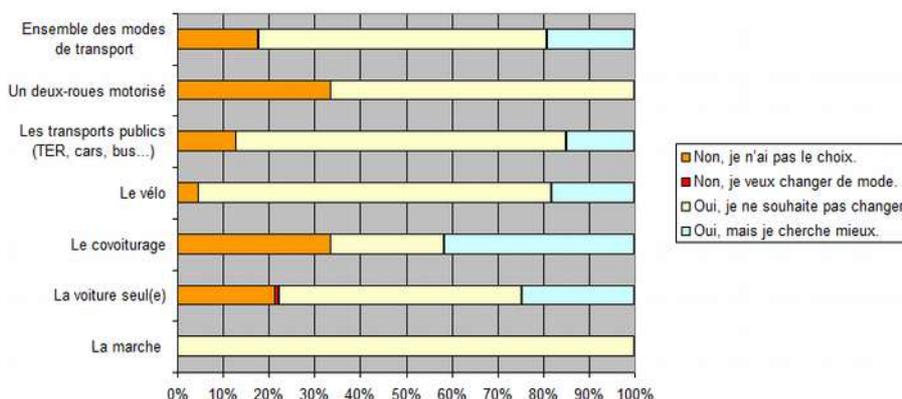
Graphique 21



Source : Enquête de déplacement 2016

Graphique 22

**Êtes-vous satisfait de votre mode de transport actuel ?
(par mode de transport)**



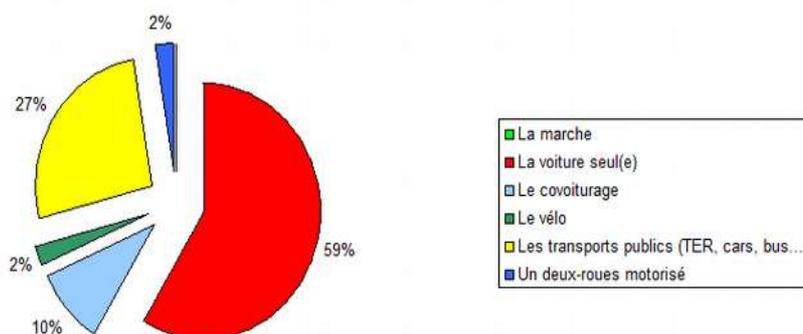
Source : Enquête de c

Source : Enquête de déplacement 2016

Plus de 17 % des agents sont contraints (ils n'ont pas d'autres choix) de réaliser des déplacements avec un mode de transport qui n'est pas satisfaisant. Dans 6 cas sur 10, il s'agit de la voiture (*graphique 23*). La marche et le vélo sont des modes de transport à fort niveau de satisfaction.

Graphique 23

Le mode de transport utilisé chez les agents insatisfaits



Source : Enquête de déplacement 2016

Près de 40 % des agents déclarent qu'ils ne pourraient pas venir travailler sans véhicule motorisé personnel. En cas d'incapacité imprévue à utiliser le véhicule personnel, le bus ou le train sont les modes de transport de remplacement privilégiés. Venir travailler à vélo ou à pied représente également une alternative. Plus de 17 % des agents ne pourraient pas venir travailler (*tableau 1*).

Tableau 1

En cas d'incapacité imprévue à utiliser votre véhicule personnel, comment vous rendriez-vous au travail ?

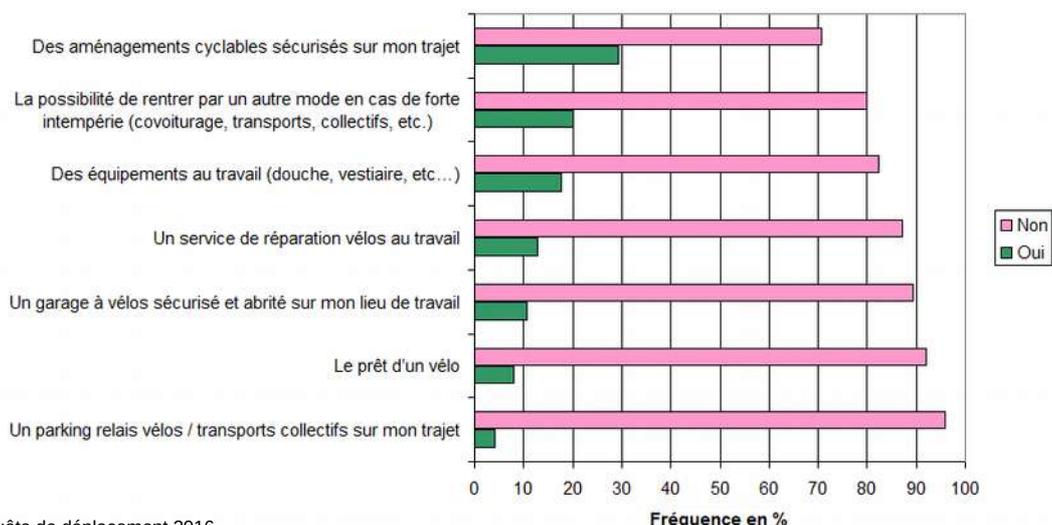
J'appelle un collègue pour du covoiturage	Je vais travailler à vélo / à pied	Je prends le bus / le train	J'appelle un taxi	Je suis obligé(e) de ne pas aller travailler
51	90	127	6	58
15.4 %	27.1 %	38.3 %	1.8 %	17.5 %

Source : Enquête de déplacement 2016

Des aménagements cyclables sécurisés et la possibilité de rentrer par un autre mode de transport en cas d'intempérie permettraient d'utiliser le vélo plus souvent pour les trajets domicile-travail (*graphique 25*)

Graphique 25

Quelles propositions vous encourageraient à utiliser le vélo pour les déplacements domicile-travail ?

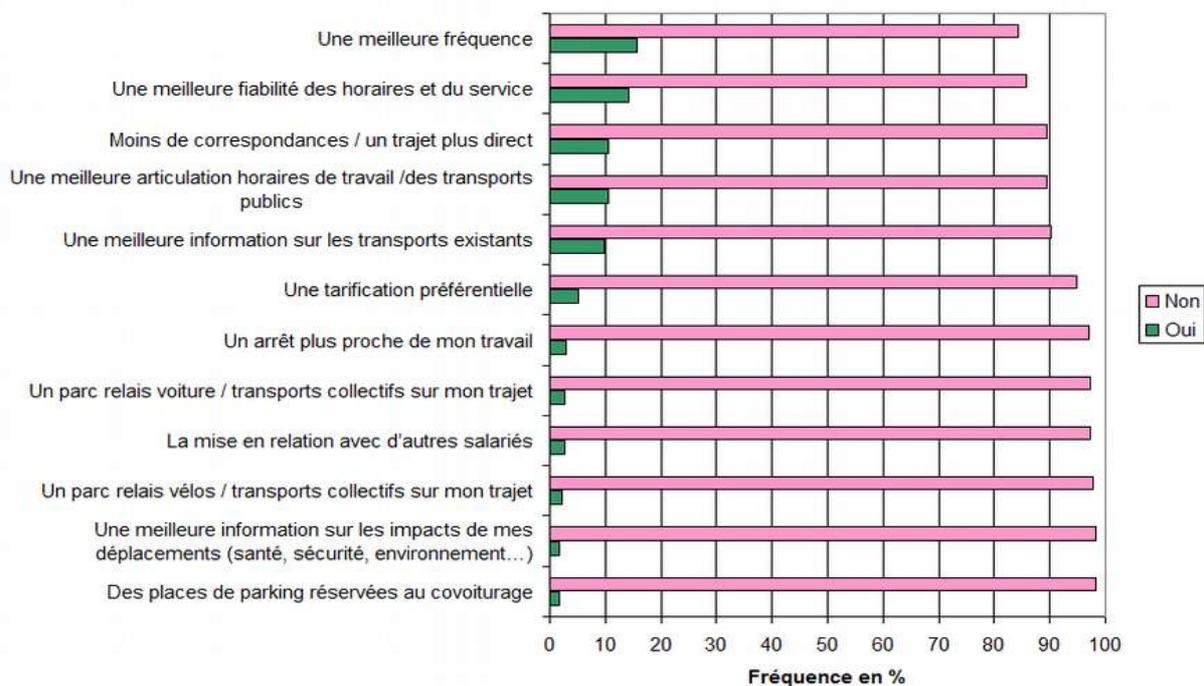


Source : Enquête de déplacement 2016

Une meilleure fréquence, une fiabilité accrue des horaires, des trajets plus directs et une meilleure articulation des horaires de travail permettraient d'utiliser plus souvent les transports en commun lors des déplacements professionnels (*graphique 26*).

Graphique 26

Quelles propositions vous encourageraient à emprunter les transports publics pour vos déplacements professionnels ?

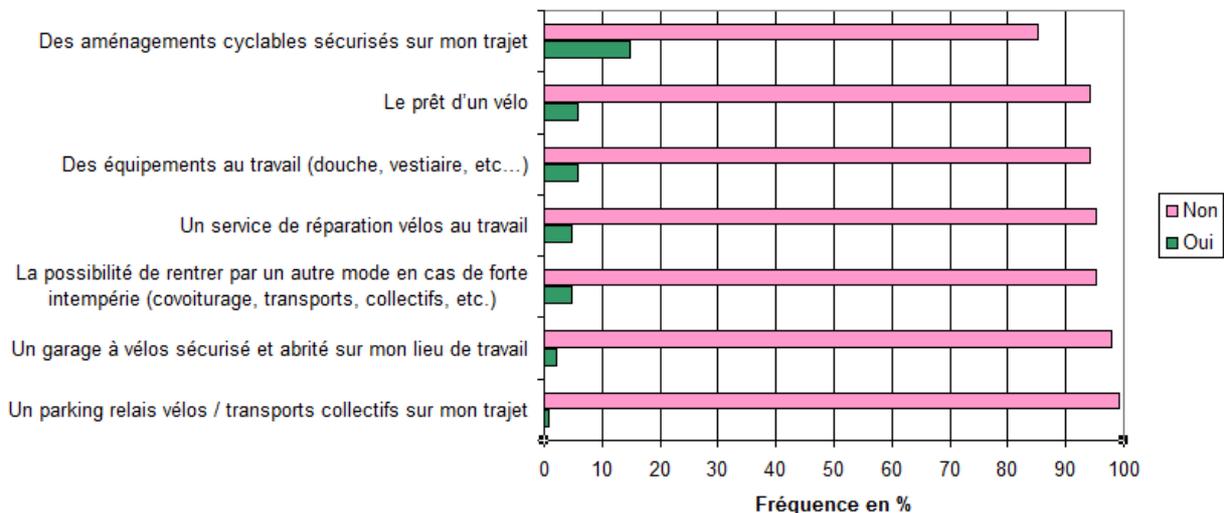


Source : Enquête de déplacement 2016

Seule une amélioration des aménagements cyclables permettrait vraiment d'utiliser le vélo pour les trajets professionnels (*graphique 27*).

Graphique 27

Quelles propositions vous encourageraient à utiliser le vélo pour les déplacements professionnels ?

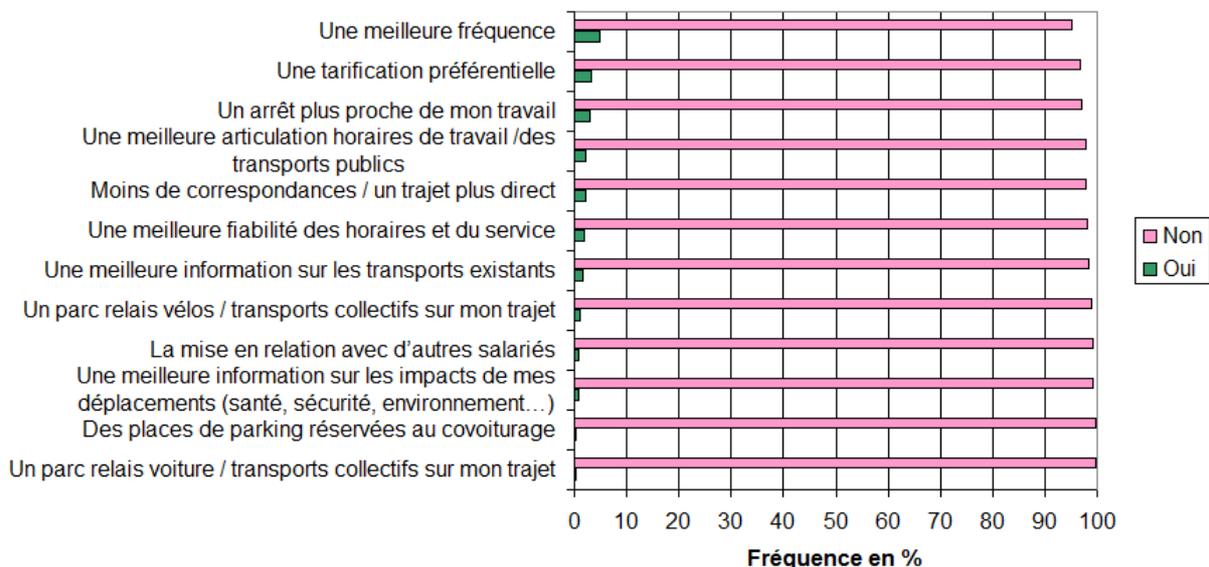


Source : Enquête de déplacement 2016

Globalement, les agents ne proposent pas vraiment de solution pour utiliser les transports en commun pendant la pause déjeuner (sans doute en lien avec la marche qui est le mode de transport le plus utilisé à ce moment de la journée) (*graphique 28*).

Graphique 28

Quelles propositions vous encourageraient à emprunter les transports publics pendant la pause déjeuner ?

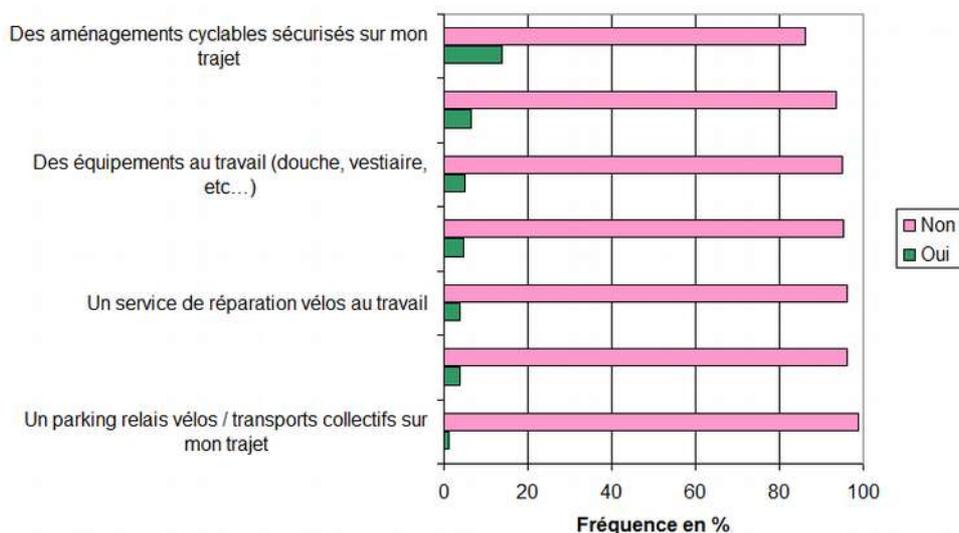


Source : Enquête de déplacement 2016

L'aménagement des pistes cyclables permettrait d'utiliser plus souvent le vélo pendant la pause déjeuner (graphique 29).

Graphique 29

Quelles propositions vous encourageraient à utiliser le vélo pendant la pause déjeuner ?

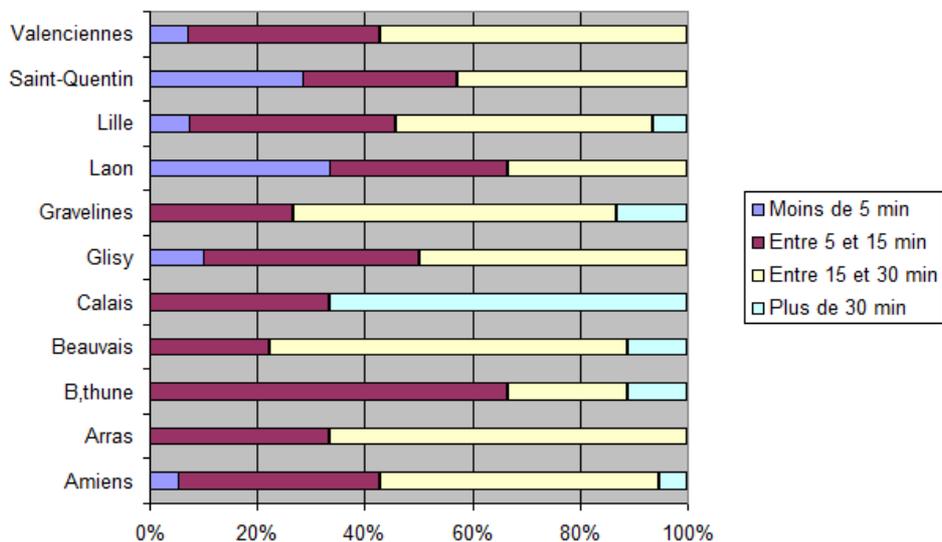


Source : Enquête de déplacement 2016

Pour se rendre sur leur lieu de travail, près de 130 agents seraient prêts à marcher entre 15 et 30 minutes. À peu près autant d'agents envisagent ce mode de transport, à condition de marcher moins de 15 minutes (graphique 30).

Graphique 30

Quel temps de trajet maximal seriez-vous prêt à faire à pied pour vous rendre au travail ?

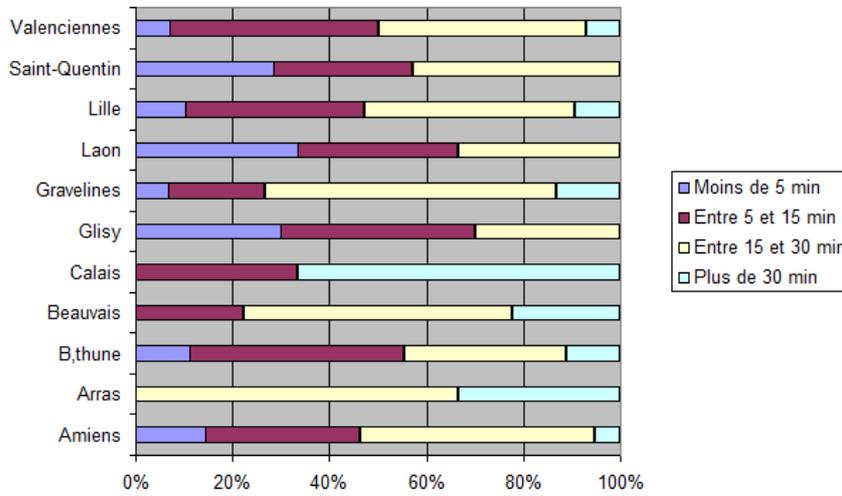


Source : Enquête de déplacement 2016

Nous retrouvons les mêmes proportions pour l'utilisation du vélo lors des déplacements sur le lieu de travail (graphique 31).

Graphique 31

Quel temps de trajet maximal seriez-vous prêt à faire en vélo pour vous rendre au travail ?

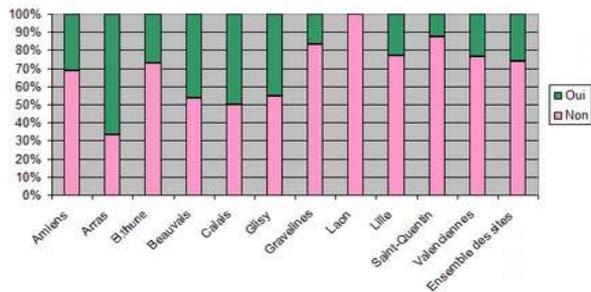


Source : Enquête de déplacement 2016

Une aide pour trouver des personnes intéressées sur le lieu de travail ou près du lieu de résidence est la mesure la plus souvent citée (par près de 100 agents) pour inciter au covoiturage (graphiques 32 à 36).

Graphique 32

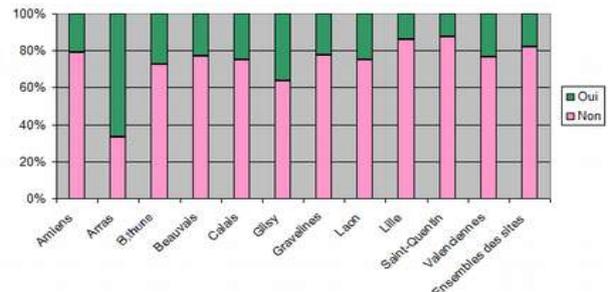
Est-ce qu'une aide pour trouver des personnes intéressées sur le lieu de travail / près du domicile permettrait de pratiquer plus souvent le covoiturage ?



Source : Enquête de déplacement 2016

Graphique 33

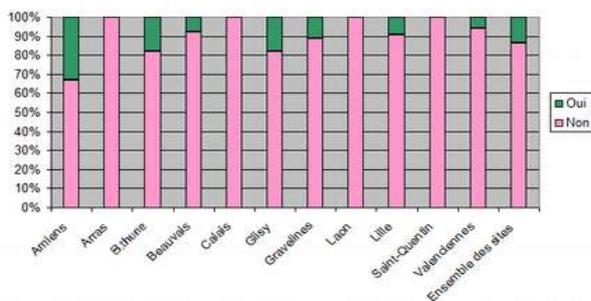
Est-ce qu'une solution de rechange en cas d'empêchement du conducteur permettrait de pratiquer plus souvent le covoiturage ?



Source : Enquête de déplacement 2016

Graphique 34

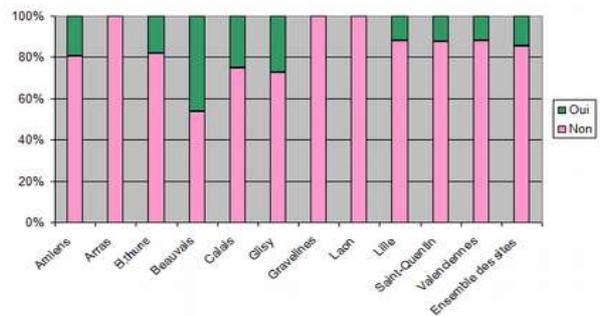
Est-ce qu'un parking réservé aux covoitureurs sur le site au plus près des entrées du bâtiment permettrait de pratiquer plus souvent le covoiturage ?



Source : Enquête de déplacement 2016

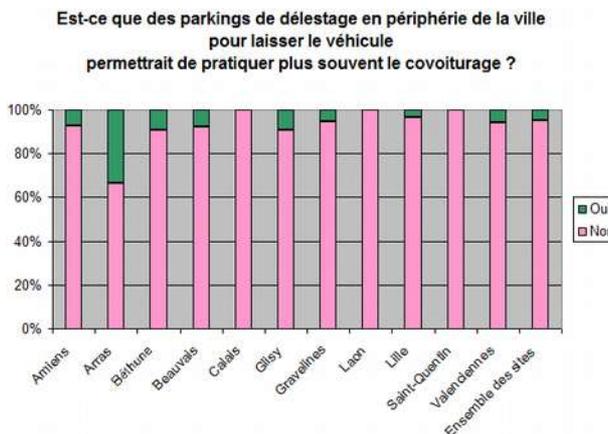
Graphique 35

Est-ce qu'un partage du coût du trajet entre les covoitureurs permettrait de pratiquer plus souvent le covoiturage ?



Source : Enquête de déplacement 2016

Graphique 36

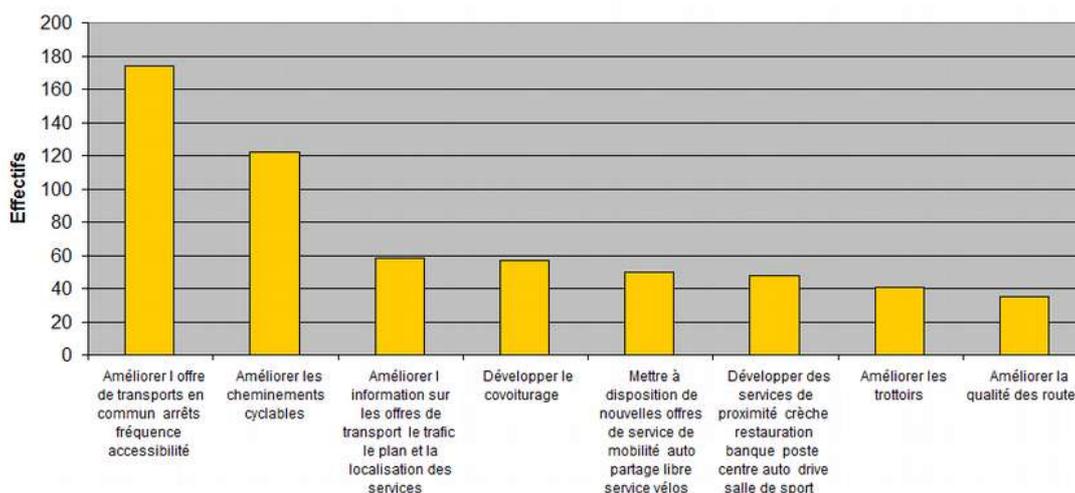


Source : Enquête de déplacement 2016

De façon générale, pour améliorer la mobilité, ce sont les progrès à réaliser en matière d'offre de transports en commun et l'amélioration des cheminements cyclables qui sont les plus souvent cités (*graphique 37*). Ces priorités d'action pourraient aboutir à un report modal vers des moyens de transport alternatifs à la voiture.

Graphique 36

Quelles devraient être les priorités d'action pour améliorer les déplacements ?



3.3 – Présentation des moyens de déplacement professionnel mis à disposition

Présentation de la flotte automobile

La DREAL Hauts-de-France exploite un parc de véhicules dédié à la réalisation de ses missions. Elle est propriétaire de toute sa flotte automobile. Le secrétariat général gère ainsi qui comprend 149 véhicules de service dont 116 véhicules légers (VL) et 33 véhicules « utilitaires » (VU), répartis dans les 5 départements de la région. Le ratio des véhicules légers par agent est, en moyenne, de 0,17. Les déplacements s'effectuent, sauf exception, dans la région Hauts-de-France.

Caractéristiques des véhicules DREAL :

Type de véhicule	Nombre de véhicules sur l'ensemble des sites
véhicule électrique	1
véhicules hybrides	15
véhicules essence	26
véhicules diesel.	107

Source : SG DREAL, juin 2017

Une borne électrique de rechargement non rapide est installée sur le site de Lille. Deux places de parking sont réservées : une pour le véhicule DREAL et l'autre pour l'accueil d'un véhicule extérieur.

64 véhicules légers, dont le véhicule électrique, sont en pool à disposition de tous les agents via le logiciel de réservation GIR. Celui-ci dispose d'un module pour proposer systématiquement le covoiturage lors de la réservation.

Une attention particulière est portée sur la rotation des véhicules au sein des différents sites afin d'en optimiser l'utilisation.

La moyenne d'âge des véhicules légers est de 7 ans et 1 mois. La DREAL gère son parc en application de la circulaire du 1^{er} ministre 2017 (qui stipule la remise aux domaines des véhicules de + de 7 ans ou ayant plus de 120 000 km, soit 47 véhicules concernés).

2 193 916 kilomètres ont été effectués en 2016 par l'ensemble des véhicules du parc de la DREAL.

Le nombre de réservations pour les véhicules en pool est de 5 511 en 2016.

Les vignettes pollution Crit'Air, apposées sur les pare-brise des véhicules, s'échelonnent de 1 à 3 pour les VL et de 3 à 4 pour les utilitaires.

La gestion de flotte, en termes de suivi d'entretien, de contrôle technique et facturation, est assurée par ALD AUTOMOTIV, prestataire extérieur dans le cadre d'un marché national.

À l'exception des sites de Calais et Béthune, tous les véhicules sont sur des parkings fermés.

Afin d'acquérir une conduite souple et économe, des formations à l'éco-conduite ont été organisées pour les grands rouleurs (+ 5000 km par an).

Présentation des modes alternatifs

Au cours de l'année 2016, le nombre de titres de transports SNCF achetés a été de :

- 1060 trajets entre LILLE/AMIENS et AMIENS/LILLE soit 530 A/R
- 337 trajets AMIENS / PARIS soit environ 168 A/R
- 642 trajets LILLE/PARIS soit 321 A/R.

Source : SG DREAL, 31/12/2016

La DREAL dispose de cartes de circulation impersonnelles SNCF permettant de voyager gratuitement sur l'ensemble des lignes Hauts-de-France avec accès à Paris.

Elles sont utilisées quotidiennement et étaient en 2016 au nombre de :

- 2 sur le site d'Amiens
- 3 sur le site de Lille.

La DREAL met à disposition des agents :

- 4 vélos en propriété (site de Lille)
- 5 vélos en location (site d'Amiens).

Des garages à vélos sécurisés ont été aménagés sur les sites de Lille (42 places) et d'Amiens (39 places).

Des kits de sécurité sont disponibles (casques, gilets fluorescents).

Le site de Lille dispose de vestiaires et de douches.

Pour inciter les agents à prendre les transports en commun lors de leurs déplacements professionnels, des tickets peuvent être retirés à l'accueil du site de Lille.

La promotion du covoiturage est assurée dans le cadre de l'animation de la démarche Plan de l'Administration Exemple. Le covoiturage est également mis en place lors des déplacements de groupes (réunions, formations...)

3.4 – Bilan écologique et économique

Impact écologique des déplacements professionnels

Le bilan écologique des déplacements cherche à quantifier les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques associés aux déplacements professionnels des agents.

Globalement 2 193 916 kilomètres ont été effectués en 2016 par l'ensemble des véhicules du parc de la DREAL soit 3 **A/R terre/lune**, soit 8671,6 km/jour ouvré. Chaque véhicule effectue 60 km/jour.

L'émission pour les véhicules légers en CO₂ est en moyenne de 115,5 g de CO₂ au km et pour les véhicules utilitaires de 214 g de CO₂ au km. La moyenne de CO₂ est issue du taux de CO₂ inscrit sur la carte grise de chaque véhicule.

Les véhicules légers totalisent 1 520 297 km/an, ce qui représente 175,6 t CO₂.

Les véhicules utilitaires totalisent 673 619 km/an, ce qui représente 144 t CO₂.

(source logiciel europarck)

L'ensemble de la flotte de véhicules émet donc en moyenne 319,6 t CO₂/an.

Au cours de l'année 2016, le nombre de titres de transports SNCF achetés sur les principales destinations de la DREAL, a été de :

- 530 A/R trajets entre LILLE/AMIENS et AMIENS/LILLE soit 7,6 kg de CO₂/AR soit 4 t CO₂
- 168 A/R trajets AMIENS / PARIS soit 2,8 kg de CO₂/AR soit 0,47 t CO₂
- 321 A/R trajets LILLE/PARIS soit 1,6 kg de CO₂ soit 0,51 t CO₂

Source des conversions : <http://www.sncf.com/fr/train-emission-co2>

L'ensemble des déplacements professionnels ferroviaires émet donc en moyenne 4,98 t CO₂/an.

Impact écologique des déplacements domicile-travail

La quantification de ces déplacements sera faite sur la base d'une estimation suite à l'enquête réalisée en 2016.

Ainsi, sur les 549 répondants de l'enquête, 38 % des agents déclarent utiliser leur voiture pour venir travailler ce qui représente 209 personnes.

La distance moyenne pour se rendre sur son lieu de travail, tous modes confondus, est de 23 km soit 46 km A/R. Par jour en A/R, les 209 agents effectuent 9 614 km. Globalement pour l'année 2016, qui comptait 253 jours ouvrés moins les 45 jours de congés et de RTT, soit 208 jours, le nombre de km réalisé est ainsi de 1 999 712 km.

Si on reprend la moyenne de 115,5 g de CO2 au km pour les véhicules légers, on obtient un bilan de CO2 de 231 t CO2 pour les déplacements domicile-travail.

Les déplacements en transports en commun sont effectués par 37 % des 549 répondants de l'enquête soit 203 agents.

En 2016, ces 203 agents ont effectué un A/R par jour de 46 km en moyenne ce qui totalise 9 338 km multipliés par les 208 jours ouvrés on obtient 1 942 304 km.

Le TER est utilisé majoritairement lors des déplacements domicile-travail. Le calcul s'effectuera donc sur la base des émissions de CO2 du TER qui est de 29,7 g CO2 par kilomètre.

Source :

http://medias.sncf.com/sncfcom/pdf/co2/Information_CO2_des_prestations_de_transport_Methodologie_generale.pdf (voir guide p2).

Le bilan de CO2 des déplacements en transports en commun est donc de 57,6 teq CO2.

Impact économique des véhicules de services

En 2016, la consommation de carburant, tous véhicules confondus, a été de 119 672 litres pour un coût total de 141 167 euros, soit 5,46 l/100 km.

Il faut également ajouter le coût d'entretien annuel des véhicules qui s'élève à 100 000 euros.

Le montant des frais de train SNCF est de 149 000 euros.

3.5 – Analyse des déplacements des tiers (fournisseurs, visiteurs)

La DREAL exécutant principalement des activités tertiaires, les flux de livraisons concernent principalement les fournitures de bureau et les livraisons pour le restaurant et ne génèrent pas un trafic important demandant des procédures de chargement et de déchargement.

Les visiteurs de la DREAL se répartissent à peu près en 3 catégories : les personnes venant en réunion aux sièges de la DREAL et dans les UD, les transporteurs routiers dans le cadre des registres de transports routiers et enfin, les personnes concernées par les dossiers ICPE qui sont reçues principalement en UD.

Pour ces publics des actions d'information et de sensibilisation seront mises en place

4 – Objectifs et plan d'actions

Les objectifs et le plan d'actions sont décrits dans le tableau joint.

Annexes

1. Cartes d'accessibilité des sites entre 7h15 et 9h30 et 16h et 19h15

- 1.a. Carte d'accessibilité de l'UT Artois entre 7h15 et 9h30
- 1.b. Carte d'accessibilité de l'UT Hainaut entre 7h15 et 9h30
- 1.c. Carte d'accessibilité de l'UT Lille entre 7h15 et 9h30
- 1.d. Carte d'accessibilité de l'UT Littoral entre 7h15 et 9h30
- 1.e. Carte d'accessibilité de l'UT Artois entre 16h et 19h15
- 1.f. Carte d'accessibilité de l'UT Hainaut entre 16h et 19h15
- 1.g. Carte d'accessibilité de l'UT Lille entre 16h et 19h15
- 1.h. Carte d'accessibilité de l'UT Littoral entre 16h et 19h15

2. Fiches d'accessibilité des sites

3. Accès PMR

- 3.a. Accueil des PMR à l'UD de l'Aisne à Soissons
- 3.b. Accueil des PMR à l'UD de l'Oise
- 3.c. Accueil des PMR à l'UD de la Somme
- 3.d. Accueil des PMR au siège de la DREAL à Amiens

4. Sites internet (liste non exhaustive)

➤ Transports en commun

- <https://www.passpass.fr> : plate-forme d'information « voyageurs » multimodale du NPDC (TC, co-voiturage, auto-partage, vélos, bornes d'électromobilité...)
- <https://www.transvilles.com> : réseau du Valenciennois et du Hainaut
- <http://www.corolis.fr> : réseau de bus de Beauvais
- <https://www.oise-mobilite.fr>
- <http://www.bus-artis.fr> : transports collectifs à Arras
- <http://www.covoiturage-artis.fr>
- <http://mobilinfos.org> : transports urbains soissonnais
- <http://www.pasdecalais.fr/Oscar-le-reseau-des-transports-du-Pas-de-Calais> : OSCAR, le réseau de transports interurbains du Pas-de-Calais
- <http://www.ametis.fr> : transports urbains et bus d'Amiens Métropole
- <https://www.tul-laon.fr> : transports urbains laonnais
- <http://www.buspastel.fr> : transports en commun à Saint-Quentin
- <http://www.tadao.fr> : réseau de bus Lens-Lévin, Hénin-Carvin, Béthune-Bruay

➤ Modes doux

- Location de vélo à Beauvais : Yellow Vélo – <http://www.beauvais.fr/vie-locale/transport-stationnement/yellow-velo.html>
- Location de vélo à Calais : dispositif Vél'in – plan des stations Vél'in : <http://fr.calameo.com/read/00074977804b784b7e5bc>
- Location de vélo à Amiens : « Buscyclette » – <http://www.buscyclette.fr>
- Vélos en libre service à Amiens : «VELAM» – <http://www.velam.amiens.fr>

➤ Stationnement

- Plan de stationnement de la ville de Calais : <http://www.calais.fr/file?file-id=5943e10d72e7e5545d1b7b25Stationnement%20payant%20gratuit.pdf>
- Plan de stationnement à Valenciennes : <http://www.saemvs.com/stationnez-plan.html>

- Stationnement à Laon : http://laon.fr/VILLE_LAON_21_WEB/FR/Accueil.awp?page=115&m=7.133.135
- Stationnement pour les 2 roues à Soissons : <http://www.ville-soissons.fr/se-deplacer/stationner-a-soissons/2-roues-1590.html>
- Plan de stationnement pour les 2 roues à Arras : <https://www.arras.fr/fr/me-deplacer/stationnement/2-roues-velo-moto>
- Liste des parkings gratuits et payant à Arras : <https://www.arras.fr/fr/me-deplacer/stationnement/stationnement-en-coeur-de-ville>
- Plan de stationnement gratuit à Beauvais : <http://www.beauvais.fr/vie-locale/transport-stationnement/guide-du-stationnement.html>
- Plan de stationnement à Béthune : <http://ville-bethune.fr/stationnement.html>
- Plan de stationnement à Gravelines : <http://www.ville-gravelines.fr/Media/Files/plan-differentes-zones-de-stationnement-a-gravelines>
- Stationnement à Lille : <http://www.lille.fr/Vivre-a-Lille/Me-deplacer/En-voiture/Le-stationnement>

➤ Co-voiturage

- Carte des sites de co-voiturage du Nord et du Pas-de-Calais : <http://www.smirt-npdc.fr/pass-pass-covoiturage/>
- <http://www.covoiturage-oise.fr>
- <http://www.covoiturage-picardie.fr>
- <https://www.idvroom.com> : Plate-forme de co-voiturage mise en place par la SNCF. Il y a une ligne de co-voiturage entre Dunkerque-Hazebrouck et Lille avec une dizaine de points d'arrêt dont un à proximité de la DREAL (Grand Palais)