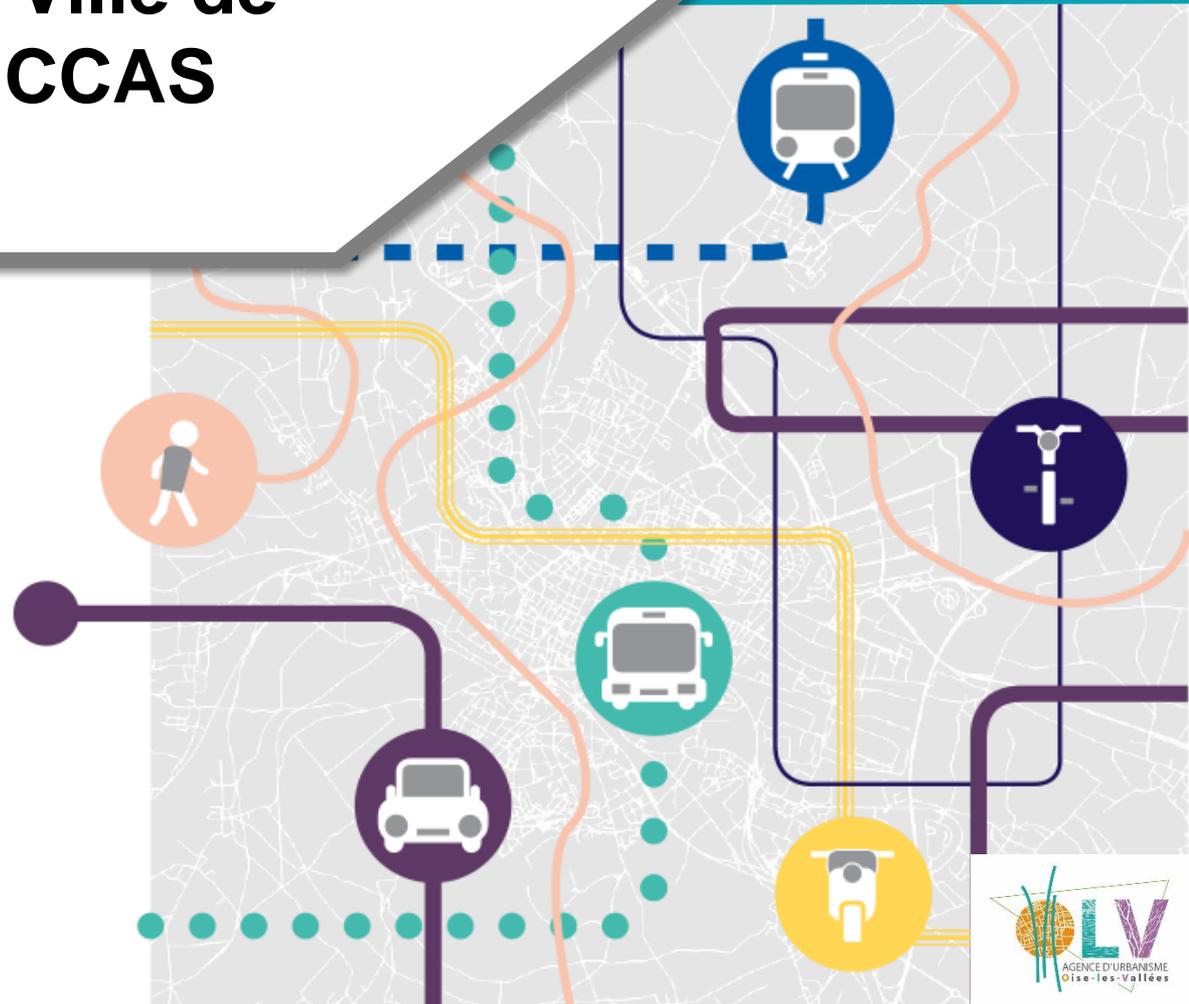


Plan de mobilité de la Communauté d'Agglomération du Beauvaisis, de la Ville de Beauvais et du CCAS

13 mai 2019

Barbara DA SILVA SANTOS
Pascale POUPINOT



Sommaire

I.	Le Plan de mobilité	3
1)	Le cadre législatif.....	3
2)	Les objectifs du PDM.....	4
3)	Méthodologie.....	4
II.	Le diagnostic.....	5
1)	Etat des lieux – domiciliation des agents.....	5
2)	Etat des lieux – répartition des agents dans le territoire.....	6
3)	Les pratiques de déplacements.....	8
4)	Les potentiels théoriques par mode et par quartier.....	22
III.	Le plan d’actions validées par le comité de pilotage du 30 avril 2019 et classer par ordre de priorité.....	24
1)	Axe « transport en commun ».....	25
2)	Axe « modes actifs ».....	27
3)	Axe « voiture partagée ».....	31
4)	Axe « management ».....	34
5)	Axe « animation et communication ».....	37
	Annexes.....	40

I. Le Plan de Mobilité

1) Le cadre législatif

1982 la LOTI :
Instauration du droit de transport pour tous

2000 loi SRU :
Incitation des entreprises et des administrations situées dans une agglomération devant réaliser un PDU de se lancer dans une démarche de PDE - PDIE - PDA

2009 Loi Grenelle 1 : Encouragement par l'Etat, dans le cadre des PDU, à la mise en place des PDE, PDA, d'école ou des zones d'activités

En 2015 la loi TECV : Dans le périmètre d'un PDU, obligation de réaliser un plan de mobilité pour les entreprises regroupant au moins 100 salariés sur un même site d'ici janvier 2018

Possibilité de réaliser un plan de mobilité interentreprises pour les entreprises situées sur un même site.

1996 loi Laure :
Obligation d'élaborer un PDU pour les agglomérations de plus 100 000 habitants dont un des objectifs est de mettre en place des PDE

2008 Décret du 17 décembre : Prise en charge à 50% par l'employeur des titres d'abonnement (transports en commun et location de vélo) correspondant aux déplacements effectués par les salariés entre leur résidence et leur lieu de travail

2010 Décret du 21 juin : Instauration d'une prise en charge à 50% des titres d'abonnement (transports en commun et location de vélo) correspondant aux déplacements effectués par les agents du service public entre leur résidence et leur lieu de travail.

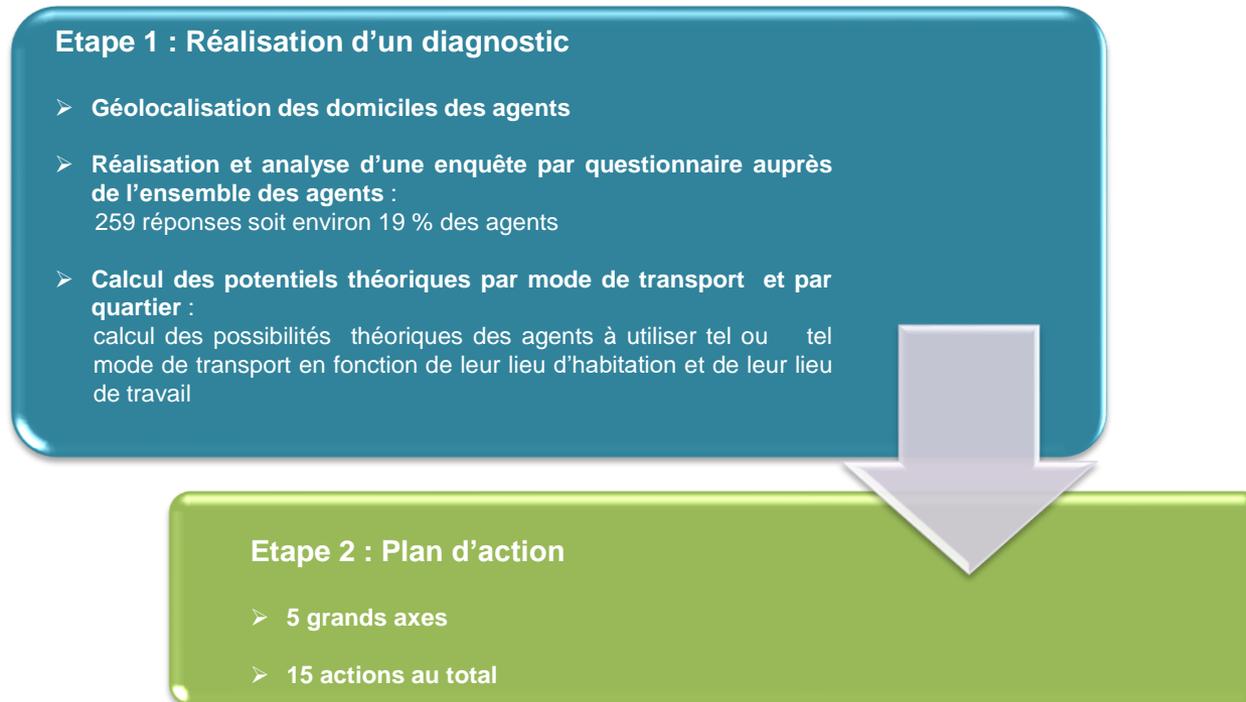
2) Les objectifs du Plan de Mobilité

L'objectif du Plan de Mobilité (PDM) consiste à identifier et à mettre en œuvre un panel de solutions, pour les déplacements domicile-travail des agents territoriaux.

Ces solutions vont faire l'objet d'un plan d'actions qui s'adressera à l'ensemble des agents qui travaillent pour l'agglomération du Beauvaisis, la Ville de Beauvais et son CCAS.

3) La méthodologie

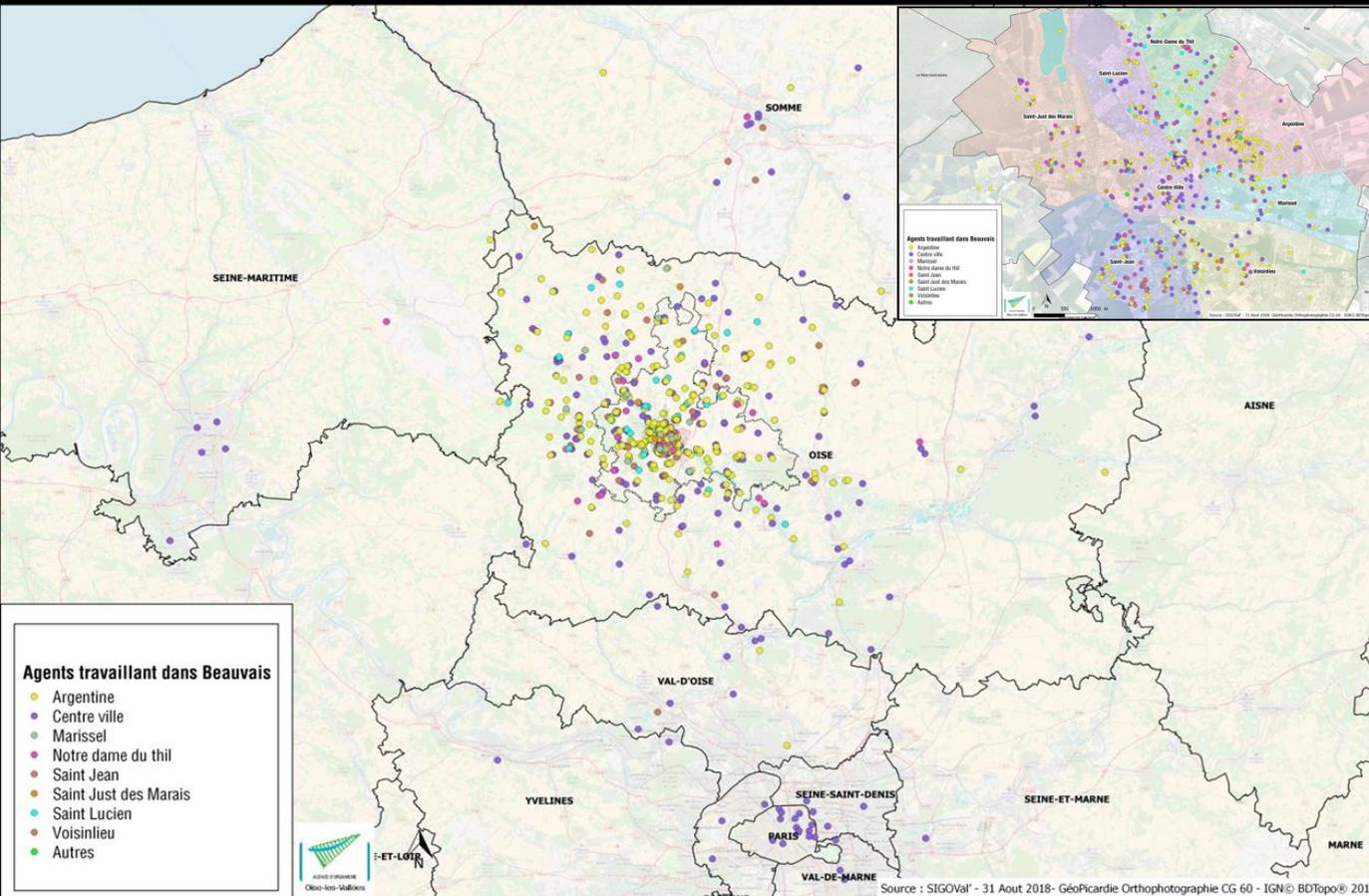
Les grandes étapes de la démarche sont :



II. Le diagnostic

1) Etat des lieux – domiciliation des agents

CARTE DES EFFECTIFS TRAVAILLANT DANS BEAUVAIS



Lieu de domiciliation des agents	Nb d'agents	%
Beauvais	716	51%
Communauté d'Agglomération du Beauvaisis hors Beauvais	302	22%
Oise hors CAB	302	22%
Hauts-de-France hors Oise	22	2%
Ile-de-France	38	3%
Normandie	16	1%
Autres régions	2	0,1%
Total	1398	100%

Les agents de l'agglomération, de la Ville de Beauvais et de son CCAS résident en grande majorité (73%) sur le territoire de la CAB dont la ville de Beauvais concentre plus de la moitié (51%) des effectifs.

2) Etat des lieux – répartition des agents sur le territoire

La CAB, la Ville de Beauvais et le CCAS se déploient sur plus de **90 sites** répartis sur les 8 quartiers de Beauvais et sur les communes de Bresles, Bailleul-sur-Thérain, Tillé, Allonne, etc.

37 % des agents travaillent dans l'un des sites du centre-ville et 32 % dans l'un des sites d'Argentine.

Quatre sites ont un effectif de plus de 100 personnes :

- Le pôle technique : 364 agents
- L'Hôtel de ville : 196 agents
- L'espace culturel François Mitterrand : 119 agents
- Le centre local de sécurité et de prévention de la délinquance : 107 agents

Un site a un effectif compris entre 50 et 100 personnes :

- La CAB: 66 agents

Sites de travail	Nb d'agents	%
Sites situés à Argentine (Elispace, Pôle technique, RPA, Ecole ¹ , Jeunesse ² , Pépinière, M.E.F, Mairie de quartier, Enfance ³ , Médiathèques)	453	32%
Sites situés au centre-ville (Centre local de sécurité et de prévention de la délinquance, Galerie Nationale de la Tapisserie, Hôtel de Ville, Office de Tourisme, CAB, Ecole ¹ , Jeunesse ² , Foyer, Espace culturel François Mitterrand, COS)	523	37%
Sites situés à Marissel (Centre de loisirs sans hébergement, Ecole ¹ , Salle municipale, Serres municipales)	29	2%
Sites situés à Notre-Dame-du-Thil (Cimetières, Ecole ¹ , Parc Dassault ⁴ , Enfance)	89	6%
Sites situés à Saint-Jean (RPA, Ecole ¹ , Jeunesse ² , Mairie de quartier, Enfance ³ , Piscine, Médiathèque)	100	7%
Sites situés à Saint-Just-des-Marais (Archéologie, Plan d'eau du Canada, Ecole ¹ , Epicerie du cœur, Salle municipale)	40	3%
Sites situés à Saint-Lucien (RPA, Ecole ¹ , Jeunesse ² , Enfance ³ , Médiathèque)	68	5%
Sites situés à Voisinlieu (Maladrerie Saint Lazare, Ecole ¹)	29	2%
Sites situés sur d'Autres sites⁵ (Gymnase, Office de Tourisme, Piscine, Autres)	22	2%
Adresses non renseignées (Gymnase, Stades, Autres)	45	3%
Total	1398	100%

Ecole¹ : regroupe l'ensemble des écoles maternelles et élémentaires + A.L.S.H

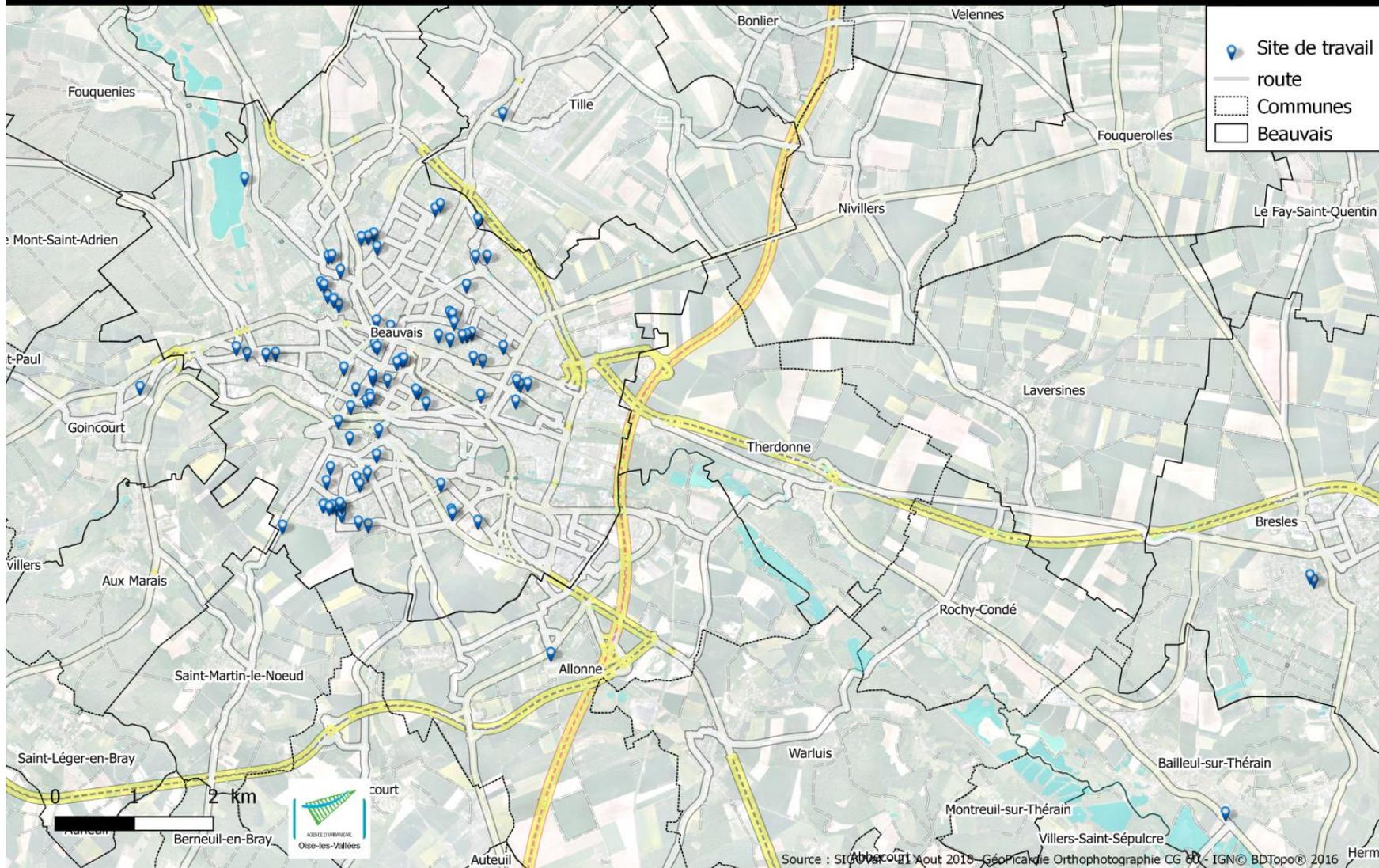
Jeunesse² : regroupe les sites des différents Blog / cit'Ado et la MAJI

Enfance³ : regroupe la maison des familles, les multi-accueil et le relais des assistantes maternelles

Parc Dassault⁴ : regroupe tous les services qui se situent dans le parc municipal ainsi que le site de l'Aquaspace

Autres sites⁵ : les sites de travail situés en dehors de Beauvais

LES DIFFERENTS SITES DE TRAVAIL



3) Les pratiques de déplacements

Une enquête par questionnaire en ligne a été menée auprès de l'ensemble des agents du 16 avril au 25 mai 2018. Elle a pour vocation de :

- connaître les habitudes de déplacements des agents,
- comprendre les raisons qui influencent les choix du mode de transport,
- faire émerger les leviers pour un changement de certaines habitudes de déplacements.

300 agents ont répondu, après dépouillement 259 questionnaires ont été retenus. 14 % des questionnaires ont été retirés car ils étaient soit trop incomplets, soit présentaient des incohérences.

Environ 19 % des agents des 3 structures ont participé à cette enquête

Représentativité des réponses

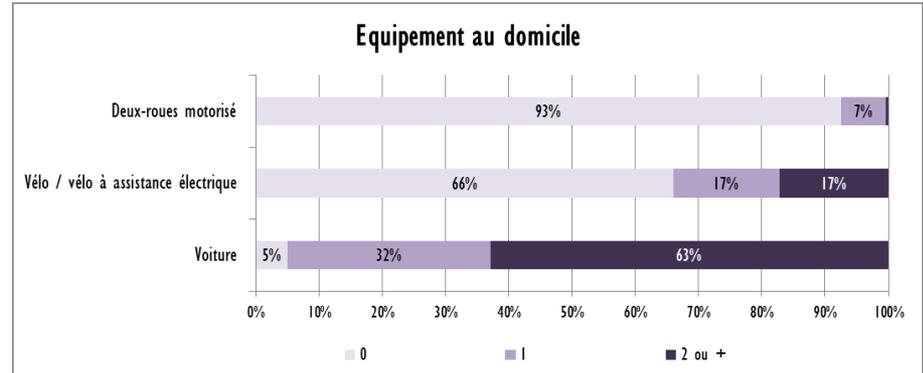
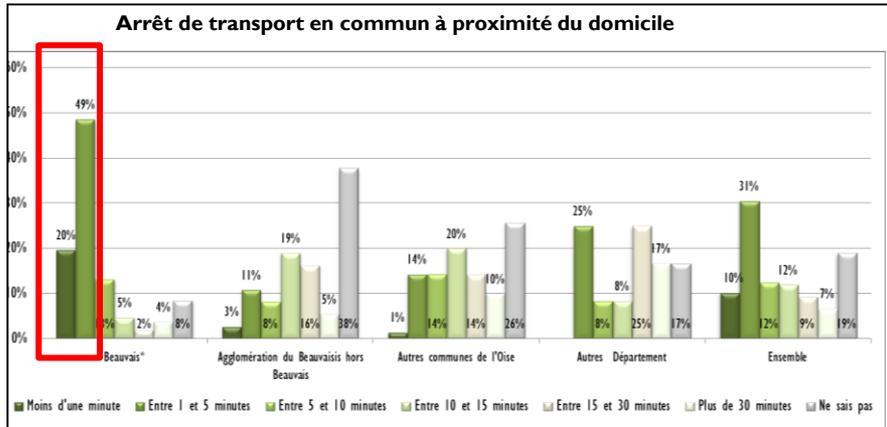
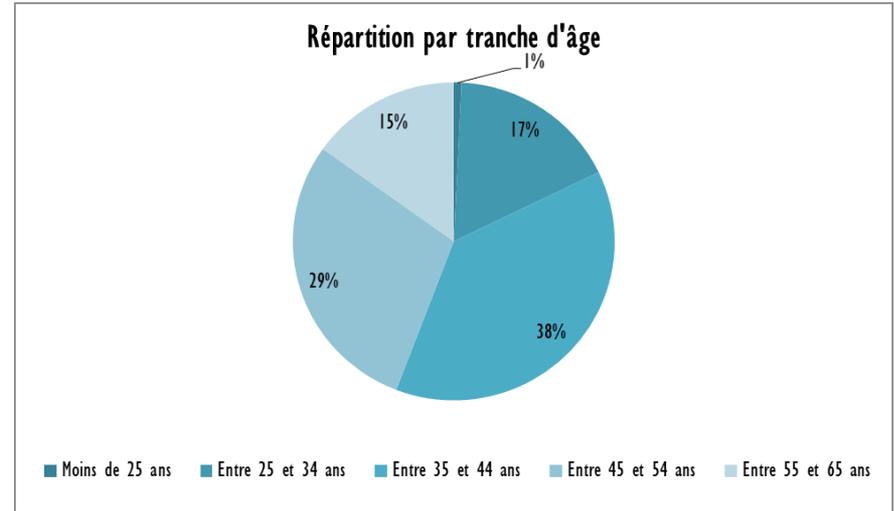
La comparaison entre les réponses données par questionnaire avec le fichier agents met en avant une surreprésentation dans le questionnaire du nombre de :

- femmes
- d'agents qui habitent dans l'Oise hors CAB
- d'agents qui travaillent dans l'un des sites du centre-ville

	Réponses issues du questionnaire		Données issues du fichier agents	
	nb d'agent	%	nb d'agent	%
Répartition par genre				
Femmes	179	69%	769	55%
Hommes	80	31%	629	45%
Répartition par lieu d'habitation				
Agglomération du Beauvaisis	163	63%	1018	73%
Oise hors CAB	83	32%	302	22%
Autres Départements	13	5%	78	6%
Répartition par quartier				
Argentine	57	22%	453	32%
Centre-ville	150	58%	523	37%
Marissel	5	2%	29	2%
Notre-Dame-du-Thil	3	1%	89	6%
Saint-Jean	5	2%	100	7%
Saint-Just-des-Marais	5	2%	40	3%
Saint-Lucien	21	8%	68	5%
Voisinlieu	5	2%	29	2%
Autres	8	3%	67	5%

Le profil des agents ayant répondu au questionnaire

- ❑ La tranche d'âge la plus représentée parmi les répondants est celle des 35 à 44 ans
- ❑ La quasi-totalité des répondants dispose d'une ou plusieurs voitures
- ❑ Moins d'un tiers disposent d'un ou de plusieurs vélos ou vélo à assistance électrique
- ❑ Seuls 6% des répondants possèdent un abonnement de transport en commun.
- ❑ 9 % sont inscrits sur un site de covoiturage
- ❑ 69 % des agents qui habitent à Beauvais¹ ont un arrêt de transport en commun à 5 minutes de leur domicile



Le lieu d'habitation Beauvais inclut les agents qui habitent à Beauvais mais aussi à Goincourt, Tillé, Aux-Marais, Saint-Martin-le-Nœud, Frocourt, Fouquénies et Allonne

Les pratiques de déplacements constatées

Pour venir travailler :

- 82% des agents utilisent la voiture et / ou le deux-roues motorisé,
- 4% viennent en transports collectifs,
- 2% covoiturent
- 2% utilisent le vélo et / ou le vélo à assistance électrique
- 9% viennent en marchant

	Lieux de travail des agents																		Ensemble	
	Argentine		Centre-ville		Marissel		Notre-Dame-du-Thil		Saint-Jean		Saint-Just-des-Marais		Saint-Lucien		Voisinlieu		Autres communes			
Voiture et deux-roues motorisé	51	89%	118	78%	4	80%	4	100%	4	80%	5	63%	19	95%	3	75%	5	100%	213	82%
Covoiturage	1	2%	3	2%	0	0%	0	0%	0	0%	2	25%	0	0%	0	0%	0	0%	6	2%
Train	0	0%	2	1%	0	0%	0	0%	1	20%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	3	1%
Bus Corolis	2	4%	6	4%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	8	3%
Car régional	0	0%	1	1%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	1	0,4%
Vélo / vélo à assistance électrique	0	0%	3	2%	1	20%	0	0%	0	0%	1	13%	0	0%	0	0%	0	0%	5	2%
Marche à pied	3	5%	18	12%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	1	5%	1	25%	0	0%	23	9%
Total	57	100%	151	100%	5	100%	4	100%	5	100%	8	100%	20	100%	4	100%	5	100%	259	100%

Le profil de mobilité des automobilistes et / ou de conducteurs de deux-roues motorisés

□ Informations générales

- 49 % habitent dans l'Agglomération du Beauvaisis, 32% dans l'Oise hors CAB, 4% dans un autre département et 16% dont le lieu de résidence n'est pas renseigné
- 25 % habitent à moins de 5 km de leur lieu de travail
- 48 % mettent moins de 20 minutes pour rejoindre leur lieu de travail
- 55 % travaillent sur l'un des sites du centre-ville :
 - 42 % d'entre eux travaillent sur le site de l'Hôtel de ville
 - 25 % d'entre eux travaillent sur le site de la Communauté d'Agglomération du Beauvaisis
- 2 % possèdent un abonnement de transport en commun
- 8 % sont inscrits sur un site de covoiturage

□ Caractéristiques de la mobilité

- 16 % des automobilistes ou conducteurs de deux-roues motorisés changent de mode de transport en fonction des jours de la semaine :
 - 70 % d'entre eux qui habitent à Beauvais utilisent un mode actif pour venir au travail, 12 % pratiquent le covoiturage et 18 % utilisent les transports en commun
 - 42 % d'entre eux qui habitent en dehors de Beauvais pratiquent le covoiturage, 25 % utilisent les transports en commun, 17 % viennent à vélo ou à vélo à assistance électrique et 17 % viennent en deux-roues motorisés
- Globalement les automobilistes trouvent assez rapidement une place de stationnement (moins de 5 minutes)
- Les raisons qui motivent les agents à prendre leur voiture sont :
 - « Je peux mieux gérer mon temps, mes loisirs, achats, etc. » (45% des agents qui habitent à Beauvais)
 - « La desserte des transports collectifs (bus, train, car) est insuffisante ou inexistante » (63% des agents qui habitent en dehors de Beauvais)

- 52 % des automobilistes ou conducteurs de deux-roues motorisés pourraient être susceptibles de changer de mode de transport pour leur déplacement domicile-travail
- L'analyse croisée de la disposition au changement avec le lieu de domicile permet d'avoir une idée plus précise du potentiel de report modal pour chaque mode :
 - Pour les modes actifs : les agents qui habitent à Beauvais
 - Pour les transports en commun : les agents qui habitent dans la CAB hors Beauvais
 - Pour le covoiturage : les agents qui habitent dans les autres communes

❑ Les perceptions des automobilistes pour les autres modes de transports

- La perception des transports en commun
 - 38 % considèrent qu'une meilleure articulation entre les horaires de travail et les horaires de transport en commun pourrait les encourager à utiliser les transports en commun
 - 38 % considèrent qu'une plus grande fréquence des transports en commun pourrait les encourager à utiliser les transports en commun
 - 27 % déclarent que rien ne pourrait les encourager à utiliser les transports en commun. La principale raison est qu'ils ont trop de contraintes personnelles ou familiales
- La perception du vélo ou vélo à assistance électrique
 - 40 % considèrent que des aménagements cyclables sécurisés seraient un levier pour l'utilisation du vélo ou VAE.
 - 32 % pensent qu'un stationnement sécurisé à proximité du lieu de travail faciliterait la pratique du vélo ou VAE.
 - 28 % déclarent que rien ne pourrait les encourager à pratiquer le vélo ou VAE . L'une des principales raisons mises en avant est la météo
- La perception du covoiturage
 - 29 % estiment que le meilleur moyen pour augmenter le nombre de covoitureurs serait de pouvoir covoiturer uniquement avec des collègues ou des connaissances
 - 29 % déclarent que rien ne pourrait les encourager à utiliser les transports en commun. La principale raison est qu'ils ont des horaires de travail trop variables

Le profil de mobilité des covoitureurs

☐ Informations générales

- 3 habitent dans l'Agglomération du Beauvaisis, 2 dans l'Oise hors CAB et 1 dans un autre département
- 3 habitent à moins de 10 km de leur lieu de travail
- 3 mettent moins de 20 minutes pour rejoindre leur lieu de travail
- Lieu de travail :
 - 2 enquêtés travaillent à la communauté d'Agglomération du Beauvaisis
 - 2 au Service d'Archéologie
 - 1 Pôle technique
 - 1 à l'Hôtel de ville
- 1 possède un abonnement de transport en commun
- 1 est inscrit sur un site de covoiturage

☐ Caractéristiques de la mobilité

- 3 enquêtés changent de mode de transport en fonction des jours de la semaine :
 - 2 d'entre eux qui habitent à Beauvais utilisent soit un mode actif soit la voiture en solo pour venir au travail
 - L'enquêté qui habite en dehors de Beauvais utilise la voiture
- Globalement les automobilistes trouvent assez rapidement une place de stationnement (moins de 5 minutes)
- Les raisons qui motivent les agents à covoiturer:
 - Parmi les agents qui habitent à Beauvais, 2 raisons ont été évoquées par l'ensemble des covoitureurs :
 - « Je peux mieux gérer mon temps, mes loisirs, achats, etc. »
 - « La desserte des transports collectifs (bus, train, car) est insuffisante ou inexistante ».
 - Les agents qui habitent en dehors de Beauvais ont majoritairement répondu « J'ai des contraintes (accompagnement d'enfant(s) à l'école, etc.) » (75% soit 3 enquêtés sur 4)

- 3 covoitureurs pourraient être susceptibles de changer de mode de transport pour leur déplacement domicile-travail :
 - 2 d'entre eux seraient susceptibles de prendre les transports en commun et 1 d'utiliser le vélo et /ou le vélo à assistance électrique

❑ Les perceptions des covoitureurs pour les autres modes de transports

- La perception des transports en commun :
 - Les 3 principales raisons (pour 4 enquêtés) qui encourageraient les covoitureurs à utiliser les transport en commun sont :
 - une plus grande fréquence,
 - un trajet plus direct,
 - une meilleure articulation entre les horaires de travail et de transport en commun,
 - 2 enquêtés déclarent que rien ne pourrait les encourager à utiliser les transports en commun. La principale raison est qu'ils souhaitent garder leur indépendance
- La perception du vélo ou vélo à assistance électrique :
 - 2 enquêtés considèrent que des aménagements cyclables sécurisés seraient un levier pour l'utilisation du vélo ou vélo à assistance électrique.
 - 1 pense qu'un stationnement sécurisé à proximité du lieu de travail faciliterait la pratique du vélo ou VAE.

Le profil de mobilité des utilisateurs des transports en commun

□ Informations générales

- 8 enquêtés habitent dans l'Agglomération du Beauvaisis, 2 dans l'Oise hors CAB et 2 dans un autre département
- 8 enquêtés habitent à moins de 5 km de leur lieu de travail
- 5 enquêtés mettent moins de 20 minutes pour rejoindre leur lieu de travail
- Lieu de travail :
 - 75 % (9 enquêtés) travaillent sur l'un des sites du centre-ville
 - 17 % (2 enquêtés) sur l'un des sites d'Argentine
 - 8 % (1 enquêté) sur l'un des sites de Saint-Jean

□ Caractéristiques de la mobilité

- Les utilisateurs du bus Corolis (8 enquêtés) habitent à Beauvais
- Les utilisateurs du train (3 enquêtés) :
 - 2 habitent dans une autre commune de l'Oise hors CAB
 - 1 habite à Paris
- L'utilisateur (1 enquêté) des cars régionaux habite dans la Somme
- Les types d'abonnements des utilisateurs du bus Corolis (8 enquêtés) sont :
 - 3 ont un abonnement mensuel
 - 1 a un abonnement hebdomadaire
 - 1 voyage gratuitement (navette gratuite)
 - 3 utilisent un ticket à l'unité
- Les types d'abonnements des utilisateurs du train (3 enquêtés) sont :
 - 1 a un abonnement annuel
 - 1 a un abonnement mensuel
 - 1 utilisent un billet à l'unité
- L'utilisateur des cars régionaux a un abonnement mensuel

- 1 utilisateur du train change de mode de transport en fonction des jours de la semaine. Il prend 1 car régional puis un bus Corolis
- 3 utilisateurs des bus Corolis changent de mode de transport en fonction des jours de la semaine :
 - 1 d'entre eux pratique la marche à pied
 - 1 d'entre eux utilise sa voiture
 - 1 d'entre eux pratique le covoiturage
- 100 % (8 enquêtés) des utilisateurs du bus Corolis se rendent à leur arrêt à pied
- Pour les utilisateurs du train :
 - 1 utilise un vélo
 - 1 utilise un bus (autre que Corolis)
 - 1 utilise le métro
- 100 % (1 enquêté) des utilisateurs du car régional se rendent à leur arrêt en prenant un bus urbain
- La quasi-totalité (11 enquêtés sur 12) se rendent de leur arrêt de transport en commun à leur lieu de travail à pied, sauf 1 enquêté qui utilise son vélo.
- Les raisons qui motivent les agents à utiliser les transports en commun :
 - Les agents qui habitent à Beauvais
 - « Je fais l'économie des frais de déplacements » (25 %)
 - « Je ne peux pas venir à vélo (manque d'aménagements, etc.) » (25 %)
 - « Je n'ai pas de voiture à disposition » (25 %)
 - Je n'ai pas / plus le permis de conduire (25 %)
 - Les agents qui habitent en dehors de Beauvais
 - « Je n'ai pas de voiture à disposition » (50 %)
 - « Je n'ai pas / plus le permis de conduire » (50%)

- 42 % (5 enquêtés) utilisateurs de transport en commun pourraient être susceptibles de changer de mode de transport pour leur déplacement domicile-travail :
 - 75% (3 enquêtés) d'entre eux qui habitent Beauvais seraient susceptibles d'utiliser les modes actifs et 25% (1 enquêté) d'utiliser la voiture seule
 - 100 % (1 enquêté) d'entre eux qui habitent dans une autre commune de l'Oise seraient susceptibles de pratiquer le covoiturage

□ Les perceptions des automobilistes pour les autres modes de transports

- La perception du covoiturage
 - 33% estiment que le meilleur moyen pour augmenter le nombre de covoitureurs serait de pouvoir covoiturer uniquement avec des collègues ou des connaissances
 - 42% déclarent que rien ne pourrait les encourager à covoiturer.
- La perception du vélo ou vélo à assistance électrique
 - Les 3 principales raisons qui encourageraient les utilisateurs des transport en commun à pratiquer le vélo et / ou le vélo à assistance électrique sont :
 - des aménagements cyclables sécurisés sur le trajet
 - un stationnement à vélo sécurisé sur le lieu de travail
 - la possibilité de rentrer par un autre mode en cas de forte intempérie
 - 29 % déclarent que rien ne pourrait les encourager à utiliser les transports en commun. La principale raison est qu'il ont des horaires de travail trop variables.

Le profil de mobilité des cyclistes

Informations générales

- 100 % (5 enquêtés) habitent dans l'agglomération du Beauvaisis, et plus particulièrement à Beauvais.
- 4 enquêtés habitent à moins de 5 km de leur lieu de travail
- 5 enquêtés mettent moins de 20 minutes pour rejoindre leur lieu de travail dont 2 mettent moins de 10 minutes
- 3 enquêtés travaillent dans l'un des sites du centre-ville
- Aucun cycliste n'a d'abonnement transport en commun
- 2 enquêtés sont inscrits sur un site de covoiturage

Caractéristiques de la mobilité

- 2 cyclistes changent de mode de transport en fonction des jours de la semaine :
 - 1 d'entre eux utilisent soit le bus Corolis soit un deux-roues motorisé pour venir au travail
 - 1 d'entre eux vient à pied
- 1 cycliste considère que son vélo et / ou vélo à assistance électrique est stationné en sécurité contre 2 cyclistes qui considèrent que le vélo et / ou vélo à assistance électrique n'est pas stationné en sécurité
- Les deux principales raisons qui motivent les agents à prendre leur vélo et / ou vélo à assistance électrique sont :
 - « J'ai l'habitude de circuler à vélo » (40 %)
 - « Pour préserver l'environnement » (40 %)
- 4 cyclistes sur 5 sont satisfaits de leur mode de transport et ne souhaitent pas en changer pour un autre

❑ Les perceptions des automobilistes pour les autres modes de transports

- La perception des transports en commun
 - 40 % considèrent qu'un trajet plus direct pourrait les encourager à utiliser les transports en commun
 - 40% déclarent que rien ne pourrait les encourager à utiliser les transports en commun. La principale raison est que le vélo et / ou vélo à assistance électrique est plus rapide et plus pratique que les transports en commun.

- La perception du covoiturage
 - 20 % estiment que le meilleur moyen pour augmenter le nombre de covoitureurs serait d'aménager des places de stationnement réservées au covoitureurs.
 - 80 % déclarent que rien ne pourrait les encourager à pratiquer le covoiturage. La principale raison est que le vélo et / ou vélo à assistance électrique est plus rapide et plus pratique que le covoiturage

Le profil de mobilité des pratiquants de la marche à pied

❑ Informations générales

- 100 % habitent à Beauvais.
- 100 % habitent à moins de 5 km de leur lieu de travail
- 96 % (22 enquêtés) mettent moins de 20 minutes pour rejoindre leur lieu de travail dont 61 % (14 enquêtés) mettent moins de 10 minutes
- 78 % enquêtés travaillent dans l'un des sites du centre-ville :
 - 50 % d'entre eux travaillent sur le site de l'Hôtel de ville
 - 22 % d'entre eux travaillent sur le site de la CAB
- 3 enquêtés possèdent un abonnement transport en commun
- 1 enquêté est inscrit sur un site de covoiturage

❑ Caractéristiques de la mobilité

- Pour 91 % (21 enquêtés) la marche à pied est le seul mode de transport utilisé pour effectuer leur déplacement domicile-travail.
- Les deux principales raisons qui motivent les agents à venir à pied sont :
 - « Mon domicile est proche de mon lieu de travail » (100 %)
 - « J'ai l'habitude de circuler à pied » (20 %)
- 87 % (20 enquêtés) sont satisfaits de leur mode de transport et ne souhaitent pas en changer pour un autre
- 17% (4 enquêtés) pourraient être susceptibles de changer de mode de transport pour leur déplacement domicile-travail :
 - 3 d'entre eux seraient susceptibles d'utiliser le vélo et / ou vélo à assistance électrique pour venir sur leur lieu de travail
 - 1 d'entre eux serait susceptible de pratiquer le covoiturage.

❑ Les perceptions des automobilistes pour les autres modes de transports

- La perception des transports en commun
 - 17 % considèrent qu'un trajet plus direct pourrait les encourager à utiliser les transports en commun
 - 17 % considèrent qu'une meilleure fiabilité des horaires et du service pourrait les encourager à utiliser les transports en commun
 - 57 % déclarent que rien ne pourrait les encourager à utiliser les transports en commun. La raison est que la marche à pied est le meilleur mode de transport pour se rendre sur leur lieu de travail

- La perception du vélo et / ou vélo à assistance électrique
 - 39 % pensent qu'un stationnement sécurisé à proximité du lieu de travail facilitera la pratique du vélo et / ou vélo à assistance électrique
 - 35 % considèrent que des aménagements cyclables sécurisés seraient un levier pour l'utilisation du vélo et / ou vélo à assistance électrique
 - 39 % déclarent que rien ne pourrait les encourager à utiliser les transports en commun. La raison est que la marche à pied est le meilleur mode de transport pour se rendre sur leur lieu de travail

- La perception du covoiturage
 - 30 % estiment que le meilleur moyen pour augmenter le nombre de covoitureurs serait d'aménager des places de stationnement réservées au covoitureurs.
 - 57 % déclarent que rien ne pourrait les encourager à pratiquer le covoiturage. . La raison est que la marche à pied est le meilleur mode de transport pour se rendre sur leur lieu de travail

4) Les potentiels théoriques par mode et par quartier

Méthode de calcul

Covoiturage :

Pour calculer le potentiel théorique du nombre d'agents susceptibles de se rendre sur leur lieu de travail en pratiquant du covoiturage, ont été intégrés tous agents vivant à moins 350 m (à vol d'oiseau) d'au moins un autre agent.

Ont été exclus de ce potentiel les agents résidant à moins de 20 minutes à pied de leur lieu de travail.

Transports en commun :

Pour calculer le potentiel théorique du nombre d'agents pouvant se rendre sur leur lieu de travail en transports en commun, des analyses ont été effectuées sur les deux réseaux de transports présents sur le territoire : réseau Corolis et le réseau TER

Ont été intégrés à ce potentiel :

- les agents résidant à au moins 150 m d'un arrêt de bus Corolis
- les agents résidant à au moins 4 km d'une gare TER

Modes actifs :

Pour calculer le potentiel théorique du nombre d'agents susceptibles de se rendre à pied ou à vélo, une zone isochrone a été réalisée, permettant de définir l'ensemble des lieux accessibles en un certain temps de trajet depuis un point de départ donné.

Ainsi les potentiels présentés ici ont été effectués pour une durée de 10 minutes (à vélo et à pied).

Les potentiels théoriques maximaux calculés

- Le potentiel de covoitureurs est de 600 agents
- Le potentiel d'agents qui prennent le TER est de 125 agents
- Le potentiel de cyclistes est de 400 agents
- Le potentiel de piétons est de 280 agents

	Lieu de travail des agents																	
	Argentine		Centre-ville		Marissel		Notre-Dame-du-Thil		Saint-Jean		Saint-Just-des-Marais		Saint-Lucien		Voisinlieu		Total	
Voiture individuelle	453	100%	523	100%	29	100%	89	100%	100	100%	40	100%	68	100%	29	100%	1331	100%
<i>0 - 10 min</i>	289	64%	299	57%	20	69%	58	65%	66	66%	27	68%	36	53%	17	59%	812	61%
<i>10 - 20 min</i>	86	19%	79	15%	4	15%	13	14%	16	16%	7	18%	17	25%	4	15%	226	17%
<i>20 - 30 min</i>	53	12%	60	12%	3	12%	12	13%	15	15%	1	3%	13	19%	3	11%	160	12%
<i>30 - 40 min</i>	14	3%	33	6%	1	4%	3	4%	3	3%	3	8%	2	3%	3	11%	63	5%
<i>40 - 50 min</i>	5	1%	12	2%	0	0%	0	0%	1	1%	1	3%	0	0%	1	4%	20	2%
<i>50 - 60 min</i>	3	1%	27	5%	0	0%	2	2%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	32	2%
<i>Plus d'un heure</i>	3	1%	14	3%	0	0%	1	1%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	18	1%
Covoiturage	275	61%	225	43%	10	35%	43	48%	29	29%	12	29%	20	30%	9	30%	622	47%
Transports collectifs	225	50%	262	50%	13	46%	50	56%	49	49%	17	42%	27	39%	17	59%	660	50%
<i>Dont Bus Corolis</i>	180	40%	206	39%	11	38%	45	50%	41	41%	16	39%	21	31%	15	52%	534	40%
<i>Dont le TER</i>	45	10%	56	11%	2	8%	5	6%	8	8%	1	3%	5	8%	2	7%	126	9%
Marche à pied	77	17%	124	24%	5	19%	18	20%	32	32%	8	21%	12	19%	3	11%	280	21%
<i>0 - 10 min</i>	56	12%	74	14%	3	12%	6	7%	22	22%	5	13%	6	9%	3	11%	176	13%
<i>10-20 min</i>	21	5%	50	10%	3	8%	12	13%	10	10%	3	8%	6	9%	0	0%	106	8%
Vélo ou VAE	213	47%	275	53%	16	54%	51	57%	59	59%	25	63%	36	53%	15	52%	691	52%
<i>0 - 10 min</i>	112	25%	206	39%	8	27%	30	34%	41	41%	12	29%	22	33%	10	33%	440	33%
<i>10-20 min</i>	101	22%	69	13%	8	27%	21	23%	19	19%	14	34%	14	20%	5	19%	250	19%

Potentiel théorique maximal

III. Le Plan d'action

Sur la base du diagnostic , le plan d'actions du PDM de la Communauté d'agglomération du Beauvaisis, de la Ville de Beauvais et de son CCAS a été défini autour de 5 axes

- Axe 1 : Les transports collectifs
- Axe 2 : Les modes actifs
- Axe 3 : La voiture partagée
- Axe 4 : Le management
- Axe 5 : L'animation et la communication.

Ce plan d'actions précise pour chaque fiche action :

- Le responsable de l'action,
- La durée de l'action,
- Le budget associé
- La priorité
- Des éléments du diagnostic
- Les objectifs poursuivis
- Le principe de l'action et les modalités de mise en œuvre
- Les acteurs concernés et / ou à associer
- Le calendrier prévisionnel de réalisation
- Les indicateurs de suivi

AXE : TRANSPORTS COLLECTIFS

FICHE ACTION N°1	Prendre en charge à hauteur de 50% des abonnements		
RESPONSABLE DE L'ACTION	DRH	DUREE DE L'ACTION	Pérenne
BUDGET	Entre 40 000 € et 45 000 €	PRIORITE	■ ■ ■ ■
ELEMENTS DU DIAGNOSTIC	<p>→ 1 400 agents Ville / CAB / CCAS</p> <p>→ Selon l'enquête réalisée, 5% des agents utilisent les transports collectifs</p> <p>→ 715 agents habitent Beauvais où un réseau de transports urbains maille l'ensemble des quartiers, avec deux lignes chrono particulièrement performantes</p> <p>→ En 2018, 30 agents par mois en ont bénéficié pour un coût annuel d'environ 9 000 €</p>		
OBJECTIFS POURSUIVIS	<p>Dans un contexte national de hausse des prix du carburant et d'enjeux liés à la transition écologique, et celui local de fluidifier le trafic routier aux heures de pointe dans Beauvais :</p> <p>→ Augmenter la part modale des transports en commun sur les trajets domicile-travail : multiplier par 5 le nombre d'agents qui utilisent les TC, soit de 30 à 150 agents</p>		
DESCRIPTION DE L'ACTION	<p>Principe de l'action : prise en charge à hauteur de 50 % des abonnements annuels, mensuels ou hebdomadaires des transports en commun des agents.</p>	<p>Modalités retenues : inscription au budget des crédits nécessaires sans limitation de l'enveloppe qui suivra l'évolution et besoins couplée à une meilleure communication en interne aux agents pour bien expliquer ce dispositif en développant les supports adaptés (papier, site intranet, appli mobile de la collectivité, actions dédiées, etc).</p>	
ACTEURS CONCERNES	→ La chargée de communication interne		
CALENDRIER	→ Action déjà mise en place et obligatoire. A poursuivre pendant toute la durée du PDM		
INDICATEURS DE SUIVI	→ Nombre d'abonnements pris en charge		

AXE : TRANSPORTS COLLECTIFS

FICHE ACTION N°2

Mettre en place une navette de rabattement entre le (ou les) parking(s) et les sites du centre-ville

RESPONSABLE DE L'ACTION

Service Mobilités

DUREE DE L'ACTION

Expérimentation

BUDGET

Entre 20 000 et 40 000 € / an

PRIORITE

■■■

ELEMENTS DU DIAGNOSTIC

523 agents travaillent en centre-ville où le stationnement est payant sans parking propre aux collectivités
→ Selon l'enquête réalisée, **78%** des agents qui travaillent dans l'un des sites du centre-ville viennent en voiture

OBJECTIFS POURSUIVIS

Une offre de stationnement gratuite abondante existe partout en périphérie immédiate du cœur de ville, aucun site de la collectivité n'étant éloigné, selon la rapidité des personnes, de plus à 5 à 10 minutes de marche à pied par rapport au parking le plus proche. **Mais pour certains agents pouvant rencontrer des difficultés de mobilité, cette marche à pied même courte peut-être une contrainte plus importante.** Pour ce public à mobilité sinon réduite, du moins plus difficile, il s'agit de rechercher une solution parking gratuit +bus.
→ Proposer une solution de stationnement sur les parkings Saint-Quentin et Brisson aux agents qui travaillent dans l'un des sites du centre-ville combinée à une navette de centre-ville – publics cibles : de 10 à 30 agents attendus.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Principe de l'action : inscrire à titre expérimental dans la DSP transports la mise en place d'un nouveau service, sous la forme d'une navette de rabattement depuis les parkings Saint-Quentin et Brisson vers les sites en cœur de ville

Modalités retenues : réalisation préalable d'une enquête par questionnaire auprès des agents volontaires qui travaillent en centre-ville afin de déterminer plus précisément le public cible, mesurer la réalité des besoins, et les attentes en terme d'horaires et d'organisation du service. Cette expérimentation devrait être menée avec les services d'autres collectivités (département de l'Oise par exemple).

ACTEURS CONCERNES

→ Beauvaisis Mobilités

CALENDRIER

→ Lancement de l'enquête après l'approbation du PDM en 2019

INDICATEURS DE SUIVI

→ Nombre d'agents qui utilisent la navette : *le dispositif s'inscrit dans une expérimentation qui est appelée à évoluer selon le succès du dispositif, mais aussi en fonction des besoins plus généraux des actifs du cœur de ville, en lien avec la propre évaluation et évolution du dispositif dit Chronopro dans le cadre de la DSP.*

AXE : MODES ACTIFS

FICHE ACTION N°3	Développer des équipements pour le stationnement des vélos sur les sites		
RESPONSABLE DE L'ACTION	Service Mobilités	DUREE DE L'ACTION	Ponctuelle
BUDGET	Arceaux vélo : 22 000 € Abri individuel couvert : 75 000€	PRIORITE	■■■■
ELEMENTS DU DIAGNOSTIC	<p>Dans un contexte national où 400 000 vélos sont volés par an en France (pour 100 000 retrouvés), un cycliste sur 2 déclarant avoir déjà été victime au moins une fois d'un vol de vélo, → Selon l'enquête réalisée auprès des agents ville ou agglo, 2 cyclistes sur 3 considèrent que leur vélo ou vélo à assistance électrique n'est pas stationné en sécurité</p>		
OBJECTIFS POURSUIVIS	<p>→ Augmenter la part modale sur les trajets domicile-travail : multiplier par 10 le nb d'agents venant à vélo, soit 250 → Lever un frein matériel au développement du vélo en équiper les trois principaux sites du centre-ville (Hôtel de ville, CAB et centre culturel François Mitterrand), secteurs qui présentent la caractéristique de concentrer un grand nombre d'agents sur des sites particulièrement exposés au vol en raison de leur fréquentation publique, de 150 places de stationnement longue durée sécurisées.</p>		
DESCRIPTION DE L'ACTION	Principe de l'action : étude et travaux	Modalités retenues : privilégier une action conduite simultanément sur les trois sites en étudiant les possibilités de mettre en place une ou des aires de stationnement à vélos à proximité et / ou dans les locaux des trois principaux sites du centre-ville. Ces aires de stationnement vélo doivent être sécurisées et faciles d'accès.	
ACTEURS CONCERNES	Direction de l'Architecture + Direction des Espaces Publics et DSIT		
CALENDRIER	Opération à réaliser en 2019 sur les sites de la mairie, siège de la CAB, centre culturel		
INDICATEURS DE SUIVI	<p>→ Nombre de places de stationnement longue durée sécurisées aménagées sur les principaux sites du centre-ville → Le taux d'occupation (mesure à effectuer au moins une fois en été et une fois en hiver, un mardi et un jeudi)</p>		

AXE : MODES ACTIFS

FICHE ACTION N°4	Proposer sur les horaires de travail, des stages (ou petite formation) de remise en confiance pour l'utilisation du vélo		
RESPONSABLE DE L'ACTION	Service de formation DRH	DUREE DE L'ACTION	Pérenne
BUDGET	Entre 2 500 et 5 000 € / an	PRIORITE	■■■
ELEMENTS DU DIAGNOSTIC	<p>→ 1 400 agents Ville / CAB / CCAS</p> <p>→ Selon l'enquête réalisée auprès des agents, 2 % des agents (25 agents) viennent à vélo au travail</p> <p>→ Environ 400 agents habitent à au moins 10 min de leur lieu de travail à vélo</p>		
OBJECTIFS POURSUIVIS	<p>→ Augmenter la part modale du vélo sur les trajets domicile-travail : multiplier par 10 le nombre d'agents venant à vélo, soit 250</p> <p>→ Lever un frein au développement du vélo, dans un contexte où seulement 5 % des français pratiquent le vélo une fois par semaine et près de 60 % doivent être considérés comme ne faisant pas du tout ou quasiment pas (moins de 10 fois dans l'année) du vélo, en proposant aux agents qui le souhaitent de réapprendre à faire du vélo en confiance</p>		
DESCRIPTION DE L'ACTION	Principe de l'action : droit à la formation pour les agents et subvention pour les associations et clubs partenaires	Modalités retenues : proposer des stages sur les heures de travail, plutôt en période printanière et / ou estivale, de remise en confiance pour l'utilisation du vélo (insertion dans la circulation, essai de vélo classique, VAE, vélos pliants, etc.).	
ACTEURS CONCERNES	→ Les associations et / ou vélocistes du territoire		
CALENDRIER	→ Plusieurs sessions entre avril et septembre chaque année du PDM		
INDICATEURS DE SUIVI	<p>→ Le nombre de stages réalisés</p> <p>→ Le nombre de participants</p>		

AXE : MODES ACTIFS

FICHE ACTION N°5

Création d'une bourse annuelle pour l'acquisition d'un vélo, d'un vélo électrique ou d'un vélo pliable

RESPONSABLE DE L'ACTION	Service Transports-Mobilités	DUREE DE L'ACTION	Pérenne
BUDGET	12 500 € / an	PRIORITE	■■■
ELEMENTS DU DIAGNOSTIC	<p>→ 1 400 agents Ville / CAB / CCAS</p> <p>→ Selon l'enquête réalisée auprès des agents, 2 % des agents (25 agents) viennent à vélo au travail</p> <p>→ Environ 400 agents habitent à au moins 10 min de leur lieu de travail à vélo</p>		
OBJECTIFS POURSUIVIS	<p>→ Augmenter la part modale sur les trajets domicile-travail : multiplier par 10 le nombre d'agents venant à vélo, soit 250</p> <p>→ Lever un frein au développement du vélo, en soutenant financièrement les agents pour l'achat d'un vélo</p>		
DESCRIPTION DE L'ACTION	<p>Principe de l'action : subvention sous conditions aux agents, dans un montant de la bourse ainsi créé limité à 50 vélos par an</p>	<p>Modalités de l'action : le règlement de l'action devra être proposé à l'avis du CTP, qu'il s'agisse des obligations imposées à l'agent pour l'usage du vélo dans ses déplacements domicile-travail ou des modalités d'attribution (distance minimale entre le domicile et le lieu principal de travail, acquisition du vélo auprès d'un vélociste du territoire).</p>	
ACTEURS CONCERNES / A ASSOCIER	→ Représentants du personnel		
CALENDRIER	→ Mise en place de l'action après l'approbation du PDM		
INDICATEURS DE SUIVI	→ nombre de primes déclenchées par an		

AXE : MODES ACTIFS

FICHE ACTION N°6	Expérimenter l'indemnité vélo		
RESPONSABLE DE L'ACTION	DRH	DUREE DE L'ACTION	PERENNE
BUDGET	Entre 50 000 € et 100 000 €	PRIORITE	■■■■
ELEMENTS DU DIAGNOSTIC	→ 1 400 agents Ville / CAB / CCAS → Selon l'enquête réalisée auprès des agents, 2 % des agents (25 agents) viennent à vélo au travail → Environ 400 agents habitent à au moins 10 min de leur lieu de travail à vélo		
OBJECTIFS POURSUIVIS	→ Augmenter la part modale du vélo sur les trajets domicile-travail : multiplier par 10 le nombre d'agents venant à vélo, soit 250 → Créer un cadre incitatif reconnaissant pleinement l'usage du vélo comme un mode de transport vertueux (santé, bilan carbone, attractivité de la ville, un accès à la mobilité au moindre coût), en instaurant le nouveau forfait mobilité dans la collectivité		
DESCRIPTION DE L'ACTION	Principe de l'action : subvention sous conditions aux agents dans la limite de 300€ par an et par agent	Modalités de l'action : Cette indemnité s'inspire du forfait mobilité prévu au projet de loi d'orientation des mobilités, étant précisé que le règlement de l'action devra être proposé à l'avis du CTP, en particulier s'agissant des obligations imposées à l'agent pour l'usage du vélo dans ses déplacements domicile-travail ou des modalités d'attribution (distance entre le domicile et lieu de travail principal, fréquence d'usage minimale...).	
ACTEURS CONCERNES	→ Représentants du personnel		
CALENDRIER	→ Mise en place de l'action après l'approbation du PDM, et l'instauration dans la loi du forfait mobilité		
INDICATEURS DE SUIVI	→ Nombre de demandes de l'indemnité vélo		

AXE : VOITURE PARTAGEE

FICHE ACTION N°7	Créer la « communauté co-voitureurs de la CAB » sur la plate-forme de co-voiturage (Oise Mobilité)		
RESPONSABLE DE L'ACTION	Service Mobilités	DUREE DE L'ACTION	Pérenne
BUDGET	pas d'impact budgétaire	PRIORITE	■■■■
ELEMENTS DU DIAGNOSTIC	<p>→ 1 400 agents Ville / CAB / CCAS</p> <p>→ Selon l'enquête réalisée auprès des agents, 2% des agents pratiquent le covoiturage soit 30 agents sur plus de 1 100 agents qui viennent en voiture</p> <p>→ 600 agents habitent à moins de 350 m (à vol d'oiseau) d'un autre agent.</p>		
OBJECTIFS POURSUIVIS	<p>→ Augmenter la part modale du covoiturage sur les trajets domicile-travail : multiplier par 10 le nombre d'agents qui pratiquent le covoiturage</p> <p>→ Lever un frein au covoiturage, en facilitant la mise en contact des co-voitureurs au-delà de la sphère des seuls collègues immédiats, qui aujourd'hui limite le covoiturage entre agents des 3 collectivités (CAB, ville, CCAS)</p>		
DESCRIPTION DE L'ACTION	<p>Principe de l'action : partenariat dans le cadre du service public assuré par le SMTCO et sa plateforme de covoiturage Oise Mobilité</p> <p>http://www.covoiturage-oise.fr/</p>	<p>Modalités de l'action : travailler au développement d'une offre de parcours pré-enregistrée sur la plateforme Oise Mobilité ; communiquer auprès des agents sur l'outil Oise Mobilité</p>	
ACTEURS CONCERNES	<p>→ Le SMTCO</p> <p>→ Chargée de communication interne</p>		
CALENDRIER	→ Mise en place de l'action après l'approbation du PDM		
INDICATEURS DE SUIVI	→ Evolution de la part modale du covoiturage dans les trajets domicile-travail		

AXE : VOITURE PARTAGEE			
FICHE ACTION N°8	Mettre en place un système de garantie retour à domicile pour des raisons exceptionnelles		
RESPONSABLE DE L'ACTION	Service Mobilités	DUREE DE L'ACTION	Pérenne
BUDGET	3 000 € / an	PRIORITE	■ ■
ELEMENTS DU DIAGNOSTIC	<p>→ 1 400 agents Ville / CAB / CCAS</p> <p>→ Selon l'enquête réalisée auprès des agents, 2% des agents pratiquent le covoiturage soit 30 agents sur plus de 1 100 agents qui viennent en voiture</p> <p>→ 600 agents habitent à moins de 350 m (à vol d'oiseau) d'un autre agent.</p>		
OBJECTIFS POURSUIVIS	<p>→ Augmenter la part modale du covoiturage sur les trajets domicile-travail : multiplier par 10 le nombre d'agents qui pratiquent le covoiturage</p> <p>→ Lever un frein au covoiturage, en assurant la garantie retour à domicile aux agents qui covoiturent (absence exceptionnelle au retour du chauffeur, réunions tardives pour le covoituré, etc.)</p>		
DESCRIPTION DE L'ACTION	<p>Principe de l'action : prise en charge par l'employeur du taxi ramenant les agents concernés à domicile</p>	<p>Modalités de l'action : assurance à contracter par l'employeur ; étant précisé que le règlement de l'action devra être proposé à l'avis du CTP, notamment s'agissant des conditions permettant la mise en jeu de cette garantie</p>	
ACTEURS CONCERNES / A ASSOCIER	<p>→ Représentants du personnel</p> <p>→ Service Assurances</p>		
CALENDRIER	→ Mise en place de l'action après l'approbation du PDM		
INDICATEURS DE SUIVI	→ Nombre d'agents ayant bénéficié de l'action		

AXE : VOITURE PARTAGEE**FICHE ACTION N°9****Co-voiturons sur le pouce**

RESPONSABLE DE L'ACTION	Service Mobilités	DUREE DE L'ACTION	Pérenne
BUDGET	1 000 €	PRIORITE	■■■
ELEMENTS DU DIAGNOSTIC	<p>→ 1 400 agents Ville / CAB / CCAS</p> <p>→ Selon l'enquête réalisée auprès des agents, 2% des agents pratiquent le covoiturage soit 30 agents sur plus de 1 100 agents qui viennent en voiture</p> <p>→ 600 agents habitent à moins de 350 m (à vol d'oiseau) d'un autre agent.</p>		
OBJECTIFS POURSUIVIS	<p>→ Augmenter la part modale du covoiturage sur les trajets domicile-travail : multiplier par 10 le nombre d'agents qui pratiquent le covoiturage</p> <p>→ Combiner l'autostop associatif au covoiturage, en élargissant le cercle des co-voitureurs via la plateforme Rezopouce</p>		
DESCRIPTION DE L'ACTION	<p>Principe de l'action : partenariat avec l'association et société coopérative d'intérêt collectif Rezopouce https://www.rezopouce.fr/</p>	<p>Modalités de l'action : → Réaliser une étude pour la matérialisation des points de prises en charge → Faire connaître Rezo Pouce (ou autre système) à l'ensemble des agents et rassurer sur son usage</p>	
ACTEURS CONCERNES / A ASSOCIER	<p>→ Rezo Pouce (ou autre système)</p> <p>→ Chargée de communication interne</p>		
CALENDRIER	→ Mise en place de l'action après l'approbation du PDM		
INDICATEURS DE SUIVI	→ Nombre d'agents inscrits à Rezo Pouce (ou autre système)		

AXE : MANAGEMENT			
FICHE ACTION N°10	Permettre le recours au télé-travail		
RESPONSABLE DE L'ACTION	DRH	DUREE DE L'ACTION	Pérenne
BUDGET	Non chiffré	PRIORITE	■■■■
ELEMENTS DU DIAGNOSTIC	→ 1 400 agents Ville / CAB / CCAS → Pas de diagnostic spécifique au télétravail, pratique encore émergente dans les 3 collectivités mais « le meilleur déplacement est celui que l'on ne fait pas ».		
OBJECTIFS POURSUIVIS	→ Diminuer les déplacements domicile-travail		
DESCRIPTION DE L'ACTION	Principe de l'action : mise en œuvre du règlement sur les temps de travail, annexe 1	Modalités de l'action : convention à conclure entre la collectivité et l'agent. Le dispositif est en phase d'élaboration, pour un recours au télétravail limité à 1 j/sem.	
ACTEURS CONCERNES / ASSOCIER	→ DRH → Représentants du personnel		
CALENDRIER	→ Mise en place de l'action après l'approbation du PDM		
INDICATEURS DE SUIVI	→ Nombre d'agents qui télé-travaillent		

AXE : MANAGEMENT			
FICHE ACTION N°11	Accompagner les agents qui souhaitent bénéficier d'une permutation de poste avec des collègues pour se rapprocher de leur domicile		
RESPONSABLE DE L'ACTION	DRH	DUREE DE L'ACTION	Pérenne
BUDGET	Pas d'impact budgétaire	PRIORITE	■
ELEMENTS DU DIAGNOSTIC	→ 1 400 agents Ville / CAB / CCAS → Pas de diagnostic		
OBJECTIFS POURSUIVIS	→ Diminuer les déplacements domicile-travail		
DESCRIPTION DE L'ACTION	Principe de l'action : gestion des RH	Modalités de l'action : → Accompagner les agents qui souhaitent bénéficier d'une permutation de poste avec un collègue pour se rapprocher de leur domicile. → Les souhaits seront exprimés lors des entretiens annuels	
ACTEURS CONCERNES / A ASSOCIER	→ DRH → Représentants du personnel		
CALENDRIER	→ Mise en place de l'action après l'approbation du PDM		
INDICATEURS DE SUIVI	→ Nombre d'agents qui ont permuté de poste de travail		

AXE : MANAGEMENT			
FICHE ACTION N°12	Prévoir l'équipement en visio-conférence des sites, une salle de réunion toute équipée par site		
RESPONSABLE DE L'ACTION	DSIT	DUREE DE L'ACTION	Pérenne
BUDGET	10 000 €	PRIORITE	■■■
ELEMENTS DU DIAGNOSTIC	→ 1 400 agents Ville / CAB / CCAS → Pas de diagnostic		
OBJECTIFS POURSUIVIS	→ Diminuer les déplacements professionnels liés aux réunions internes entre agents des différents sites		
DESCRIPTION DE L'ACTION	Principe de l'action : gestion des moyens généraux Modalités de l'action : → Etudier la possibilité d'équiper la salle des assemblées, site de la CAB, avec un système de visioconférence → Identifier d'autres sites qui pourraient être équipées en visioconférence		
ACTEURS CONCERNES / A ASSOCIER	→ DRH → Représentants du personnel		
CALENDRIER	→ Mise en place de l'action dès 2019/2020		
INDICATEURS DE SUIVI	→ Nombre de réunions réalisées en visioconférence via le nombre de jours de réservation de la salle.		

AXE : ANIMATION / COMMUNICATION			
FICHE ACTION N°13	Communiquer sur les subventions et les actions mises en place dans le plan d'actions du PDM (intranet avec les fiches de paie, lors des réunions de services et/ou de direction)		
RESPONSABLE DE L'ACTION	DRH	DUREE DE L'ACTION	Pérenne
BUDGET	sans impact budgétaire	PRIORITE	■■■■
ELEMENTS DU DIAGNOSTIC	→ 1 400 agents Ville / CAB / CCAS		
OBJECTIFS POURSUIVIS	→ 100% des agents, ainsi que des nouveaux doivent connaître l'ensemble des mesures du PDM		
DESCRIPTION DE L'ACTION	<p>Principe de l'action : communication interne</p> <p>Modalités de l'action : → Communiquer sur les subventions et les actions mises en place dans le plan de l'action du PDM (sites intranet, avec les fiches de paie, lors des réunions de services et / ou directions, etc.) → Désignation d'un référent PDM par service et/ ou direction</p>		
ACTEURS CONCERNES / A ASSOCIER	→ Chargée de communication interne → Les chefs de services et / ou directeurs		
CALENDRIER	→ Mise en place de l'action après l'approbation du PDM		
INDICATEURS DE SUIVI	→ Nombre d'agents qui connaissent l'ensemble des mesures par enquête annuelle		

AXE : ANIMATION / COMMUNICATION

FICHE ACTION N°14	Créer un espace Intranet dédié au plan de mobilité de la CAB, ville et CCAS, présentant la démarche, le suivi de l'avancement des actions du PDM, la promotion de la centrale Oise Mobilité		
RESPONSABLE DE L'ACTION	service Mobilités	DUREE DE L'ACTION	Pérenne
BUDGET	sans impact budgétaire	PRIORITE	■■■■
ELEMENTS DU DIAGNOSTIC	→ 1 400 agents Ville / CAB / CCAS		
OBJECTIFS POURSUIVIS	→ 100% des agents, ainsi que des nouveaux doivent connaître l'ensemble des mesures du PDM		
DESCRIPTION DE L'ACTION	Principe de l'action : communication interne	Modalités de l'action : Créer un espace intranet dédié (un onglet spécifique) au plan de mobilité, présentant : <ul style="list-style-type: none"> - la démarche, - le suivi de l'avancement des actions du PDM, - la promotion de la centrale de mobilité Oise mobilité - le site de covoiturage, - le guide / charte de télétravail - les avantages / inconvénients 	
ACTEURS CONCERNES / A ASSOCIER	→ Chargée de communication interne → DSIT		
CALENDRIER	→ Mise en place de l'action après l'approbation du PDM		
INDICATEURS DE SUIVI	→ Nombre d'agents qui consultent la page intranet dédiée au PDM		

AXE : ANIMATION / COMMUNICATION
FICHE ACTION N°15

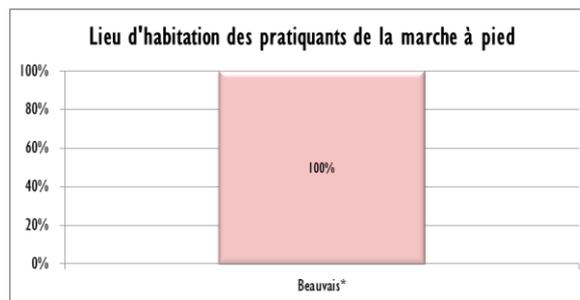
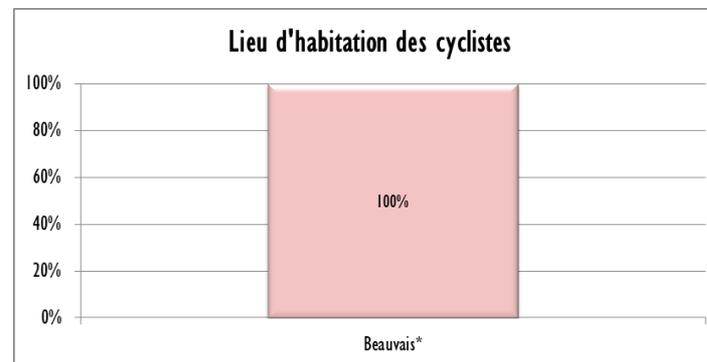
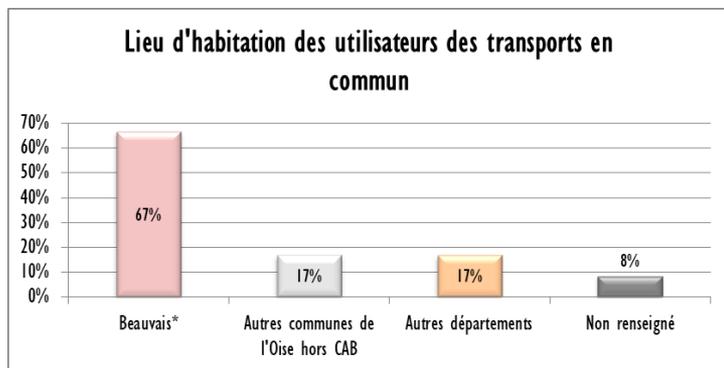
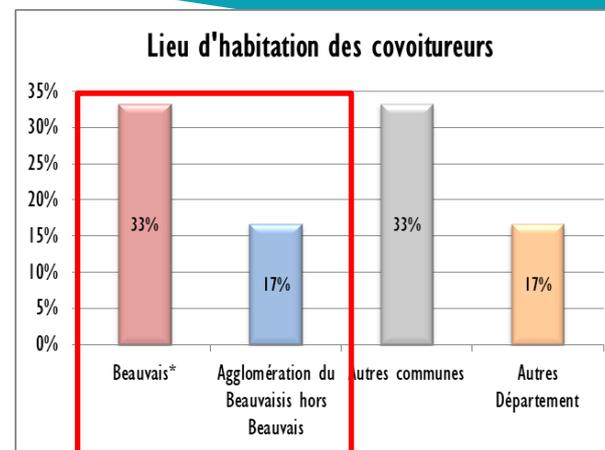
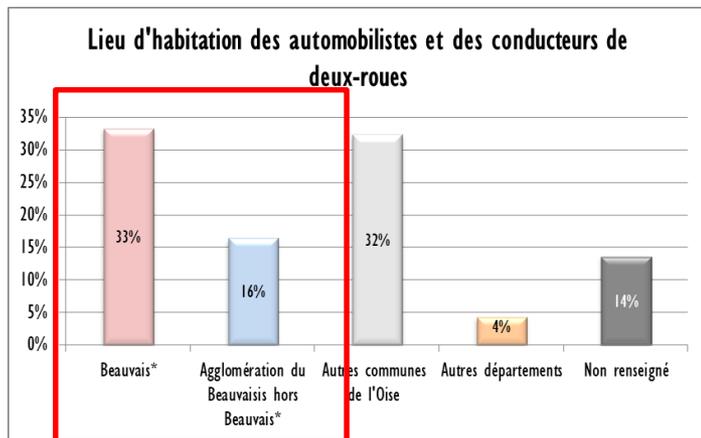
Organiser des événements ponctuels : dans le cadre des actions nationales (challenge de la mobilité, semaine de la mobilité...) et/ou organiser des événements en interne (petit-déjeuner thématique, etc..)

RESPONSABLE DE L'ACTION	service Mobilités	DUREE DE L'ACTION	Pérenne
BUDGET	2 500 €	PRIORITE	■ ■
ELEMENTS DU DIAGNOSTIC	→ 1 400 agents Ville / CAB / CCAS		
OBJECTIFS POURSUIVIS	→ 100% des agents, ainsi que des nouveaux doivent connaître l'ensemble des mesures du PDM		
DESCRIPTION DE L'ACTION	<p>Principe de l'action : communication interne</p>	<p>Modalités de l'action : → participer à des actions dans le cadre des actions nationales : challenge de la mobilité, semaine de la mobilité, fête du vélo, etc. → organiser des événements en interne : réunir les agents par secteurs de domiciliation et / ou lieu de travail autour d'un petit déjeuner thématique, etc.</p>	
ACTEURS CONCERNES / A ASSOCIER	→ Chargée de communication interne		
CALENDRIER	→ Mise en place de l'action après l'approbation du PDM		
INDICATEURS DE SUIVI	→ Nombre de rencontres organisées		

Annexes

➤ Résultats du questionnaire.....	41
➤ Cartes d'accessibilité par site.....	90
➤ Cartes sur les potentiels théoriques par mode et par quartier.....	103

Lieu d'habitation



Distance entre le domicile et le lieu de travail

	Automobilistes ou conducteurs de deux-roues motorisés		Covoitureurs		Utilisateurs des transports en commun		Cyclistes		Pratiquants de la marche à pied	
	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%
Moins de 5 km	53	25%	1	17%	8	67%	4	80%	23	100%
Entre 5 et 9 km	32	15%	2	33%	0	0%	1	20%	0	0%
Entre 10 et 29 km	86	40%	2	33%	0	0%	0	0%	0	0%
Entre 30 et 49 km	33	15%	0	0%	1	8%	0	0%	0	0%
Entre 50 et 100 km	7	3%	0	0%	3	25%	0	0%	0	0%
Plus de 100 km	2	1%	1	17%	0	0%	0	0%	0	0%
Total	213	100%	6	100%	12	100%	5	100%	23	100%

Temps de parcours entre le domicile et le lieu de travail

	Automobilistes ou conducteurs de deux-roues motorisés		Covoitureurs		Utilisateurs des transports en commun		Cyclistes		Pratiquants de la marche à pied	
	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%
Moins de 10 minutes	30	14%	2	33%	2	17%	2	40%	14	61%
Entre 10 et 19 minutes	73	34%	1	17%	3	25%	3	60%	8	35%
Entre 20 et 39 minutes	84	39%	2	33%	2	17%	0	0%	1	4%
Entre 40 et 60 minutes	22	10%	0	0%	2	17%	0	0%	0	0%
Plus d'une heure	4	2%	1	17%	3	25%	0	0%	0	0%
Total	213	100%	6	100%	12	100%	5	100%	23	100%

Abonnement à un transport en commun

	Automobilistes ou conducteurs de deux-roues motorisés		Covoitureurs		Utilisateurs des transports en commun		Cyclistes		Pratiquants de la marche à pied	
	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%
Abonnement bus	2	1%	0	0%	4	33%	0	0%	3	13%
Abonnement TER	3	1%	0	0%	3	25%	0	0%	0	0%
Abonnement car régional	0	0%	1	17%	1	8%	0	0%	0	0%
Abonnement Parking	1	0,5%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
Aucun	199	93%	5	83%	4	33%	3	60%	18	78%
Non renseigné	8	4%	0	0%	0	0%	2	40%	2	9%
Total	213	100%	6	100%	12	100%	5	100%	23	100%

Inscription à un site de covoiturage

	Automobilistes ou conducteurs de deux-roues motorisés		Covoitureurs		Utilisateurs des transports en commun		Cyclistes		Pratiquants de la marche à pied	
	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%
Oui	18	8%	1	17%	2	17%	2	40%	1	4%
Non	193	91%	5	83%	10	83%	3	60%	22	96%
Non renseigné	2	1%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Total	213	100%	6	100%	12	100%	5	100%	23	100%

Pause déjeuner

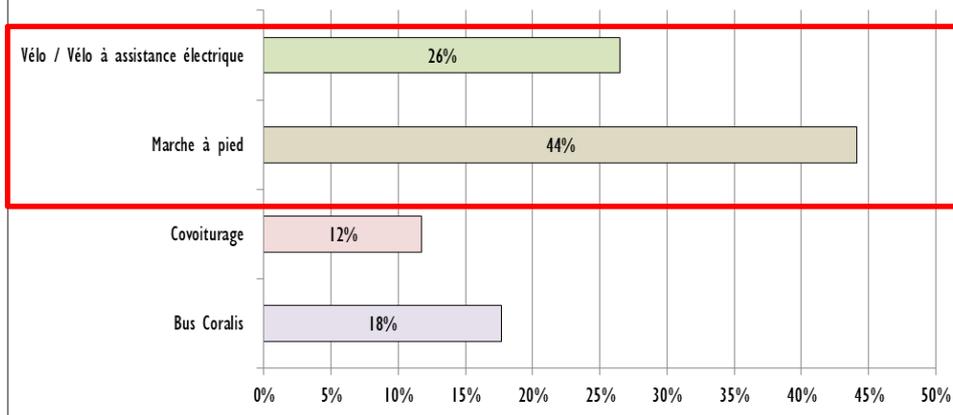
	Voiture seul		Covoiturage		Transport en commun		Vélo ou VAE		Marche à pied		Ensemble	
	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%
Sur mon lieu de travail	122	57%	4	67%	6	50%	2	40%	6	26%	140	54%
A proximité de mon lieu de travail	46	22%	1	17%	2	17%	1	20%	15	65%	65	25%
A mon domicile	32	15%	1	17%	2	17%	2	40%	1	4%	38	15%
Autres	12	6%	0	0%	1	8%	0	0%	1	4%	14	5%
Non renseigné	1	0%	0	0%	1	8%	0	0%	0	0%	2	1%
Total	213	100%	6	100%	12	100%	5	100%	23	100%	259	100%

Autres modes de transports en fonction des jours de la semaine pour les automobilistes ou les conducteurs de deux-roues motorisés

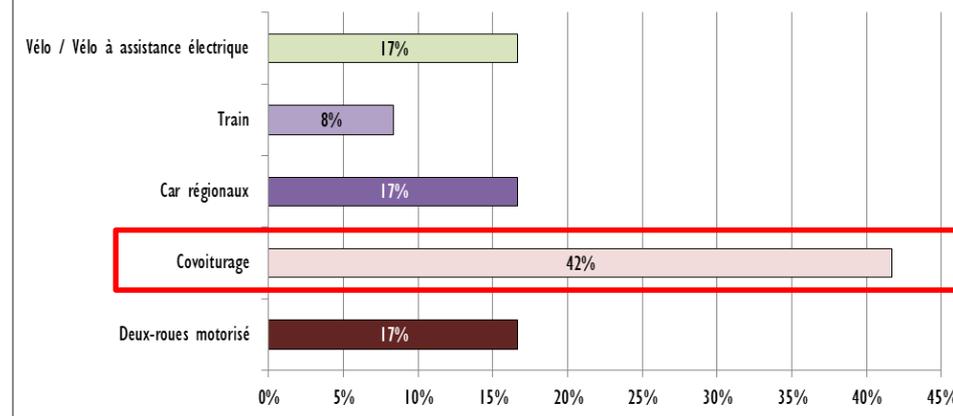
Autres modes de transport en fonction des jours de la semaine

	A Beauvais*		En dehors de Beauvais*		Total	
	nb	%	nb	%	nb	%
oui	24	34%	11	8%	35	16%
Non	47	66%	102	72%	149	70%
Non Renseigné	0	0%	29	20%	29	14%
Total	71	100%	142	100%	213	100%

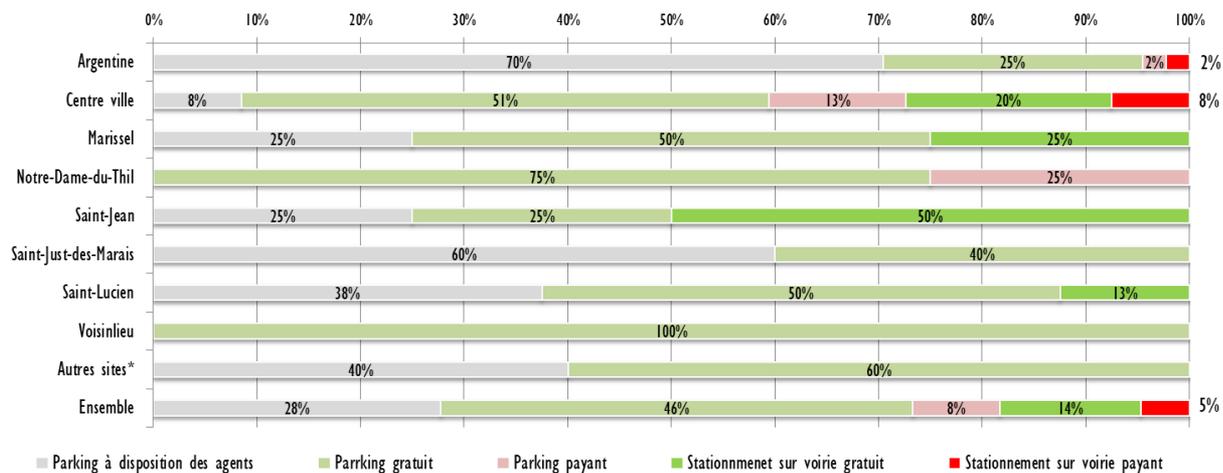
Autres modes de transports en fonction de la semaine pour les agents habitant à Beauvais*



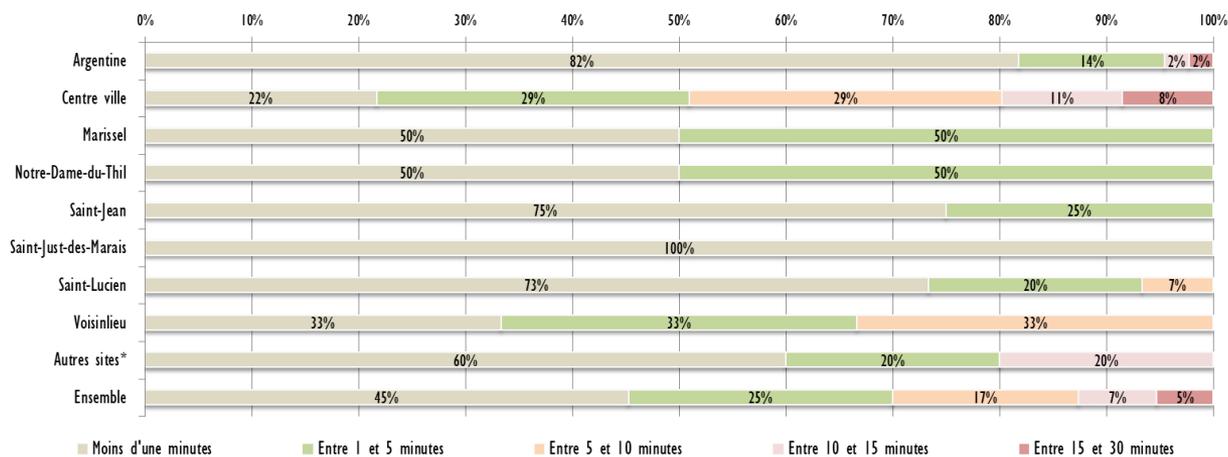
Autres modes de transports en fonction de la semaine pour les agents habitant en dehors Beauvais*



Lieu de stationnement en fonction du lieu de travail (par quartier)



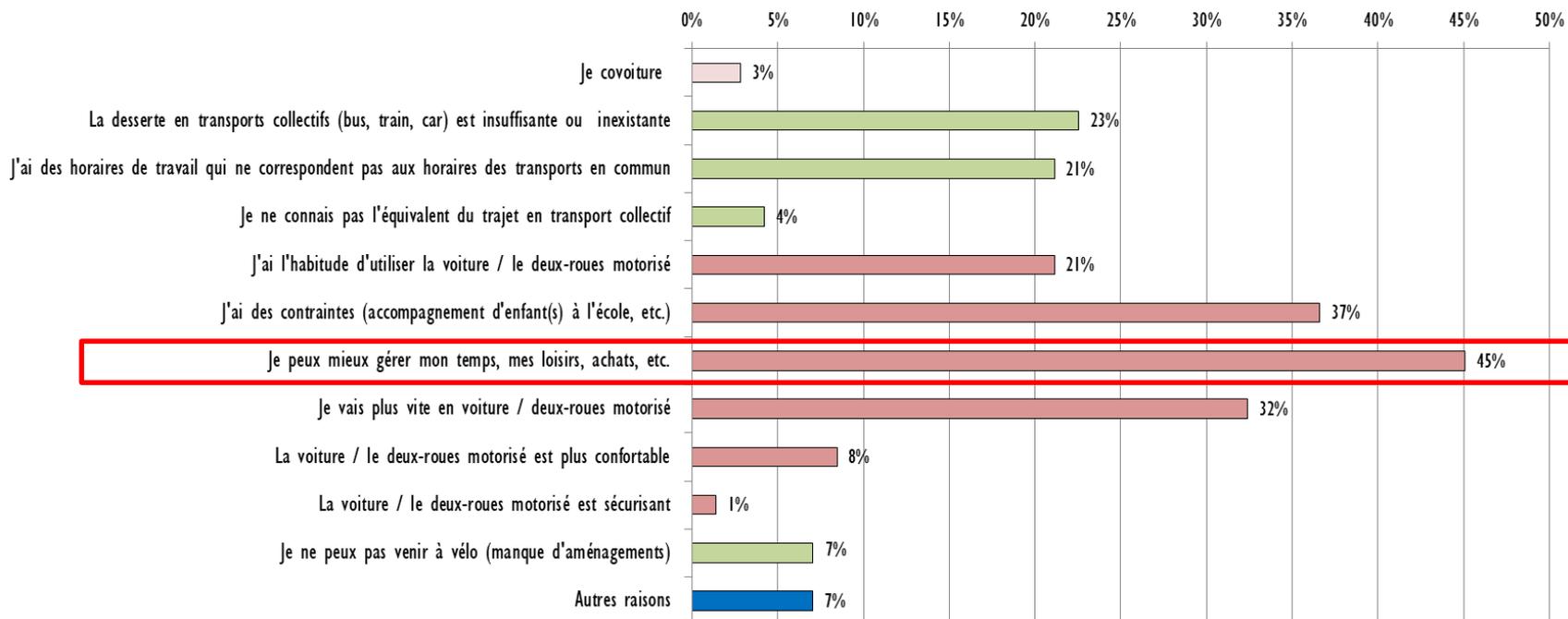
Temps pour trouver une place de stationnement en fonction du lieu de travail (par quartier)



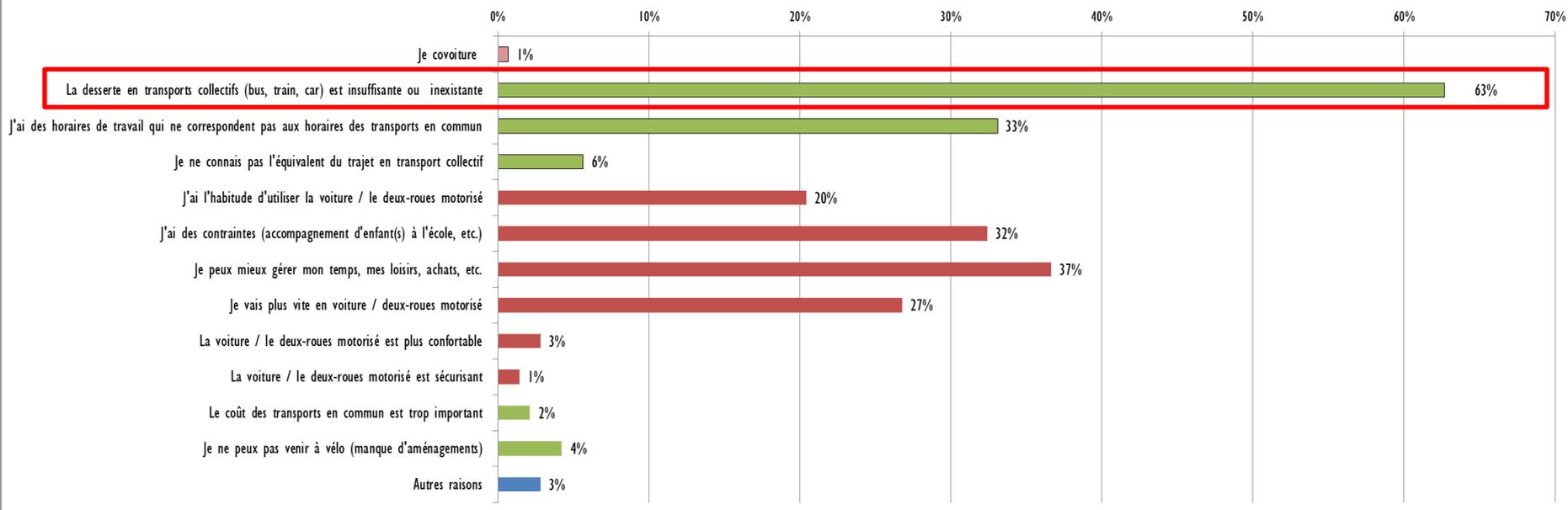
Dépense mensuelle qui pourrait être consacrée au stationnement

	Centre-ville		Argentine		Marissel		Notre-Dame-du-Thil		Saint-Just-des-Marais		Saint-Jean		Saint-Lucien		Voisinlieu		Autres sites*		Ensemble	
	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%
Moins de 10 €	66	56%	35	69%	4	100%	3	75%	3	60%	4	100%	11	58%	3	100%	2	40%	131	62%
Entre 10 et 20 €	16	14%	0	0%	0	0%	1	25%	0	0%	0	0%	1	5%	0	0%	1	20%	19	9%
Entre 20 et 50 €	10	8%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	10	5%
Non renseigné	26	22%	16	31%	0	0%	0	0%	2	40%	0	0%	7	37%	0	0%	2	40%	53	25%
Total	118	100%	51	100%	4	100%	4	100%	5	100%	4	100%	19	100%	3	100%	5	100%	213	100%

Les critères de choix pour les agents qui habitent à Beauvais*



Les critères de choix pour les autosolistes qui habitent dehors de Beauvais*

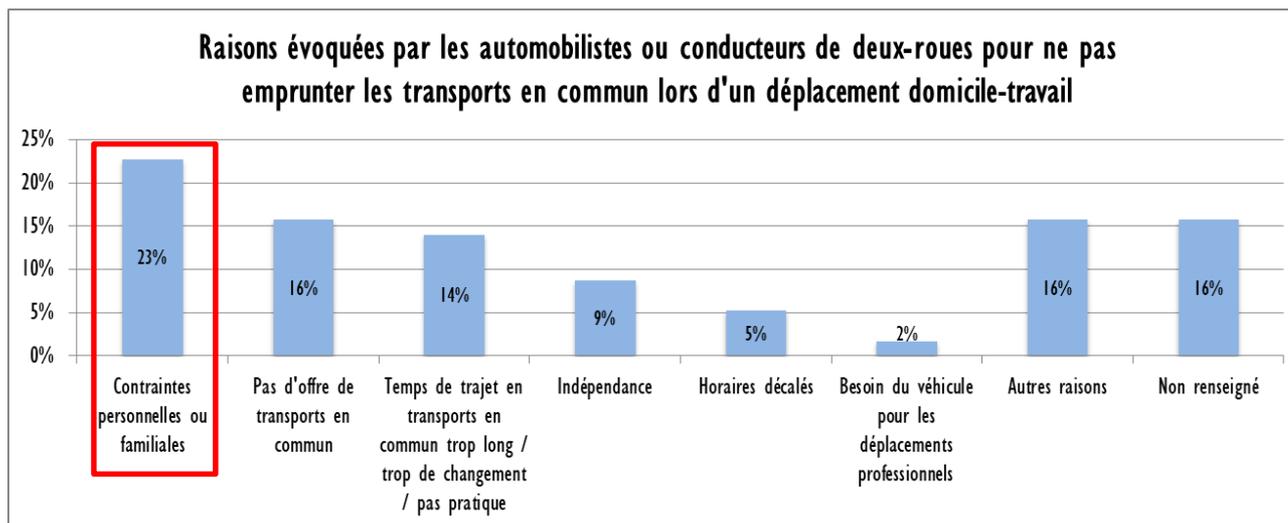
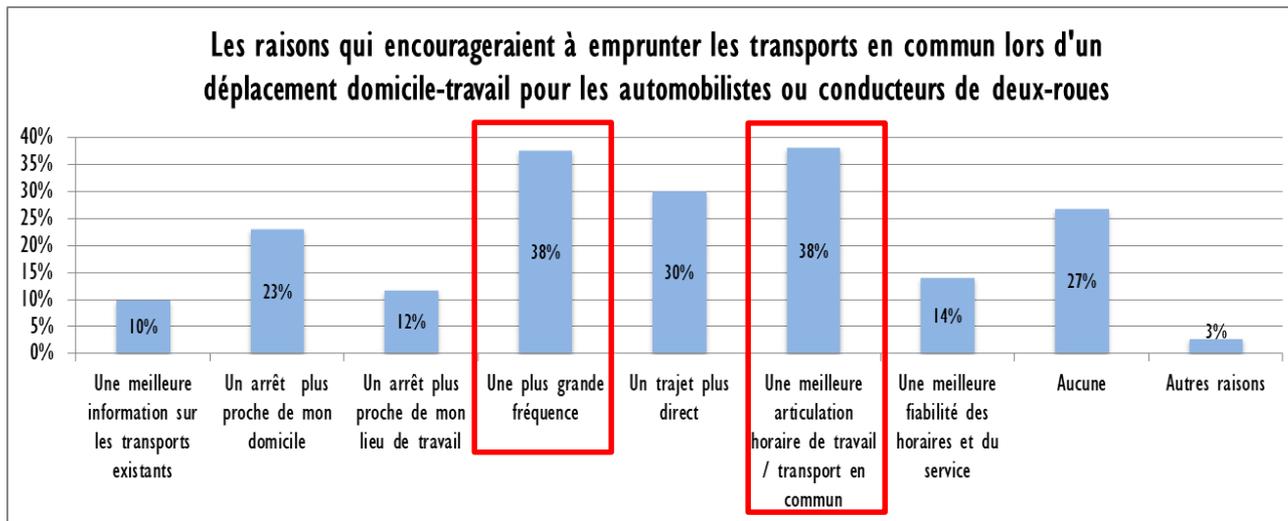


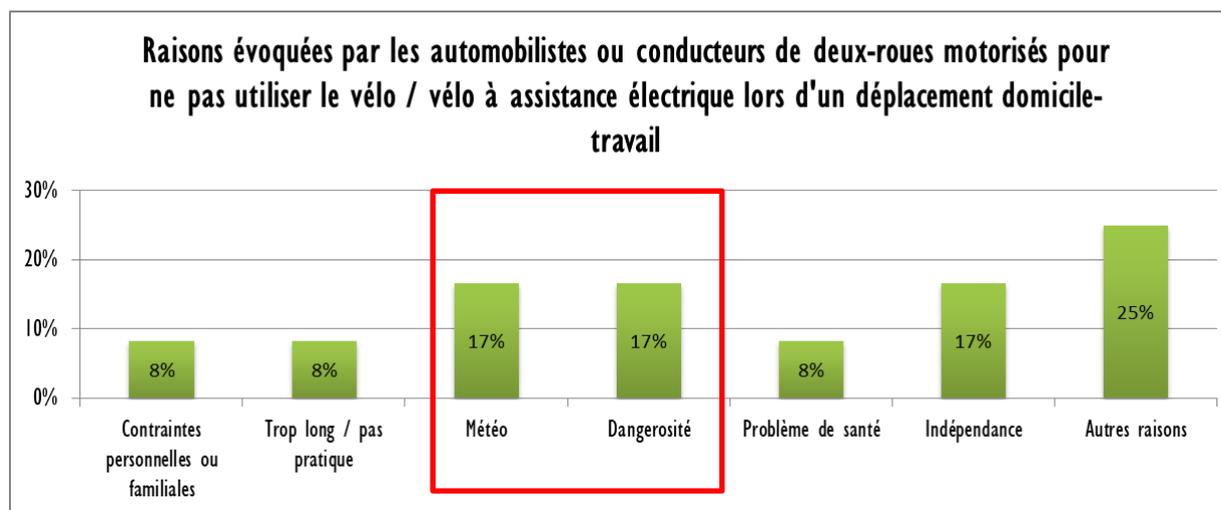
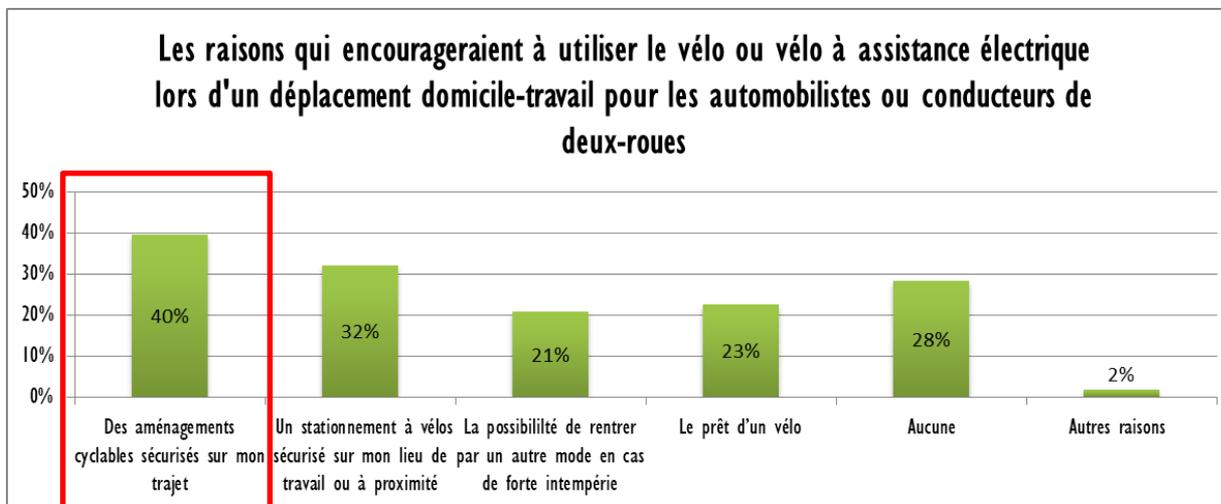
Disposition au changement de mode de transport

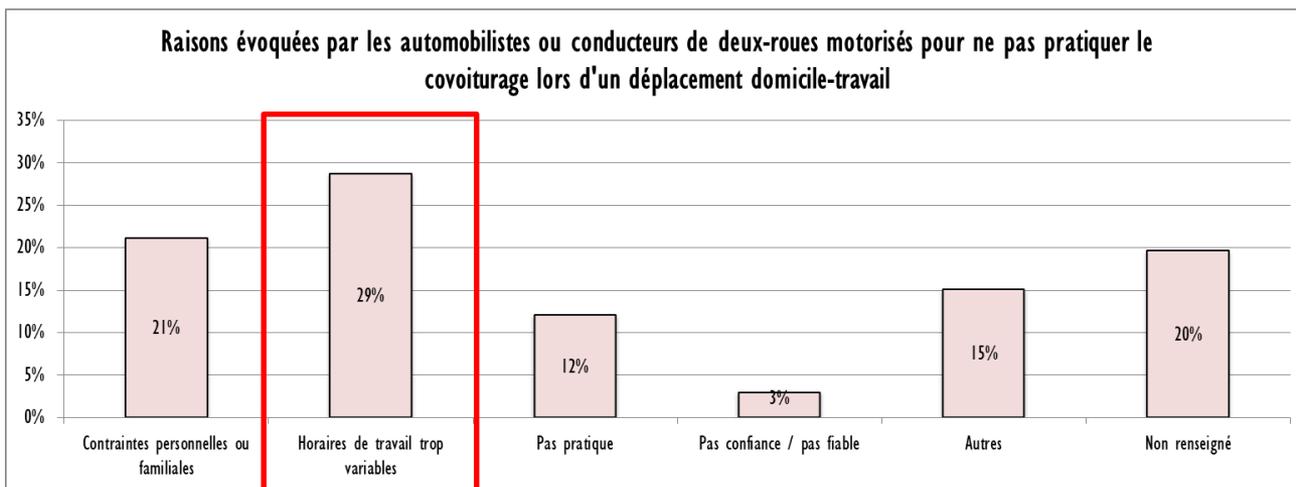
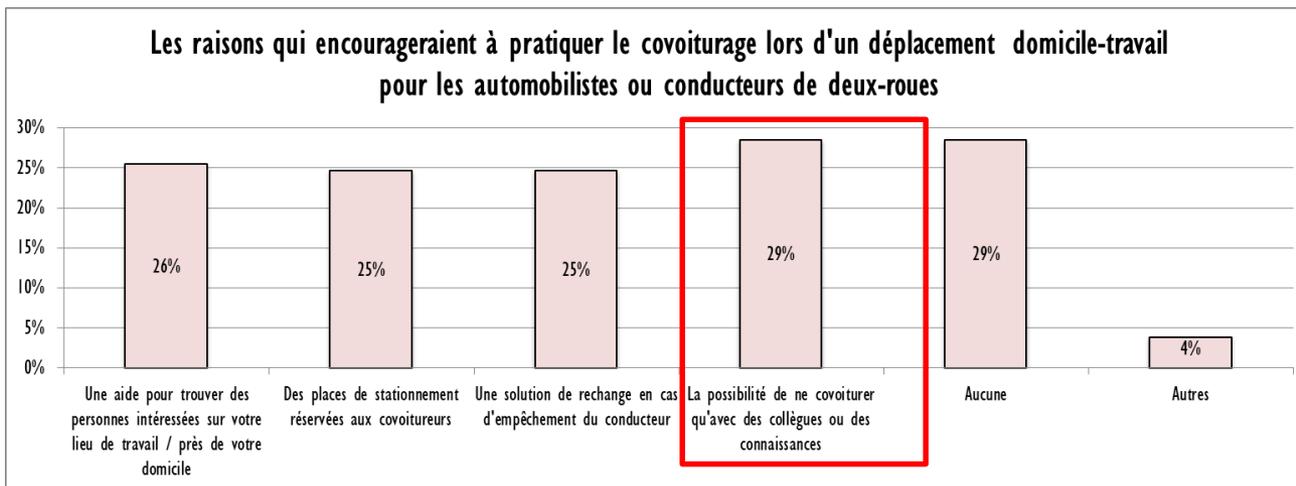
	Beauvais*		Agglomération du Beauvaisis hors Beauvais*		Autres communes de l'oise		Autres Départements		Non renseigné		Ensemble	
	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%
Oui	42	59%	20	57%	30	43%	6	67%	13	45%	111	52%
Non	29	41%	15	43%	39	57%	3	33%	16	55%	102	48%
Total	71	100%	35	100%	69	100%	9	100%	29	100%	213	100%

Changement pour quel mode de transport

	Beauvais*		Agglomération du Beauvaisis hors Beauvais*		Autres communes de l'oise		Autres Départements		Non renseigné		Ensemble	
	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%
Covoiturage	5	12%	5	25%	15	50%	5	83%	6	46%	36	32%
Transport en commun	14	33%	12	60%	12	40%	1	17%	3	23%	42	38%
Vélo / Vélo à assistance électrique	19	45%	3	15%	3	10%	0	0%	4	31%	29	26%
Marche à pied	4	10%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	4	4%
Total	42	100%	20	100%	30	100%	6	100%	13	100%	111	100%



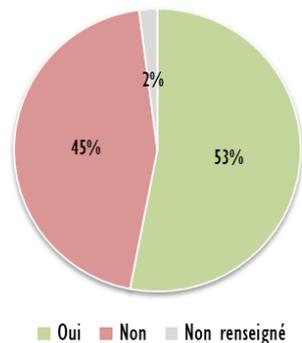




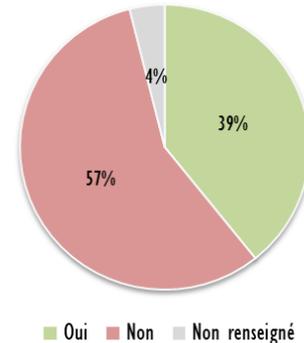
Mode de transport utilisé par les automobilistes ou conducteurs de deux-roues motorisés pour la pause déjeuner

	A mon domicile		A proximité de mon lieu de travail		Autres		Non renseigné		Ensemble	
	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%
Voiture seule	30	94%	15	33%	4	33%	0	0%	49	54%
Covoiturage	0	0%	1	2%	3	25%	0	0%	4	4%
Transports en commun	0	0%	0	0%	1	8%	0	0%	1	1%
Velo ou VAE	1	3%	0	0%	0	0%	0	0%	1	1%
Marche à pied	1	3%	30	65%	4	33%	0	0%	35	38%
Non renseigné	0	0%	0	0%	0	0%	1	100%	1	1%
Total	32	100%	46	100%	12	100%	1	100%	91	100%

Réduction de l'usage de la voiture pour la pause de midi



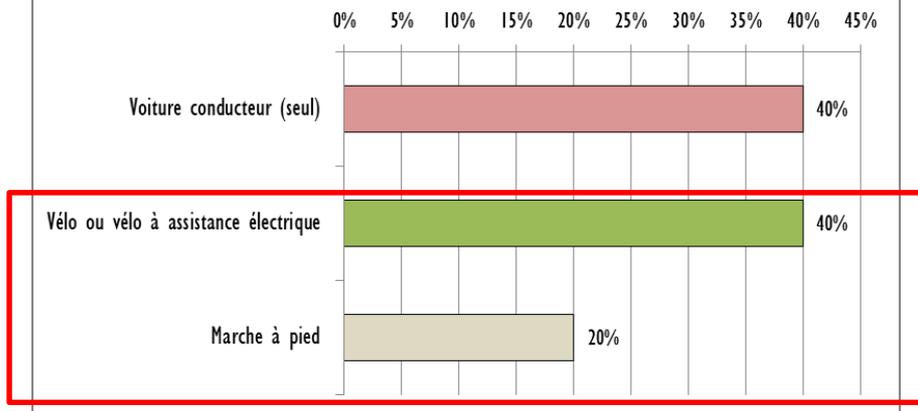
Recours au covoiturage pour la pause de midi



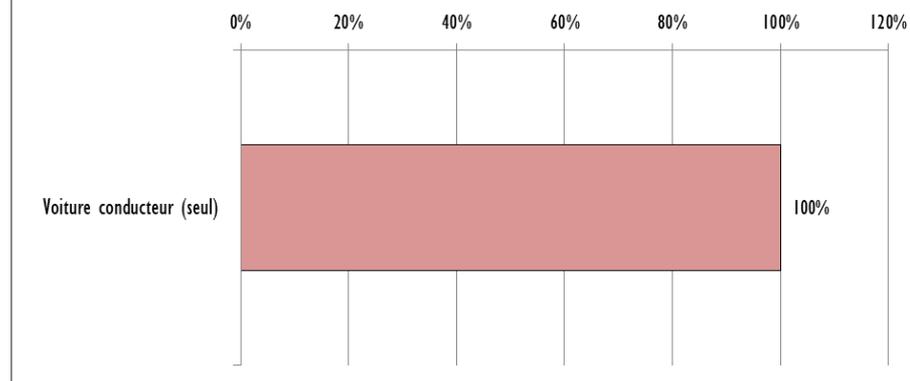
Autres modes de transport en fonction des jours de la semaine

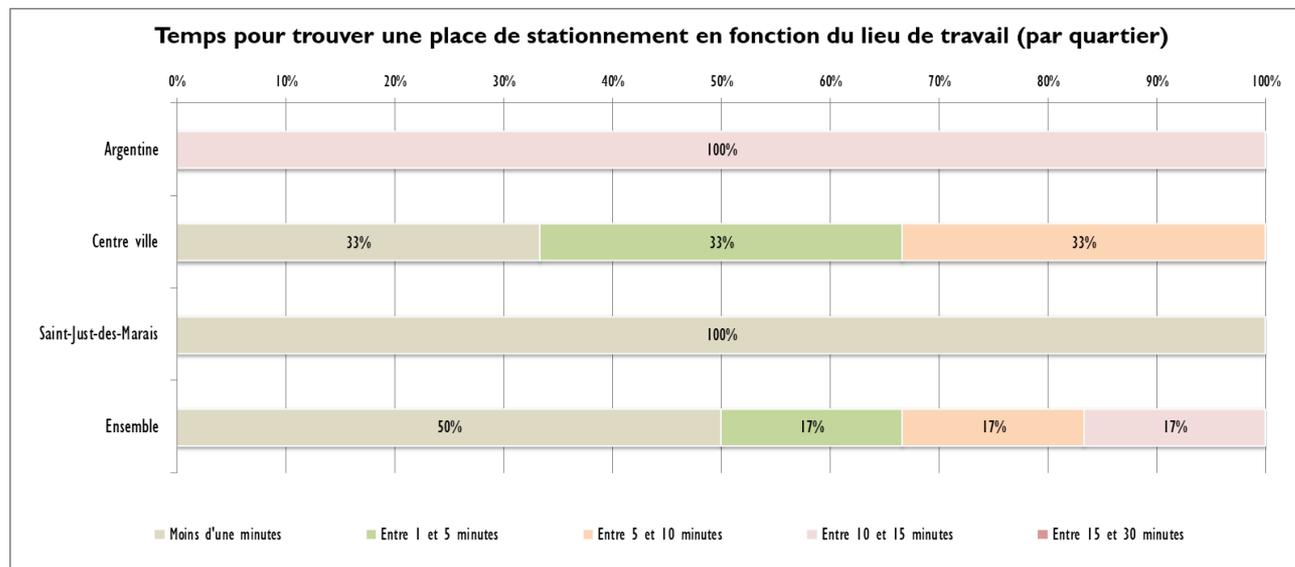
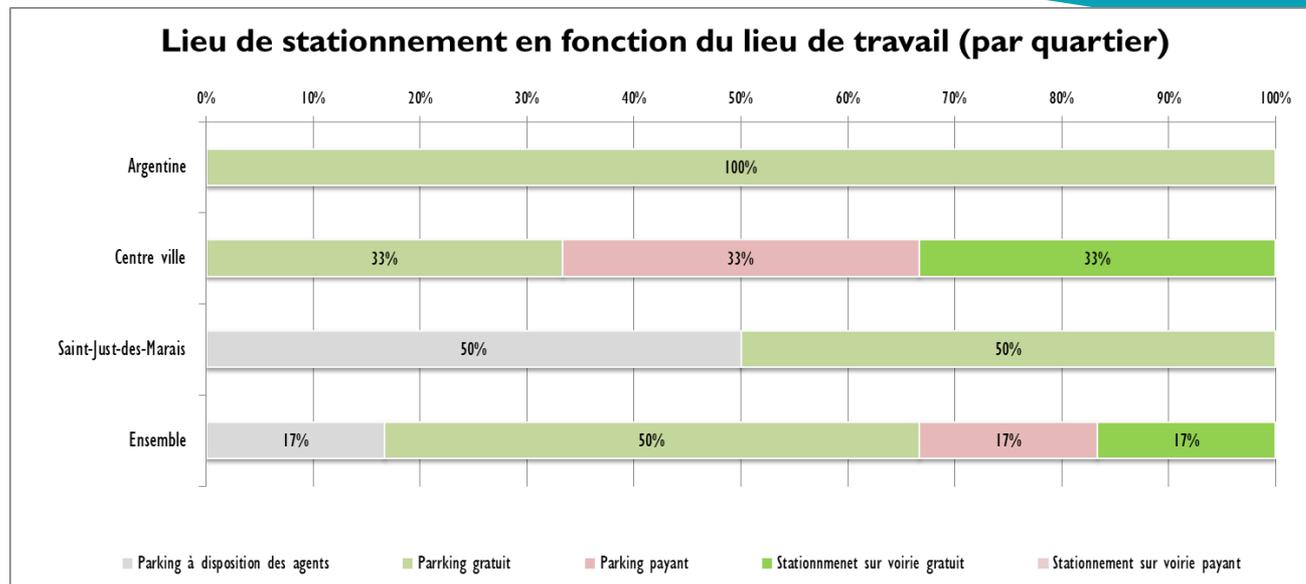
	A Beauvais*		En dehors de Beauvais*		Total	
	nb	%	nb	%	nb	%
oui	2	100%	1	25%	3	50%
Non	0	0%	3	75%	3	50%
Total	2	100%	4	100%	6	100%

Autres modes de transports en fonction de la semaine pour les agents habitant à Beauvais*



Autres modes de transports en fonction de la semaine pour les agents habitant en dehors Beauvais*





Dépense mensuelle qui pourrait être consacrée au stationnement

	Centre-ville		Argentine		Saint-Just-des-Marais		Ensemble	
	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%
Moins de 10 €	1	33%	1	100%	2	100%	4	67%
Entre 10 et 20 €	1	33%	0	0%	0	0%	1	17%
Entre 20 et 50 €	1	33%	0	0%	0	0%	1	17%
Total	3	100%	1	100%	2	100%	6	100%

Critères de choix pour les covoitureurs qui habitent à Beauvais*



Critères de choix pour les covoitureurs qui habitent en dehors de Beauvais*

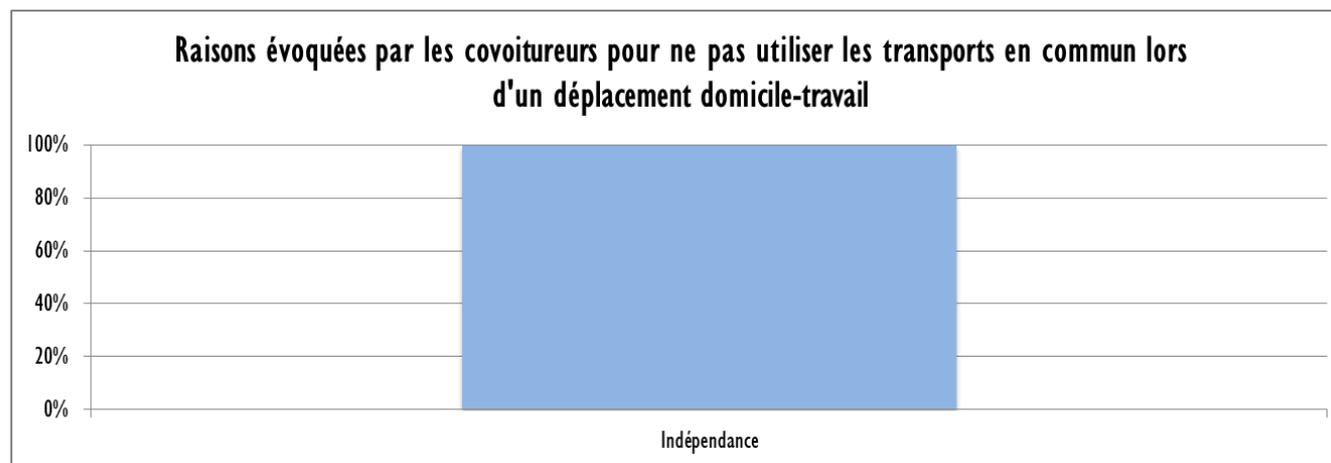
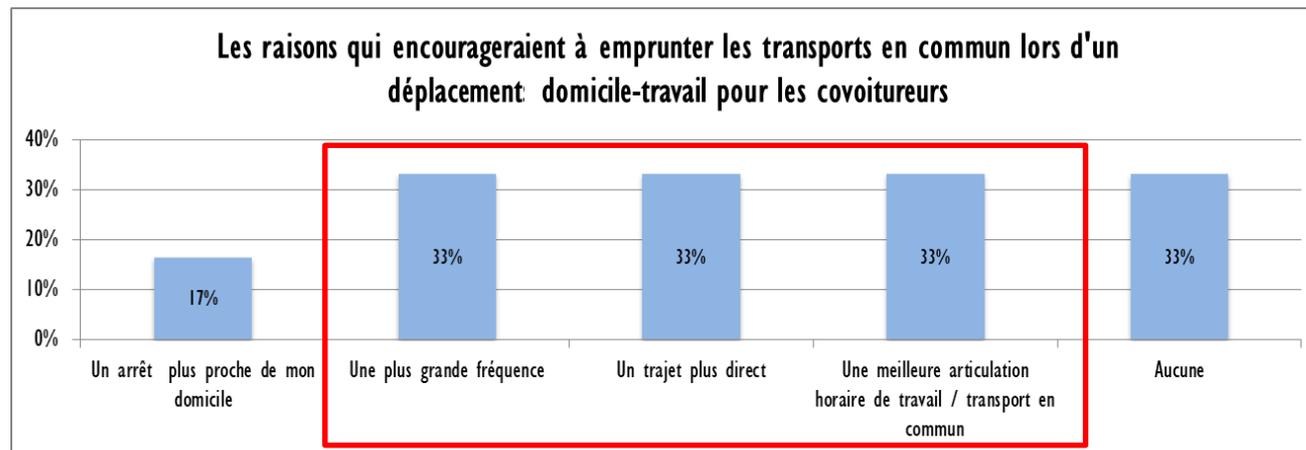


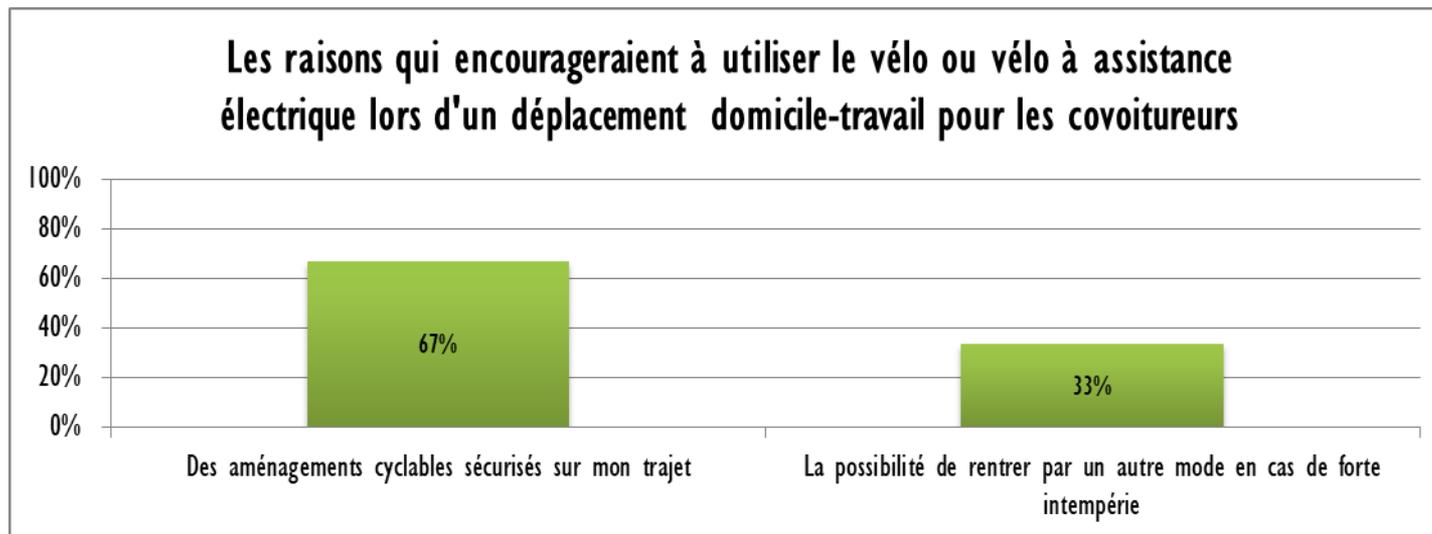
Disposition au changement de mode de transport

	Beauvais*		Agglomération du Beauvaisis hors Beauvais*		Autres communes de l'Oise		Autres départements		Ensemble	
	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%
Oui	2	67%	0	0%	0	0%	1	100%	3	50%
Non	0	0%	1	100%	2	100%	0	0%	3	50%
Total	2	67%	1	100%	2	100%	1	100%	6	100%

Changement pour quel mode de transport

	Beauvais*		Autres départements		Ensemble		
	Nb	%	Nb	%	Nb	%	
Transport en commun		1	50%	1	100%	2	67%
Vélo / Vélo à assistance électrique		1	50%	0	0%	1	33%
Total		2	100%	1	100%	3	100%

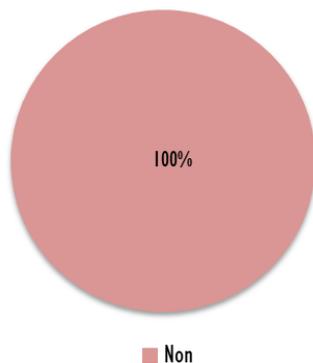




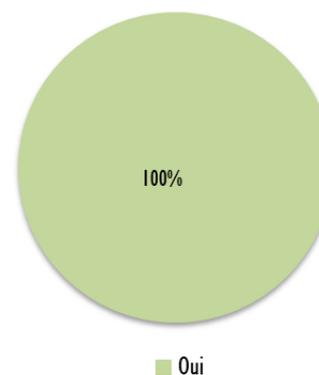
Mode de transport utilisé par covoitureurs pour la pause déjeuner

	A mon domicile		A proximité de mon lieu de travail		Ensemble	
	Nb	%	Nb	%	Nb	%
Voiture seule	1	100%	0	0%	1	50%
Marche à pied	0	0%	1	100%	1	50%
Total	1	100%	1	100%	2	100%

Réduction de l'usage de la voiture pour la pause de midi



Recours au covoiturage pour la pause de midi



Répartition par type de transports en commun

	Bus Corolis		Train		Car régional		Ensemble	
	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%
Beauvais	8	100%	0	0%	0	0%	8	67%
Autres communes de l'Oise	0	0%	2	67%	0	0%	2	17%
Autres départements	0	0%	1	33%	1	100%	2	17%
Total	8	100%	3	100%	1	100%	12	100%

Titre de transport pour les utilisateurs du bus Corolis

	Nb	%
Abonnement mensuel Corolis	3	38%
Abonnement hebdomadaire Corolis	1	13%
Ticket Corolis	3	38%
Navette gratuite	1	13%
Total	8	100%

Titre de transport pour les utilisateurs du train

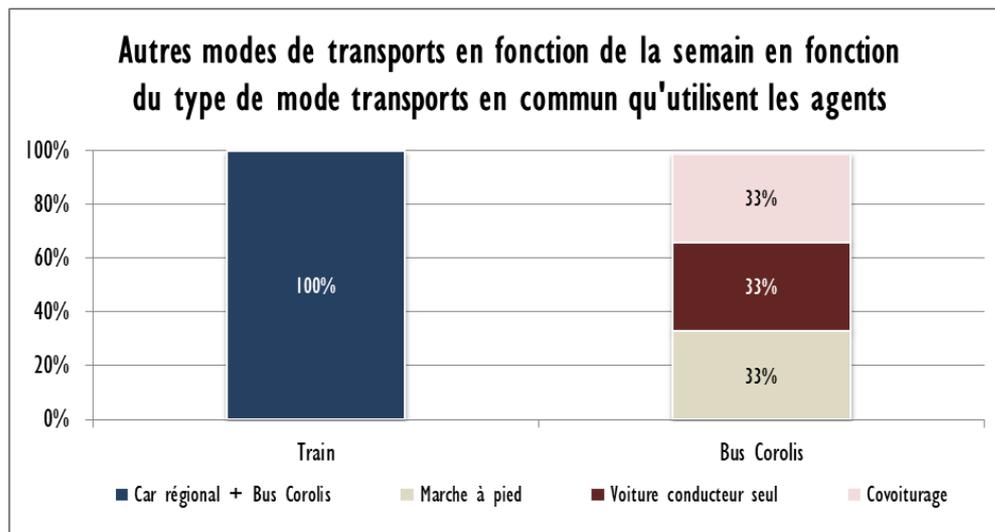
	Nb	%
Abonnement annuel SNCF	1	33%
Abonnement mensuel SNCF	1	33%
Billet de train	1	33%
Total	3	100%

Titre de transport pour l'utilisateur du car régional

	Nb	%
Abonnement mensuel car	1	100%
Total	1	100%

Autres modes de transport en fonction des jours de la semaine

	Beauvais*		En dehors de Beauvais*		En dehors de Beauvais*		Total	
	Bus Corolis		Train		Car régional		Bus Corolis + Train + Car régional	
	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%
Oui	3	38%	1	33%	0	0%	4	33%
Non	5	63%	2	67%	1	100%	8	67%
Total	8	100%	3	100%	1	100%	12	100%



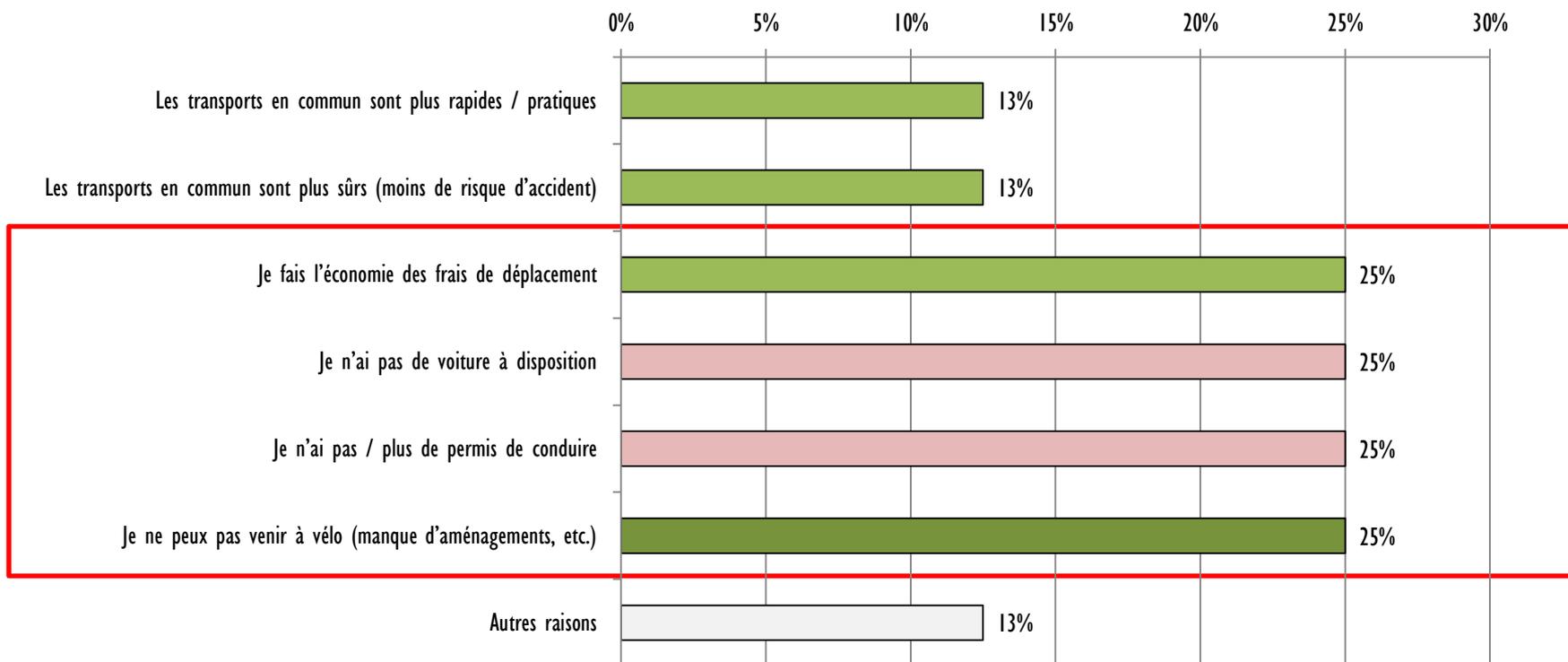
Mode de transport utilisé entre le domicile et l'arrêt de TC

	Bus Corolis		Train		Car régional		Ensemble	
	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%
Marche à pied	8	100%	0	0%	0	0%	8	67%
Vélo ou vélo à assistance électrique	0	0%	1	33%	0	0%	1	8%
Bus urbain autre que Corolis	0	0%	1	33%	1	100%	2	17%
Métro	0	0%	1	33%	0	0%	1	8%
Total	8	100%	3	100%	1	100%	12	100%

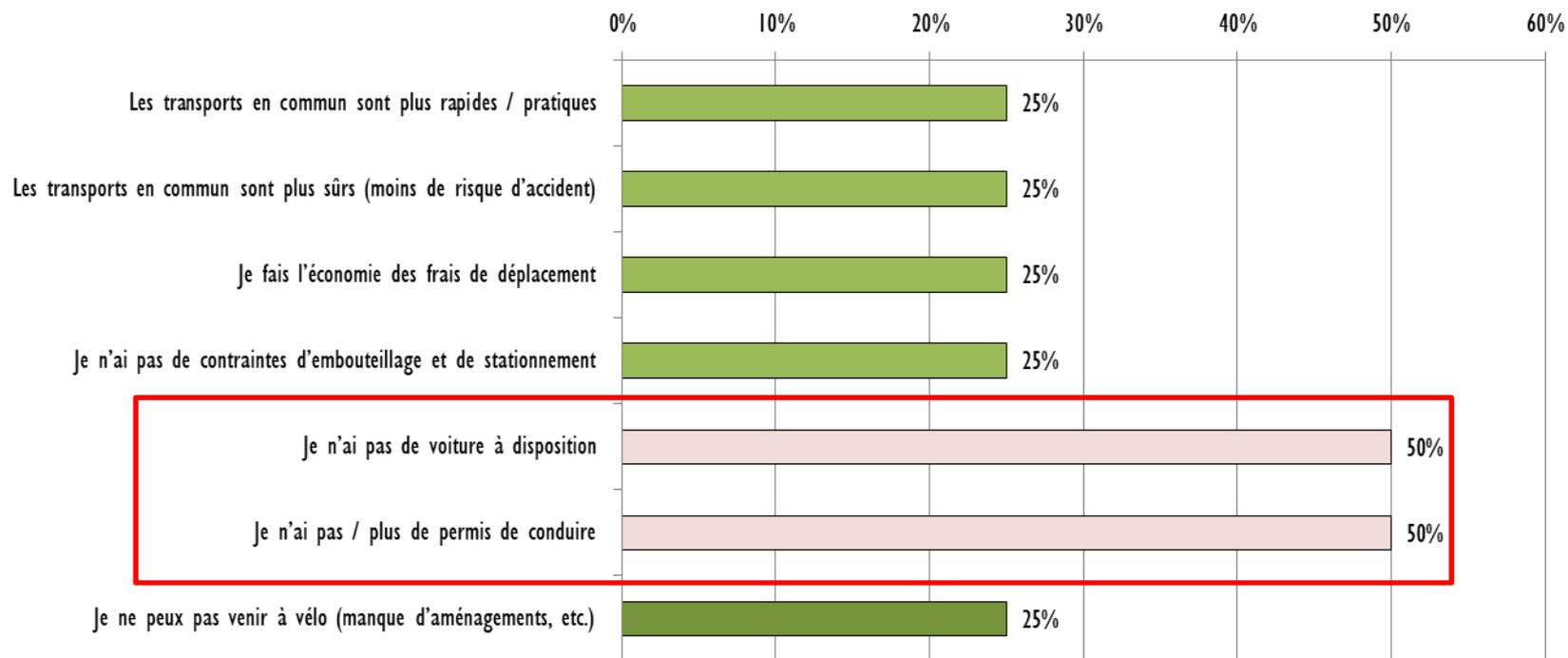
Mode de transport utilisé entre l'arrêt de TC et le lieu de travail

	Bus Corolis		Train		Car régional		Ensemble	
	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%
Marche à pied	8	100%	2	67%	1	100%	11	92%
Vélo ou vélo à assistance électrique	0	0%	1	33%	0	0%	1	8%
Bus urbain autre que Corolis	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Métro	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Total	8	100%	3	100%	1	100%	12	100%

Critères de choix pour les utilisateurs des transports en commun qui habitent à Beauvais*



Critères de choix pour les utilisateurs des transports en commune qui habitent en dehors de Beauvais*



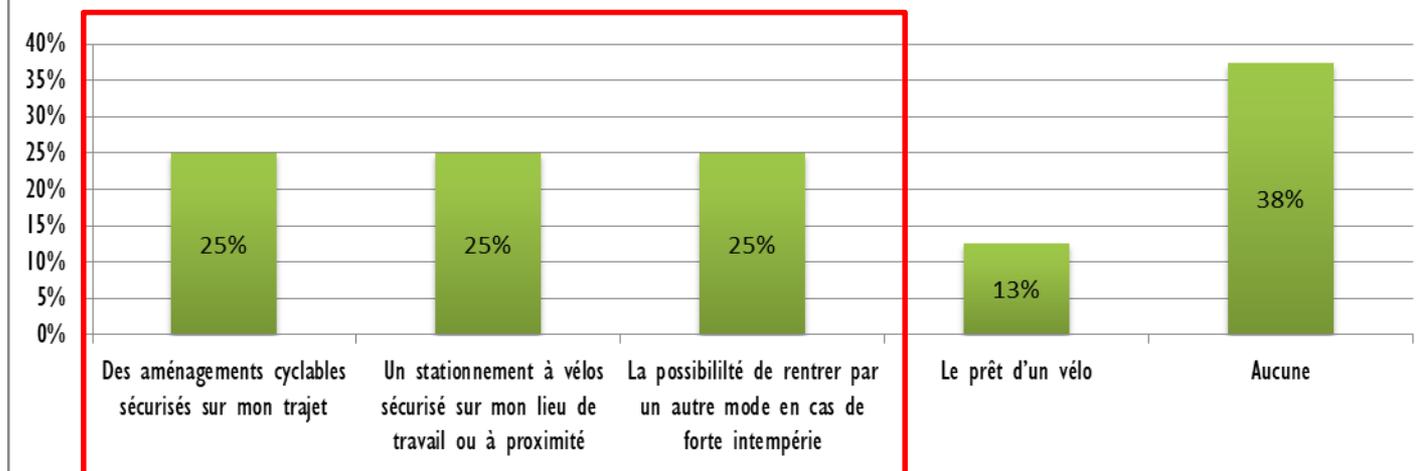
Disposition au changement de mode de transport

	Beauvais*		Autres communes de l'Oise		Autres département		Ensemble	
	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%
Oui	4	50%	1	50%	0	0%	5	42%
Non	4	50%	1	50%	2	100%	7	58%
Total	8	100%	2	100%	2	100%	12	100%

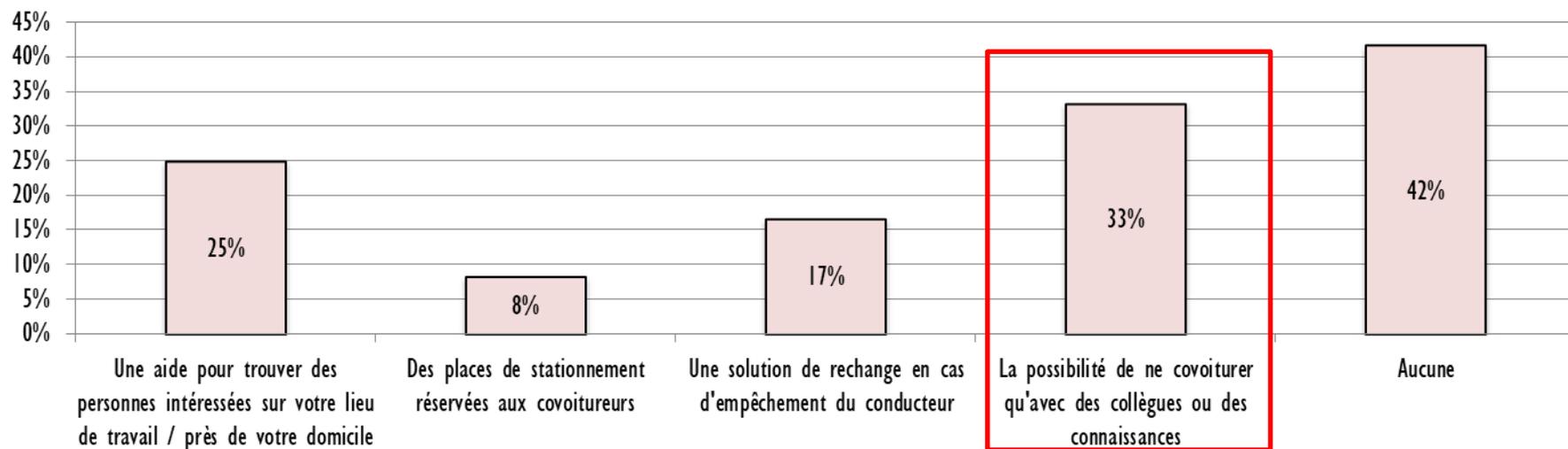
Changement pour quel mode de transport

	Beauvais*		Autres communes de l'Oise		Ensemble	
	Nb	%	Nb	%	Nb	%
Covoiturage	0	0%	1	100%	1	20%
Vélo ou vélo à assistance électrique	1	25%	0	0%	1	20%
Marche à pied	2	50%	0	0%	2	40%
Voiture en solo	1	25%	0	0%	1	20%
Total	4	100%	1	100%	5	100%

Les raisons qui encourageraient à utiliser le vélo ou vélo à assistance électrique lors d'un déplacement domicile-travail pour les utilisateurs du bus Corolis



Les raisons qui encourageraient à pratiquer le covoiturage lors d'un déplacement domicile-travail pour les utilisateurs des transports en commun

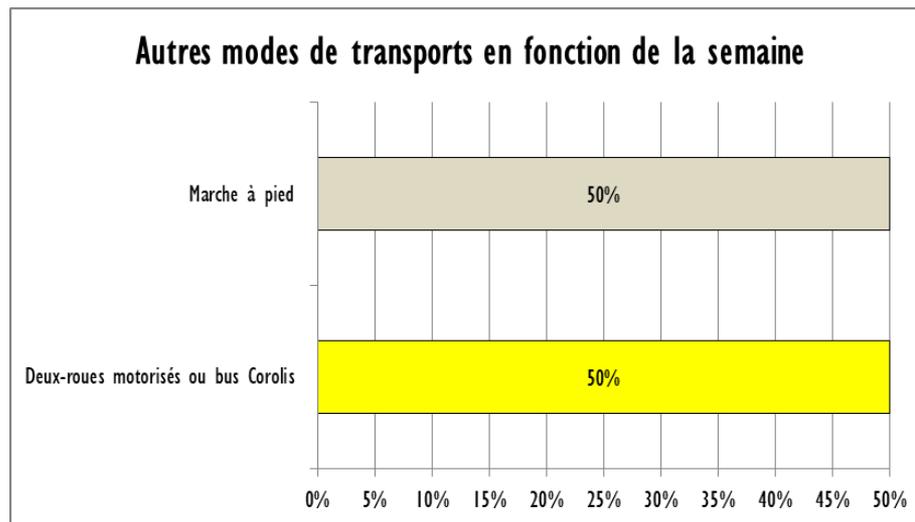


	A mon domicile		A proximité de mon lieu de travail		Autres		Non renseigné		Ensemble	
	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%
Bus Corolis	1	50%	0	0%	1	100%	1	100%	3	50%
Marche à pied	1	50%	2	100%	0	0%	0	0%	3	50%
Total	2	100%	2	100%	1	100%	1	100%	6	100%

Autres modes de transports en fonction des jours de la semaine

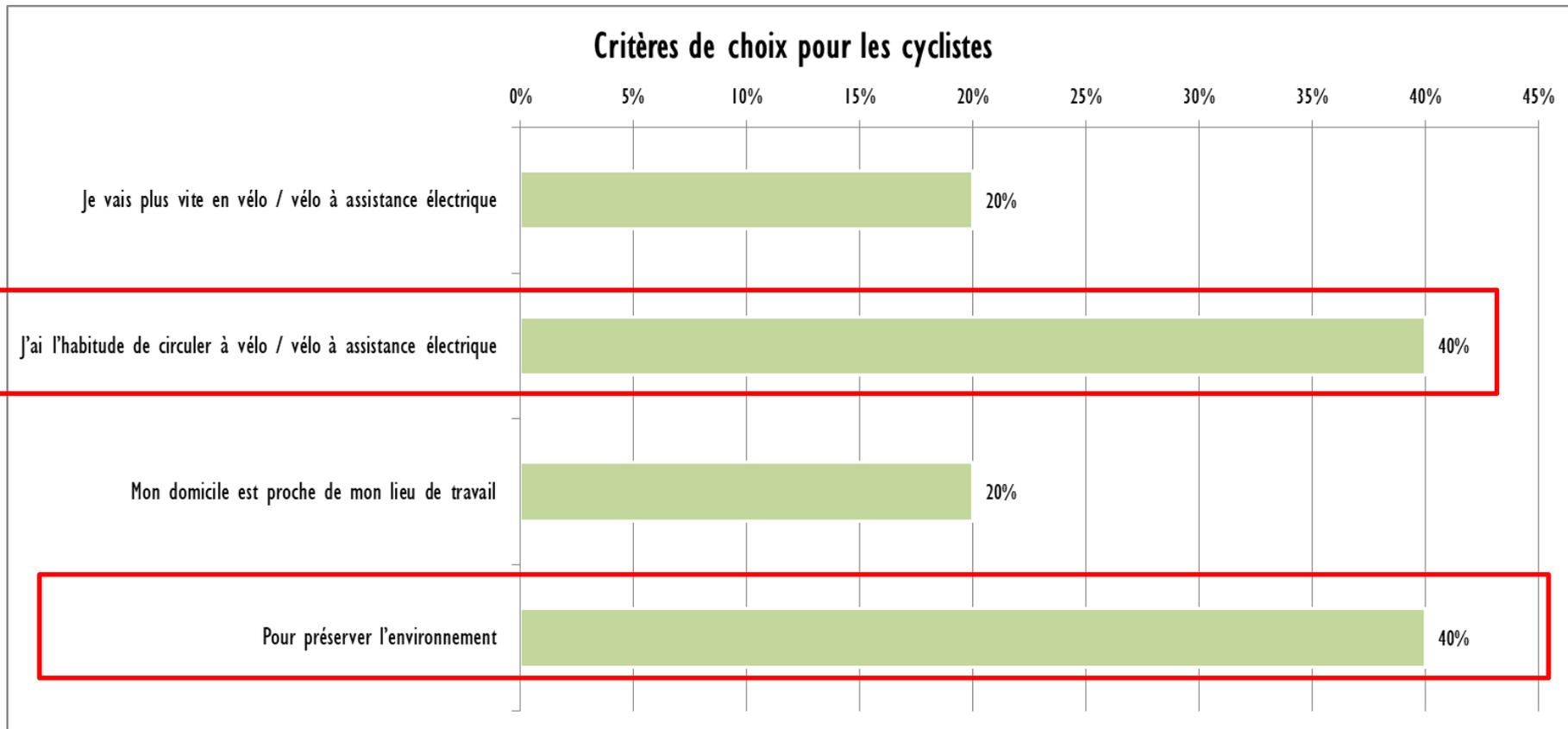
Beauvais*

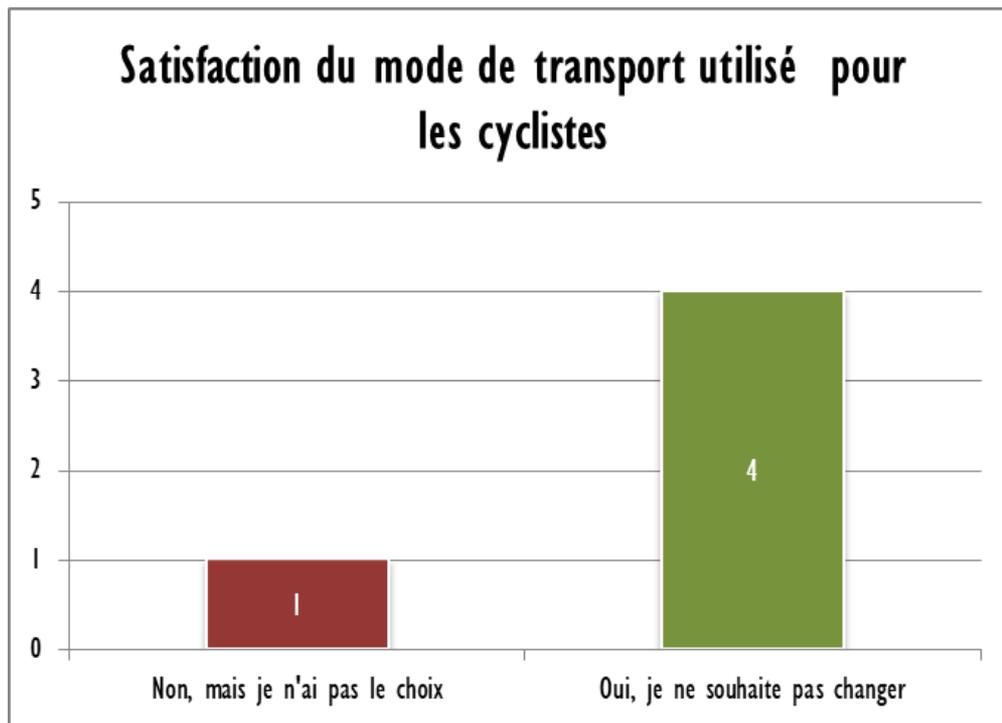
	Nb	%
Oui	2	40%
Non	3	60%
Total	5	100%

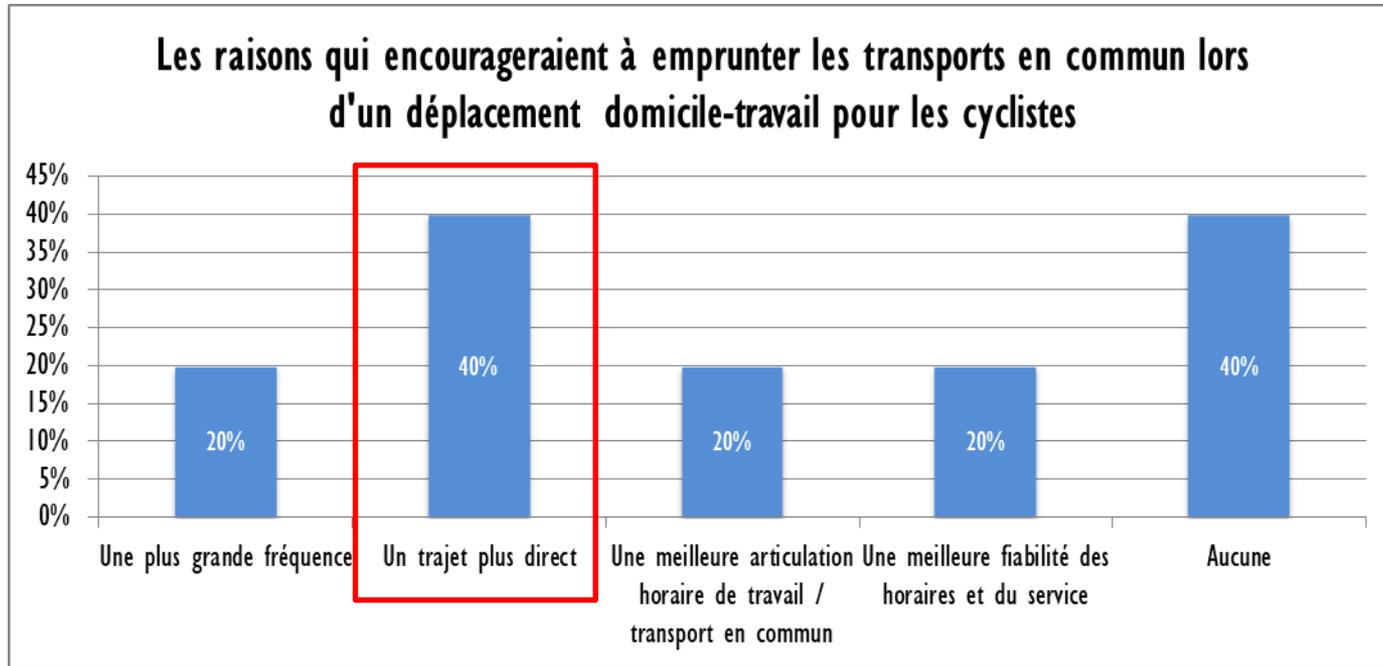


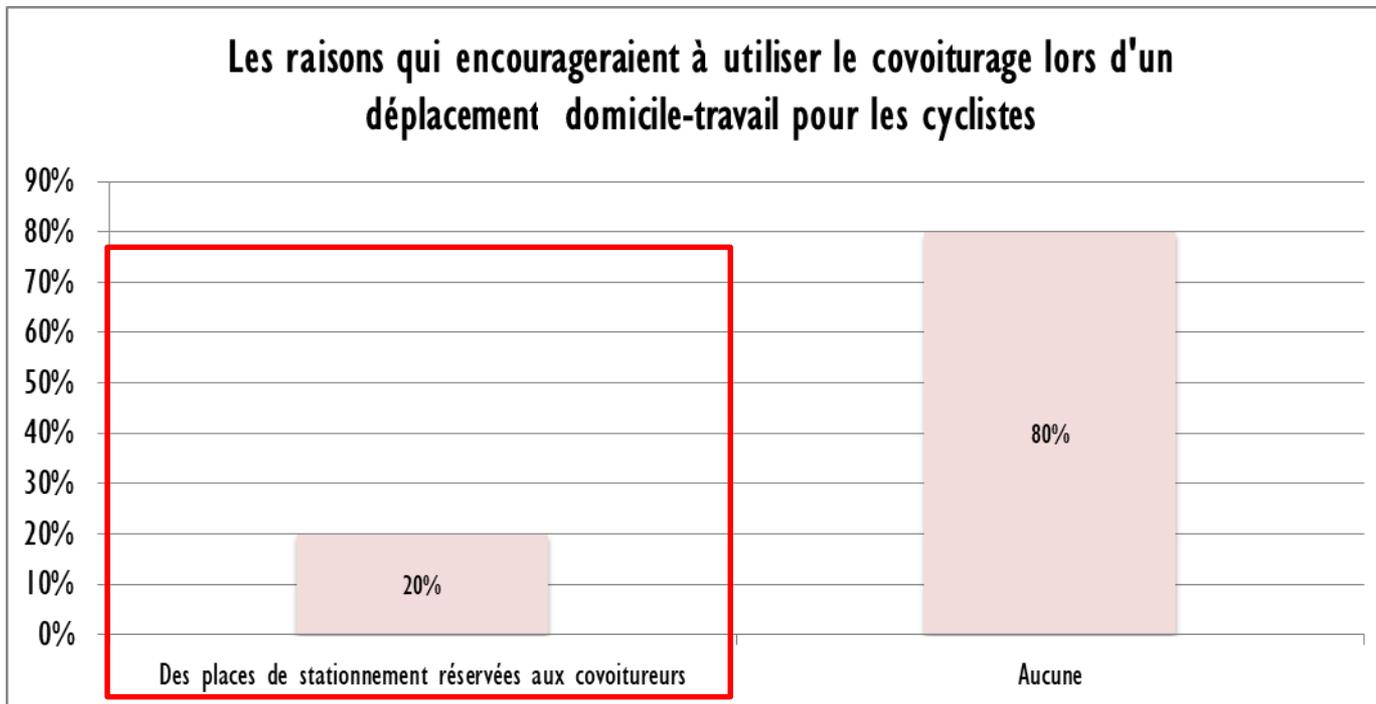
Lieu de stationnement du vélo en fonction de la sécurisation du lieu

	Dans la rue		Dans le local poubelle		« Où je peux »		Non renseigné		Total	
	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%
Oui	0	0%	1	100%	0	0%	0	0%	1	20%
Non	1	100%	0	0%	1	100%	0	0%	2	40%
Non renseigné	0	0%	0	0%	0	0%	2	100%	2	40%
Total	1	100%	1	100%	1	100%	2	100%	5	100%







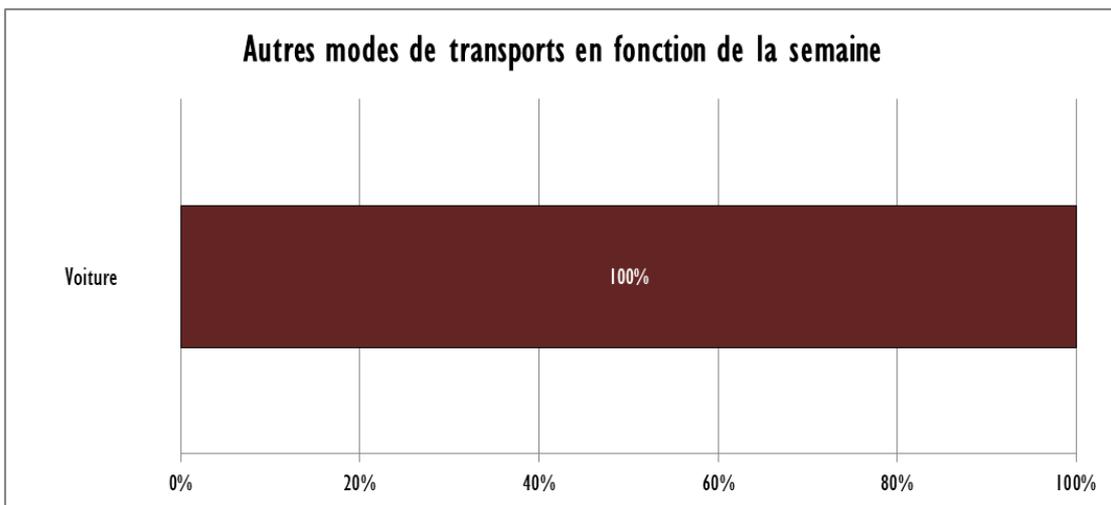


Mode de transport utilisé par cyclistes pour la pause déjeuner

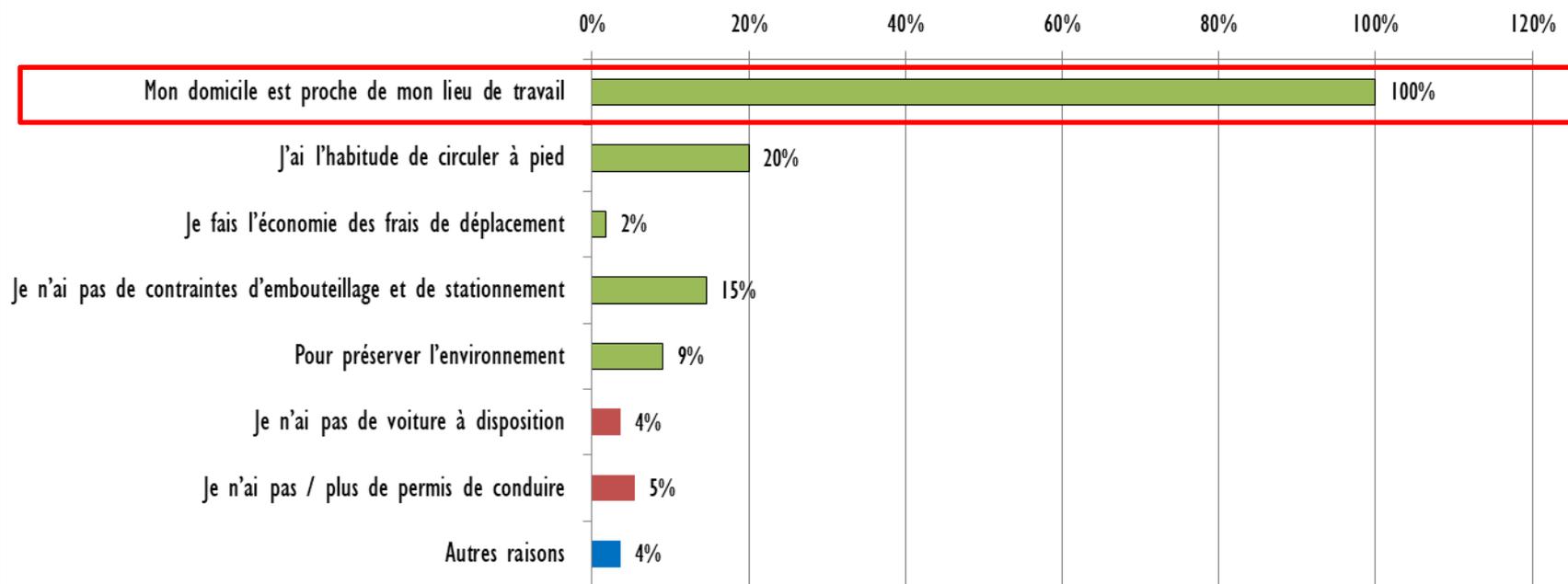
	A mon domicile		A proximité de mon lieu de travail		Ensemble	
	Nb	%	Nb	%	Nb	%
Vélo ou VAE	2	100%	1	100%	3	100%
Total	2	100%	1	100%	3	100%

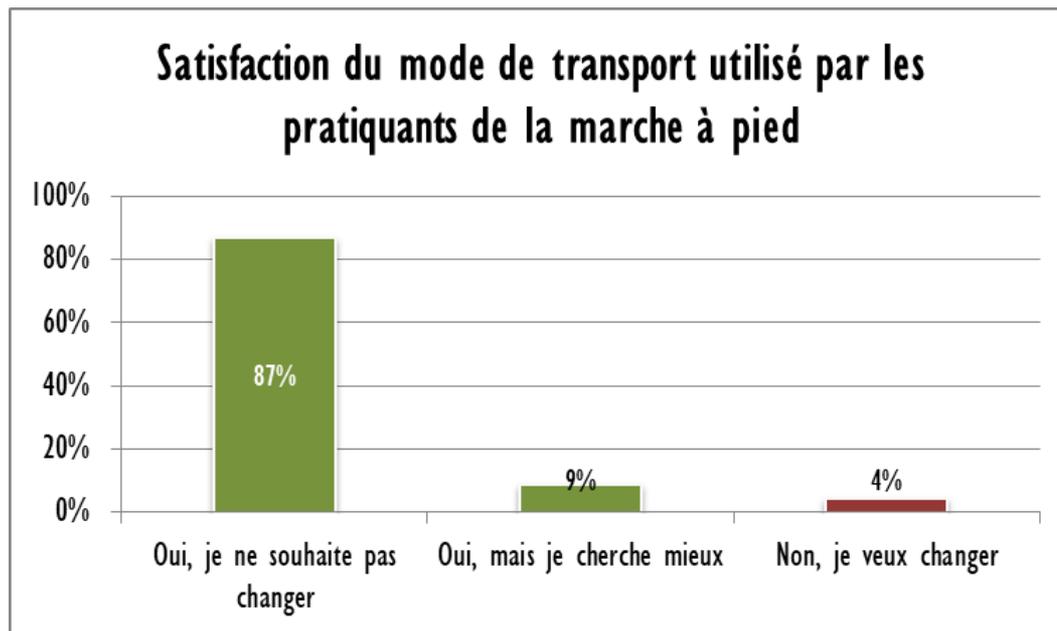
Autres modes de transports en fonction des jours de la semaine

	Beauvais*	
	Nb	%
Oui	2	9%
Non	21	91%
Total	23	100%



Les critères de choix pour les pratiquants de la marche à pied



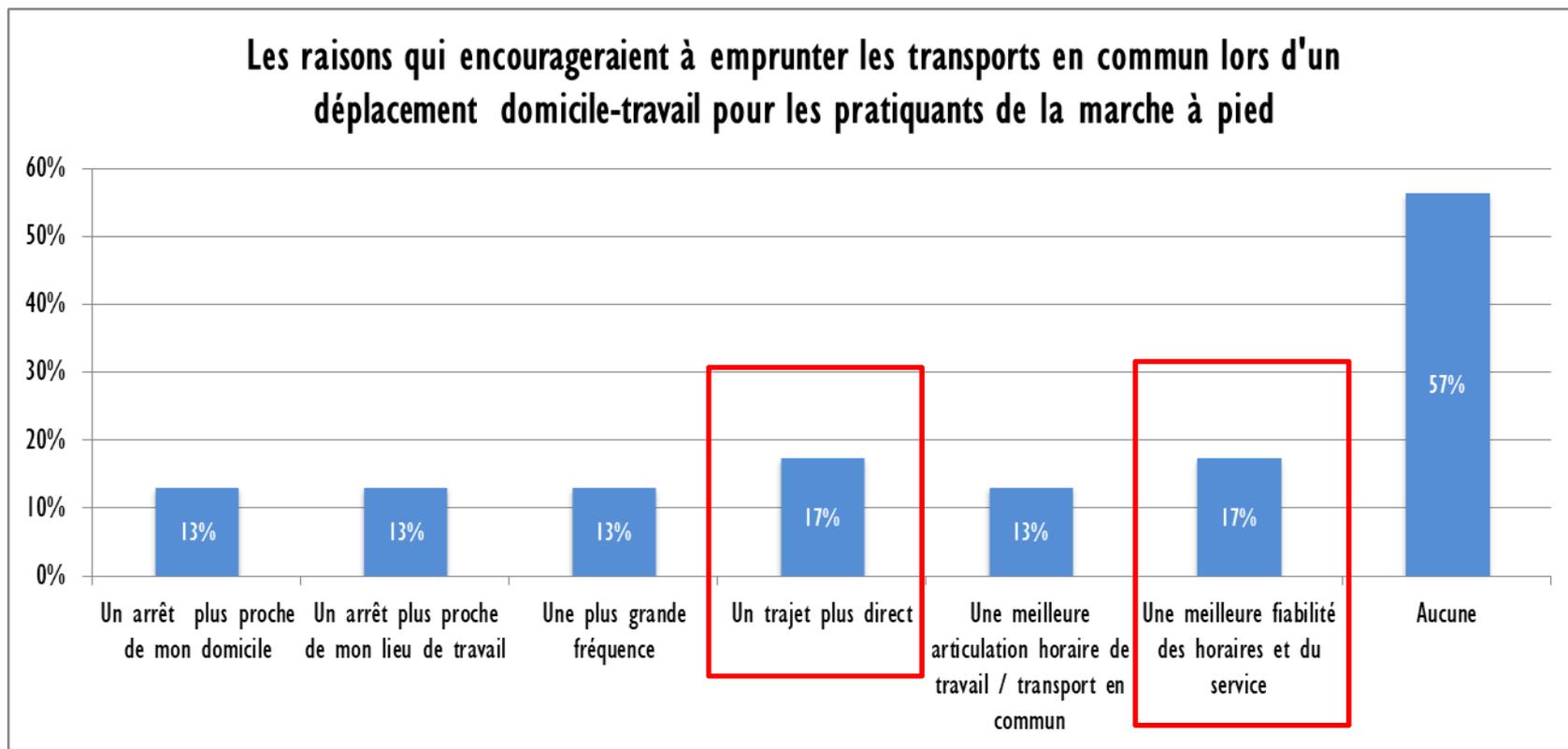


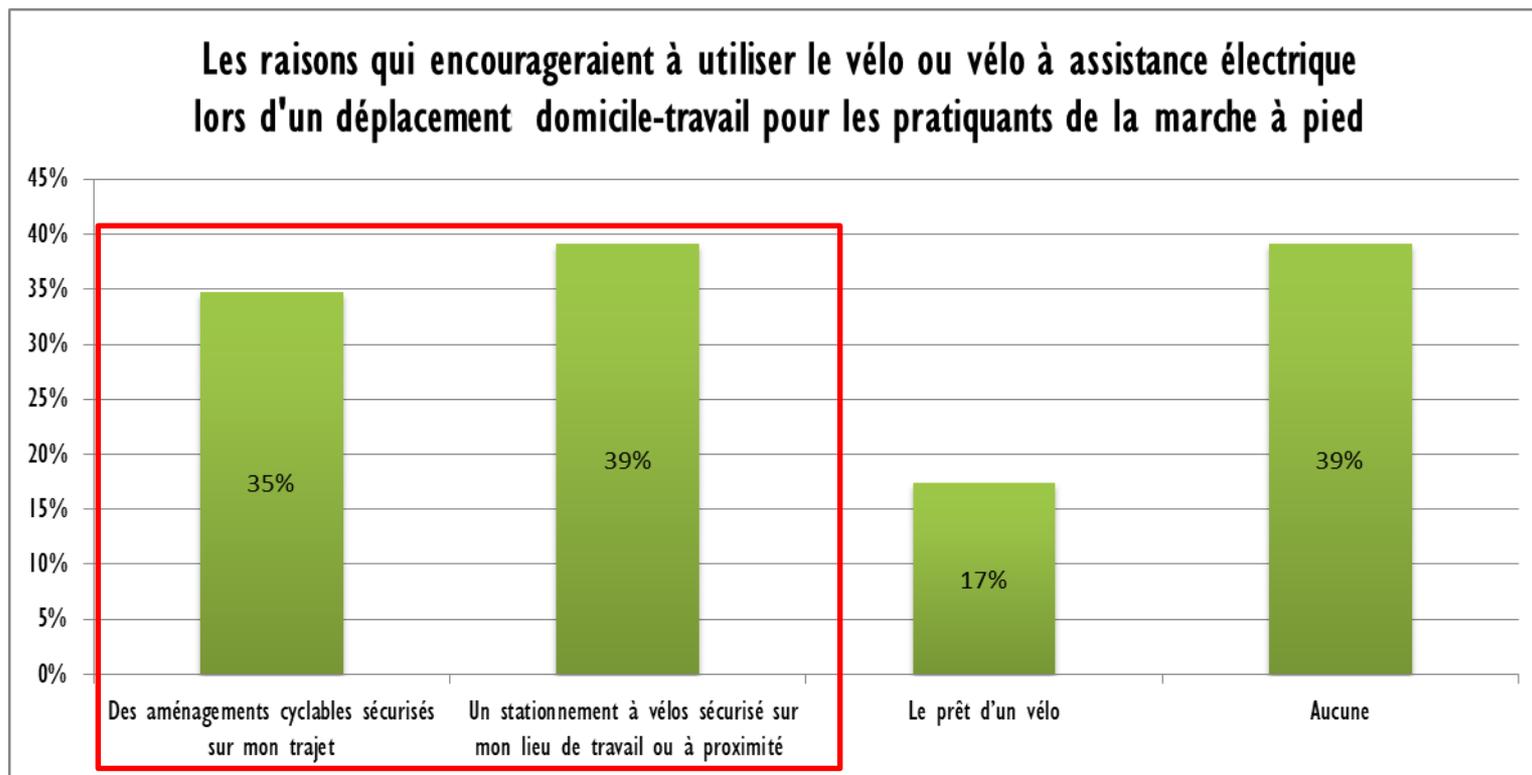
Disposition au changement de mode de transport

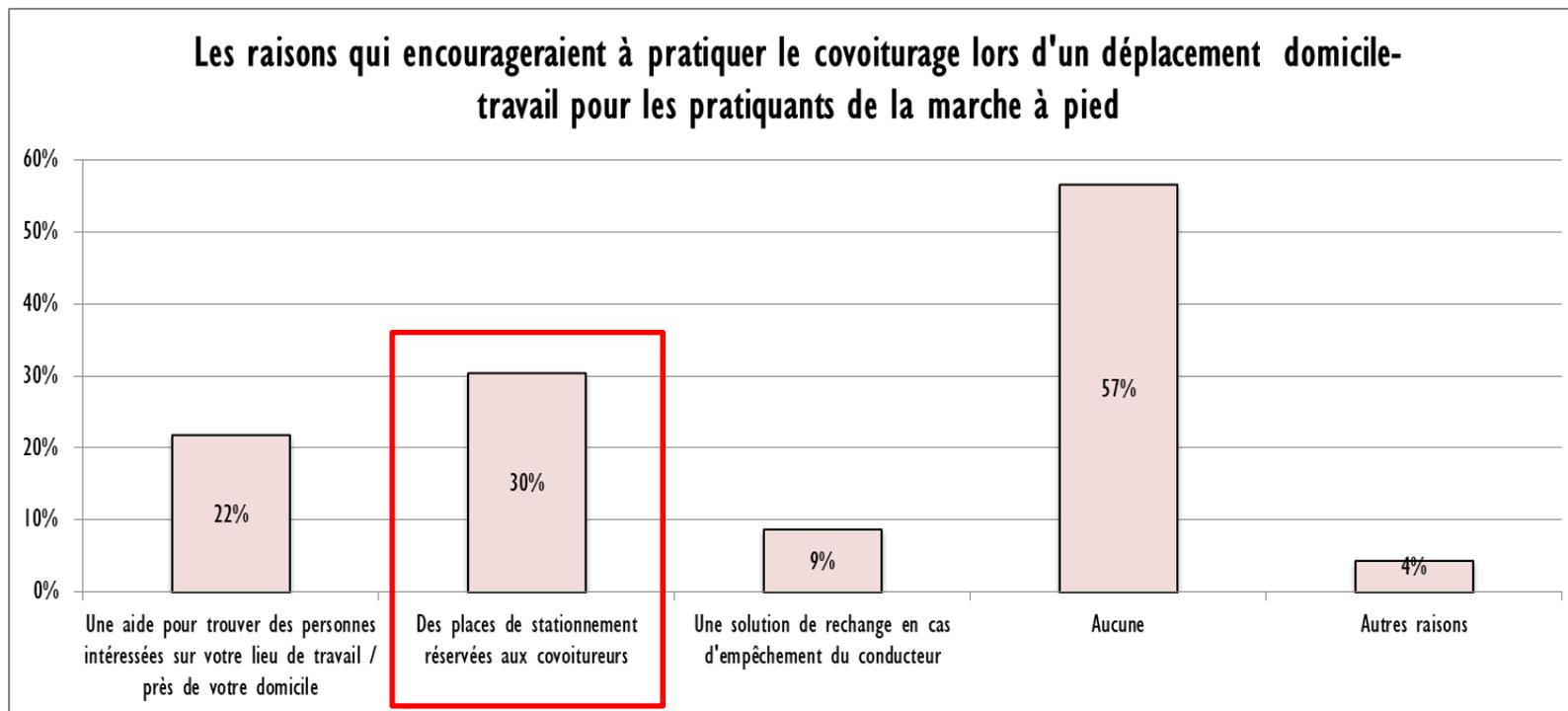
	Nb	%
Oui	4	17%
Non	19	83%
Total	23	100%

Changement pour quel mode de transport

	Nb	%
Covoiturage	1	25%
Vélo / Vélo à assistance électrique	3	75%
Total	4	100%



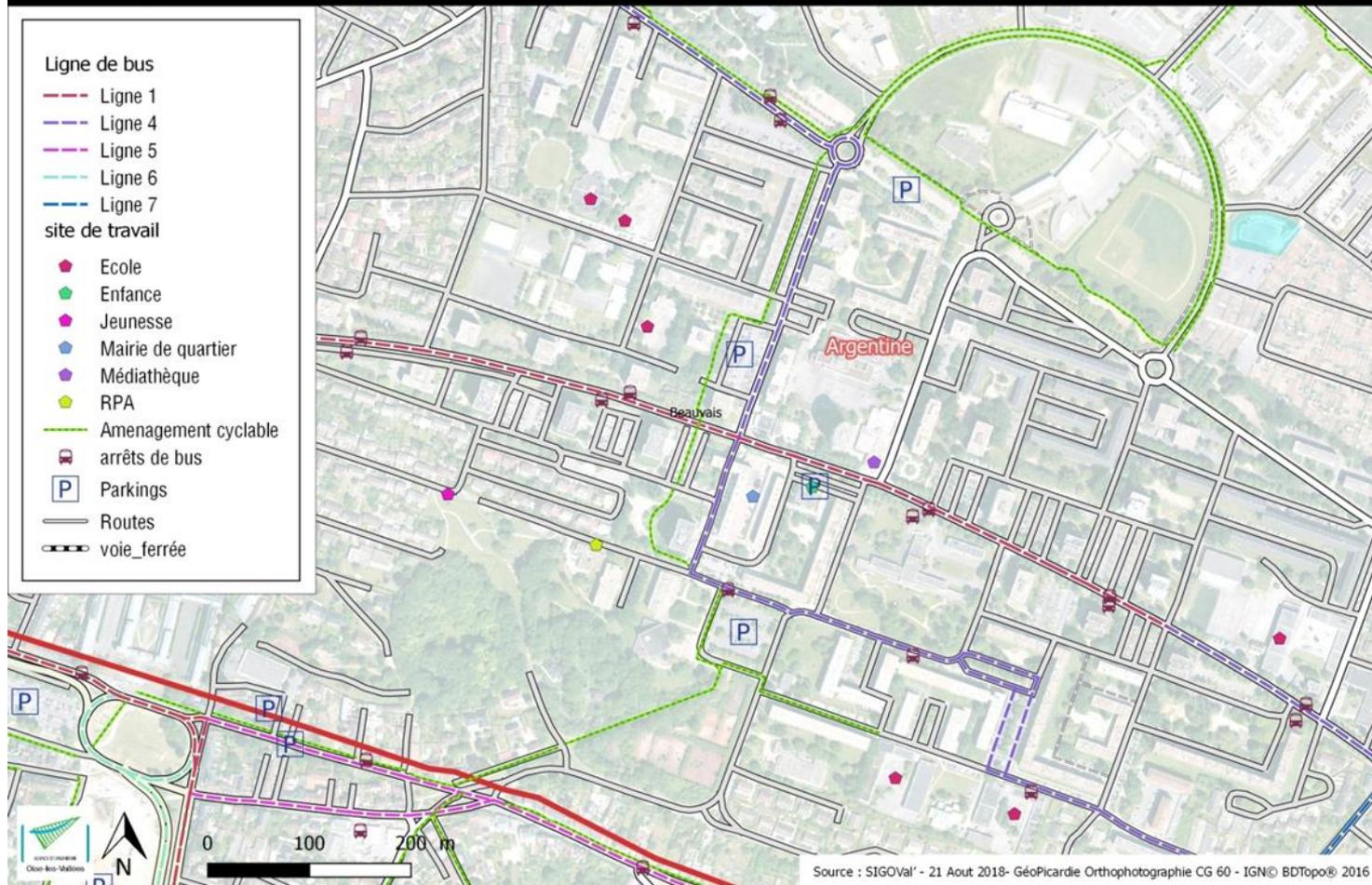




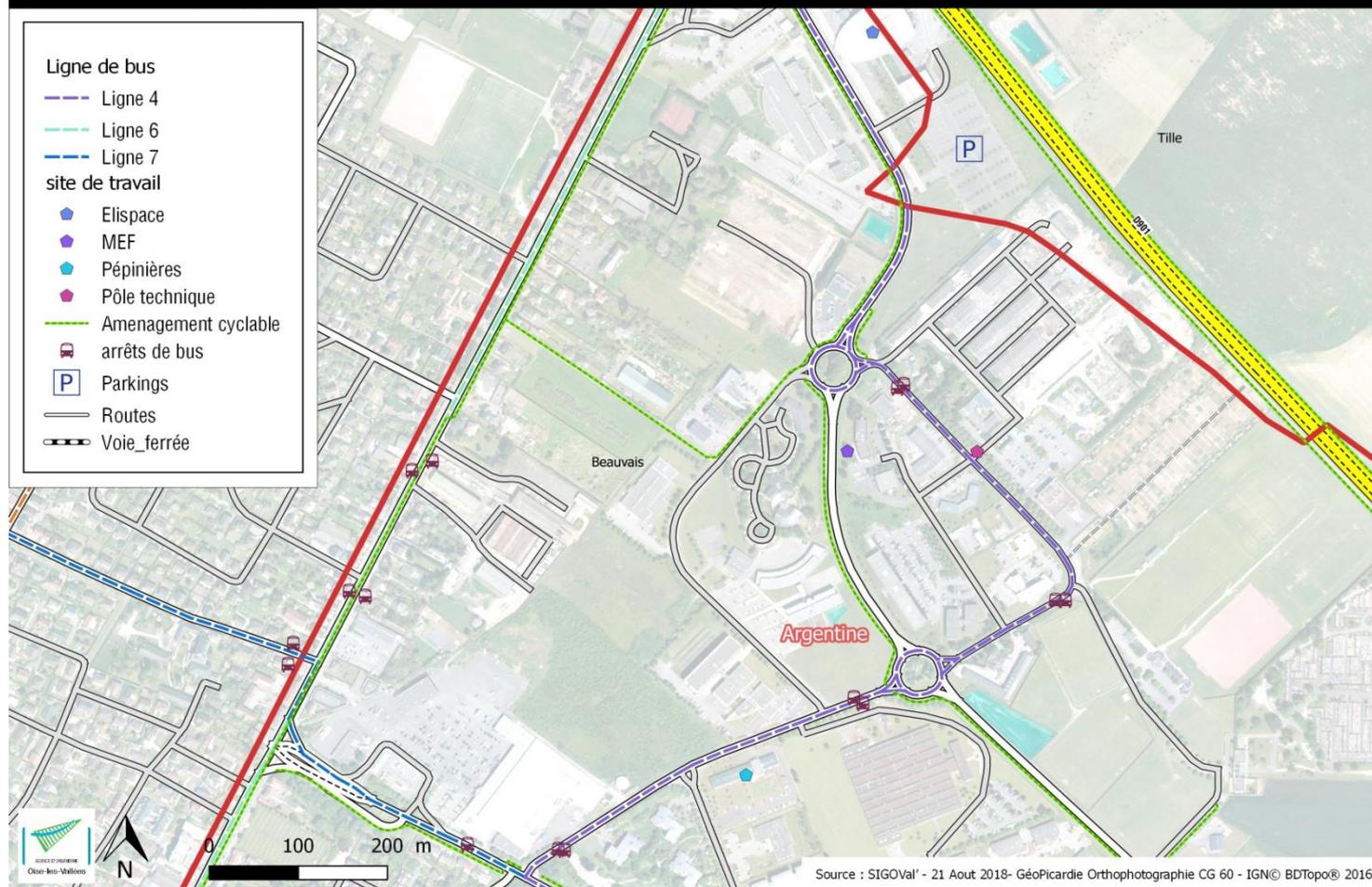
Mode de transport utilisé par pratiquants de la marche à pied pour la pause déjeuner

	A mon domicile		A proximité de mon lieu de travail		Autres		Ensemble	
	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%
Marche à pied	15	100%	1	100%	1	100%	17	100%
Total	15	100%	1	100%	1	100%	17	100%

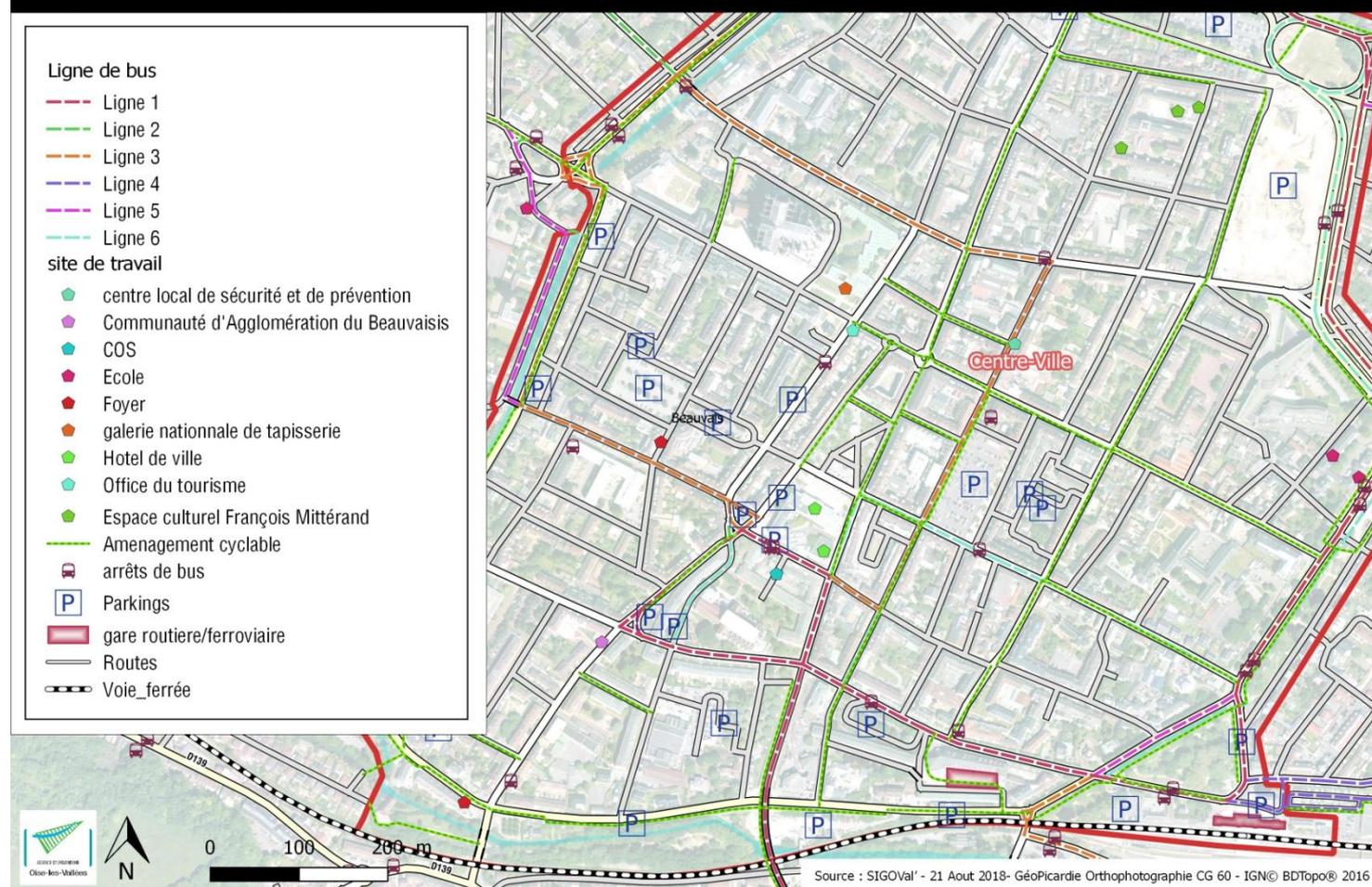
CARTE D'ACCESSIBILITE DU QUARTIER ARGENTINE



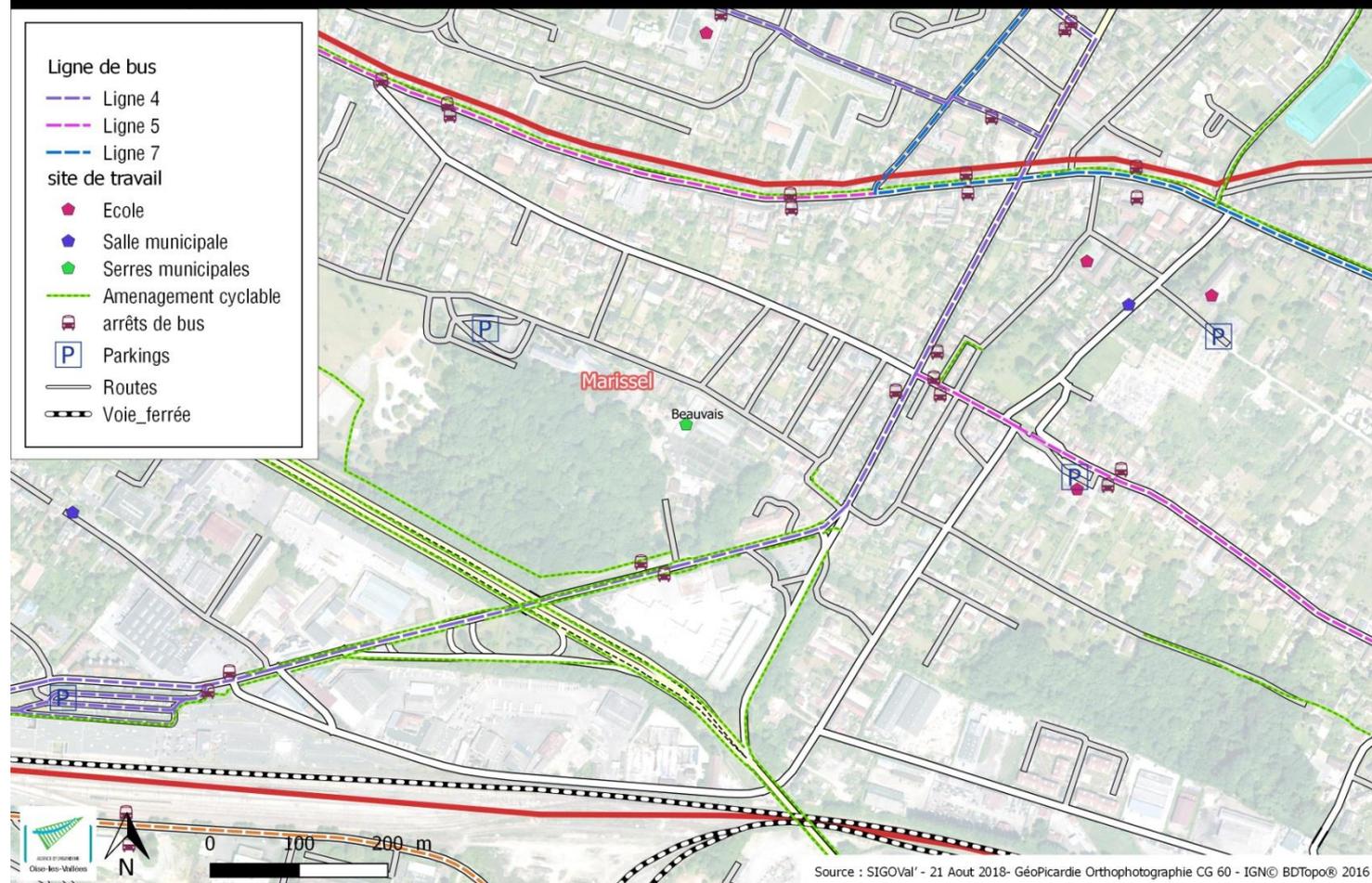
CARTE D'ACCESSIBILITE DU QUARTIER ARGENTINE



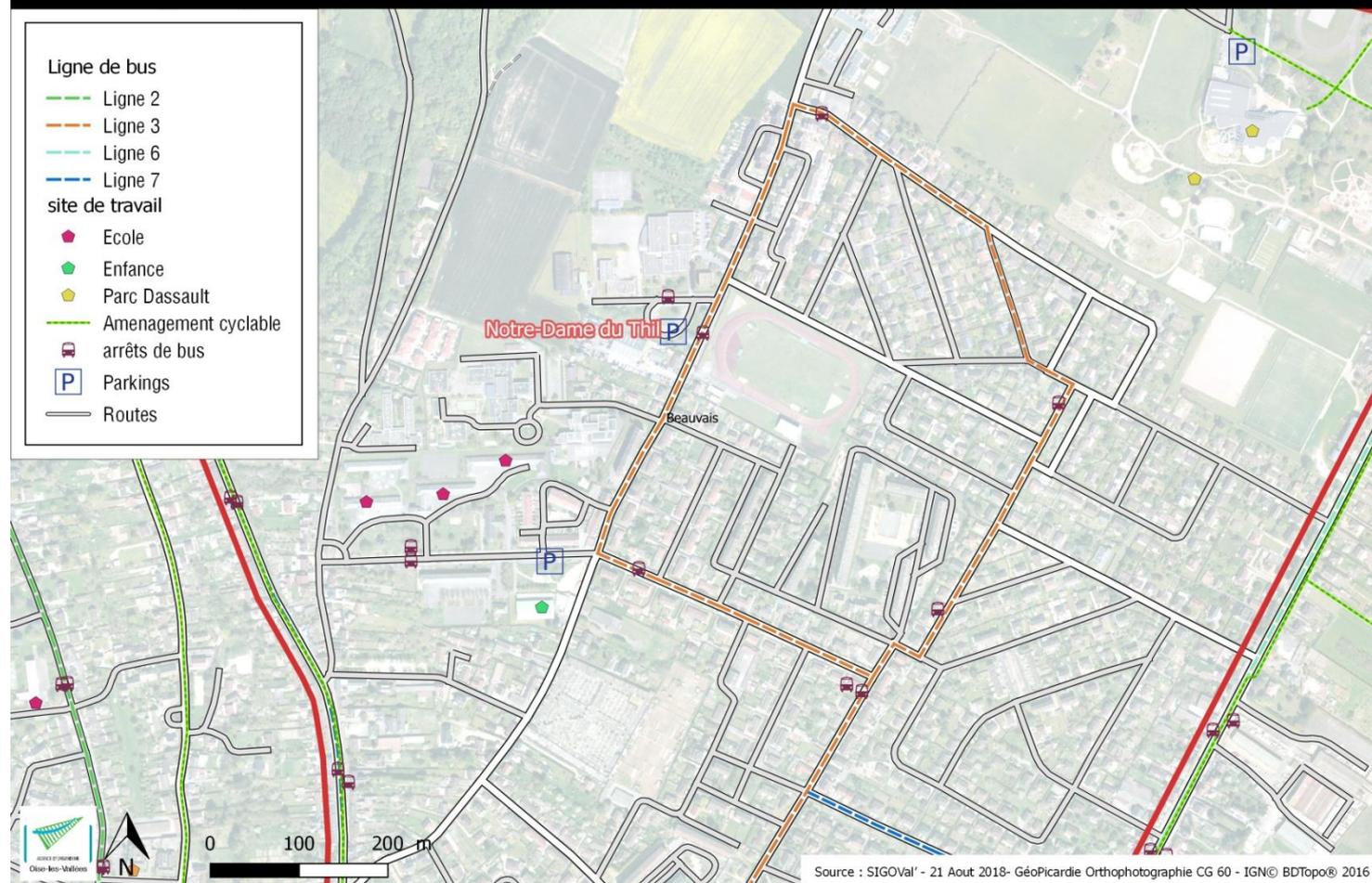
CARTE D'ACCESSIBILITE DU CENTRE VILLE DE BEAUVAIS



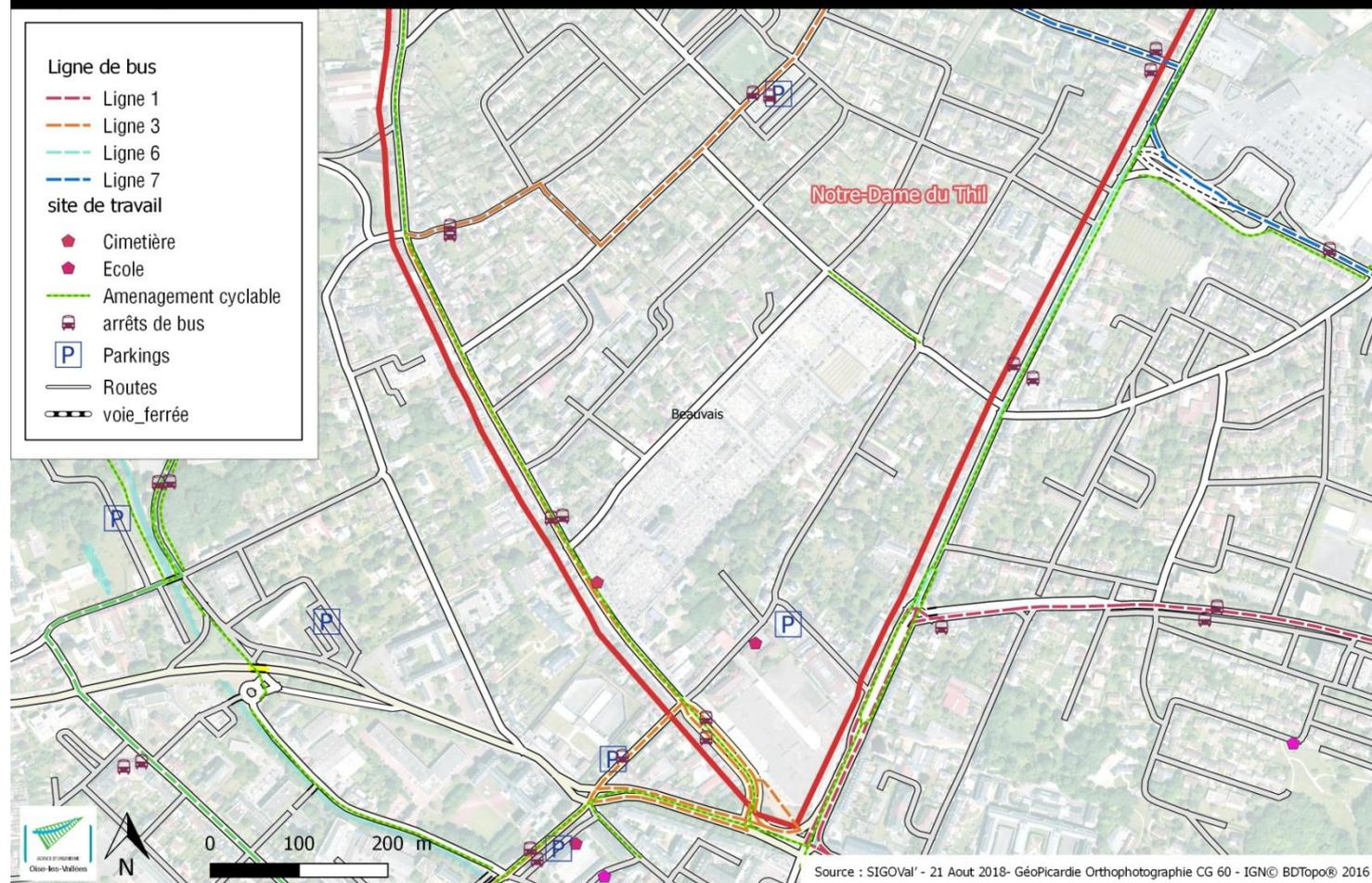
CARTE D'ACCESSIBILITE DU QUARTIER MARISSSEL



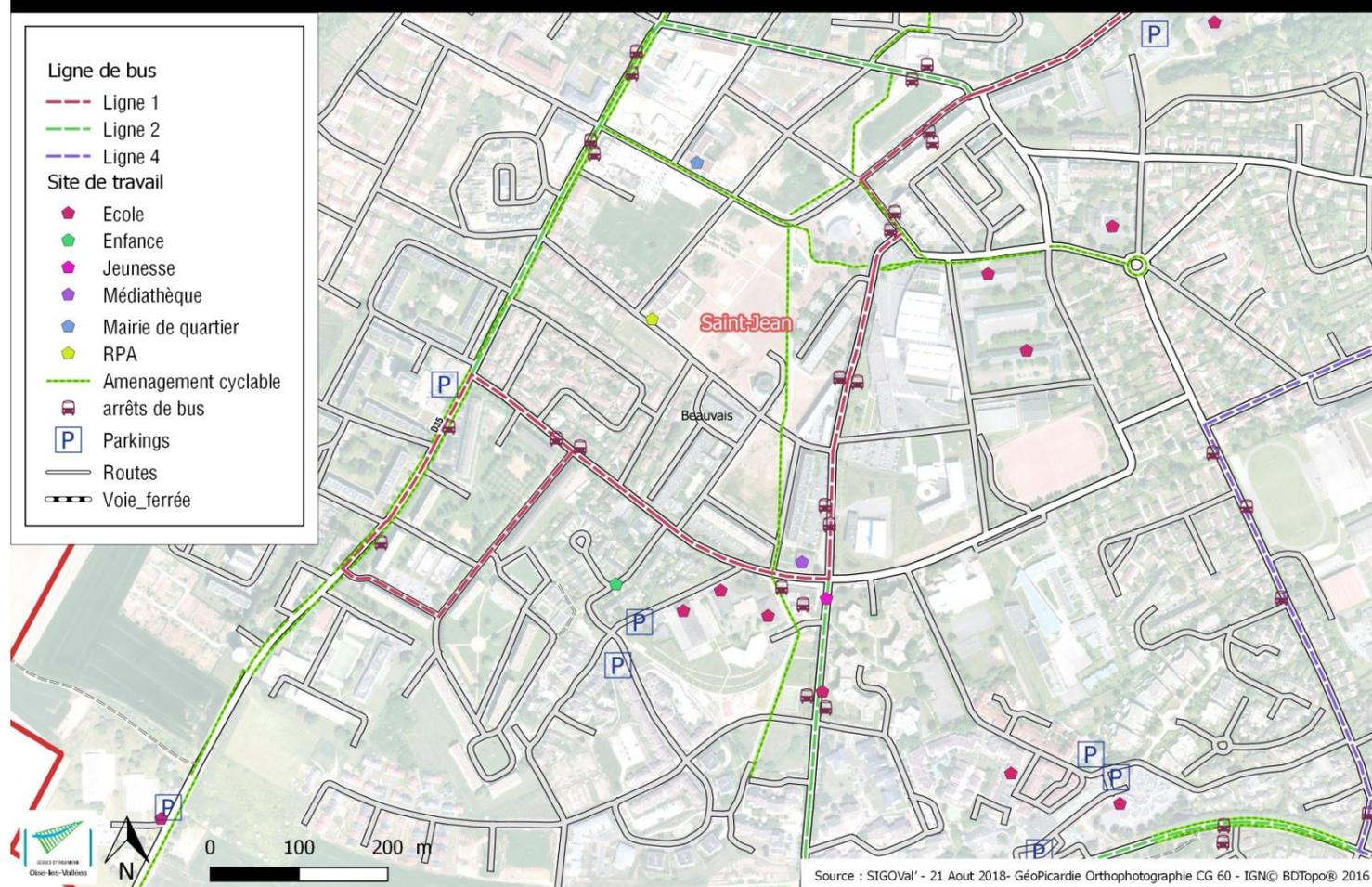
CARTE D'ACCESSIBILITE DU QUARTIER NOTRE-DAME DU THIL



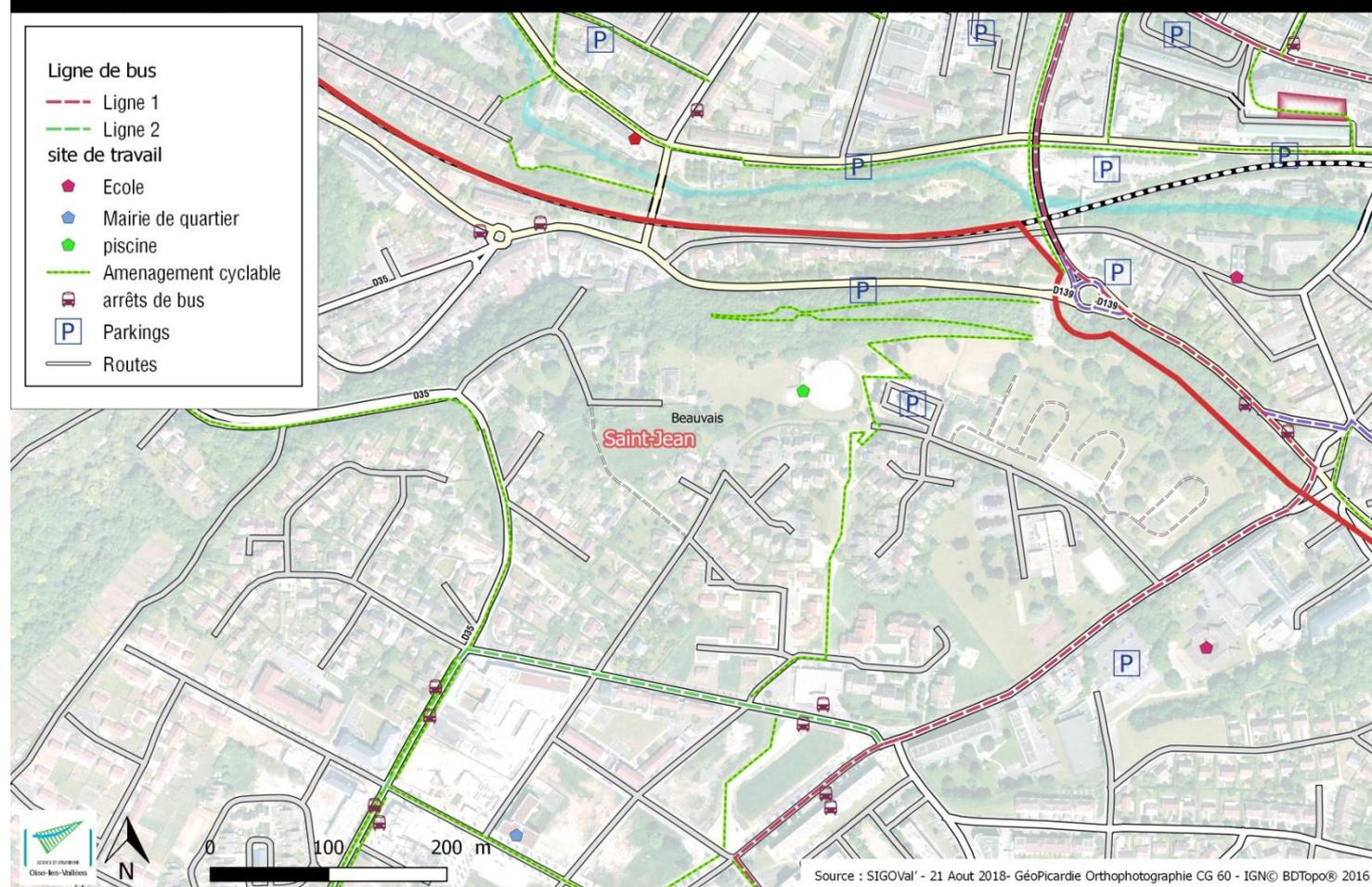
CARTE D'ACCESSIBILITE DU QUARTIER NOTRE-DAME DU THIL



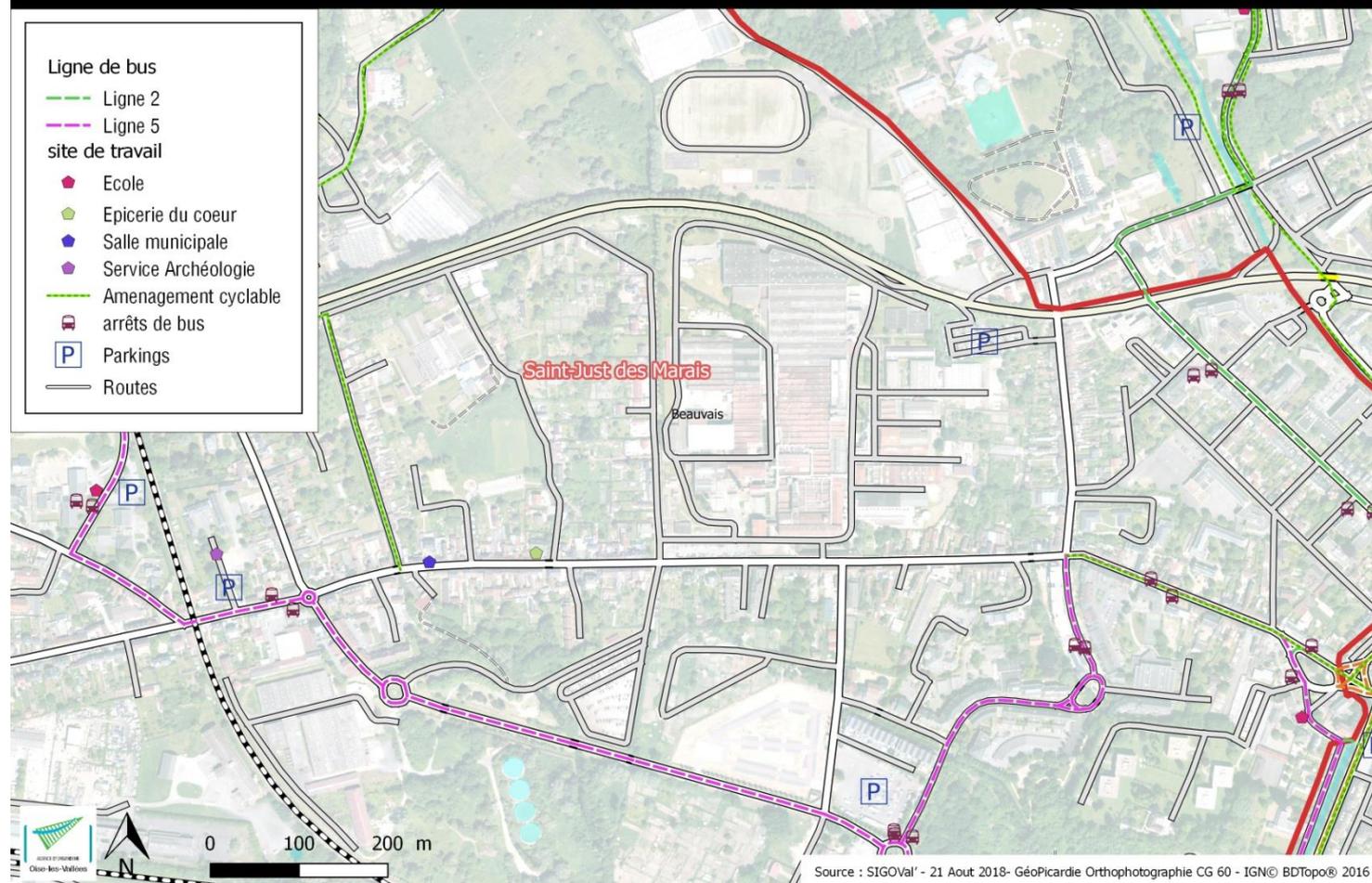
CARTE D'ACCESSIBILITE DU QUARTIER SAINT-JEAN



CARTE D'ACCESSIBILITE DU QUARTIER SAINT-JEAN



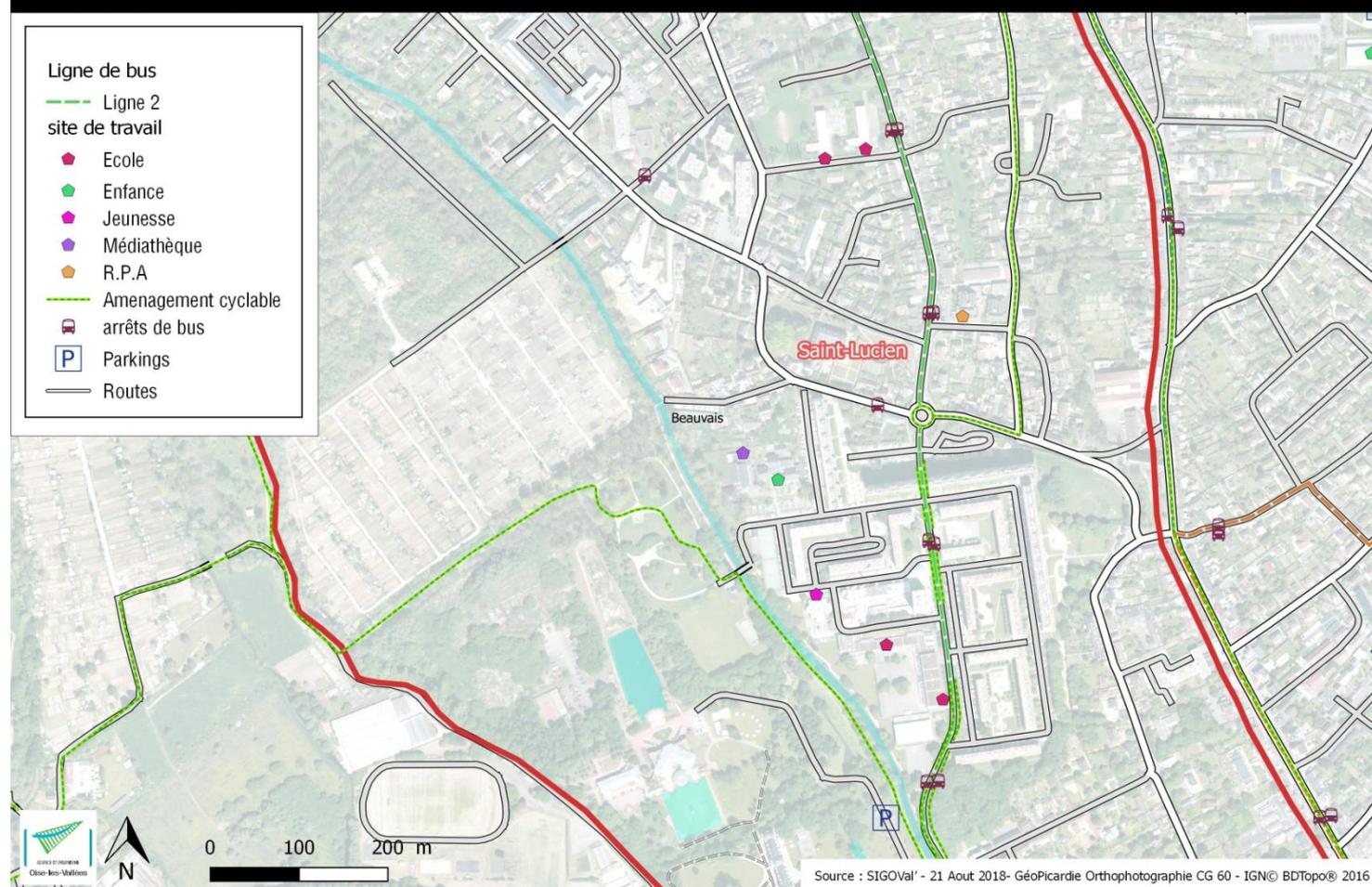
CARTE D'ACCESSIBILITE DU QUARTIER SAINT-JUST-DES-MARAIS



CARTE D'ACCESSIBILITE DU QUARTIER SAINT-JUST-DES-MARAIS



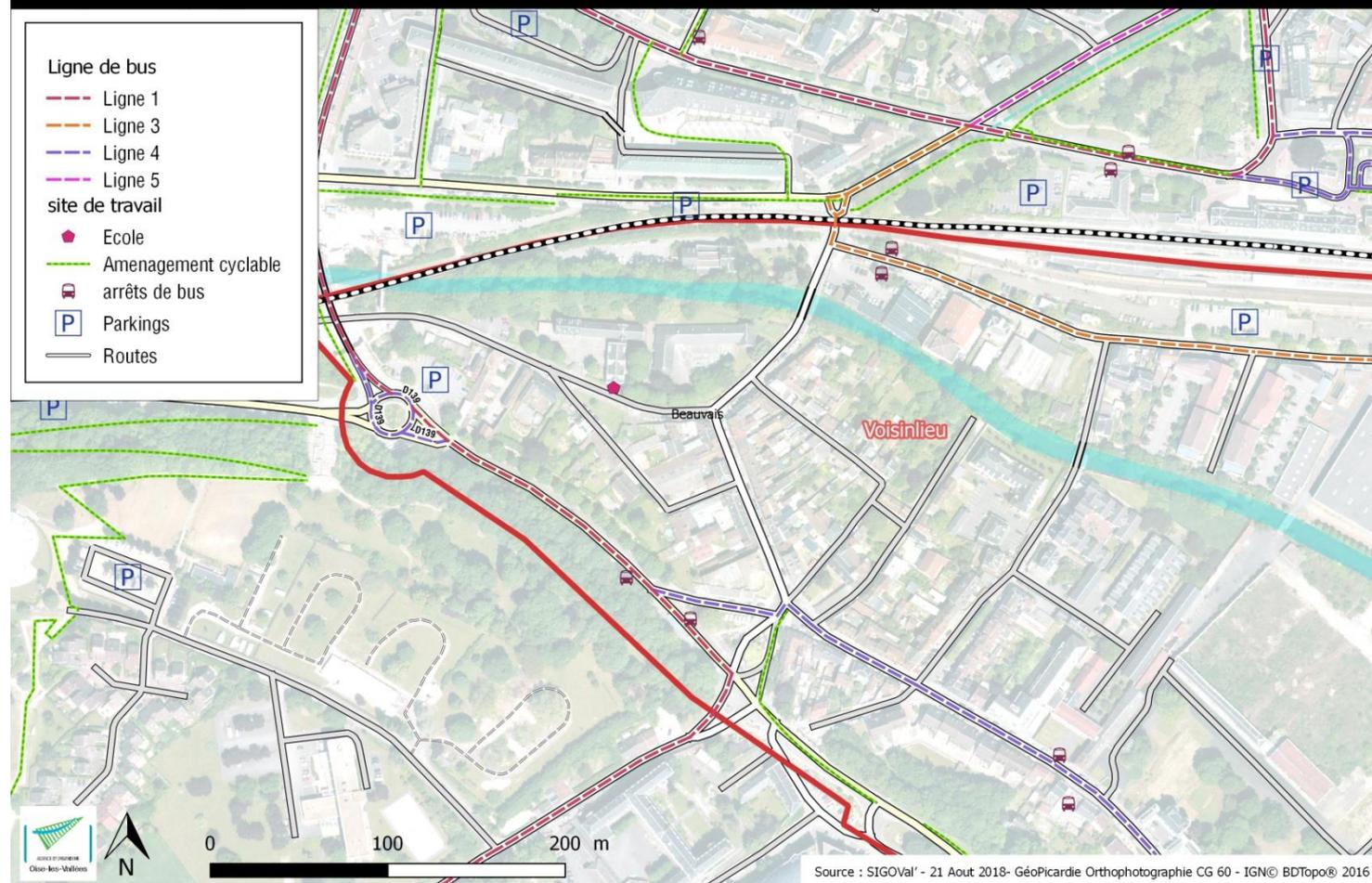
CARTE D'ACCESSIBILITE DU QUARTIER SAINT-LUCIEN



CARTE D'ACCESSIBILITE DU QUARTIER VOISINLIEU

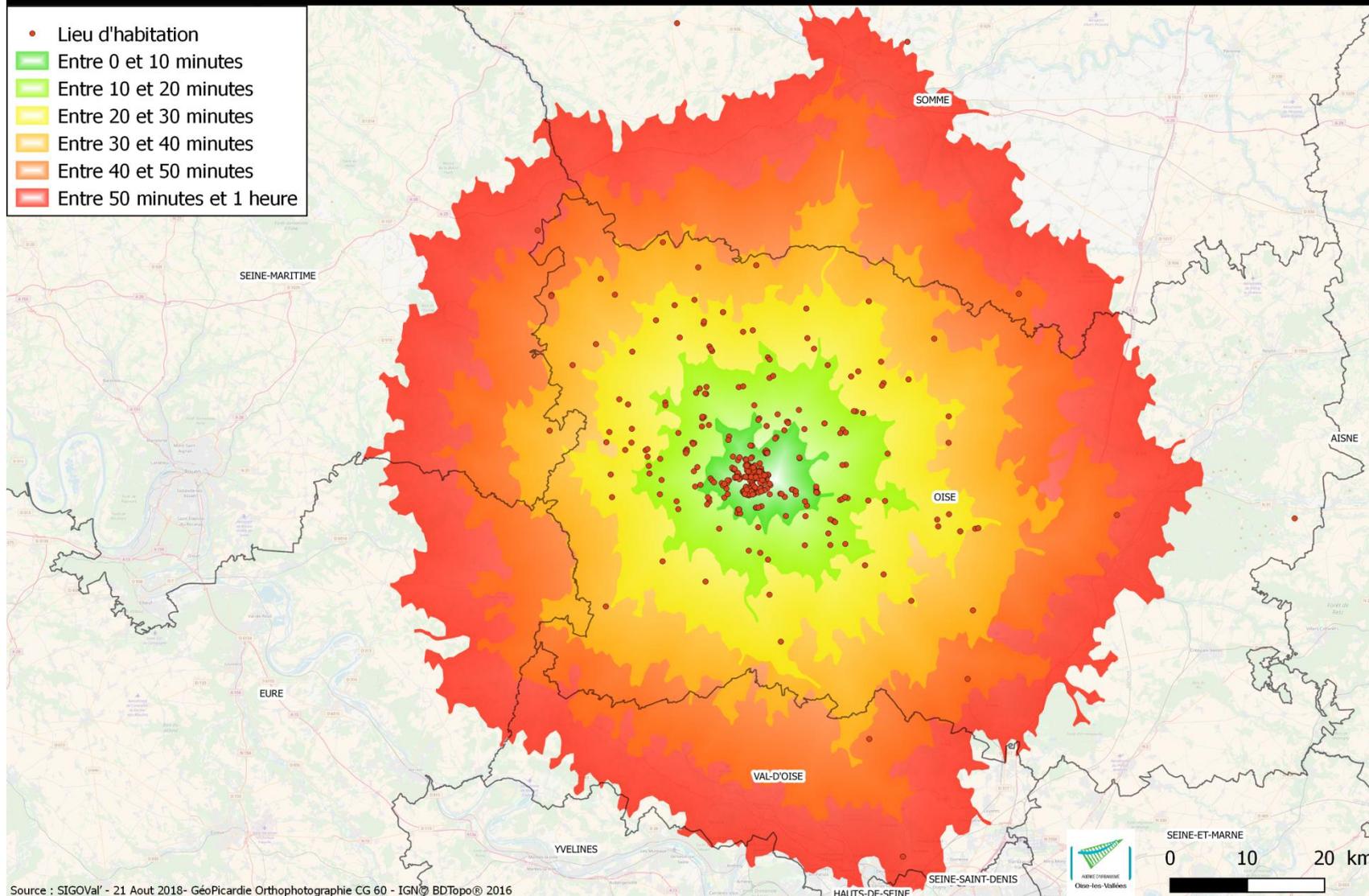


CARTE D'ACCESSIBILITE DU QUARTIER VOISINLIEU



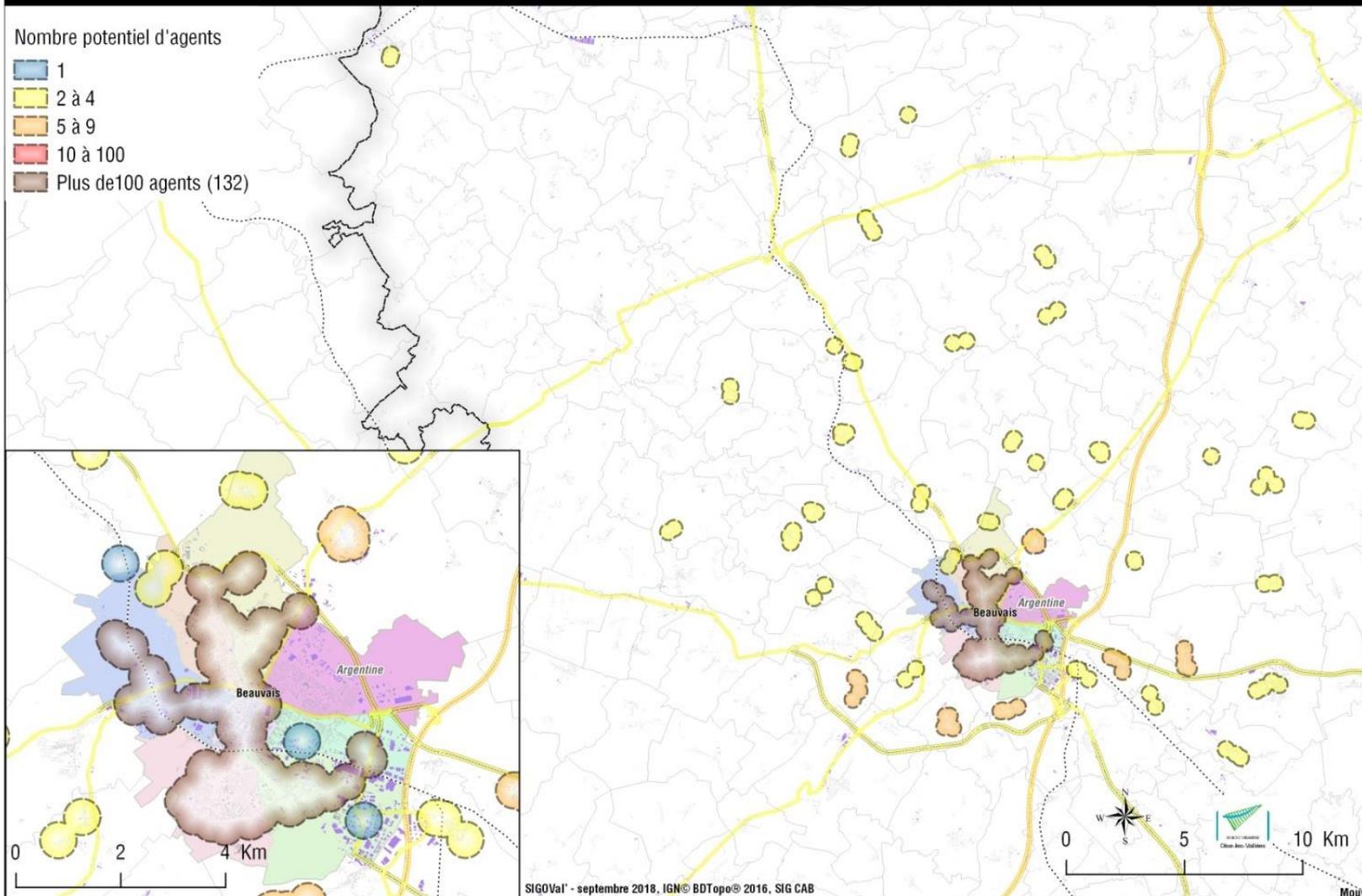
POTENTIEL THEORIQUE DES AGENTS QUI VIENNENT EN VOITURE (ARGENTINE)

- Lieu d'habitation
- Entre 0 et 10 minutes
- Entre 10 et 20 minutes
- Entre 20 et 30 minutes
- Entre 30 et 40 minutes
- Entre 40 et 50 minutes
- Entre 50 minutes et 1 heure

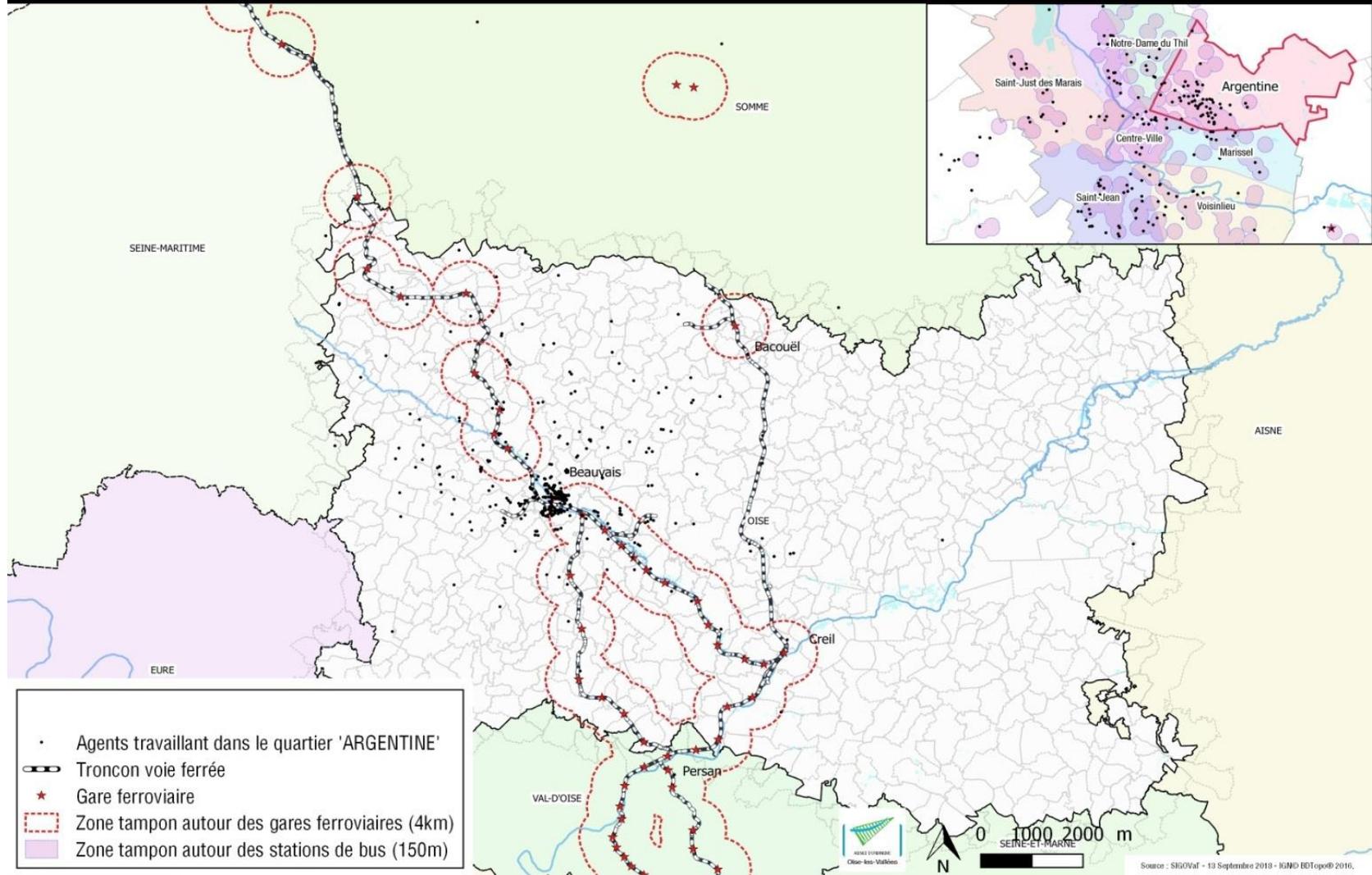


Source : SIGOVal - 21 Aout 2018- GéoPicardie Orthophotographie CG 60 - IGN® BDTopo© 2016

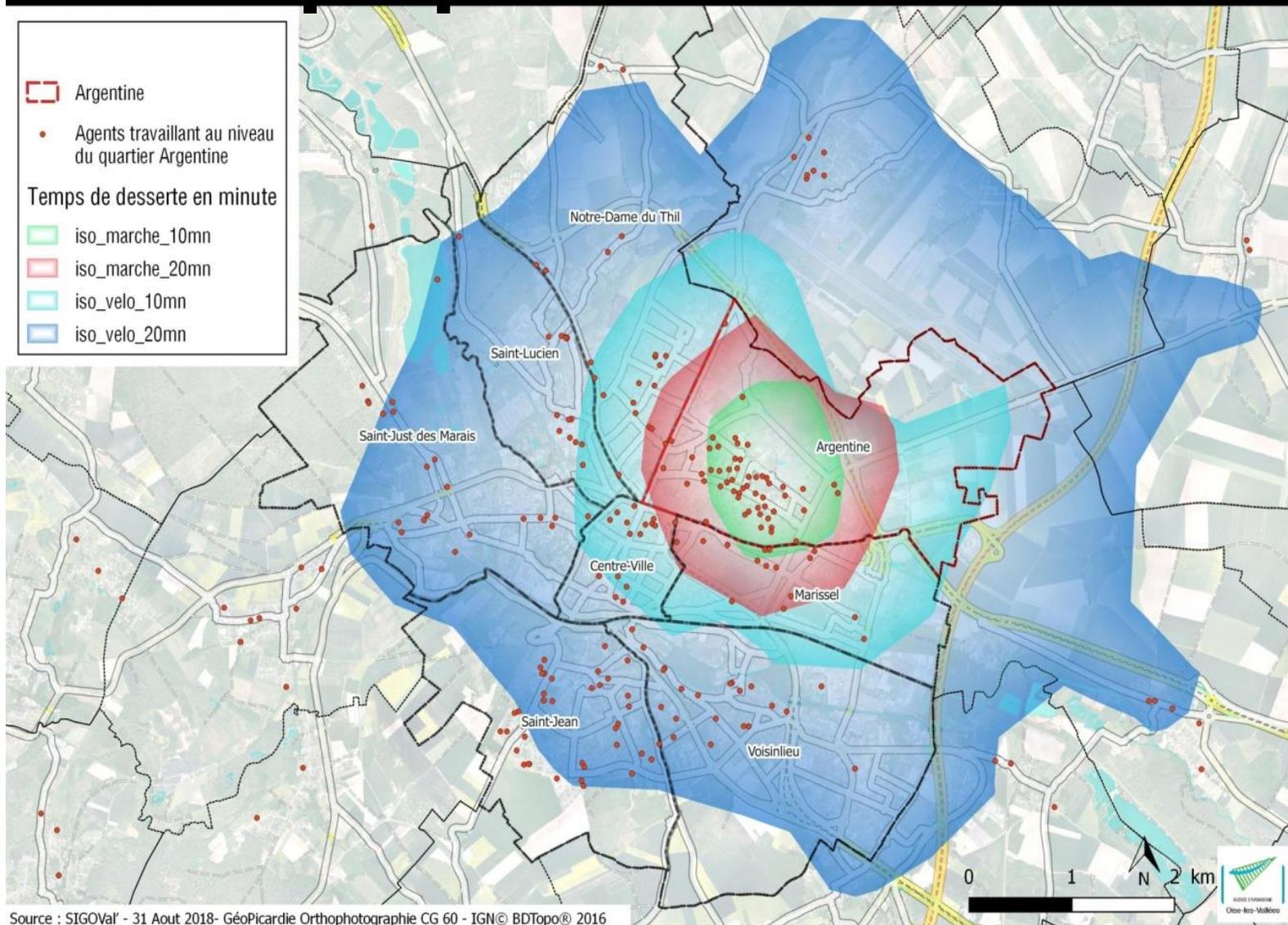
POTENTIEL THEORIQUE DE COVOITURAGE DES AGENTS DU QUARTIER ARGENTINE



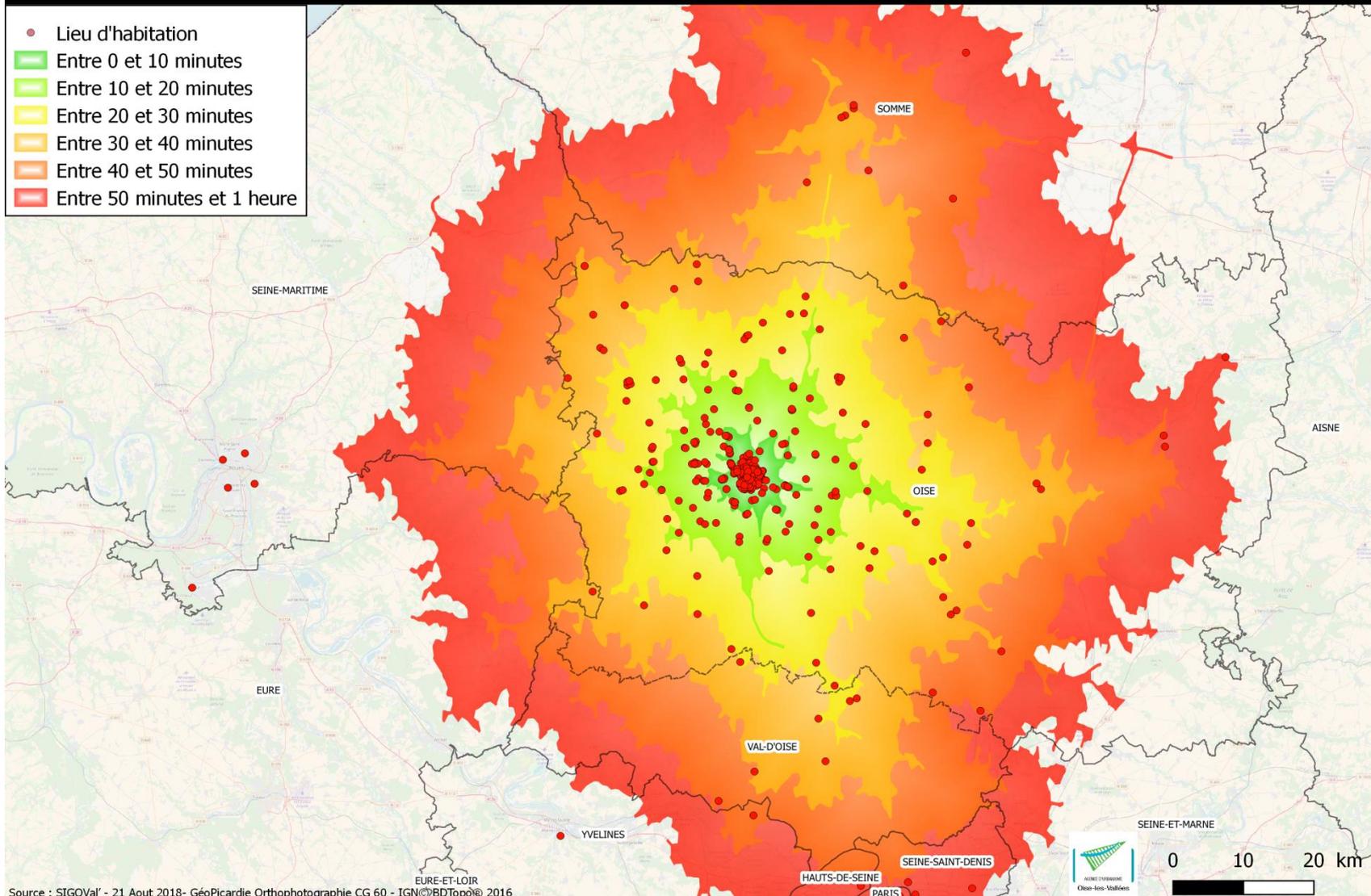
POTENTIEL THEORIQUE DES TRANSPORTS EN COMMUN (QUARTIER ARGENTINE)



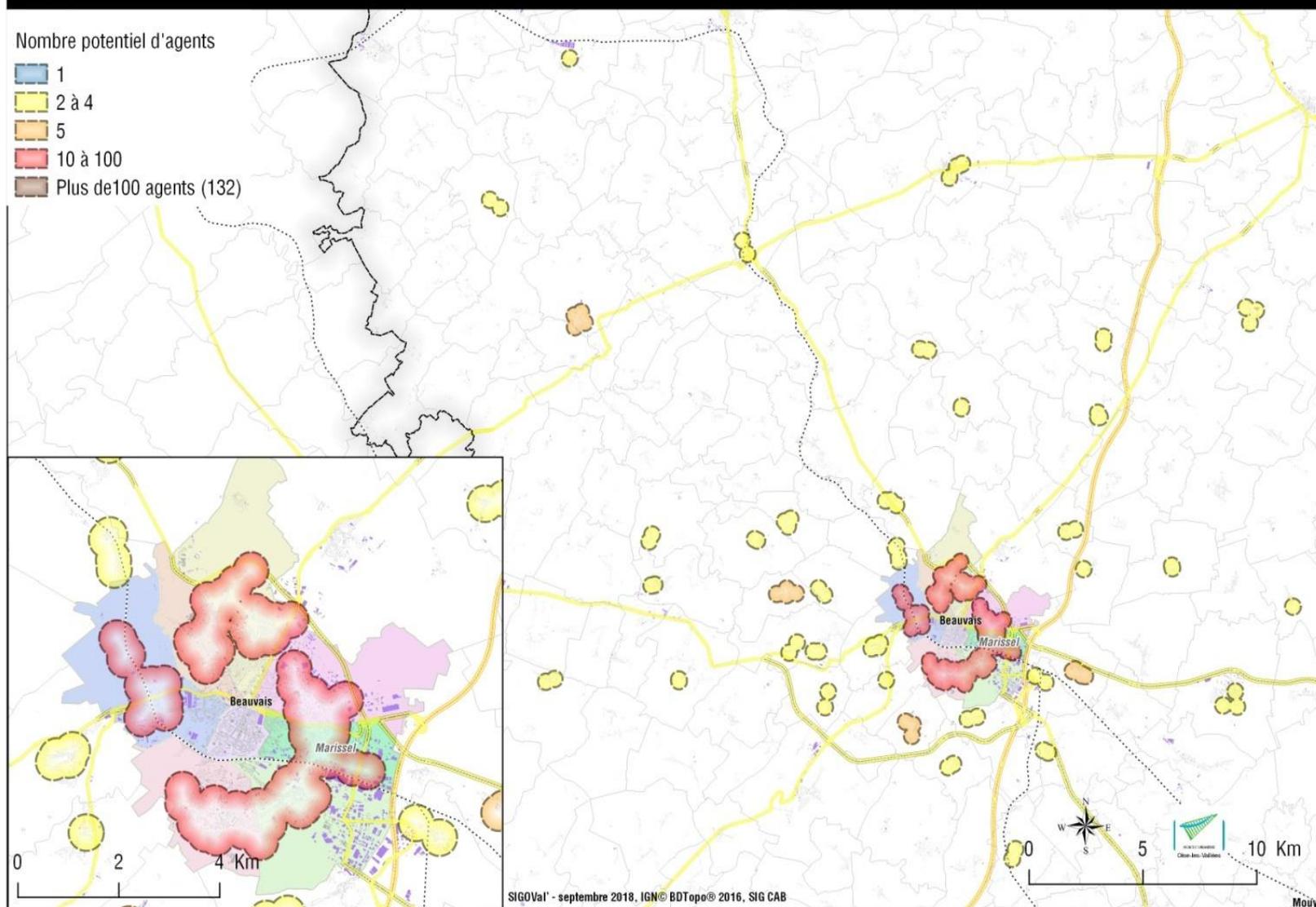
POTENTIELS THEORIQUES DES MODES ACTIFS DANS BEAUVAIS (ARGENTINE)



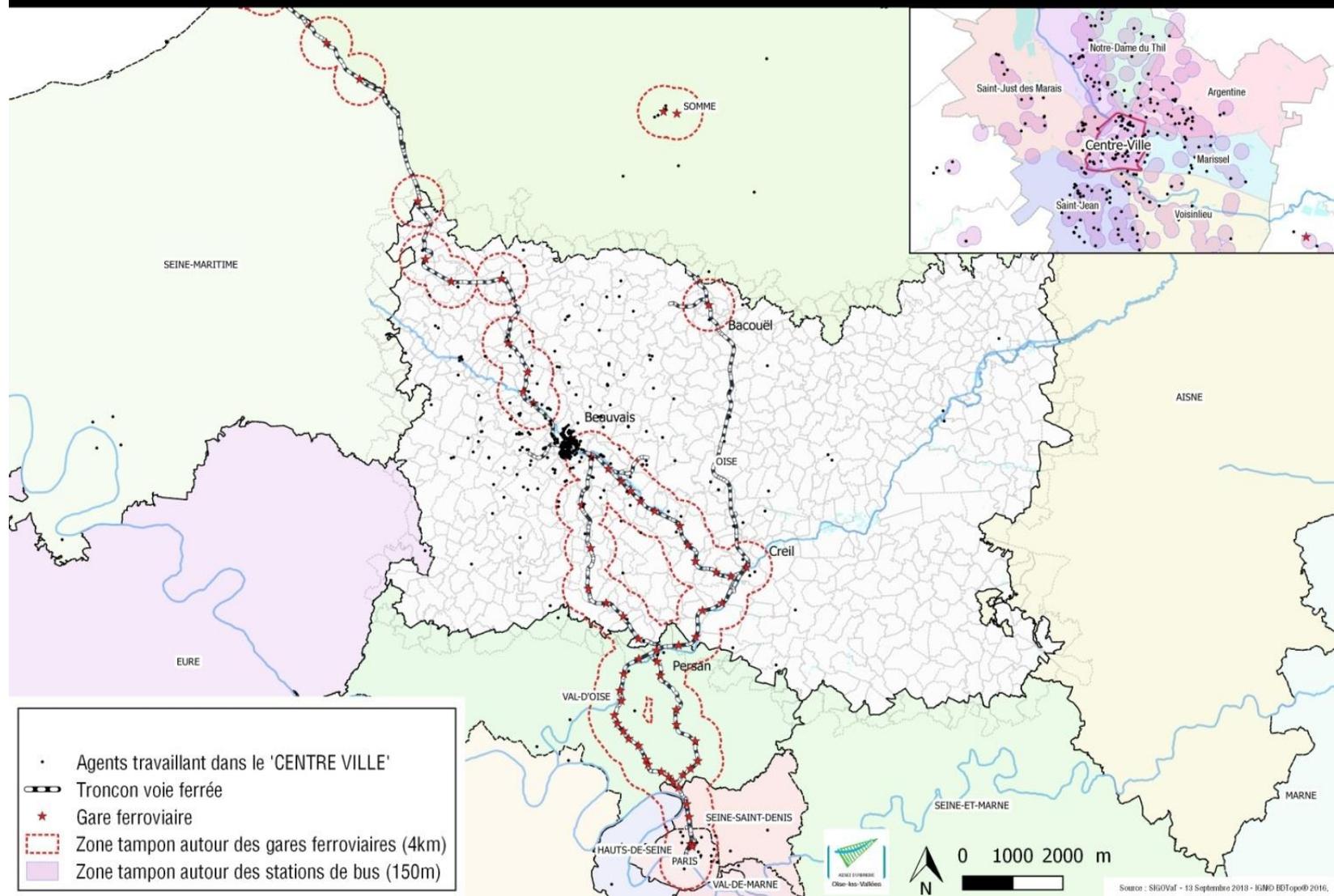
POTENTIEL THEORIQUE DES AGENTS QUI VIENNENT EN VOITURE (CENTRE-VILLE)



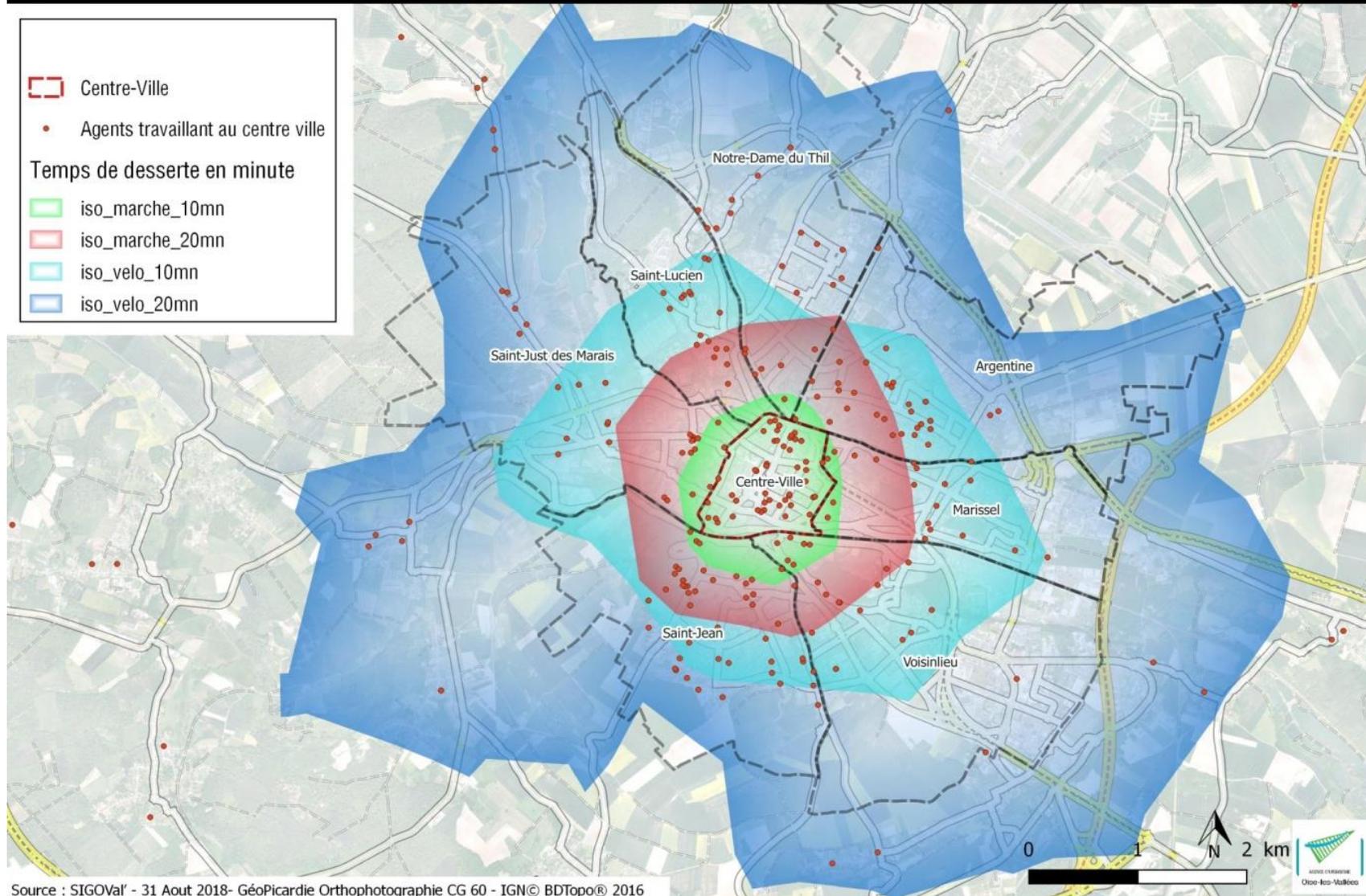
POTENTIEL THEORIQUE DE COVOITURAGE DES AGENTS DU CENTRE VILLE



POTENTIEL THEORIQUE DES TRANSPORTS EN COMMUN (CENTRE VILLE)



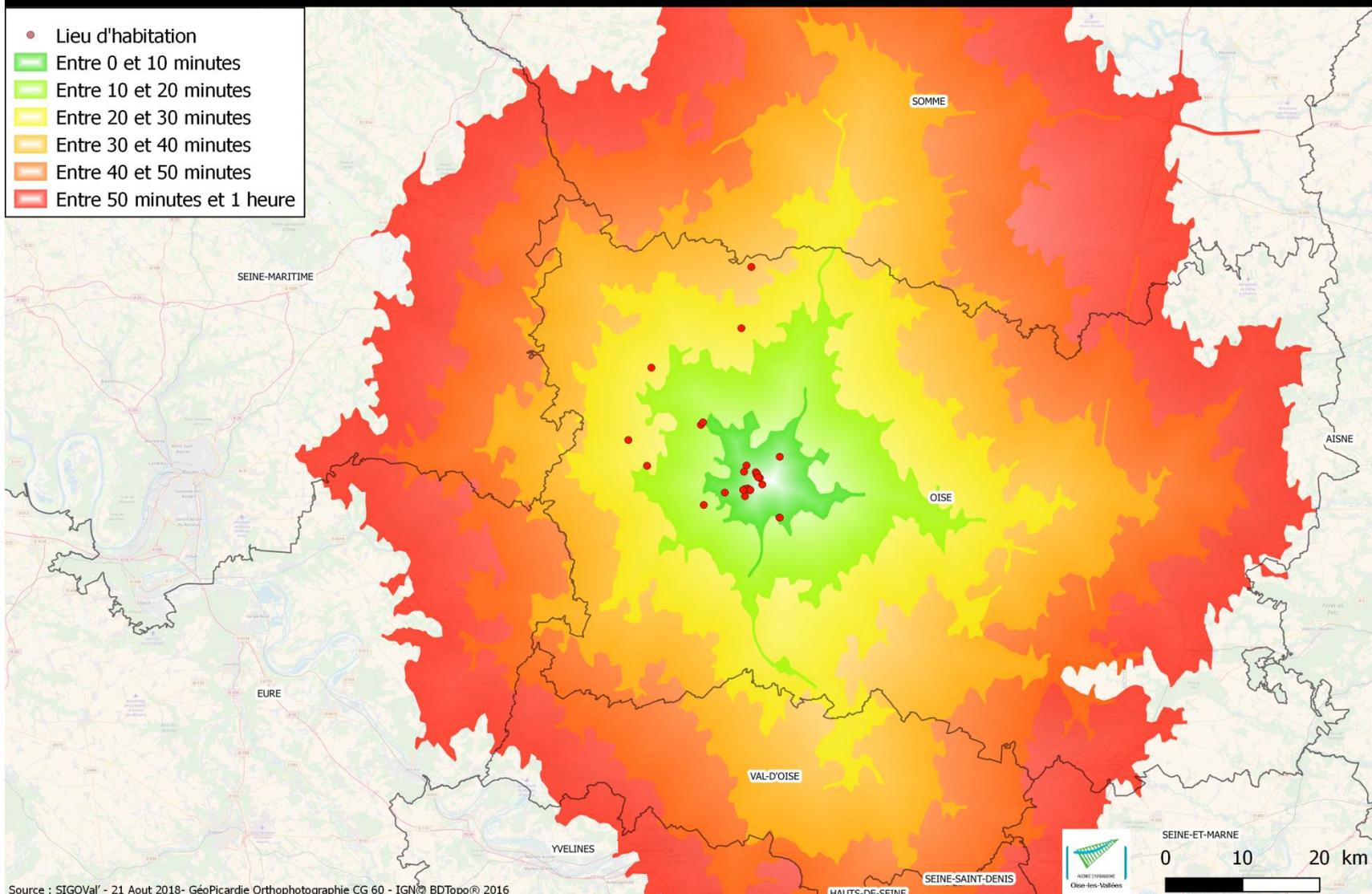
POTENTIELS THEORIQUES DES MODES ACTIFS DANS BEAUVAIS (CENTRE VILLE)



Source : SIGOVal - 31 Aout 2018- GéoPicardie Orthophotographie CG 60 - IGN© BDTopo® 2016

POTENTIEL THEORIQUE DES AGENTS QUI VIENNENT EN VOITURE (MARISSSEL)

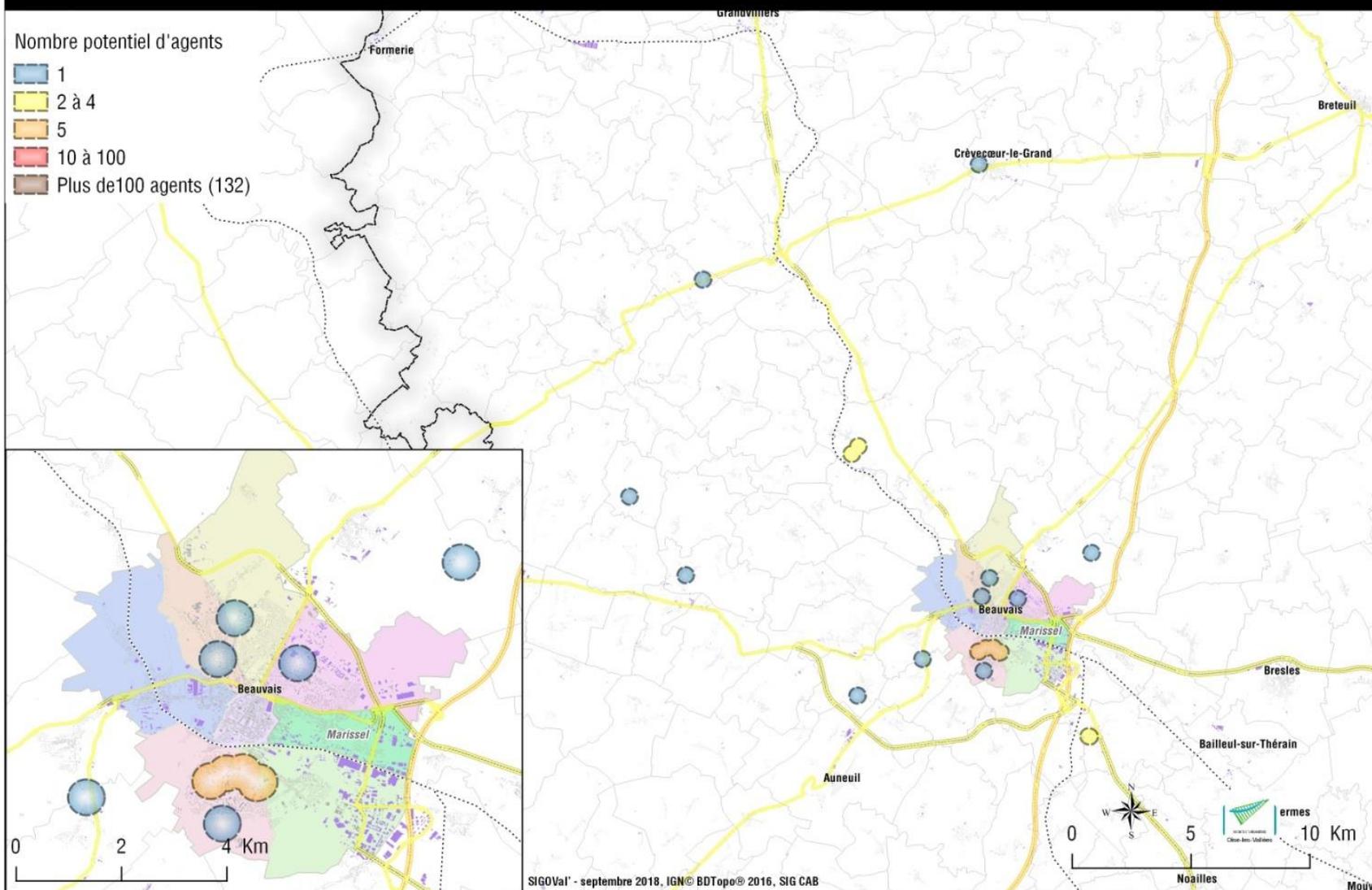
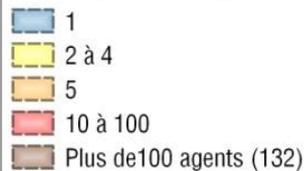
- Lieu d'habitation
- Entre 0 et 10 minutes
- Entre 10 et 20 minutes
- Entre 20 et 30 minutes
- Entre 30 et 40 minutes
- Entre 40 et 50 minutes
- Entre 50 minutes et 1 heure



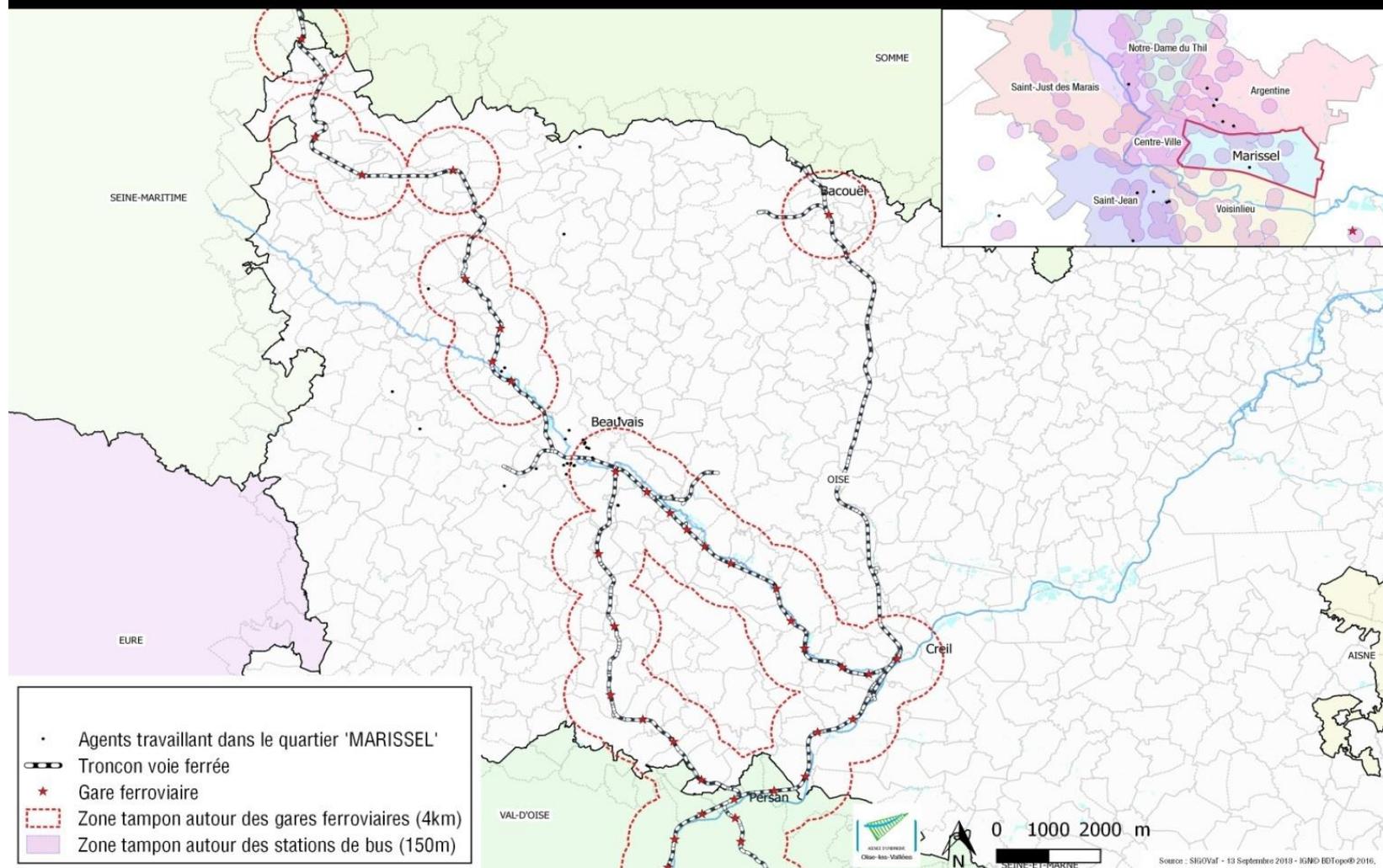
Source : SIGOVal - 21 Aout 2018- GéoPicardie Orthophotographie CG 60 - IGN® BDTopo® 2016

POTENTIEL THEORIQUE DE COVOITURAGE DES AGENTS DU QUARTIER DE MARISSSEL

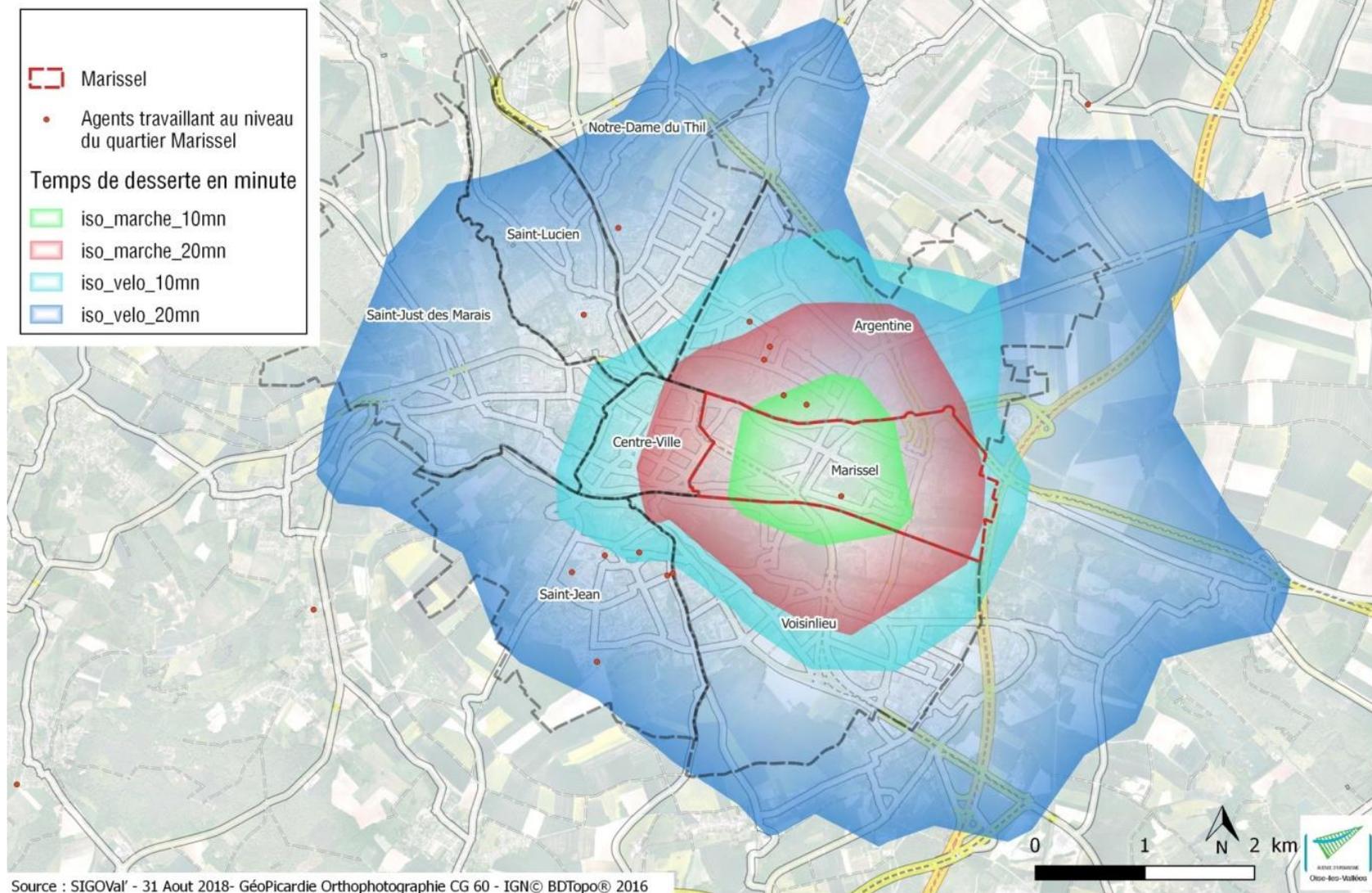
Nombre potentiel d'agents



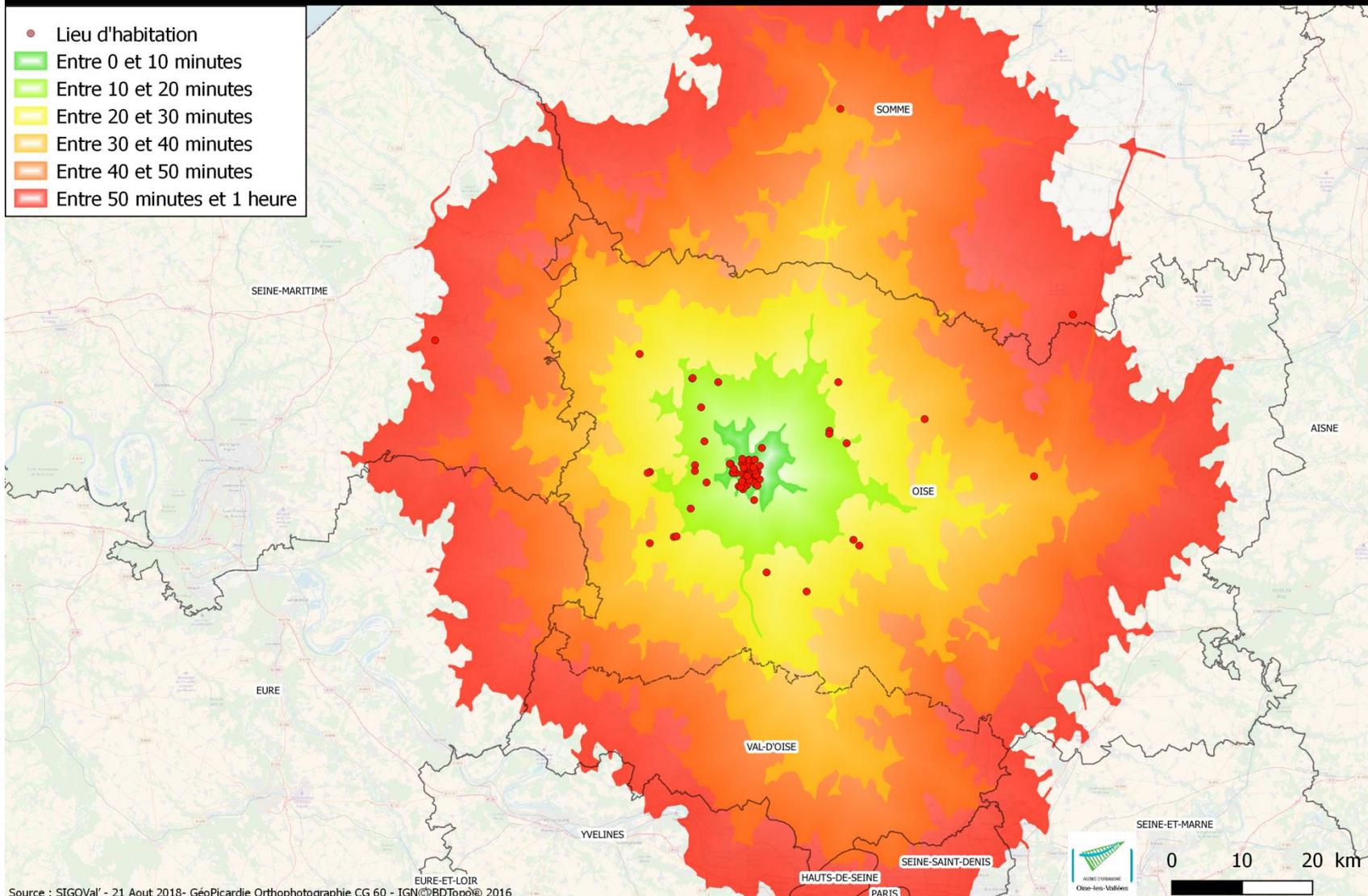
POTENTIEL THEORIQUE DES TRANSPORTS EN COMMUN (QUARTIER MARISSSEL)



POTENTIELS THEORIQUES DES MODES ACTIFS DANS BEAUVAIS (MARISSSEL)

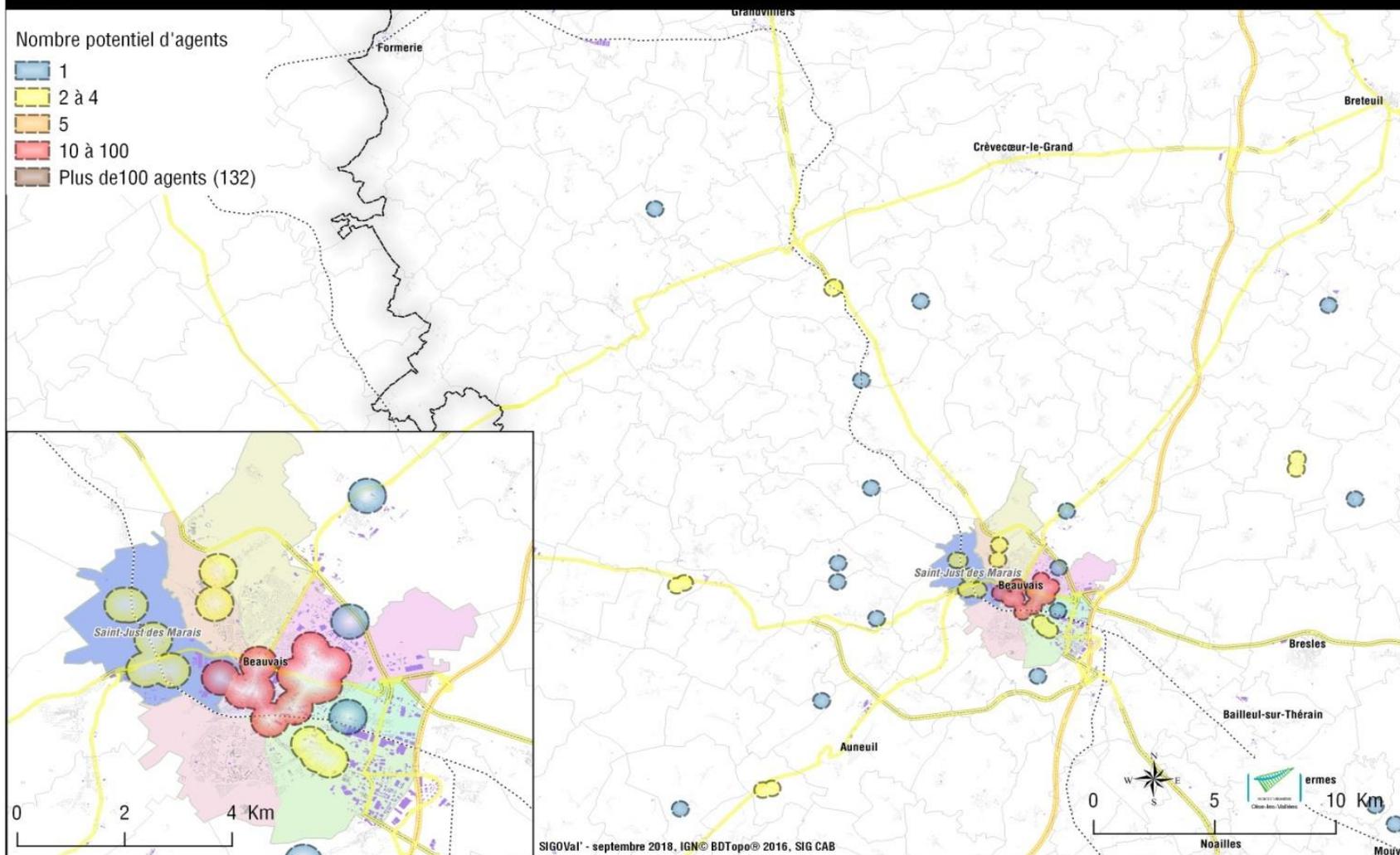


POTENTIEL THEORIQUE DES AGENTS QUI VIENNENT EN VOITURE (NOTRE-DAME-DU-THIL)

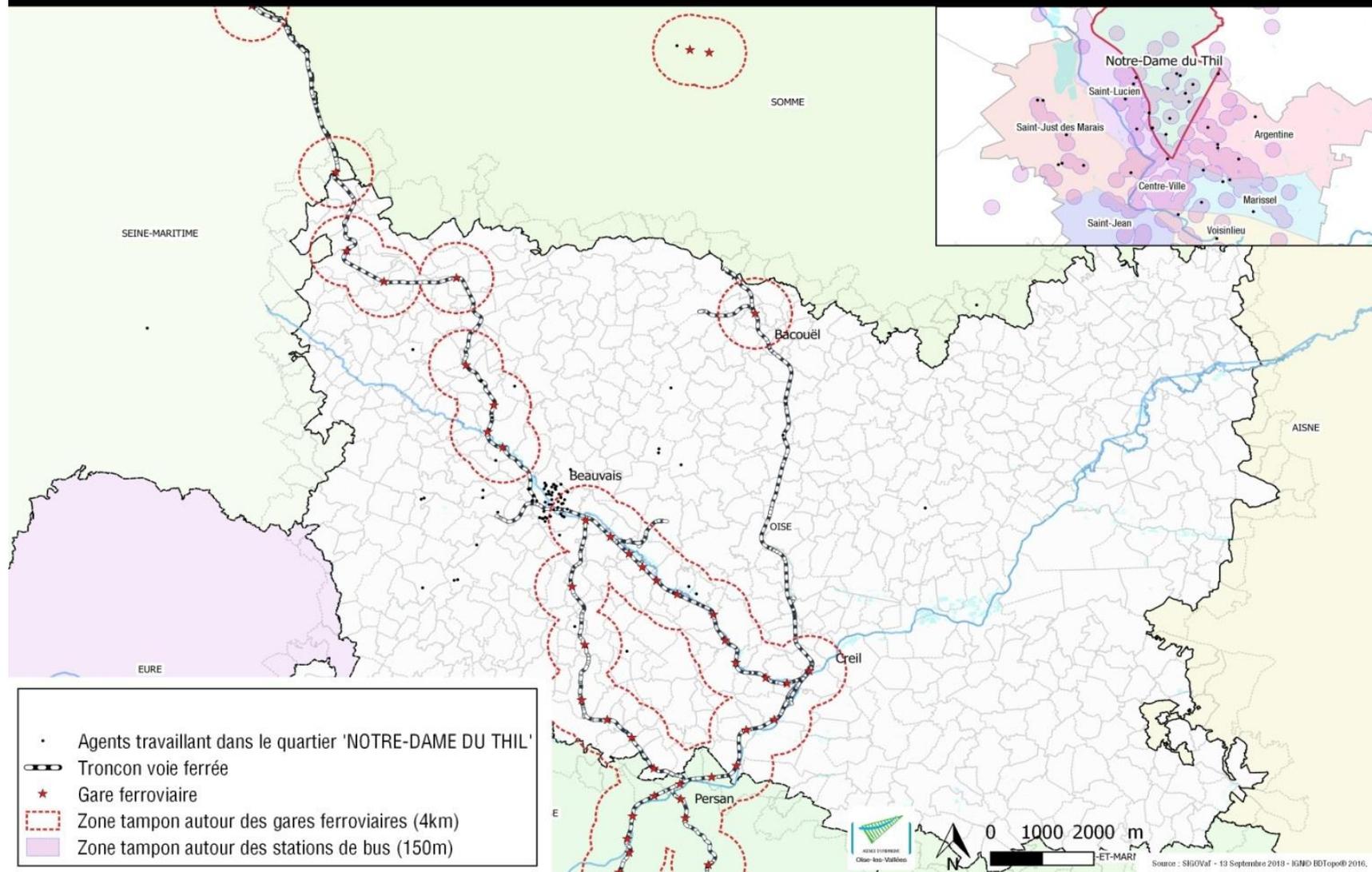


Source : SIGOVal - 21 Aout 2018- GéoPicardie Orthophotographie CG 60 - IGN©BDTopo© 2016

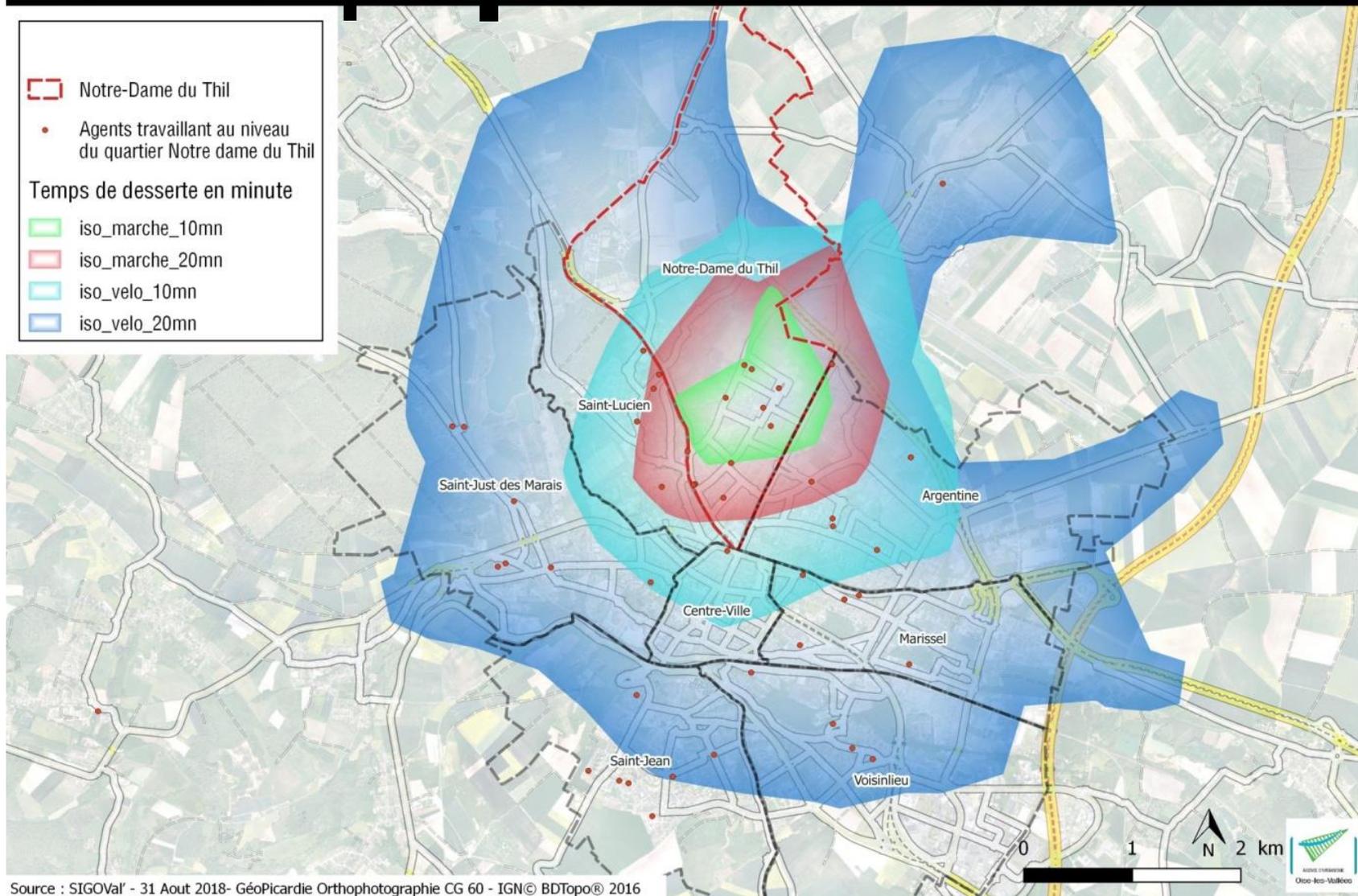
POTENTIEL THEORIQUE DE COVOITURAGE DES AGENTS DU QUARTIER DE NOTRE DAME DU THIL



POTENTIEL THEORIQUE DES TRANSPORTS EN COMMUN (QUARTIER NOTRE-DAME DU THIL)

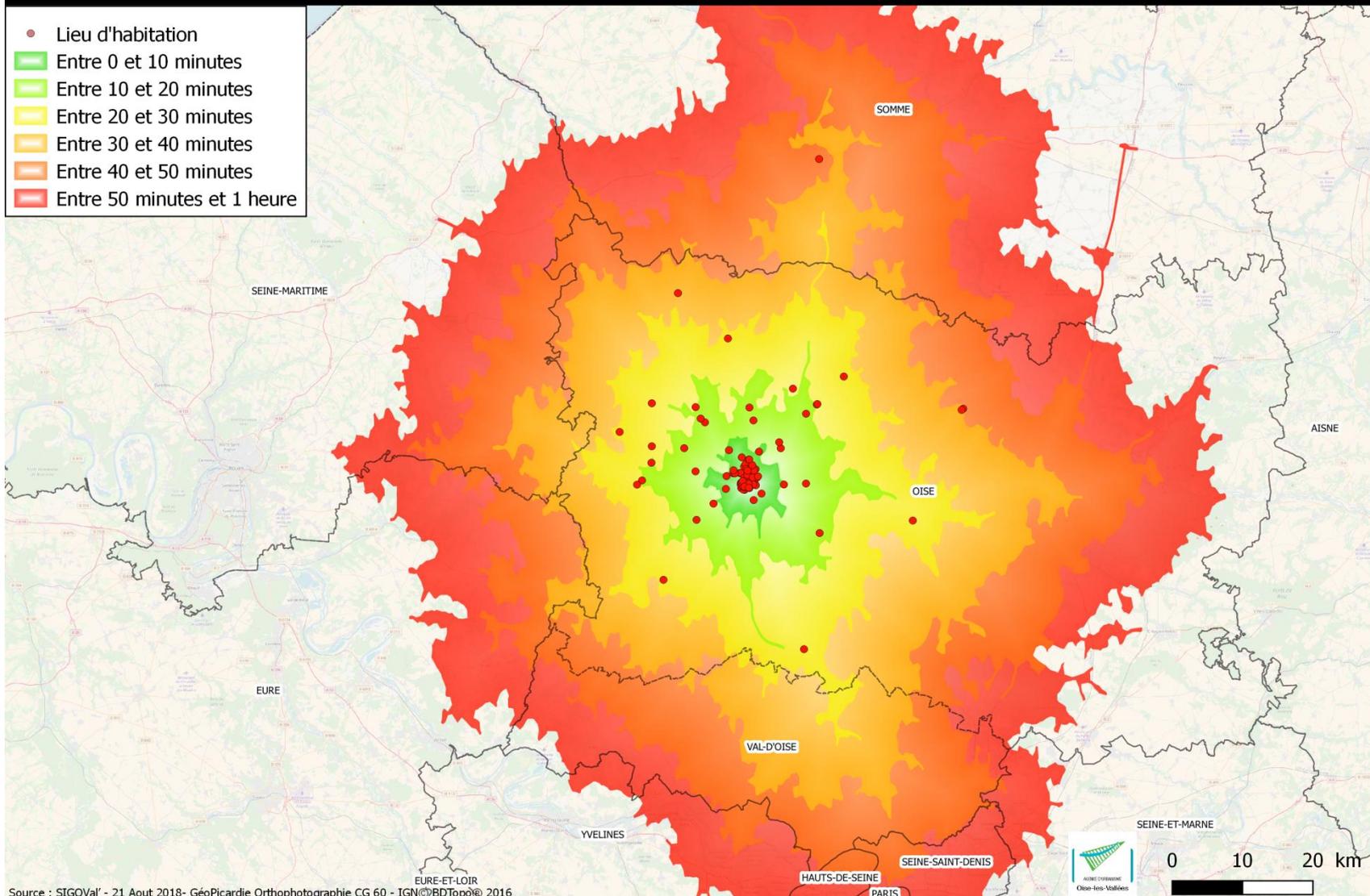


POTENTIELS THEORIQUES DES MODES ACTIFS DANS BEAUVAIS (NOTRE DAME DU THIL)



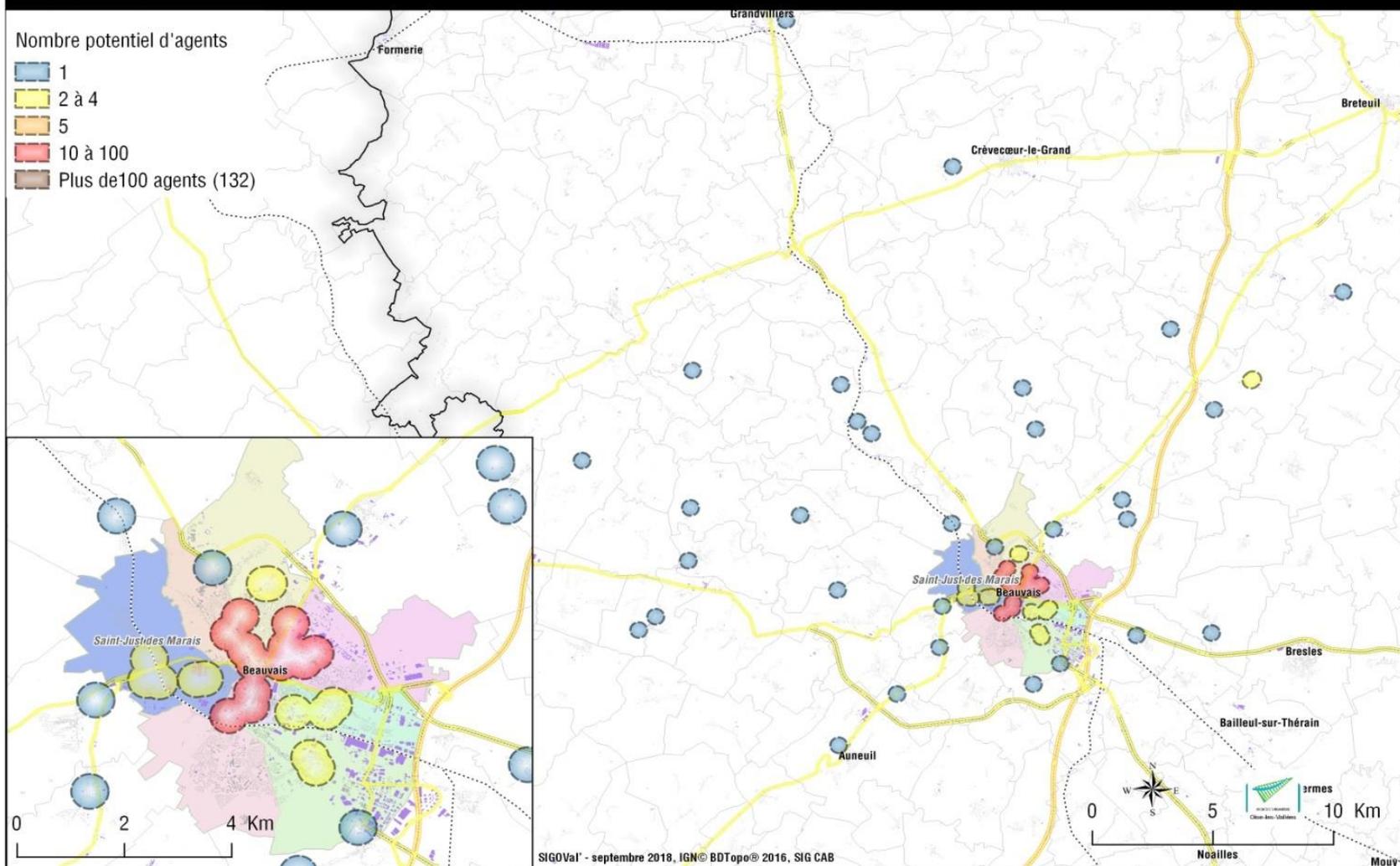
Source : SIGOVal' - 31 Aout 2018- GéoPicardie Orthophotographie CG 60 - IGN© BDTopo® 2016

POTENTIEL THEORIQUE DES AGENTS QUI VIENNENT EN VOITURE (SAINT-JEAN)

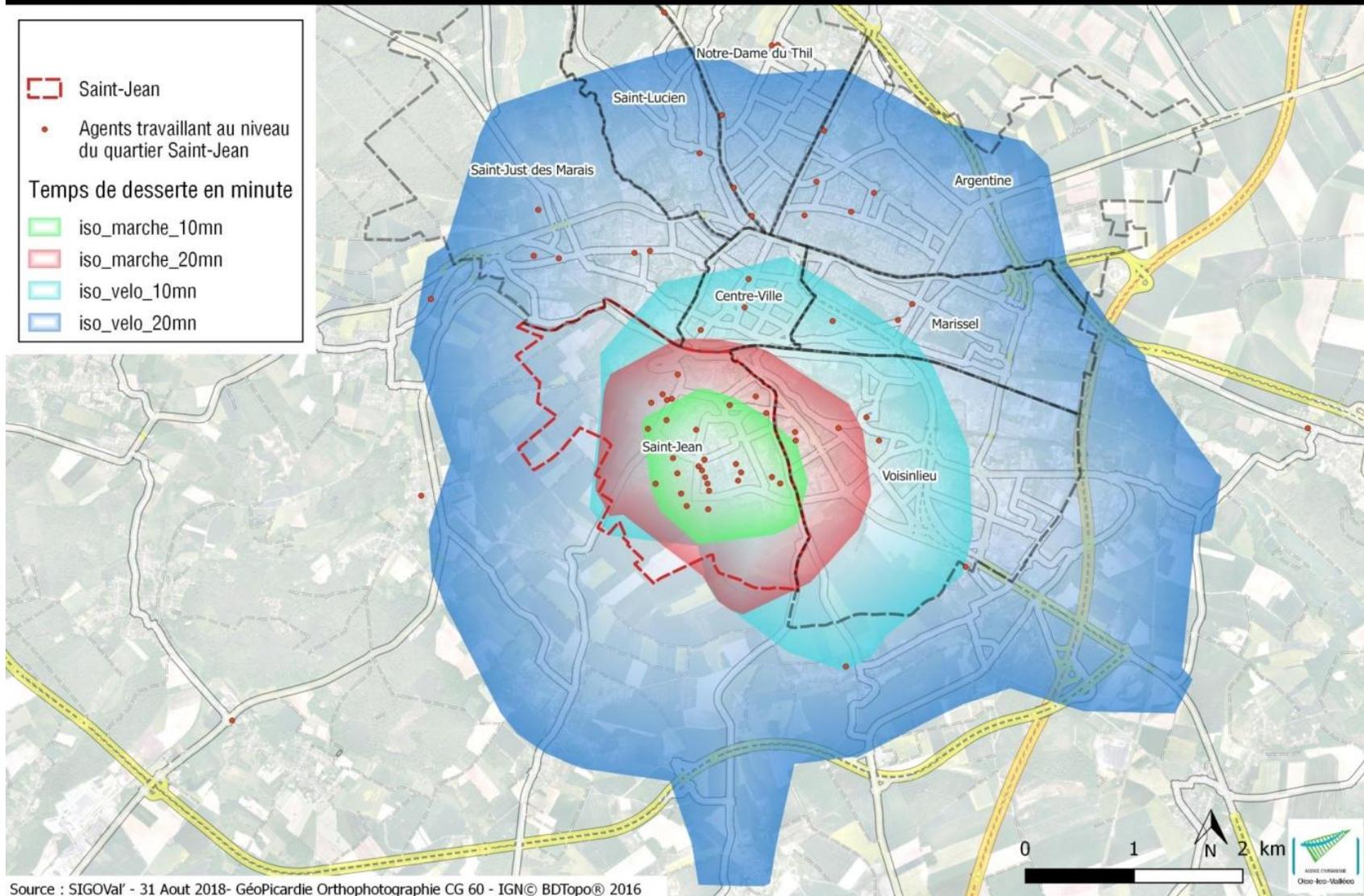


Source : SIGOVal - 21 Aout 2018- GéoPicardie Orthophotographie CG 60 - IGN©BDTopo© 2016

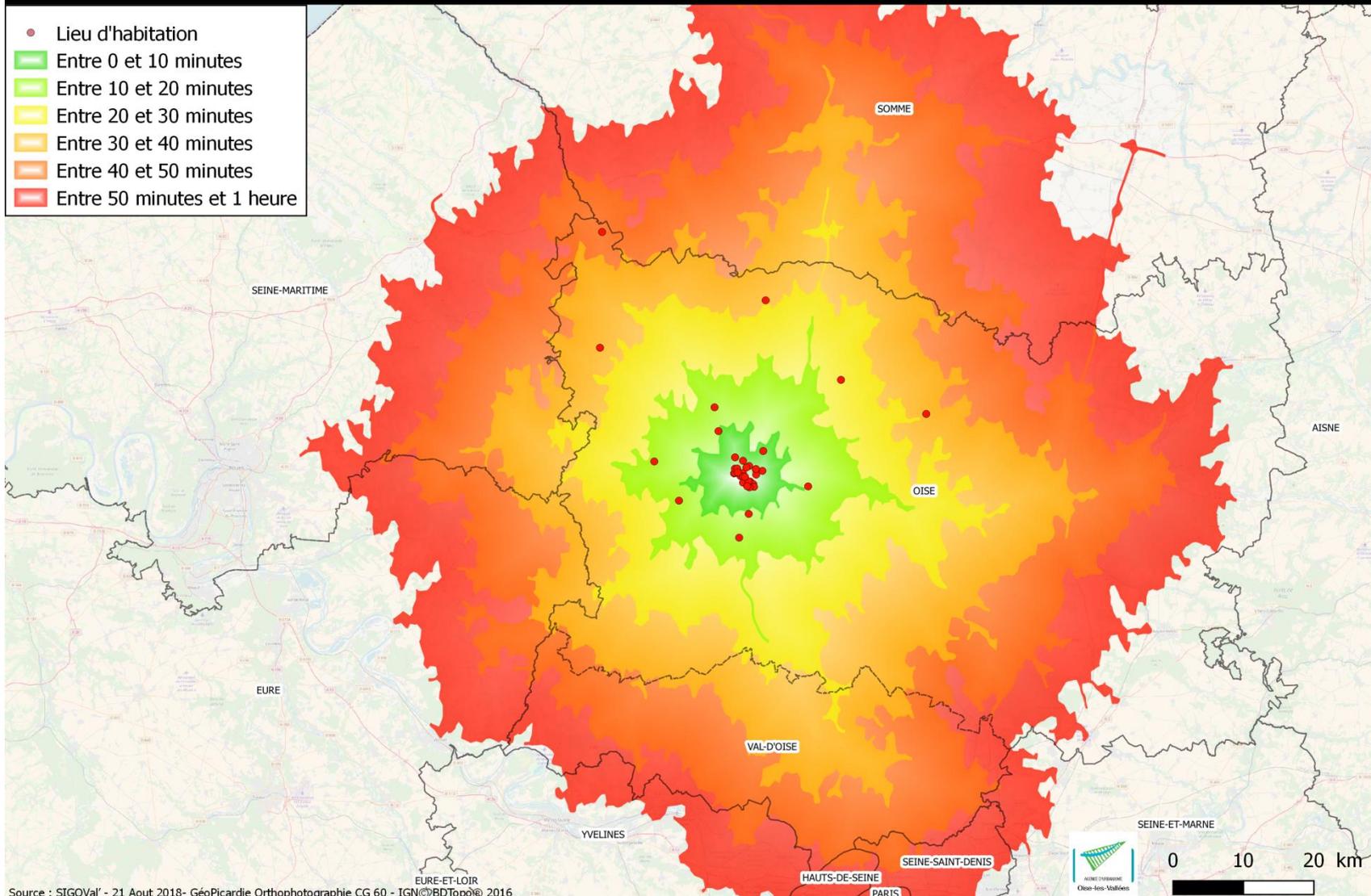
POTENTIEL THEORIQUE DE COVOITURAGE DES AGENTS DU QUARTIER DE SAINT-JEAN



POTENTIELS THEORIQUES DES MODES ACTIFS DANS BEAUVAIS (SAINT-JEAN)

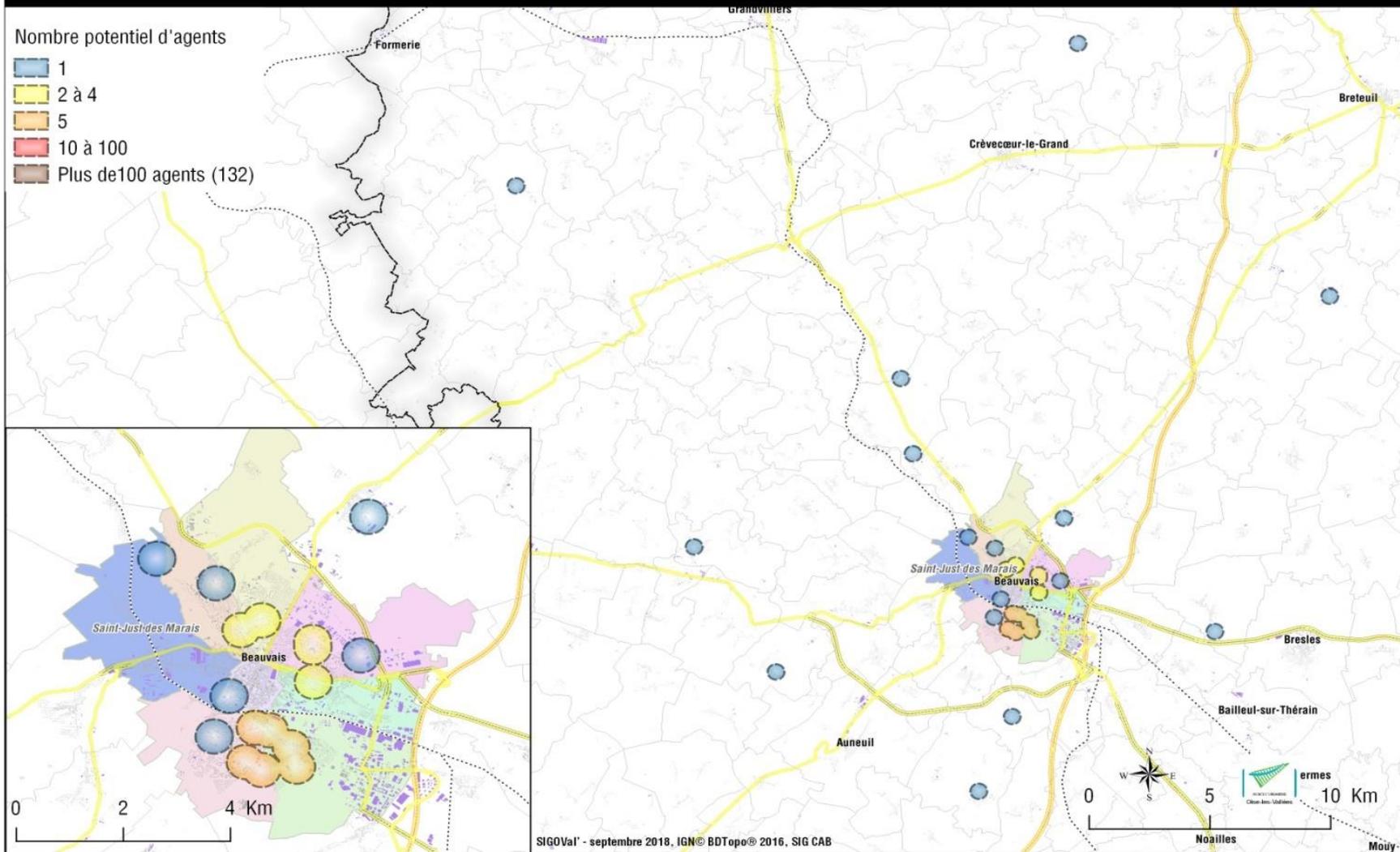


POTENTIEL THEORIQUE DES AGENTS QUI VIENNENT EN VOITURE (SAINT-JUST-DES-MARAIS)

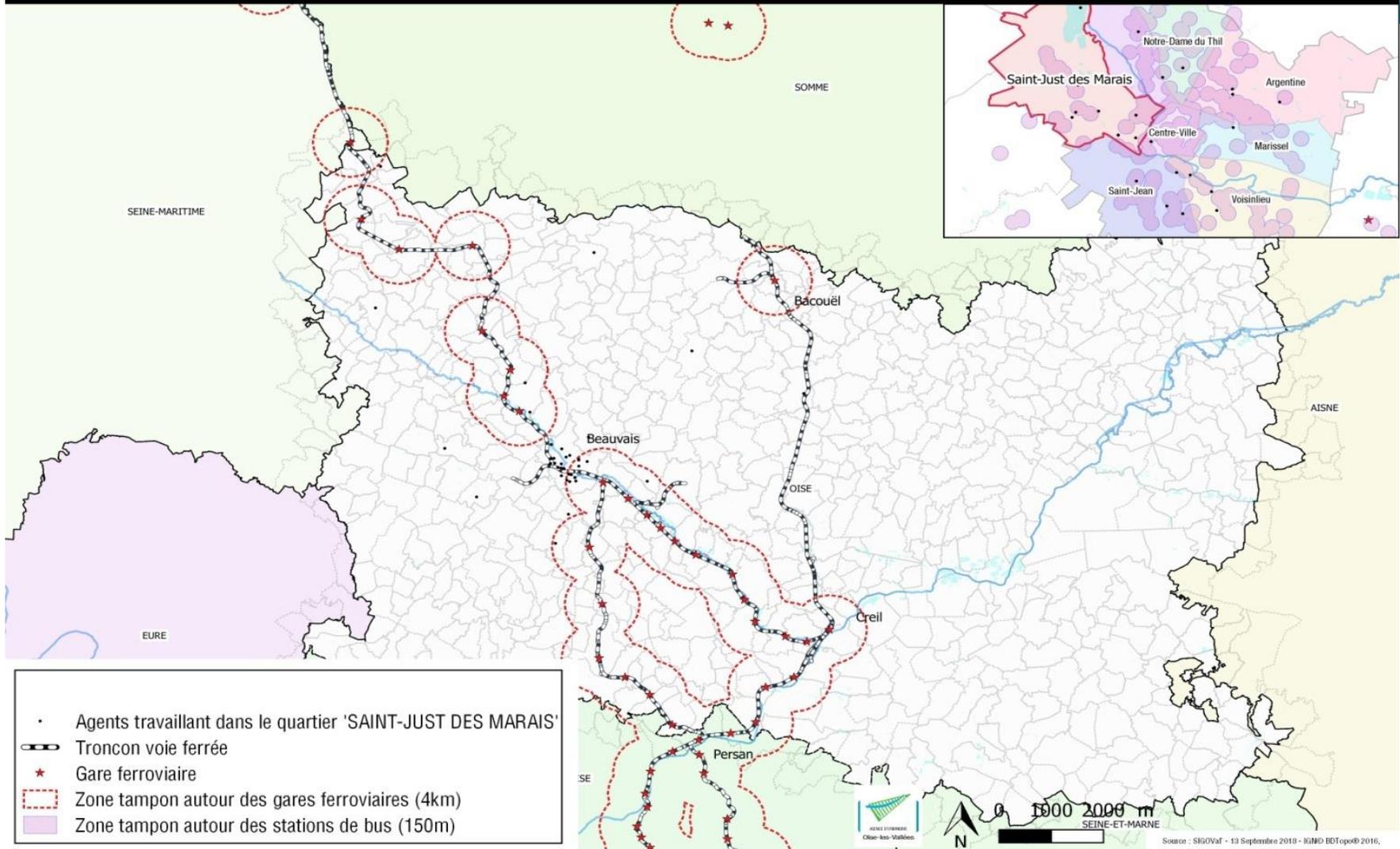


Source : SIGOVal - 21 Aout 2018- GéoPicardie Orthophotographie CG 60 - IGN©BDTopo© 2016

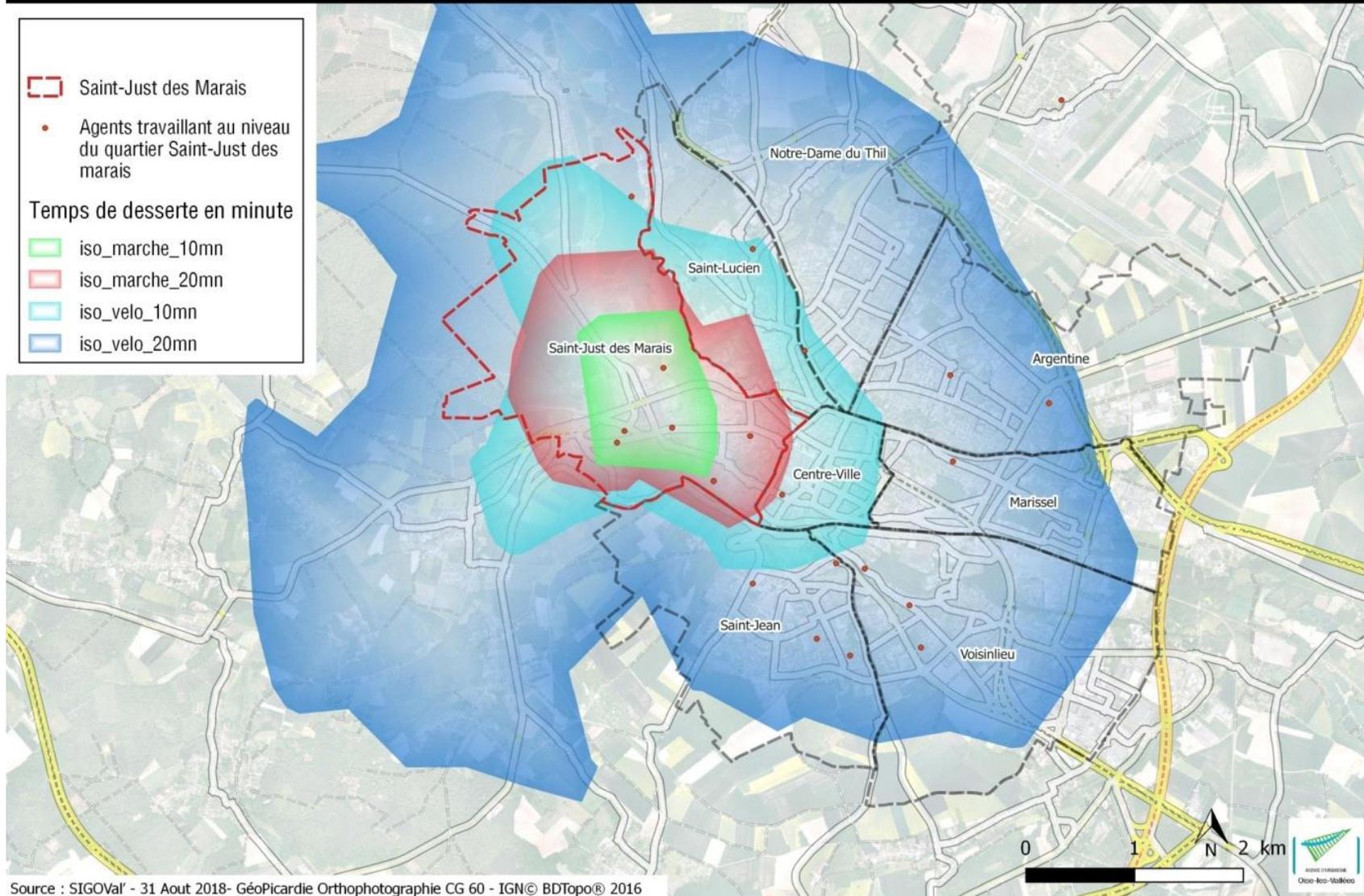
POTENTIEL THEORIQUE DE COVOITURAGE DES AGENTS DU QUARTIER DE SAINT-JUST DES MARAIS



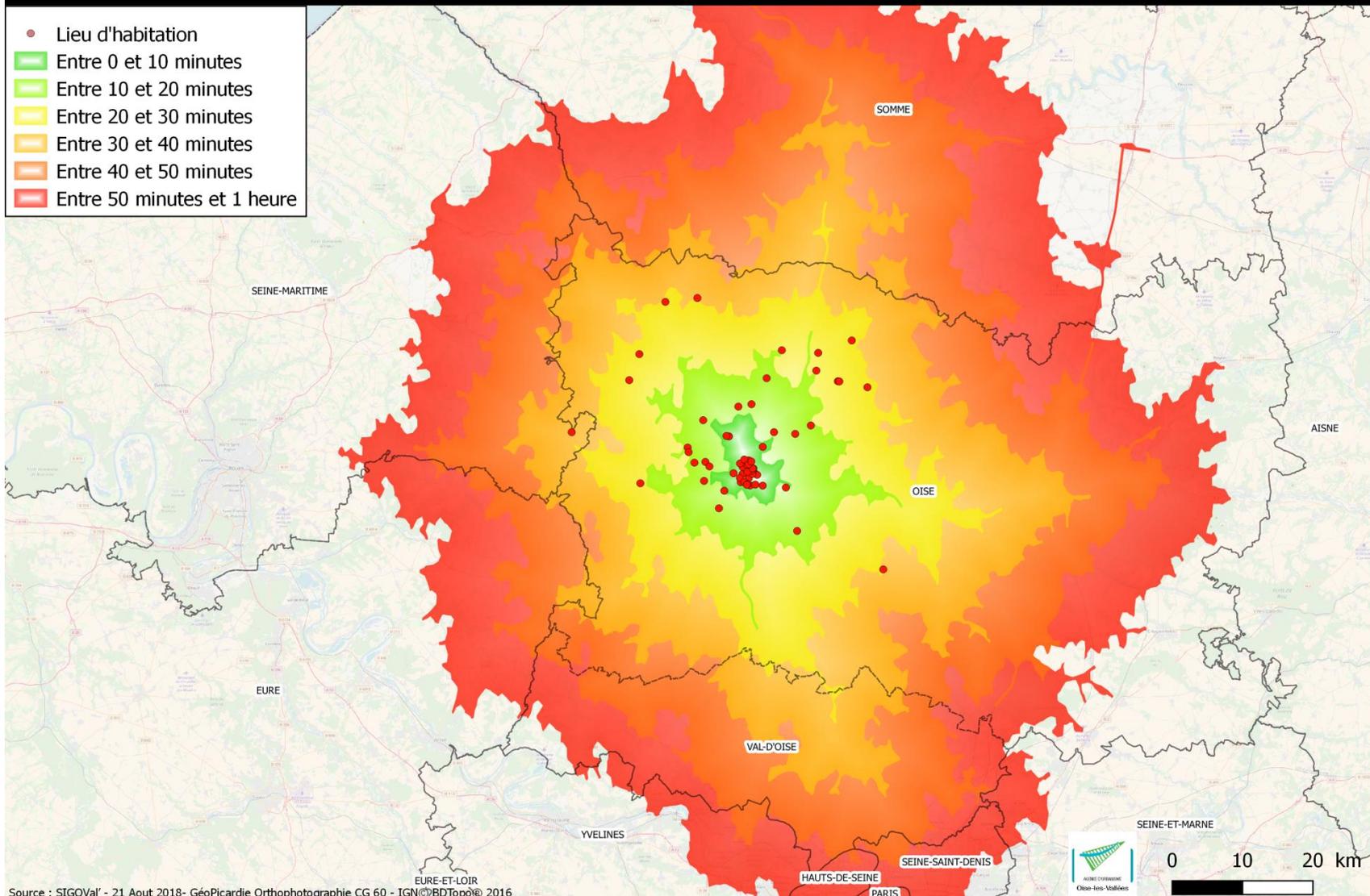
POTENTIEL THEORIQUE DES TRANSPORTS EN COMMUN (QUARTIER SAINT-JUST DES MARAIS)



POTENTIELS THEORIQUES DES MODES ACTIFS DANS BEAUVAIS (SAINT-JUST DES MARAIS)

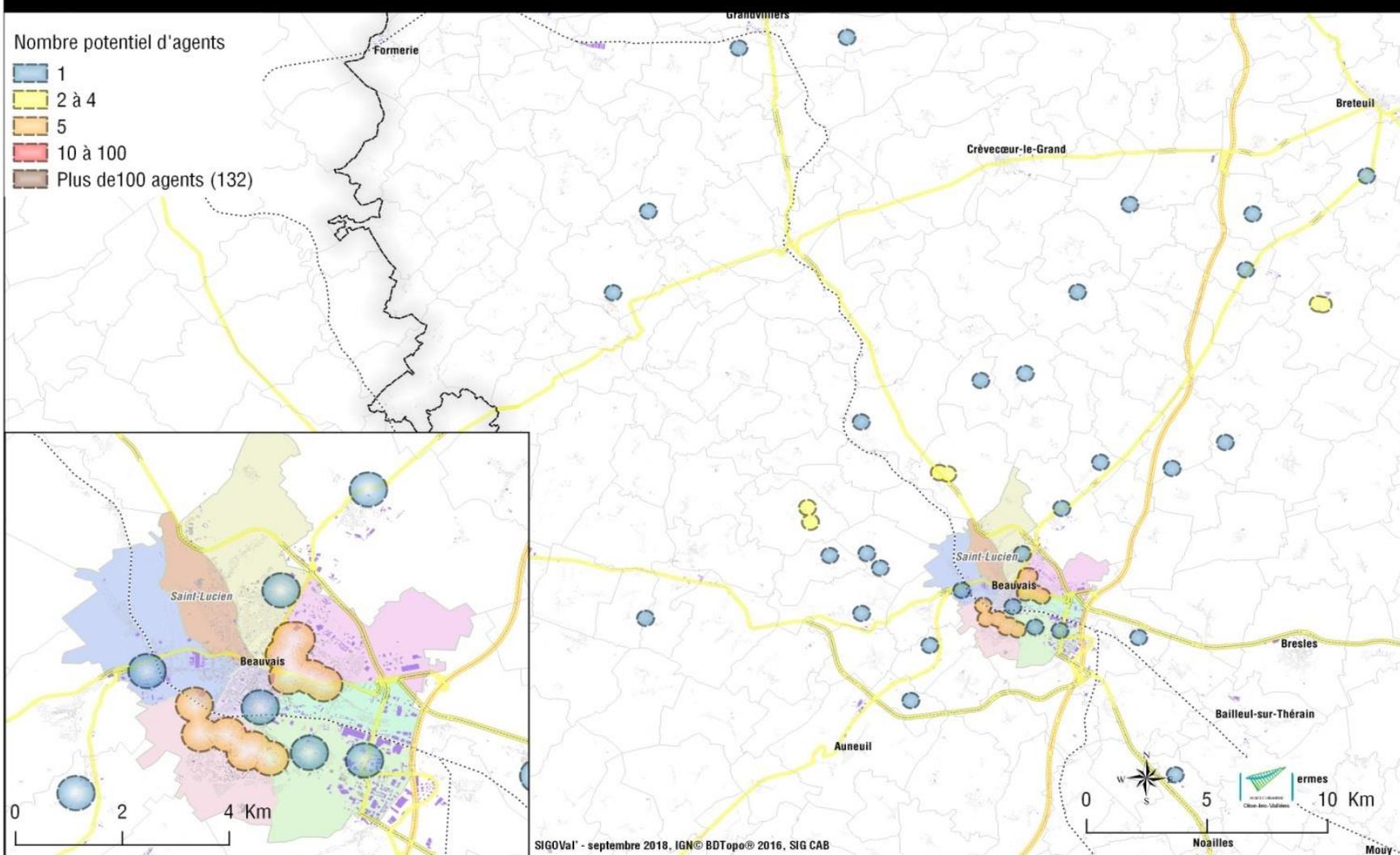


POTENTIEL THEORIQUE DES AGENTS QUI VIENNENT EN VOITURE (SAINT-LUCIEN)

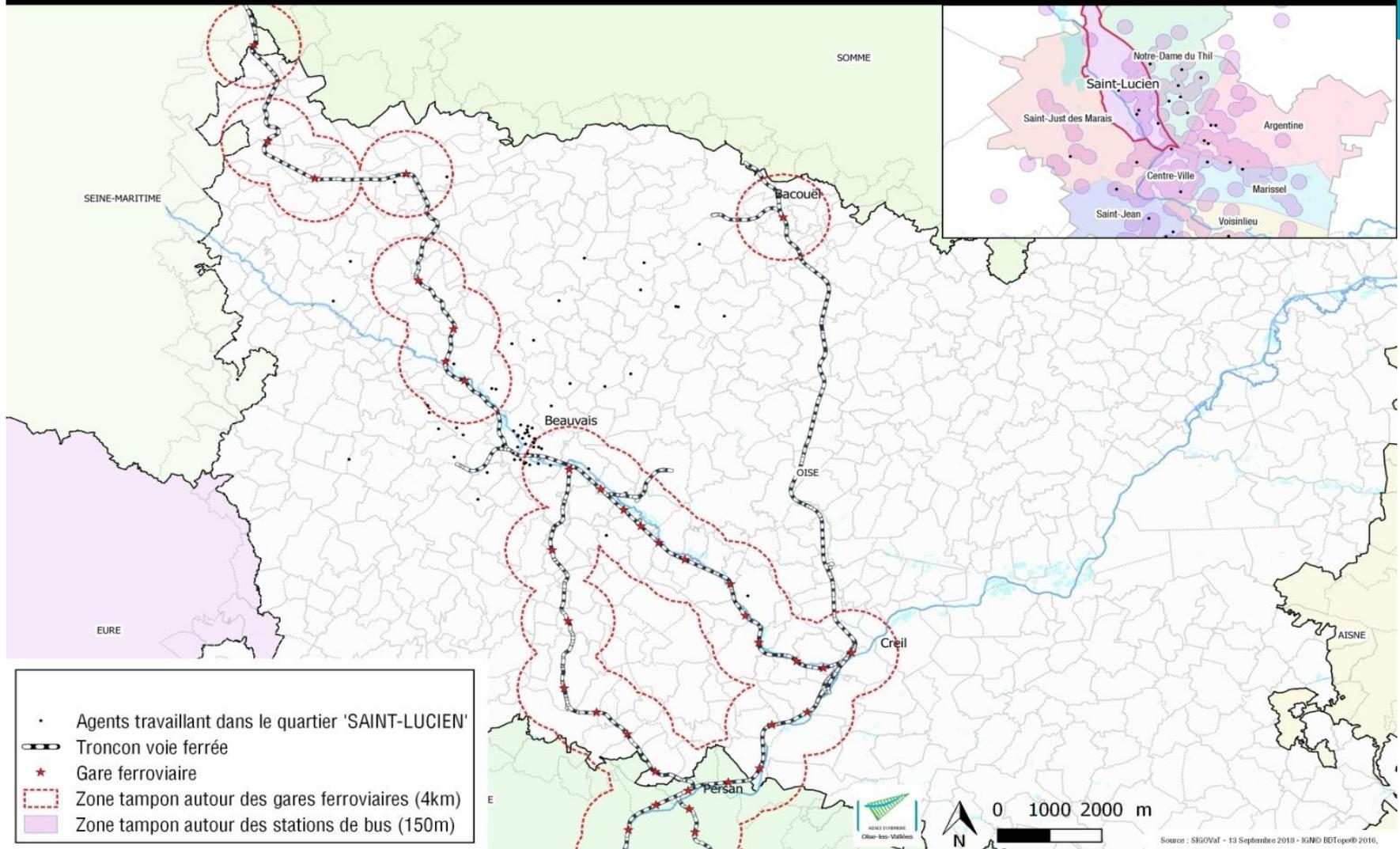


Source : SIGOVal - 21 Aout 2018- GéoPicardie Orthophotographie CG 60 - IGN©BDTopo© 2016

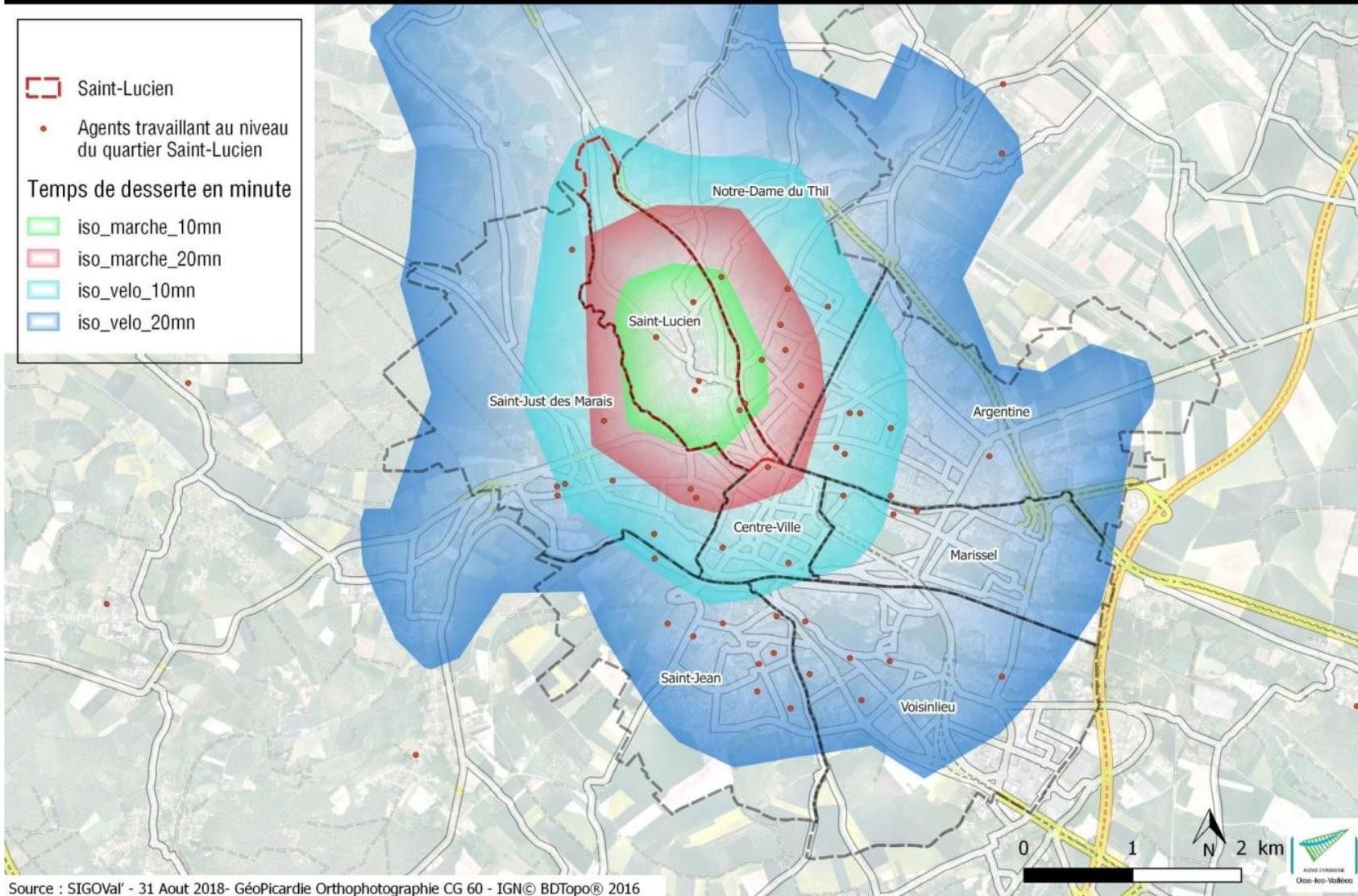
POTENTIEL THEORIQUE DE COVOITURAGE DES AGENTS DU QUARTIER DE SAINT-LUCIEN



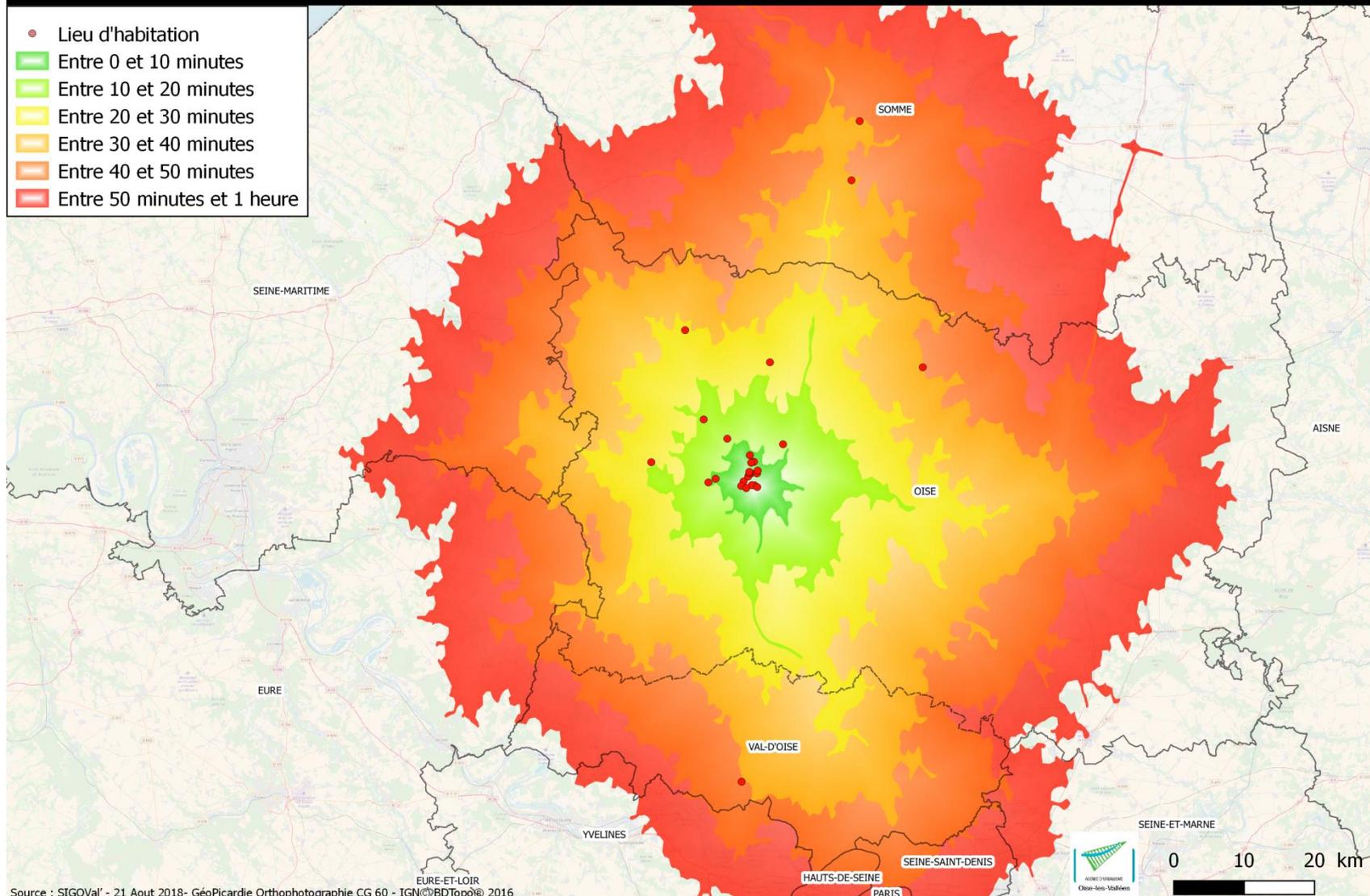
POTENTIEL THEORIQUE DES TRANSPORTS EN COMMUN (QUARTIER SAINT-LUCIEN)



POTENTIELS THEORIQUES DES MODES ACTIFS DANS BEAUVAIS (SAINT-LUCIEN)

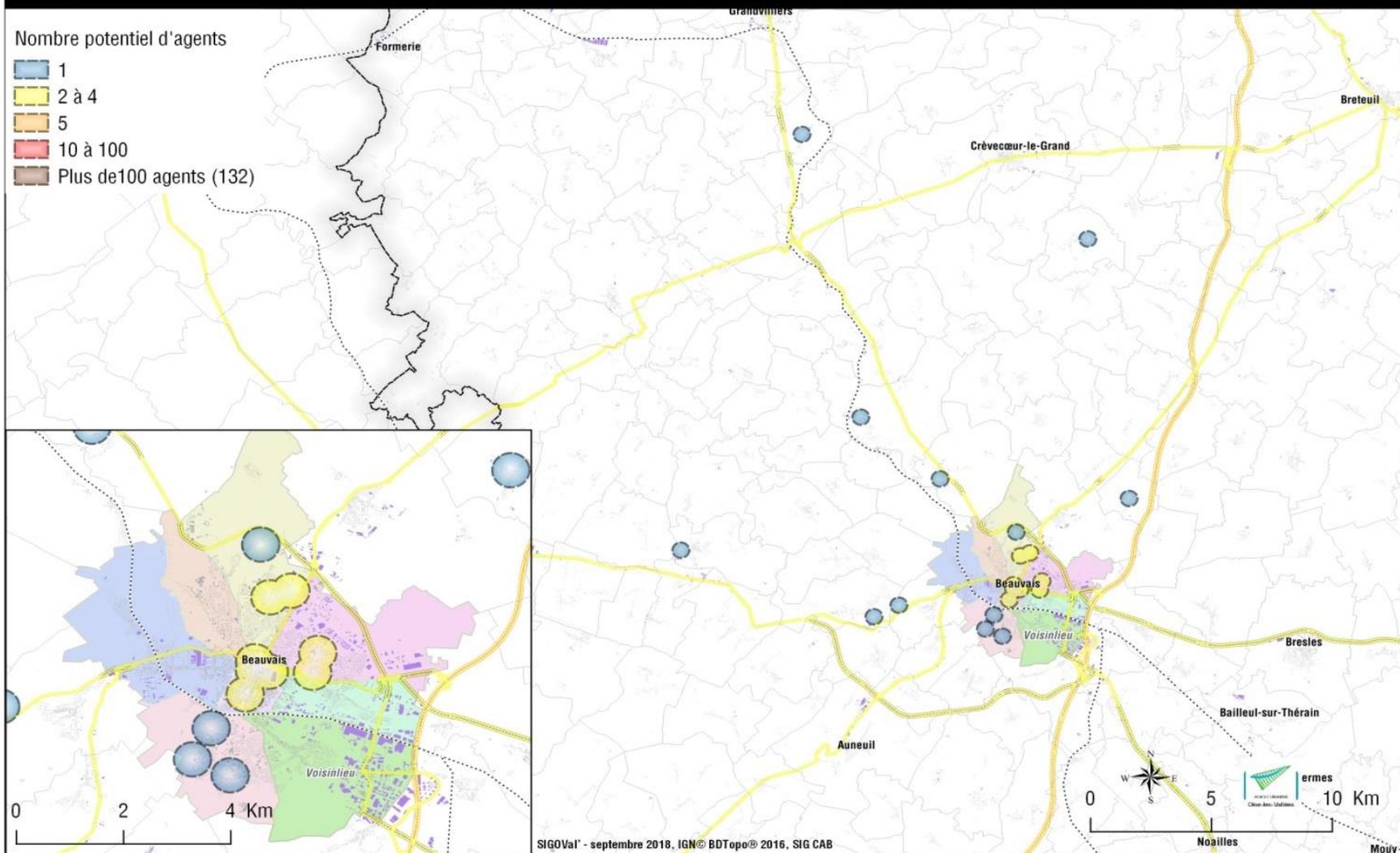


POTENTIEL THEORIQUE DES AGENTS QUI VIENNENT EN VOITURE (VOISINLIEU)

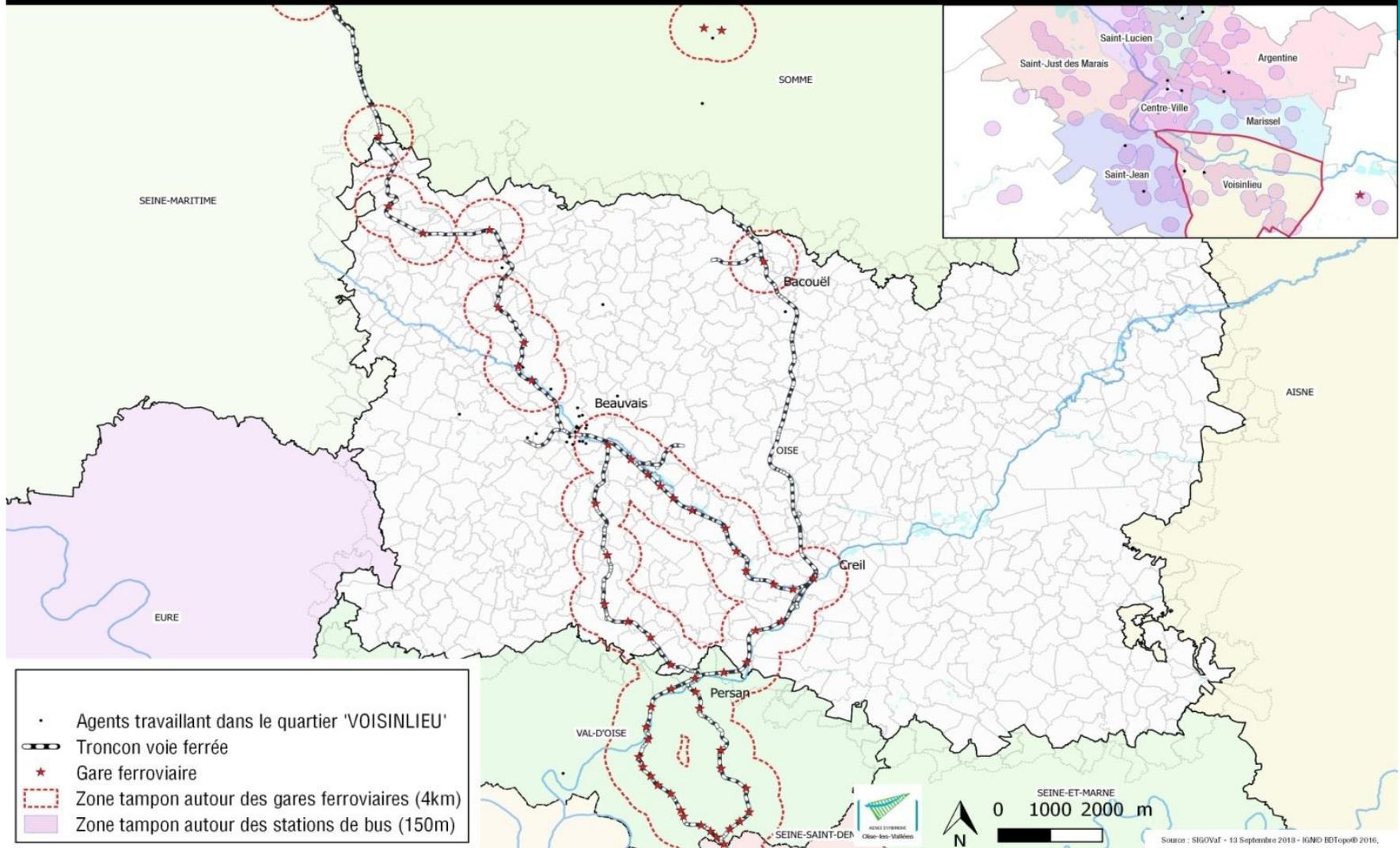


Source : SIGOVal - 21 Aout 2018- GéoPicardie Orthophotographie CG 60 - IGN©BDTopo© 2016

POTENTIEL THEORIQUE DE COVOITURAGE DES AGENTS DU QUARTIER DE VOISINLIEU



POTENTIEL THEORIQUE DES TRANSPORTS EN COMMUN (QUARTIER VOISINLIEU)



POTENTIELS THEORIQUES DES MODES ACTIFS DANS BEAUVAIS (VOISINLIEU)

