

LE PLAN DE MOBILITE DE L'AGENCE DE L'EAU SEINE NORMANDIE - SITE DE NANTERRE



juin 2020



INTRODUCTION	3
1) POURQUOI UN PLAN DE MOBILITE ?	3
2) QUELS SONT LES BENEFICES D'UN PLAN DE MOBILITE ?	7
3) ETAPES D'ELABORATION D'UN PLAN DE MOBILITE – LE CAS DU SITE DE NANTERRE	8
PARTIE 1 – LE DIAGNOSTIC	10
1) LES RESULTATS DU BILAN CARBONE DE L'AGENCE POUR LE POSTE DEPLACEMENT	10
2) LA DESSERTE DU SITE DE NANTERRE EN TRANSPORTS EN COMMUN	13
3) LES DÉPLACEMENTS DOMICILE/TRAVAIL VERS LE SITE DE NANTERRE	15
4) LES DÉPLACEMENTS PROFESSIONNELS (DU PERSONNEL, DES MEMBRES DES INSTANCES ET DES VISITEURS)	20
PARTIE II – LE PLAN D' ACTIONS MOBILITE	21

INTRODUCTION

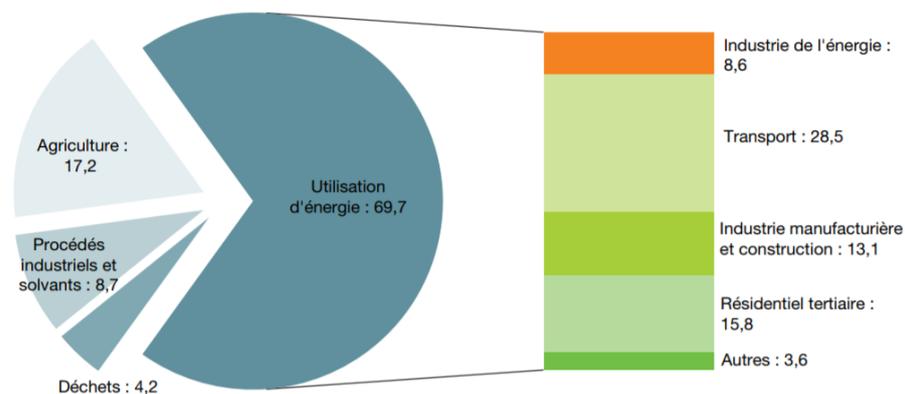
1) POURQUOI UN PLAN DE MOBILITE ?

POUR REDUIRE LES EMISSIONS DE GAZ A EFFETS DE SERRE LIEES AUX TRANSPORTS

Un des premiers postes d'émissions de gaz à effets de serre (GES) générées par les activités humaines est celui des déplacements. En France, il s'agit même du premier, devant l'industrie, l'agriculture, le bâtiment, la production d'énergie et les déchets. Les modes de vie modernes incitent en effet à se déplacer majoritairement en voiture individuelle, qui représente 51% des moyens de transports. Les transports routiers représentent 28,9% des émissions de gaz à effet de serre. Le transport routier représente à lui seul 95% des émissions du secteur des transports. Or, 27% de nos trajets sont des déplacements domicile-travail, qui sont à 69% réalisés en voiture. (ADEME, 2017) L'avion est également un fort émetteur de gaz à effet de serre devant le train et évidemment le vélo et la marche à pieds.

RÉPARTITION PAR SOURCE DES ÉMISSIONS DE GES (HORS UTCF) EN FRANCE EN 2014

En %



Source : Citepa, juin 2016

Réduire les émissions de gaz à effet de serre induites par les transports est donc un objectif qu'il incombe à chacun de prendre à la hauteur de son importance. Comme toutes les autres composantes de la société, les entreprises, les administrations et les collectivités territoriales peuvent agir afin de faire en sorte de réduire leur impact. Dans cette optique, elles sont invitées à réfléchir aux moyens d'optimiser les déplacements, qu'il s'agisse des déplacements domicile/travail des salariés, des déplacements professionnels, des déplacements des fournisseurs et clients. **La mise en place d'un plan de mobilité permet ainsi de concourir à cet objectif.**

Les travaux du Groupe intergouvernemental d'experts sur le climat (GIEC) confirment **l'urgence d'agir contre les changements climatiques en cours.** Les émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) sont la cause directe du réchauffement climatique, puisqu'elles intensifient l'effet de serre.

L'effet de serre est un phénomène naturel causé par la réflexion d'environ un tiers de l'énergie émise par les rayons solaires vers l'espace. L'atmosphère et la surface terrestre émettent alors des rayonnements infrarouges qui sont en grande partie absorbés puis renvoyés vers le sol par certains gaz dans l'air. En l'absence d'activité humaine, ce processus atteint un équilibre qui permet à la température du système terre-atmosphère d'être stable. En l'occurrence, **les activités d'origine humaine**, qui aboutissent à l'émission dans l'air de dioxyde de carbone, de vapeur d'eau, de méthane etc, renforcent l'effet de serre en perturbant cet équilibre, **contribuant ainsi au réchauffement climatique.** Les conséquences négatives de ce réchauffement sont importantes pour toutes les composantes du vivant y compris l'humain : érosion de la biodiversité, acidification des mers et océans, désertification, augmentation du niveau de la mer entraînant des migrations climatiques, augmentation de l'intensité et de la fréquence des catastrophes climatiques, etc.

32% DES EMISSIONS DE GES DE L'AGENCE DE L'EAU SONT LIES AUX DEPLACEMENTS

Le bilan des émissions de gaz à effet de serre réalisé par l'agence de l'eau Seine Normandie et le cabinet Ekodev en 2018 a montré que les déplacements (des agents entre leur domicile et leur travail, les déplacements professionnels, et les déplacements des membres des instances et des visiteurs) avaient été à l'origine de l'émission de **865,2 Teq Co2 en 2017, soit 32% du total des émissions de GES par l'AESN.**

Etudier ces déplacements est d'autant plus important que le territoire concerné par l'AESN est desservi de manière très hétérogène. Le siège à Nanterre profite par exemple des avantages de transports de la région parisienne tandis que certaines directions territoriales de l'agence (au nombre total de 6) sont davantage isolées en termes de transports en commun. Ainsi, les enjeux de déplacements diffèrent d'un site à l'autre, ce qui implique de s'intéresser à chacun d'entre eux séparément et de proposer des solutions adaptées.

Les opportunités de réduction des émissions de GES induites par les déplacements sont non négligeables pour l'agence de l'eau Seine Normandie. Ainsi, la mise en place d'un plan de mobilité pour le site de Nanterre, en plus d'être obligatoire, est pertinente. En outre, à terme, il serait utile de chercher à intégrer les cinq autres directions territoriales dans les plans de déplacements territoriaux (actualisation notamment de ceux de Rouen et Hérouville), initiés par les collectivités territoriales (agglomérations, département, région).

UNE OBLIGATION POUR LE SITE DE NANTERRE DE L'AGENCE DE L'EAU

Rendu obligatoire par l'**article 51 de la loi de transition énergétique pour croissance verte de 2015**, le plan de mobilité concerne toutes les entreprises de plus 100 salariés sur un même site, et situées dans un Plan de Déplacements Urbain (PDU), à partir du 1^{er} janvier 2018. Ce plan est également obligatoire pour les administrations à partir du 1^{er} janvier 2019.

Le site de Nanterre de l'agence rassemblant plus de 100 salariés, il est obligatoire d'y établir un plan de mobilité.

Le plan de mobilité remplace le Plan de Déplacements Entreprise (PDE), le Plan de Déplacements Administrations (PDA) et le Plan de Déplacements Interentreprises (PDIE).

En cas de non-respect de la loi, l'entreprise ou l'administration concernée peut se voir refuser l'aide et le soutien financier de l'ADEME.

Article 51

LOI n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte (1)

- Titre III : DÉVELOPPER LES TRANSPORTS PROPRES POUR AMÉLIORER LA QUALITÉ DE L'AIR ET PROTÉGER LA SANTÉ
 - Chapitre III : Réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques et qualité de l'air dans les transports

I.- La sous-section 1 de la section 1 du chapitre IV du titre Ier du livre II de la première partie du code des transports est complétée par un article L. 1214-8-2 ainsi rédigé :

« Art. L. 1214-8-2.-I.-**Le plan de mobilité 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 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'auto-partage, 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 est transmis à l'autorité organisatrice de la mobilité territorialement compétente ou à l'autorité territorialement compétente pour élaborer le plan de mobilité rurale.

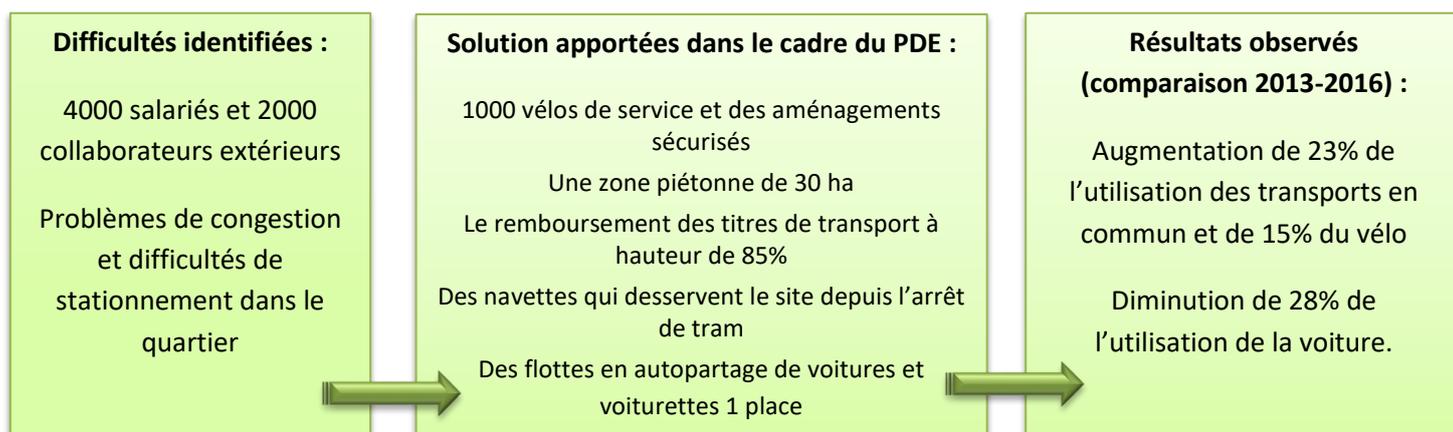
« II.-Dans le périmètre d'un plan de déplacements urbains, toute entreprise regroupant au moins cent travailleurs sur un même site élabore un plan de mobilité pour améliorer la mobilité de son personnel et encourager l'utilisation des transports en commun et le recours au covoiturage. L'entreprise qui ne respecte pas cette obligation ne peut bénéficier du soutien technique et financier de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie.

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

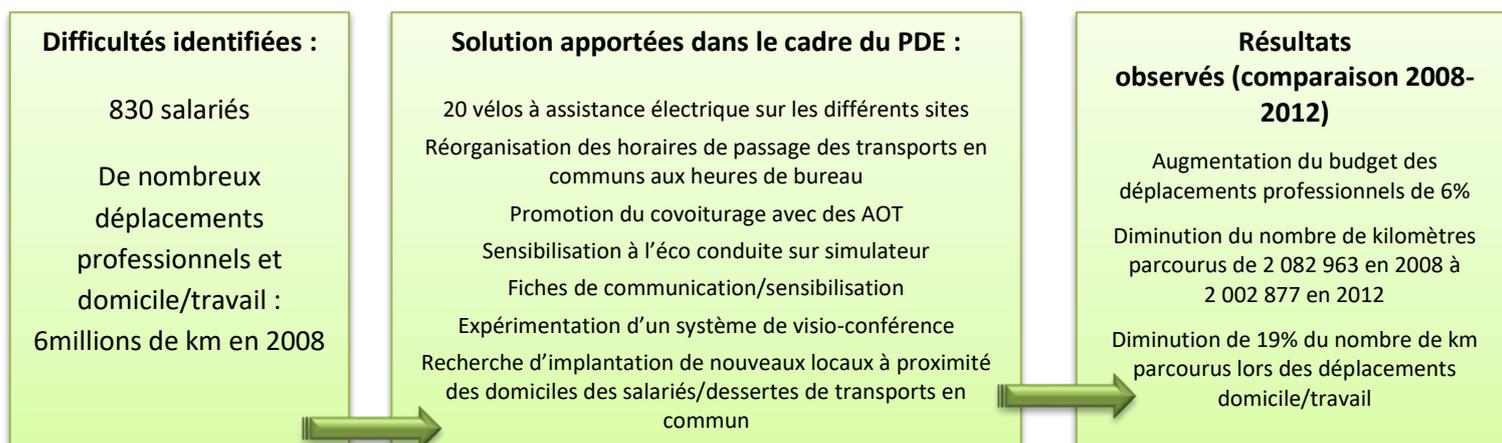
II.-Le II de l'article L. 1214-8-2 du code des transports, dans sa rédaction résultant du présent article, s'applique à compter du 1er janvier 2018.

QUELQUES EXEMPLES DE PLAN DE MOBILITÉ RÉUSSI

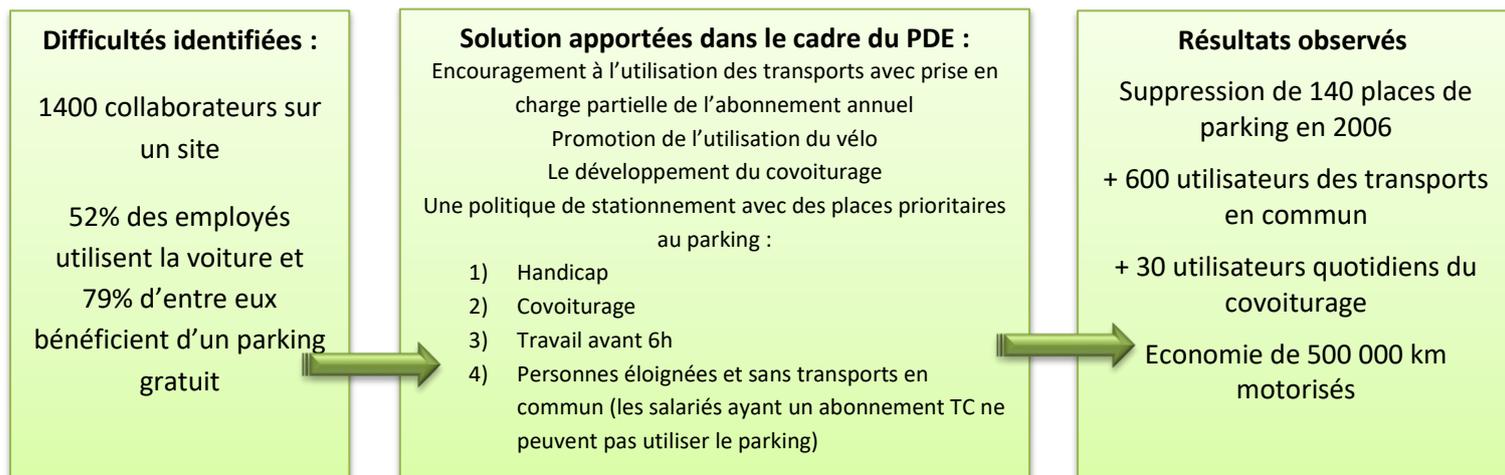
Le Plan de Déplacement Entreprise du Commissariat à l'Énergie Atomique à Grenoble



Le PDE Pas-de-Calais Habitat, bailleur social dans le Nord Pas de Calais



Le PDE du Centre Financier de la Poste à Nantes



2) QUELS SONT LES BENEFICES D'UN PLAN DE MOBILITE ?

Le plan de mobilité est un ensemble de mesures visant à **optimiser et augmenter l'efficacité carbone des déplacements des salariés** d'une entreprise ou d'une administration.

Tous les déplacements liés à l'activité professionnelle sont concernés : trajet domicile/lieu de travail, transports de marchandises, déplacements professionnels des collaborateurs, des clients, des visiteurs, des partenaires, des fournisseurs etc.

L'entreprise ou l'administration est libre de créer le plan de mobilité comme bon lui semble et d'en définir les objectifs.

Il en existe de plusieurs types :

- **le plan de mobilité mono-site** : le plan de mobilité est élaboré par une seule structure (entreprise ou établissement public) implantée sur un unique site
- **le plan de mobilité multi-sites** : le plan de mobilité est élaboré par une seule structure (entreprise ou établissement public) implanté sur plusieurs sites distincts
- **le plan de mobilité inter-entreprises** : le plan de mobilité est élaboré par un groupement de structures (entreprises et/ou établissements publics) localisées dans une même zone.

Le plan de mobilité est un moyen à part entière pour accroître le bien-être et la performance de l'entreprise, puisqu'il aura de nombreux effets positifs. Il est notamment susceptible d'accroître ce que l'on appelle la **qualité de vie au travail (QVT) des salariés**, en ayant une influence sur plusieurs points :

- **Amélioration du bien-être, de la motivation et de la santé des collaborateurs.** En effet, la pratique de la marche ou du vélo permet l'entretien de la condition physique, et la réduction de l'utilisation de la voiture a pour objectif de réduire l'exposition à la pollution. Emprunter des modes de transports doux permet également **de diminuer le stress** généré par l'utilisation de la voiture.
- Des aides financières sont déjà données par les employeurs pour l'utilisation des transports en commun. En outre, on constate que la pratique régulière du co-voiturage sur ses trajets domicile-travail peut permettre une économie d'une centaine d'euros/mois sur son budget voiture personnelle. Cela implique donc une **augmentation du pouvoir d'achat** via une baisse de son budget transports.
- **Accroissement de la sécurité** : les circulations à vélo ou à pieds sont plus sûres qu'en voiture.

Pour l'entreprise ou l'administration concernée, il peut procurer également de nombreux avantages :

- L'augmentation du bien-être au travail entraîne une **augmentation de la productivité**. Cela a également pour conséquence **d'augmenter l'attractivité** de l'entreprise. Le climat social est plus détendu, les salariés, livreurs, prestataires sont davantage ponctuels.
- Un plan de mobilité permet la **coopération avec les acteurs locaux et les établissements voisins** (dans le cadre d'un plan inter-entreprises ou d'actions coordonnées)
- La mise en place d'un plan de mobilité peut permettre de **créer des liens avec d'autres projets internes à l'entreprise**, comme le développement du travail à distance ou la réalisation d'un Bilan Carbone.
- C'est également **positif pour l'image de l'entité**, qui s'implique pour le développement durable.

- **On peut également observer une diminution des coûts induits par les accidents du travail** et les arrêts maladies.
- **Cela peut également entraîner une amélioration de l'accessibilité** du site

Etablir un plan de mobilité est donc une opération gagnant-gagnant, au bénéfice à la fois des employeurs et des employés. Pour tous, c'est également une solution **bénéfique pour la santé** : le plan de mobilité a vocation à réduire les congestions routières et les trajets en véhicule, à l'origine de l'émission de polluants dans l'air, qui ont des conséquences néfastes sur la santé.

3) ETAPES D'ELABORATION D'UN PLAN DE MOBILITE – LE CAS DU SITE DE NANTERRE

1) Préparation

- L'agence a instauré un comité de pilotage constitué de la DRH (services du personnel, QVT et communication interne), du service des achats, de l'appui juridique et de la logistique (SAJL), de la direction territoriale Seine-Francilienne (DTSF), du service de la communication (externe), de la délégation aux systèmes d'information (échanges par mails) et de la cellule RSE. Il était animé par la directrice générale adjointe, chargée du secrétariat général.

Activités du COPIL mobilité

Réunion du 17 octobre 2019 : finalisation du diagnostic, principalement issu du Bilan carbone 2018, et décision d'une enquête menée auprès des chargés d'opération (COP) et chargés d'aide au fonctionnement (CAF) de la direction territoriale Seine-Francilienne (DTSF) en décembre 2019 sur leurs besoins en matière de déplacements professionnels

Réunion du 17 janvier 2020 : présentation des principaux points de la loi d'orientation des mobilités de novembre 2019 et définition des propositions d'actions concrètes pour mettre en œuvre les 7 engagements liés aux déplacements du plan d'actions Carbone 2019-2021. Le Copil s'est appuyé sur le recueil des propositions d'actions fait lors des échanges avec les agents des six sites, de septembre à décembre 2018.

Réunion du 6 mars 2020 : présentation de la circulaire « Services publics éco-responsables » de février 2020 pour la partie « mieux se déplacer » et choix des actions les plus efficaces dans la baisse des émissions de CO₂, faciles et peu coûteuses (en ressources humaines et en €) à mettre en œuvre en interne

- Le projet de Plan de Mobilité étant en Ile-de-France, Ile-de-France Mobilités a été informé du lancement de la démarche.

2) Diagnostic

Il a été établi, pour commencer, un **état des lieux de la situation de l'agence en termes de mobilité, comprenant** :

- Une analyse du contexte géographique du site en termes d'accessibilité
- L'identification des flux de déplacements induits par les activités de l'agence
- Une définition du profil de mobilité des salariés pour analyser les pratiques, préférences et contraintes de chacun,

Il a été décidé pour cette partie d'exploiter les données et résultats mis en évidence lors du Bilan Carbone réalisé en 2018-2019 (données 2017).

3) Plan d'actions

Le plan d'actions carbone 2018-2021 a été repris dans ses parties relatives à la mobilité (7 actions sur 13) et approfondi pour proposer, in fine, un ensemble de mesures concrètes à mettre en œuvre, après avoir vérifié leur pertinence au regard du diagnostic dressé, leur caractère faisable et leur rapport coût/efficacité.

Le plan d'actions doit être formalisé dans un document transmis l'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM), car le plan devra s'inscrire dans la dynamique territoriale de mobilité. Elle peut fournir un appui important et éventuellement adapter son offre de transport.

4) Mise en œuvre et animation

La mise en œuvre du plan de mobilité repose sur la mise en place de leviers afin d'initier des changements de comportements. Il faut ainsi prévoir les difficultés qui pourraient advenir et anticiper des solutions.

Tableau des barrières et techniques de résolution associées

Barrières	Techniques
Manque de motivation	Engagement, valeurs, incitants
Oubli	Outils de rappel
Manque de pression sociale	Valeurs
Manque de connaissance	Communication, leaders d'opinion
Sentiment d'impuissance ou perception d'une grande complexité	Step by step (kaizen)
Problème structurel	Changement structurel

Source : « Comment changer les comportements? » Xavier Van Roy – Bruxelles Environnement

On peut profiter d'événements nationaux comme la semaine européenne de la mobilité pour communiquer sur le sujet et miser sur l'interactivité, voire le divertissement, pour que ces animations restent des moments forts avec le personnel (exemple des animations de septembre/octobre 2020 – cf Plan d'actions).

Il sera possible de mettre en place des temps d'informations réguliers pour faire l'état des lieux des actions mises en œuvre et des attentes du personnel. Ceci peut se faire par la lettre interne Intramel'Eau, en coordination avec la cellule de communication interne de la DRH.

Le projet étant en Ile-de-France, le plan de mobilité doit être déclaré chaque année à Ile-de-France Mobilités

5) Suivi et évaluation

- Ils peuvent être assurés par le comité de pilotage/le chef de projet, qui **définissent des indicateurs afin de mesurer l'atteinte des objectifs**, l'impact des mesures, la qualité du management et la participation des collaborateurs.
- Publication d'un **bilan annuel** : compte rendu du coût financier, humain et des résultats.
- **Des outils** peuvent aider lors de cette phase : EvalPDE : développé par l'ADEME, cet outil permet de réaliser un suivi, dresser un bilan et comparer son plan de mobilité avec celui des autres entités.
- **Le Club Mobilité Capitale** est un réseau pour les porteurs de projet PDM francilien, qui se réunit pour échanger lors d'ateliers thématiques territorialisés, et pour mutualiser les expériences. Il permet aux entreprises ou administrations d'entrer en contact avec d'autres structures dans la même situation.

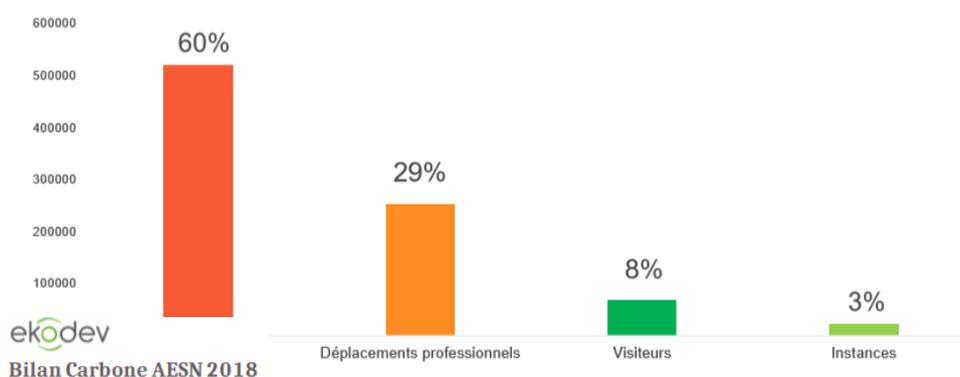
PARTIE 1 – LE DIAGNOSTIC

1) LES RESULTATS DU BILAN CARBONE DE L'AGENCE POUR LE POSTE DEPLACEMENT

Les déplacements constituent le deuxième poste d'émission des GES de l'agence de l'eau Seine-Normandie, tous sites confondus. Ils représentent en effet 32 % des émissions, soit 865,2 Teq CO₂.

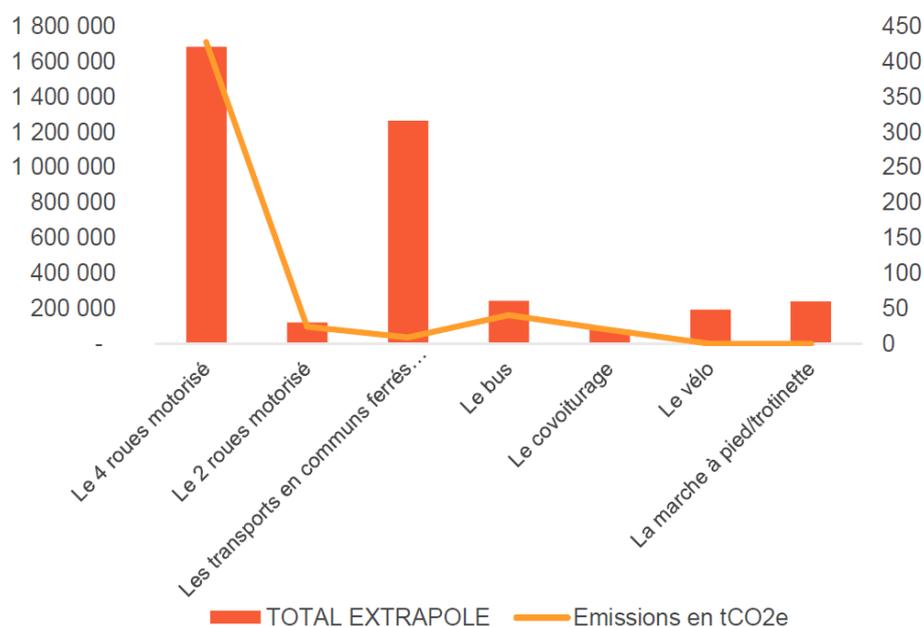
Ils peuvent être divisés en 4 catégories : les déplacements domicile-travail, qui contribuent à 60% du total, les déplacements professionnels (29 %), les déplacements des visiteurs (8 %) et les instances (3 %).

Emissions des différents types de déplacements, en kgCO₂e

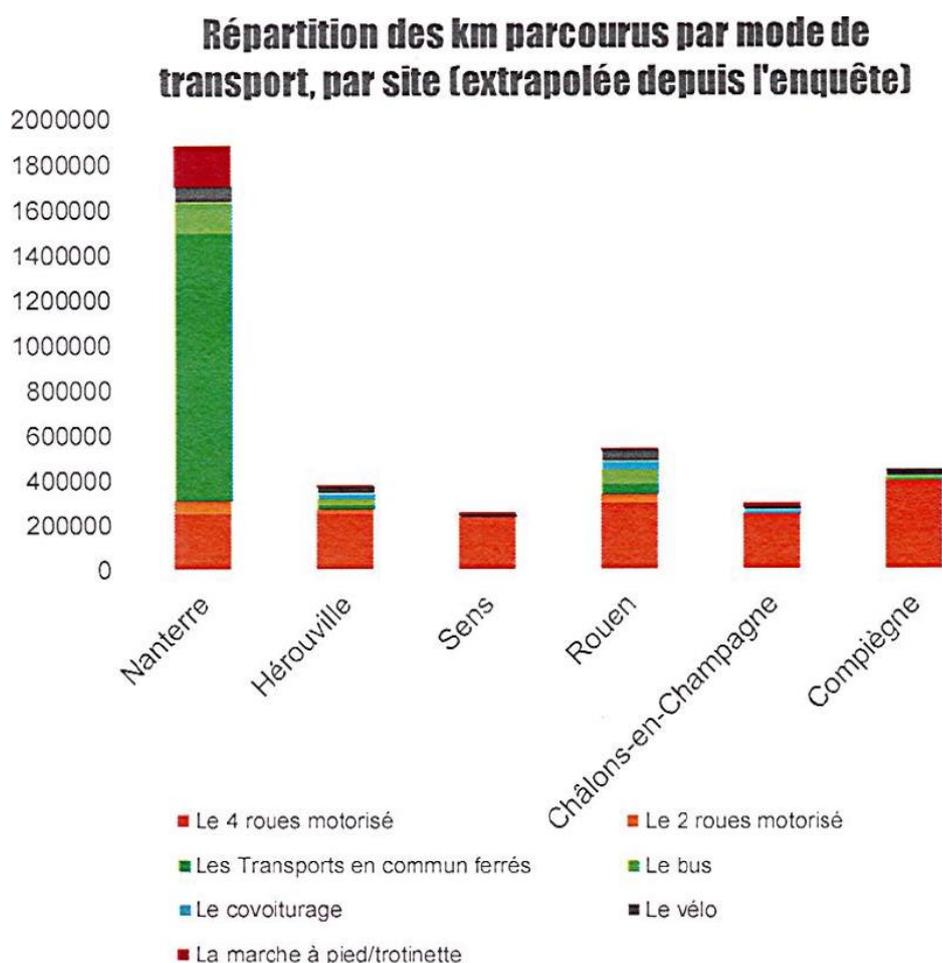


Les déplacements domicile/travail

Kilomètres parcourus par mode de transport et émissions associées, en tCO₂e, pour les déplacements domicile-travail



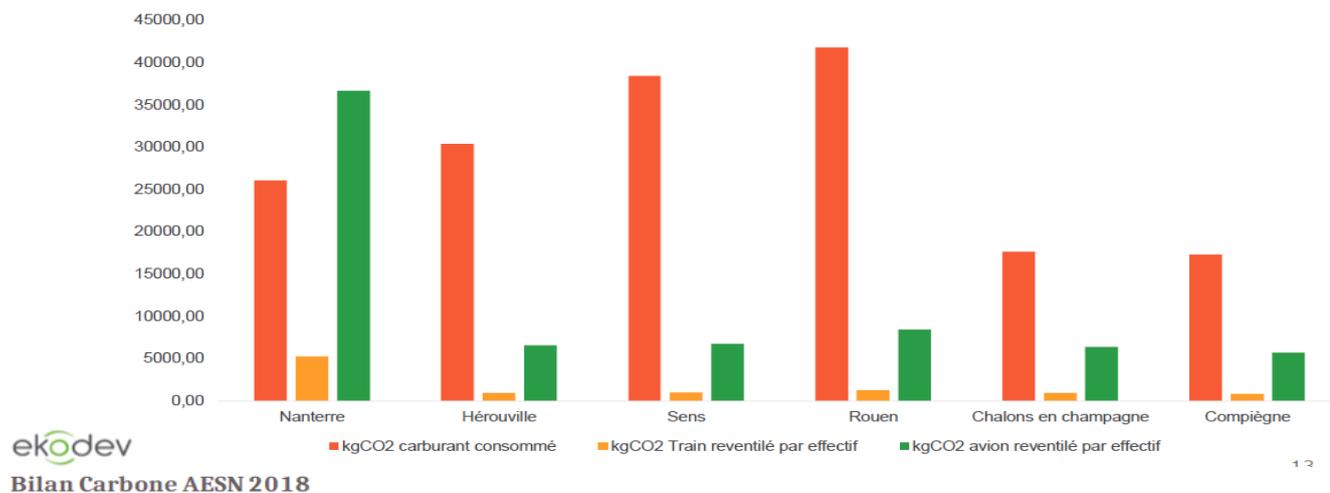
Comme nous l'avons expliqué précédemment, les déplacements domicile-travail sont le type de déplacement le plus émetteur de gaz à effets de serre au sein du poste mobilités. Le graphique supra montre que tous sites confondus, **la voiture est le moyen de transport le plus utilisé et le plus émetteur de gaz à effets de serre**. Près d'**1,3 millions de kilomètres** sont tout de mêmes effectués en transports en communs ferrés, transport très peu émetteur de GES. Le bus, le vélo et la marche à pieds constituent des parts non négligeables du total kilométrique des déplacements domicile-travail.



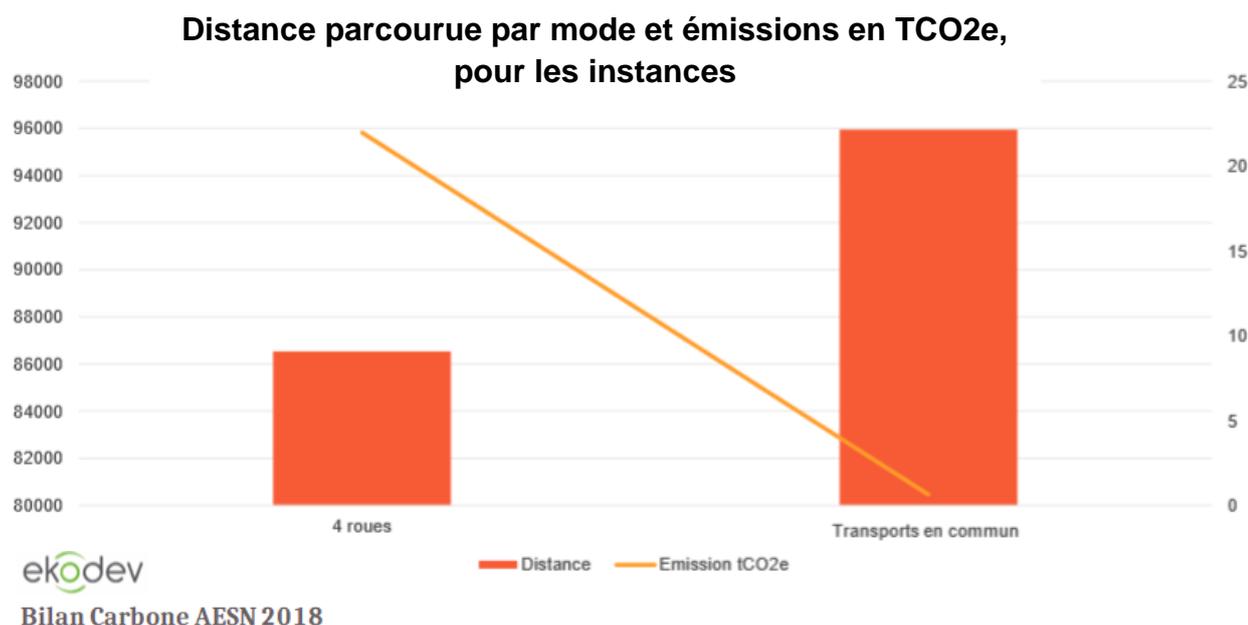
Les déplacements professionnels

Les déplacements professionnels constituent **la deuxième source d'émission de gaz à effets de serre dans le poste mobilité**, après les déplacements domicile-travail. Ils représentent en effet **29 % du poste**. **La voiture est le moyen de transport le plus utilisé** pour couvrir ces déplacements. Les émissions de gaz à effets de serre sont principalement le résultat de trajets effectués en voiture.

Emissions des déplacements professionnels par site, en kgCO2



Les instances



Les déplacements des instances représentent **seulement 3 % des déplacements** et **24,8 % des déplacements de tous les visiteurs**. Ces déplacements s'effectuent majoritairement en transports en commun : en 2017, 96 000 km ont été effectués par ce moyen, contre environ 87 000 en voiture. Ce graphique montre également le décalage entre les émissions de gaz à effet de serre induites par la voiture et celles induites par les transports en commun : **alors qu'une distance moindre a été parcourue en voiture, les émissions de GES ont été presque 20 fois supérieures.**

2) LA DESSERTE DU SITE DE NANTERRE EN TRANSPORTS EN COMMUN

Le siège de l'agence de l'eau Seine-Normandie est situé en zone urbaine, dans la ville de Nanterre, à proximité de La Défense. Il bénéficie donc d'un **réseau de transports en commun relativement complet**.

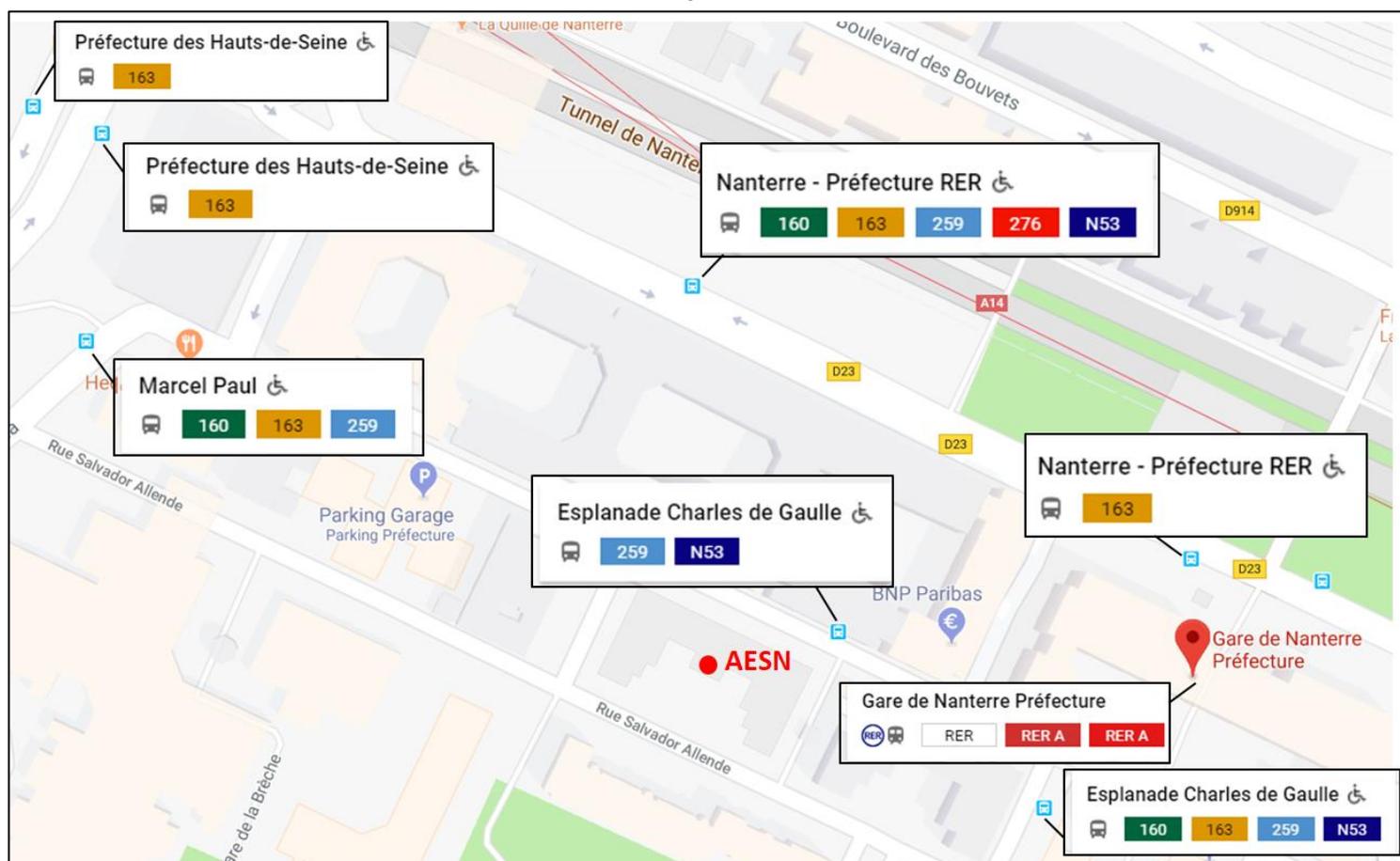
Plusieurs **lignes de bus** sont à proximité du site :

- Esplanade Charles de Gaulle : 160, 259, N53
- Nanterre Préfecture RER : 160, 163, 259, 276, N53
- Marcel Paul : 160, 163, 259, Ligne R

Le site est à 5 minutes à pied de la gare Nanterre Préfecture du **RER A**, qui relie :

- Boissy-Saint-Léger / Saint-Germain-en-Laye
- Marne-la-Vallée Chessy / Cergy-le-Haut
- Marne-la-Vallée Chessy / Poissy

Localisation des bus et de la station RER à proximité du site de Nanterre



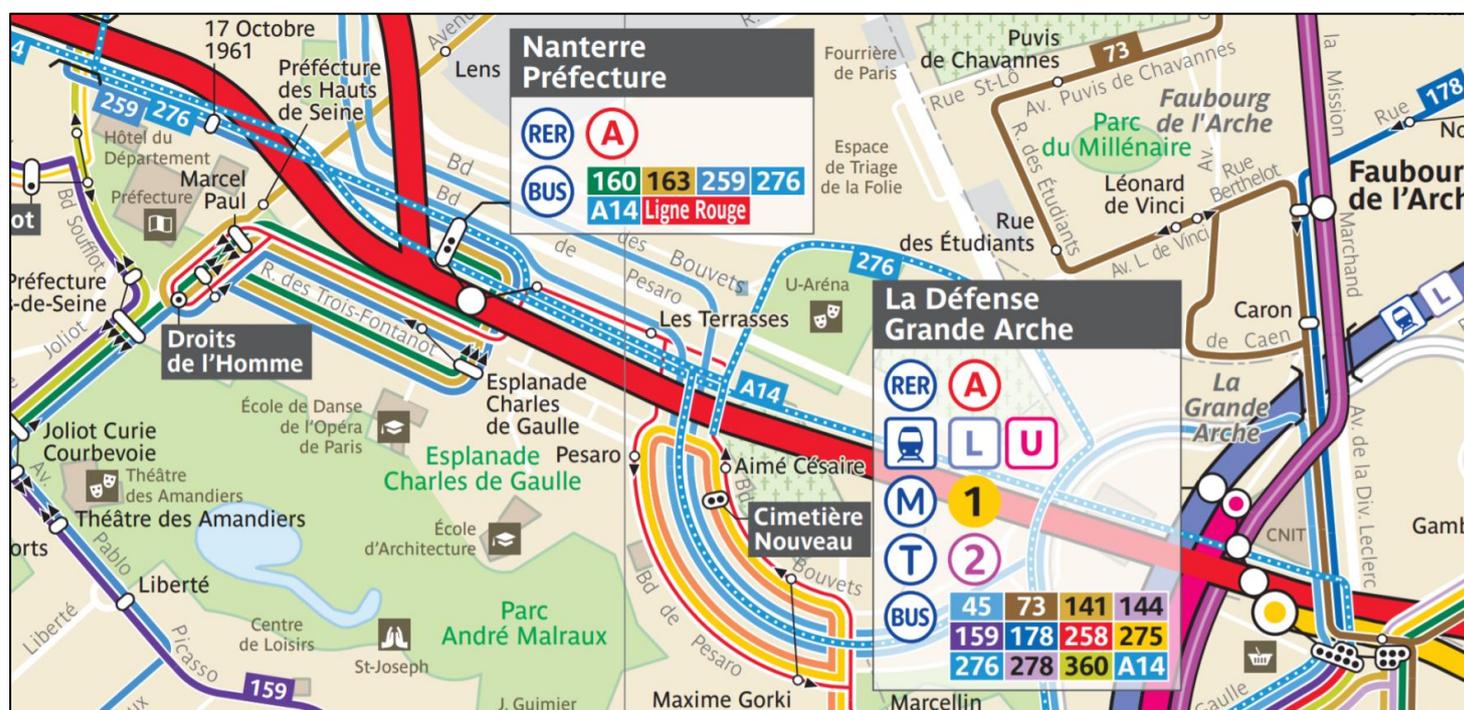
Le site est à 15 minutes à pied de Nanterre Université :

- **RER A** : St-Germain-en-Laye - Poissy -Cergy Boissy-St-Léger / Marne-la-Vallée
- **Bus RATP** : RATP 259 276 304 367
- **Ligne(s)** : Paris-Saint-Lazare à Saint-Germain-en-Laye; Nanterre-Université à Sartrouville

Le site est à 15 minutes à pied de La Défense :

- **RER A** : St-Germain-en-Laye - Poissy -Cergy Boissy-St-Léger / Marne-la-Vallée
- **Transilien Ligne U** : la Défense – La Verrière et **Transilien Ligne L** : Paris Saint Lazare – St-Cloud - Versailles Rive Droite et Paris Saint Lazare – St-Cloud - Saint Nom La Bretèche
- **Tramway** : Pont de Bezons – Porte de Versailles.
- **Métro** : Ligne 1 : La Défense – Château de Vincennes
- **Bus** : 141 / 144 / 159 / 246 / 272 / 275 / 378 / 262 / 161 / 174 / 360 / 160 / 258 / 541 / 73 et N 24 et N52

L'agence ne se situe pas à proximité d'une station de Velib'. Toutefois, les dispositifs permettant de garer son vélo sont prévus sur l'espace public. Une consigne Véligo à la gare de Nanterre Université garanti 100 places disponibles pour un abonnement annuel de 20€/an.



Plan des transports en commun sur le secteur de Nanterre Préfecture - La Défense

Le Plan de Mobilités Urbaines (PDU) de Nanterre souligne toutefois les limites de ces transports en communs : mauvaise desserte, manque de régularité, insécurité aux arrêts, temps d'attente, inadéquation entre le positionnement des arrêts et la destination des usagers concernant les bus ; inconfort dû à la surcharge, stress, enclavement de certaines gares pour le RER. Les cheminements piétonniers sont aussi identifiés comme inconfortables du fait d'un manque de lisibilité (fléchage, éclairage public...) et de dysfonctionnements en termes d'accessibilité, notamment pour les personnes à mobilité réduites.

Ces éléments participent à expliquer le report modal de certains usagers, qui privilégient alors les déplacements en voiture.

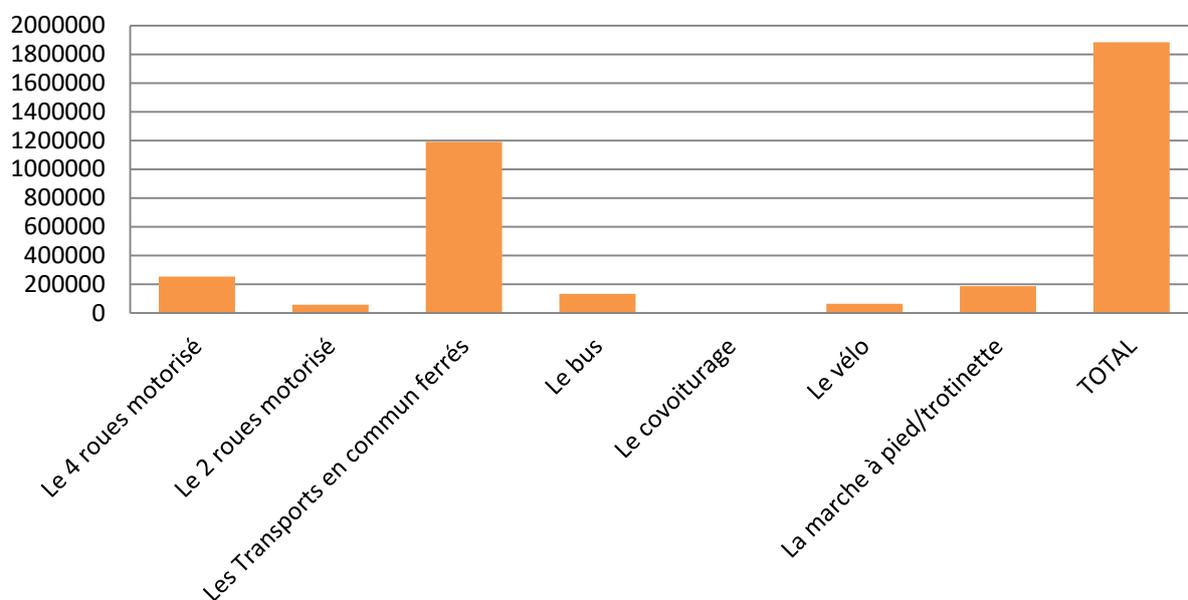
3) LES DÉPLACEMENTS DOMICILE/TRAVAIL VERS LE SITE DE NANTERRE

Le site de Nanterre est celui des six sites qui génère la plus grosse part des émissions de CO2 liées aux déplacements.

Alors que le site est desservi par les transports en communs (plusieurs lignes de bus, RER etc), plus de 285 000 kilomètres ont été néanmoins parcourus en voiture pendant la période étudiée.

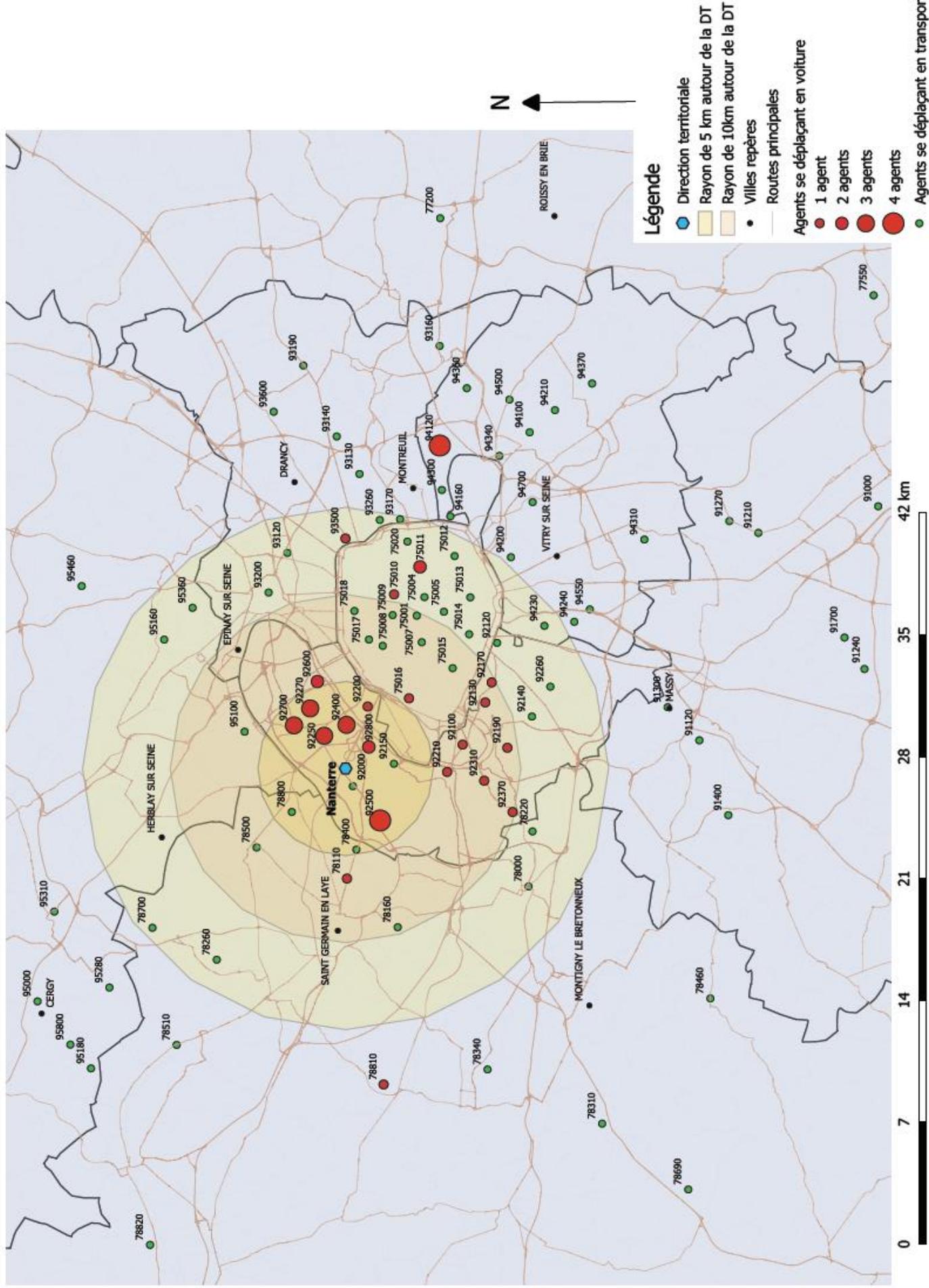
Les transports en commun ferrés restent tout de même le moyen de transport le plus utilisé : 2 819 270 km ont été parcourus grâce aux transports en commun au cours de l'année 2017.

Répartition des km parcourus par mode de transport sur le site de Nanterre, pour les déplacements domicile-travail (extrapolée depuis l'enquête)



Carte des lieux de départs des agents du site de Nanterre

On distingue les agents venant en transports en commun de ceux venant en voiture



Les cartes supra présentent les lieux de départs des agents qui travaillent sur le site de Nanterre. Elles distinguent :

- les agents qui utilisent leur voiture pour se rendre sur leur lieu de travail (●)
- de ceux qui utilisent les transports en communs (●)

Elles indiquent également si plusieurs agents partent d'un même point ou non :

1 ● 2 ● 3 ● 4 ●

Biais méthodologiques

Dans un souci de confidentialité des données, les points ont été placés grâce aux codes postaux des communes de résidence des agents, et non selon les adresses exactes. Par conséquent, il est possible que deux agents domiciliés dans deux communes différentes mais ayant le même code postal soient renseignés sur un même point. Toutefois, ces communes sont a priori proches géographiquement, ce qui permet de limiter le biais dans le résultat.

A l'inverse, certains agents ayant indiqué résider en dehors des limites du bassin de Seine n'ont pas été renseignés sur la carte. En effet, les placer aurait impliqué un changement d'échelle de la carte qui aurait rendu impossible la lecture des autres points. De plus, ces personnes étant peu nombreuses et isolées des autres, les possibilités d'organiser des co-voiturages ou auto partages avec d'autres agents sont limitées. Toujours pour des raisons de lisibilité, certains agents dont le domicile est très éloigné du site ne figurent pas sur la carte (15 agents pour le site de Nanterre).

Enfin, concernant le traitement des données, il a été considéré que les agents qui n'utilisaient pas les transports en commun - ces derniers ayant été identifiés sur la base des demandes de remboursements des titres de transport – et habitant à proximité de l'agence utilisaient des moyens de transports doux : marche à pied, vélo etc.

Localisation des agents

A l'analyse des cartes, on peut tout d'abord observer que les lieux de départ des agents sont répartis de façon relativement homogène dans la Petite Couronne, et autour, dans les départements limitrophes. On note tout de même une **concentration au nord-ouest** qui s'explique par la localisation du lieu de travail à Nanterre. On observe **deux principaux pôles de départ : Paris intra-muros avec 60 agents (notamment 9 qui partent du 15^e arrondissement), et Nanterre avec 27 agents**. Dans une moindre mesure, les villes de Courbevoie (12 agents) et de Sartrouville (9 agents) font aussi partie des pôles de départ.

L'utilisation des transports en commun

On remarque que la majorité des agents travaillant sur le site de Nanterre utilisent d'ores et déjà les transports en commun pour se rendre sur leur lieu de travail. **En effet, sur les 283 agents, seulement 50 se rendent sur le site en voiture**. Il semble que même les agents dont le domicile est relativement éloigné de l'agence, et qui habitent dans des villes de taille modeste dont on peut supposer que l'offre de transports en commun n'est pas optimale, utilisent tout de même ce moyen pour se rendre sur leur lieu de travail.

L'utilisation de la voiture

Alors qu'on pourrait penser que la voiture est choisie lorsque l'offre de transports en commun est trop faible, on remarque qu'une grande partie des agents se rendant en voiture à l'agence partent dans un rayon de 10km voire 5km autour de cette dernière : **28 des 50 agents qui utilisent leur voiture personnelle pour venir sur leur lieu de travail sont domiciliés dans un rayon de 10km autour de l'Agence**. Les points indiquant les agents

qui utilisent leur voiture se situent ainsi majoritairement **au nord-ouest de Paris** (à proximité immédiate de Nanterre), et au sud-ouest, dans le **sud des Hauts-de-Seine**.

Cette proximité est intéressante car des solutions de covoiturage pourraient être proposées aux agents qui habitent dans une même ville, ou dont le domicile est a priori situé sur le trajet d'un autre agent.

Ainsi, on peut constater que quatre agents partent de Rueil Malmaison (92500), commune située à proximité de Nanterre. Quatre agents partent également de Fontenay-sous-Bois (94120). Sur ce point, étant donné l'éloignement par rapport à l'agence, il semble particulièrement intéressant d'informer les agents concernés de la présence d'autres personnes empruntant le même trajet ; le potentiel de réduction des émissions de GES est en effet non négligeable. On observe également que trois agents partent de Colombes (92700), de la Garenne Colombes (92250), de Courbevoie (92400), de Bois Colombes (92270). Deux agents partent des villes d'Asnières sur Seine (92600), de Villejuif (92800) et du 11^e arrondissement de Paris (75011).

Pour finir, on peut remarquer une agrégation de points représentant des agents utilisant leur voiture dans le Sud Est de Paris, qui suivent les principaux axes routiers. Il pourrait être envisageable que certains agents passent chercher d'autres personnes sur le trajet vers le lieu de travail.

Les différentes exploitations possibles des cartes

Pour les prestataires :

Cette carte peut constituer une base de travail à destination d'éventuels prestataires, pour la construction et l'affinement de mesures proposées au sein d'un plan d'actions.

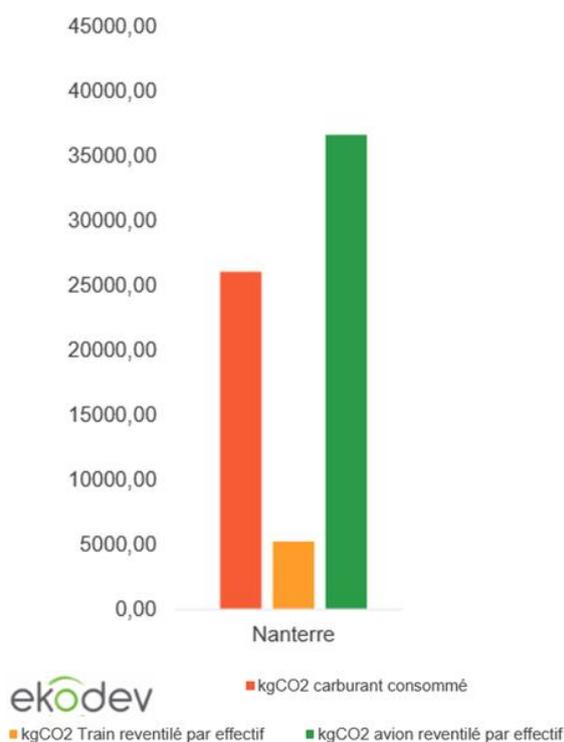
Pour les agents :

Dans le cadre de l'établissement du plan de mobilité, cette carte a également vocation à servir de support utile pour encourager et faciliter les pratiques de co-voiturage ou d'auto-partage pour les déplacements domicile-travail.

En effet, laissée à disposition des agents, cette carte leur permet d'identifier s'ils sont seuls ou non à partir d'un même lieu. La présence des principaux axes de transports leur permet éventuellement de remarquer qu'ils passent par la ville de résidence d'un autre agent et ainsi d'envisager une solution de covoiturage. L'objectif sous-jacent est de réduire le nombre de trajets individuels et ainsi les émissions de GES induites.

4) LES DÉPLACEMENTS PROFESSIONNELS (DU PERSONNEL, DES MEMBRES DES INSTANCES ET DES VISITEURS)

Emissions des déplacements professionnels du site de Nanterre, en kgCO2



En 2017, selon une enquête réalisée par l'AESN, les agents du site de Nanterre ont effectué en moyenne 5,98 déplacements professionnels par mois.

Le site dispose de 17 véhicules de service. En 2017, leur utilisation a entraîné la consommation de 5864 litres de gazole et de 5491 litres d'essence.

Ces déplacements en voiture ont été à l'origine de l'émission de plus de 25000 kg de CO2

Cette même année, 330km ont été effectués en véhicules électriques Autolib'

- En 2017, les déplacements des membres des instances et des visiteurs ont représenté 86 542 km en voiture, et 95 555 km en transports en commun ferrés.

PARTIE II – LE PLAN D’ACTIONS MOBILITE

Pour définir les actions à mettre en œuvre, le comité de pilotage Mobilité s’est appuyé sur :

- le diagnostic présenté précédemment ;
- le cadre apporté par la loi d’orientation des mobilités de novembre 2019 et par la circulaire des services publics éco-responsables de février 2020 ;
- le résultat de l’enquête menée en janvier 2020 auprès des agents de la direction territoriale Seine-Francilienne qui effectuent des déplacements professionnels fréquents en Ile-de-France (chargés d’opération et chargés d’aide au fonctionnement), ainsi qu’une note de réflexion de septembre 2018 de cette même direction territoriale sur l’optimisation et la réduction de l’utilisation des véhicules de service.

In fine, les 7 actions du plan d’actions Carbone 2019-2021 de l’agence liées aux déplacements (sur 13) ont été reprises et le COPIL a cherché à en préciser la mise en œuvre. A l’issue de recherches sur la faisabilité (réglementaire, pratique) et le coût des actions préconisées, le plan d’actions suivant a été retenu :

1 - COMMUNIQUER SUR LA PROXIMITE DES TRANSPORTS EN COMMUN

- ✚ Sur le site internet, citer les transports en commun à proximité du site de l’agence et les modes doux d’accès (vélib…)

2 - ORGANISER UN CHALLENGE MOBILITE ANNUEL

Dans l’objectif de promouvoir les modes de transport alternatifs à l’utilisation individuelle de la voiture (marche, trottinette, vélo, VAE, transports en commun, covoiturage)

- ✚ Le premier challenge sera organisé en septembre 2020, en collaboration avec l’entreprise SCC dont le siège est voisin de celui de l’agence

3 – SENSIBILISER, INFORMER ET METTRE A DISPOSITION DES OUTILS POUR FACILITER L’INTERMODALITE ET LE COVOITURAGE DES AGENTS

DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL

Favoriser l’utilisation de différents modes de transport

- ✚ Valoriser le nouveau forfait mobilité durable auprès des agents
- ✚ Encourager l’utilisation du vélo en organisant une série d’animations à l’occasion de la Journée mondiale sans ma voiture du 22 septembre 2020 (valorisation de l’abri à vélo existant)
- ✚ Valoriser les sites internet et les pratiques de co-voiturage et faciliter le co-voiturage interne à l’agence par un dispositif d’affichage (carte IGN remplie par les agents volontaires)

Favoriser le télétravail

- ✚ Organiser les conditions de recours au télétravail, sur la base du retour d’expérience de la crise sanitaire Covid 19 et des textes officiels

DEPLACEMENTS PROFESSIONNELS

Rendre possible des modes de transport complémentaires/alternatifs à la voiture

- + Poursuivre le remboursement des frais de parking à proximité d'un transport en commun
- + Permettre l'utilisation d'un véhicule de location pour les derniers kilomètres, à côté des stations de Marne la Vallée Disney et de Vincennes
- + Mettre en œuvre un nouveau logiciel de réservation des véhicules de service

Faciliter le recours au covoiturage

- + Avec ses interlocuteurs à une réunion ou avec un collègue qui va dans la même direction grâce à un nouveau logiciel de réservation des véhicules de service

4 – POURSUIVRE L'EQUIPEMENT EN VOITURES ELECTRIQUES, Y FORMER ET SENSIBILISER LE PERSONNEL AFIN D'EN DEVELOPPER L'USAGE

- + Faire un retour d'expérience sur l'utilisation des véhicules électriques (par le biais, notamment, d'une enquête auprès des agents)
- + Poursuivre le renouvellement de la flotte en véhicules électriques, sous réserve de la possibilité d'accès à de nouvelles bornes électriques
- + Poursuivre les formations à la conduite de véhicules électriques et à l'éco-conduite

5. VALORISER LES CONFERENCES TELEPHONIQUES ET DIFFUSER LARGEMENT LEURS MODALITES DE MISE EN ŒUVRE

- + Développer les téléconférences en mettant notamment à disposition de davantage de managers des matériels performants pour ces conférences (« pieuvres »)
- + Diffuser auprès de l'ensemble des agents les numéros gratuits d'accès à des plateformes de conférences téléphoniques

6. MODERNISER ET DEVELOPPER LES AMENAGEMENTS DE VISIO-CONFERENCE ET LES PROMOUVOIR AUPRES DES AGENTS ET DES INSTANCES

- + Mettre en œuvre un système compatible avec l'ensemble des types de visioconférences existants
- + Equiper 3 salles de visioconférence supplémentaires
- + Réaliser un retour d'expérience sur les solutions de visioconférence sur PC portable utilisées pendant la crise sanitaire Covid 19

7. POURSUIVRE LES ACTIONS ET CAMPAGNES D'ECO-GESTES AUPRES DES AGENTS SUR LEURS DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL ET PROFESSIONNELS

Animations à l'occasion de la Journée mondiale sans ma voiture du 22 septembre 2020

- + 3 ou 4 animations vélo et communication interne (questionnaire d'auto-évaluation de son/ses trajet(s) domicile-travail)
- + prêt d'un vélo aux agents volontaires résidant à moins de 10 km de l'agence, durant une semaine
- + lancement d'un Challenge Mobilité en partenariat avec une autre entreprise de Nanterre (SCC), pour une durée de deux semaines

Communication

- ✚ Lancer une enquête en ligne Mobilité auprès des agents de Nanterre pour préparer les animations Mobilité du 22 septembre au 9 octobre
- ✚ Nourrir une rubrique Mobilité dans l'intranet RSE, fournir régulièrement des informations Mobilité dans Intramel'Eau et faire de l'affichage ponctuel dans les ascenseurs et sur les panneaux d'affichage dans les couloirs
- ✚ Mettre le plan Mobilité du site de Nanterre sur le site Internet de l'agence

NOTA BENE : Le développement des modes de transport professionnel plus durables et la limitation des déplacements par le recours aux visioconférences et téléconférences doivent s'accompagner d'une diminution du parc des véhicules thermiques du site de Nanterre, déjà engagée.

Même si les propositions d'actions ont été axées prioritairement sur le site de Nanterre (regroupant le siège et la direction territoriale Seine francilienne), il apparaît que les 2/3 des actions proposées (14 des 20 actions) ont une application possible sur l'ensemble des sites.
--

