

# Résultats de l'enquête « mobilité » Cité administrative du XXI<sup>ème</sup> siècle

---

GT « mobilité » du 29 octobre 2019

# PLAN

## Introduction

### **I/ Situation personnelle**

### **II/ Situation professionnelle**

### **III/ Les déplacements D/T**

- Données générales
- Les déplacements D/T en modes motorisés
- Les déplacements D/T en TC
- Les déplacements D/T en modes actifs

### **IV/ Les déplacements lors de la pause-déjeuner**

### **VI/ Les déplacements professionnels**

### **VII/ Les attentes et perspectives dans le cadre de la future cité administrative**

# INTRODUCTION

- L'enquête s'est déroulée du 5 août au 10 septembre 2019
- A destination des agents des différentes administrations
- N'ont été prises en compte que les réponses des agents susceptibles d'être en poste à la future cité soit **un taux de réponse de 44 % par rapport aux effectifs actuels.**
- Ont été ajoutées les réponses des agents du Rectorat et de la DIRECCTE situés dans le même quartier **soit un total de 440 réponses exploitables.**

## I/ Situation personnelle

- Une majorité de femmes a répondu
- La tranche d'âge la plus représentée est celle des 35-50 ans
- Plus de 91 % des répondants habitent le département de la Somme dont plus de 37 % à Amiens. Par ordre décroissant, viennent ensuite le Pas-de Calais, l'Oise, le Nord, l'Aisne à égalité avec la Seine-Maritime puis à égalité Paris, les Bouches-du-Rhône et la Charente.
- 23 personnes déclarent assumer une incapacité permanente ou un handicap générant une contrainte dans leurs déplacements quotidiens soit par service :

ARS	6
DDCS	3
DIRCOFI	1
DIRECCTE	1
DRAAF	1
DREAL	3
DRJSCS	2
DISI	4
DSDEN	2

## II/ Situation professionnelle

### 1/ Le télé-travail

- 13 % des répondants sont en situation de télé-travail (dont 4 personnes ayant à assumer une situation de handicap)
- L'ADEME, la DREAL et la DIRECCTE sont les administrations où le télé-travail est le plus développé
- De 1 à 3 jours de télé-travail par semaine (1 jours dans + de 75 % des cas)
- Le Vendredi est le jour majoritairement choisi pour le télé-travail (34,72%)
- Plus de 47 % des répondants qui ne sont pas dans cette situation sont intéressés sous-réserve d'éligibilité par le télé-travail (dont 13 personnes en situation de handicap).

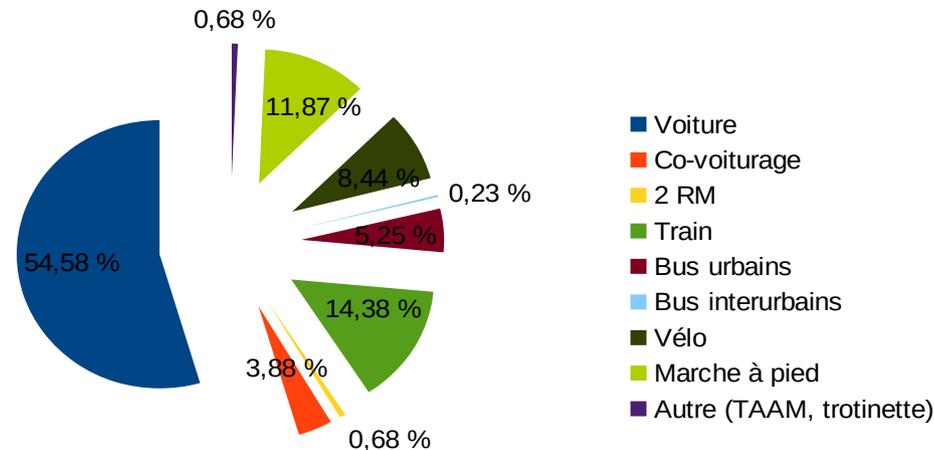
## 2/ Les horaires de travail

- Près de 83 % des répondants travaillent à temps plein
- Les horaires de travail sont partagés quasiment à égalité entre des horaires réguliers et des horaires irréguliers
- Près de 7 % des répondants travaillent le week-end (majoritairement à la DPJJ)
- Près de 92 % des répondants arrivent au travail entre 7h et 9h (dont + de 56 % entre 8 et 9h)
- Le soir, les départs s'étalent sur une période horaire plus importante (entre 17 et 19h) avec 54 % des départs entre 17 et 18h



# III/ Les déplacements D/T – données générales

## 1/ Les parts modales



- La voiture est le 1<sup>er</sup> mode de transport à des degrés divers dans toutes les administrations excepté l'ADEME, l'Agence de l'eau où elle est à égalité avec les TC ou le vélo et enfin l'ONAC (TC et vélo).
- La part modale de la voiture augmente chez les personnes devant assumer une situation de handicap (69,57%)
- Si la voiture reste le mode de transport occasionnel privilégié à 49 %, le recours à un mode de transport occasionnel est rare voir inexistant pour 86 % des répondants

- Le choix du mode de transport

Voiture	Co-voiturage	2 RM	Train	Bus urbains (AMETIS)	Bus interurbains (Trans 80)	Vélo	MàP
1. autonomie	1. contraintes familiales	1. autonomie et rapidité	1. économique	1. écologique	1. fiable et ponctuel	1. écologique	1. bon pour la santé
2. contraintes familiales	2. autonomie	2. habitude	2. écologique	2. habitude		2. bon pour la santé	2. écologique
3. rapidité	3. rapidité		3. rapidité	3. économique		3. rapide et économique	3. habitude et économique

- Chez les personnes devant assumer une situation de handicap, le choix de la voiture ou du covoiturage est également motivé pour des raisons de santé

## 2/ La distance et le temps de trajet D/T

- 50 % des trajets D/T ne dépassent pas 10 km dont 34 % sont égaux ou inférieurs à 5 km
- Les modes actifs (vélo et marche à pied) sont privilégiés sur les courtes distances (près de 56 % pour les trajets jusqu'à 5 km) devant la voiture (32%)
- Au delà et jusqu'à 40 km, la voiture reste majoritairement utilisée avant de fléchir au bénéfice du train.
- Les temps de trajet D/T sont majoritairement compris entre 0 et 30 min (63,86%)

### 3/ Les conditions de déplacements

- Plus de 86% sont plutôt ou tout à fait satisfait de leur mode de transport
- La moitié des trajets D/T est directe
- Les principales étapes lors du trajet sont : l'école, la nourrice et la crèche (37%) et les achats (37%)
- Presque 1/3 des répondants ne rencontrent pas de gêne sur leurs parcours. Pour les autres, la fiabilité des horaires des transports est la gêne majoritaire. Pour les personnes assumant une situation de handicap, le stationnement est aussi une difficulté relevée.
- À l'arrivée au travail, 84 % des personnes sont dans un état d'esprit « neutre » ou « détendu »

### 3 qualificatifs pour définir leurs déplacements D/T

Voiture	Co-voiturage	2 RM	Train	Bus urbains (AMETIS)	Bus interurbains (Trans 80)	Vélo	MàP
1. Rapide	1. Rapide	1. Rapide	1. Economique	1. Ecologique	1. Economique, sûr et sans souci	1. Ecologique	1. Economique
2. Souple	2. Souple	2. Souple et confortable	2. Ecologique	2. Economique		2. Rapide	2. Ecologique
3. Confortable	3. Confortable		3. Contraignant	3. Contraignant		3. Economique	3. Souple

# Les déplacements D/T en mode motorisé

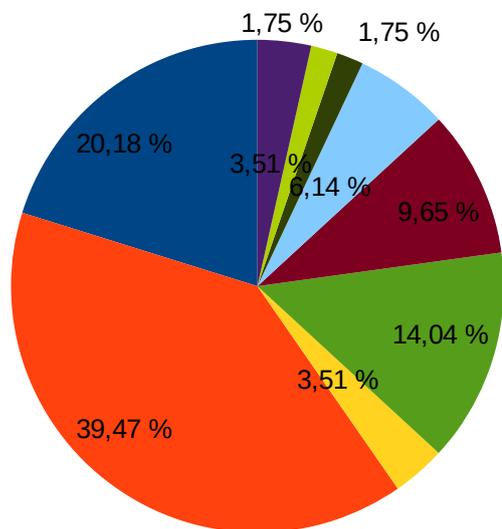
- Les 3 principales raisons qui incitent à utiliser ces modes de transport : rapidité, distance domicile-lieu de travail, contraintes
- Seulement 35 % des trajets D/T sont directs
- Le stationnement
  - Majoritairement sur le parking privé de l'établissement (72,20%)
  - 1 personne assumant une situation de handicap a précisé qu'elle bénéficiait d'une place PMR
  - 73 % des répondants n'ont jamais de difficultés de stationnement (47 % chez les personnes assumant une situation de handicap). Pour les 27 % restants, la principale difficulté est le manque de place.
- Les conditions de circulation
  - 29 % des répondants déclarent rencontrer des difficultés liées à la circulation pendant leur trajet D/T
- Le budget mensuel estimé

- de 50 €	50-100 €	100-150 €	150-200 €	+ de 200 €
17,44 %	33,72 %	23,26 %	15,89 %	9,69 %

# Les déplacements D/T en TC

- Les 3 principales raisons qui incitent à utiliser ces modes de transport : économie, domicile proche d'une gare ou d'un arrêt de bus, écologie
- Les réseaux : 70 % des répondants prennent le train, 27,6 % les bus urbains AMETIS, 1 personne utilise le réseau TRANS 80. L'abonnement annuel est privilégié et 90 % des personnes bénéficient de la prise en charge « employeur ».
- Les trajets en TC sont directs pour 83 % des répondants.
- 1 /3 des personnes ne sont pas satisfaites de l'amplitude et de la fréquence horaire des TC et plus de 45 % font état de difficultés pendant leurs trajets (82,5 % concernent le réseau SNCF)

## Quelles difficultés ?



- Fréquence et articulation avec les horaires de travail
- Retards, suppression de train, pbs techniques
- Manque de communication
- Inconfort (état des rames, train surchargé, saleté...)
- grève
- Durée du trajet (long, fatigue)
- Desserte éloignée du domicile
- Insécurité
- Divers (parking saturé, intempérie...)

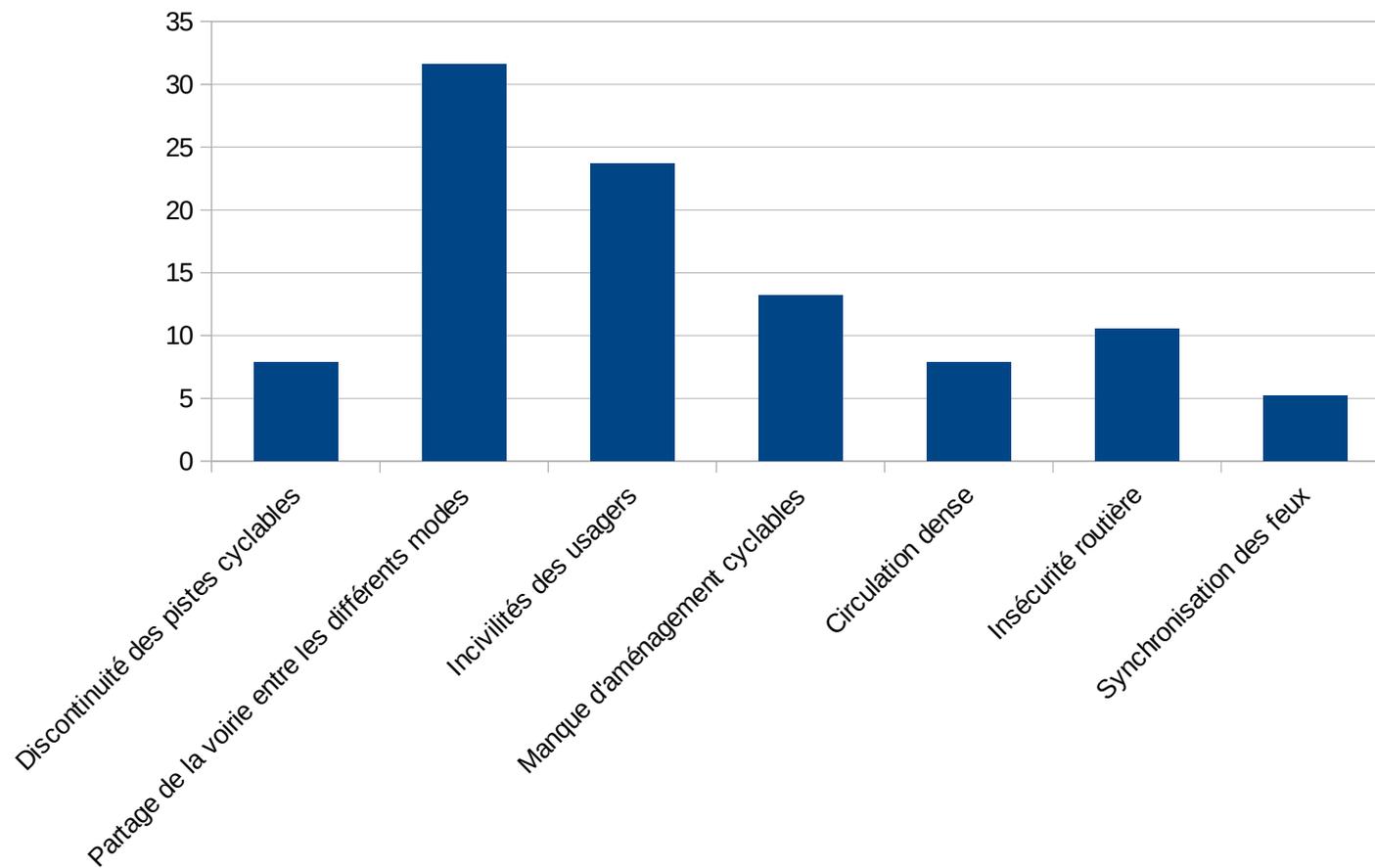
### ■ Le budget mensuel estimé

- de 50 €	50-100 €	100-150 €	150-200 €	+ de 200 €
67,05 %	18,18 %	6,82 %	4,55 %	3,41 %

# Les déplacements D/T en modes actifs

- Les 3 principales raisons qui incitent à utiliser ces modes de transport : domicile proche du lieu de travail, santé et écologie
- Les répondants viennent principalement à pied (56%) puis à vélo. Les nouvelles mobilités ne sont pas utilisées (1 seule personne utilise la trottinette)
- Le stationnement : environ 26 % des personnes ont des difficultés de stationnement dont 19 % tous les jours.
- 1 seule personne assumant une situation de handicap utilise les modes actifs, en l'absence de permis de conduire.

## ■ Les principales difficultés rencontrées



Liberté - Égalité - Fraternité  
REPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET  
DE LA RÉGION  
HAUTS-DE-FRANCE

# IV/ Les déplacements pendant la pause déjeuner

## 1 / Lieu de repas

Lieu de travail	Extérieur	RIA	Domicile	Autre	Non renseigné
46,82 %	65,90 %	30,91 %	10,91 %	2,95 %	1,82 %

## 2/ Temps de trajet (hors personnes déjeunant sur place)

- de 5 min	5-10 min	10-15 min	+ de 15 min
34,80 %	32,16 %	22,47 %	10,57 %

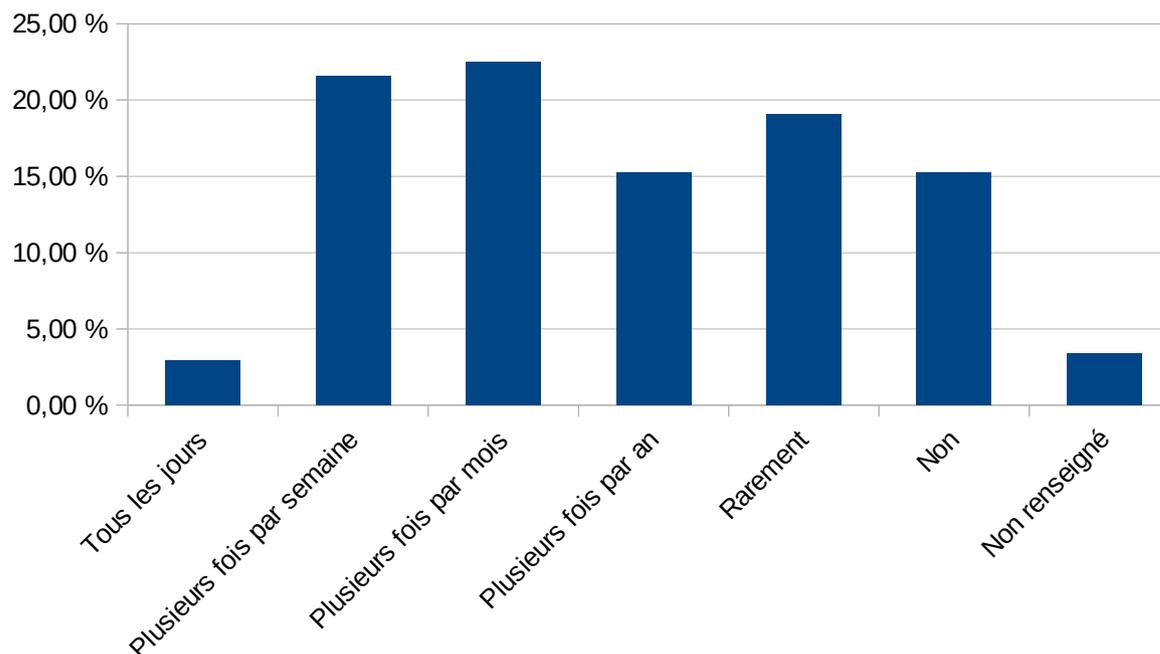
### 3 / Le mode de transport

- La marche à pied est plébiscitée à 67 %

*Les déplacements liés à la pause-déjeuner ne semblent pas revêtir un enjeu particulier si le projet offre des solutions de repas adaptées.*

## VI/ Les déplacements professionnels

- Presque 1/3 des répondants ne se déplacent pas ou rarement dans le cadre de leurs missions (ce chiffre atteint 40 % chez les personnes assumant une situation de handicap)



- Destination (par ordre décroissant)

1. Région HdF

3. Amiens

5. Paris et IdF

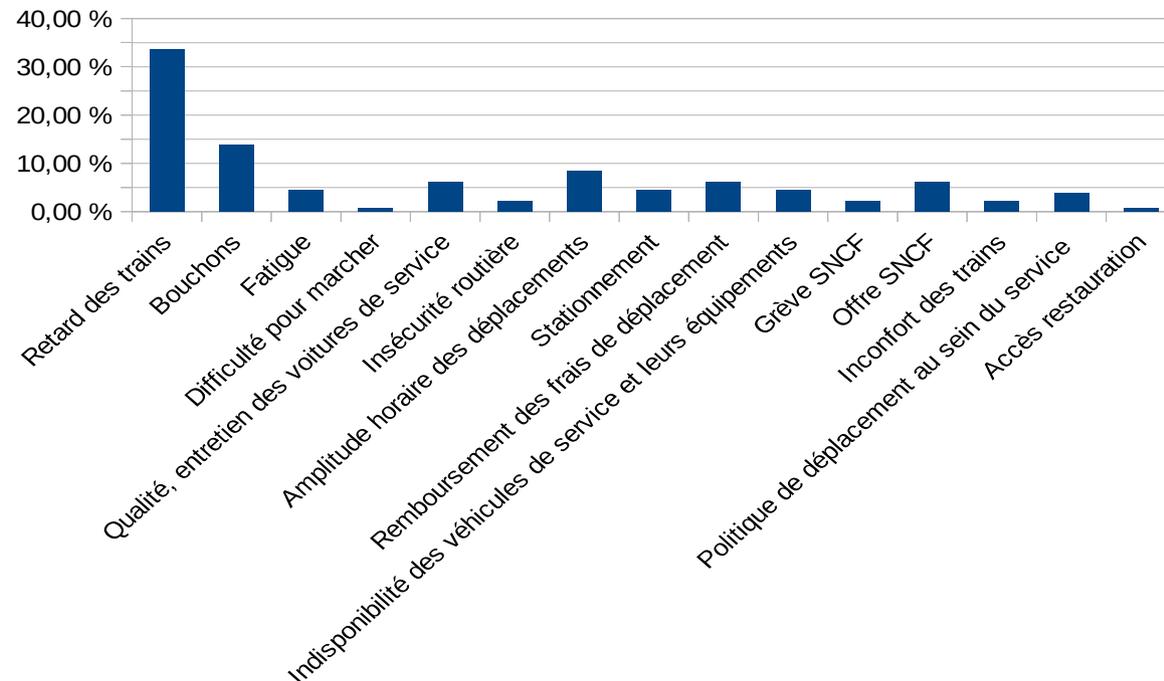
2. Région HdF

4. Amiens Métropole

- Les modes de transport privilégiés sont le véhicule de service (41%) puis le train (34%).
- Pour 50 % des répondants, une politique de déplacement existe au sein de leurs services. 1/3 ne sont pas au courant.
- Un outil de réservation en ligne des véhicules de service est présent dans toutes les administrations.
- La fréquence d'utilisation des véhicules de service est variable

Quotidiennement	Quelques fois par semaine	Quelques fois par mois	Rarement
2,23 %	18,79 %	37,58 %	41,40 %

- Toutes les administrations mettent à disposition des agents des billets SNCF voire des tickets de bus pour faciliter leurs déplacements professionnels
- Toutes les administrations disposent d'outils tels que la visio-conférence et la conférence téléphonique
- Les difficultés lors des déplacements professionnels



## VI/ Les attentes et perspectives dans le cadre de la future cité administrative

- Comparaison du temps de trajet D/T actuel et futur (estimation des agents)

	- de 15 min	15-30 min	30 min-1h	+ d'1 h
Actuel	27,50 %	36,36 %	29,55 %	6,59 %
Futur	17,33 %	38,86 %	33,91 %	9,90 %

Pour les répondants, l'impact du projet en temps de déplacement serait négatif avec un accroissement global des durées de trajet. Cependant, il s'agit d'une appréciation personnelle (quels paramètres ont été pris en compte...) et il est constaté que certains agents du rectorat ou de la Direccte ont répondu que leur temps de trajet allait changer alors qu'ils ne changeront pas de site.

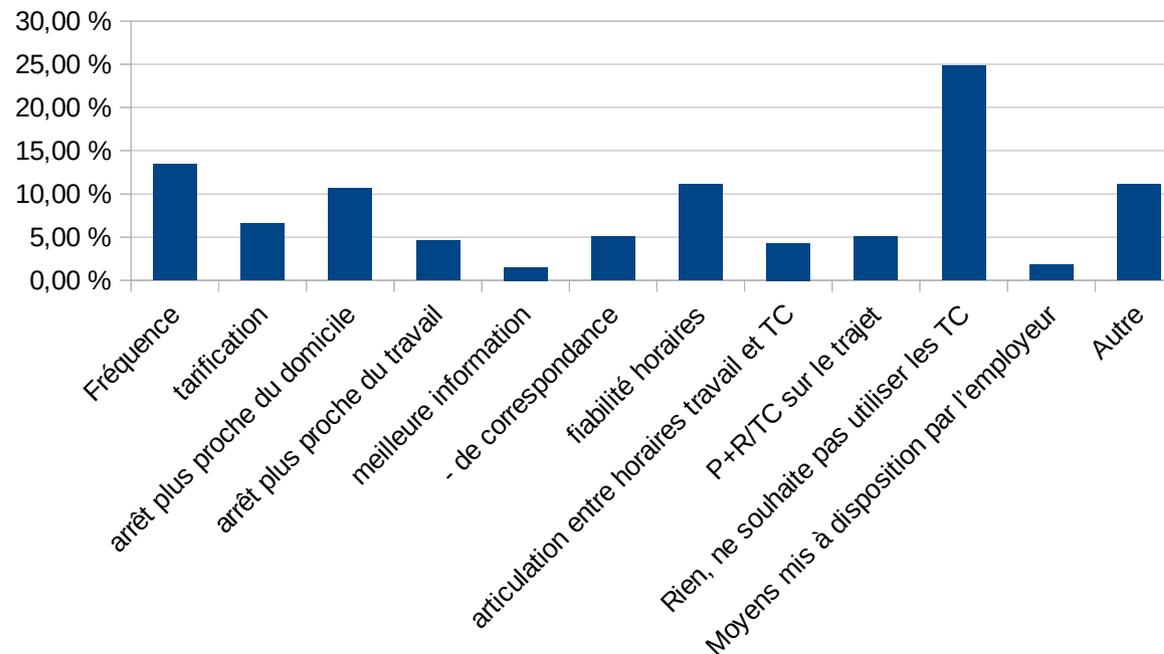


- Evolution du mode de transport ?
  - 1/3 des répondants sont prêts à adopter un autre mode de transport pour leurs déplacements D/T, et cela concerne principalement les modes motorisés

Vers	Covoiturage	2 RM	Train	Bus urbains	Cars interurbains	Vélo	Marche à pied	Autre
Modes motorisés	4,46 %	1,78 %	27,67 %	26,78 %	4,46 %	15,17 %	11,60 %	8,03%

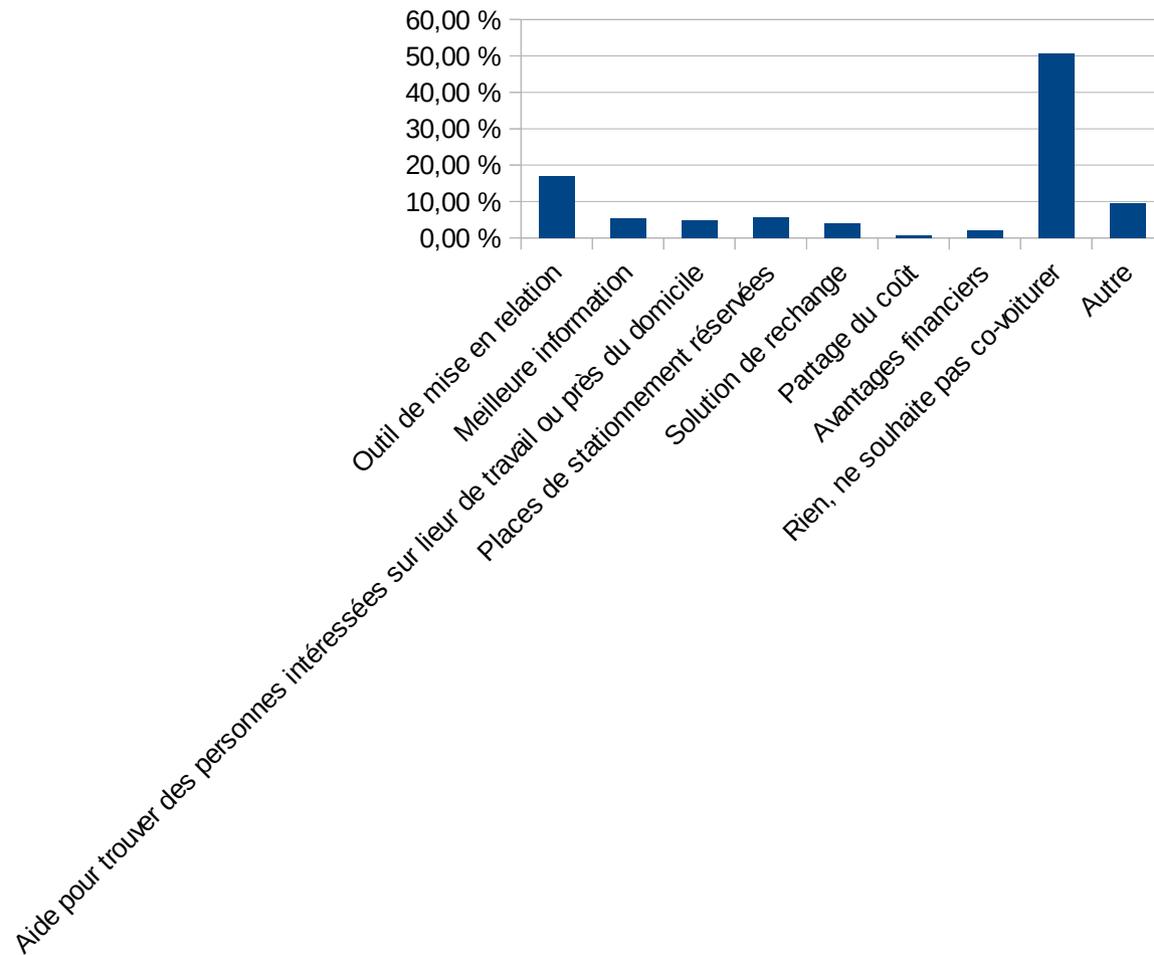
- Plus de 84 % des répondants ne souhaitent pas changer de mode de transport pour les déplacements du midi
- Plus de 55 % des répondants ne souhaitent pas changer de mode de transport pour les déplacements professionnels
- 20 % des personnes assumant un handicap sont prêtes à adopter un autre mode de transport

- Les incitations à l'utilisation des TC pour les déplacements D/T

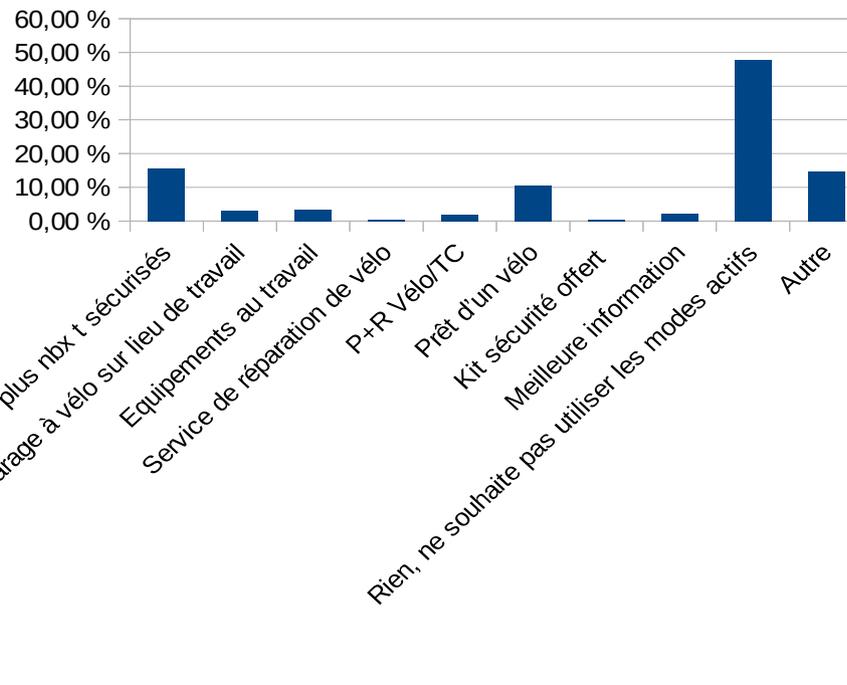


La mise en service du BHNS et des P+R n'apparaît pas incitative pour utiliser les TC (à 72 % pour le BHNS et à 80 % pour les P+R)

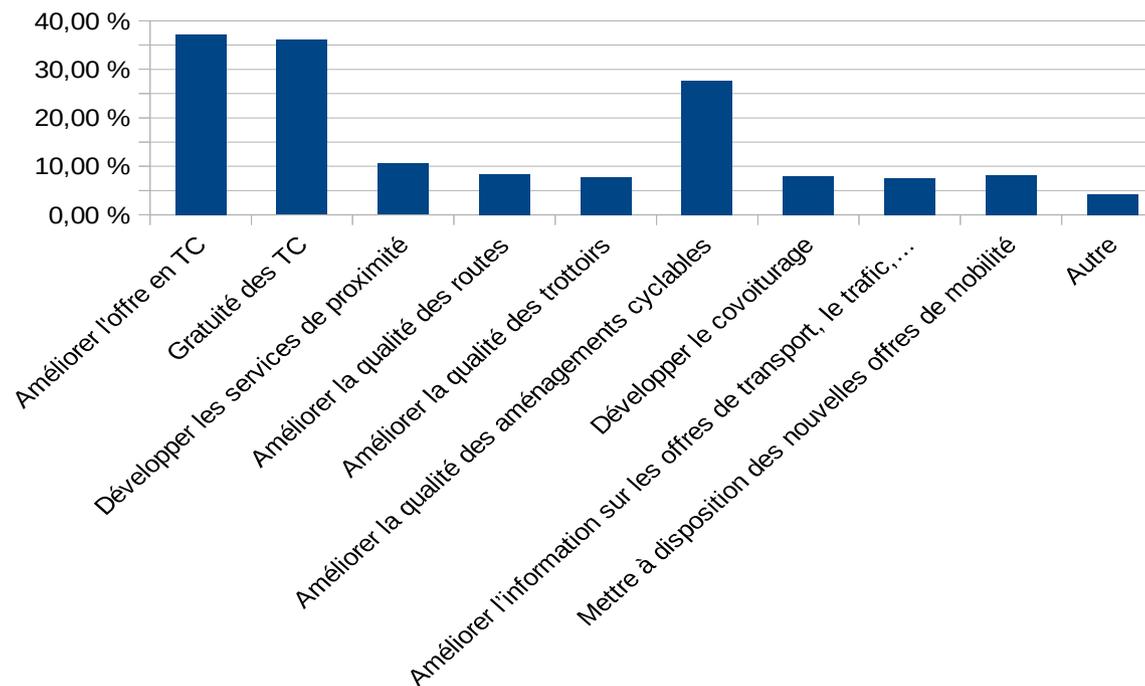
- Les incitations à l'utilisation du covoiturage pour les déplacements D/T



- Les incitations à l'utilisation des modes actifs pour les déplacements D/T



■ Quelles actions à prioriser ?



Les demandes de stationnement gratuit sont dans la catégorie « Autre »



# Conclusion

*Au delà de la mobilité, les éléments de la 1ère et deuxième partie (situation personnelle et professionnelle) devraient participer à la définition:*

- *des conditions d'accès aux futurs bâtiments (par exemple, à partir de quel horaire un agent peut entrer?)*
- *des horaires de travail (décaler les horaires d'arrivée et de départ pour influencer sur les conditions de circulation ?)*
- *de l'organisation du travail avec le télé-travail qui apparaît comme un levier potentiellement important pour réduire les besoins en stationnement*

*S'agissant des déplacements D/T, au regard des parts modales et des perspectives de report modal, les actions à envisager devraient particulièrement porter sur :*

- *comment faciliter et développer l'usage des TC en lien avec les différents acteurs compétents (navette spécifique depuis les P+R, bornes de tickets au sein du bâtiment...)* ;
- *comment faciliter l'usage des modes actifs en particulier le vélo en lien avec Amiens métropole*
- *le stationnement pour les PMR et les personnes utilisant la voiture (mutualisation, optimisation des places, critères d'attribution des places...)*



PRÉFET  
DE LA RÉGION  
HAUTS-DE-FRANCE

*S'agissant des déplacements professionnels, les actions pourraient s'orienter vers :*

- *une meilleure information des agents sur les outils mis à disposition*
- *le développement du co-voiturage entre administration*
- *l'amélioration de la gestion des différents outils (carte SNCF, ticket de bus, outil de réservation des voitures..)*

***Ces pistes de réflexion ne sont pas exhaustives et ne doivent pas exclure des actions potentielles sur l'électromobilité, le covoiturage...***